Rijswijk: bereikbaar, leefbaar & veilig



Rijswijk

VOORWOORD

RIJSWIJK BEREIKBAAR, LEEFBAAR & VEILIG

Hoe bereikbaar zijn wij in Rijswijk eigenlijk? Als iemand mij deze vraag stelt, dan roep ik meteen heel hard: goed! Rijswijk is goed bereikbaar en daarmee onderscheiden we ons. Of je autorijdt, de fiets pakt of liever in de bus stapt: je kunt overal goed komen. En dat willen we graag zo houden. Maar als je aan mij vraagt of we zo goed bereikbaar blijven, dan moet ik daar een ander antwoord op geven. Nee, dat blijven we niet, als we niet oppassen. Onze bereikbaarheid is niet zo vanzelfsprekend als we wel denken en die is zelfs in gevaar. Als we nu achteroverleunen, dan staan we straks vaak en langdurig in de file. Ook met het openbaar vervoer en op de fiets ben je dan niet meer zo mobiel als nu.

Gelukkig kunnen we iets doen om dit te voorkomen en dat is door een pakket van uitgekiende en samenhangende maatregelen te nemen. Niet in een keer tegelijk, maar uitgesmeerd over een aantal jaren. De samenhang bereiken we door eerst een doel te formuleren, een wensbeeld. Wat wensen we? Hoe willen we dat hier over twintig jaar de vlag erbij hangt? Veel voorwerk is al gedaan en vastgelegd in de Stadsvisie. Daaruit hebben we een aantal elementen gehaald en die uitgewerkt tot een mobiliteitsprogramma tot 2040.

DE REDEN OM EEN MOBILITEITS-PROGRAMMA 2040 OP TE STELLEN?

Het is nu al druk op straat en sommige inwoners voelen zich er nu al niet meer prettig. De straat kan veiliger: Rijswijk staat derde op de lijst van de meeste verkeersslachtoffers in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. We hebben de op een na slechtste luchtkwaliteit. Daarom hebben we ons vorig jaar aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord.

WE KRIJGEN MEER INWONERS.

We zijn bezig met de plannen voor woningbouw voor het gebied rondom het winkelcentrum In de Bogaard (Bogaard Stadcentrum) en in de Plaspoelpolder. Dat betekent dat er tot 2040 zo'n acht- tot tienduizend woningen bijkomen die onderdak bieden aan zo'n 20.000 nieuwe inwoners. Ook de werkgelegenheid groeit, we verwachten dat er vierduizend banen bijkomen tot 2040. Goed nieuws voor onze lokale economie dus, maar het slechte nieuws is dat daarmee het aantal auto's in Rijswijk zal toenemen. Die gebruiken ze niet alleen om boodschappen te doen, maar ook om naar hun werk te gaan en om in hun vrije tijd ergens naar toe te gaan. En dat betekent overvolle wegen, een groot parkeerprobleem en nog meer luchtvervuiling.

Het is dus nodig dat we op een andere manier over mobiliteit gaan denken en daarvoor hebben we dit mobiliteitsprogramma nodig. Op één punt kan ik veel Rijswijkers alvast geruststellen: het betekent niet dat we automobilisten hun auto uit gaan pesten. In Rijswijk willen we wel maatregelen nemen waardoor het gemakkelijker wordt om voor een andere manier van vervoer te kiezen en waardoor het in een aantal gevallen effectiever en goedkoper zal zijn om de (eigen) auto te laten staan.

WAT HEBBEN WE IN DE STADSVISIE GEZEGD OVER RIJSWIJK?

Rijswijk moet een plek zijn waar je ruimte hebt om je te ontwikkelen en te ondernemen en waar je kan wonen in een lommerrijke omgeving of een stedelijk gebied met groen altijd in de nabijheid. Dat blijft zo, dat idee over Rijswijk laten we niet los, alleen willen we anders over mobiliteit gaan denken.

In gemeenten als Rijswijk is bijvoorbeeld het autobezit en - gebruik hoog en de verwachting is niet dat dit gaat afnemen. Uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde auto 23 uur per dag stilstaat. Dat kost een hoop ruimte. Als het lukt om meer te verschuiven van bezit naar gebruik, bijvoorbeeld door autodelen makkelijker te maken, is het mogelijk de ruimte anders te gebruiken. Een mooi plein, groen, spelen of ruimte voor horeca. Daarom kiezen we voor goede alternatieven, met ruimte voor de auto.

Waar we ook anders naar kunnen gaan kijken, is de inrichting van de openbare ruimte. We hebben er in het verleden niet voor gekozen om de gebruiker als uitgangspunt te nemen.

We hebben het over fietsers als kwetsbare deelnemers, maar ze zijn kwetsbaar omdat ze tussen groot, snel en zwaar verkeer rijden. Draai het om en richt de ruimte in zodat iedereen veilig kan meedoen.

Bij nieuwbouwprojecten zou je niet meer moeten uitgaan van parkeernormen, maar van mobiliteitsnormen. Hiermee geven we aan wat er nodig is om de mobiliteit voor deze ontwikkeling te kunnen faciliteren. Locatie en woonomgeving moeten goed zijn, en als je in de wijk een centraal punt hebt waar diverse voorzieningen samenkomen, zoals deelauto's of scooters, openbaar vervoer en parkeerplaatsen voor auto's en fietsen, dan hebben inwoners een keuze.

In de afgelopen jaren is sprake van een toename van het gebruik van deelauto's en dat betekent dat we langzaam verschuiven van bezit naar gebruik. Steeds meer mensen hoeven niet per se een auto te hebben, maar willen er wel af en toe gebruik van kunnen maken. Het is voordeliger, want ze hoeven geen auto plus parkeerplaats te kopen en te onderhouden en betalen alleen voor hun gereden kilometers. Het scheelt ook ruimte op straat. Je hebt minder parkeerplaatsen nodig en die ruimte kan je gebruiken voor groen of speelplekken. We willen laten zien wat inwoners kunnen winnen als er minder parkeerplaatsen zijn.

WAT ZIE IK VOOR ME ALS IK AAN 2040 DENK?

De wijken van Rijswijk zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer en deelvervoer. De stadsassen met het station en de rijksweg vormen een uitstekende basis voor een snel netwerk van verbindingen met trein, tram, bus en auto, waardoor Rijswijk een goede ontsluiting heeft.

Via een Intercitystation Rijswijk Centraal, een station in RijswijkBuiten en een fijnmazig openbaarvervoersnetwerk is heel Rijswijk uitstekend verbonden met de regio en Rotterdam The Hague Airport. Er zijn meer veilige, comfortabele fietsvoorzieningen waardoor mensen vaker de fiets pakken. Lange-afstandsroutes verbinden Rijswijk met de regio en korte-afstandsroutes verbeteren de verbindingen in de stad. Fietsers parkeren veilig en comfortabel bij huis, winkels, recreatieplaatsen en het openbaar vervoer. De Prinses Beatrixlaan is zodanig ingericht dat ze geen barrière meer vormt en bijdraagt aan de leefbaarheid en samenhang in het Bogaardgebied. Hiermee is een aantrekkelijke, groene verbinding ontstaan, die plaats biedt aan diverse recreatieve en horecafuncties.

Björn Lugthart
wethouder mobiliteit

ALS WE DOEN WAT WE DEDEN, KRIJGEN WE WAT WE KREGEN

Willen we die schone, leefbare en veilige stad, dan is daarvoor nodig dat we anders over mobiliteit gaan denken. Om te behouden wat we hebben, zullen we moeten veranderen. Dat vraag ik aan iedereen, want alleen samen kunnen we voor de oplossing zorgen. Zodat we – als we in 2040 de vraag krijgen: hoe bereikbaar zijn we in Rijswijk eigenlijk? – nog steeds volmondig 'Goed!' kunnen roepen.



SAMENVATTING

INLEIDING

Economische groei leidt tot mobiliteit en mobiliteit leidt tot economische groei, tot een bepaald punt. In de Randstad en dus ook in Rijswijk is het punt bereikt dat dit geen vanzelfsprekendheid meer is. Het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 zet de lijnen uit waarlangs de mobiliteit in Rijswijk zich zou moeten ontwikkelen om in de toekomst als stad bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te zijn.

DE OPGAVE

1. Toenemende drukte en verstedelijking.

Het verkeer in Rijswijk nam de afgelopen jaren toe. En het wordt drukker: tot aan 2040 komen er in Rijswijk naar verwachting 8.000 tot 10.000 woningen bij door nieuwbouw en door het ombouwen van leegstaande kantoren. Dat gaat gepaard met een flinke bevolkingsgroei. Ook komen er tot 2040 naar verwachting zo'n 4.000 banen bij. Delft en Den Haag groeien eveneens. Als al die nieuwe inwoners en werknemers zich verplaatsen zoals de huidige inwoners doen, wordt het veel drukker op de weg, het fietspad, de stoep en in het openbaar vervoer. De druk op parkeerplaatsen neemt verder toe en er komt nog meer vracht- en bestelverkeer in de stad. Het gevolg is dat mensen zich niet meer op een snelle en prettige manier kunnen verplaatsen in, van en naar Rijswijk.

2. Negatieve effecten van mobiliteit: toenemende verkeersonveiligheid, slechte luchtkwaliteit en geluidshinder.

Het aantal verkeersslachtoffers in Nederland neemt de laatste jaren toe, met de snelste stijging in de regio Zuid-Holland. Rijswijk staat in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag derde op de lijst van meeste verkeersslachtoffers per inwoner. Ook op het gebied van luchtkwaliteit voert Rijswijk de verkeerde lijstjes aan: in Rijswijk hebben we de op één na slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Bovendien rijden er op sommige plekken in de stad zoveel (vracht)auto's, dat de geluidsnorm overschreden wordt. Als er niks gebeurt, dan verslechteren de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidshinder nog verder. Zeker met de extra groei van de stad.

ONTWIKKELINGEN

Rijswijk ligt in het hart van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en dat zorgt voor veel verkeersdrukte. De gemeente krijgt te maken met ontwikkelingen zoals de verbreding van de A4. Om bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te kunnen garanderen zal de Prinses Beatrixlaan moeten worden ondertunneld.

DOELSTELLINGEN

Om goed grip te krijgen op de knelpunten en de wensen uit de samenleving is er een Analyseatlas gemaakt, is er een een peiling gehouden onder alle Rijswijkers en zijn er werksessies met bewoners en ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke



Figuur 1: De opgave

organisaties georganiseerd. Als resultaat konden we doelstellingen, uitgangspunten en oplossingsrichtingen formuleren.
De doelstellingen zijn de volgende:
1. Bereikbaar;
2. Leefbaar;
3. Veilig.

UITGANGSPUNTEN

Om de doelstellingen te bereiken, hebben we de volgende uitgangspunten opgesteld. Deze vormen de basis voor verdere uitwerking in een strategie, beleid, projecten en maatregelen.
1. we stellen de mens centraal;
2. we maken de stad samen met de inwoners en de ondernemers;
3. we kiezen een gebiedsgerichte aanpak;
4. we gebruiken gebiedsontwikkeling als vliegwiel;
5. we verdelen de mobiliteitsbehoefte over de verschillende vervoerssoorten;
6. we maken gebruik van innovaties en experimenten;
7. we doen het samen met de regio.

Deze uitgangspunten maken het mogelijk de overgang te maken naar een verkeerssysteem dat de ontwikkeling van Rijswijk, zoals beschreven in de Stadsvisie, blijvend ondersteunt.

KANSEN

We maken optimaal gebruik van de kansen die er zijn: • Rijswijkse gebiedsontwikkelingen; • Nieuwe vervoermiddelen; • Nieuw beleid; • Aanleg hoogwaardig openbaar vervoer door het Rijk; • Motie 30 km binnen de bebouwde kom het nieuwe normaal; • Beschikbaarheid data.

TOEKOMSTBEELD

De einddatum van dit mobiliteitsprogramma is 2040. Rijswijk is dan nog steeds een veilige, leefbare en bereikbare gemeente. We kunnen nog steeds autorijden, veroorzaken daarmee geen overlast zoals geluidshinder, luchtvervuiling en overvolle wegen. We maken gemakkelijker gebruik van andere vormen van vervoer en deze veroorzaken geen overlast. We maken het plaatsen van laadpalen mogelijk.
De plattegrond van Rijswijk is anders: stoepen, voet- en fietspaden en straten en doorgaande wegen zijn zodanig ingericht dat er ruimte is voor alle verkeersdeelnemers.

NADERE UITWERKING

We willen meer in een straat dan past. De voetganger, fiets, auto en het openbaar vervoer hebben elk hun eigen netwerk. Op veel plaatsen vallen deze samen. Soms komen weggebruikers met elkaar in conflict. Dit gebeurt als weggebruikers elkaar kruisen, maar ook bij het toedelen van de beperkte ruimte aan de verschillende weggebruikers. Daarom moeten we keuzes maken tussen lopen, fietsen, auto, groen en ontmoeten. Ook moeten we keuzes maken tussen wie voorrang heeft op kruisingen.
Netwerken van een hogere categorie gaan voor op netwerken van een lagere categorie.

We onderscheiden per vervoerssoort drie niveaus in netwerken. Er is een basisnet dat bestaat uit alle wegen, paden en pleinen. Daarboven is er een hoofdnet met daarin alle belangrijke, rechtstreekse routes. Daarnaast een stedelijk kwaliteitsnet. In dit netwerk zitten de belangrijkste schakels van het netwerk met extra kwaliteiten.

Als een hoofdnet een stedelijk net kruist, dan krijgt het hoofdnet voorrang in de verkeersregelinstallatie. En als een stedelijk net een basisnet kruist, heeft het stedelijk net voorrang.

Als netwerken van dezelfde categorie elkaar kruisen, wordt er geprioriteerd volgens het STOMP-principe. (STOMP: S=stappen, lopen, T=trappen, fietsen, O=openbaar vervoer, M= Mobility as a service, deelmobiliteit en P=privéauto)
Daarbij gaat voetganger voor fiets, fiets voor openbaar vervoer en openbaar vervoer voor auto. Bijvoorbeeld: als een hoofdnet fiets een hoofdnet auto kruist, heeft het hoofdnet fiets voorrang. Dit sluit aan bij de wensen van de Rijswijkers, zoals opgehaald in de peiling en de werksessies. Het STOMP-principe geldt op alle schaalniveaus in de gemeente.

VERVOLG

Hoe dit allemaal precies uitgewerkt gaat worden, gaan we samen met de Rijswijkers bepalen, op stads- en op wijkniveau. Daarbij nodigen we iedereen uit om met initiatieven te komen.

INHOUD

VOORWOORD 2

SAMENVATTING 4

INHOUDSOPGAVE 6

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 7

HOOFDSTUK 2 HOE STAAT RIJSWIJK ER NU VOOR? 11
2.1 Analyse 12
2.2 Opgehaald in de stad 20
2.3 Conclusie 23

HOOFDSTUK 3 ONTWIKKELINGEN 24

HOOFDSTUK 4 DOELSTELLINGEN EN UITGANGSPUNTEN 26
4.1 Doelstellingen 27
4.2 Uitgangspunten 28
4.3 Stomp 31

HOOFDSTUK 5 KANSEN 32

HOOFDSTUK 6 MOGELIJK TOEKOMSTBEELD 35
6.1 Stappen 36
6.2 Trappen 37
6.3 Openbaar vervoer 38
6.4 Maas /deelmobiliteit 39
6.5 (Privé-)auto 40

HOOFDSTUK 7 NADERE UITWERKING OP HOOFDLIJNEN 42
7.1 Prioritering netwerken en vervoerswijzen 43
7.2 Uitwerking per vervoerssoort 43

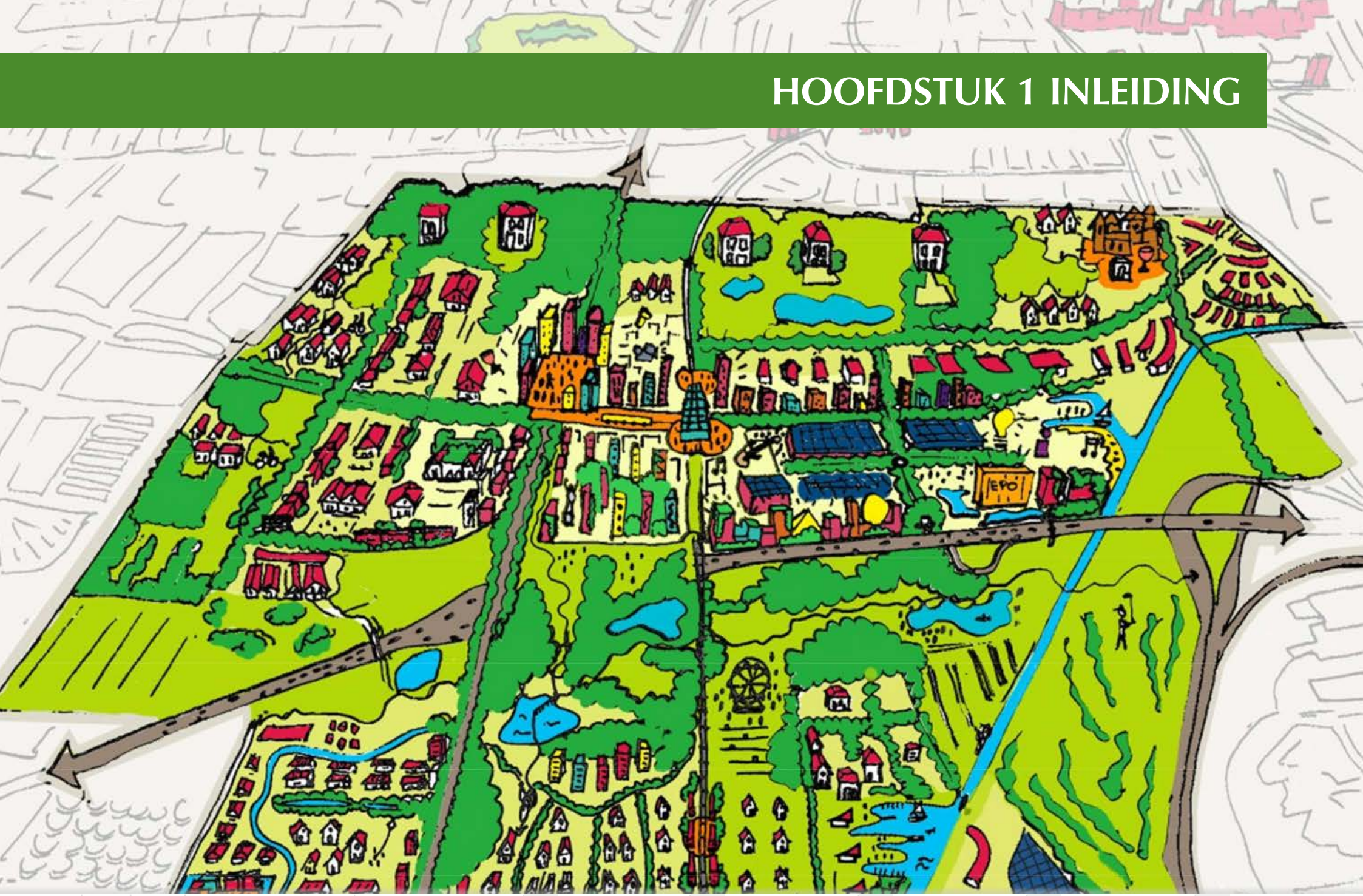
HOOFDSTUK 8 MOBILITEIT IN RELATIE TOT GEZONDHEID, ECONOMIE, CAMPAGNES EN HANDHAVING 46

HOOFDSTUK 9 VERVOLG 48

BIJLAGE: RESULTATEN VAN DE PEILING 51



HOOFDSTUK 1 INLEIDING



HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Rijswijk is goed bereikbaar. Met de auto en het openbaar vervoer: in Rijswijk kun je gemakkelijk komen. Die goede bereikbaarheid is een voordeel waarmee we een aantrekkelijke stad zijn voor nieuwe inwoners en ondernemers die zich hier willen vestigen. Ook binnen Rijswijk kan iedereen zich goed verplaatsen per auto, tram of bus, fiets of te voet.

ONZE MOBILITEITSOPGAVE

Deze goede bereikbaarheid is niet vanzelfsprekend en wordt bedreigd. Als we niets doen, staat het verkeer over een aantal jaren vast. De komende jaren zijn er twee grote opgaven voor Rijswijk:

1. hoe we mobiliteit kunnen inzetten om de toenemende drukte, als gevolg van de verstedelijking met naar verwachting 10.000 woningen erbij, in goede banen te lijden;
2. hoe we negatieve effecten van mobiliteit zoals verkeersonveiligheid, slechte luchtkwaliteit en geluidshinder kunnen terugdringen.

Kortom: hoe houden we Rijswijk bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig en zorgen we dat Rijswijkse inwoners en ondernemers mobiel blijven?

De eerste opgave wordt uitgewerkt in dit mobiliteitsprogramma en de uiteindelijke uitvoeringsagenda. De tweede opgave staat omschreven in het verkeersveiligheidsplan, het actieplan CO_2, het actieplan lucht en het actieplan geluid.

We hebben een samenhangend pakket van maatregelen nodig waarmee we de bereikbaarheid van de stad veiligstellen en waarmee we de leefbaarheid en veiligheid van Rijswijk verbeteren. Hiervoor is het essentieel een programma op bereikbaarheid te ontwikkelen, zodat de samenhang tussen de maatregelen verwezenlijkt wordt.

De opgave voor Rijswijk op het gebied van mobiliteit:
is het vinden van een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een stad die groeit. Dit kan door het mobiliteitssysteem én de mobiliteitskeuzes te veranderen. Dit noemen we de mobiliteitstransitie.

REGIONALE ONTWIKKELINGEN

De gemeente Rijswijk is onlosmakelijk verbonden met het sterk groeiende stedelijk gebied waarvan het deel uitmaakt. De regio Haaglanden staat de komende jaren voor grote opgaven, zoals een sterke bevolkingsgroei, een tekort aan woningen en het zorgen voor voldoende banen en bedrijfsruimte.

Buurgemeente Den Haag bouwt de komende jaren in totaal 50.000 woningen, deels in Den Haag Zuid. Infrastructuurnetwerken en verplaatsingen houden niet op bij de gemeentegrenzen. Rijswijk is verweven met de omgeving. Bewoners van deze nieuwe Haagse wijken gaan gebruik maken van de Rijswijkse infrastructuur. Dit mobiliteitsprogramma heeft daarmee grote raakvlakken met mobiliteitsbeleid van andere overheden, zoals omliggende gemeenten, het Rijk, de provincie en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Net zoals hun mobiliteitsbeleid raakvlakken heeft met het onze.

ONTWIKKELINGEN IN RIJSWIJK

Rijswijk biedt de Haagse regio de ruimte die nodig is om te groeien, met onder meer ambitieuze (binnenstedelijke) woningbouwprojecten en een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Zo worden er in de komende jaren 8.500 woningen gebouwd in het gebied rondom de Prinses Beatrixlaan, in de Plaspoelpolder en RijswijkBuiten.

Rijswijk heeft volop vestigingsruimte beschikbaar voor startups, MKB en grote bedrijven en zet zich in om leegstaande kantoren te transformeren naar gemengde woon-werklocaties. Naar verwachting komen er zo'n vierduizend banen bij en kunnen we zo'n twintigduizend nieuwe inwoners verwelkomen, die zich gaan verplaatsen. Zij gaan naar hun werk, boodschappen doen, naar de bibliotheek en de sportvereniging en op bezoek bij vrienden en

familie. Dit betekent meer mensen op straat. Het betekent: vollere wegen en openbaar vervoer, meer druk op parkeerplaatsen, minder ruimte in de straten voor spelende kinderen, recreëren en groen.

ANDERS VERPLAATSEN IS EEN TREND

Er komen steeds meer e-bikes, deelfietsen en -scooters en ook groeit de vraag naar elektrische auto's en autodeelconcepten. Deze veranderingen geven aanleiding om op een andere manier naar de inrichting van wegen, fietspaden, trottoirs en de openbare ruimte van Rijswijk te kijken.

STADSVISIE

Voor dit mobiliteitsprogramma borduren we voort op de Stadsvisie. Daarin hebben we afgesproken dat in Rijswijk:

- ruimte is om te ontwikkelen;
- wonen in een lommerrijke omgeving of in een stedelijk gebied met groen altijd in de nabijheid mogelijk is;
- ruimte is om te ondernemen.

SAMEN

Dit mobiliteitsprogramma hebben wij opgesteld op basis van onderzoek en nieuwe inzichten, in samenspraak met Rijswijkers en partners in de stad en de regio. We zijn de stad ingegaan om op te halen hoe Rijswijkers aankijken tegen mobiliteit en wat zij belangrijk vinden in de stad, hun woon- en leefomgeving. Dit hebben wij gedaan door enquêtes en bijeenkomsten. Ook hebben we cijfers over aantallen en soorten



Figuur 2: De pijlers van de Stadsvisie 2030

verplaatsingen geanalyseerd. Deze bouwstenen hebben bijgedragen aan een Rijswijks mobiliteitsprogramma.

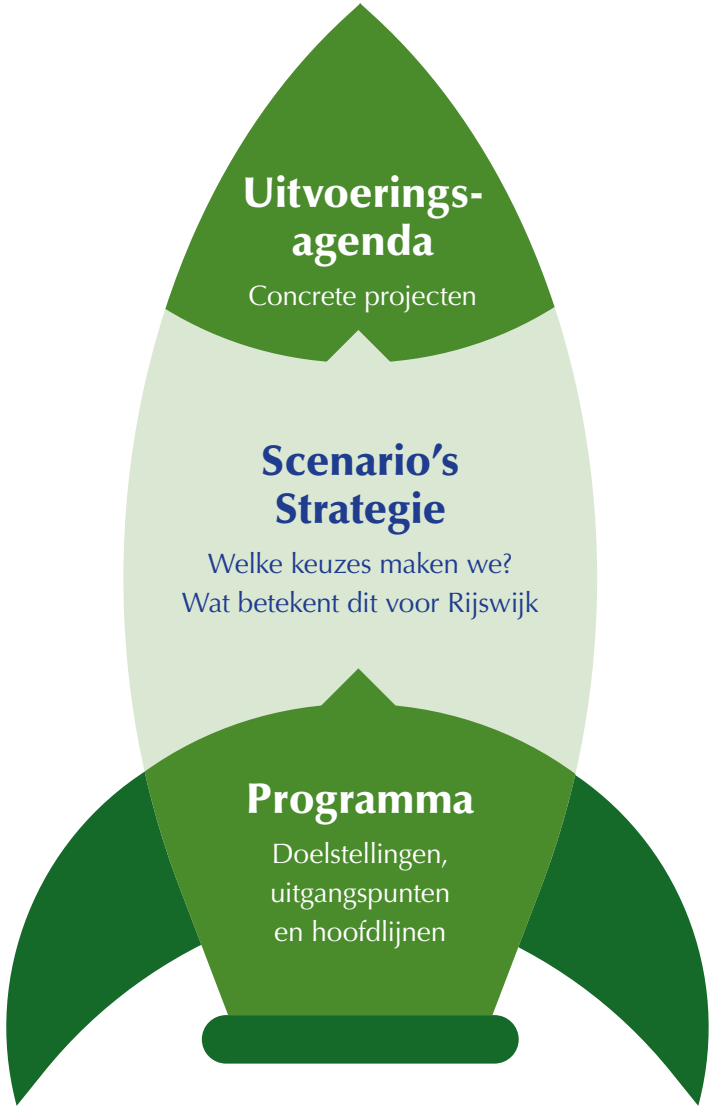
VERVOLG

Dit mobiliteitsprogramma vormt de basis van het toekomstige mobiliteitsbeleid. Hierin staan de doelstellingen, uitgangspunten en hoofdlijnen; het “waarom” werken we uit tot een strategie waarin we opnemen hoe we de doelstellingen gaan behalen. Zodra we dat weten, stellen we een uitvoeringsagenda op met concrete maatregelen en projecten. Bij het ontwikkelen van de strategie en het opstellen van het uitvoeringsagenda betrekken we inwoners, ondernemers en partners.

LEESWIJZER

Om tot goed beleid te komen, is de mobiliteitssituatie in Rijswijk geanalyseerd en zijn bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties bevraagd over de knelpunten en oplossingen die zij daarvoor zien. De resultaten hiervan worden beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 worden de ontwikkelingen beschreven die op de stad afkomen.

Met deze kennis voorhanden formuleren we in hoofdstuk 4 de doelstellingen, ambities en uitgangspunten voor de oplossingsrichtingen voor de opgave waar de stad voor staat.
In hoofdstuk 5 worden de externe kansen beschreven die een positieve werking hebben op het behalen van onze ambities.
Hoe de mogelijke toekomst er per vervoerswijze uit kan zien, staat in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 beschrijven we wat daarvoor moet gebeuren.
In hoofdstuk 8 wordt het effect van het mobiliteitsbeleid op andere beleidsvelden beschreven.
In hoofdstuk 9 wordt aangegeven wat er na het opstellen van dit programma nog moet gebeuren om tot uiteindelijke uitvoering van het beleid te komen.



Figuur 3: Stappen mobiliteitsbeleid

HOOFDSTUK 2 HOE STAAT RIJSWIJK ER NU VOOR?



HOOFDSTUK 2 HOE STAAT RIJSWIJK ER NU VOOR?

2.1 ANALYSE

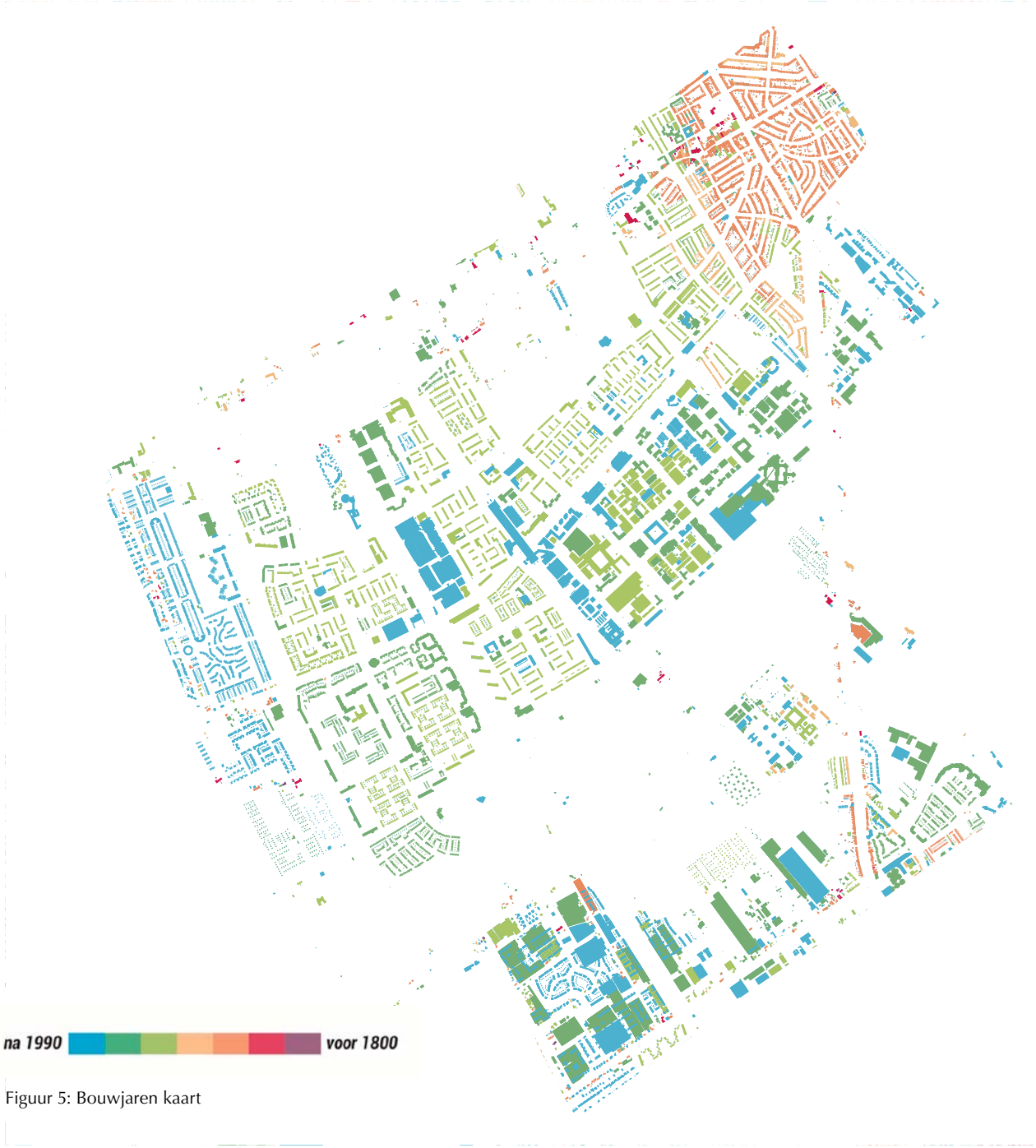
Voor het programma zijn een Analyseatlas gemaakt, een peiling gehouden onder alle Rijswijkers en zijn werksessies met bewoners en ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties georganiseerd. De Analyseatlas is in zijn geheel te bekijken op: Microsoft PowerPoint - Analyseatlas (openarchivaris.nl).
Hieronder wordt een samenvatting van de analyse, peiling en werksessies gegeven.

2.1.1 Historische ontwikkeling

Rijswijk is van oudsher een autostad. Het grootste deel van Rijswijk is na 1960 gebouwd en in die tijd werden wonen, werken en winkelen zoveel mogelijk gescheiden. Toen is bijvoorbeeld ook het winkelcentrum In de Bogaard (Bogaard Stadcentrum) gebouwd, waarmee Rijswijk een landelijke primeur had.



Figuur 4: Bouwen voor de auto



Figuur 5: Bouwjaren kaart

Bij het ontwerpen van nieuwe wijken kreeg de auto alle ruimte. Dat is te zien aan de plattegrond van Rijswijk: de Generaal Spoorlaan en de Sir Winston Churchilllaan worden doorkruist door de Schaapweg, de Prinses Beatrixlaan, de Burgemeester Elsenlaan en de Haagweg. Parallel aan deze wegen lopen straten die minder van belang zijn voor doorgaand verkeer en juist meer voor verkeer van en naar de woonwijken. In de wijken is van begin af aan veel ruimte gecreëerd voor parkeerplaatsen, zodat inwoners zoveel mogelijk voor hun huis konden parkeren.

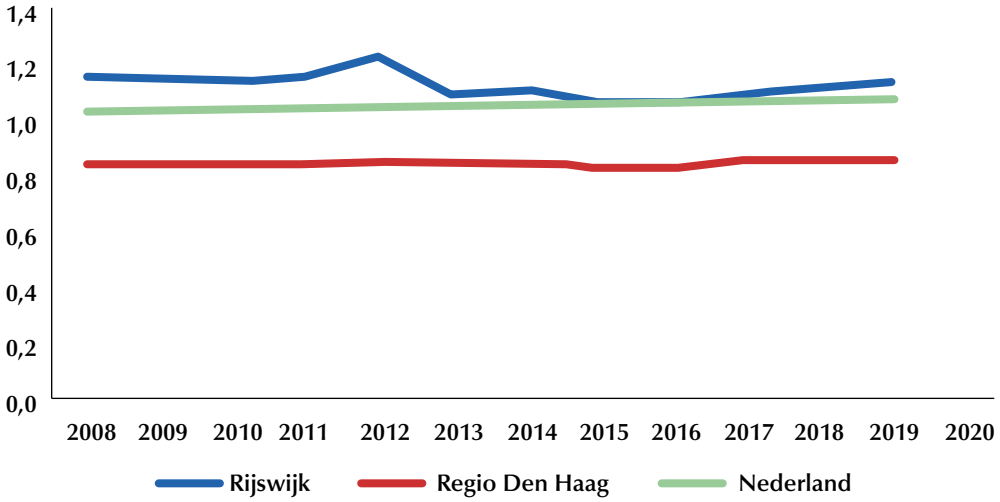
De voorzieningen liggen ver uit elkaar waardoor het logisch en gemakkelijk is om in de auto te stappen als je binnen Rijswijk ergens naartoe gaat. Bij het vormgeven van de stad is minder ruimte gegeven aan fietsen, lopen en openbaar vervoer.

2.1.2 Verkeerskundige analyse

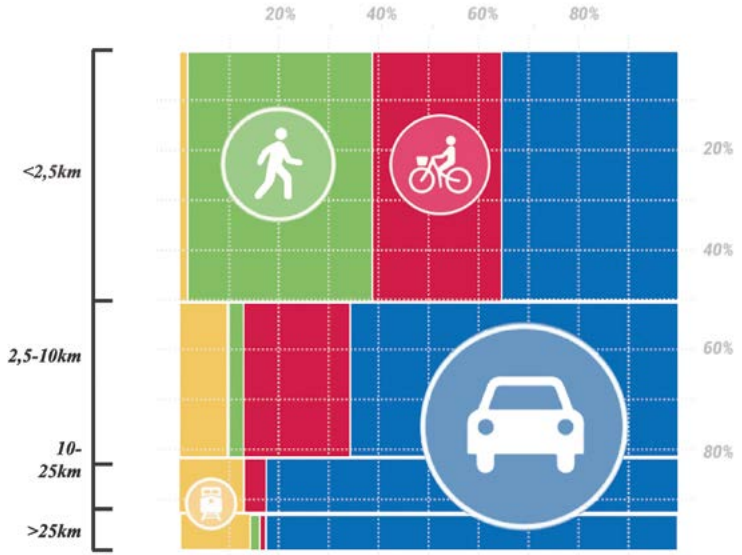
Vervoersmiddelen
Het autobezit in Rijswijk is hoog, hoger dan in veel andere steden. Inwoners gebruiken de auto in Rijswijk ook vaker voor korte ritten.

We zien een stijging van het openbaarvervoergebruik en zien dat ook meer mensen gebruik maken van een deelauto of -scooter. De waardering voor deze modaliteiten stijgt eveneens. Vergeleken met tien jaar geleden wordt er meer gefietst.

Verkeersslachtoffers
In Rijswijk gebeuren meer ongelukken dan in andere gemeenten. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag staan we op de derde plek van de lijst met meeste verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners.

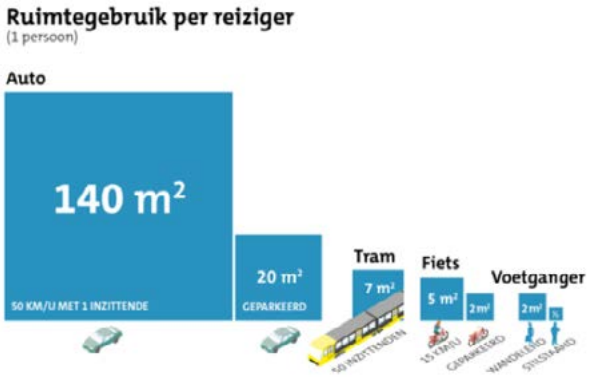


Figuur 6: Autobezit per huishouden Rijswijk, vergeleken met regio en Nederland



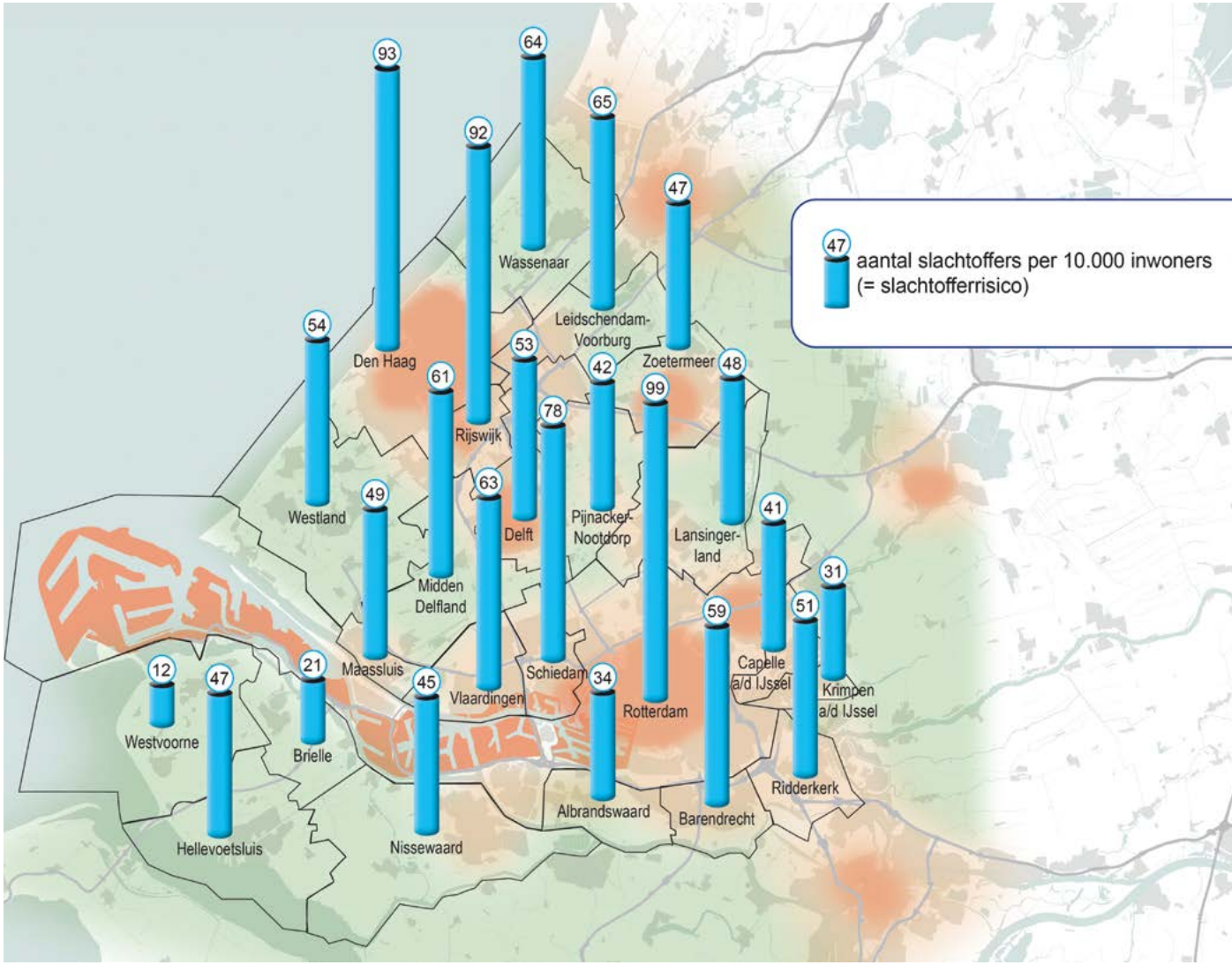
Figuur 7: Vervoerswijzeverdeling Rijswijk

Ruimtegebruik
Auto's nemen van alle vervoersmiddelen de meeste ruimte in.



Figuur 9: Ruimtegebruik vervoermiddel per reiziger

Geluidhinder en slechte luchtkwaliteit
Ook op het gebied van luchtkwaliteit voert Rijswijk de verkeerde lijstjes aan: in Rijswijk hebben we de op één na slechtste lucht-kwaliteit van Nederland. Bovendien rijden er op sommige plekken in de stad zoveel (vracht) auto's, dat de geluidsnorm overschreden wordt.



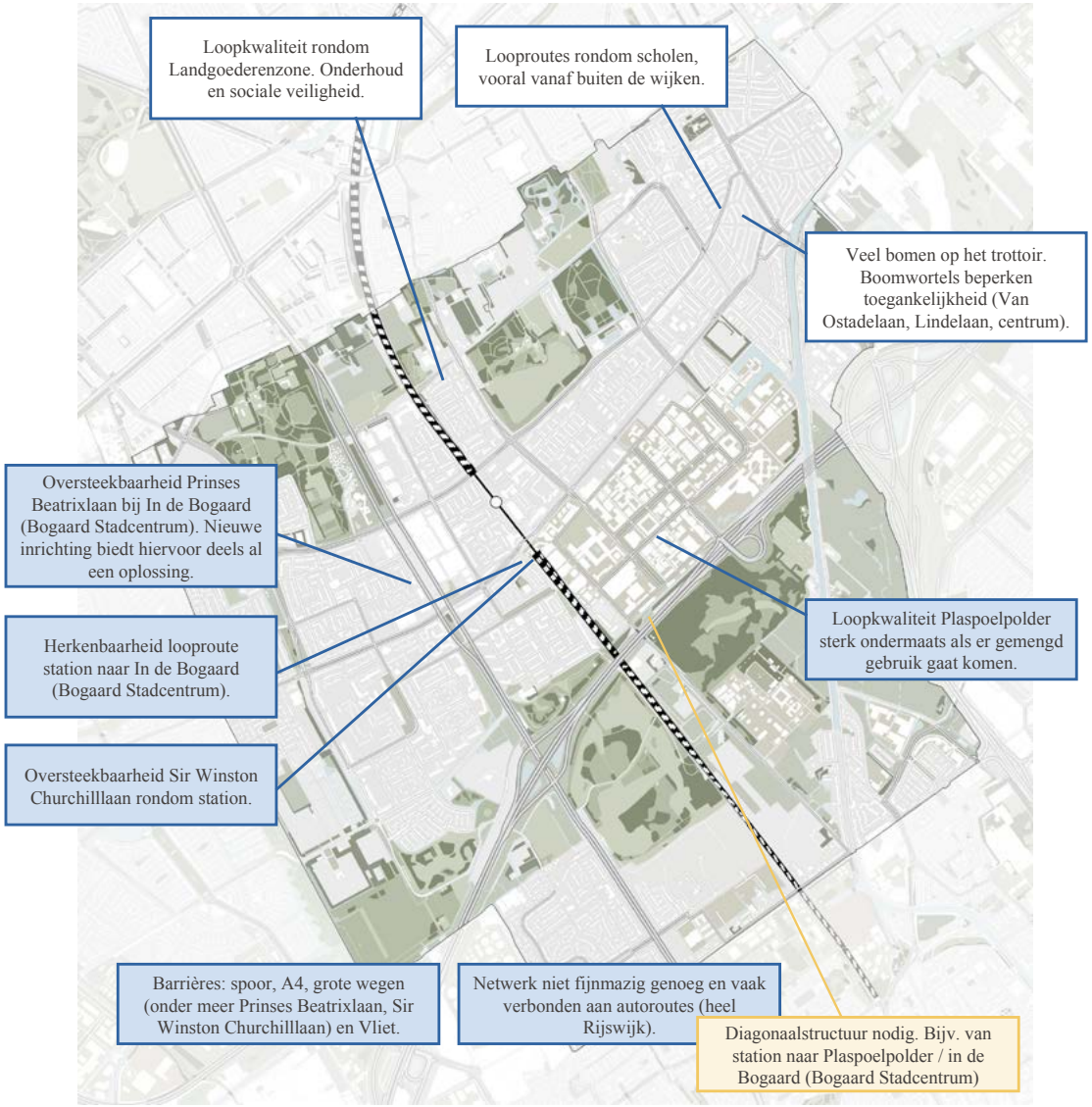
Figuur 8: Overzicht verkeersslachtoffers in de MRDH. Bron: MRDH

2.1.3 Knelpunten per vervoerswijze

Knelpunten Lopen

Wat valt op: barrières en herkenbaarheid van looproutes voeren de boventoon in de knelpunten. Vaak zijn looproutes gekoppeld aan grote autowegen.

- Loopkwaliteit rondom Landgoederenzone. Onderhoud en sociale veiligheid.
- Looproutes rondom scholen, vooral vanaf buiten de wijken.
- Veel bomen op het trottoir. Boomwortels beperken toegankelijkheid (Van Ostadelaan, Lindelaan, centrum).
- Oversteekbaarheid Prinses Beatrixlaan bij In de Bogaard (Bogaard Stadcentrum). Nieuwe inrichting biedt hiervoor deels al een oplossing.
- Herkenbaarheid looproute station naar In de Bogaard (Bogaard Stadcentrum).
- Oversteekbaarheid Sir Winston Churchilllaan rondom station.
- Barrières: spoor, A4, grote wegen (onder meer Prinses Beatrixlaan, Sir Winston Churchilllaan) en Vliet.
- Netwerk niet fijnmazig genoeg en vaak verbonden aan autoroutes (heel Rijswijk).
- Loopkwaliteit Plaspoelpolder sterk ondermaats als er gemengd gebruik gaat komen.



Figuur 10: Overzicht knelpunten Lopen

Knelpunten fiets

Wat valt op: fietsroutes zijn vaak nog gekoppeld aan grote autowegen. Loskoppelen biedt kansen voor beleving en doorstroming. Veel fietsroutes zijn deels goed, maar hebben onderbrekingen van mindere kwaliteit.

- Ontbreken van een expliciet nachtnet fiets in doorgaande routes (sociale veiligheid).
- Van Vredenburchweg: drukke route met klinkers.
- Te weinig fietsparkeerplaatsen centrum Oud Rijswijk / geen bewaakte stalling.
- Lastige oversteekbaarheid Haagweg.
- Zeer weinig ruimte voor fiets in Treubstraat.
- Goede fietsroute tussen Havenkwartier en station ontbreekt.
- Ontbrekende delen van fietsstroken in Plaspoelpolder (bijvoorbeeld bij EPO).
- Fietsbeleving Lange Kleiweg.
- Mogelijkheden voor voor- en na transport station niet in orde.
- Verbinding Plaspoelpolder – station kan ruimer.
- Het Haantje: onprettig fietsen (klinkers)
- Fietsroute naast spoor vanuit Den Haag doortrekken naar Rijswijk
- Metropolitane fietsroutes MRDH (naar Naaldwijk, Den Haag en Leiden)
- Fietsparkeren bewoners en bezoekers door elkaar. Voor wie is de ruimte?
- Prinses Beatrixlaan: onaantrekkelijk fietsen naast auto's en veel wachten bij verkeerslichten
- Koppeling door gridstructuur auto en fiets waardoor fiets nooit sneller kan zijn dan de auto.
- Fietsoversteek over Prinses Beatrixlaan ontbreekt bij grens met Delft.
- Ontbreken verbinding over Kerstanjewatering.

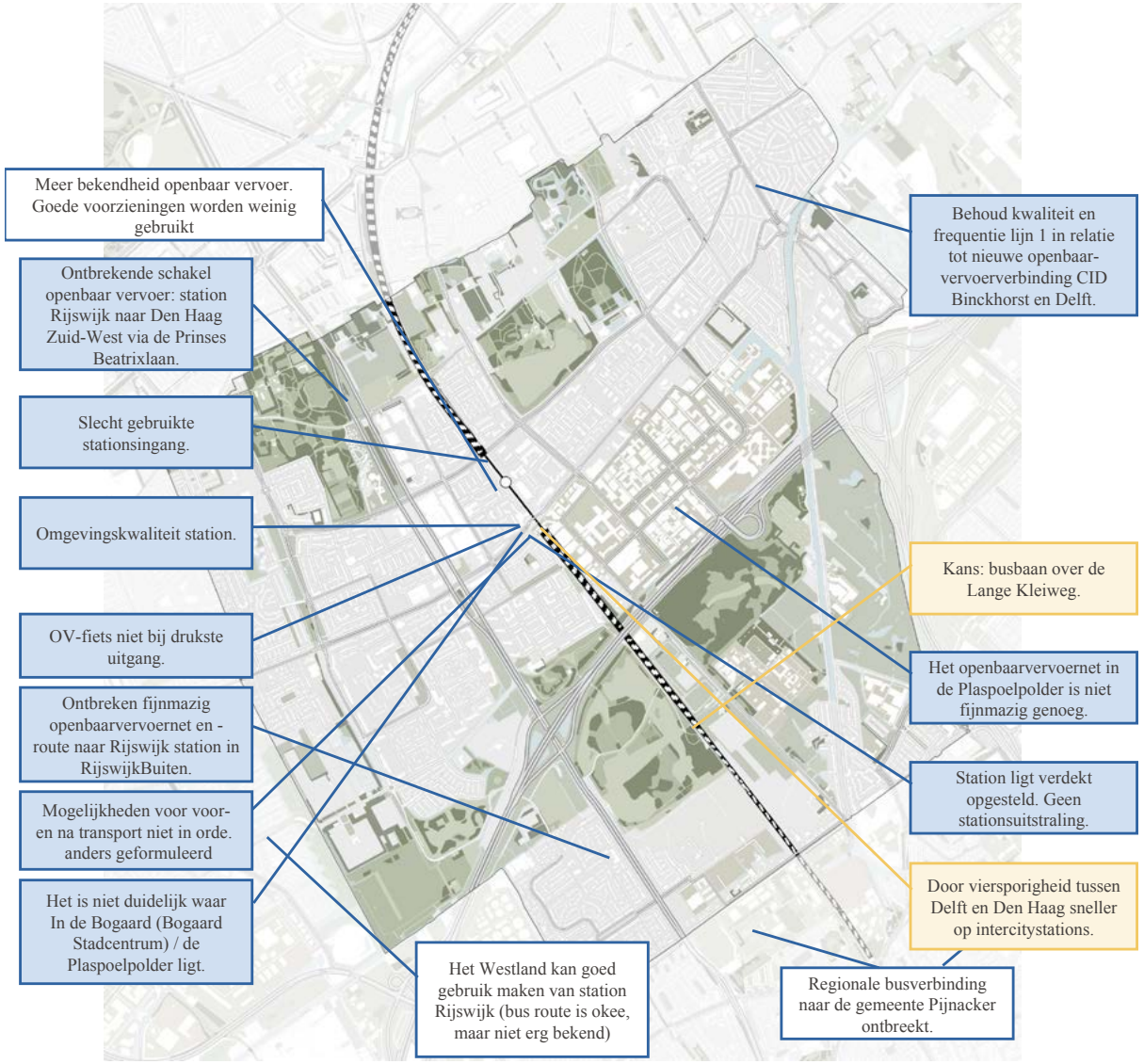


Figuur 11: Overzicht knelpunt Fietsen

Knelpunten openbaar vervoer

Wat valt op: het openbaar vervoer in Rijswijk is redelijk op orde. Er zijn wel knelpunten rondom nieuwbouwlocaties (Plaspoelpolder en RijswijkBuiten). De andere knelpunten liggen rond het station en gaan over beleving en natransport.

- Meer bekendheid openbaar vervoer. Goede voorzieningen worden weinig gebruikt.
- Ontbrekende schakel openbaar vervoer: station Rijswijk naar Den Haag Zuid-West via de Prinses Beatrixlaan.
- Slecht gebruikte stationsingang.
- Omgevingskwaliteit station.
- OV-fiets niet bij drukste uitgang.
- Ontbreken fijnmazig openbaarvervoernet en -route naar Rijswijk station in RijswijkBuiten.
- Mogelijkheden voor voor- en na transport niet in orde.
- Het is vanaf het station niet duidelijk waar In de Bogaard (Bogaard Stadscentrum)/de Plaspoelpolder ligt.
- Geen logische looproutes.
- Behoud kwaliteit en frequentie lijn 1 in relatie tot nieuwe openbaarvervoerverbinding CID Binckhorst en Delft.
- Kans: busbaan over de Lange Kleiweg.
- Het openbaarvervoernet in de Plaspoelpolder is niet fijnmazig genoeg.
- Station ligt verdekt opgesteld. Geen stationsuitstraling.
- Door viersporigheid tussen Delft en Den Haag sneller op intercitystations.
- Regionale busverbinding naar de gemeente Pijnacker ontbreekt.

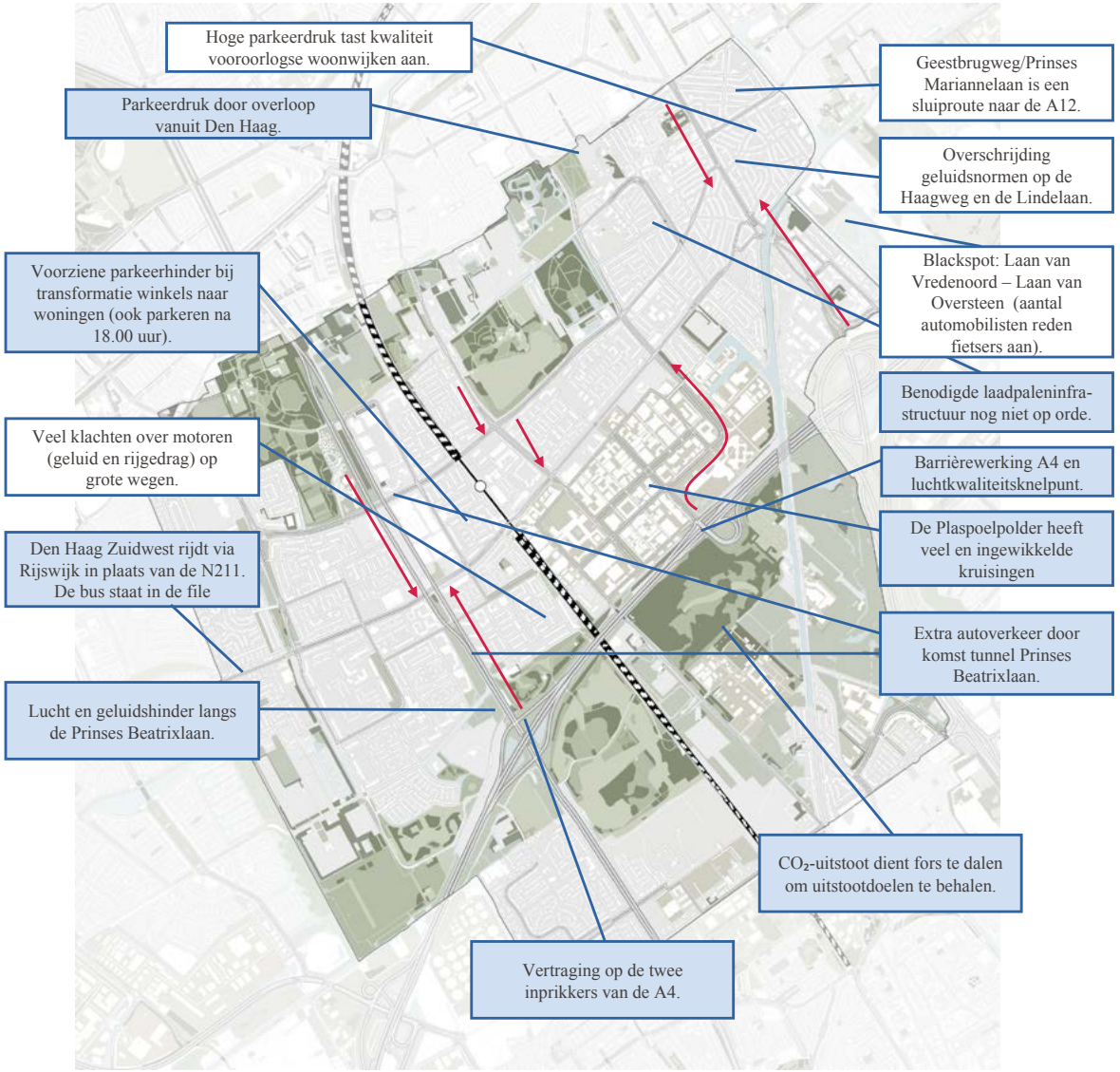


Figuur 12: Overzicht knelpunt Openbaar vervoer

Knelpunten Auto

Wat valt op: vertraging zit vooral op de wegen van en naar de A4. Hinder van autoverkeer vindt ook plaats bij deze wegen. Parkeerhinder in de gebieden bij Den Haag en in de vooroorlogse wijken. Veel knelpunten nemen toe met gebiedsontwikkeling.

- Hoge parkeerdruk tast kwaliteit vooroorlogse woonwijken aan.
- Parkeerdruk door overloop vanuit Den Haag.
- Voorziene parkeerhinder bij transformatie winkels naar woningen (ook parkeren na 18.00 uur).
- Veel klachten over motoren (geluid en rijgedrag) op grote wegen.
- Den Haag Zuidwest rijdt via Rijswijk in plaats van de N211. De bus staat in de file
- Lucht en geluidshinder langs de Prinses Beatrixlaan.
- Vertraging op de twee inprikkers van de A4.
- Geestbrugweg/Prinses Mariannelaan is een sluiproute naar de A12.
- Overschrijding geluidsnormen op de Haagweg en de Lindelaan.
- Blackspot: Laan van Vredenoord – Laan van Oversteen (aantal automobilisten reden fietsers aan).
- Benodigde laadpaleninfrastructuur nog niet op orde.
- Barrièrewerking A4 en luchtkwaliteitsknelpunt.
- De Plaspoelpolder heeft veel en ingewikkelde kruisingen.
- Extra autoverkeer door komst tunnel Prinses Beatrixlaan.
- CO_2-uitstoot dient fors te dalen om uitstootdoelen te behalen.



Figuur 13: Overzicht knelpunten Auto

2.1.4 Krachten, kansen en aandachtspunten

Krachten

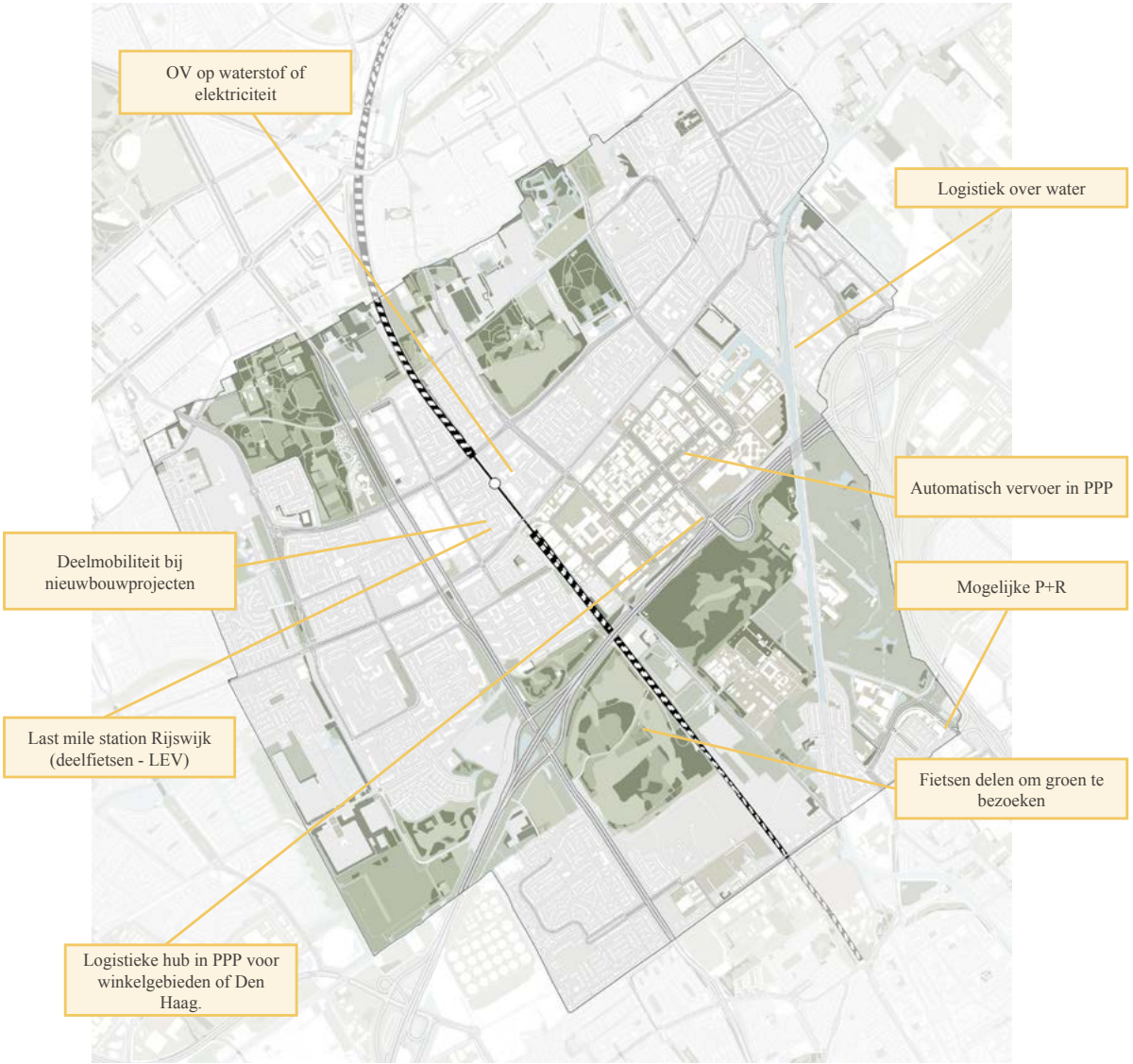
- Groen aantrekkelijk wonen.
- Midden in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- Relatief korte afstanden binnen Rijswijk (beloopbaar en befietsbaar).

Kansen

- Veel deelauto's, maar kansen overige deelmobiliteit nog onbenut.
- Gebiedsontwikkeling = kans voor nabijheid + stedelijkheid omhoog (transitie aanjagen).
- Viersporigheid en metrokwaliteit openbaar vervoer.

Aandachtspunten

- Functiescheiding; gemengd stedelijk gebied ontbreekt.
- Gebouwd in op auto georiënteerde tijd, veel barrières.
- Ruimtelijke kwaliteit werkgebied.
- Luchtkwaliteit (tweede slechtste van Nederland).
- Er wordt relatief weinig gefietst en veel autogereden (hoog autobezit).
- Toename CO_2-uitstoot per inwoner.
- Banen verdwijnen (maar wel meer inwoners).



Figuur 14: Overzicht Kansen

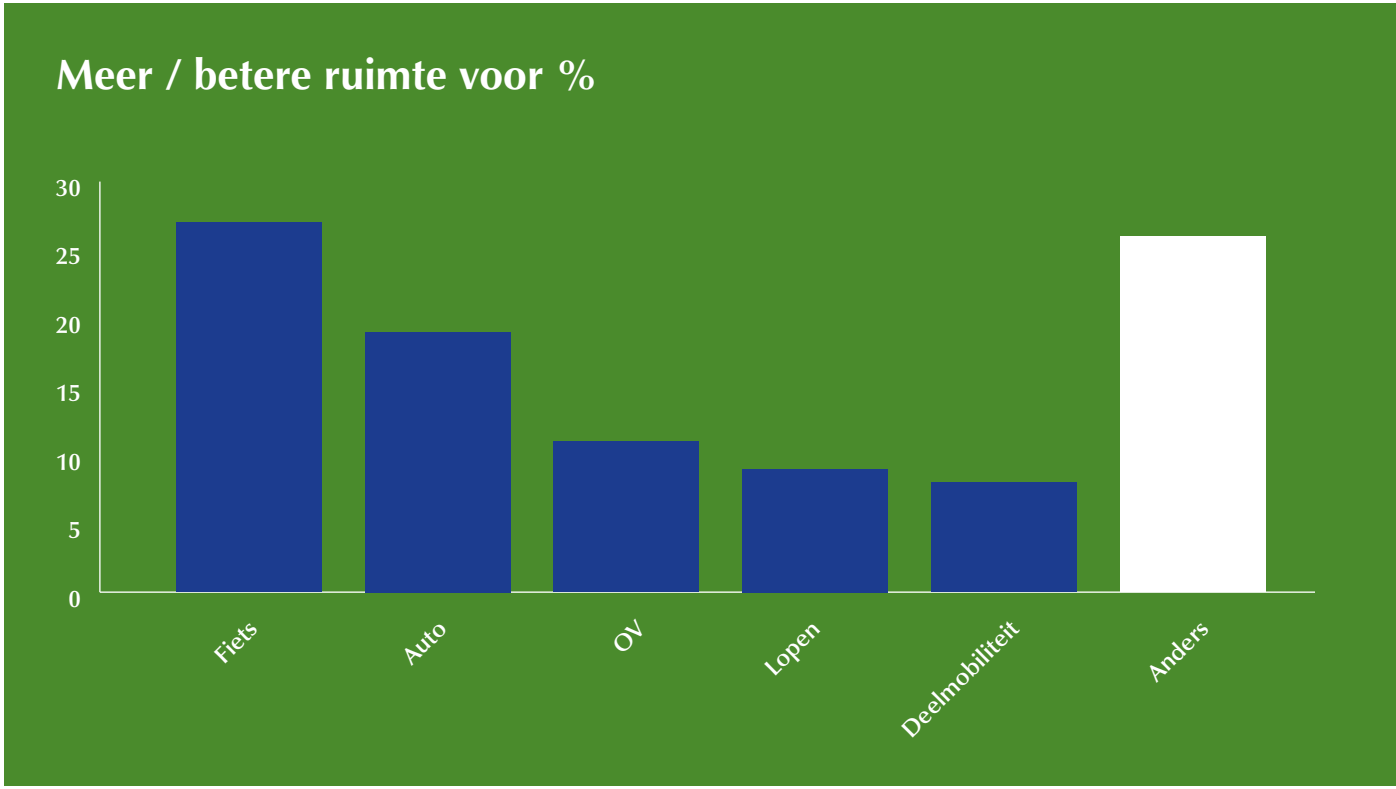
2.2 OPGEHAALD IN DE STAD

Tijdens de voorbereidingen voor het opstellen van dit programma is inwoners, ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties gevraagd naar hun mening over de verkeerssituatie in Rijswijk, via een peiling en werksessies. Wat vinden zij belangrijk als het gaat om mobiliteit in Rijswijk en wat ervaren zij als knelpunten? Hoe zou Rijswijk er wat hen betreft in 2040 uit moeten zien?
Over de problemen was consensus. Over de oplossingen zijn de meningen verdeeld en deze verschillen ook per wijk.

2.2.1 Peiling

Uit de peiling kwamen ten aanzien van mobiliteit de volgende knelpunten naar voren:

- Prinses Beatrixlaan;
- verkeer rondom A4;
- verkeerd afgestelde verkeerslichten;
- toegangswegen Den Haag/Rijswijk;
- Haagweg;
- hard rijdend verkeer;
- teveel (ruimte voor) auto's;
- Sir Winston Churchilllaan;
- problemen met fietspaden;
- verkeer ter hoogte van winkelcentrum In de Bogaard (Bogaard Stadscentrum).



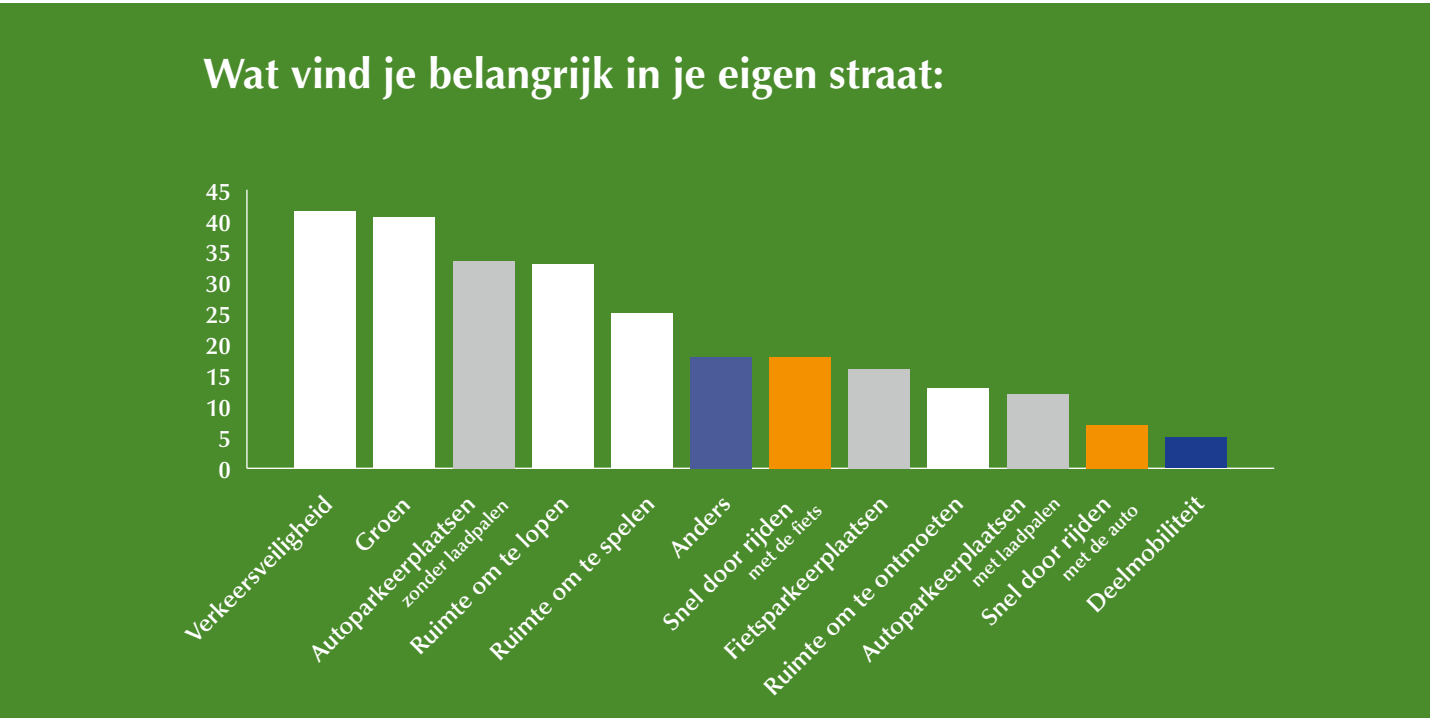
Figuur 15: Uitkomst peiling: verdeling van meningen op de vraag waar meer aandacht voor zou moeten zijn in Rijswijk. Onder het kopje Anders zijn verschillende zaken ingevuld, zoals: Prinses Beatrixlaan ondergronds, snelheid / veiligheid, betere doorstroming (fiets, auto) en minder ruimte voor de auto.

Ook werd gevraagd waar de gemeente het meest aandacht aan moet besteden. Het blijkt dat men vindt dat alle vervoerssoorten wel aandacht nodig hebben, maar het meeste de fiets en de auto. Zie figuur 15. Als belangrijke verbeterpunten werden genoemd: betere kwaliteit van de fietspaden en de stoepen, kortere wachttijd bij verkeerslichten voor fietsers en voetgangers, meer fietsparkeerplaatsen, meer / betere oversteekplaatsen voor voetgangers, meer directe busverbindingen met gebieden buiten Rijswijk en een betere overstap van bus en tram op trein.

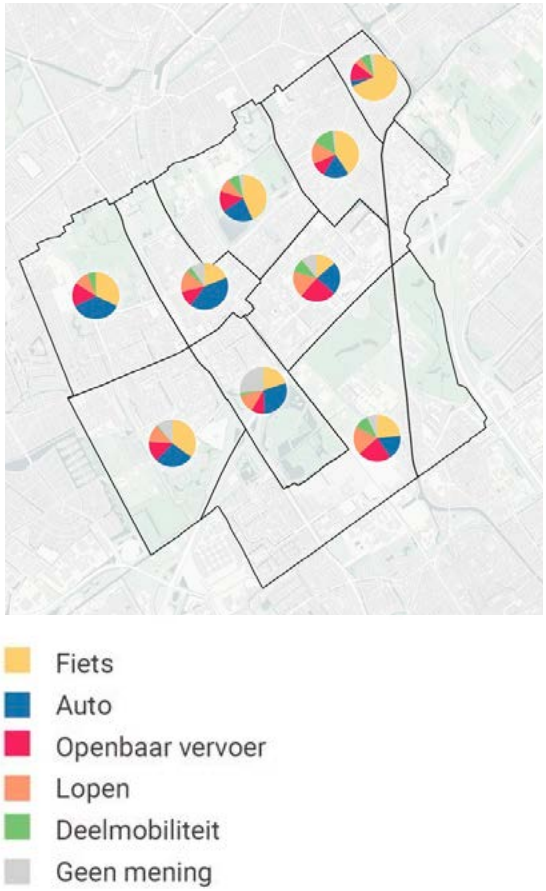
Ook is de mensen gevraagd wat zij belangrijk vinden in hun eigen straat. Hier blijken verkeersveiligheid en groen de twee belangrijkste punten te zijn, gevolgd door het parkeren van de auto, ruimte om te lopen en spelen. Zie figuur 16.

Uit de peiling blijken verschillen tussen wijken: in sommige wijken vinden mensen dat we meer aandacht moeten besteden aan lopen en fietsen, in andere aan de auto, of aan het openbaar vervoer. Zie figuur 17 en 18.

De peilingen maken duidelijk dat we niet kunnen werken met een uniforme benadering voor heel Rijswijk. We zullen per gebied samen met de bewoners uitwerken hoe de toekomst van de buurten en wijken eruitziet. Initiatieven van bewoners worden een belangrijke pijler in het behalen van de doelstellingen. De gemeente

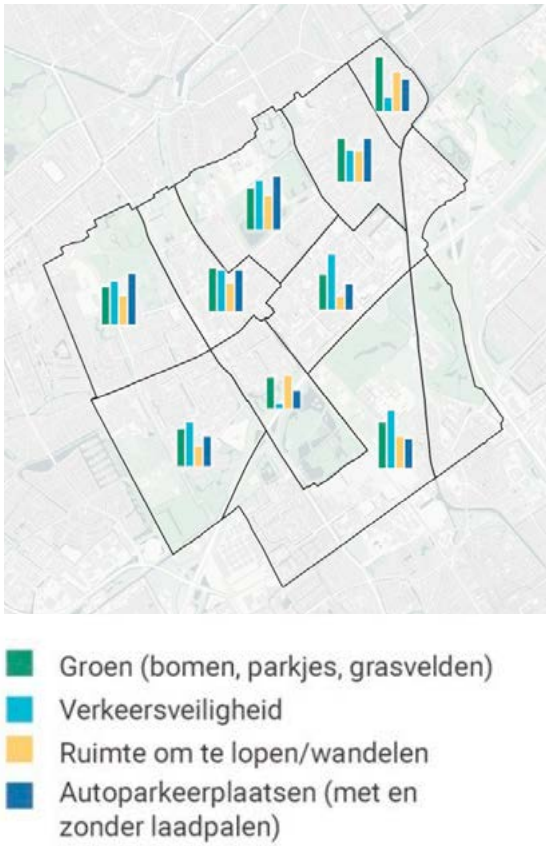


Figuur 16: Uitkomst peiling: verdeling van meningen op de vraag wat er belangrijk is in de eigen straat. Onder het kopje Anders zijn verschillende zaken ingevuld zoals: handhaving foutparkeren en snelheidsovertredingen.



Figuur 17: Verschillen tussen de wijken ten aanzien van gewenste aandacht voor vervoerssoorten in de stad

neemt de leiding in het faciliteren van deze processen.
Een beeldende samenvatting van de peiling is te vinden in de bijlage.



Figuur 18: Verschillen tussen de wijken ten aanzien van belangrijkste aandachtspunt in de eigen straat

2.2.2 Werksessies

Er zijn in november en december 2020 twee online sessies met bewoners en twee sessies met ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties gehouden.

Sessies met de bewoners:
Tijdens de sessies werd aan de hand van de peiling besproken welke thema's, knelpunten en oplossingsrichtingen van belang zijn voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente.
Hieronder staat de samenvatting van enkele van deze punten.
De bewoners herkennen het dilemma van enerzijds meer ruimte voor lopen en fietsen en anderzijds meer ruimte voor de auto. Want hoewel ze in het gesprek veel verbeterpunten noemen voor het openbaar vervoer, lopen en fietsen in Rijswijk, vinden sommige bewoners dat de prioriteit bij de auto moet liggen.

In de peiling werd het anders instellen van de verkeerslichten veelvuldig genoemd als manier om de drempel voor lopen en fietsen te verlagen. In de werksessie met bewoners zeggen ze dat hier inderdaad winst te behalen is. Vooral door verkeerslichten langer op groen te laten staan (nu staan de lichten zo kort op groen dat het licht vaak alweer op rood staat voordat ze de overkant van de weg bereiken), en door het mogelijk te maken om binnen één keer groen in één keer naar de overkant te komen (nu moeten voetgangers vaak halverwege wachten; dat kost tijd én voelt niet veilig). Soms zou het ook fijn zijn als verkeerslichten voor voetgangers en fietsers automatisch op groen springen. Nu vergeet men soms te drukken en sta je voor je het weet heel lang te wachten.

Eén bewoner die bij de werksessie aanwezig is, zegt dat er bij zijn huis geen ruimte is om de fiets veilig op straat te parkeren. Daarom hangt één fiets thuis aan de muur en staat er één in het halletje. Hij zou graag een abonnement afsluiten op een fietstrommel, maar om hem onduidelijke redenen lukt dat niet.

Een bewoner van Parkrijk die bij de werksessie aanwezig is, zegt bijna nooit meer met het openbaar vervoer te gaan, omdat ze daar zo slecht kan komen. Toen ze nog in Oud-Rijswijk woonde, gebruikte ze het openbaar vervoer wel regelmatig. Want dat was toen in de buurt. Een andere aanwezige bewoner zegt dat het natransport belangrijk is. Bijvoorbeeld van station naar werk of thuis. Als er geen of slechte verbindingen zijn, valt deze bewoner terug op de auto.

Nog lang niet alle deelnemers aan de werksessie maken gebruik van deelmobiliteit. Maar de mensen die het nog niet gebruiken, zien de potentie er wel van in. Vooral de deelscooters kunnen op bijval rekenen. Ideaal als voortransport naar de bus in RijswijkBuiten, of in de zomer lekker met z'n tweetjes op de scooter naar Kijkduin. Aandachtspunt is het parkeren van die deelscooters: dat moet niet voor overlast zorgen (maar dat doet het nu soms wel).

Eén van de bewoners, die in Cromvliet woont, zegt dat het parkeerprobleem in zijn buurt erg groot is: 's avonds kan je je auto niet meer kwijt. Daar moet iets aan gedaan worden. Het liefst ziet hij dat mensen minder auto's hebben. Hij kan zich ook wel wat voorstellen bij parkeren op afstand, vooral voor tweede auto's. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van de P+R in Hoornwijk.
Eén bewoner, die in Parkrijk woont, is erg tevreden over het parkeren in haar buurt. Ze woont aan een autovrij plein / hofje, en waardeert het zeer dat bewoners mee konden denken over de aanplanting. Deze bewoner ziet wel dat in RijswijkBuiten geldt dat hoe verder men is met bouwen, hoe verder men het aantal parkeerplekken inperkt. Ze vraagt zich af of dat goed gaat, in de toekomst. Wat als allebei de ouders een auto hebben? Of als volwassen inwonende kinderen ook een eigen auto krijgen?

Sessies met het maatschappelijk middenveld:
De aanwezigen gingen met elkaar gesprek over de mobiliteitsprofielen in deelgebieden in Rijswijk: in welke gebieden is vooral de bereikbaarheid per auto belangrijk, waar zouden lopen en fietsen centraal moeten staan en waar is de OV-bereikbaarheid van belang? Ook ging het over een aantal deelopgaven en oplossingsrichtingen om invulling te geven aan die opgaven.

Alle aanwezigen zien het belang van verduurzamen en minder autogebruik. Een aantal deelnemers doet de oproep daarin niet te ver op de troepen vooruit te lopen. Andere deelnemers vinden juist dat we op duurzame mobiliteit en langzaam verkeer nog lang niet hard genoeg lopen.

Men herkent dat RijswijkBuiten slecht ontsloten is met het openbaar vervoer, maar vraagt zich af of het wenselijk is hier extra openbaar vervoer aan te leggen. Men ziet meer in het principe 'dikke lijnen versterken, dunne lijnen afzwakken en goede alternatieven regelen'. Voor RijswijkBuiten betekent dat: het voor- en natransport van en naar bestaande OV-knooppunten verbeteren en deelmobiliteit aanbieden.

Als autogebieden worden genoemd Plaspoelpolder, Hoornwijck, Broekpolder en Vervoerderscentrum (bij Vrijenban). In de Bogaard (Bogaard Stadcentrum) wordt benoemd als gebied waar men met de auto moet kunnen komen, maar niet om doorheen te rijden.

Als oplossingen voor deelopgaven werden, onder andere, genoemd: instellen van 'slimme' verkeerslichten, veiligheidsmaatregelen rond scholen, betere fietsenstallingen bij haltes, het oprichten van hubs voor deelmobiliteit, stationsomgeving verbeteren, verbetering voor bouwafval- en service logistiek.

2.3 CONCLUSIE

Uit de analyse, de peiling en de werksessies konden duidelijk drie doelstellingen voor het op te stellen mobiliteitsbeleid worden gehaald:
- Verkeersveilig.
- Leefbaar.
- Bereikbaar.

Uit de Analyseatlas, de opbrengst van de peiling en de werksessies ontstaat een mogelijk toekomstbeeld dat is uitgewerkt in hoofdstuk 6.

HOOFDSTUK 3 ONTWIKKELINGEN



HOOFDSTUK 3 ONTWIKKELINGEN

Rijswijk ligt in het hart van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en dat zorgt voor veel verkeersdrukte. Een gemeente die letterlijk een kruispunt is. krijgt veel regionaal verkeer te verwerken met als gevolg dat het in Rijswijk met grote regelmaat vastloopt. Meer dan de helft van de reizigers in Rijswijk komt van of gaat naar een andere gemeente. Uit de peiling blijkt dat Rijswijkers zich daar zorgen over maken of er zich aan ergeren.
De belangrijkste uitvalswegen van Rijswijk zijn de drie zogenaamde inprikkers die de A4 verbinden met de gemeente Den Haag. Rijswijk is de toegangsweg tot Den Haag. Al dat Haagse verkeer over de Haagweg, Burgemeester Elsenlaan en Prinses Beatrixlaan zorgt voor opstoppingen.
In het mobiliteitsprogramma, mobiliteitsstrategie en uitvoeringsagenda maken we gebruik van de krachten en kansen van Rijswijk. Zoals de centrale ligging in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de relatief korte afstanden binnen Rijswijk en de prettige, groene woonwijken.
En van kansen zoals de vele deelauto's, huidige en toekomstige gebiedsontwikkelingen en de schaalsprong van het openbaar vervoer, zoals de viersporigheid en de metrokwaliteit.

Tegelijkertijd moeten het programma, de strategie en de uitvoeringsagenda rekening houden met uitdagingen zoals de grote functiescheiding in Rijswijk (wonen, werken en voorzieningen zijn op de meeste plekken van elkaar gescheiden), de barrières van autowegen zoals de Prinses Beatrixlaan, vaarweg de Vliet, het spoor en de A4, de toenemende CO_2-uitstoot en het wegtrekken van banen naar elders.

Door de verlenging en de toekomstige verbreding van de A4 en de snelle bevolkingsgroei in de regio Haaglanden slibt Rijswijk verder dicht. Dit geldt in het bijzonder voor de belangrijke regionale verkeersader de Prinses Beatrixlaan, die Rijswijk zelf, maar ook het doorgaande verkeer uit de regio bedient. 37 procent van het verkeer heeft Den Haag als bestemming en 21 procent komt uit de richting van Wateringen. Door de grote woningbouwopgave en bijbehorende regionale uitbreidingsplannen stijgt de vervoersvraag, waardoor de druk op de Prinses Beatrixlaan nog groter wordt.
De gevolgen voor onze Rijswijkse infrastructuur en de zwaarbelaste inprikkers Prinses Beatrixlaan, Haagweg en Burgemeester Elsenlaan zijn: toenemende reistijd, milieuhinder, verkeersonveiligheid en slechte oversteekbaarheid. De doorstroming en de leefbaarheid komen hierdoor in het geding en daarmee ook de bijdrage van Rijswijk aan de regionale verstedelijkingsopgave.

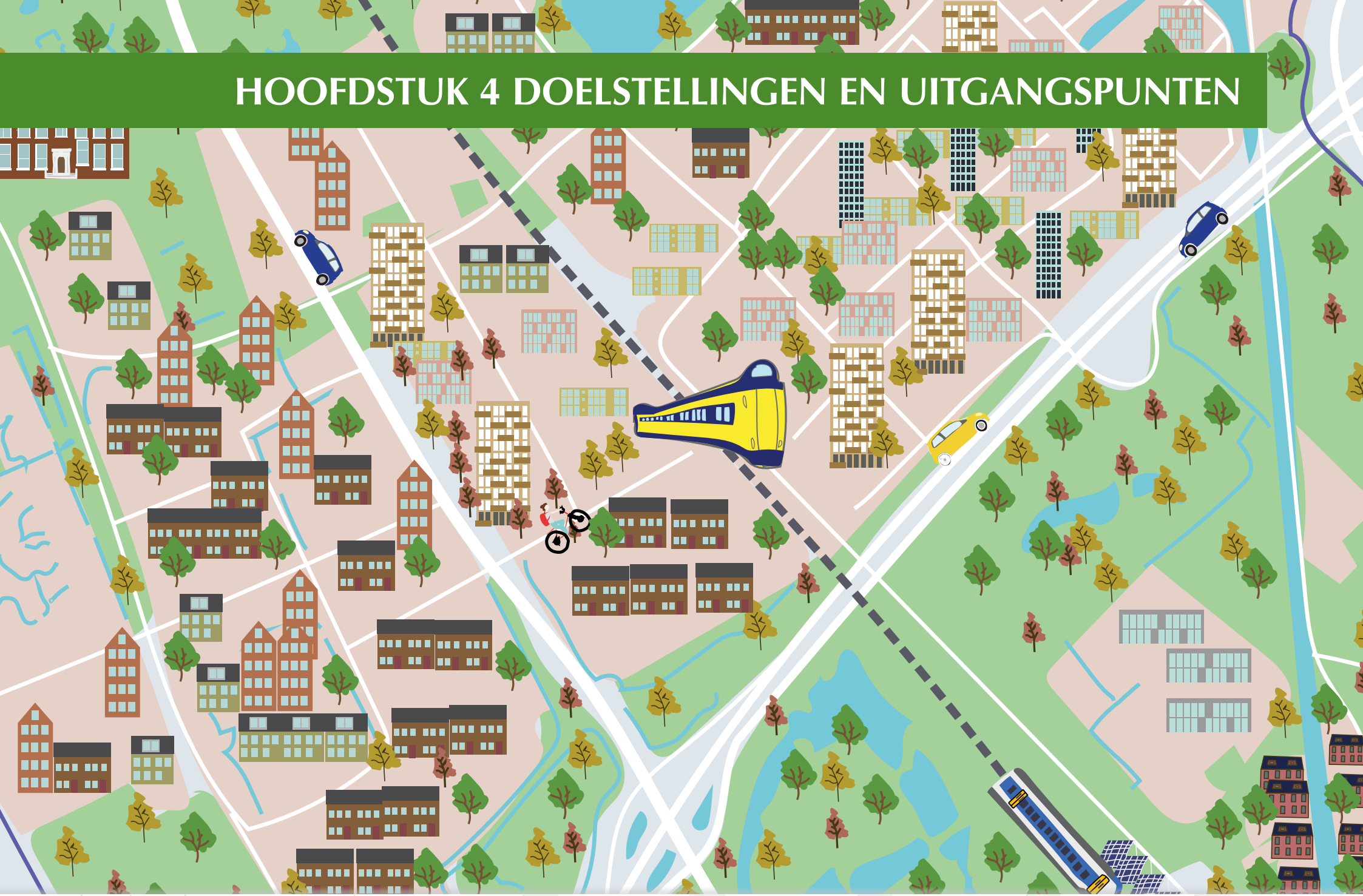
OMHEEN EN ONDERDOOR

De opening van de Rotterdamsebaan zou de broodnodige verlichting moeten bieden voor de Haagweg en omgeving. Dat gaat niet vanzelf. Toekomstig beleid moet erop gericht zijn om het verkeer naar de Hofstad om Rijswijk heen te leiden. Dat er op wegvakniveau soms overcapaciteit is, betekent niet dat er in Rijswijk geen files zijn. Drukke kruisingen zijn de oorzaak van vertragingen.
Ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan is voor Rijswijk de oplossing voor verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de regio Haaglanden.
Het is geen oplossing die Rijswijk alleen kan betalen. De regio moet een visie op het 'regionale' karakter van de Prinses Beatrixlaan bepalen. Wanneer doorstroming gewenst is, moet de regio Rijswijk ondersteunen bij de aanleg van de tunnel en ook de portemonnee trekken. Als dat niet gebeurt, is Rijswijk genoodzaakt de Prinses Beatrixlaan als een lokale weg in te richten en worden maatregelen genomen die het lokale verkeer vanuit de wijken bevorderen. De toegang naar Den Haag wordt dan om Rijswijk heen aangelegd, via de N211, Rotterdamse- en Utrechtsebaan.

VERGRIJZING

Door het toenemend aantal ouderen die bovendien langer zelfstandig wonen, moeten we iets veranderen om hen ook in de toekomst mobiel te houden. Op hogere leeftijd neemt de actieradius af en wordt een goede inrichting van openbare ruimte in de Rijswijkse buurten en wijken voor hen belangrijker. Daarom moeten looproutes naar plaatsen als winkelcentra, gezondheidscentra en openbaar vervoer een hoge kwaliteit hebben.

HOOFDSTUK 4 DOELSTELLINGEN EN UITGANGSPUNTEN



4.1 DOELSTELLINGEN

Mobiliteit is een middel om bij te dragen aan stedelijke doelen.

Stedelijk doel

Een stad waar iedereen goed en gezond kan wonen, werken en recreëren.

Mobiliteitsdoel

Voor mobiliteit vertalen we dit naar drie doelen op hoofdlijnen:

- Bereikbaarheid. Bewoners en bezoekers kunnen zich op een aangename, betrouwbare en snelle manier verplaatsen van, naar en binnen Rijswijk. En ook goederen kunnen snel en betrouwbaar vervoerd worden.

- Leefbaarheid. Bewoners en bezoekers ondervinden zo min mogelijk hinder van het verkeer. Dat betekent dat er zo min mogelijk lucht- en geluidsoverlast is. Maar ook dat er voldoende ruimte is voor dingen die het fijn maken om in de openbare ruimte te verblijven: voor groen, voor speelplekken, voor ontmoeting. Daarnaast gaat leefbaarheid ook over duurzaamheid: het beperken van de uitstoot van CO_2 door mobiliteit.

- Veiligheid. Het aantal verkeersongevallen met slachtoffers daalt fors en structureel. Mensen voelen zich veilig in het verkeer.

Middel en ambities

De mobiliteitstransitie is het middel om de doelen te halen, waarbij de volgende ambities gelden:

- Veilig: nul verkeersslachtoffers per jaar
- Efficiënt: in gebruik van ruimte, vervoersvormen en tijd.
- Kort: verminderde mobiliteitsbehoefte door functiemenging en verdichting.
- Schoon: voldoen aan milieu- en klimaatambities.
- Inclusief: betaalbaar en iedereen naar de gewenste bestemming.
- Gezond: het mogelijk maken van actieve vervoersvormen.

In figuur 19 worden de relaties tussen de doelen, middel en ambities, uitgangspunten en uitwerking weergegeven.

Figuur 19: de relaties tussen de doelen, middel en ambities, uitgangspunten en uitwerking

Stedelijk doel
Een stad waarin ruimte is om te ontwikkelen, te wonen in een lommerrijke omgeving of in een stedelijk gebied met groen altijd in de nabijheid mogelijk is en ruimte om te ondernemen.

Mobiliteitsdoel
Een bereikbaar, leefbaar en veilig Rijswijk

Middel en ambities
Mobiliteitstransitie: veilige, efficiënte, korte, schone, inclusieve en gezonde verplaatsingen.

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

Keuzes per vervoermiddel
- Lopen
- Fietsen
- Openbaar vervoer
- Deelmobiliteit
- Auto

Gebiedsgerichte aanpak
- Vooroorlogse woonwijken
- Na-oorlogse woonwijken
- Rijswijk Buiten
- Hoogstedelijke transformatiegebieden
- Schoolomgevingen
- Winkelcentra
- Stationsgebied

4.2 UITGANGSPUNTEN

De doelstelling is dat we Rijswijk bereikbaar, leefbaar en veilig houden. Hiervoor hebben we uitgangspunten opgesteld, die als leidraad dienen bij de verdere gebiedsgerichte uitwerkingen. De nadere invulling volgt in uitwerkingsplannen en dat doen we wederom samen met de stad.

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

Wij werken samen, in Rijswijk en met de partners in de regio, omdat samenwerking de effectiviteit van de maatregelen versterkt. Uiteindelijk willen we hetzelfde: een veilige en leefbare woonomgeving waarin Rijswijk en de regio Haaglanden goed bereikbaar zijn.

1 Uitgangspunt 1: we stellen de mens centraal

Mensen willen zich kunnen verplaatsen om vrienden en familie te bezoeken, te gaan werken, sporten, winkelen, uit te gaan of wat voor andere denkbare redenen dan ook. Dat willen ze veilig en gemakkelijk kunnen doen. De kwaliteit van de leefomgeving is bepalend voor het welbevinden van de mensen. Dat staat centraal. Meer mensen in de stad zorgen voor meer verkeer. We maken het aantrekkelijker om te gaan lopen, fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken. Mobiliteit is een middel en geen doel op zich.



2 Uitgangspunt 2: we maken de stad samen met de inwoners en de ondernemers

We betrekken bij iedere stap de mensen die te maken hebben met het beleid, namelijk de



inwoners en ondernemers. Bij het voortraject van dit programma hebben ze hun mening kunnen geven en ook bij het bepalen van de strategie en de concrete uitwerking ervan gaan we de stad in om meningen en suggesties op te halen. Initiatieven van bewoners zijn een belangrijke pijler in het behalen van de doelstellingen.

3 Uitgangspunt 3: we kiezen een gebiedsgerichte aanpak

Het derde uitgangspunt is dat we kiezen voor een gebiedsgerichte aanpak. De ene wijk is de andere niet. Waar de ene wijk ruim is opgezet, heeft de andere wijk smalle straten en stoepen. Weer een andere wijk heeft kantoren die omgebouwd worden naar woningen. Ieder type wijk heeft een eigen pakket aan maatregelen nodig. Het is niet mogelijk of nodig om overal in de stad dezelfde maatregelen te nemen en

dus kiezen we voor maatwerk: de plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak. In bestaande wijken onderzoeken we samen met bewoners welke mogelijkheden er zijn om te voorzien in de vraag naar behoefte aan vervoer. Daarbij maken we de omgeving mooier en beter.

4 Uitgangspunt 4: we gebruiken gebiedsontwikkeling als vliegwiel

We gaan de volle potentie van gebiedsontwikkelingen voor de mobiliteitstransitie benutten. 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. Voor iedere gebiedsontwikkeling, zoals bijvoorbeeld RijswijkBuiten, wordt zijn eigen mobiliteitsvisie gemaakt om dit te waarborgen. Verhuizingen zijn een ideaal moment om het reisgedrag te beïnvloeden. Daarom zetten we bij nieuwe woningen van meet af aan in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Parkeren wordt in nieuwe woongebieden geclusterd: op eigen terrein of aan de rand van de buurt of wijk.



5 Uitgangspunt 5: we verdelen de mobiliteitsbehoefte over de verschillende vervoerssoorten

Om de straten en wegen bereikbaar te houden, maken we het voor inwoners en ondernemers aantrekkelijk om voor verschillende vormen van vervoer te kiezen. We vergroten de keuzemogelijkheid voor vervoer door alternatieven



te bieden met, onder andere, openbaar vervoer en deelmobiliteit en stimuleren het gebruik, onder andere, door nudging (verleiden met acties). De ene keer kunnen inwoners dan de fiets pakken of in de bus stappen en een andere keer kiezen ze voor een (deel)auto. We hanteren bij de inrichting van de wijk het STOMP-ordeningsprincipe. Nadere uitleg hierover staat in paragraaf 4.3



6 Uitgangspunt 6: we maken gebruik van innovaties en experimenten

Het zesde uitgangspunt is gebruik maken van innovaties en experimenten. De wetenschap staat niet stil, er gebeurt van alles op het gebied van elektrisch vervoer, deelmobiliteit, data en slimme verkeerslichten. Daar willen we zoveel mogelijk van profiteren om alle vervoersmogelijkheden zo efficiënt mogelijk te maken. Hoe de toekomst er precies uitziet, weten we niet. Dat betekent dat we moeten uitproberen en zien hoe het werkt. Het analyseren van de gegevens van verkeersbewegingen helpt om technieken doelmatig in te zetten. Met inwoners en ondernemers moeten we uitvinden of bepaalde vernieuwingen en maatregelen in de praktijk werken. Door te doen leren we en krijgen we nieuwe inzichten die we gebruiken om een efficiëntere doorstroming te bevorderen.



7 Uitgangspunt 7: we doen het samen met de regio

In Rijswijk is veel doorgaand verkeer: meer dan de helft van de reizigers komt van of gaat naar een andere gemeente. Uit de peiling blijkt dat Rijswijkers zich daar zorgen over maken of er zich aan ergeren. Mobiliteit houdt natuurlijk niet op bij de gemeentegrens. Het is daarom belangrijk om met regiogemeenten onze doelen en ambities af te stemmen. Samen zoeken naar mogelijkheden, zodat het niet meer vanzelfsprekend is dat doorgaand verkeer door Rijswijk rijdt. Plannen en doelen stemmen we af met de aanbieders van openbaar vervoer en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag om tot een netwerk van openbaar vervoer te komen dat aansluit op de behoeften van inwoners, ondernemers en bezoekers van Rijswijk.



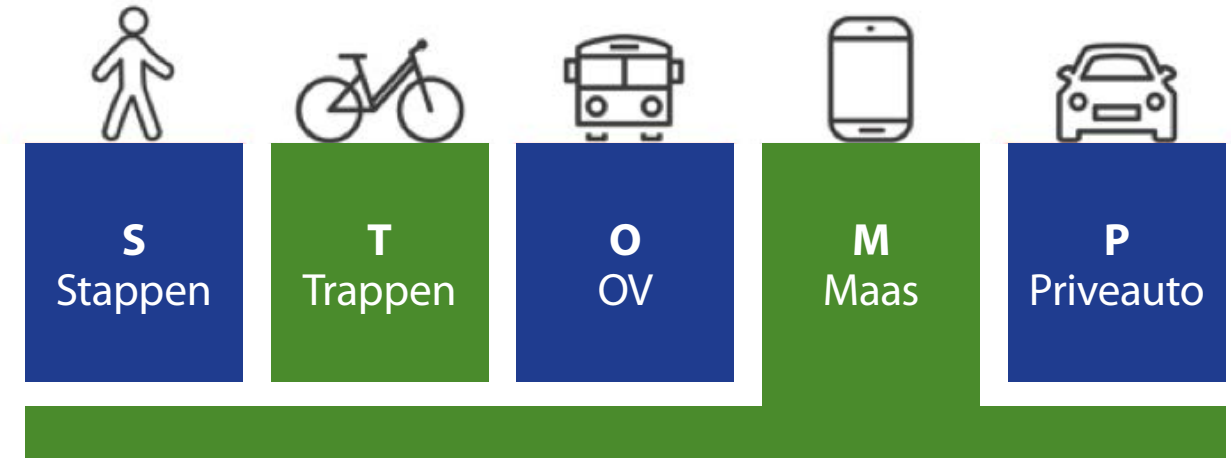
Figuur 20: De zeven uitgangspunten.

4.3 STOMP

We gebruiken 'STOMP' als ordeningsprincipe om de mobiliteitstransitie in praktijk te brengen. STOMP staat voor hoe we verplaatsingen in een gebied onderscheiden: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS, ook wel: deelmobiliteit) en Particuliere auto.

Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit bij het inrichten van de openbare ruimte, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Door functiemenging van wonen, werken en voorzieningen, en compactheid toe te passen, ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en openbaar vervoer uitkomst als schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. Idealiter wordt de privéauto vooral gebruikt voor verplaatsingen waarvoor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit geen optie zijn. Dat wil niet zeggen dat er geen plek is voor auto's: in sommige gebieden zal er voor de auto meer plek zijn dan voor bijvoorbeeld lopen en fietsen. Wat STOMP precies betekent voor een gebied, is sterk afhankelijk van het soort gebied.

Het STOMP-principe geldt op alle schaalniveaus in de gemeente. STOMP is een systeem van communicerende vaten. Als in een gebied de wens bestaat het privéautogebruik te verlagen, dan zullen de andere delen van STOMP (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) moeten verbeteren.
STOMP leidt tot veilige, efficiënte, korte, schone, inclusieve en gezonde verplaatsingen.



Figuur 21: Prioritering vervoerswijzen: STOMP

HOOFDSTUK 5 KANSEN



HOOFDSTUK 5 KANSEN

IS DE RIJSWIJKSE MOBILITEITSOPGAVE MET ONZE BEVOLKINGSGROEI OPLOSBAAR?

Een optimale bereikbaarheid van de stad en tegelijkertijd de leefomgeving aantrekkelijker maken. Kan dat eigenlijk wel? Ja, doordat we mobiliteit efficiënter maken, zowel als het gaat om de ruimte die zij inneemt als om de gevolgen voor het milieu.

Bij het zoeken naar een nieuw evenwicht maken we wandelen, fietsen en openbaar vervoer in snelheid, gemak en veiligheid aantrekkelijk.

We maken optimaal gebruik van de kansen die er zijn:

- Rijswijkse gebiedsontwikkelingen;
- Nieuwe vervoermiddelen;
- Nieuw beleid;
- Aanleg hoogwaardig openbaar vervoer door het Rijk;
- Motie 30 km binnen de bebouwde kom het nieuwe normaal;
- Beschikbaarheid data.

Gebiedsontwikkeling

Gebiedsontwikkelingen bieden kansen. In Rijswijk komen er tot 2040 zo'n 8.000 tot 10.000 woningen bij. In deze groei ligt niet alleen een opgave, maar ook een kans. Want een verhuizing is voor veel mensen hét moment om hun reisgedrag te veranderen. Als we ervoor zorgen dat de nieuwe bewoners van deze woningen zich op een manier verplaatsen die minimale druk oplevert voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, is de druk die deze mensen leveren aan het mobiliteitsnetwerk gemiddeld veel lager dan die van andere Rijswijkers. Als de bewoners van deze nieuwe woningen meer gebruik maken van bijvoorbeeld deelmobiliteit en openbaar vervoer, ligt er bovendien een grotere basis voor investeringen in zulke voorzieningen. Daardoor neemt de kwaliteit van deze voorzieningen toe en wordt het ook voor de andere bewoners van Rijswijk aantrekkelijk om gebruik te maken van bijvoorbeeld deelmobiliteit en openbaar vervoer.

We willen de volle potentie van gebiedsontwikkelingen voor de mobiliteitstransitie benutten. 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.

Nieuwe vervoermiddelen in opkomst

Vroeger was de keuze vrij overzichtelijk: lopen, fiets of de brommer, auto of openbaar vervoer. Inmiddels zijn er veel meer mogelijkheden. Steeds meer mensen hebben een (e)-bakfiets, e-bike, speedpedelec, (e-)step of elektrische auto. En de keuze beperkt zich niet tot bezit: we kunnen steeds makkelijker gebruik maken van deelauto's, deelfietsen en deelscooters. Dit leidt ook tot efficiënter ruimtegebruik.

Nieuw beleid

De afgelopen jaren ontwikkelde Rijswijk een verkeersveiligheidsplan, een actieplan CO_2, een actieplan lucht en een actieplan geluid. Daarmee zetten we de eerste stappen in de richting van een mobiliteitstransitie.

Hoogwaardig openbaar vervoer

Een goede bereikbaarheid per spoor is belangrijk voor de aantrekkelijkheid van Rijswijk én de regio Haaglanden. Het Rijk investeert in de Oude Lijn, de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. Voor Rijswijk betekent dit onder andere een hogere frequentie van sprinters. En (mogelijk) komt er ook een nieuw treinstation in RijswijkBuiten.

Als tegenprestatie vraagt het Rijk dat gemeenten zich inzetten voor het verhogen van het gebruik van het openbaar vervoer. Dat is een win-win-situatie: niet alleen verhogen we zo de financiële basis voor het openbaar vervoer, ook verlichten we de druk op de rest van het mobiliteitssysteem. De omgeving van station Rijswijk is op dit moment weinig aantrekkelijk. We laten ons inspireren door andere gemeenten in de Zuidelijke Randstad. Daar is het aantal arbeidsplaatsen rond de treinstations de laatste jaren hard gegroeid. Samen met onze partners NS en ProRail werken we de plannen voor het stationsgebied verder uit.

30 KM binnen de bebouwde kom

In oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen die de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terugbrengt van 50 naar 30 kilometer per uur. Het doel hiervan is om de verkeersveiligheid te verhogen. Een limiet van 50 kilometer per uur is nog toegestaan op doorgaande wegen als de verkeersveiligheid niet in gevaar is.

Beschikbaarheid data

Er komen steeds meer data beschikbaar over waar, wanneer, hoe en waarom we ons verplaatsen. Die data gaan we gebruiken om inzicht te krijgen in knelpunten zodat we tijdig kunnen bijsturen, via, bijvoorbeeld, wegaanpassingen, slimme verkeerslichten en reisadvies in apps.



HOOFDSTUK 6 MOGELIJK TOEKOMSTBEELD



HOOFDSTUK 6 MOGELIJK TOEKOMSTBEELD

Op basis van de analyse en de input uit de stad is een mogelijk toekomstbeeld te schetsen.

Rijswijk in 2040
De einddatum van dit mobiliteitsprogramma is 2040. Rijswijk is dan nog steeds een veilige, leefbare en bereikbare gemeente. We kunnen nog steeds autorijden, veroorzaken daarmee geen overlast zoals geluidshinder, luchtvervuiling en overvolle wegen. We maken gemakkelijker gebruik van andere vormen van vervoer en deze veroorzaken geen overlast.

De plattegrond van Rijswijk is anders: stoepen, voet- en fietspaden en straten en doorgaande wegen zijn anders ingericht om ruimte te geven aan alle verkeersdeelnemers.
Hieronder schetsen we het mogelijk toekomstbeeld per verplaatsingswijze.

6.1 STAPPEN
Inwoners die goed ter been zijn, gaan lopend op pad naar voorzieningen tot op ongeveer een kilometer afstand, boodschappen doen, kinderen naar school brengen en een ommetje maken. Op straat is het veilig, groen en er is gezonde lucht. De stoepen en straten zijn op wandelen ingericht. Er zijn genoeg veilige oversteekplaatsen en de wachttijd voor verkeerslichten is kort.

Netwerk
Voor voetgangers zijn er verschillende niveaus van infrastructuur.
Allereerst is er een **basisnetwerk**, stoepen en voetpaden. Het basisnetwerk is voor iedereen veilig en goed toegankelijk, ook voor kinderen en mensen met een visuele, auditieve of fysieke beperking. De stoepen zijn egaal en struiken groeien niet over de stoep. De stoepen zijn breed ingericht en in verschillende wijken zijn er door bewoners experimenten gestart met autovrije speelstraten.

Ten tweede zijn er **stedelijke routes** met een pluskwaliteit. Dat zijn de belangrijkste routes naar voorzieningen zoals als scholen, winkels, haltes van openbaar vervoer en zorg.
De stoepen zijn hier extra breed en nergens hoeft lang gewacht te worden bij verkeerslichten. De verkeerslichten geven voetgangers en fietsers voorrang bij grote drukte en bij regen.

Doordat we in Rijswijk diagonale verbindingen en doorsteekjes hebben aangelegd, zijn loop- en fietsroutes veel logischer ingericht.

Tot slot zijn er **voetgangersgebieden**. Dat zijn de winkelcentra, recreatiegebieden, het gebied rondom het NS-station en de gebieden rondom scholen tijdens de ‘haal-en-brengspits’.

Netwerk	Waar	Functie	Kenmerken
Voetgangersgebieden	Speciale omgevingen	Verblijven	Aantrekkelijk
Basisnetwerk	Algemene stoepen, voetpaden en pleinen	Ontsluiting adressen	Veilig, toegankelijk
Stedelijk netwerk	Speciale routes	Verbinden voorzieningen	Rechtstreeks, met pluskwaliteit, comfortabel

Figuur 22: Overzicht infrastructuur voor voetgangers

6.2 TRAPPEN

Voor verplaatsingen binnen de gemeente Rijswijk en naar omliggende gemeenten wordt gebruik gemaakt van de (elektrische) fiets, Speedpedelec en E-bike. Binnen de gemeente is fietsen de snelste manier van verplaatsen. Veilige, verlichte, geasfalteerde fietsroutes met slimme verkeerslichten waardoor de wachttijden bij oversteken minimaal zijn. Voor fietsritten naar omliggende gemeenten wordt gebruik gemaakt van de snelle metropolitane routes of de 'groene routes' door de parken.

Op drukke routes zijn groene golven voor fietsers ingericht met regensensoren bij neerslag. Het stallen van een fiets is geen probleem, want daarvoor zijn bij woningen en voorzieningen goede mogelijkheden. Ook zijn er minder ongelukken, omdat de fietspaden zijn verbeterd.

Netwerk

We zien in 2040 drie verschillende niveaus van infrastructuur voor fietsers. Er is een **basisnetwerk** dat bestaat uit straten in woonwijken, waar de fiets en de auto samen de straat delen. Voor veel gebieden waar de auto en de fiets de straat delen, geldt een maximumsnelheid van 30 of 15 kilometer per uur. Het is de bedoeling dat dit in alle gebieden gaat gebeuren, afhankelijk van het tempo van reconstructie van wegen.

Het tweede niveau is het **stedelijk netwerk**. Deze fietsroutes ontsluiten wijken en verbinden die met voorzieningen zoals winkelcentra en kantoorlocaties. De routes zijn geasfalteerd, goed verlicht en hebben voorrang op autowegen in het basisnetwerk. De kern van de stedelijk routes is dat ze de grote autoroutes ontwijken en minder verkeerslichten hebben. Ze zijn sociaal veilig en je kunt er onbezorgd fietsen.

Het derde netwerk bestaat uit **hoofdroutes**. Het zijn doorgaande snelfietsroutes, onderdeel van een regionaal fietsnetwerk, naar aangrenzende gemeenten en NS-stations. Ze zijn breed, goed verlicht en hebben waar mogelijk een groene golf en strak asfalt. Op drukke plaatsen zijn ongelijkvloerse kruisingen aangelegd.

Netwerk	Waar	Functie	Kenmerken
Basisnetwerk	Straten in woonwijken, doorsteekjes naar andere netwerken	Ontsluiting adressen	Veilig, toegankelijk
Stedelijk netwerk	Straten in woonwijken, langs gebiedsontsluitingswegen	Verbinden voorzieningen	Comfortabel, aantrekkelijk, vrijliggend, goed verlicht, asfalt
Hoofdnetwerk	Langs hoofdroutes	Verbinden voorzieningen en aangrenzende gemeenten	Snel, breed, vrijliggend, goed verlicht, asfalt



Figuur 23: Overzicht infrastructuur voor fietsers



6.3 OPENBAAR VERVOER

Ook het gebruik van het openbaar vervoer is vanzelfsprekend. Rijswijk heeft (in 2040) twee treinstations aan de spoorbaan tussen Den Haag en Rotterdam: het huidige aan het Generaal Eisenhowerplein en RijswijkBuiten. Er rijdt om de paar minuten een sprinter. Bovendien is er goed geïnvesteerd in openbaar vervoer, zowel in fijnmazig maatwerk als in HOV-lijnen (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Dit betekent onder meer dat ze goed doorstromen, goed toegeruste haltes met reizigersinformatie hebben en comfortabel zijn.

Er wonen in 2040 veel meer mensen rondom het NS-station aan het Generaal Eisenhowerplein en het station RijswijkBuiten. Voor inwoners en werknemers is het voor- en natransport naar de stations goed geregeld. Ze kunnen gemakkelijk overstappen op bus, tram en- of trein. Bij haltes en stations zijn genoeg mogelijkheden om de fiets te parkeren. Het stationsgebied is overdag en 's avonds een prettige plek waar verblijven en ontmoeten mogelijk is. Verschillende (horeca) voorzieningen maken dat mede mogelijk als ook een (grote) Hub waar deelmodaliteiten aanwezig zijn.

RijswijkBuiten is goed bereikbaar met openbaar vervoer. Via een NS-station, maar ook met een bus of vernieuwende vormen van vervoer als shuttles.

Netwerk

In 2040 hebben we vier kwaliteitsniveaus voor het openbaar vervoer.
Er is **maatwerkvervoer** voor alle mensen in gebieden die niet bediend worden door het stedelijk netwerk en voor specifieke doelgroepen.
Ook is er een **stedelijk netwerk** dat functies, zoals winkelcentra, scholen, dichtbij ontsluit.
Een **hoogwaardig openbaar vervoernetwerk**: dit zijn snelle openbaarvervoerlijnen die functies in de regio verbinden.
Het **landelijk netwerk** is het spoor. Dit verbindt bestemmingen door het hele land.

Netwerk	Waar	Functie	Kenmerken
Basis: Maatwerk-vervoer	Belbus, shuttles/ woonwijk	Ontsluiten woonwijk waar stedelijk netwerk niet komt en voor doelgroepen	Fijnmazig, sociale functie, op afroep.
Stedelijk netwerk	Bus, tram/ stadsniveau	Ontsluiten woonwijk, verbinden voorzieningen	Basic, hoge frequentie, veel haltes.
Hoofd: Hoogwaardig openbaar vervoer-netwerk	Bus, tram/ regioniveau	Verbinden belangrijke voorzieningen en OV-knooppunten	Comfortabel, hoge frequentie, weinig haltes
Landelijk netwerk	Trein/landelijk	Verbinden OV-knoop-punten	Comfortabel, lagere frequentie, weinig haltes

Figuur 24: Overzicht infrastructuur voor openbaar vervoer.

6.4 MAAS /DEELMOBILITEIT

In 2040 kunnen inwoners er ook voor kiezen om te reizen met een vervoermiddel dat niet hun eigendom is. Op loopafstand van hun huis staan deelscooters, -fietsen, -bakfietsen en -auto's. Het gebruik is simpel dankzij apps waarmee je je reis kunt plannen, het vervoermiddel kunt reserveren en betalen. Wie met de kinderen op pad wil, leent een bakfiets. Als je wilt klussen, gebruik je een deelbusje om je materialen te kopen en als je naar een locatie wat verder weg wil, gebruik je een deelscooter. In sommige buurten zijn deelvoertuigcoöperaties opgericht. Hierdoor is ruimte op straat ontstaan voor meer speelplekken en plantsoentjes of andere groenvoorzieningen. En sommige Rijswijkers merken het in hun portemonnee, want bij een beperkt aantal kilometers ben je met een deelauto goedkoper af dan met een eigen auto. Voor het stallen van deelscooters wordt structureel plek gereserveerd.

Netwerk

Voor deelmobiliteit is een netwerk van plekken waar deze vervoermiddelen beschikbaar zijn.

De basis is dat deelvervoer in de hele stad te vinden is, het zogenaamde **free-floating netwerk**. Inwoners kunnen het gebruikte deelvervoermiddel achterlaten als ze op hun bestemming zijn aangekomen, waarna de volgende gebruiker het voertuig weer ophaalt. Op straat is voldoende ruimte om ze te parkeren zonder dat inwoners er last van hebben.
In de wijken zijn **micro-hubsnetwerken**, centrale plekken met verschillende voorzieningen. Hubs hebben duurzame en schone vervoermiddelen beschikbaar, afgestemd op de behoefte van de buurt, ook zijn er haltes van openbaar vervoer aanwezig. Hubs zijn meer dan een verzamelplaats van vervoermiddelen. Buurtbewoners kunnen er pakjes uit een pakketmuur halen en retourneren, reizigers kunnen er beschut wachten en werken en voor kinderen zijn er speelvoorzieningen.

Bij de NS-stations Generaal Eisenhowerplein en RijswijkBuiten zijn **(grote) hubs**. Daar kunnen reizigers overstappen op ander openbaar vervoer, een fiets of scooter stallen, een deelfiets- of – scooter pakken. Ook het repareren van fietsen is mogelijk, er kunnen boodschappen worden gedaan, er zijn ontmoetingsplekken en kinderopvang en er kunnen pakketjes worden afgehaald en geretourneerd.



Netwerk	Waar	Functie	Kenmerken
Basisnetwerk	In de hele stad	Flexibel vervoer voor korte afstanden	Free-floating
Stedelijk netwerk	In woonwijken	Micro-hubs	Meerdere vervoersmiddelen bij elkaar, sociale functie
Hoofdnetwerk	Op OV-knooppunten	Wisselen van vervoerssoort	Gekoppeld aan andere functies

Figuur 25: Overzicht infrastructuur voor deelmobiliteit

6.5 (PRIVÉ-)AUTO

In 2040 zijn auto's elektrisch en rijden veelal automatisch. Wegen en kruisingen zijn veiliger, zodat er minder ongelukken gebeuren. Wat hieraan heeft bijgedragen, is handhaving op en educatie over te hard en door rood rijden. Bij de weinige ongevallen die er nog wel zijn, raken mensen minder snel en minder ernstig gewond dan in 2021.
De meeste inwoners gebruiken (deel)auto's vooral voor ritten buiten Rijswijk. Het Rijk heeft zijn beleid voor maximumsnelheden in de bebouwde kom aangepast. Op de brede wegen naar en van de snelwegen kan je 50 kilometer per uur rijden. Op de wegen tussen en in wijken is de snelheid 30 of 15 kilometer per uur, omdat daar verkeersveiligheid en leefbaarheid de hoge prioriteit hebben. De slimme instelling van de verkeerslichten zorgt voor goede doorstroming en optimale bereikbaarheid. Aan de rand van de stad kunnen automobilisten bij park-and-ridevoorzieningen overstappen op openbaar vervoer, deelfietsen of deelauto's.

Netwerk

Het netwerk voor auto's heeft vier niveaus. Allereerst is er een **basisnetwerk** in de woonwijken waar de maximumsnelheid 15 of 30 kilometer per uur is. Er zijn woonwijken die al vele jaren een inrichting voor deze snelheden hebben. Nieuwe woonwijken zijn daaraan toegevoegd. Woonstraten zijn ingericht als woonerven waar niet harder dan 15 kilometer per uur gereden wordt.



Netwerk	Waar	Functie	Kenmerken
Basisnetwerk	Woonwijken	Verplaatsten in verblijfsgebied	15 km/uur
Stedelijk: Gebieds-ontsluitingswegen	In en tussen woonwijken	Ontsluiting woonwijken	30 km/uur
Hoofd: Metropolitaan netwerk	Prinses Beatrixlaan	Ontsluiting richting A4	MRDH, goede doorstroming
Hoofdnetwerk	Stadsniveau		30 en 50 km/uur

Figuur 26: Overzicht infrastructuur voor de auto

Ten tweede zijn er de **gebiedsontsluitingwegen** waar maximaal 30 kilometer per uur wordt gereden. Dit zijn wegen die de wijk in- en uitgaan. Voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer hebben voorrang bij kruisingen. Vanwege slimme verkeerslichten is er een goede doorstroming op deze wegen.
Het derde niveau bestaat uit het **metropolitane netwerk** en is de Prinses Beatrixlaan tussen de A4 en Den Haag. Over het metropolitane netwerk zijn afspraken gemaakt met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Doorstroming is hier essentieel en daarom is een tunnel aangelegd. De regionale eis is dat een rit in de spitstijd maximaal anderhalf keer zo lang mag zijn als buiten de spits.

Tot slot is er het **hoofdnetwerk**. Alleen op wegen die vrijliggende fietspaden en veilige oversteekplaatsen hebben, mag 50 kilometer per uur worden gereden. Dit zijn de wegen die een aansluiting zijn op de A4 bij RijswijkBuiten, op de A13 bij Vrijenban en op knooppunt Ypenburg. Het doorgaande autoverkeer is hier gebundeld. Voor het hoofdnetwerk geldt dat de spitsrit maximaal twee keer zo lang mag duren dan buiten de spits. Op het hoofdnetwerk zijn groene golven ingesteld waardoor het niet zinvol is de maximumsnelheid te overtreden.

Parkeren

Een aangenaam verblijfsklimaat betekent dat er in een gebied een goede balans is tussen wonen, recreëren, winkelen en werken. In het centrum is dat anders dan in woonwijken. De beschikbare openbare ruimte om auto's te laten parkeren is beperkt. Daarom is in Rijswijk al sinds begin jaren negentig parkeerregulering ingevoerd.
Inwoners hebben andere belangen dan bezoekers en werkverkeer. Iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag. Door hierop in te spelen is een efficiënt gebruik van beschikbare parkeergelegenheid ontstaan en een verbetering van het verblijfsklimaat bereikt. Een gastvrij verblijfsklimaat maakt het voor zowel bewoners als bezoekers prettiger in Rijswijk.

Het doel van parkeerregulering is de schaarse ruimte eerlijk te verdelen. Bij gebiedsontwikkelingen vanaf 2022 is gewerkt met mobiliteitsnormen. Voor nieuwe Rijswijkers is het van belang dat de locatie en de woonomgeving goed bereikbaar zijn. Samen met ontwikkelaars is de mogelijkheid tot gebruik van deelvoertuigen gecreëerd, door het toepassen van een mobiliteitsnorm. Dit heeft geresulteerd in de aanwezigheid van voorzieningen als deelauto’s, deelfietsen en goed openbaar vervoer binnen handbereik. In deze nieuwe gebieden is duidelijk te zien dat inwoners anders omgaan met mobiliteit. Om de straten niet te veel te belasten is het uitganspunt dat voor auto's, die op eigen terrein geparkeerd kunnen worden, geen parkeervergunningen worden verstrekt en dat er aan de rand van de wijk of buurt parkeermogelijkheden worden gesitueerd.

In geen van de Rijswijkse wijken is nog een hoge parkeerdruk. Daar waar sprake was van hoge parkeerdruk is dit aangepakt door niet meer vergunningen uit te geven dan dat er parkeerplaatsen beschikbaar zijn en door parkeergarages beter in te zetten. In diverse wijken hebben, op verzoek van bewoners, succesvolle initiatieven als buurt- en leefstraten een permanente status gekregen, waardoor de straten er heel anders dan in 2021 zijn ingericht. Meer groen en ruimte voor spel en recreatie.

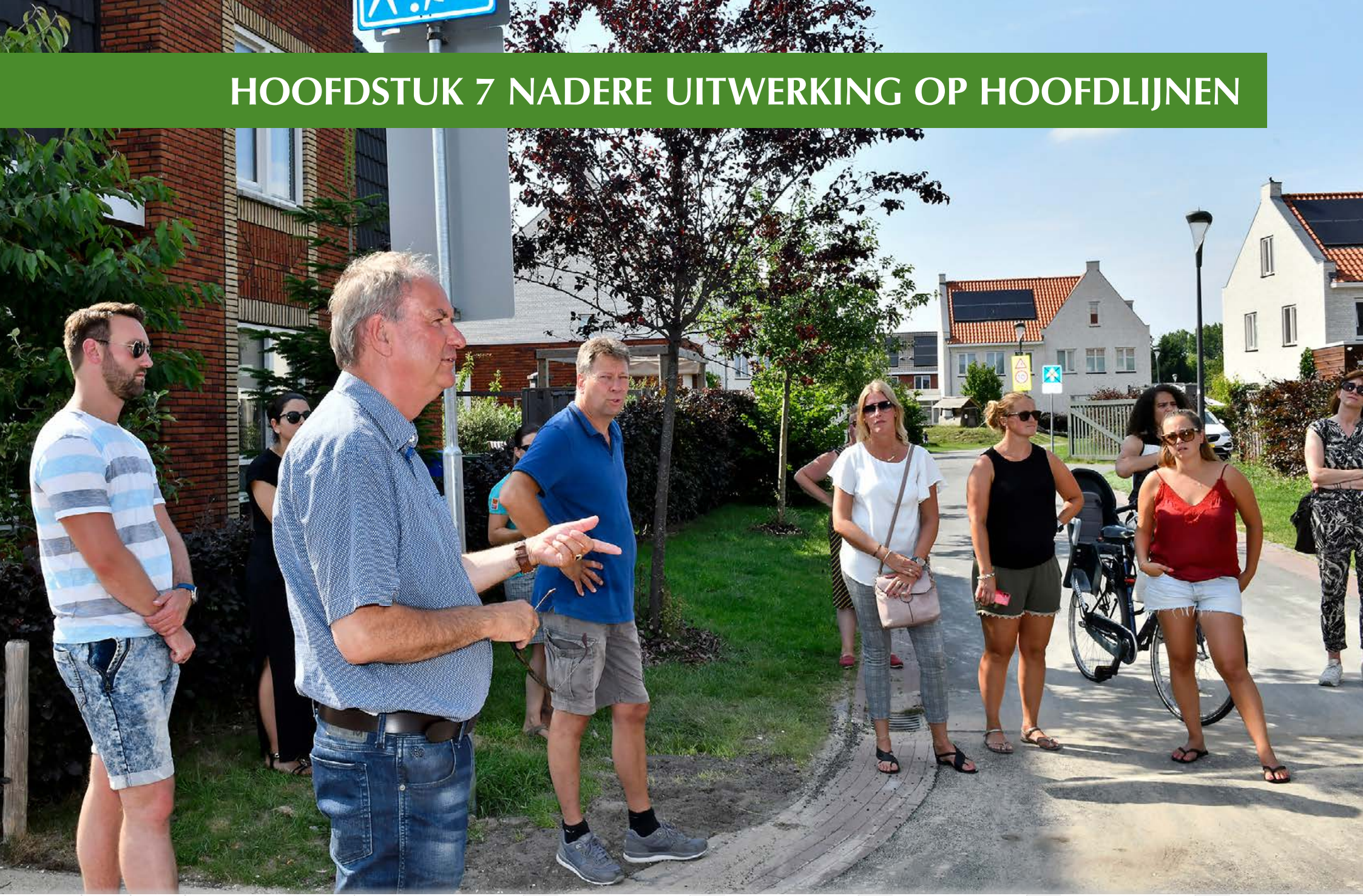
Logistiek

In 2040 kan elektrisch vrachtverkeer Rijswijk goed bereiken. Deze auto’s zijn nodig voor onder meer bevoorrading van winkels en bedrijven, voor pakketbezorging en bouwprojecten en essentieel voor de economie van Rijswijk. Vervoerders maken gebruik van alternatieven voor het vervoer van goederen in de stad door middel van andere en kleinere voertuigen. Er zijn zero-emissie zones ingesteld. Er zijn experimenten uitgevoerd met regionale hubs voor bouwlogistiek.

Opladen elektrische voertuigen

Vanwege het toegenomen deelgebruik van voertuigen zijn er op alle deellocaties oplaadmogelijkheden. Inwoners met privévoertuigen laden op eigen terrein. In de parkeervoorzieningen aan de randen van de wijken en stad zijn laadmogelijkheden en er zijn verschillende snellaadstations in de buurt van de snelweg.

HOOFDSTUK 7 NADERE UITWERKING OP HOOFDLIJNEN



HOOFDSTUK 7 NADERE UITWERKING OP HOOFDLIJNEN

We willen meer in een straat dan past. De voetganger, fiets, auto en het openbaar vervoer hebben elk hun eigen netwerk. Op veel plaatsen vallen deze samen. Soms komen weggebruikers met elkaar in conflict. Dit gebeurt als weggebruikers elkaar kruisen, maar ook bij het toedelen van de beperkte ruimte voor de verschillende weggebruikers. Daarom moeten we keuzes maken. Dat doen we door keuzes tussen lopen, fietsen, auto, groen en ontmoeten. Ook moeten we bepalen wie voorrang heeft op kruisingen.

7.1 PRIORITERING NETWERKEN EN VERVOERSWIJZEN

We onderscheiden drie soorten netwerken:
- basisnet
- stedelijk net
- hoofdnet

We onderscheiden vier vervoerswijzen:
- De voetganger
- De fiets, brommer, scooter
- Het openbaar
- De auto

Netwerken van een hogere categorie gaan voor op netwerken van een lagere categorie.
Op hoofdlijnen gelden er voor de netwerken drie niveaus.
Er is een basisnet, dat bestaat uit alle wegen, paden en pleinen. Daarboven is er een hoofdnet, met daarin alle belangrijke, rechtstreekse routes. Daarnaast een stedelijk kwaliteitsnet. In dit netwerk zitten de belangrijkste schakels van het netwerk met extra kwaliteiten, bijvoorbeeld in de vorm van betere doorstroming en prioriteit bij kruisingen.

Het verschil tussen hoofdnetten en stedelijk net zit in de extra kwaliteiten van het hoofdnet op het gebied van een goede doorstroming, met zo min mogelijk hinder van overige verkeersdeelnemers. Als een hoofdnet een stedelijk net kruist, dan krijgt de hoofdnet voorrang in de verkeersregelinstallatie. En als een stedelijk net een basisnet kruist, heeft het stedelijk net voorrang.

Als netwerken van dezelfde categorie elkaar kruisen, wordt er geprioriteerd volgens het STOMP-principe.
Daarbij gaat voetganger voor fiets, fiets voor openbaar vervoer en openbaar vervoer voor auto. Bijvoorbeeld: als een hoofdnet fiets een hoofdnet auto kruist, heeft het hoofdnet fiets voorrang. Dit sluit aan bij de wensen van de Rijswijkers, zoals opgehaald in de peiling en de werksessies.

7.2 UITWERKING PER VERVOERSSOORT

7.2.1 Stappen

Voor het basisnet in de stad is aandacht nodig om de voetganger meer ruimte te geven. De voetganger is niet leidend geweest bij de inrichting van de openbare ruimte. Bij herinrichtingen van straten moet de ruimte als eerste voor de voetganger worden bepaald. Het voetpad wordt namelijk gebruikt door de kwetsbaarste deelnemers. Kinderen gebruiken stoepen om te spelen of speelplekken te bereiken. Voor ouderen is lopen de laatste vervoersvorm die zij nog zelfstandig kunnen uitvoeren.

- Er is in Rijswijk nog geen voetgangersnetwerk. Dat gaan we uitwerken. Daarbij brengen we belangrijke routes en missing links in kaart.

Openbare ruimte & stedenbouw
- Bij nieuwe ontwikkelingen of herinrichtingen passen we het principe van ‘omgekeerd ontwerpen’ toe. We ontwerpen vanuit het perspectief van de voetganger, of eigenlijk: vanuit de mens en de menselijke maat.
- In gebiedsontwikkelingen worden voorzieningen zoals winkels, zorg en sport zoveel mogelijk op loopafstand van woningen geplaatst.



- Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit in geval van wegwerkzaamheden. Dat betekent dat zij veilig en met een minimale omweg hun weg kunnen vervolgen.
- In voetgangersgebieden en op stedelijke kwaliteitsroutes krijgt de openbare ruimte extra kwaliteit. Bijvoorbeeld met groen, speelvoorzieningen en rustpunten zoals bankjes.
- Het voetgangersgebied in Oud-Rijswijk wordt uitgebreid. Er wordt onderzocht hoe er ruimte voor de voetganger gemaakt kan worden.
- In het gebied rondom station Rijswijk wordt ruimte gemaakt voor de voetganger en voor verblijven.

7.2.2 Trappen

De afgelopen jaren is ingezet op een fijnmazig fietsnetwerk, met geasfalteerde fietspaden. We verbeteren het fietsnetwerk van Rijswijk verder. Fietspaden van mindere kwaliteit en missende schakels worden aangepakt. Onveilige routes en locaties worden opgeknapt.



Openbare ruimte & stedenbouw

- We zorgen voor meer fietsparkeergelegenheid. In het bijzonder bij woningen die geen eigen fietsparkeergelegenheid hebben en bij bestemmingen zoals station, OV-haltes en winkelcentra.
- Veilig fietsparkeren, met een minimale kans op fietsdiefstal. Fietsers (en voetgangers) krijgen prioriteit in geval van wegwerkzaamheden. Dat betekent dat zij veilig en met minimaal omrijden hun weg kunnen vervolgen. Door voldoende (slimme) verlichting langs fietsroutes en bij fietsparkeervoorzieningen zorgen we dat fietsers zich veiliger voelen.
- De kwaliteit van de openbare ruimte wordt verbeterd. Hierdoor wordt fietsen aantrekkelijk.

7.2.3 Openbaar vervoer

Openbaar vervoer rijdt nu niet in iedere straat. We zorgen voor een goede openbaar vervoer bereikbaarheid. Daarom zetten we een systeem voor maatwerkvervoer op, in samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Op een aantal knopen en lijnen verbeteren we het openbaar vervoer.

- **Station Rijswijk.** 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.

- **RijswijkBuiten**– korte termijn. De huidige bus 51 die twee keer per uur stopt, is te weinig voor de huidige wijk. We verbeteren de kwaliteit van de bestaande haltes en plaatsen er fietsenstallingen. Ook verhogen we de busfrequentie tot een nieuwe buslijn gaat rijden over de Laan van het Haantje en de Lange Kleiweg. Daarnaast zal de bus tot later op de avond RijswijkBuiten aandoen
- **RijswijkBuiten** – lange termijn. We gaan in RijswijkBuiten een station bouwen. Randvoorwaarden daarvoor zijn viersporigheid op de Oude Lijn en een S-Bahnconcept.
- **Nieuwe OV-verbindingen**. Behalve de ontwikkelingen in RijswijkBuiten zijn er plannen om de Binckhorst in Den Haag beter te ontsluiten. Rijswijk werkt eraan om de OV-kwaliteit van het vooroorlogse deel van Rijswijk te verbeteren.
- **Aanpak bus- en tramhaltes**. Bij haltes worden fietsenstallingen en vormen van deelmobiliteit geplaatst.

7.2.4 MaaS/deelmobiliteit

- We stimuleren de aanwezigheid van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen. Niet langer zijn parkeernormen leidend. De mogelijkheid tot verplaatsen staat centraal. Als de ontwikkelaar aantoont dat de deelmobiliteit gegarandeerd voor langere tijd beschikbaar is, wordt voldaan aan de mobiliteitsnorm.
- We reguleren het aanbod van deelmobiliteit. Zo zorgen we ervoor dat er geen hinder ontstaat door deelmobiliteit zoals foutgeparkeerde deelscooters.
- Toegang tot deelmobiliteit wordt in heel Rijswijk mogelijk gemaakt.
- Bij hoge parkeerdruk in woonwijken wordt bij herinrichting van de openbare ruimte extra ruimte voor parkeren alleen gebruikt voor deelmobiliteit.



7.2.5 (Privé-)auto

Het doel van het autonetwerk is om snel op het verbindende netwerk van de snelwegen A4 en A13 te komen. Belangrijke werklocaties en wijken worden snel ontsloten via de metropolitane verbindingswegen.

Snelheidsverlagingen

Met de snelheidsverlagingen willen we de verkeersveiligheid vergroten en de verkeersfunctie in relatie tot de kwaliteit van de leefomgeving opnieuw in balans brengen. Ook verbetert hiermee de snelheid van de fiets en het openbaar vervoer, vanwege betere doorstroming en minder verkeerslichten.

- We maken afspraken met werkgevers in Rijswijk over spreiding, gebruik auto en mobiliteitsbudgetten, de zogenaamde ‘werkgeversaanpak’.
- We onderzoeken samen of we het thuiswerken, dat tijdens de coronacrisis de norm was, kunnen blijven stimuleren. De gemeente heeft hierin als grote werkgever een voortrekkersrol en zal hier zelf rolmodel als werkgever zijn.
- We ontwikkelen een campagne om bewoners bewust te maken dat de fiets in Rijswijk het snelste en efficiëntste vervoermiddel is.
- We zetten in op educatie over veilig autorijden.
- We breiden de milieuzone Haagweg uit.



- We zetten de lobby voort en gaan een verkeers-, leefbaarheids- en haalbaarheidsonderzoek en een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitvoeren naar ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan. De ondertunneling dient opgenomen te worden in het MIRT.

Parkeergarages benutten

Wij gaan actiever sturen op het beter benutten van openbaar toegankelijke parkeergarages. Zowel de parkeergarages in het Bogaardgebied als de parkeergarages in de Plaspoelpolder en Hoornwijck.

Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De parkeergarages zijn bedoeld voor het parkeren door bezoekers.
- De beschikbare restcapaciteit in de parkeergarages kan maximaal worden gebruikt voor het parkeren door bewoners. Het gaat daarbij om bewoners met meer dan twee auto's en bewoners van nieuwe appartementen in gebiedsontwikkelingen.
- De transformatie van het Havenkwartier en het Kesslerpark maakt het nodig om te onderzoeken of parkeerregulering in de Plaspoelpolder nodig is om de bereikbaarheid van bedrijven op pijl te houden.

HOOFDSTUK 8 MOBILITEIT IN RELATIE TOT GEZONDHEID, ECONOMIE, CAMPAGNES EN HANDHAVING



HOOFDSTUK 8 MOBILITEIT IN RELATIE TOT GEZONDHEID, ECONOMIE, CAMPAGNES EN HANDHAVING

MOBILITEIT EN GEZONDHEID

De manier waarop we ons verplaatsen, heeft invloed op onze gezondheid. Daarom geven we prioriteit aan actieve vormen van verplaatsen, zoals lopen en fietsen. Om beweging te stimuleren, gaan we ook meer ruimte voor groen, verblijven en bewegen inrichten. Dit nodigt uit om buiten te sporten en (recreatief) te wandelen en fietsen. Een goede leefomgeving met voldoende groen biedt ruimte voor ontspanning en ruimte om elkaar te ontmoeten. Dit heeft een positief effect op het welzijn. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en bij herinrichtingen gaan we hier mee aan de slag. Bij het ontwerpen richten we ons eerst op de voetgangersruimte, dan pas op de ruimte voor fietsers, openbaar vervoer en auto's.

MOBILITEIT EN ECONOMIE

De komende jaren worden maatregelen genomen om de mobiliteitstransitie in gang te zetten. Hierdoor blijven de wegen beschikbaar voor de gebruikers die hiervan afhankelijk zijn. Voor de logistieke bevoorrading blijft het autosysteem van groot belang.

De doorstroming op ontsluitingswegen voor bedrijventerreinen en detailhandel houden we hoog voor het autoverkeer, zodat de autobereikbaarheid van de economische hotspots optimaal blijft.

MOBILITEIT EN GEDRAGSVERANDERING

In dit mobiliteitsprogramma staan maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Het betreft het aanbieden van alternatieve vervoerwijzen en het verbeteren van de infrastructuur met een kleinere impact op de leefomgeving.

Bij de mobiliteitstransitie gaat het ook om bewustwording van de eigen keuzes en de impact daarvan op individuen, zoals op de gezondheid, het mobiliteitssysteem zelf en de omgeving zoals luchtkwaliteit, geluidhinder en de opwarming van de aarde. Het gebruik van alternatieve vervoerswijzen kunnen we als gemeente ook stimuleren door mensen te wijzen op deze alternatieven en op de voordelen hiervan. Campagnes met een goede strategie en duidelijke boodschap leveren daaraan een bijdrage, vooral op het moment van wijzigingen in het leven, bijvoorbeeld bij een verhuizing.

MOBILITEIT EN HANDHAVING

Belangrijk is dat we bij de inrichting van Rijswijk de ontwerpen zo uitvoeren dat weggebruikers automatisch weten hoe zij moeten handelen. Dat het hanteren van de maximumsnelheid voordelen met zich meebrengt, zodat we handhaving kunnen minimaliseren en efficiënt kunnen inzetten.

In gevallen dat niet naleven van de regels leidt tot een beperking van de effectiviteit van de maatregel of tot overlast van medebewoners/weggebruikers zetten we handhaving in om de gewenste effecten te bereiken.



HOOFDSTUK 9 VERVOLG



NA HET PROGRAMMA

In de voorafgaande paragrafen staan de hoofdlijnen van de toekomstige mobiliteit in Rijswijk beschreven. We hebben als het ware de toekomst van de Rijswijkers geschetst. Dat wat is opgetekend is inzet voor de gesprekken met onze (regionale) samenwerkingspartners.

Dit programma is de basis voor nadere uitwerking in een mobiliteitsstrategie. Hierin werken we uit hoe we de doelstellingen en ambities gaan behalen en vertalen we dit naar wat dit precies betekent voor Rijswijk, als het gaat om:

- structuren (voet, fiets, OV en auto),
- dossiers (verbreding A4, HOV CID Binckhorst, Beatrixlaantunnel, et cetera),
- gebiedsontwikkelingen (In de Bogaard (Bogaard Stadcentrum), Kesslerpark, Havenkwartier, et cetera),
- beleid (parkeren, verkeersveiligheid, kader 50/30, et cetera),
- herinrichting woonwijken.

De strategie wordt opgesteld via onderzoek van scenario's op stads- en wijkniveau. Bij deze uitwerking worden bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en partners, zoals buurgemeenten, vervoerders, ontwikkelaars, betrokken.
We nodigen iedereen uit om met initiatieven te komen.

Met de vastgestelde strategie als basis kan een uitvoeringsagenda worden opgesteld, waarin concrete voorstellen met een planning en een financieel kader worden opgenomen.

MONITOREN

Het volgen van de implementatie van het mobiliteitsbeleid is een belangrijk onderdeel van het programma. Door te bekijken of de plannen de gewenste effecten behalen, bepalen we of we tussentijds moeten bijsturen. Daarom stellen we een monitor op, waarmee we de veranderingen in de stad meten.

Hierbij houden we niet alleen rekening met de harde meetbare cijfers, maar hebben we ook oog voor hoe de mobiliteitstransitie wordt ervaren. Ervaring en meetbare cijfers kunnen uit elkaar liggen. Daarom gaan we de komende jaren de ervaringscijfers over de verschillende verkeerssystemen vragen (lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, auto) en het totaaloordeel.

In de monitor komt ook aandacht voor het gebruik van de modaliteiten. Het streven is om de keuzes van vervoerwijzen tegen elkaar af te zetten in tijd.
Verder nemen we het aantal verkeersongevallen mee in de monitor, evenals autobezit, parkeren op straat, in (bedrijfs)garages en P&R-locaties, (fout) gestalde fietsen en deelscooters in de stad. Ook monitoren we het gebruik van deelmobiliteit, de effecten daarvan en het gebruik van hubs en het openbaar vervoer.



VERKEERSBEWEGINGEN OP TERMIJN

Om de verwachte verkeersontwikkeling in de toekomst te kunnen volgen, maken we gebruik van een verkeersmodel. Dit kan aan de hand van scenario's een beeld geven van wat ons te wachten staat voor de verschillende vervoerssoorten, zoals fiets, openbaar vervoer en (vracht)auto. Hierdoor kunnen we vroegtijdig inspelen op ontwikkelingen.

RELATIE MET OMGEVINGSWET

Naar verwachting treedt in 2022 de Omgevingswet in werking. Met de komst van deze wet gaat veel veranderen. De wet bundelt 26 bestaande wetten voor onder meer bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en mobiliteit. De Omgevingswet is bedoeld om de regels voor ruimtelijke ontwikkelingen te vereenvoudigen en moet meer snelheid, flexibiliteit en samenhang brengen.

De Omgevingswet kent een aantal instrumenten om dit voor elkaar te krijgen. De Omgevingsvisie, de Omgevingsprogramma's en het Omgevingsplan zijn daarvan de belangrijkste. De Omgevingsvisie bundelt de verschillende bestaande visiedocumenten tot één consistente visie voor de stad. Het Omgevingsplan bundelt verschillende (bestemmings)plannen en verordeningen, zodat alle regelgeving voor activiteiten met gevolgen voor de fysieke leefomgeving in één document komt te staan. Tussen de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan staan de programma's. Dit zijn thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van de Omgevingsvisie.

Het Mobiliteitsprogramma 2040 is een bouwsteen van de Omgevingsvisie voor het thema mobiliteit. Het past daarmee in het bouwwerk van instrumenten, zoals vastgelegd in de Omgevingswet.

Gemeente Rijswijk

MOBILITEIT

GROOTSTE KNELPUNTEN:

1. Prinses Beatrixlaan (31%)
2. Verkeer rondom A4 (12%)
3. Verkeerslichten zijn niet goed afgesteld (12%)
4. Toegangswegen Den Haag/Rijswijk (10%)
5. Haagweg (7%)
6. Hardrijdend verkeer (6%)

26% vindt dat er meer aandacht moet naar **ruimte voor de fiets**

Het vaakst zestigers en dertigers

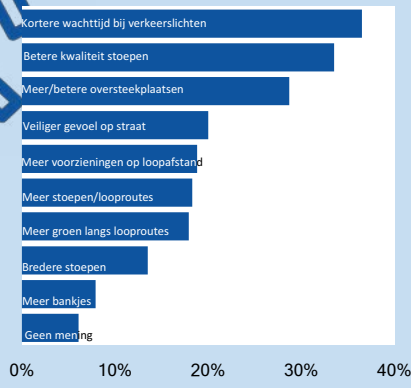
Het vaakst inwoners uit Crownvliet & Leeuwendaal

19% vindt dat er meer aandacht moet naar **ruimte voor de auto**

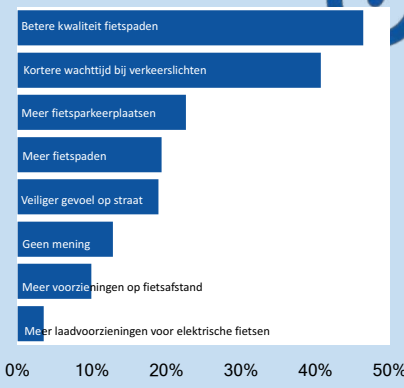
Het vaakst twintigers

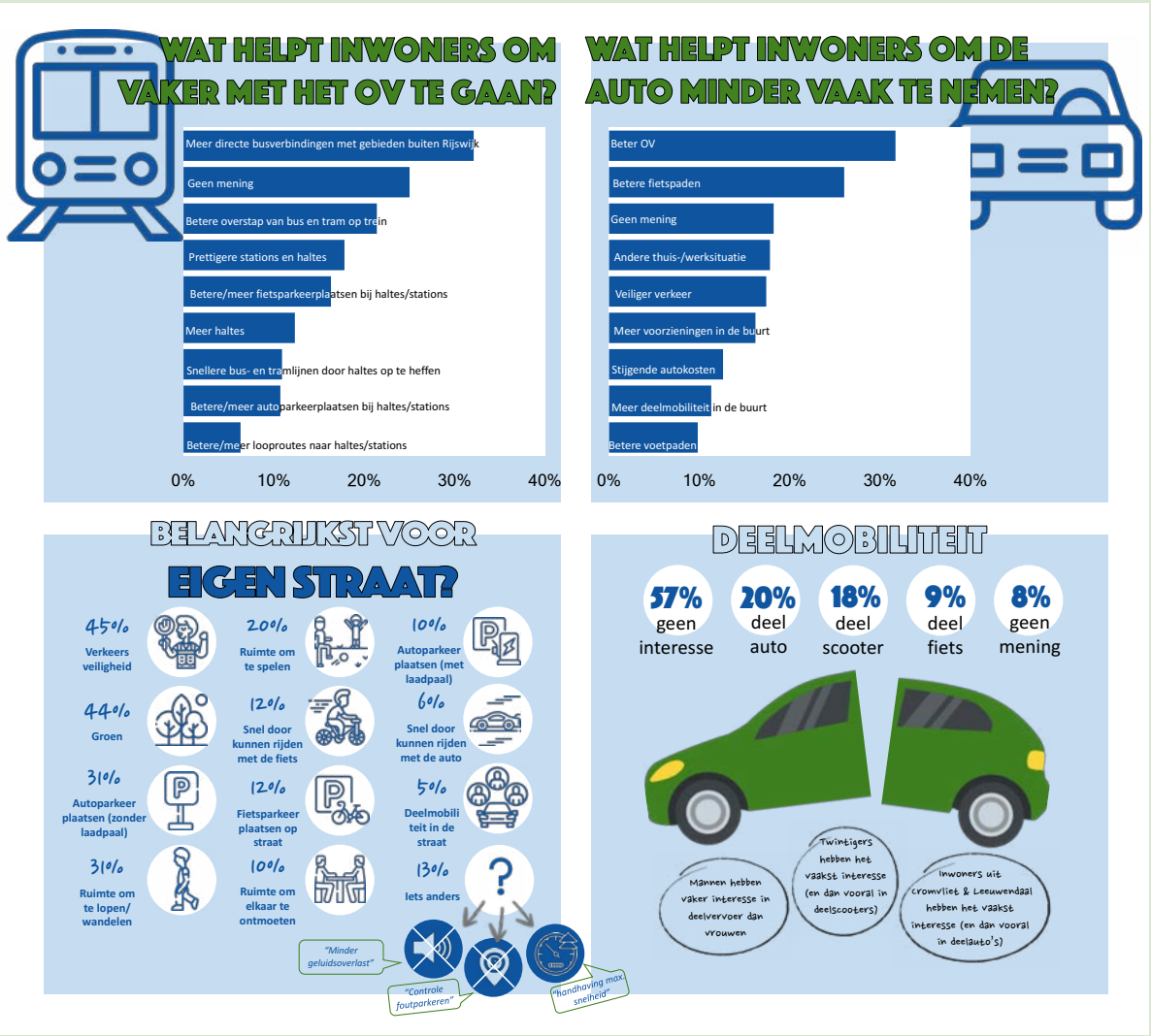
OV: 10%
Lopen: 9%
Deelvervoer: 6%

WAT HELPT INWONERS OM VAKER LOPEND TE GAAN?

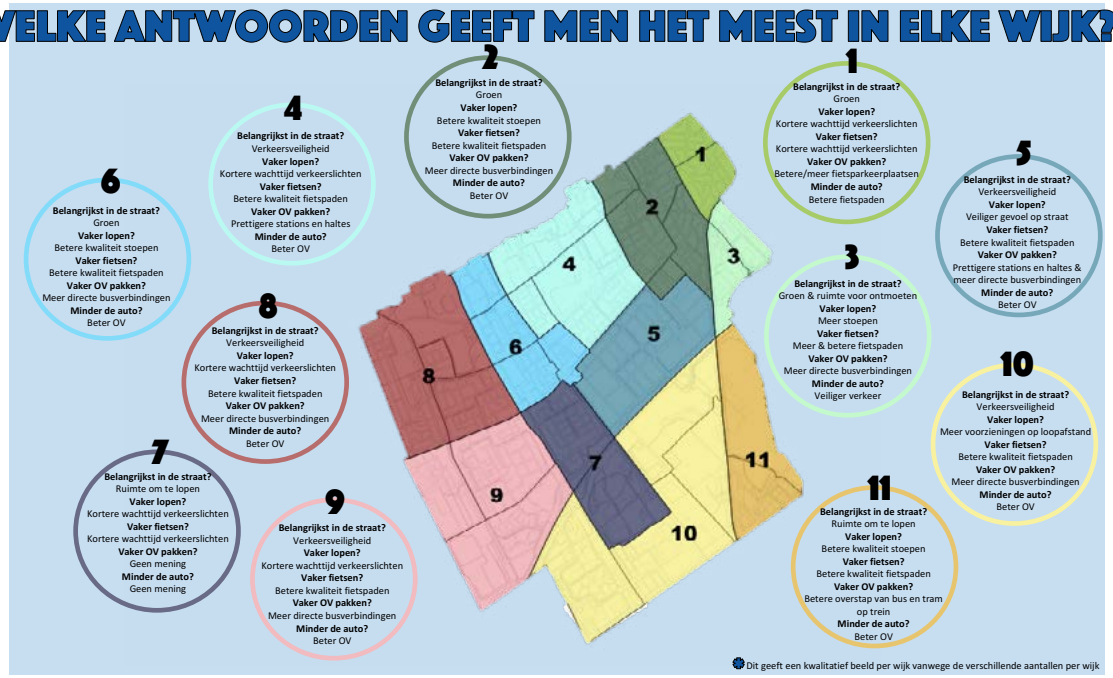


WAT HELPT INWONERS OM VAKER DE FIETS TE PAKKEN?



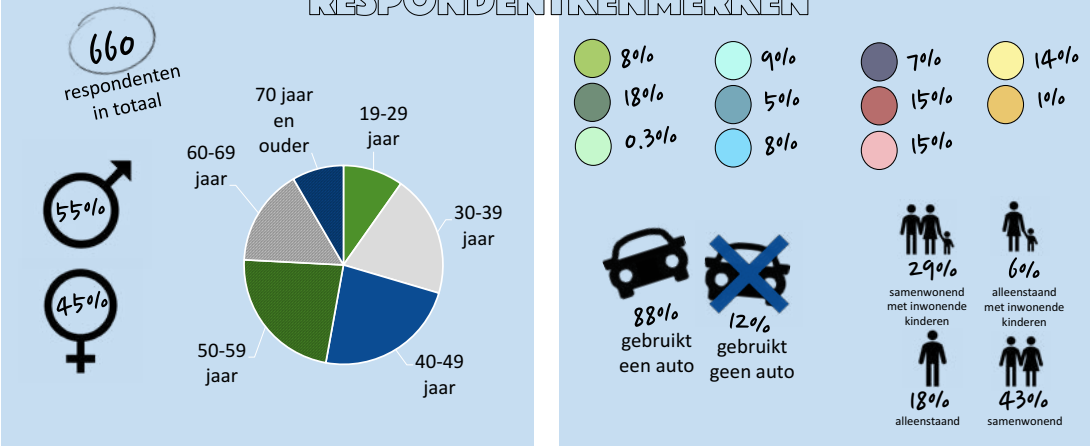

WAT HELPT INWONERS OM VAKER MET HET OV TE GAAN?
Meer directe busverbindingen met gebieden buiten Rijswijk
Geen mening
Betere overstap van bus en tram op trein
Prettigere stations en haltes
Betere/meer fietsparkeerplaatsen bij haltes/stations
Meer haltes
Snellere bus- en tramlijnen door haltes op te heffen
Betere/meer autoparkeerplaatsen bij haltes/stations
Betere/meer looproutes naar haltes/stations
0%
10%
20%
30%
40%
WAT HELPT INWONERS OM DE AUTO MINDER VAAK TE NEMEN?
Beter OV
Betere fietspaden
Geen mening
Andere thuis-/werksituatie
Veiliger verkeer
Meer voorzieningen in de buurt
Stijgende autokosten
Meer deelmobiliteit in de buurt
Betere voetpaden
0%
10%
20%
30%
40%
BELANGRIJKST VOOR EIGEN STRAAT?
45% Verkeers veiligheid
20% Ruimte om te spelen
10% Autoparkeer plaatsen (met laadpaal)
44% Groen
12% Snel door kunnen rijden met de fiets
6% Snel door kunnen rijden met de auto
31% Autoparkeer plaatsen (zonder laadpaal)
12% Fietsparkeer plaatsen op straat
5% Deelmobili teit in de straat
31% Ruimte om te lopen/ wandelen
10% Ruimte om elkaar te ontmoeten
13% Iets anders
"Minder geluidsoverlast"
"Controle foutparkeren"
"Handhaving max snelheid"
DEELMOBILITEIT
57% geen interesse
20% deel auto
18% deel scooter
9% deel fiets
8% geen mening
Mannen hebben vaker interesse in deelvervoer dan vrouwen
Twintigers hebben het vaakst interesse (en dan vooral in deelscooters)
Inwoners uit Crownvliet & Leeuwendaal hebben het vaakst interesse (en dan vooral in deelauto's)

WELKE ANTWOORDEN GEEFT MEN HET MEEST IN ELKE WIJK?*



1 Cromvliet & Leeuwendaal
2 Oud-Rijswijk, Bomenbuurt, Welgelegen, Rembrandtkwartier & Havenkwartier
3 Hoornwijck & Broekpolder
4 Julianapark, Huis te Lande & Te Werve
5 Plaspoelpolder
6 Spoorzicht, Kleurenbuurt, Artiestenbuurt & Stationskwartier
7 Muziekbuurt & Wilhelminapark
8 Overvoorde, Strijp, Presidentenbuurt & Ministerbuurt
9 Stervoorde, Eikelenburg & Hoekpolder
10 Sion, Elsenburg, Pasgeld, Haantje & Rijswijk Buiten
11 Kraayenburg & Vrijenban

RESPONDENTKENMERKEN



De onderzoeksgroep is gewogen naar gender, leeftijdscategorie en wijk. Hierdoor zijn de resultaten ten aanzien van deze kenmerken representatief voor de inwoners van Rijswijk.