



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG

# OV-Knoop Rijswijk

Handelingsperspectief  
1 april 2022

**Goudappel**  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



# Handelingsperspectief

## OV-knoop Rijswijk

*OV-knooppunten van de toekomst*



**Datum:** 1 april 2022  
**Versie:** 0010861.20220317.R1.02  
**Status:** Definitief  
**Afzender:** Goudappel B.V.



# OV-knooppunten: Belangrijke schakel in totale multimodale mobiliteitssysteem

## **OV-knooppunten: belangrijke schakel in totale multimodale mobiliteitssysteem**

Bij de aanleg van viersporigheid heeft Rijswijk in 1996 een nieuw ondergronds station gekregen. Daarna is de OV-knoop aan diverse ontwikkelingen uit de omgeving onderhevig geweest. Denk hierbij aan verstedelijking en bijvoorbeeld het verknopen van tram 17 met het station. Al langere tijd spelen er diverse opgaven op de knoop, waardoor het belangrijk is om naar het functioneren van de OV-knoop als geheel te kijken. Om samen een goed vertrekpunt te definiëren en de opgave op een structurele wijze in kaart te brengen, hebben partijen uitgesproken een zogenaamd 'Handelingsperspectief' op te willen stellen. Dit instrument is bedoeld om een beeld te verkrijgen over het integraal functioneren in de huidige situatie en het wensbeeld in de toekomstige situatie van de OV-knoop in zijn omgeving.

De totstandkoming van het Handelingsperspectief OV knoop Rijswijk is een gezamenlijk proces met ProRail, NS, HTM, EBS, MRDH en gemeente Rijswijk. Alle opgaven die spelen rondom deze OV knoop zijn gezamenlijk doorlopen en geanalyseerd. Dit is gedaan op basis van beschikbare onderzoeken, enquêtes, analyses en tellingen. In verschillende werksessies is deze informatie bijeengebracht en gezamenlijk beoordeeld.



# Samenvatting

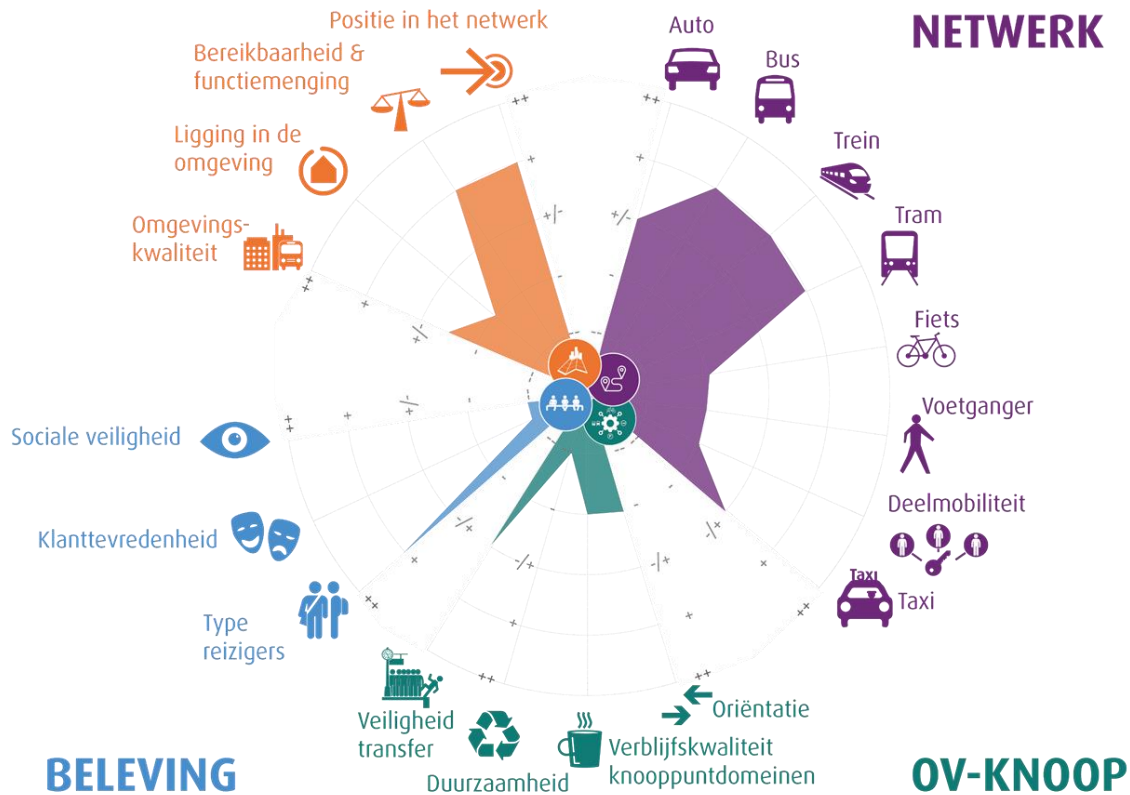


# Beoordeling huidige situatie

## PLAATS

## MOBILITEITS- NETWERK

De figuur links toont de beoordeling van de huidige situatie van de OV-knoop Rijswijk. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus.



- : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : (zeer) beperkt aanwezig / onvoldoende score
- +/- : aanwezig / redelijk, voldoende score
- + : ruim aanwezig / goede score
- ++ : zeer ruim aanwezig / uitstekende score

De score per thema volgt uit de enquête die was uitgezet onder de betrokken partijen. Voor zowel de beoordeling van de huidige situatie, als de gewenste situatie (zie p.9) geldt dat er grote mate van overeenstemming is tussen de verschillende partijen. De score per thema is op de volgende pagina's toegelicht.

# Beoordeling huidige situatie

## Plaats

- De OV-knoop Rijswijk is centraal gelegen op de corridor Den Haag – Rotterdam. Vanuit verschillende modaliteiten kunnen diverse richtingen op gereisd worden. De **positie in het netwerk** wordt daarom beoordeeld met een +.
- De OV-knoop scoort op **bereikbaarheid en functiemenging** een +. Er bevinden zich in de nabijheid van de OV-knoop een variatie van functies: wonen, werken en winkelen.
- De OV-knoop scoort op **ligging in de omgeving** een -. Ondanks de centrale ligging in de gemeente en de verdiepte ligging van de sporen laat de koppeling met de bebouwde omgeving te wensen over. De knoop vormt geen geheel en is bovengronds gesplitst in een Piramidepleinzijde en de Gen. Eisenhowerpleinzijde.
  - Piramideplein: deze zijde ligt met name gunstig voor bewoners en bezoekers van bijv. Bogaard stadscentrum waarbij voor- en natransport zich beperkt tot lopen en fietsen. De ingang is goed vindbaar.
  - Gen. Eisenhowerplein: deze zijde verknoopt de meeste modaliteiten en ontsluit ook de meeste bedrijven (Plaspoelpolder). De leesbaarheid van de verschillende verbindingen is slecht en de ingang van het station is moeilijk vindbaar.
- De OV-knoop scoort op **omgevingskwaliteit** tussen een +/- en een -. Ook hier is sprake van een verschillende waardering van het Piramideplein en het Gen. Eisenhowerplein.
  - Piramideplein: De ingang op het piramideplein ligt enigszins verloren in een lege ruimte. Dit komt echter de vindbaarheid en oriëntatiemogelijkheden ten goede. Een mooie groene laan biedt toegang tot Bogaard stadscentrum.
  - Gen. Eisenhowerplein: voor dit deel is de omgevingskwaliteit slecht. Het plein met de bus- en tramhaltes en de ingang van het station kenmerkt zich door kille materialen, gesloten bebouwing op ooghoogte, nauwelijks groen en een slecht vindbare ingang.

## Mobiliteit

- De OV-knoop scoort op **auto** een +/- . De knoop is vrij goed te bereiken per auto al ligt deze niet direct aan het hoofdwegennet en is de parkeergelegenheid beperkt. De P+R wordt vooral oneigenlijk gebruikt.
- De OV-knoop scoort op **bus** een +; er zijn een divers aantal verbindingen in meerdere richtingen, als aanvulling op de tram, waarbij meerdere kernen bereikt kunnen worden.
- De OV-knoop scoort op **trein** een +/- . Het station is een sprinterstation, wat past bij het aantal reizigers. Het ontsluit met de verbinding Dordrecht – Den Haag Centraal een groot deel van de regionale bestemmingen. De huidige frequentie is nog niet voldoende om spoorboekloos te reizen.
- De OV-knoop scoort op **tram** een +. Tramhalte direct gelegen bij het treinstation. Lijn 17 is qua routing en frequentie op orde.
- De OV-knoop scoort op **fiets** een -. Ondanks dat veel voorzieningen wel aanwezig zijn, is het kwaliteitsniveau laag. Zo is het aantal stallingsplaatsen onevenredig verdeeld, bevinden de OV-fietsen zich alleen aan de Piramidepleinzijde en laat de vindbaarheid, het comfort en de uitstraling van de stallingen aan beide zijden, maar vooral op het Gen. Eisenhowerplein te wensen over.
- De OV-knoop scoort op de modaliteit **voetganger** een -. Ondanks dat functioneel alles aanwezig is, is de (belevings)kwaliteit beperkt. Dit heeft vooral te maken met de leesbaarheid van de routes richting het station of functies in de buurt (Bogaard stadscentrum en Plaspoelpolder), de onveilige, geregelde tramoversteek en materialisatie.
- De OV-knoop scoort op **deelmobiliteit** een -. Deelscooters worden niet vast aangeboden, maar zijn freefloating rond het stationsgebied. Er is één greenwheelsauto op de P+R gestationeerd. OV-fietsen zijn beschikbaar, zij het alleen aan de piramidepleinzijde.
- De OV-knoop scoort op de modaliteit **taxi** een +/- . Op het Eisenhowerplein is een standplaats aanwezig, maar vindbaarheid is een aandachtspunt. Taxi's zijn vooral beschikbaar in spits- en avonduren.

# Beoordeling huidige situatie

## OV-knoop

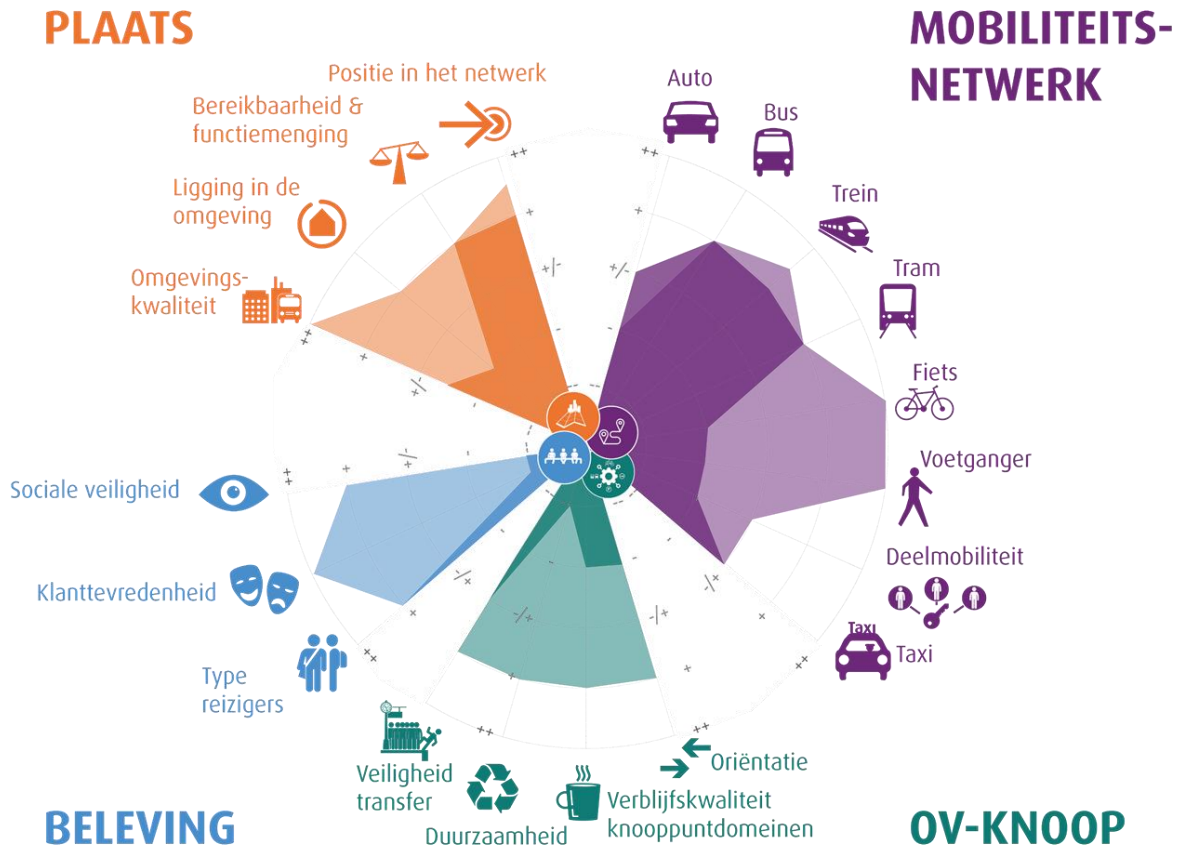
- De OV-knoop scoort op **oriëntatie** een -. We onderscheiden hierbij verschillende relaties:
  - Oriëntatie op omgeving: deze is vooral voor het Gen. Eisenhowerplein niet natuurlijk. De toegang tot Plaspoelpolder zit verstopt en logische looproutes richting bijv. Bogaard stadcentrum ontbreken. De ruimtelijke opzet van het Piramideplein komen de oriëntatie ten goede, echter ontbreekt bewegwijzering.
  - Oriëntatie op andere modaliteiten: bij het Gen. Eisenhowerplein is de vindbaarheid van het station onder de maat. De locaties van de bussen en trams zijn wel zichtbaar, maar duidelijke reisinformatie op één centraal overzichtspunt ontbreekt. Bij het Piramideplein is de oriëntatie op andere modaliteiten, buiten de fiets niet logisch: men wordt verwezen naar bussen, taxi's en trams via de perrons.
  - Oriëntatie op de verschillende ingangen: de twee ingangen van station Rijswijk werken niet samen. De ene ingang is ook niet te zien vanaf de andere ingang.
- De OV-knoop scoort op **verblijfskwaliteit knooppunt domeinen** een -. Dit komt met name door de afwezigheid van voldoende hoogwaardige horeca, voorzieningen voor forenzen en matige staat van onderhoud. De score is met name voor het Gen. Eisenhowerplein laag. Het Piramideplein scoort hierop iets beter.
- De OV-knoop scoort op **duurzaamheid** een - -. Het gebied bestaat grotendeels uit versteende pleinen. Daarnaast is het energieverbruik van het station hoog. Er wordt voor zover bekend geen duurzame energie opgewekt. Geen laadplekken voor elektrische fietsen/auto's.
- De OV-knoop scoort op **Transferveiligheid** een +/- . Zowel bovengronds als ondergronds is er ruim voldoende ruimte voor reizigers om veilig te wachten. Dit verkleint de impact van o.a. snel passerende treinen en aankomende bussen en trams. De overdimensionering van de perrons voelt tegelijkertijd enigszins onbehaaglijk aan. Oversteek van de trein naar het bus/tram-perron is geregeld met verkeerslichten. Dit zorgt voor onveilige situaties; reizigers lopen door rood en steken snel over om hun trein/tram/bus te halen.

## Mens

- De OV-knoop scoort op **type reiziger** een +. Op de knoop is een grote diversiteit aan gebruikers; forenzen, scholieren, niet-ov reizigers, etc. Verdeling reismotief is scheef; weinig sociaal-recreatief.
- De OV-knoop scoort op **klanttevredenheid** een - -. De hygiëne, uitstraling en voorzieningen zijn niet in orde. De knoop is een plek waar je uit noodzaak moet zijn en is geen prettige verblijfslocatie.
- De OV-knoop scoort op **sociale veiligheid** eveneens een - -. De knoop voelt naargeestig en onveilig aan vanwege zijn omvang, matige staat van onderhoud, beperkte voorzieningen en vele donkere hoekjes.



# Beoordeling wensbeeld



De figuur links toont de beoordeling van het wensbeeld voor de OV-knoop Rijswijk. Er wordt, net als bij de beoordeling van de huidige situatie, onderscheid gemaakt in vijf niveaus. De score per thema volgt uit de enquête die was uitgezet onder de betrokken partijen. De score per thema is hieronder toegelicht.

## Plaats

- De ambitie voor de **positie in het netwerk** is dit te verbeteren naar een score **tussen een + en een ++**. Rijswijk heeft in de huidige situatie al een gunstige positie in het stedelijk netwerk. Dit betekent dat er op netwerkniveau geen grote schakels toegevoegd hoeven te worden. Tegelijkertijd is het functioneren van de OV-knoop van grote waarde om de mobiliteitstransitie aan te jagen. Goede en snelle verbindingen naar omliggende bestemmingen per openbaar vervoer, maar ook per fiets en te voet geven ruimte voor verdere verstedelijking en verkleinen de auto-afhankelijkheid.
- De **bereikbaarheid en functiemenging** op de OV-knoop scoort goed en de ambitie is om dit te behouden op **een +**. Indien reizigers bekend zijn met de knoop, is de ontsluiting en bereikbaarheid van functies in de omgeving van de knoop op orde. Hetzelfde geldt voor de menging van de verschillende functies. In de directe straal van de knoop zijn kansen om de functiemix te versterken.
- Verbetering van de **ligging in de omgeving** vormt een belangrijke opgave. De ambitie is om dit te verbeteren naar **een +**. Dit thema raakt vooral het feit dat de knoop geen geheel vormt: het kent twee van elkaar gescheiden ingangen en bevindt zich zowel boven als onder de grond. Hoe om te gaan met de stationsentrees en de functies die aan de verschillende kanten worden gefaciliteerd, is een relevante afweging om op dit thema tot een verbetering te komen. Zowel ruimtelijk als functioneel is de knoop onvoldoende geïntegreerd in de omgeving.
- Ook wat betreft **omgevingskwaliteit** is een forse impuls gewenst om op dit thema **een ++** te scoren. Juist vanwege de samenhang met andere thema's zoals sociale veiligheid, klanttevredenheid, verblijfskwaliteit en duurzaamheid is dit aspect van groot belang. Passend bij de positie in het netwerk moet daarom worden ingezet op meer groen, veiligheid, herkenbaarheid, overzichtelijkheid en leesbaarheid van de knoop.

# Beoordeling wensbeeld

## Mobiliteit

- Vanwege de centrale ligging van de knoop in de gemeente, is de knoop vanuit heel Rijswijk goed te bereiken te voet, per fiets of met het OV. Volgend op de wens om de mobiliteitstransitie te stimuleren, past het om niet meer autoverkeer naar de knoop te trekken. Het wensbeeld voor de **auto** is daarom **een –** ten opzichte van een +/- in de beoordeling van de huidige situatie. Bij deze ambitie past een heroverweging van de P+R.
- De modaliteit **bus** scoort goed (+) en het wensbeeld is om dit te behouden; divers aanbod met goede netwerkqualiteit dat geen grote verbetering behoeft. De opstelcapaciteit van bussen op het busstation is bij een toename van het aantal reizigers wel een aandachtspunt.
- Het bestaande aanbod per **trein** past momenteel bij de functie in het stedelijk netwerk en het aantal reizigers. Naarmate de omgeving van de knoop verder ontwikkeld en reizigers toenemen, vraagt ook het treinproduct om ontwikkeling. Dit resulteert in wensbeeld **tussen de + en ++ in**. De geplande frequentieverhoging draagt hier aan bij.
- De bestaande netwerkqualiteit van de **tram** scoort goed (+) en dient behouden te blijven.
- De ambitie voor de **fiets** scoort **een ++**. De mobiliteitstransitie en verstedelijking vragen om de positie van de fiets verbeteren. Er is een grote urgentie om de kwaliteit van routes en stallingen te verhogen.
- Ook de **voetganger** is hoog met een score van **een ++**. Zowel fietsers als voetgangers moeten meer prioriteit krijgen in de openbare ruimte. De meerderheid van de reizigers komt te voet of met de fiets naar het station. De inrichting van en routing naar de OV-knoop, met name naar de Plaspoelpolder, vragen om een aanpak.
- Het wensbeeld op de OV-knoop voor **deelmobiliteit** is **een +/-**. Deelmobiliteit kan een goede aanvulling zijn op het bestaande vervoersaanbod, maar moet passen bij het type reiziger en de reizigersaantallen. Inzet op een beter aanbod van deelfietsen/scooters is nodig middels nette, geclusterde opstelplaatsen. Voor deze locatie hoeft dit niet groots opgezet.
- Voor de **taxi** zijn geen ambities in de toekomst: behoud van **een +/-**. Duidelijke opstelplaatsen kan de kwaliteit verhogen en is een meekoppelkans wanneer andere thema's worden aangepakt.

## OV-knoop

- Het is de ambitie om de **oriëntatie** op de OV-knoop te verbeteren tot **een +**, middels het verbeteren van de vindbaarheid van het station, de overzichtelijkheid bij een overstap op bus/tram en de gebruiksvriendelijkheid van de knoop. De wens is een optimaal functionerende OV-knoop in zijn ruimtelijke omgeving, met goede zichtbaarheid op de entrees, dat invulling geeft aan verschillende doelgroepen met ieder hun eigen behoefte.
- De ambitie voor de OV-knoop op **verblijfskwaliteit** is **een +**. De exploitatie van voorzieningen houdt verband met de afweging hoe om te gaan met de ingangen van het station en bijbehorende reizigersstromen. Gewenst is om ruimte voor voorzieningen te handhaven, mits deze haalbaar zijn om te exploiteren. Het is de wens om de kwaliteit van de voorzieningen een impuls te geven, net als de uitstraling van de knoop. Comfort, materialisering, kwaliteit van functies, onderhoud en hygiëne zijn daarbij relevant.
- Het wensbeeld voor de OV-knoop op **duurzaamheid** is **een +**. Het is de ambitie om van een stenige naar een klimaatadaptieve omgeving te gaan.
- De ambitie op **Transerveiligheid** is **een +**. De perroncapaciteit van de trein is op peil. Als de reizigersaantallen groeien, is de perroncapaciteit van de tram/bus een mogelijk knelpunt. Ook de oversteekbaarheid van de trein naar de bus/tram dienen verbeterd te worden ten gunste van de reiziger. De snelle langsrijdende intercity's en de impact van de luchtdrukverschillen zijn aandachtspunten voor de wachtbeleving van reizigers.

## Mens

- De OV-knoop scoort op **type reiziger** **een +**: het wensbeeld is om dit te behouden. Rijswijk wil een inclusieve stad zijn. Dat betekent dat alle type reizigers belangrijk zijn en blijven. Het vervoersaanbod en eventuele voorzieningen moeten daar op blijven aansluiten.
- De ambitie is om te zorgen voor een sterke verbetering van de **klanttevredenheid** tot een goede score (**++**). Het bevorderen van het OV gebruik begint bij een hoge klanttevredenheid. Verbetering is mogelijk door in te zetten op comfort, uitstraling (materialisering), betere hygiëne en wachttijdbeleving.
- Het wensbeeld voor **sociale veiligheid** is **een +**. Dit aspect is, zeker vanwege de ondergrondse ligging, extra belangrijk. Onderhoud, licht en levendigheid zijn knoppen om aan te draaien. Ook de lengte van het perron is een aandachtspunt en kan een aspect zijn dat meeweegt in de afweging hoe om te gaan met beide stationsingangen. 10

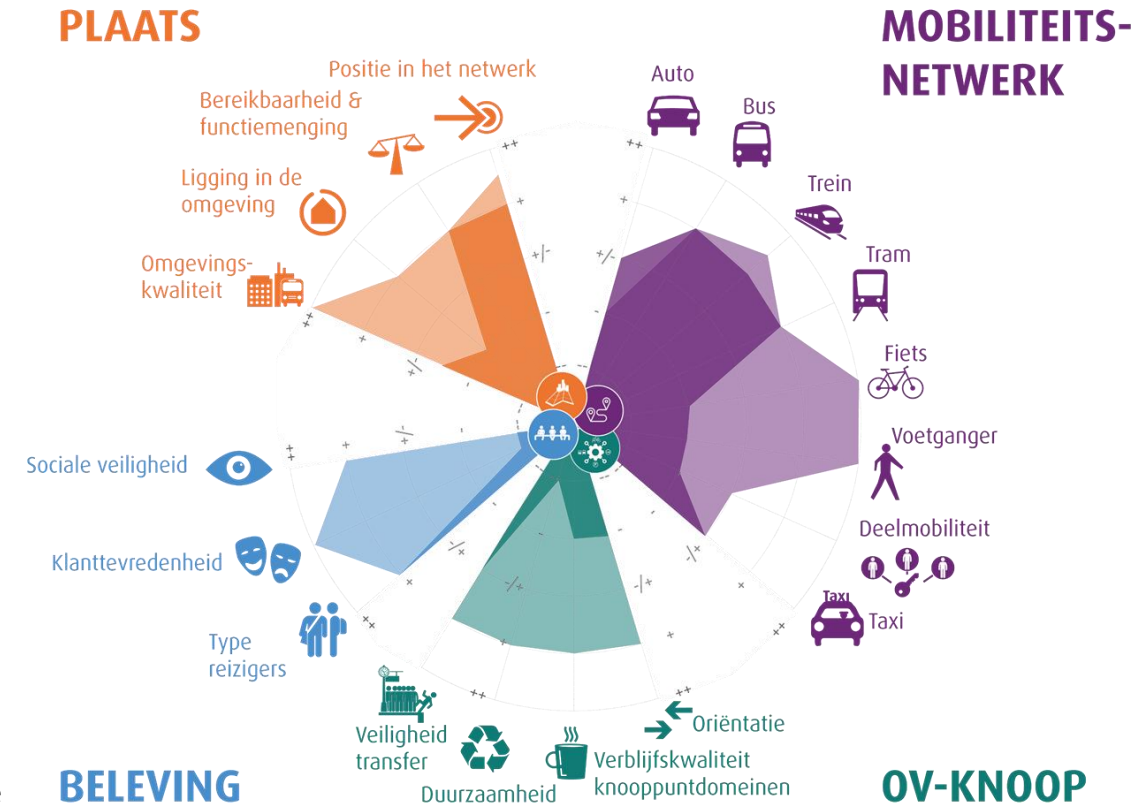
# Samenvattend: De OV-knooppunt integraal beschouwen

In een handelingsperspectief voor een OV-knooppunt staat het bedienen van de gebruiker altijd centraal. Onder gebruikers van de OV-knooppunt verstaan we alle personen die zich korte of langere tijd op de knoop bevinden. Dit betreft in- en uitstappende reizigers, maar ook overstappers, bezoekers, directe omwonenden en lokale werknemers.

Uit het doorlopen traject en de beoordeling van de huidige situatie en het ambitieniveau, komt duidelijk naar voren dat er op verschillende aspecten verbeteringen nodig zijn. Met name op omgevingskwaliteit, ligging in de omgeving, de aansluitingen op het langzame verkeersnetwerk, oriëntatie, verblijfs- en overstapkwaliteit, en de beleving op de OV-knoop zelf.

De knoop, dat is gelegen tussen de IC-stations Delft en Den Haag HS, heeft een belangrijke functie voor de korte en middellange afstandsreizigers. Tegelijkertijd ligt er een verdichtingsopgave in de directe omgeving van de OV-knoop, wat de leefbaarheidsopgave alleen maar verder vergroot. De OV-knoop is belangrijk voor de inwoners en andere herkomstreizigers van Rijswijk. Tegelijkertijd, met het oog op de ontwikkelingen van Plaspoelpolder en de Boogaard, zal de OV-knoop ook bestemmingsreizigers met verschillende reismotieven faciliteren.

De ambitie is te zorgen voor een aantrekkelijk, duidelijk, functioneel en herkenbare OV-knoop voor alle verschillende gebruikers die meerwaarde biedt aan de omgeving. Het is een alzijdig station, waarbij verschillende zijde verschillende functies met passende invulling dienen te hebben. Die functies moeten invulling geven aan specifieke doelgroepen; onbekende en bekende reizigers met ieder hun eigen behoefte. Om te komen tot een heldere inrichting van de OV-knoop is het daarvoor nodig inzicht te hebben in de ambities welke doelgroepen te bedienen, welke functies daarbij passen en op welke plek. Hierbij is niet alleen de indeling van de OV-knoop belangrijk, ook integratie met het stedenbouwkundig- en mobiliteitsplan is hier onderdeel van. Dit kan alleen gerealiseerd worden als dit samen met alle stakeholders integraal wordt opgepakt



# Inhoudsopgave



# Inhoudsopgave

	Pagina
<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>1. Introductie en scope</b>	<b>14</b>
<b>2. Analyse huidige situatie</b>	<b>19</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Thema plaats</li><li>• Thema mobiliteitsnetwerk</li><li>• Thema OV-knoop</li><li>• Thema beleving</li><li>• Beoordeling huidige situatie</li></ul>	
<b>3. Analyse ambitieniveau</b>	<b>54</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Thema plaats</li><li>• Thema mobiliteitsnetwerk</li><li>• Thema OV-knoop</li><li>• Thema beleving</li><li>• Beoordeling toekomstige situatie tot wensbeeld</li></ul>	
<b>4. Samenvattend</b>	<b>81</b>
<b>Bijlage</b>	<b>83</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Eigendom en beheer</li></ul>	

# 1. Introductie en scope



# OV-knooppunten integraal beschouwen

In een handelingsperspectief voor een OV-knooppunt staat het bedienen van de gebruiker altijd centraal. Onder gebruikers van de OV-knooppunt verstaan we alle personen die zich korte of langere tijd op de knoop bevinden. Dit betreft in- en uitstappende reizigers, maar ook overstappers, bezoekers, directe omwonenden en lokale werknemers.

Het bedienen van de gebruiker wordt in een handelingsperspectief beschouwd vanuit twee schaalniveau's en twee disciplines:

## Twee schaalniveau's

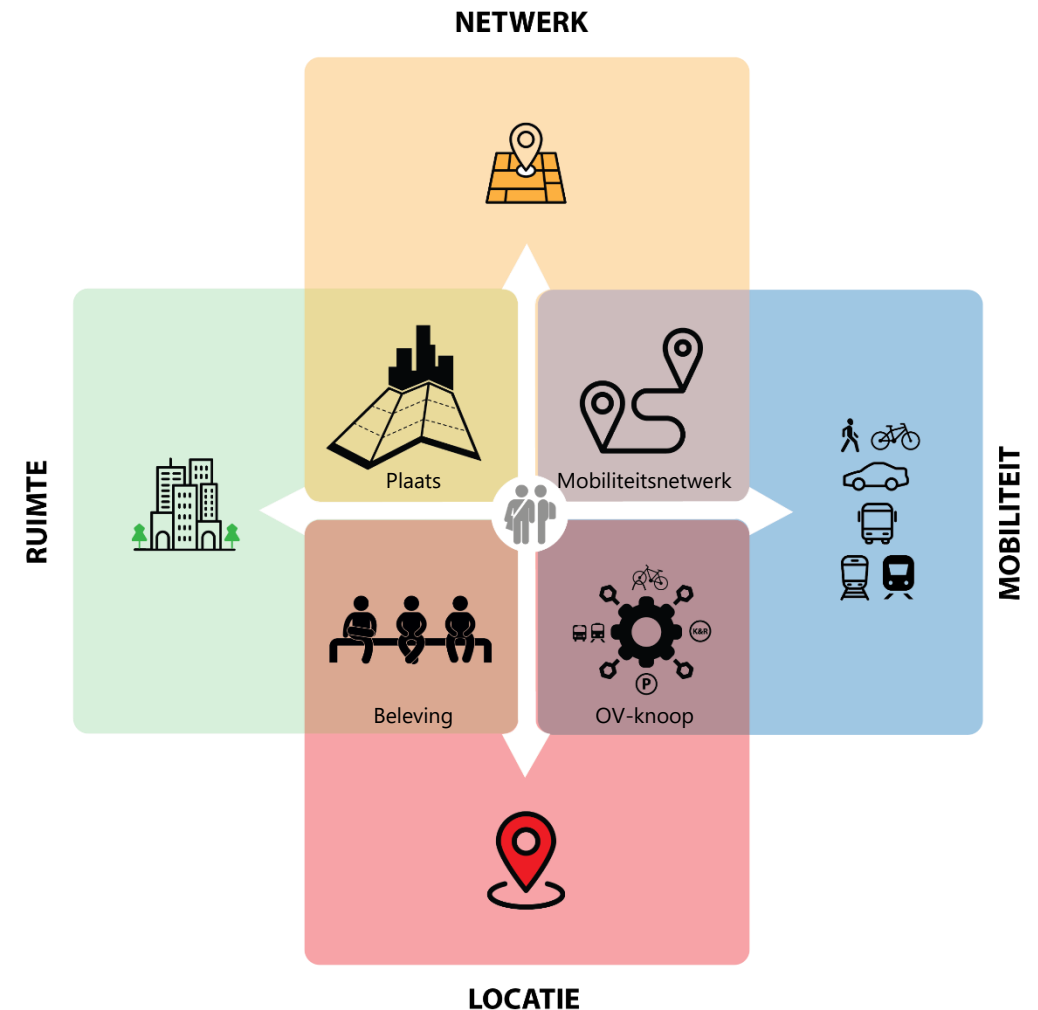
- **Netwerkniveau:** op welke wijze is de knoop een schakel in een regionaal en landelijk context?
- **Locatieniveau:** hoe functioneert de knoop op zijn locatie?

## Twee disciplines

- **Mobiliteit:** welke verplaatsingen faciliteert de knoop?
- **Ruimte:** welke rol vervult de knoop in de ruimtelijke omgeving?

Hieruit volgen vier thema's die in dit handelingsperspectief worden uitgewerkt:

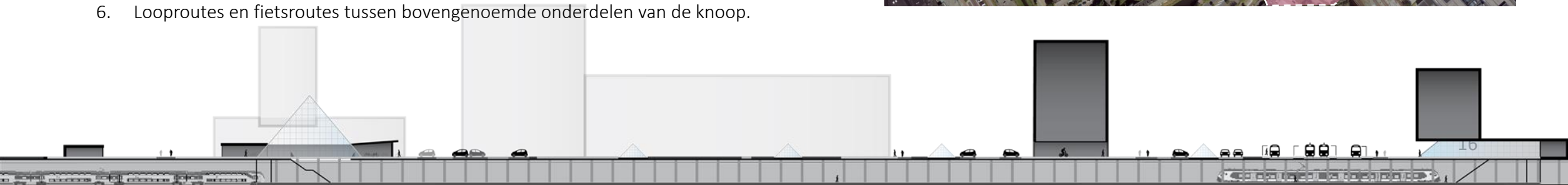
- **Plaats:** welke rol vervult de knoop in de stedelijke context?
- **Mobiliteitsnetwerk:** wat is de bereikbaarheid van het mobiliteitsknooppunt?
- **OV-knoop:** geeft de knoop functioneel antwoord op de behoefte van de reiziger?
- **Beleving:** hoe wordt de knoop beleefd door de gebruiker?



# Scope

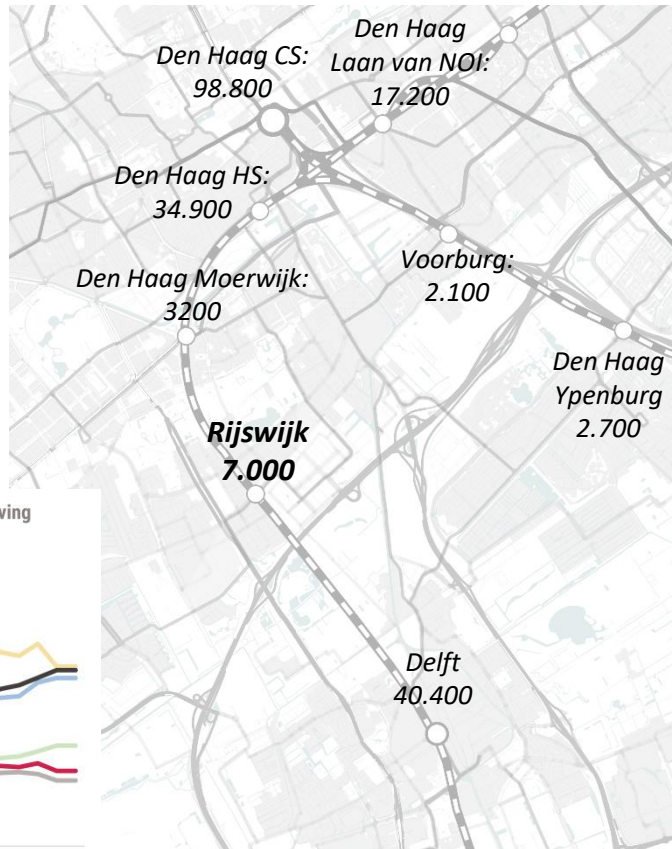
OV-knoop Rijswijk bestaat uit een verzameling onderdelen. De onderdelen van de OV-knoop zijn afgebakend en hieronder benoemd zoals gehanteerd in dit handelingsperspectief:

1. Treinstation
  - a) Perron en voorzieningen
  - b) Entree Piramideplein
  - c) Entree Generaal Eisenhowerplein
2. Tramhalte
3. Bushalte
4. Fietsenstalling
  - a) Piramideplein noord
  - b) Piramideplein binnen (bewaakt)
  - c) Piramideplein zuid
  - d) Gen. Eisenhowerplein oost
  - e) Gen. Eisenhowerplein west (bewaakt)
5. Parkeervoorzieningen
  - a) P+R Rijswijk
  - b) Kiss&Ride-achtige voorziening
  - c) Taxistandplaats
6. Looproutes en fietsroutes tussen bovengenoemde onderdelen van de knoop.





# Introductie van de OV-knoop



## Station Rijswijk

Het station van Rijswijk ligt in de gelijknamige gemeente in de zuidelijke Randstad tussen Den Haag en Delft. De gemeente heeft ca. 56.500 inwoners en 32.500 arbeidsplaatsen.

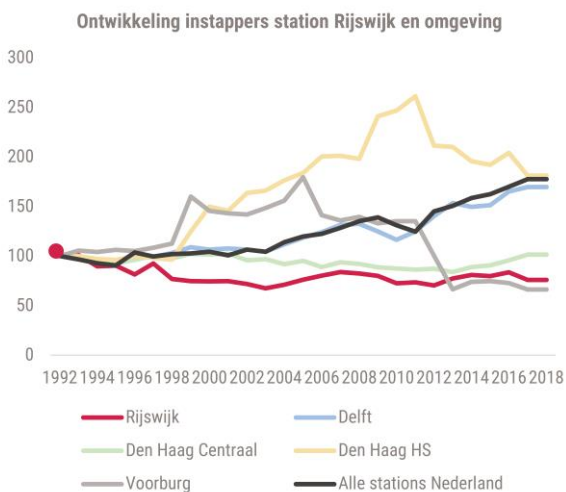
Het treinstation ligt aan de Oude Lijn, de verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Het station ligt in een tunnel met een ingang aan het Piramideplein (noord) en aan het Generaal Eisenhowerplein (zuid). Van de treinreizigers maakt ca. 25% gebruik van de entree via het Piramideplein en 75% via het Eisenhowerplein (bron: NS). De tunnel telt vier sporen en twee eilandperrons. Op het Generaal Eisenhowerplein bevindt zich het tram- en busstation.

## Aantal gebruikers en reizigers Rijswijk

Station Rijswijk is een sprinterstation en wordt bediend door de NS. Het station heeft circa 7.060 reizigers (in- en uitstappers) per dag. Hiermee valt het station binnen de meest voorkomende klasse 'Basisstation' volgens de classificeringsschaal van ProRail (*Stationsklasse schaal: Halte – Basis – Plus – Mega – Kathedraal*).

Bron: NS Jaarverslag, 2019

Kijken we naar het aantal reizigers door de jaren heen, dan zien we een duidelijke daling in Rijswijk. Vermoedelijke oorzaken hiervan zijn een afname van arbeidsplaatsen rondom het station, toegenomen kwaliteit van omliggende stations en omliggende functies (Delft, CS) en weinig groei ofwel vergrijzing van inwoners binnen het invloedsgebied van het station.



Aantal treinreizigers (in-/uitstappers) stations Rijswijk en omgeving

# Introductie van de OV-knoop



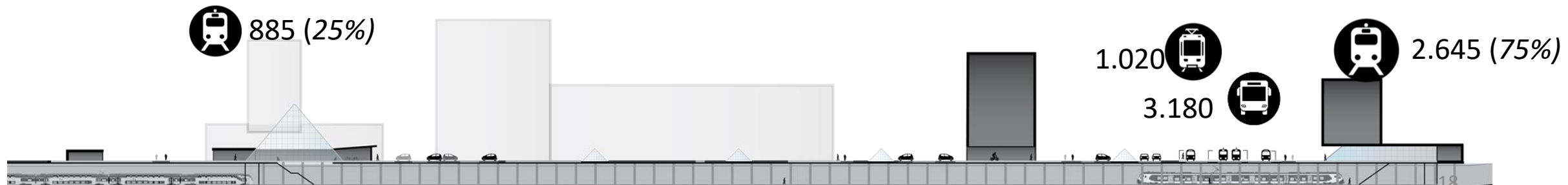
## Bussen en trams

Op OV-knoop Rijswijk is het mogelijk om te reizen per trein, tram, bus, fietsend of lopend. Bij de noordingang van het station is er een P+R van 46 parkeerplaatsen. Bij de zuidingang van ligt een trambaan met haltes voor beide richtingen. Daarnaast ligt een busbaan met bushaltes.

Vanaf Rijswijk vertrekken treinen richting Den Haag Hollands Spoor en Centraal en richting Rotterdam/Dordrecht. Met de tram en bus zijn het centrum van Den Haag, delen van Den Haag en Rijswijk, het Westland en Zoetermeer te bereiken. De knoop ligt in de buurt van afrit 10 en 11 van de A4.

Het huidige gebruikt op een gemiddelde werkdag in 2019 van de verschillende modaliteiten zag er als volgt uit:

- Aantal instappers trein: **3.530** per dag (In- én uitstappers: 7.060, Jaarverslag NS, 2019).
- Aantal overstappers trein-trein: **0** per dag (Jaarverslag NS, 2019).
- Aantal instappers Bus (EBS): ca. **2.200** per werkdag (EBS, 2019)
- Aantal instappers Bus (HTM): ca. **980** per werkdag (HTM, nov 2019)
- Aantal instappers Tram (HTM): ca. **1.020** per werkdag (HTM, nov 2019)



# 2. Analyse huidige situatie



# 4. Analyse huidige situatie





We hebben de huidige situatie van het OV-knooppunt in kaart gebracht aan de hand van de volgende aspecten in het handelingsperspectief: *Plaats, Mobiliteitsnetwerk, OV-knoop en beleving*.

Deze indeling ondersteunt bij het vormen van een integraal beeld hoe de OV-knoop functioneert; als fysieke netwerkschakel met verschillende vervoersmodaliteiten, hoe de OV-knoop werkt in de omgeving en als overstappunt, zodat het een aantrekkelijke plek is om te wonen, werken en/of recreëren.







Met de onderstaande verbeelding geven we de score weer per aspect voor de huidige situatie.






## Plaats

-  Positie in het netwerk
-  Ligging in de omgeving
-  Bereikbaarheid en functiemenging
-  Omgevingskwaliteit




## Mobiliteitsnetwerk

-  Trein
-  BTM
-  Fiets (bewaakt en onbewaakt)
-  Auto
-  Deelmobiliteit
-  Voetganger

## OV-knoop

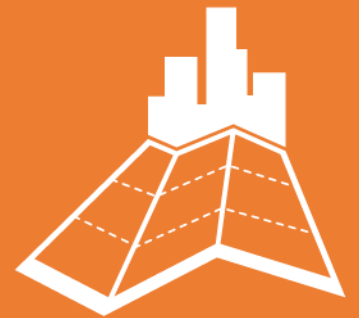
-  Knooppunt domeinen en hun positie en oriëntatie
-  Duurzaamheidseisen
-  Veiligheid knoop (transfer)

## Beleving

-  Type reizigers
-  Klanttevredenheid
-  Veiligheid sociaal

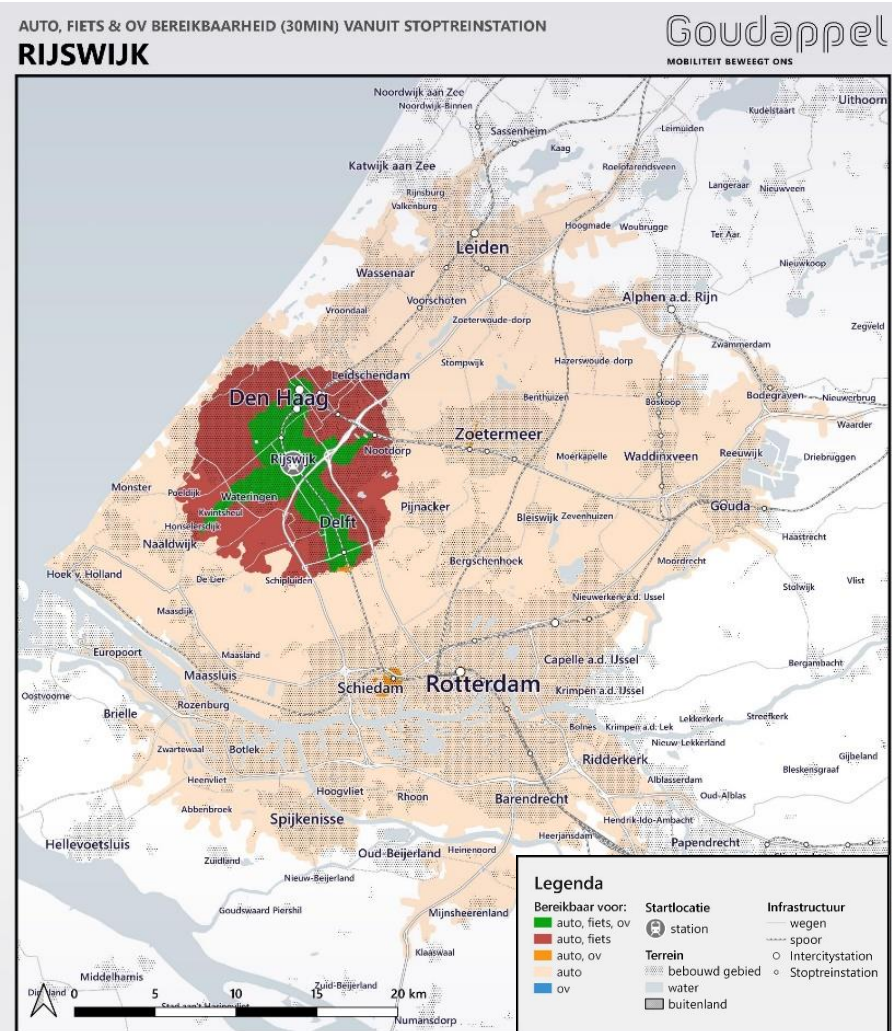
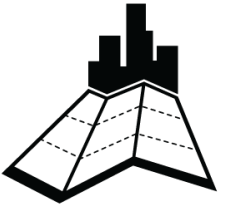
# Plaats

Ligging en bereikbaarheid



# Plaats

## Positie in het netwerk



Bereikbaarheid per auto, fiets en OV vanaf OV-knoop Rijswijk huidige situatie

### Knooppunt in het netwerk

OV-knoop Rijswijk maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH). In het netwerk ligt station Rijswijk aan de belangrijke verbinding tussen Den Haag en Rotterdam.

- Op station Rijswijk stoppen sprinters in de richtingen van Dordrecht en Den Haag Centraal. Daarmee is er per trein een directe verbinding met alle tussengelegen stations. Het station ligt tussen de intercitystations Delft en Den Haag HS. Per fiets liggen deze knopen binnen een bereik van 15-20 minuten reistijd. Dit is voor veel bestemmingen in Rijswijk een aantrekkelijk alternatief om een overstap op een intercityverbinding te besparen.
- Tramlijn 17 voert langs station Rijswijk en verbindt Wateringen met Den Haag Centraal. Hiermee zijn vanaf het station ook Plaspoelpolder en Laakkwartier bereikbaar.
- Per bus zijn veel omliggende wijken en kernen direct bereikbaar. Er voeren lijnen naar het Colijnplein, Zoetermeer, Delft, Scheveningen Noord, Duindorp, Naaldwijk, Ypenburg, Leidschenveen en Voorburg
- OV-knoop Rijswijk ligt op ca. 5 minuten rijden vanaf de A4, een belangrijke autoverbinding die Rotterdam, Delft, Den Haag, Leiden, Schiphol en Amsterdam met elkaar verbindt.

### Concurrentiepositie OV / auto

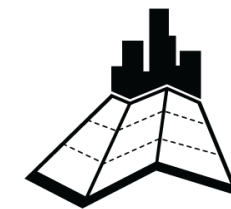
De ligging van de OV-knoop Rijswijk tussen Den Haag en Rotterdam, maakt dat richting deze twee steden de trein voor langere afstanden concurrerend is met de auto (noord-zuidverbinding). Voor bestemmingen verder dan Den Haag en Rotterdam wint de auto het als het gaat om reistijd (o.a. vanwege overstaptijd). De bus- en tramverbindingen concurreren met de auto voornamelijk op korte afstandsverplaatsingen en verplaatsingen van en naar het Westland en Zoetermeer (oost-westverbinding).

### Samenvattend – Regionale positie in het netwerk

De OV-knoop Rijswijk is centraal gelegen op de corridor Den Haag – Rotterdam. Vanuit verschillende modaliteiten kunnen diverse richtingen op gereisd worden.

# Plaats

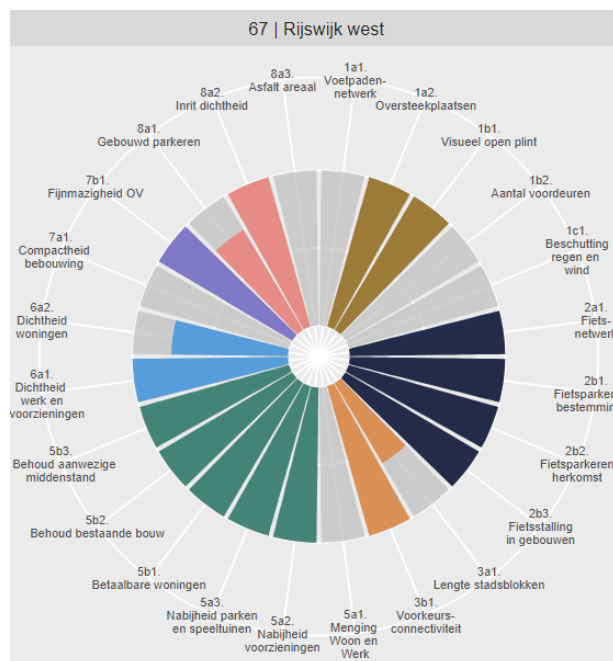
## Bereikbaarheid en functiemenging



### Functies in de omgeving

#### Legenda

- Station
- Woningen
- Bedrijvigheid
- Detailhandel & horeca
- Mix



*Uit de TOD-analyse vanuit Provincie Zuid-Holland blijkt ook dat er winst te behalen is op de menging van functies (meer informatie via [deze link](#))*

De directe omgeving van Rijswijk kenmerkt zich als een combinatie van woon-, werk- en winkelgebieden, waarbij de woongebieden het sterkst aanwezig zijn. Aandachtspunt is dat de verschillende gebieden geen sterke combinatie van functies hebben. De gebieden kenmerken zich vooral als wonen, werken óf winkelen.

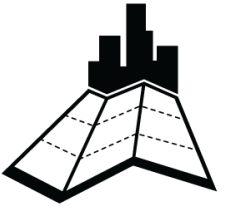
Welk functiegebieden nabij zijn verschilt bovendien per locatie. Zo zien we dat vanuit de noordelijke stationsentree aan het Piramideplein vooral de functiegebieden wonen en winkelen bereikbaar zijn. Voor de zuidelijke stationsentree aan het Gen. Eisenhowerplein betreft dit eerder gebieden met bedrijvigheid (Plaspoelpolder) en wonen.

Het station Rijswijk is voor 68% een productiestation en voor 32% een attractiestation (Bron: NS).

Binnen een **15 minuten loop-contour** bevinden zich:

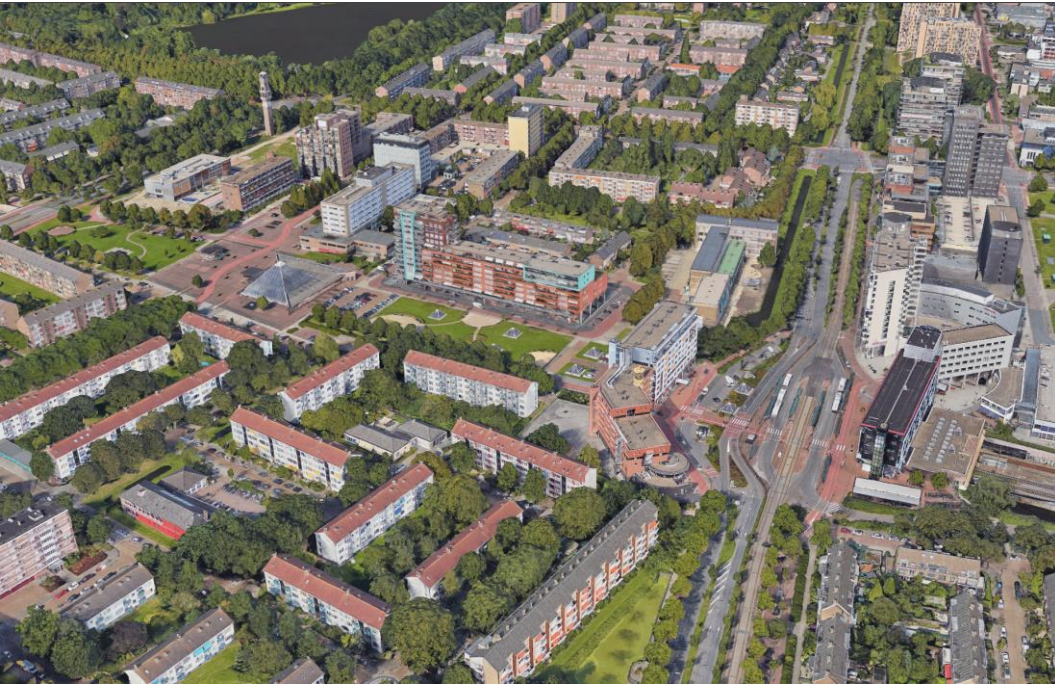
- 22.140 inwoners
  - 27.660 banen
  - 4 middelbare scholen
- (zie ook 'Mobiliteitsnetwerk')

Stationsomgeving Rijswijk (Loket Knooppunten CRA)



# Plaats

## Ligging in de omgeving



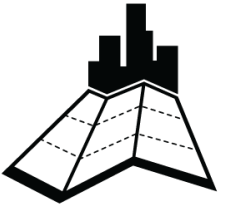
Het station ligt centraal in het hart van gemeente Rijswijk. Deze centrale ligging is daarmee waardevol voor bewoners en werknemers van zowel Rijswijk ten oosten van het spoor (Oud-Rijswijk en Plaspoelpolder) als Rijswijk ten westen van het spoor (Bogaard stadscentrum en Wateringen). Bovendien geldt dat het spoor en de perrons in 1996 verdiept zijn aangelegd in een tunnel, waardoor de barrièrewerking tussen deze gebieden beperkt is.

Langs het station lopen twee centrale routes voor fiets- en autoverkeer. Dit zijn de Generaal Spoorlaan en Sir Winston Churchilllaan. Circa 500 meter ten westen van het station loopt de Haagse stadsroute S106.

### Samenvattend:

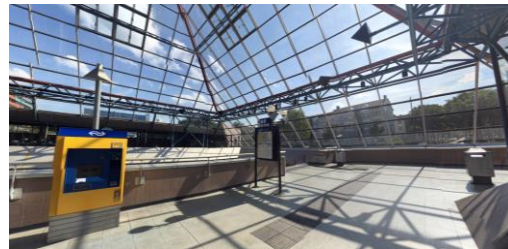
- De OV-knoop is centraal gelegen binnen de gemeente
- De OV-knoop is door de verdiepte ligging van het spoor een verbindende schakel tussen de west- en oostzijde van het spoor.





# Plaats

## Omgevingskwaliteit - Piramideplein



### Weinig verblijfsvoorzieningen

De noordzijde van OV-knoop Rijswijk is gelegen in het piramidepark. Dit park kenmerkt zich door een groenstrook van circa 400 meter lang en 75 meter breed. Deze onbebouwde strook markeert de noordelijke ontvangsthall van het station: de glazen piramide, ontworpen door Theo Fikkers. Rondom de piramide is een groot kaal plein met grijsrode bestrating waar een fietspad door kruist, dit komt het 'groene' karakter van het park niet ten goede. Naast de snackbar op het plein bevinden zich zowel binnen als buiten de piramide nauwelijks verdere verblijfsvoorzieningen zoals bankjes en horeca.

### Geen 'natuurlijke' wayfinding

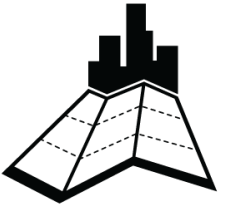
Het ontbreekt aan duidelijke routing op het Piramideplein. Ondanks de groene allee richting Bogaard stadscentrum wordt de bezoeker daar niet toe uitgenodigd. Reden kan zijn dat wetenschap van deze bestemming ontbreekt. Hetzelfde geldt voor de winkelfuncties aan de Doctor H. Colijnlaan.

### Sterke voor- en achterkant piramidegebouw

De ingang van de piramide is sterk georiënteerd op het noorden. De zuidzijde van de piramide komt sterk over als een achterkant, ondanks dat daar ook een ingangen van de ontvangsthall en de fietsenstalling zijn. Deze ingangen monden bovendien direct uit op de P+R en onbewaakte fietsenstalling, wat de beleving van de (in principe groene) omgeving niet ten goede komt.

### Samenvattend:

- De omgevingskwaliteit is ondanks de beschikbare ruimte nabij de piramide laag. Het gebied nodigt niet uit tot verblijven door afwezigheid van verblijfsvoorzieningen zoals bankjes en kleinschalige horeca.
- De beperkte hoeveelheid uitstappers (25% van het totaal) draagt ook niet bij aan de levendigheid op deze locatie.



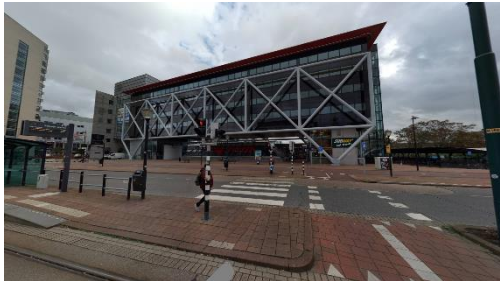
# Plaats

## Omgevingskwaliteit – Gen. Eisenhowerplein



### Veel verkeersruimte, weinig groen

Aan de zuidzijde van de OV-knoop zien we een veel sterkere verknoping van mobiliteitsstromen. Op deze plaats komen bussen, treinen, trams auto's samen. Het Generaal Eisenhowerplein is dan ook vrijwel geheel ingericht als verkeersruimte voor grote voertuigen: er bevinden zich meerdere busbanen, trambanen, rijbanen met parkeerplaatsen en een taxistandplaats. De inrichting van het plein is gericht op verplaatsen en niet zozeer op verblijven.



### Gesloten bouwblokken

Aan het Gen. Eisenhowerplein staan twee hoge, gesloten bouwblokken uit de jaren '90: het appartementencomplex Oriënt Express aan de noordzijde en het kantoorcomplex recht boven de afgetopte zuidelijke piramide van station Rijswijk. Beide gebouwen accentueren het doorgaande karakter van de Churchilllaan. Het eerste complex zorgt voor een splitsing van het noordelijke en zuidelijke deel van de OV-knoop, ondanks de onderdoorgang voor langzaam verkeer. Het kantoorcomplex boven de stationsingang zorgt voor een beperkte lichtinval in het station en belemmert de oriëntatie van reizigers door aanwezigheid van veel (donkere) hoeken en blinde muren. Dit komt de herkenbaarheid van het station niet ten goede.



### Samenvattend:

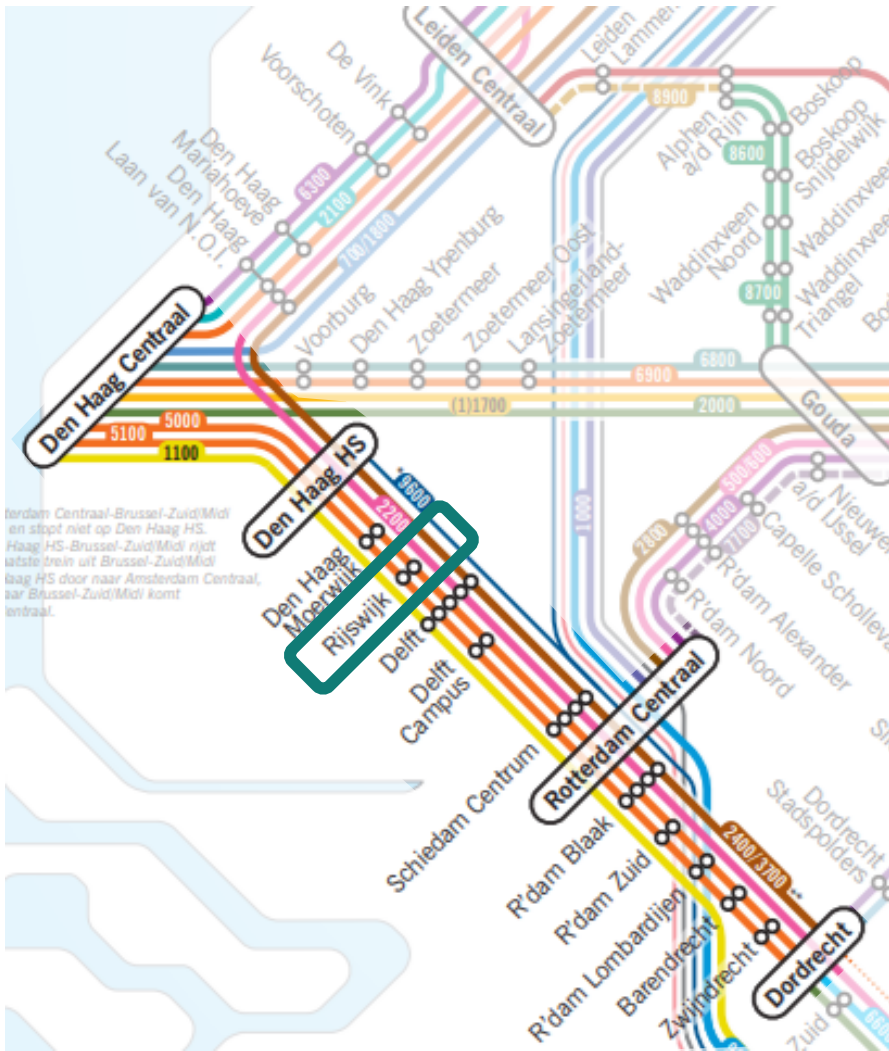
- Het Generaal Eisenhowerplein is ingericht als verkeersruimte met veel ruimte voor grote voertuigen. De overstekbaarheid voor fietsers en voetgangers is daarmee beperkt.
- De dichtheid van bebouwing beperkt de oriëntatiemogelijkheden en zorgt voor onduidelijkheid en een slechte herkenbaarheid.

# Mobiliteitsnetwerk



# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Uitsnede Spoorkaart (NS, 2021)

## Treinfrequenties

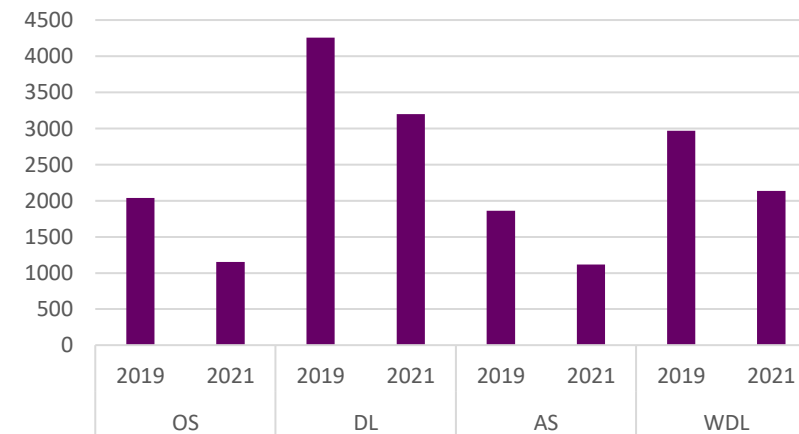
NS is de treinvervoerder op dit station. Er halteren enkel sprinters op station Rijswijk.

Huidige frequentie treinen (Bron: NS, 2021):

### Sprinters

- 4x per uur richting Den Haag Centraal.  
Na 20.00 uur en in het weekend 2x/u per richting.
- 4x per uur richting Dordrecht.  
Na 20.00 uur en in het weekend 2x/u per richting.

Totaal aantal in- en uitstappers treinstation  
Rijswijk

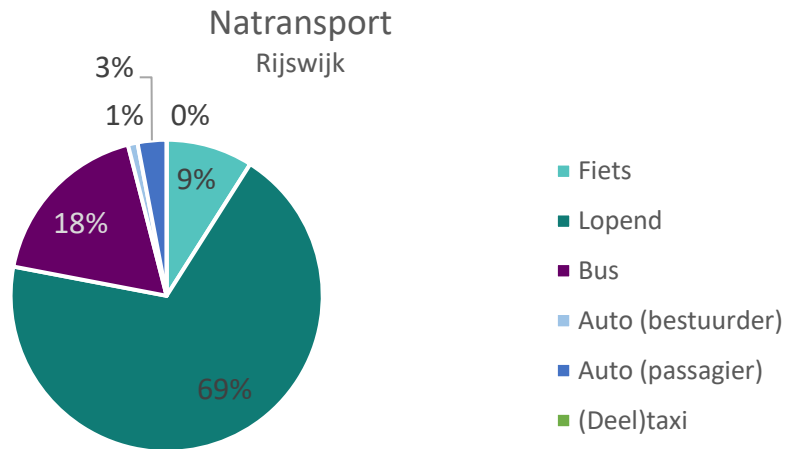
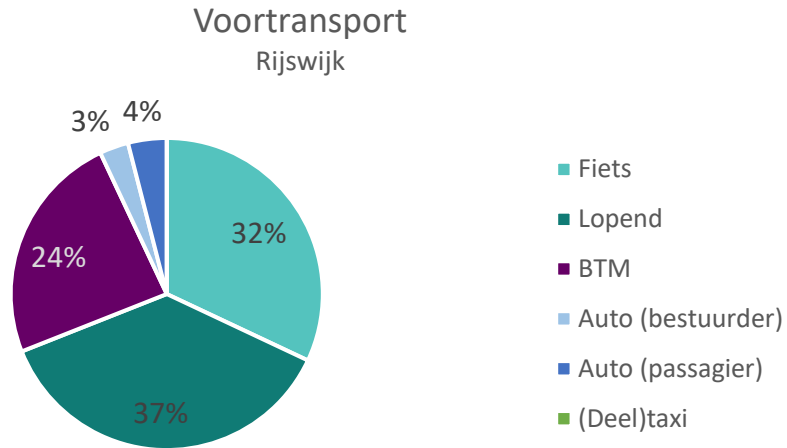


Aantal in/uitstappers (NS, 2021)



# Mobiliteitsnetwerk

## Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



### Treingebruikers:

Aantal in- en uitstappers: 7.060 (2019)

Overstappers (trein-trein): 0 (2019)

### Voor- en natransport:

Het voor-en natransport van treinreizigers is in het figuur links te zien. Het aandeel fietsers en lopende reizigers omvat bijna 70% van het totaal. Deze modaliteiten zijn de voornaamste manier waarmee reizigers zich naar het station verplaatsen. Een kwart van de reizigers maakt gebruik van de bus of tram om bij het stations te komen.

In het natransport is te zien dat het grootste gedeelte van de reizigers lopend naar hun eindbestemming bewegen. Dit duidt op een hoge mate van bestemmingen in de nabije omgeving. Na lopen zijn de bus en de tram de belangrijkste vormen van natransport.

Zowel in het voor- als natransport maakt geen van de reizigers gebruik van (deel)taxidiensten.

Bron: Reizigersgedrag 2019 (NS, 2020).

# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



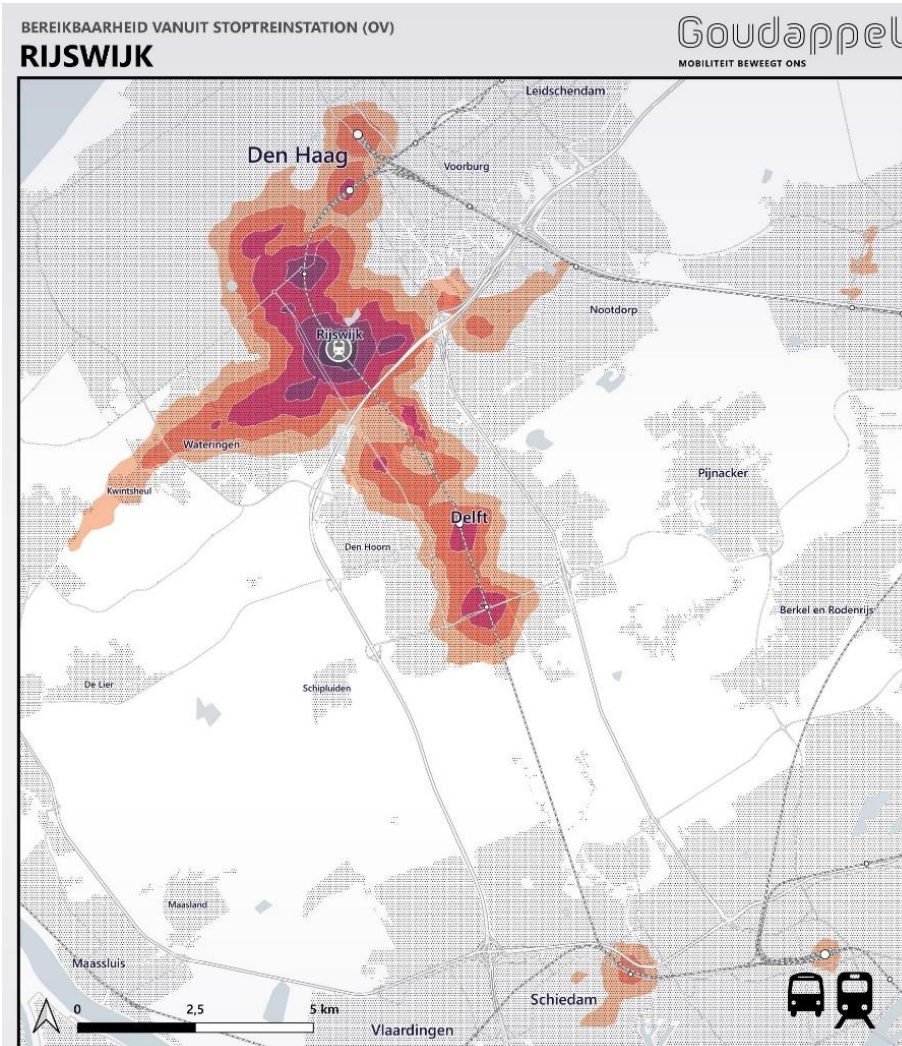
## BTM

Ongeveer een kwart van de treinreizigers (24%) komt naar het station met de bus of tram. Van de vertrekkende treinreizigers maakt 18 procent gebruik van bus of tram. Naast treinreizigers, maakt ook een groot deel van de reizigers op de OV-knoop ook gebruik van alleen de bus en/of tram. De mate van overstappen tussen de bus en tram is niet bekend.

Lijn	Frequentie ochtendspits (per uur/richting)	Aantal in-/uitstappers (per werkdag)
Tramlijn 17 (HTM, Den Haag Centraal - Wieringen)	5x/u	1.020
Buslijn 22 (HTM, (Rijswijk De Schilp -) Rijswijk Station - Den Haag Duindorp)	4x/u	270
Buslijn 23 (HTM, Den Haag Colijnplein - Scheveningen Noord)	6x/u	680
Buslijn 29 (Spits) (HTM, Rijswijk Station - Den Haag Oude Waalsdorperweg)	4x/dag per richting	30
Buslijn 30 (EBS, Naaldwijk - Zoetermeer Centrum)	4x/u	1.410
Buslijn 50 (Spits) (EBS, Rijswijk - Zoetermeer)	2x/u	230
Vervallen vanaf 9 januari 2022		
Buslijn 51 (EBS, Rijswijk - Den Haag Grote Markt)	4x/u	435
Buslijn 53 (Spits) (EBS, Delft - Rijswijk)	2x/u	Niet bekend
Buslijn 61 (EBS, Delft - Rijswijk)	4x/u	145
Rijd vanaf 9 januari 2022		
<b>Totaal</b>	<b>35x/u</b>	<b>4.220</b>

# Mobiliteitsnetwerk

## Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



### Openbaar vervoer

De bereikbaarheidskaart toont dat tussen Den Haag CS en Rotterdam CS de stations binnen een half uur te bereiken zijn. Binnen 15-20 minuten zijn per OV de IC-stations Delft en Den Haag HS bereikbaar. Op pagina 34 is te zien dat deze stations binnen dezelfde tijd ook per fiets te bereiken zijn. Aanvullend zorgen de busverbindingen met Naaldwijk en Leidschenveen/Ypenburg voor bereikbaarheid richting het oosten en westen.

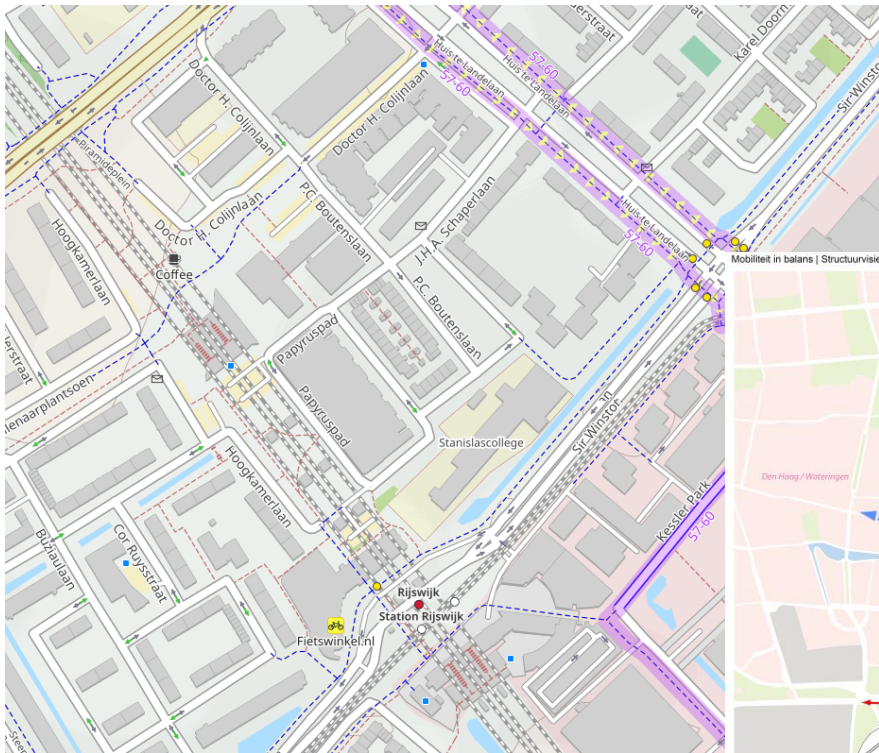
### Legenda

Reistijd	Startlocatie	Infrastructuur
0 - 5 min	station	wegen
5 - 10 min		spoor
10 - 15 min		Intercystation
15 - 20 min		Stoptreinstation
20 - 25 min		
25 - 30 min		
	Terrein	
	bebouwd gebied	
	water	
	buitenland	

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	50	200
5 - 10 minuten	4.310	6.180
10 - 15 minuten	14.280	14.020
15 - 20 minuten	47.990	24.550
20 - 25 minuten	98.010	59.220
25 - 30 minuten	126.340	84.420
Totaal (30 minuten)	291.000	188.600

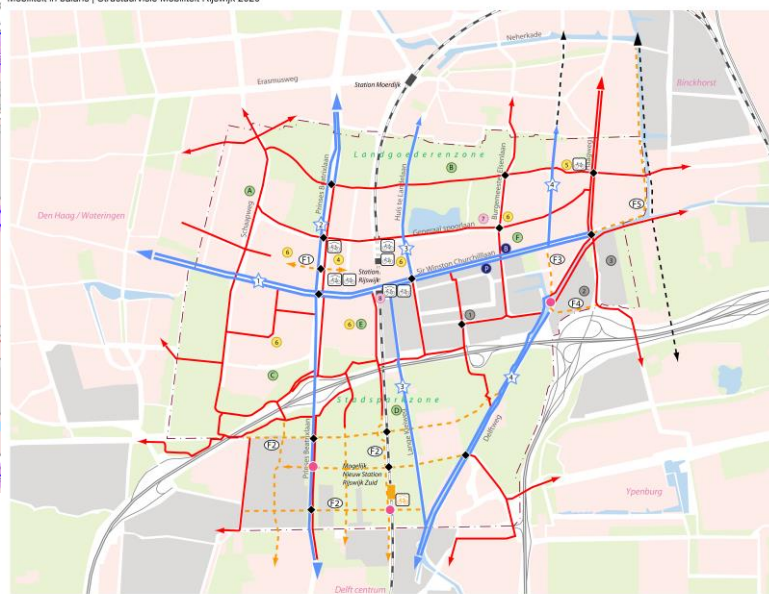
# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Blauwe stippellijnen: Fietsnetwerk rondom het knooppunt (Openstreetmap)

Fietsnetwerk Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk (2011)



PLANKAART NETWERKVISIE FIETS 2020 RIJSWIJK		
<b>ROUTES</b>	<b>INTERNE TOPOLOCATIES</b>	<b>OVERIG</b>
— Hoofdroutes	● Werklocatie	— Extern attractiepunt
— Toekomstige fietsroutes (nader uit te werken)	1. Plasserpolder	— Gemeentegrens
— Stroomroutes	2. Broekpolder	■ Nieuw station
— Toekomstige Stroomroute Den Haag	3. Hoornwijk	— Station met deelmobiliteit
	● Overige attractie	
	7. Schouwburg	
	8. Bibliotheek	

## Kenmerken fietsgebruik

Ongeveer een derde van de treinreizigers (32%) komt naar het station met de fiets. Van de vertrekkende treinreizigers is maakt een veel kleiner deel gebruik van de fiets: 9 procent.

## Toegangswegen

De OV-knoop is per fiets via drie corridors toegankelijk. Dit zijn:

- Ten noorden van de knoop: Generaal Spoorlaan
- Ter hoogte van het piramideplein: Wethouder Hillenaarplantsoen - Doctor H. Colijnlaan
- Ter hoogte van het Generaal Eisenhowerplein: Sir Winston Churchilllaan

De noord-zuidverbinding langs de OV-knoop ligt minder voor de hand. Dit komt omdat deze minder direct is en gedeeltelijk is ingericht als een gemengd profiel met autoverkeer. De verbinding loopt vanaf de Generaal Spoorlaan via de Hoogkamerlaan onder het appartementencomplex 'Orient Express' door. Vervolgens is er een gefaseerde oversteek (4 middeneilanden) en loopt de route over het Generaal Eisenhowerplein langs het Sir Winstoncasino naar de Lange Kleiweg.



# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Fietsparkeeronderzoek MRDH- najaar 2019			
Locatie	Capaciteit	Bezetting inclusief foutparkeren	Bezetting exclusief foutparkeren
Stalling 1 (bewaakt)	360	127%	76%
Stalling 2	160	56%	43%
Stalling 3	40	193%	100%
Stalling 4	80	43%	35%
Stalling 5 (bewaakt)*	222		30%
Totaal Eisenhower	520	105%	66%
Totaal Piramideplein	342	52%	39%
Totaal onbewaakt	280	71%	49%
Totaal eind	862	84%	55%

\*Stalling 5 was geen onderdeel van het fietsparkeeronderzoek. Gegevens komen uit studie stationsgebouwen van IAA-Architecten en ProRail (2018)

- In totaal zijn er 640 fietsparkeerplekken. De bezetting van de fietsenstalling is scheef; de bewaakte fietsenstalling aan de zuidzijde en de noordelijke fietsenstalling voor het stationsgebouw (stalling) hebben een zeer hoge bezettingsgraad (>125%), terwijl er nog ruimte over is in de andere stallingen.
- Buitenmodel fietsen en scooters kunnen aan beide zijden van het station geparkeerd worden. De 32 OV-fietsen bevinden zich alleen in de stalling van het piramideplein.
- Tevredenheid fietsenstallingen: Onbewaakt fietsparkeren: 5,8. Bewaakt fietsparkeren: 8,2 (2021)
- De vindbaarheid van de stallingen is beperkt. De ingang van de bewaakte stalling aan het piramideplein (nr. 5) ligt aan de achterzijde van de stationshal en daarmee niet direct aan de fietsroute over het plein. Bewegwijzering ontbreekt. Hetzelfde geldt voor de onbewaakte stalling aan het Eisenhowerplein (nr. 2). Deze is verstopt en niet direct aangesloten op een fietsroute.

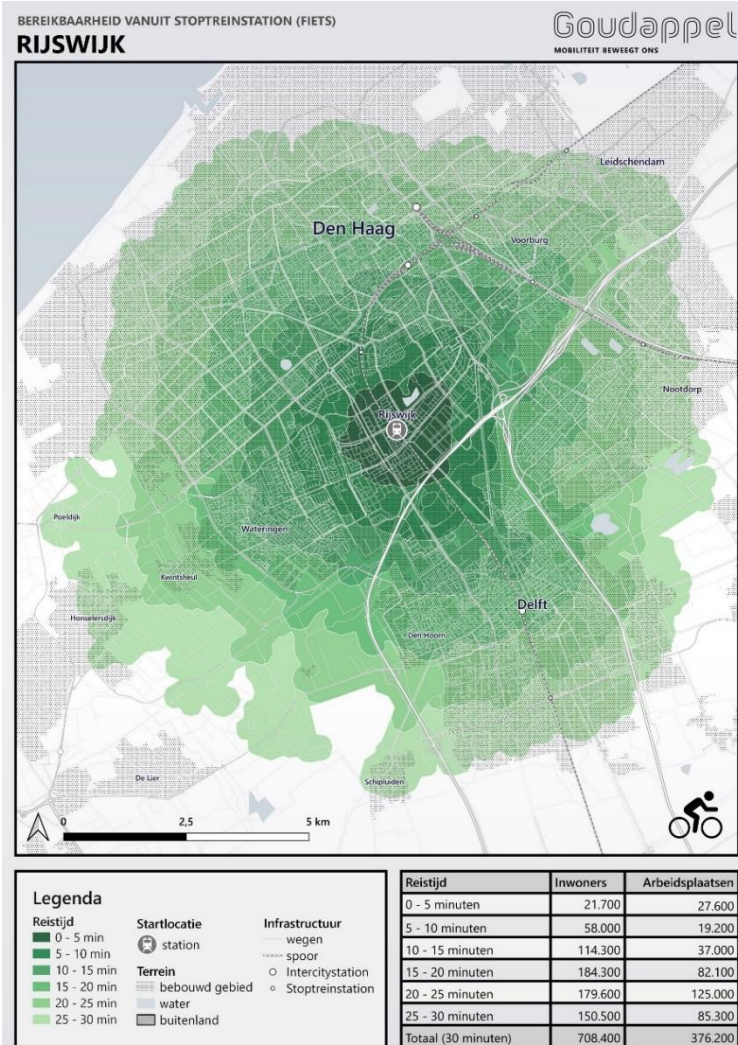


Fietsenstallingen rondom het knooppunt (MRDH, najaar 2019)



# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit

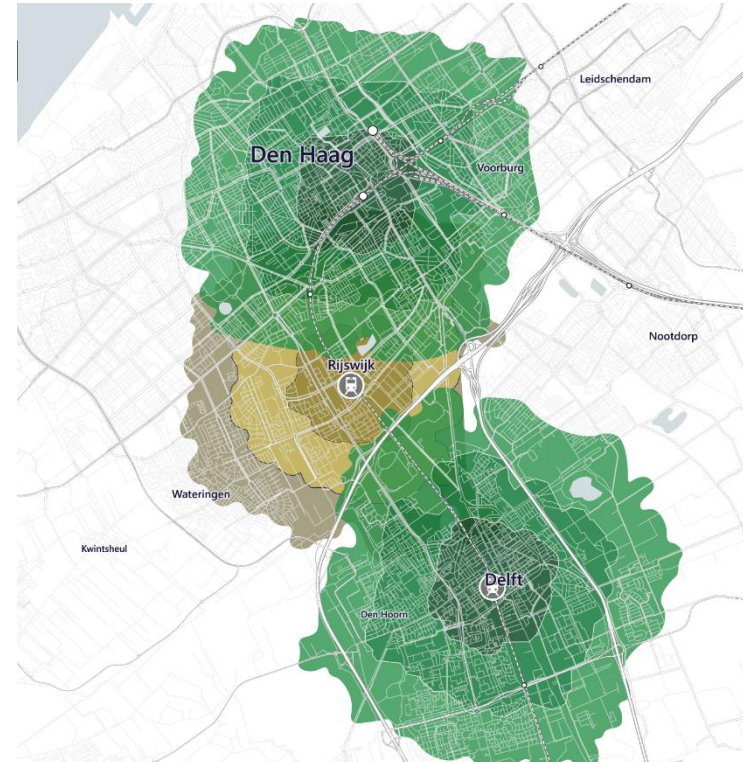


## Bereikbaarheid per fiets

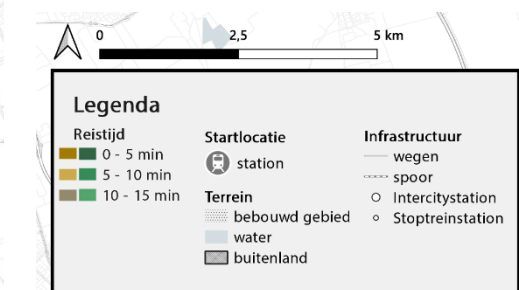
Binnen een 15 minuten fiets-contour bevinden zich:

- 194.000 inwoners
- 83.800 banen

IC-stations Delft en Den Haag HS liggen op 15-20 min fietsafstand van het station Rijswijk. Dit is een aantrekkelijk alternatief voor gebruikers van intercityverbindingen, omdat dit een overstap bespaart.

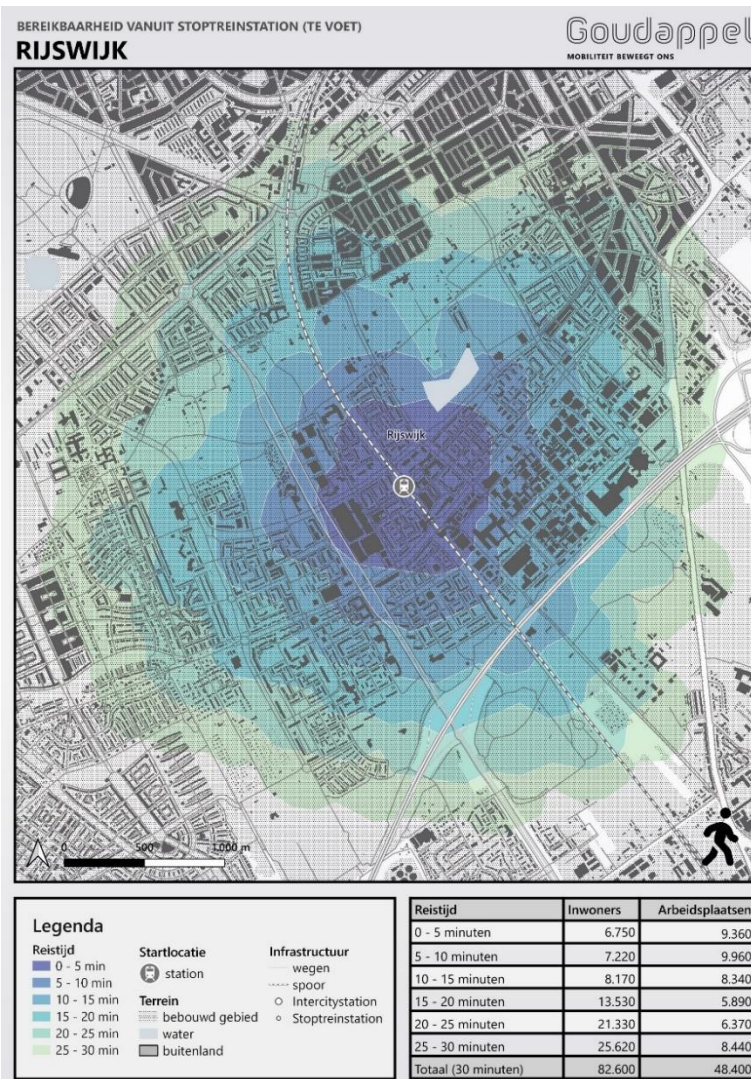


Een deel van de reizigers dat binnen 15 min naar station Rijswijk kan fietsen, kan ook binnen 15 min op één van de IC-stations Delft en Den Haag HS zijn.



# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



## Voetganger

In het voortransport komt 37% van de treinreizigers te voet naar het station toe, voor het natransport bereikt vervolgens 69% te voet zijn/haar eindbestemming.

## Bereikbaarheid te voet

Binnen een **15 minuten loop-contour** bevinden zich:

- 22.140 inwoners
- 27.660 banen

## Toegangswegen

Aan de Eisenhowerplein ontbreekt het zicht op de stationsingang. Het station ligt verstopt onder een kantoorpand. Daarnaast ontbreekt ook officiële bewegwijzering naar het station. Op het piramideplein is het station beter zichtbaar; hier is ook het NS-logo op het stationsgebouw aanwezig. Via een (rol)trap/lift zijn de perrons te bereiken.



Op het Eisenhowerplein wordt de ruimte gedomineerd door rijbanen voor auto's, bussen en trams. Dit komt de oversteekbaarheid en veiligheid voor voetgangers niet ten goede. Deze ruimte beperkt zich tot een geregelde voetgangersoversteek met 4 middeneilanden die ook de halteperrons van de bussen en trams vormen.

Voetgangersoversteek  
Gen. Eisenhowerplein

# Mobiliteitsnetwerk

## Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



### gerapporteerde herkomsten in P+R- onderzoek 2016

1	Hoofddorp	1	Nootdorp
1	Katwijk (ZH)	1	Berkel en Rodenrijs
6	Leidschendam	3	Rotterdam
14	Rijswijk (ZH)	1	Houten
1	Leiden	2	Eindhoven
4	Den Haag		

### Kenmerken autoreizigers

#### Voortransport:

- Auto (bestuurder): 3%
- Auto (bijrijder): 4%

#### Natransport:

- Auto (bestuurder): 1%
- Auto (passagier): 3%

Locatie taxistandplaats: Aan de buszijde / kantoorgebouw

### Aantal autoparkeerplaatsen:

- 46 onbetaald
- Tevredenheid auto-parkeren: 6,0 (ProRail, 2021)

Er is één P+R-terrein met in totaal 46 parkeerplaatsen waar gratis geparkeerd kan worden. Deze is nagenoeg vol. In de meting van de MRDH is de bezettingsgraad 98% (vol). Dit is weliswaar inclusief 19 parkeerplaatsen aan de zuidzijde die inmiddels net als de omgeving betaald zijn. Het oneigenlijk gebruik (zonder ov-gebruik) is 82% (zeer hoog). Veel van de ondervraagde P+R-gebruiker kwamen weliswaar uit Rijswijk maar slechts een enkeling reisde verder met de trein. Overige herkomsten wijzen erop dat hier vooral sprake is van bestemmingsparkeren. Van de vier gerapporteerde ov-reizigers kwamen er drie uit Rijswijk en één uit Den Haag. Driekwart van de forenzen op de P+R reist niet met de trein. Van overige reismotieven niemand (Bron: MRDH).

### Bereikbaarheid

De OV-knoop is zowel bereikbaar vanaf het Eisenhowerplein (via Winston Churchilllaan) als via het piramideplein (via Hoogkamerlaan en Papyruspad). Op het Eisenhowerplein bevinden zich Kiss and Ride-achtige voorzieningen.

P+R-terrein-nummer	Algemeen	Bijzondere plaatsen	*Type bijzondere plaatsen	Bezet door object/niet in gebruik	Totale capaciteit	Algemeen	Bijzondere plaatsen	Totaal	Fout parkeren	Totaal + fout parkeren	% excl. fout	% incl. fout
01 parkeerterrein	44	2	1*G, 1*VG	0	46	44	0	44	1	45	96%	98%
02 parkeerterrein	19	0	-	0	19	19	0	19	0	19	100%	100%
<b>Totaal:</b>	<b>63</b>	<b>2</b>	-	<b>0</b>	<b>65</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>1</b>	<b>64</b>	<b>97%</b>	<b>98%</b>

Parkeren op P+R Rijswijk is gratis.



P+R Nr. 2 is inmiddels betaald parkeren

Achtergrondnotitie fietsparkeren station Rijswijk (MRDH, 2016)

# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Taxistandplaats aan oostzijde van de stationsentree aan het Gen. Eisenhowerplein



## Deelfietsen

32 NS-fietsen beschikbaar. Gezien het gebruik in november 2019 lijkt dit voldoende; meer dan 20 fietsen waren er in die maand elke dag over. Deze staan in de bewaakte fietsenstalling van het piramideplein. Dit is tevens de stationsuitgang waar 25% van de reizigers gebruik van maakt.

## Deelscooters

Niet aanwezig in de nabijheid van de knoop

## Deelauto's

Een greenwheels-deelauto op de P+R

## Taxi

Taxistandplaats bij het Eisenhowerplein

### Rijswijk

Verloop beschikbaarheid

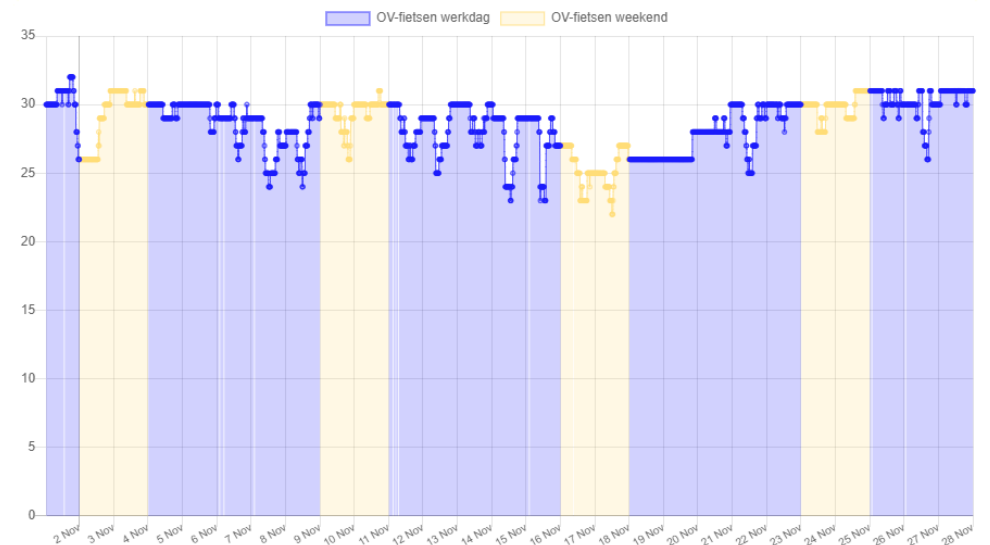
Actuele beschikbaarheid Gemiddelden

Selecteer periode

Vanaf 1 Nov 2019

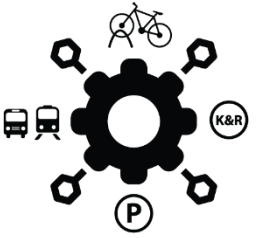
Tot 27 Nov 2019

Laad gegevens



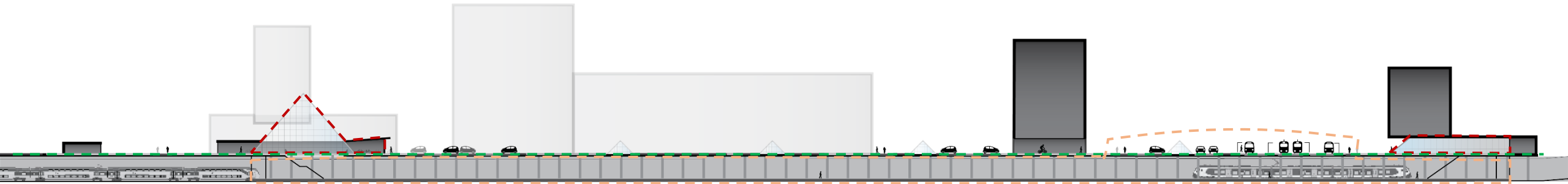
# OV-knoop



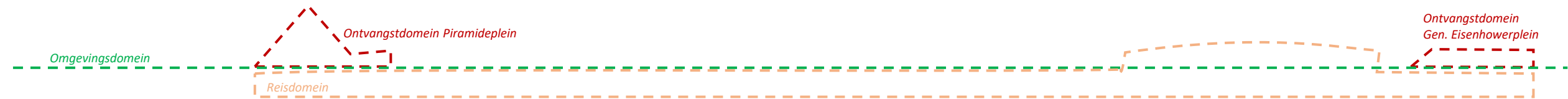


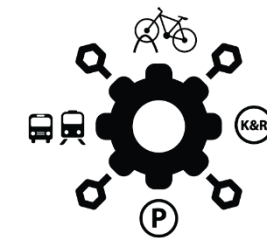
# OV-knoop

## Verblijfskwaliteit knooppunt domeinen



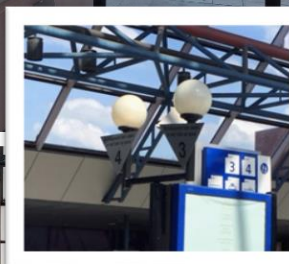
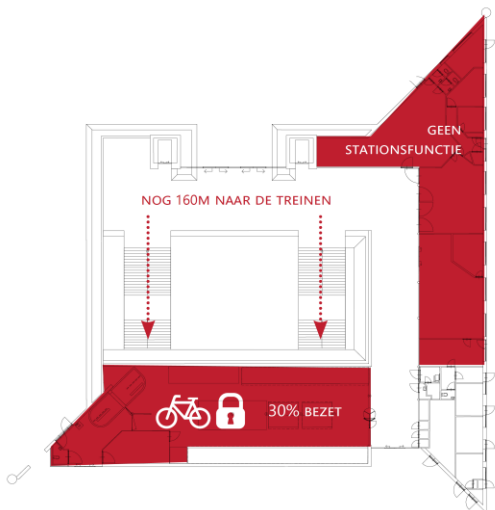
Schematisch knooppunt domeintekening Rijswijk





# OV-knoop

## Verblijfskwaliteit knooppunt domeinen – Piramideplein



Omgevingsdomein Piramideplein



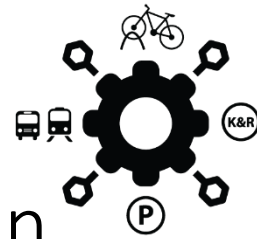
Ontvangstdomein Noordzijde

**Omgevingsdomein:** Aan het Piramideplein geeft het omgevingsdomein toegang tot de Colijnlaan en verbinding met In de Boogaart. In het omgevingsdomein bevinden zich de onbewaakte stallingen (buiten). Het Piramideplein zelf is een groot plein gelegen in een rustige woonwijk. Op het plein bevindt zich lunchroom Hong Kong en een watertappunt. Aan de zuidzijde van de piramide ligt een gratis P+R met 46 parkeerplaatsen.

**Ontvangstdomein:** Het ontvangstdomein aan het Piramideplein heeft een L-vorm met een ingang aan de pleinzijde en een ingang aan de P+R-zijde. Het bedrijfspand in het gebouw heeft een gesloten gevel in de stationshal. Aan de noordzijde is een kinderdagopvang gevestigd. In het domein staat recht tegenover de hoofdingang actuele vertrekinformatie en een kaartautomaat. Ook bevindt zich er een toilet en liften naar de perrons. De trappen zijn voorzien van een fietsgoot. Aan de zuidzijde is een inbandige bewaakte zelfservice fietsstalling. Hier staan ook 32 OV-fietsen. Er is aan deze zijde geen verkooppunt van koffie, broodjes e.d. De staat van onderhoud is matig en op een vochtige dag zorgt condensvorming op de ramen voor vallende druppels onder de piramide.

De bewegwijzering is minimaal: sporen, WC en OV-fiets zijn aangegeven in het domein. Ook bus, tram en taxi zijn aangegeven in de ontvangsthal, al loopt de route daarnaartoe onderlangs via het perron. Ook opvallend: naast de perrontrappen staan lampen die gaan knipperen bij een naderende trein. Vanaf het ontvangstdomein is er zicht op de spoortunnel. Het station is toegankelijk gemaakt met geleidelijnen en liften naar de perrons.





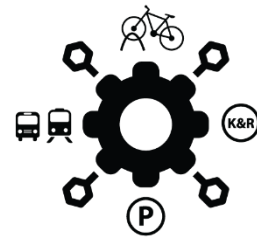
# OV-knoop

## Verblijfskwaliteit knooppunt domeinen – Gen. Eisenhowerplein



**Omgevingsdomein:** Aan de zijde van het Eisenhowerplein ontsluit het omgevingsdomein de fietsenstallingen, de taxistandplaats en biedt een looproute richting tram en bus alsmede de winkelpanden aan de overzijde van de straat.

**Ontvangstdomein:** Het ontvangstdomein heeft een L-vorm met ingangen aan de zijkanten. In zuidwand bevinden zich panden die deels in gebruik zijn voor retail en horeca; andere delen staan leeg. Bewegwijzering is aanwezig boven de perrontoegangen en de uitgangen. Langs de noordrand staan kaartautomaten en actuele vertrek-informatie. De hal wordt voornamelijk verlicht met kunstlicht. Vanuit de hal is er zicht op de spoortunnel en perrons. Het station is toegankelijk gemaakt met geleidelijnen en liften naar de perrons. De staat van onderhoud is matig.



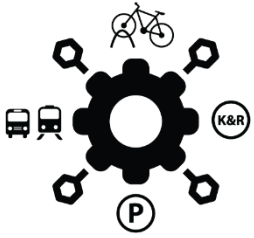
# OV-knoop

## Verblijfskwaliteit knooppunt domeinen



**Reisdomein:** de perrons van station Rijswijk bevinden zich op -1 en zijn met liften en trappen bereikbaar. De totale lengte is ca. 350 meter. De ondergrondse ligging van het station maakt dat het reisdomein voornamelijk door kunstlicht wordt verlicht, afgewisseld met 8 lichtkoepels. De verblijfskwaliteit verschilt tussen de noord- en zuidzijde van de perrons. Aangezien de treinen aan de zuidzijde stoppen, zijn er nauwelijks wachtvoorzieningen aan de noordzijde. Hier bevinden zich slechts de check-in-palen en een bord om de reiziger erop te wijzen dat de trein circa 160 meter verder stopt. Aan de zuidzijde is wel met andere (zachtere) materialen en kleuren gewerkt om de kwaliteit te verhogen. Hier bevinden zich ook ov-chipkaartpalen, bankjes en een gesloten wachtruimte (die al geruime tijd op slot is). De perrons zijn verder voorzien van OV-chipkaartpalen (dus niet in het ontvangstdomein), liften (achter de trappen), nooduitgangen (niet bereikbaar: deur is dicht en trap begint op 2,5m hoogte) en geleidelijnen. Deze geleidelijnen zijn ook op maaiveld aanwezig bij de bus- en tramhaltes. Deze ruimte is verder ingericht met straatverlichting, prullenbakken enabri's bij de bus- en tramhaltes. De tramhaltes zijn voorzien van DRIS. De bushaltes hebben geen DRIS.





# OV-knoop

## Oriëntatie/overstapkwaliteit



Noordelijke stationshal geeft direct toegang tot de bewaakte stalling (rechts)



Zicht vanaf de bus/tramhalte de zuidelijke stationshal

### Overstap tussen de verschillende modaliteiten

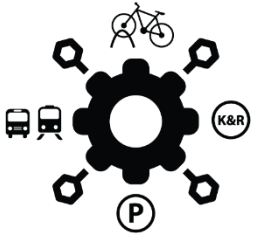
- Vanuit de noordelijke perronopgang zijn de OV-fietsen (32 stuks) en de bewaakte fietsenstalling direct en overdekt te bereiken. De P+R en onbewaakte stallingen bevinden zich buiten het stationsgebouw maar op korte afstand van de uitgangen. Voor de overstap naar de bus, tram of taxi is dit niet de juiste uitgang.
- Vanaf de zuidelijke perronopgang is boven de uitgang te zien welke modaliteit zich het dichtstbij welke uitgang bevindt. De meest gebruikte uitgang is aan de westzijde. Deze uitgang biedt toegang tot de bewaakte fietsenstalling en mondt uit op een smalle doorgang tussen de afgetopte piramide en de Subway richting de bussen en de trams. Welke bus waar vertrekt is niet direct duidelijk. De oostelijke uitgang mondt uit op de onbewaakte fietsenstalling en een soort binnenplaats waar de taxistandplaats is en de bibliotheek is gevestigd.
- Vanaf de bus/tramhalte is het zicht op de stations ingang beperkt. Het station is niet direct als dusdanig herkenbaar. De opvallende rode bestickering van de stationshal op de afgetopte glazen piramide helpt enigszins bij het vinden van het ontvangstdomein.
- Op het Eisenhowerplein bevinden zich geen OV-fietsen, ondanks dat hier een meerderheid van de reizigers uitstapt.

### Oriëntatie

- Oriëntatie op omgeving: deze is vooral voor het Gen. Eisenhowerplein niet natuurlijk. De toegang tot Plaspoelpolder zit verstopt en logische looproutes richting bijv. Bogaard stadcentrum ontbreken. De ruimtelijke opzet van het Piramideplein komen de oriëntatie ten goede, echter ontbreekt bewegwijzering.
- Oriëntatie op andere modaliteiten: bij het Gen. Eisenhowerplein is de vindbaarheid van het station onder de maat. De locaties van de bussen en trams zijn wel zichtbaar, maar duidelijke reisinformatie op één centraal overzichtspunt ontbreekt. Bij het Piramideplein is de oriëntatie op andere modaliteiten, buiten de fiets niet logisch: men wordt verwezen naar bussen, taxi's en trams via de perrons.
- Oriëntatie op de verschillende ingangen: de twee ingangen van station Rijswijk werken niet samen. De ene ingang is ook niet te zien vanaf de andere ingang.

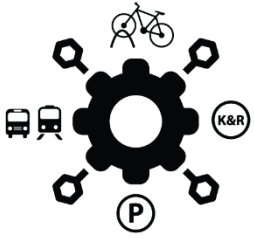
# OV-knoop

## Duurzaamheidseisen



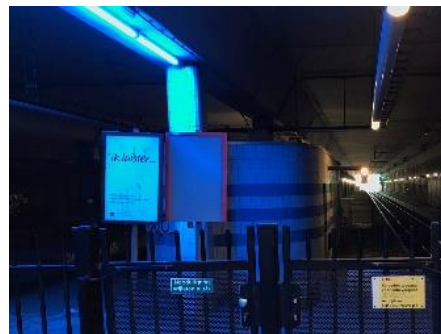
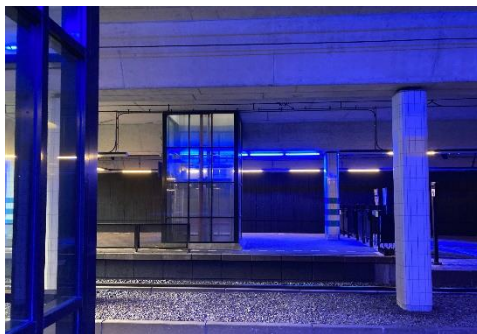
### Duurzaamheidsscore

Station Rijswijk heeft een hoge positie in de ranglijst van stations o.b.v. het energieverbruik. Van de 219 stations met de classificering 'basis' staat station Rijswijk op de 6<sup>e</sup> plaats. Dit betekent dat Rijswijk een relatief hoog energieverbruik heeft: 29,1 kWh/m<sup>2</sup> (ProRail, verbruik hoofdmeter in 2020).



# OV-knoop

## Veiligheid (transfer)



### Treinperrons

- Het station scoort op transferveiligheid: risicograad groen (ProRail). Op de perrons is geen verhoogd veiligheidsrisico, d.w.z. van gedwongen (“onvrijwillig”) gebruik van de veiligheidszone door reizigers op het perron.
- Er rijden ca. 8 Intercity’s per uur met hoge snelheid langs de wachtende reizigers. De lampen in de ontvangsthal van het piramideplein geven een indicatie wanneer er een trein nadert. Ook op het perron zelf worden reizigers hiervoor gewaarschuwd.
- Het einde van de perrons is met hekken en antilooptmatten afgezet, waardoor de spoortunnel verder niet toegankelijk is. Op deze locaties is ook suicidepreventie toegepast door inzet van blauw licht en bebording.

### Bus/Tram

- Oversteek om op het bus/tram-perron te komen is geregeld met verkeerslichten. Vaak moeten reizigers hier wachten, terwijl ze zien dat hun bus/tram eraan komt. Dit zorgt voor onveilige situaties; reizigers lopen door rood en steken toch over.

### Toegankelijkheid OV-knoop

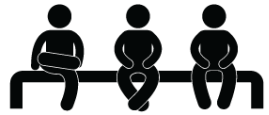
- Geleidelijnen en liften zijn aanwezig. De liften bevinden zich achter de trappen.

# Beleving

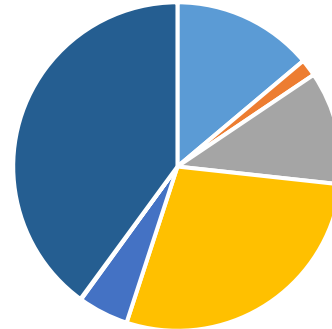


# Beleving

## Type reiziger

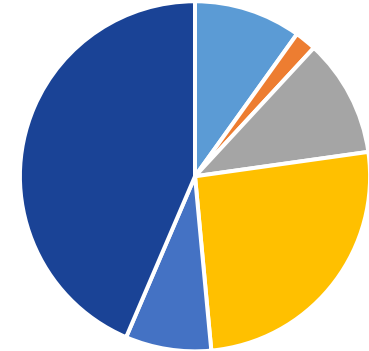


Doelgroepverdeling reizigers  
(EBS, okt. 2019)



- Forens
- Tiener / scholier
- Senior
- Overig / doelgroep onbekend
- Kind
- Student
- Recreatief / toerisme

Verkoop kaartjes  
(HTM)



- Abonnement
- Studenten OV
- Senior
- Saldo
- Overig
- Scholieren

### Reismotief van de treinreizigers (ProRail):

Woon/werk	65%
School/studie	22%
Sociaal-recreatief	11%

### Wat is het reismotief van de reizigers:

- Het globale beeld is dat de reizigers met name forensen zijn; mensen die dagelijks van/naar hun werk gaan met het ov. Ca een kwart van de reizigers is student.
- Verdeling (vertrek over de dag): 27% ochtendspits, 21% avondspits, 52% daluren (bron: jaarverslag NS 2019).

©HTM

# Beleving

## Klanttevredenheid en sociale veiligheid



### Klanttevredenheid - trein

59% van de reizigers geeft dit station een 7 of hoger. Dat is onder het gemiddeld niveau voor dit type stations.

Op meerdere thema's scoort het station lager dan vergelijkbare stations:

- Oriëntatie 83% tegen 88% voor basisstations
- Uitnodigend 56% tegen 71% voor basisstations
- Veilig 55% tegen 72% voor basisstations
- Schoon 53% tegen 75% voor basisstations
- Wachttijdbeleving 45% tegen 48% voor basisstations
- Sfeervol 19% tegen 37% voor basisstations

Op het volgende thema scoort het station hoger dan vergelijkbare stations:  
Doorstroming 89% tegen 86% voor basisstations

### Klanttevredenheid – Bus, tram

Er is geen specifieke informatie beschikbaar over de klanttevredenheid van bus-/tramreizigers.

### Sociale veiligheid

- Er zijn zeer beperkt klachten binnengekomen bij de gemeente op het gebied van sociale onveiligheid (Bron: gemeente Rijswijk).
- 55% van de reizigers beoordelen de sociale veiligheid op deze knoop met een 7 of hoger.



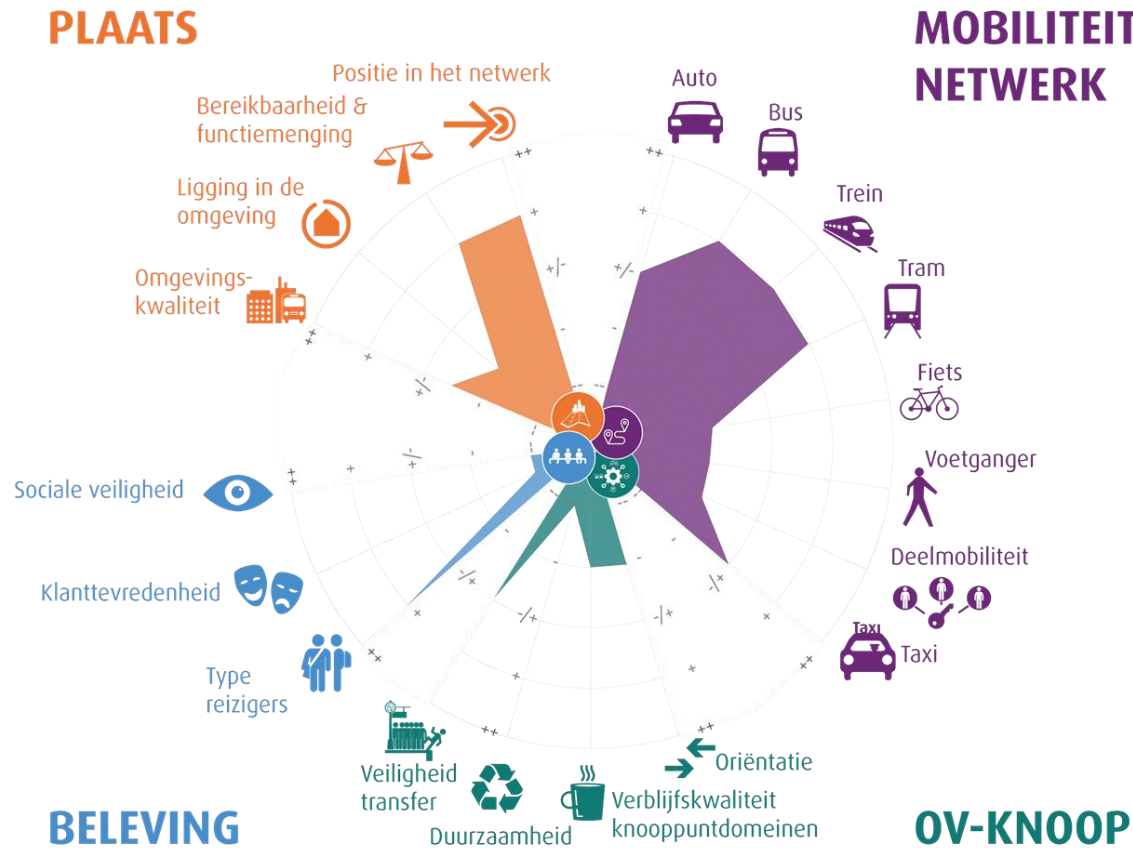


# Beoordeling huidige situatie

Een beschrijving van de beoordeling van de huidige situatie van de OV-knoop Rijswijk staat beschreven op de volgende pagina's. De score per thema volgt uit de enquête die was uitgezet onder de betrokken partijen en is op de volgende pagina's toegelicht. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus.

- : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : (zeer) beperkt aanwezig / onvoldoende score
- +/- : aanwezig / redelijk, voldoende score
- + : ruim aanwezig / goede score
- ++ : zeer ruim aanwezig / uitstekende score

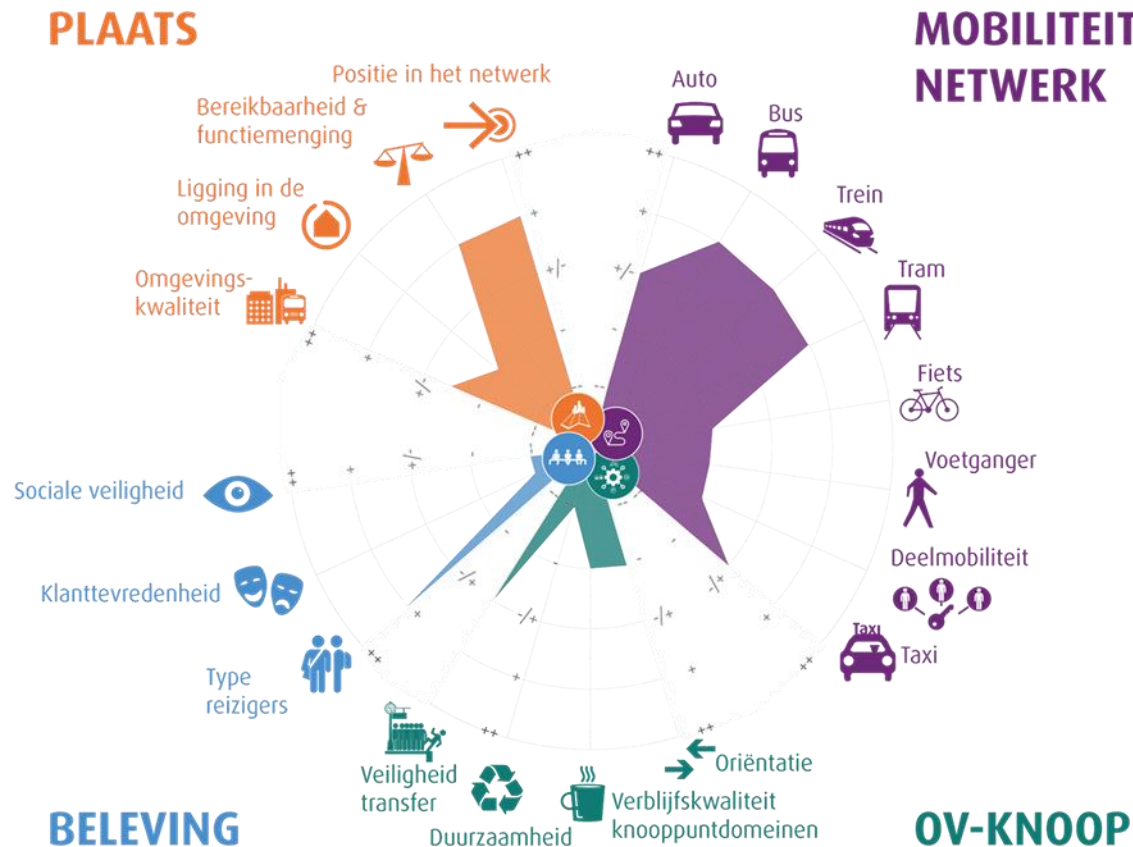
# Beoordeling huidige situatie



## Plaats

- De OV-knoop Rijswijk is centraal gelegen op de corridor Den Haag – Rotterdam. Vanuit verschillende modaliteiten kunnen diverse richtingen op gereisd worden. De **positie in het netwerk** wordt daarom beoordeeld met een +.
- De OV-knoop scoort op **bereikbaarheid en functiemenging** een +. Er bevinden zich in de nabijheid van de OV-knoop een variatie van functies: wonen, werken en winkelen.
- De OV-knoop scoort op **ligging in de omgeving** een -. Ondanks de centrale ligging in de gemeente en de verdiepte ligging van de sporen laat de koppeling met de bebouwde omgeving te wensen over. De knoop vormt geen geheel en is bovengronds gesplitst in een Piramidepleinzijde en de Gen. Eisenhowerpleinzijde.
  - Piramideplein: deze zijde ligt met name gunstig voor bewoners en bezoekers van bijv. Bogaard stadscentrum waarbij voor- en natransport zich beperkt tot lopen en fietsen. De ingang is goed vindbaar.
  - Gen. Eisenhowerplein: deze zijde verknoopt de meeste modaliteiten en ontsluit ook de meeste bedrijven (Plaspoelpolder). De leesbaarheid van de verschillende verbindingen is slecht en de ingang van het station is moeilijk vindbaar.
- De OV-knoop scoort op **omgevingskwaliteit** tussen een +/- en een -. Ook hier is sprake van een verschillende waardering van het Piramideplein en het Gen. Eisenhowerplein.
  - Piramideplein: De ingang op het piramideplein ligt enigszins verloren in een lege ruimte. Dit komt echter de vindbaarheid en oriëntatiemogelijkheden ten goede. Een mooie groene laan biedt toegang tot Bogaard stadscentrum.
  - Gen. Eisenhowerplein: voor dit deel is de omgevingskwaliteit slecht. Het plein met de bus- en tramhaltes en de ingang van het station kenmerkt zich door kille materialen, gesloten bebouwing op ooghoogte, nauwelijks groen en een slecht vindbare ingang.

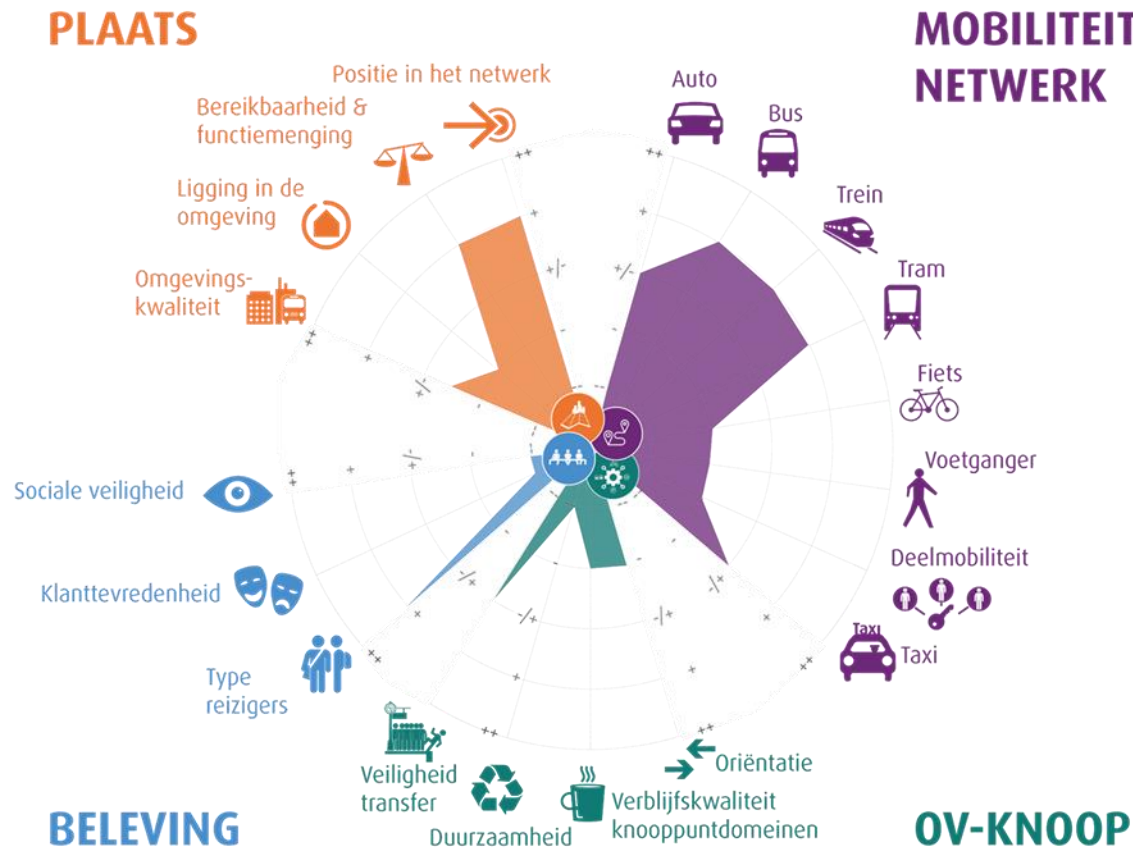
# Beoordeling huidige situatie



## Mobiliteit

- De OV-knoop scoort op **auto** een +/- . De knoop is vrij goed te bereiken per auto al ligt deze niet direct aan het hoofdwegennet en is de parkeergelegenheid beperkt. De P+R wordt vooral oneigenlijk gebruikt.
- De OV-knoop scoort op **bus** een +; er zijn een divers aantal verbindingen in meerdere richtingen, als aanvulling op de tram, waarbij meerdere kernen bereikt kunnen worden.
- De OV-knoop scoort op **trein** een +/- . Het station is een sprinterstation, wat past bij het aantal reizigers. Het ontsluit met de verbinding Dordrecht – Den Haag Centraal een groot deel van de regionale bestemmingen. De huidige frequentie is nog niet voldoende om spoorboekloos te reizen.
- De OV-knoop scoort op **tram** een +. Tramhalte direct gelegen bij het treinstation. Lijn 17 is qua routing en frequentie op orde.
- De OV-knoop scoort op **fiets** een -. Ondanks dat veel voorzieningen wel aanwezig zijn, is het kwaliteitsniveau laag. Zo is het aantal stallingsplaatsen onevenredig verdeeld, bevinden de OV-fietsen zich alleen aan de Piramidepleinzijde en laat de vindbaarheid, het comfort en de uitstraling van de stallingen aan beide zijden, maar vooral op het Gen. Eisenhowerplein te wensen over.
- De OV-knoop scoort op de modaliteit **voetganger** een -. Ondanks dat functioneel alles aanwezig is, is de (belevings)kwaliteit beperkt. Dit heeft vooral te maken met de leesbaarheid van de routes richting het station of functies in de buurt (Bogaard stadscentrum en Plaspolder), de onveilige, geregelde tramoversteek en materialisatie.
- De OV-knoop scoort op **deelmobiliteit** een -. Deelscooters worden niet vast aangeboden, maar zijn freefloating rond het stationsgebied. Er is één greenwheelsauto op de P+R gestationeerd. OV-fietsen zijn beschikbaar, zij het alleen aan de piramidepleinzijde.
- De OV-knoop scoort op de modaliteit **taxi** een +/- . Op het Eisenhowerplein is een standplaats aanwezig, maar vindbaarheid is een aandachtspunt. Taxi's zijn vooral beschikbaar in spits- en avonduren.

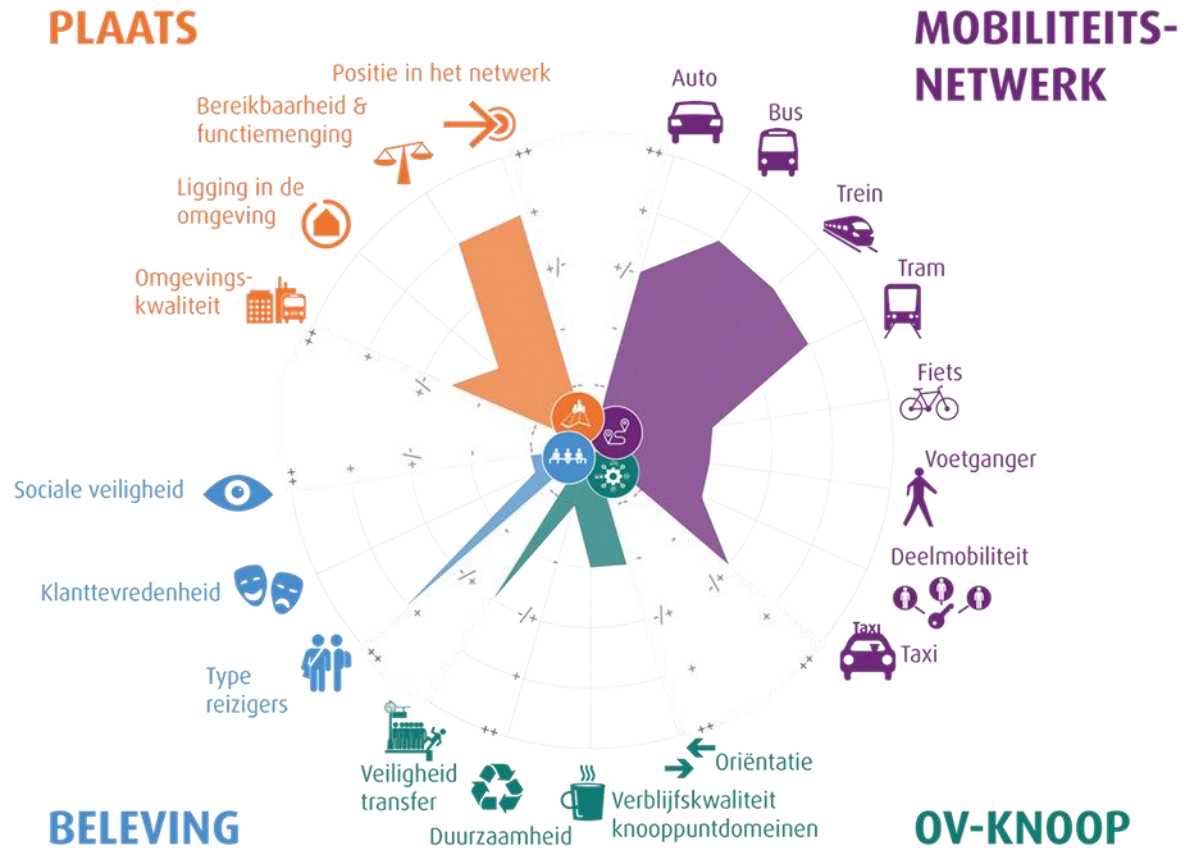
# Beoordeling huidige situatie



## OV-knoop

- De OV-knoop scoort op **oriëntatie** een -. We onderscheiden hierbij verschillende relaties:
  - Oriëntatie op omgeving: deze is vooral voor het Gen. Eisenhowerplein niet natuurlijk. De toegang tot Plaspoelpolder zit verstopt en logische looproutes richting bijv. Bogaard stadcentrum ontbreken. De ruimtelijke opzet van het Piramideplein komen de oriëntatie ten goede, echter ontbreekt bewegwijzering.
  - Oriëntatie op andere modaliteiten: bij het Gen. Eisenhowerplein is de vindbaarheid van het station onder de maat. De locaties van de bussen en trams zijn wel zichtbaar, maar duidelijke reisinformatie op één centraal overzichtspunt ontbreekt. Bij het Piramideplein is de oriëntatie op andere modaliteiten, buiten de fiets niet logisch: men wordt verwezen naar bussen, taxi's en trams via de perrons.
  - Oriëntatie op de verschillende ingangen: de twee ingangen van station Rijswijk werken niet samen. De ene ingang is ook niet te zien vanaf de andere ingang.
- De OV-knoop scoort op **verblijfskwaliteit knooppunt domeinen** een -. Dit komt met name door de afwezigheid van voldoende hoogwaardige horeca, voorzieningen voor forenzen en matige staat van onderhoud. De score is met name voor het Gen. Eisenhowerplein laag. Het Piramideplein scoort hierop iets beter.
- De OV-knoop scoort op **duurzaamheid** een - -. Het gebied bestaat grotendeels uit versteende pleinen. Daarnaast is het energieverbruik van het station hoog. Er wordt voor zover bekend geen duurzame energie opgewekt. Geen laadplekken voor elektrische fietsen/auto's.
- De OV-knoop scoort op **Transferveiligheid** een +/- . Zowel bovengronds als ondergronds is er ruim voldoende ruimte voor reizigers om veilig te wachten. Dit verkleint de impact van o.a. snel passerende treinen en aankomende bussen en trams. De overdimensionering van de perrons voelt tegelijkertijd enigszins onbehaaglijk aan.

# Beoordeling huidige situatie



## Mens

- De OV-knoop scoort op **type reiziger** een +. Op de knoop is een grote diversiteit aan gebruikers; forenzen, scholieren, niet-ov reizigers, etc. Verdeling reismotief is scheef; weinig sociaal-recreatief.
- De OV-knoop scoort op **klanttevredenheid** een - -. De hygiëne, uitstraling en voorzieningen zijn niet in orde. De knoop is een plek waar je uit noodzaak moet zijn en is geen prettige verblijfslocatie.
- De OV-knoop scoort op **sociale veiligheid** eveneens een - -. De knoop voelt naargeestig en onveilig aan vanwege zijn omvang, matige staat van onderhoud, beperkte voorzieningen en vele donkere hoekjes.

# 3. Analyse ambitieniveau



# 5. Analyse ambitieniveau





We hebben de ambitieniveau van het OV-knooppunt in kaart gebracht. Hiervoor worden dezelfde aspecten uit het handelingsperspectief gebruikt: *Plaats, Mobiliteitsnetwerk, OV-knoop en beleving*.

Het ambitieniveau is ingevuld op basis van beleidsdocumenten en aan de hand van input van betrokken stakeholders.







Met de onderstaande verbeelding geven we het ambitieniveau weer. De donkergrijze waarde geeft de beoordeling van de huidige situatie aan. De gekleurde waarde is het ambitieniveau zoals de verschillende partijen in een enquête en werksessie hebben vastgesteld. De ruimte tussen beide beoordelingen vormt in veel gevallen een gap: hoe groter de gap, hoe groter de gewenste impuls die nodig is.






## Plaats

-  Positie in het netwerk
-  Ligging in de omgeving
-  Bereikbaarheid en functiemenging
-  Omgevingskwaliteit




## Mobiliteitsnetwerk

-  Trein
-  BTM
-  Fiets (bewaakt en onbewaakt)
-  Auto
-  Deelmobiliteit
-  Voetganger

## OV-knoop

-  Knooppunt domeinen en hun positie en oriëntatie
-  Duurzaamheidseisen
-  Veiligheid knoop (transfer)

## Beleving

-  Type reizigers
-  Klanttevredenheid
-  Veiligheid sociaal

# Plaats

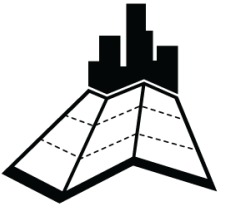
Ligging en bereikbaarheid





# Plaats

## Positie in het netwerk



OV-netwerk 2025 (Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025. MRDH)

### Geen nieuwe verbindingen, wel uitbreiding bestaande verbindingen

De OV-knoop Rijswijk is centraal gelegen op de corridor Den Haag – Rotterdam. Vanuit verschillende modaliteiten kunnen diverse richtingen op gereisd worden. De positie van OV-knoop Rijswijk in het stedelijk netwerk zal in de toekomst niet veel veranderen. Buiten de reeds gerealiseerde Rotterdamsebaan, komen er geen grote nieuwe verbindingen bij. Wel zijn er plannen m.b.t. uitbreiding van de capaciteit op bestaande verbindingen. Dit betreft met name de auto en treinverbindingen tussen Den Haag en Rotterdam:

- MIRT-verkenning A4 Haaglanden-N14 (auto)
- PHS Rijswijk Rotterdam, Oudelijm (trein)

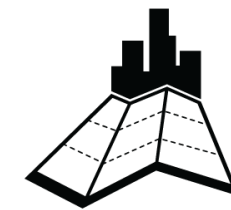
In samenhang met de mobiliteitsvisie 2040 van de gemeente Rijswijk en het Masterplan Bogaard stadcentrum zal ook de Prinses Beatrixlaan opnieuw ingericht worden. Op lange termijn willen betrokken partijen zich inzetten voor een ondertunneling.

De Toekomstvisie Plaspoelpolder (2017-2027) noemt bij de ambities ook verschillende wenselijke verbindingen om te realiseren of te versterken:

- de realisatie van viersporigheid tussen Rotterdam, Delft, Rijswijk en Den Haag;
- het realiseren van een directe OV-verbinding met Rotterdam – The Hague Airport;

### Ambitie:

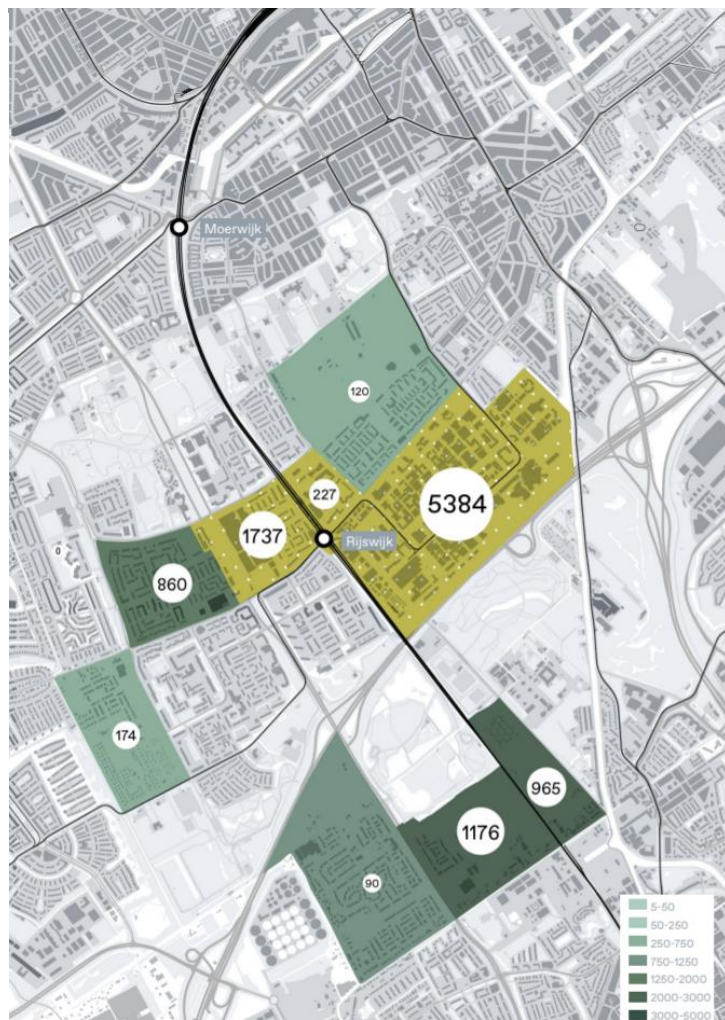
- Het goed functioneren van de OV-knoop is van grote waarde om de mobiliteitstransitie aan te jagen. Goede en snelle verbindingen naar omliggende bestemmingen per openbaar vervoer, maar ook per fiets en te voet geven ruimte voor verdere verstedelijking en verkleinen de auto-afhankelijkheid.



# Plaats

## Bereikbaarheid en functiemenging

+11.700  
t/m 2040

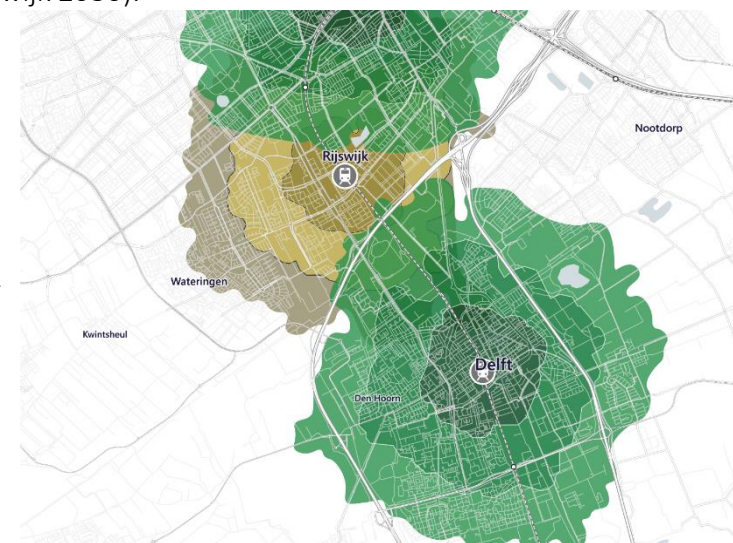


**In Rijswijk spelen verschillende opgaven op het gebied van bereikbaarheid en functiemenging:**

Er bevindt zich in de nabijheid van de OV-knoop een variatie van functies: wonen, werken en winkelen. Tot 2040 worden in Rijswijk 11.700 woningen bijgebouwd, waarvan 8.300 in de stadsas, het gebied rondom het OV-knooppunt (verstedelijkingsalliantie monitor 2020). Dit zorgt voor een groei van het aantal inwoners, ca 20.000. Daarnaast komen er ca 4.000 extra arbeidsplaatsen. Niet alleen binnen Rijswijk groeit het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, Delft en Den Haag groeien eveneens (Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040).

Bedrijvigheid in Rijswijk verandert: grote werkgevers vertrekken en steeds meer winkels staan leeg. Rijswijk zal hard moeten werken om aantrekkelijk te blijven in vergelijking met omliggende gemeenten (Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 & Stadsvisie Rijswijk 2030).

De grootste woningbouwontwikkelingen binnen de gemeente Rijswijk, in de stadsas, liggen in het invloedsgebied van Rijswijk. Voor deze woningen geldt dat ze binnen een fietsafstand van 5 minuten van Rijswijk station liggen. De woningbouwontwikkelingen bij Rijswijk Buiten liggen op zowel 10-15 minuten afstand van Rijswijk station als van IC-station Delft.



2018-2020  
2021-2024  
2025-2029

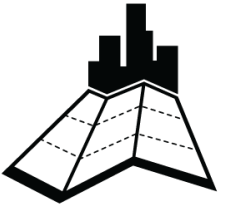
3,4 8,3

0,8 0,1

1,8 1,4

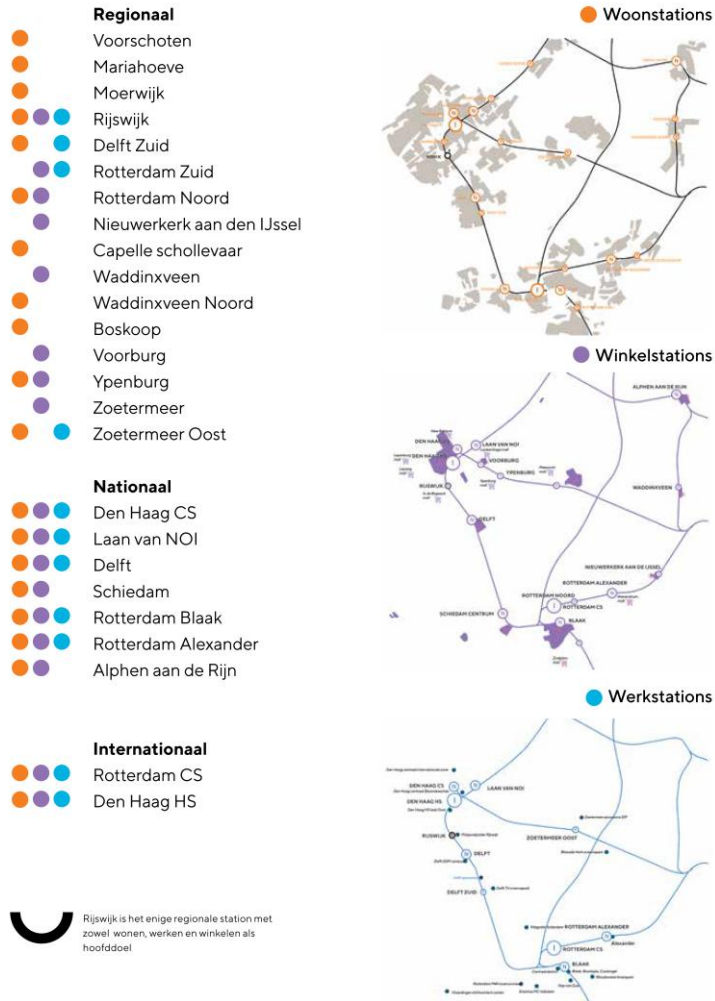
0,8 1,1

Woningbouwplannen (Verstedelijkingsalliantie monitor 2020)



# Plaats

## Bereikbaarheid en functiemenging



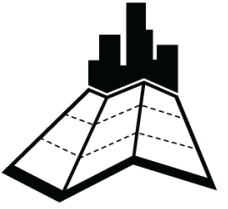
### Afnemende functie als winkellocatie, toenemende functie als woon- en werklocatie

De functie van de knoop binnen het stedelijk milieu is wel aan het veranderen. Met de herontwikkeling van In de Bogaard tot een compacter stadcentrum zal de winkelfunctie van de knoop minder sterk worden. De aantrekkingskracht van de winkelgebieden in Den Haag, Delft en Rotterdam is bovendien groot. Samen met de ontwikkeling van Plaspoelpolder zal daarentegen het wonen en werken versterkt worden (Stadsvisie Rijswijk 2030).

Rijswijk wordt getypeerd door een ‘patchworkstructuur’: verschillende buurten worden gescheiden door infrastructuur. Het station ligt om zo’n infrastructuurscheiding (gebiedsontwikkeling knooppunten oude lijn). In de mobiliteitsvisie 2040 van de gemeente Rijswijk is opgenomen dat de potentie van de gebiedsontwikkelingen voor de mobiliteitstransitie ingezet gaat worden. Daarom is het van belang dat gebiedsontwikkelingen uitnodigen tot lopen en fietsen, dat er kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer beschikbaar is en dat er ruim voldoende en goede deelmobiliteit aanwezig is. Belangrijk is dan ook de verbinding tussen de verschillende ontwikkelingen in Rijswijk en de verbinding met het OV-knooppunt

### Ambitie:

- Indien reizigers bekend zijn met de knoop, is de ontsluiting en bereikbaarheid van functies in de omgeving van de knoop op orde. Hetzelfde geldt voor de menging van de verschillende functies. In de directe straal van de knoop zijn kansen om de functiemix te versterken.



# Plaats

## Ligging in de omgeving



### Ligging in de gemeente

Ondanks de centrale ligging in de gemeente en de verdiepte ligging van de sporen laat de koppeling met de bebouwde omgeving te wensen over. Concrete plannen voor de herinrichting van de Churchilllaan – waaronder het Eisenhowerplein - zijn er nog niet. Een herinrichting wordt breed gezien als een mogelijkheid om de verbindingen met belangrijke bestemmingen in de omgeving te versterken en een kwaliteitsimpuls te geven aan het gebied.

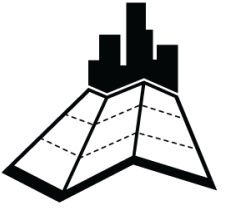
### Ligging in de nabije omgeving: Knoop moet belangrijke bestemmingen in Plaspoelpolder en Bogaard centrum bedienen

Kijkend naar de nabije omgeving ligt de knoop centraal in de gemeente tussen belangrijke bestemmingen in de gemeente zoals Plaspoelpolder en Bogaard stadcentrum. Beide locaties zijn in ontwikkeling en dienen door de OV-knoop Rijswijk bediend te worden. Hierin ligt een belangrijke opgave. De verdiepte ligging van het spoor biedt kansen om op maaiveld een hoogwaardig stedelijk milieu te creëren die aantrekkelijk is om in te verblijven. Echter is de belevingskwaliteit van de knoop nog niet op dat niveau. Daarbij komt dat de verbinding met een ontwikkellocatie als Plaspoelpolder voor de first- and last-mile van en naar de knoop niet sterk genoeg zijn voor een sterke concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto. De toekomstvisie Plaspoelpolder ziet daarom kansen in een optimale last-mileverbinding vanaf het station en het opwaarderen van het stationsgebied. Ook Loket knooppunten Cra Rijswijk ziet kansen in een sterke verbinding richting de Plaspoelpolder.

### Ambitie:

- De ambitie is om de OV-knoop als een geheel te laten functioneren. Zowel ruimtelijk als functioneel is de knoop onvoldoende geïntegreerd in de omgeving.

*Huidige functie van stations in MRDH: de winkelfunctie van Rijswijk zal verminderen. (Loket knooppunten Cra; MUST, 2018).*



# Plaats

## Omgevingskwaliteit



### Ruimte voor groen, kunstelementen en verminderen van verkeerselementen

De entree van het station in de glazen Piramide zorgt voor enige activiteit op het plein, maar draagt niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit. Groen wordt hierin gezien als de onderscheidende kwaliteit binnen de regio (Loket knooppunten, 2018).

Koersnotitie Stationsgebied Rijswijk (2017) het toevoegen van groen- en kunstelementen en exploiteren van terrassen en organiseren van evenementen door ondernemers als mogelijkheden voor een kwaliteitsimpuls in de omgeving.

Ook het transformeren van het Generaal Eisenhowerplein van een verkeersplein naar een verblijfsplein kan een impuls geven aan het stationsgebied.

### Ambitie

- Wat betreft de omgevingskwaliteit is een forse impuls gewenst. Juist vanwege de samenhang met andere thema's zoals sociale veiligheid, klanttevredenheid, verblijfskwaliteit en duurzaamheid is dit aspect van groot belang. Passend bij de positie in het netwerk moet daarom worden ingezet op meer groen, veiligheid, herkenbaarheid, overzichtelijkheid en leesbaarheid van de knoop.

Bron: Loket knooppunten (2018) naar een alzijdig station.

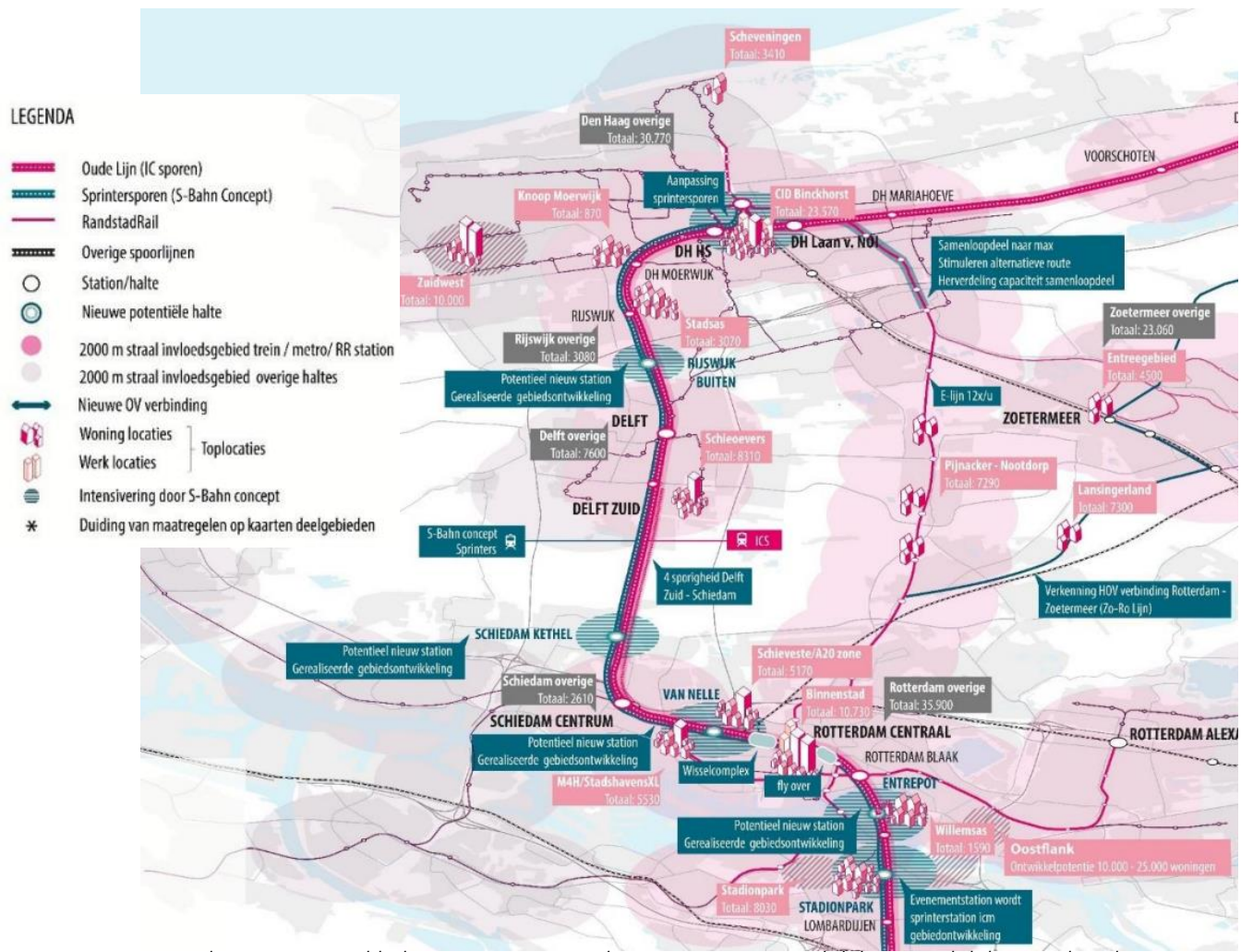
# Mobiliteitsnetwerk





# Mobiliteitsnetwerk

## Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



### Trein

S-baan Dordrecht – Den Haag in het netwerk van OV-toekomstbeeld/PHS

- 2025: van 4 naar 6 sprinters per uur per richting
- 2030: van 6 naar 8 sprinters per uur met eventuele doorgroei naar 12 per uur per richting

bron: Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad.

- In/uitstappers station Rijswijk verdubbelt van 7.000 naar ca 14.500 reizigers per dag in 2040. Op het moment dat Rijswijk Buiten ontwikkelt, reist een deel van de reizigers via Rijswijk Buiten. In dat geval heeft station Rijswijk ca 13.000 reizigers per dag in 2040.

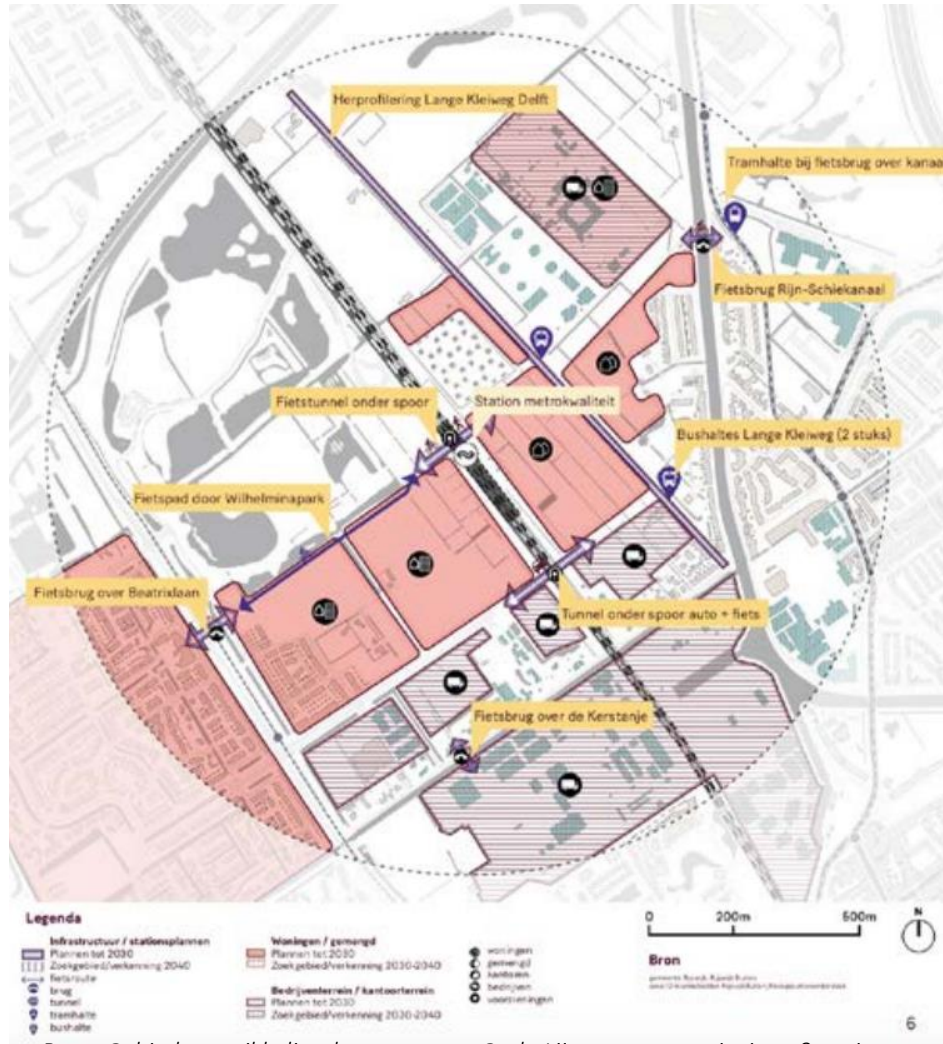
Bron: Schaa sprong Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad-modelberekeningen t.b.v. propositie nationaal groeifonds.

### Bus, tram

- Verwachting: verdubbeling aantal reizigers op onderliggend OV (HTM).
- EBS heeft de ambitie om het busaanbod op de Lange Kleiweg te verbeteren.

Bron: Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad

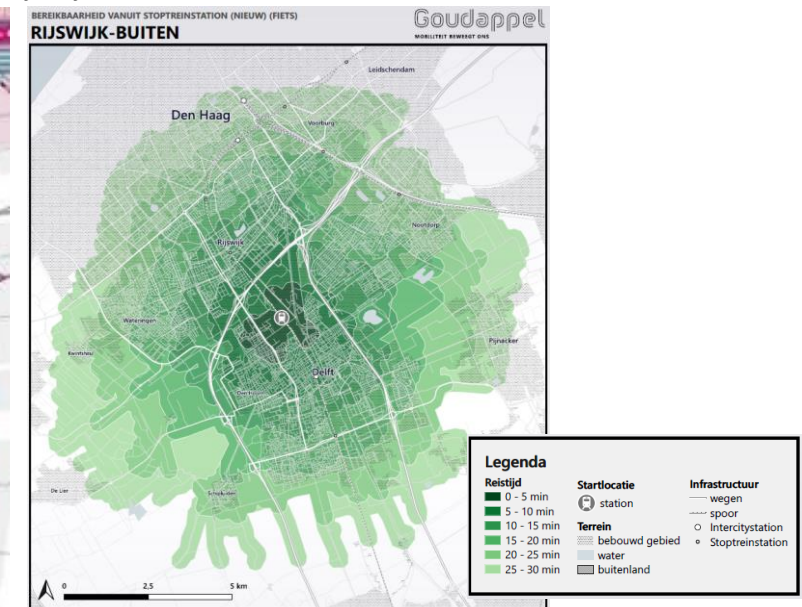
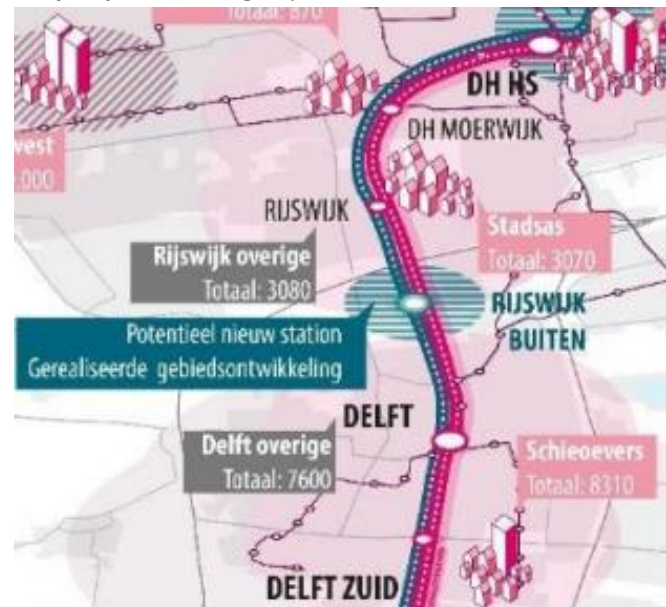
# Mobiliteitsnetwerk Rijswijk Buiten



Op de Oude Lijn is de aanleg van een aantal potentiële nieuwe stations onder andere gekoppeld aan de ontwikkeling van de woningvoorraad, de inpassingsmogelijkheden en de reizigersgroei. Rijswijk Buiten is een van deze potentieel nieuwe stations (Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad). Randvoorwaarden daarvoor zijn viersporigheid op de Oude Lijn en een S-Bahnconcept (Mobiliteitsvisie 2040 Rijswijk).

Verwacht aantal in/uitstappers op station Rijswijk buiten zijn 5.800-7.000 reizigers per dag in 2040. Het aantal reizigers op station Rijswijk is lager (ca 1.500 reizigers per dag) wanneer Rijswijk Buiten geopend is (Bron: Schaa sprong Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad-modelberekeningen t.b.v. propositie nationaal groeifonds).

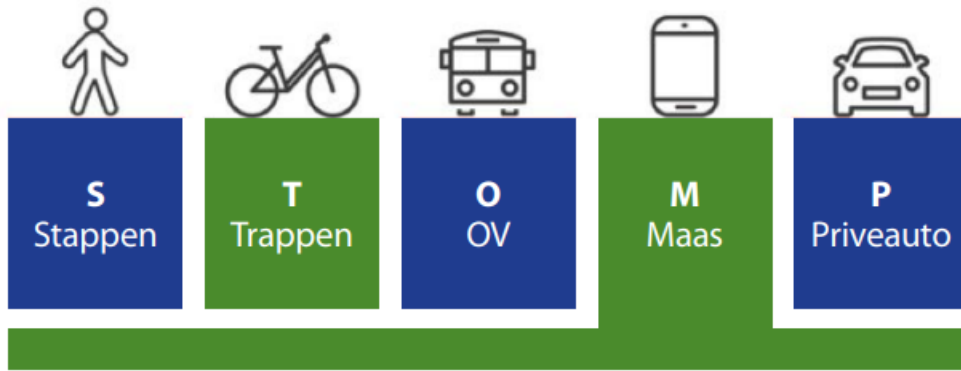
Rijswijk Buiten ligt op zowel 10-15min afstand van Rijswijk station als van IC-station Delft.





# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



*Rijswijk zet in op prioritering van vervoerswijzen volgens het STOMP-principe (Loket knooppunten Cra Rijswijk)*

## Kenmerken fietsgebruik

- Stimuleren van fiets (en voetganger) is onderdeel van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Rijswijk. Er wordt ingezet op optimaal comfort voor fietsers (en voetgangers). Het STOMP-ordeningsprincipe wordt hierbij gehanteerd. Daarbij wordt ingezet op aantrekkelijke en continue langzaam-verkeersnetwerken, door verbeteren van aansluiting op bestaande fietsroutes en realiseren van nieuwe verbindingen van/naar ontwikkelgebieden (Bron: Loket knooppunten Cra Rijswijk)

## Fietsparkeerplekken

- Op dit moment zijn er ca 640 fietsparkeerplaatsen rondom de knoop.
- Uit de prognoses van ProRail volgt dat er behoefte is naar ca 1.600 fietsparkeerplaatsen in 2030 en ca 1.400 in 2040 voor OV-reizigers.
- Ongelijke verdeling van de fietsenstallingen is een aandachtspunt. Het verplaatsen van de fietsenstallingen naar de zijkant van de stationsingang op het Piramideplein zorgt voor beter zichtbare stallingen (Brede schouw-verkenning naar quick wins in de stationsomgeving Rijswijk, 2016).
- Op dit moment zijn 32 OV-fietsen aanwezig, aan de kant van het piramideplein. In hoeverre dit ook in de toekomst een goede locatie is, is een vervolgvraag.

## Ambitie:

- De mobiliteitstransitie en verstedelijking vragen om de positie van de fiets verbeteren. Er is een grote urgentie om de kwaliteit van routes en stallingen te verhogen.

# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Bron: Streetsmart Cyclomedia

Ondanks dat functioneel alles aanwezig is, is de (belevings)kwaliteit voor de voetganger op/rondom het OV-knooppunt op dit moment beperkt. Dit heeft vooral te maken met de leesbaarheid van de routes richting het station of functies in de buurt (Bogaard stadscentrum en Plaspoelpolder), de onveilige, geregelde tramoversteek en materialisatie. De gemeente Rijswijk wil de voetganger juist stimuleren, als onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Hierbij krijgt de openbare ruimte extra kwaliteit, bijvoorbeeld met groen en rustpunten zoals bankjes. Ook betekent dit verbeteren van de vindbaarheid.

#### Ambitie:

- Zowel fietsers als voetgangers moeten meer prioriteit krijgen in de openbare ruimte. De meerderheid van de reizigers komt te voet of met de fiets naar het station. De inrichting van en routing naar de OV-knoop, met name naar de Plaspoelpolder, vragen om een aanpak.

# Mobiliteitsnetwerk

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Bron: Google Maps

## Bereikbaarheid

De OV-knoop is zowel bereikbaar vanaf het Eisenhowerplein (via Winston Churchilllaan) als via het piramideplein (via Hoogkamerlaan en Papyruspad). Op het Eisenhowerplein bevinden zich Kiss and Ride-achtige voorzieningen.

## P+R

- Op dit moment is er één P+R-locatie met in totaal 46 parkeerplaatsen waar gratis geparkeerd kan worden. Deze is nagenoeg vol (bezettingsgraad van 98%).
- Daarnaast is het oneigenlijk gebruik (zonder ov-gebruik) 82% (zeer hoog).
- Tevredenheid scoort laag (6.0) (ProRail, 2021).
- Op het thema van autoparkeren is nog geen concrete ambitie bekend. De gemeente streeft er naar om het autogebruik in de omgeving van de OV-knoop niet verder toe te laten nemen. Hier hoort ook een passende parkeerstrategie bij.

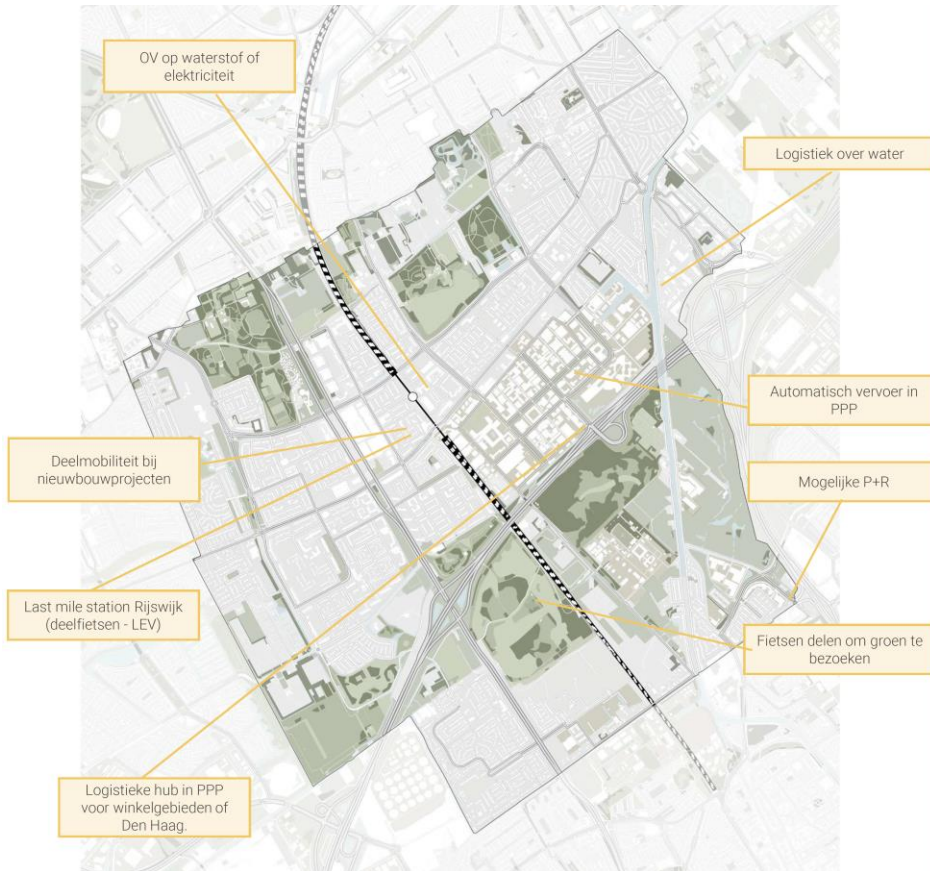
## Ambitie:

- Vanwege de centrale ligging van de knoop in de gemeente, is de knoop vanuit heel Rijswijk goed te bereiken te voet, per fiets of per openbaar vervoer. In overeenstemming met de wens om de mobiliteitstransitie te stimuleren, past het om niet meer autoverkeer naar de knoop te trekken. Bij deze ambitie past een heroverweging van de P+R.



# Mobiliteitsnetwerk

## Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



*Kansenkaart nieuwe vormen van mobiliteit (Analyseatlas mobiliteitsvisie Rijswijk)*

- In de mobiliteitsvisie 2040 van de gemeente Rijswijk is opgenomen dat de gemeente de aanwezigheid van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen stimuleert. Daarbij wordt gezorgd dat er geen hinder op straat ontstaat, door bijvoorbeeld foutgeparkeerde deelscooters.
- Vanuit maatschappelijk en economisch oogpunt acht Rijswijk het wenselijk om de OV-ontsluiting te versterken en het gebruik van OV te stimuleren. Hiertoe beoogt Rijswijk binnen de kaders van het AVLM programma een verkenning voor een (zelfrijdende) shuttle service tussen treinstation Rijswijk en de Plaspoelpolder, Broekpolder en Hoornwijk. Met als doel om via deze kwaliteitsimpuls de attractiviteit van de Rijswijkse business parks op duurzame wijze te versterken, OV-gebruik te stimuleren en daarmee arbeidsmobiliteit binnen de regio te bevorderen (Analyseatlas mobiliteitsvisie Rijswijk / Investeringspakket Automatisch Vervoer Last Mile (MRDH))

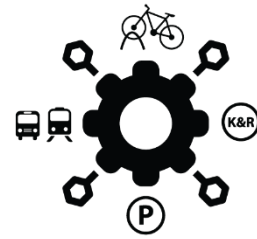
### Ambitie:

- Deelmobiliteit kan een goede aanvulling zijn op het bestaande vervoersaanbod, maar moet passen bij het type reiziger en de reizigers aantallen. Inzet op een beter aanbod van deelfietsen/scooters is nodig middels nette, geclusterde opstelplaatsen. Voor deze locatie hoeft dit niet groots opgezet.



# OV-knoop





# OV-knoop

## Oriëntatie, verblijfskwaliteit, overstapkwaliteit

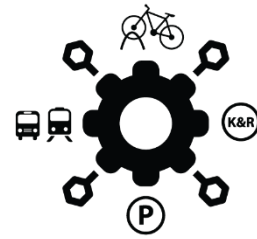


### Verblijfskwaliteit

- Station Rijswijk scoort niet goed op de belevingswaarde. Rover waardeerde het in 2016 als minst gastvrije station van Nederland. Hier moet verandering in komen. Er komt een stedenbouwkundig en vervoerkundig onderzoek naar de ingangen en het Generaal Eisenhowerplein. Daarmee onderzoeken we hoe we de kwaliteit kunnen verbeteren voor voetgangers en voor verblijven (Mobiliteitsvisie 2040 Gemeente Rijswijk).
- Door de stedelijke verdichting is er aandacht voor het toenemende belang van groen. Loket knooppunten Cra Rijswijk benoemt de kans om het tunneldak te benutten als levendig stadspark. Ook in de brede schouw-verkenning naar quick wins in de stationsomgeving Rijswijk (2016) is de ambitie om groen-, water-, en/of kunstelementen toe te voegen aan het Eisenhowerplein, om de grijze sfeer te onderbreken. Het toestaan van terrassen of toevoegen van verblijfsvoorzieningen als bankjes en kleinschalige horeca kan het gebied leven inblazen. Opgave is wel om deze ingrepen samenhangend in het gebied op te pakken.
- Het huidige materiaalgebruik van de stationshal en perrons dragen niet bij aan een positieve sfeer. Verbetering van de verblijfskwaliteit is mogelijk door in te zetten op comfort, uitstraling (materialisering), betere hygiëne en wachttijdbeleving.

### Oriëntatie/overstapkwaliteit

- Het toevoegen van bewegwijzering, informatievoorziening en een duidelijk zichtbaar NS-logo kan de functie van het stationsgebied als OV-knooppunt versterken, om zo een comfortabele overstap voor zowel fiets als voetganger te realiseren (Brede schouw-verkenning naar quick wins in de stationsomgeving Rijswijk, 2016; Loket knooppunten Cra Rijswijk).
- De routes van en naar het station zijn weinig uitnodigend. Een rommelige situatie waarbij routes geen eenduidige inrichting kennen is hier de hoofdoorzaak van en zorgt bovendien voor onveilige situaties (Brede schouw-verkenning naar quick wins in de stationsomgeving Rijswijk, 2016).



# OV-knoop

## Oriëntatie, verblijfskwaliteit, overstapkwaliteit



### Strategische keuzes

In meerdere onderzoeken (mede op basis van alliantiegesprekken) wordt benadrukt dat een aantal strategische keuzes nodig zijn om de stationsomgeving een kwaliteitsimpuls te geven: Loket Knooppunten, het ontwerpend onderzoek van IAA-architecten, Koersnotitie stationsgebied Rijswijk en Gebiedsontwikkeling knooppunten Oude Lijn (VA ontwerpprincipes; van de zwarte hond). Overwegingen zijn:

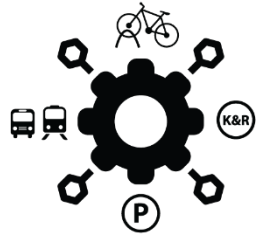
- **Eén of twee stationsingangen:** In de verschillende studies is onderzoek gedaan naar de twee ingangen van het station Rijswijk. In alle studies komt het belang van de ingang bij het gen. Eisenhowerplein naar voren, waarbij kwaliteitsverbeteringen nodig zijn. Onderzocht moet worden wat de rol van de stationsingang bij het Piramideplein moet zijn en hoe dit vormgegeven moet worden.
- **Gen. Eisenhowerplein ingericht als verkeersplein of verblijfsplein:** Er spelen diverse visies met betrekking tot het plein, over de rol van het gen. Eisenhowerplein. Met name de verkeerskundige rol en de rol in de stedelijke context moeten bij elkaar gebracht worden. Doel is om de kwaliteit van het Eisenhowerplein te verbeteren, net als de aansluiting van het plein op fiets- en voetgangersnetwerk. Ontwikkel direct rond de knoop om de openbare ruimte aan te passen naar een gebied waar voetgangers en fietsers prioriteit krijgen.

### Ambitie:

- Het is de ambitie om de vindbaarheid van het station, de overzichtelijkheid bij een overstap op bus en tram en de gebruiksvriendelijkheid van de OV-knoop te verbeteren. De ambitie is om te gaan naar een optimaal functionerende OV-knoop in zijn ruimtelijke omgeving, met goede zichtbaarheid op de entrees.
- De exploitatie van voorzieningen houdt verband met de afweging hoe om te gaan met de twee ingangen van het station en bijbehorende reizigersstromen. Het heeft de voorkeur om ruimte voor voorzieningen te handhaven mits deze haalbaar zijn om te exploiteren. De kwaliteit van de voorzieningen mag wel een impuls krijgen.

# OV-knoop

## Duurzaamheidseisen



- In huidige situatie is het energieverbruik van het station hoog. Er wordt voor zover bekend geen duurzame energie opgewekt. Gedeelte van de bussen zijn zero-emissie. De overige bussen zullen in 2030 zero-emissie zijn, aansluitend bij de landelijke ambities.

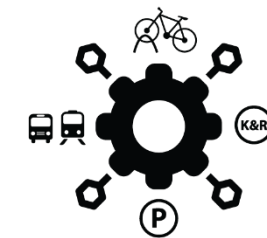
### Ambitie:

- Het is de ambitie om van een stenige naar een klimaatadaptieve omgeving te gaan.



# OV-knoop

## Veiligheid (transfer)



### Trein

- De treinperrons vormen in de huidige situatie geen problemen voor transferveiligheid. Dit wordt in de toekomst ook niet verwacht, ook niet bij frequentieverhoging.
- In de huidige situatie zijn de snelle langsrijden intercity's en de impact van luchtdrukverschillen aandachtspunten voor de wachtbeleving van reizigers. De ambitie van viersporigheid op de Oude Lijn biedt mogelijk kansen om de impact van snelrijdende intercity's te verminderen. Of dit (technisch) mogelijk is, moet nog blijken.

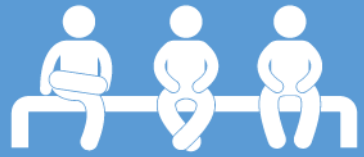
### Bus/Tram

- Voor de bus- en tramhalte geldt dat bij een groei van reizigers de transferveiligheid wel een knelpunt kan vormen. De perroncapaciteit en de opstelcapaciteit van bussen op het busstation loopt tegen haar grenzen.
- Oversteek om op het bus/tram-perron te komen is geregeld met verkeerslichten. Dit zorgt voor onveilige situatie; reizigers lopen door rood om hun bus/tram te halen. Oversteek tussen trein/fiets en tram/bus dient veiliger en comfortabeler gemaakt te worden.

### Ambitie:

- De perroncapaciteit van de trein is op peil. Als de reizigersaantallen groeien, is de perroncapaciteit van de tram/bus een mogelijk knelpunt. Ook de oversteekbaarheid van de trein naar de bus/tram dienen verbeterd te worden ten gunste van de reiziger. De snelle langsrijdende intercity's en de impact van de luchtdrukverschillen zijn aandachtspunten voor de wachtbeleving van reizigers.

# Beleving



# Beleving



## Type reiziger - Ambitie

Door alle ontwikkelingen op en rond de OV-knoop ontstaan er kansen om inwoners, werknemers en bezoekers te verleiden tot gebruik van het openbaar vervoer. Bij veranderingen van woonlocatie of werklocatie ontstaat momentum om het reisgedrag structureel te veranderen. De ambitie is om vanaf dag één in te zetten op het informeren en enthousiasmeren van doelgroepen voor gebruik van de OV knoop en zo nieuwe gebruikers toe te voegen. Een grotere aantrekkelijkheid van de knoop is daarbij een urgente opgave. Rijswijk wil een inclusieve stad zijn. Dat betekent dat alle type reizigers belangrijk zijn en blijven. Het vervoersaanbod en eventuele voorzieningen moeten daar op blijven aansluiten

## Klanttevredenheid – Ambitie

Het bevorderen van het OV-gebruik begint bij een grote klanttevredenheid. Deze opgave raakt veel thema's. De uitstraling van de knoop wordt gezien als belangrijk middel om klanttevredenheid te vergroten. Comfort, materialisering, kwaliteit van functies, onderhoud en hygiëne zijn daarbij relevante aspecten.

## Sociale veiligheid – Ambitie

De ondergrondse ligging van het station vergroot het belang van sociale veiligheid. Beperkte zichtlijnen en donkere hoeken kunnen bijdragen aan het gevoel van onveiligheid. Onderhoud, licht en levendigheid zijn knoppen om aan te draaien. Ook de lengte van het perron is een aandachtspunt en kan een aspect zijn dat meeweegt in de afweging hoe om te gaan met beide stationsingangen.

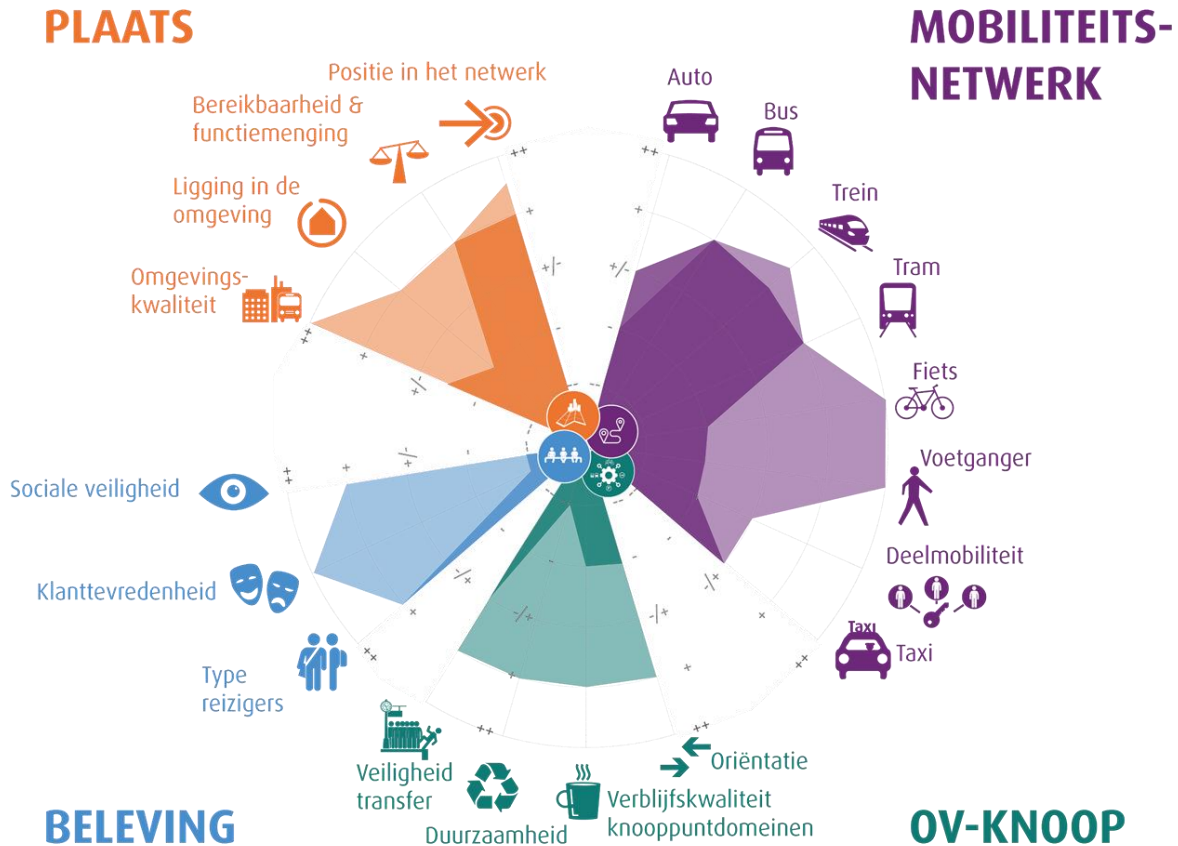


# Beoordeling wensbeeld

Een beschrijving van de beoordeling van de toekomstige situatie van de OV-knoop Rijswijk staat beschreven op de volgende pagina's. De score per thema volgt uit de enquête die was uitgezet onder de betrokken partijen en is op de volgende pagina's toegelicht. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus.

- : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : (zeer) beperkt aanwezig / onvoldoende score
- +/- : aanwezig / redelijk, voldoende score
- + : ruim aanwezig / goede score
- ++ : zeer ruim aanwezig / uitstekende score

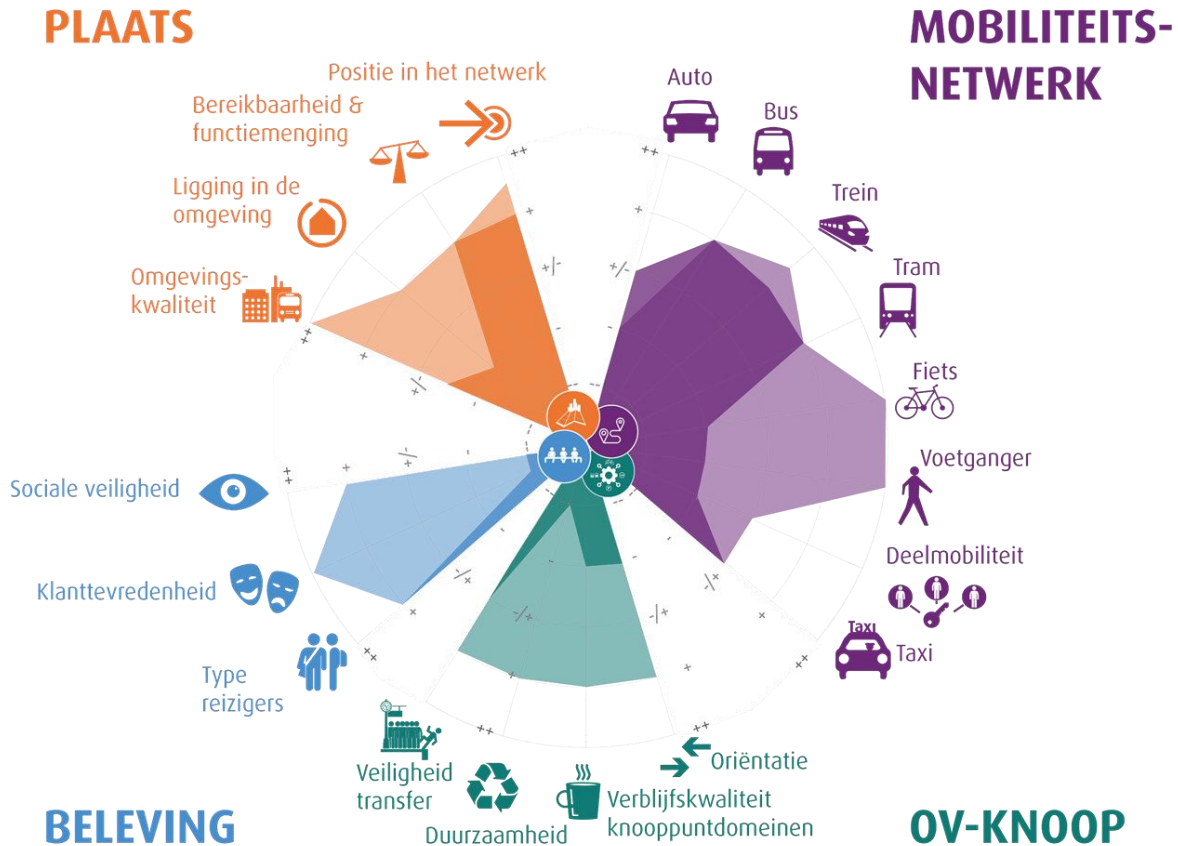
# Beoordeling wensbeeld



## Plaats

- De ambitie voor de **positie in het netwerk** is dit te verbeteren naar een score **tussen een + en een ++**. Rijswijk heeft in de huidige situatie al een gunstige positie in het stedelijk netwerk. Dit betekent dat er op netwerkniveau geen grote schakels toegevoegd hoeven te worden. Tegelijkertijd is het functioneren van de OV-knoop van grote waarde om de mobiliteitstransitie aan te jagen. Goede en snelle verbindingen naar omliggende bestemmingen per openbaar vervoer, maar ook per fiets en te voet geven ruimte voor verdere verstedelijking en verkleinen de auto-afhankelijkheid.
- De **bereikbaarheid en functiemenging** op de OV-knoop scoort goed en de ambitie is om dit te behouden op **een +**. Indien reizigers bekend zijn met de knoop, is de ontsluiting en bereikbaarheid van functies in de omgeving van de knoop op orde. Hetzelfde geldt voor de menging van de verschillende functies. In de directe straal van de knoop zijn kansen om de functiemix te versterken.
- Verbetering van de **ligging in de omgeving** vormt een belangrijke opgave. De ambitie is om dit te verbeteren naar **een +**. Dit thema raakt vooral het feit dat de knoop geen geheel vormt: het kent twee van elkaar gescheiden ingangen en bevindt zich zowel boven als onder de grond. Hoe om te gaan met de stationsentrees en de functies die aan de verschillende kanten worden gefaciliteerd, is een relevante afweging om op dit thema tot een verbetering te komen. Zowel ruimtelijk als functioneel is de knoop onvoldoende geïntegreerd in de omgeving.
- Ook wat betreft **omgevingskwaliteit** is een forse impuls gewenst om op dit thema **een ++** te scoren. Juist vanwege de samenhang met andere thema's zoals sociale veiligheid, klanttevredenheid, verblijfskwaliteit en duurzaamheid is dit aspect van groot belang. Passend bij de positie in het netwerk moet daarom worden ingezet op meer groen, veiligheid, herkenbaarheid, overzichtelijkheid en leesbaarheid van de knoop.

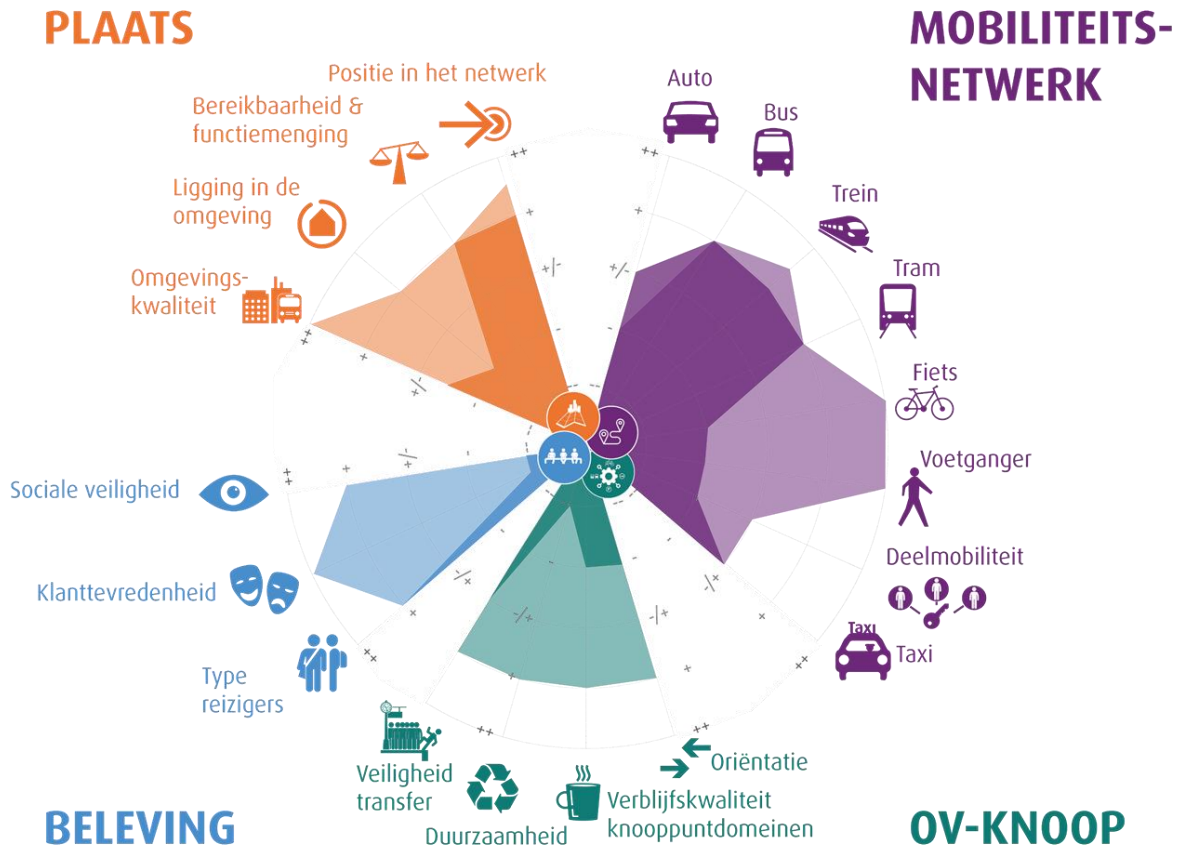
# Beoordeling wensbeeld



## Mobiliteit

- Vanwege de centrale ligging van de knoop in de gemeente, is de knoop vanuit heel Rijswijk goed te bereiken te voet, per fiets of met het OV. Volgend op de wens om de mobiliteitstransitie te stimuleren, past het om niet meer autoverkeer naar de knoop te trekken. Het wensbeeld voor de **auto** is daarom **een –** ten opzichte van een +/- in de beoordeling van de huidige situatie. Bij deze ambitie past een heroverweging van de P+R.
- De modaliteit **bus** scoort goed (+) en het wensbeeld is om dit te behouden; divers aanbod met goede netwerkqualiteit dat geen grote verbetering behoeft. De opstelcapaciteit van bussen op het busstation is bij een toename van het aantal reizigers wel een aandachtspunt.
- Het bestaande aanbod per **trein** past momenteel bij de functie in het stedelijk netwerk en het aantal reizigers. Naarmate de omgeving van de knoop verder ontwikkeld en reizigers toenemen, vraagt ook het treinproduct om ontwikkeling. Dit resulteert in wensbeeld **tussen de + en ++ in**. De geplande frequentieverhoging draagt hier aan bij.
- De bestaande netwerkqualiteit van de **tram** scoort goed (+) en dient behouden te blijven.
- De ambitie voor de **fiets** scoort **een ++**. De mobiliteitstransitie en verstedelijking vragen om de positie van de fiets verbeteren. Er is een grote urgentie om de kwaliteit van routes en stallingen te verhogen.
- Ook de **voetganger** is hoog met een score van **een ++**. Zowel fietsers als voetgangers moeten meer prioriteit krijgen in de openbare ruimte. De meerderheid van de reizigers komt te voet of met de fiets naar het station. De inrichting van en routing naar de OV-knoop, met name naar de Plaspoelpolder, vragen om een aanpak.
- Het wensbeeld op de OV-knoop voor **deelmobiliteit** is **een +/-**. Deelmobiliteit kan een goede aanvulling zijn op het bestaande vervoersaanbod, maar moet passen bij het type reiziger en de reizigers aantallen. Inzet op een beter aanbod van deelfietsen/scooters is nodig middels nette, geclusterde opstelplaatsen. Voor deze locatie hoeft dit niet groots opgezet.
- Voor de **taxi** zijn geen ambities in de toekomst: behoud van **een +/-**. Duidelijke opstelplaatsen kan de kwaliteit verhogen en is een meekoppelkans wanneer andere thema's worden aangepakt.

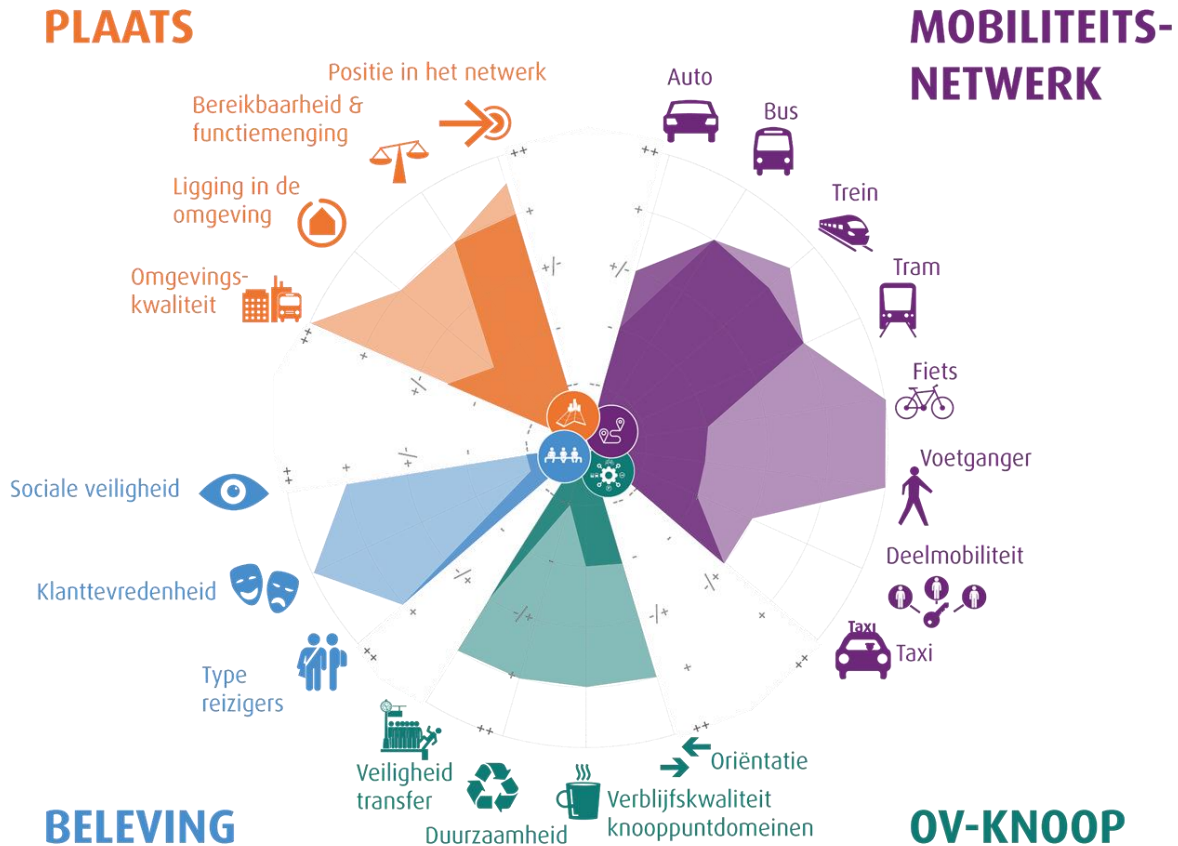
# Beoordeling wensbeeld



## OV-knoop

- Het is de ambitie om de **oriëntatie** op de OV-knoop te verbeteren tot **een +**, middels het verbeteren van de vindbaarheid van het station, de overzichtelijkheid bij een overstap op bus/tram en de gebruiksvriendelijkheid van de knoop. De wens is een optimaal functionerende OV-knoop in zijn ruimtelijke omgeving, met goede zichtbaarheid op de entrees, dat invulling geeft aan verschillende doelgroepen met ieder hun eigen behoefte.
- De ambitie voor de OV-knoop op **verblijfskwaliteit knooppunt domeinen** is **een +**. De exploitatie van voorzieningen houdt verband met de afweging hoe om te gaan met de twee ingangen van het station en bijbehorende reizigersstromen. Het heeft de voorkeur om ruimte voor voorzieningen te handhaven, mits deze haalbaar zijn om te exploiteren. De kwaliteit van de voorzieningen mag wel een impuls krijgen. Daarnaast is het verbeteren van de uitstraling van de knoop een aspect om de verblijfskwaliteit te verbeteren: comfort, materialisering, kwaliteit van functies, onderhoud en hygiëne zijn daarbij relevante aspecten.
- Het wensbeeld voor de OV-knoop op **duurzaamheid** is **een +**. Het is de ambitie om van een stenige naar een klimaatadaptieve omgeving te gaan.
- De ambitie op **Transferveiligheid** is **een +**. De perroncapaciteit van de trein is op peil. Als de reizigers aantallen groeien, is de perroncapaciteit van de tram/bus een mogelijk knelpunt. Ook de oversteekbaarheid van de trein naar de bus/tram dienen verbeterd te worden ten gunste van de reiziger. De snelle langrijdende intercity's en de impact van de luchtdrukverschillen zijn aandachtspunten voor de wachtbeleving van reizigers.

# Beoordeling wensbeeld



## Mens

- De OV-knoop scoort op **type reiziger een +**: het wensbeeld is om dit te behouden. Rijswijk wil een inclusieve stad zijn. Dat betekent dat alle type reizigers belangrijk zijn en blijven. Het vervoersaanbod en eventuele voorzieningen moeten daar op blijven aansluiten.
- De ambitie is om te zorgen voor een sterke verbetering van de **klanttevredenheid** tot een goede score (++) . Het bevorderen van het OV gebruik begint bij een hoge klanttevredenheid. Verbetering is mogelijk door in te zetten op comfort, uitstraling (materialisering), betere hygiëne en wachttijdbeleving.
- Het wensbeeld voor **sociale veiligheid** is **een +**. Dit aspect is, zeker vanwege de ondergrondse ligging, extra belangrijk. Onderhoud, licht en levendigheid zijn knoppen om aan te draaien. Ook de lengte van het perron is een aandachtspunt en kan een aspect zijn dat meeweegt in de afweging hoe om te gaan met beide stationsingangen.



# 4. Samenvattend

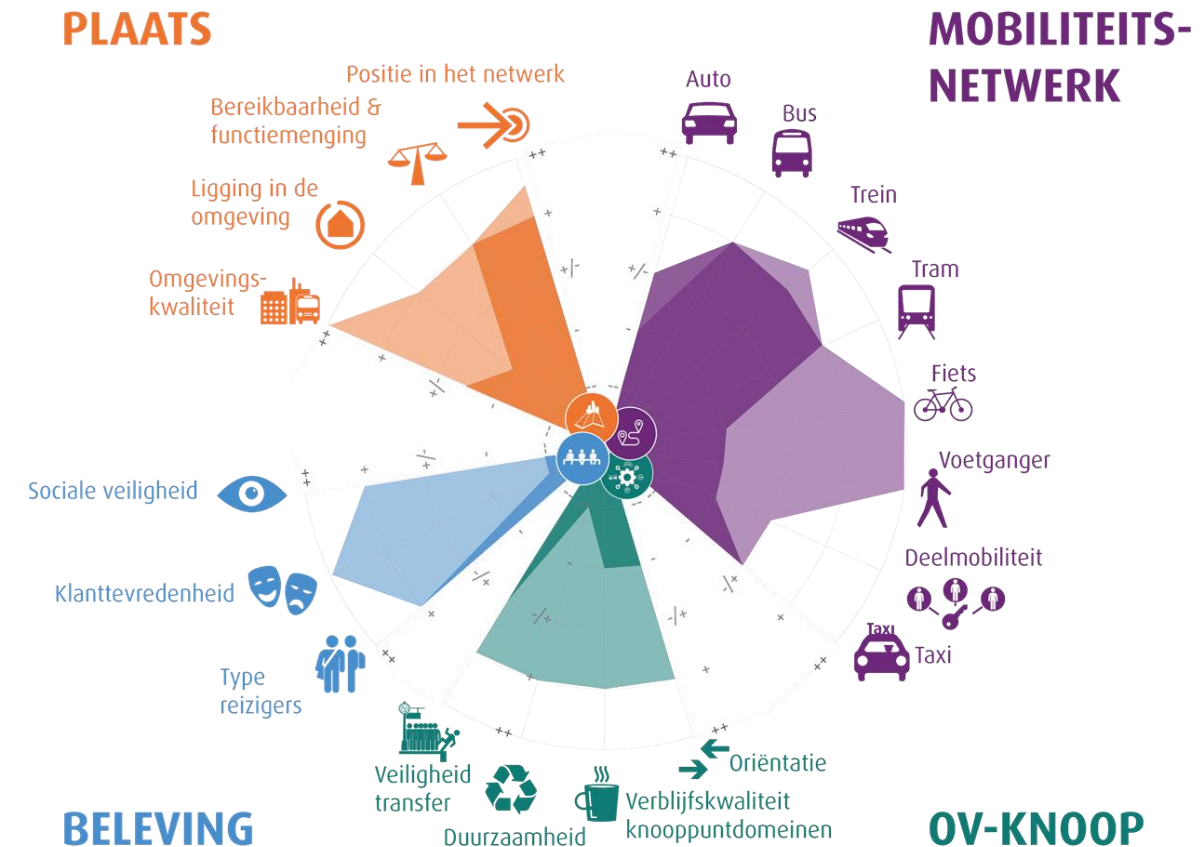
# De OV-knooppunt integraal beschouwen

In een handelingsperspectief voor een OV-knooppunt staat het bedienen van de gebruiker altijd centraal. Onder gebruikers van de OV-knooppunt verstaan we alle personen die zich korte of langere tijd op de knoop bevinden. Dit betreft in- en uitstappende reizigers, maar ook overstappers, bezoekers, directe omwonenden en lokale werknemers.

Uit het doorlopen traject en de beoordeling van de huidige situatie en het ambitieniveau, komt duidelijk naar voren dat er op verschillende aspecten verbeteringen nodig zijn. Met name op omgevingskwaliteit, ligging in de omgeving, de aansluitingen op het langzame verkeersnetwerk, oriëntatie, verblijfs- en overstapkwaliteit, en de beleving op de OV-knoop zelf.

De knoop, dat is gelegen tussen de IC-stations Delft en Den Haag HS, heeft een belangrijke functie voor de korte en middellange afstandsreizigers. Tegelijkertijd ligt er een verdichtingsopgave in de directe omgeving van de OV-knoop, wat de leefbaarheidsopgave alleen maar verder vergroot. De OV-knoop is belangrijk voor de inwoners en andere herkomstreizigers van Rijswijk. Tegelijkertijd, met het oog op de ontwikkelingen van Plaspoelpolder en de Boogaard, zal de OV-knoop ook bestemmingsreizigers met verschillende reismotieven faciliteren.

De ambitie is te zorgen voor een aantrekkelijk, duidelijk, functioneel en herkenbare OV-knoop voor alle verschillende gebruikers die meerwaarde biedt aan de omgeving. Het is een alzijdig station, waarbij verschillende zijde verschillende functies met passende invulling dienen te hebben. Die functies moeten invulling geven aan specifieke doelgroepen; onbekende en bekende reizigers met ieder hun eigen behoefte. Om te komen tot een heldere inrichting van de OV-knoop is het daarvoor nodig inzicht te hebben in de ambities welke doelgroepen te bedienen, welke functies daarbij passen en op welke plek. Hierbij is niet alleen de indeling van de OV-knoop belangrijk, ook integratie met het stedenbouwkundig- en mobiliteitsplan is hier onderdeel van. Dit kan alleen gerealiseerd worden als dit samen met alle stakeholders integraal wordt opgepakt

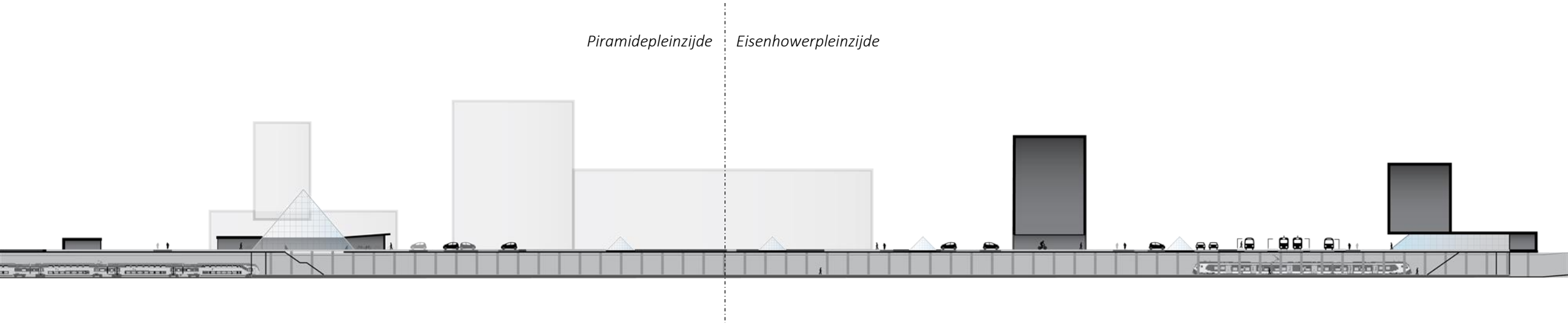


# Bijlage- Eigendom en beheer



# Eigendom en beheer

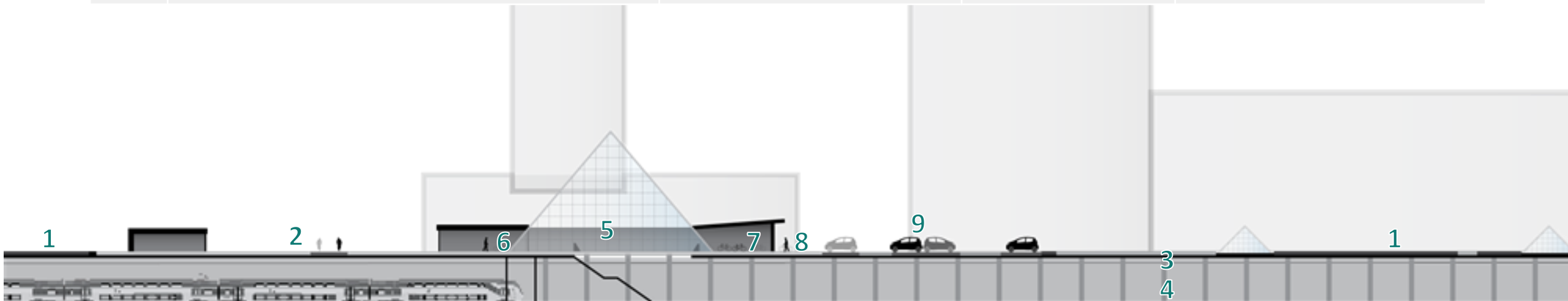
De verschillende onderdelen van OV-knoop Rijswijk zijn in eigendom en beheer van verschillende partijen. Welke partij verantwoordelijk is voor het eigendom, recht van opstel en beheer van verschillende elementen op de OV-knoop dient uitgezocht te worden. Op de volgende pagina's staan de elementen waarvoor dit geldt. Het is van belang om dit duidelijk te hebben, zeker wanneer verder gegaan wordt met de ontwikkeling van de knoop. In dit traject is gepoogd om het eigendom en beheer in beeld te brengen. Het is binnen het traject niet gelukt om dit compleet en correct uit te zoeken. Het uitzoeken hiervan is dan ook een opgave die in het vervolg uitgezocht moet worden.



# Eigendom en beheer

## Piramidepleinzijde

Nr.	Element	Eigenaar	Recht van opstal	Beheerder
1	Piramidepark			
	Kleine piramides piramidepark			
2	Piramideplein incl. Kiosk (boven tunnelbak)			
3	Tunnelbak en overkluizing			
4	Perrons			
5	Stationsgebouw Piramideplein			
6	Fietsenstalling Piramideplein Noord			
7	Fietsenstalling Piramideplein binnen (bewaakt)			
8	Fietsenstalling Piramideplein Zuid (buitenrekken)			
9	P+R Rijswijk			



# Eigendom en beheer

Gen. Eisenhowerpleinzijde

Nr.	Element	Eigenaar	Recht van opstal	Beheerder
1	Stationsgebouw Eisenhowerplein			
2	Tramhalte			
3	Bushaltes			
4	Taxistandplaats			
5	Fietsenstalling Eisenhowerplein Oost			
6	Fietsenstalling Eisenhowerplein West (bewaakt)			
7	Kantoorcomplex 'bruggebouw'			
8	Parkeerplaatsen Gen. Eisenhowerplein			
9	Parkeerplaatsen Piramidepark			

