

Rijswijk

Mobiliteits-strategie Rijswijk

Samenvatting

Maart 2024

Deze mobiliteitsstrategie als uitwerking van het mobiliteitsprogramma

"Het vinden van een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een stad die groeit". Dit is het toekomstbeeld wat in het Mobiliteitsprogramma 2040 is geschetst, en wat in 2021 is vastgesteld door de raad. Deze mobiliteitsstrategie werkt dit doel uit tot een aanpak, integrale netwerken en gebiedsgerichte maatregelen per wijk.

Om te behouden wat we hebben, zullen we moeten veranderen.

Het mobiliteitsprogramma uit 2021 benoemt al de uitdagingen voor Rijswijk. Er zijn drie belangrijke aandachtspunten:

- Rijswijk staat tweede op de lijst van meeste verkeersslachtoffers per inwoner in de MRDH. De ongevallen vinden vooral plaats op 50 km/u wegen.
- Rijswijk kent de op één na slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Ook de geluidsnorm wordt op een aantal plekken overschreden.
- Rijswijk en de regio om Rijswijk heen groeit. Hiermee bestrijden we leegstand en blazen we verouderde gebieden nieuw leven in. Dit zal leiden tot meer vraag naar mobiliteit. Maar de fysieke ruimte in Rijswijk blijft gelijk.

Om de kwaliteiten die Rijswijk heeft als fijne woonomgeving en ondernemende stad te behouden zal de Rijswijkse mobiliteit toekomstbestendig moeten worden. Want als we niks doen komen er meer ongelukken, meer overlast, slechtere gezondheid en loopt Rijswijk vast. Om de huidige kwaliteiten te behouden zijn keuzes nodig en een verandering in mobiliteitsgedrag.

We kiezen er daarom voor om schone vervoermiddelen met een lage ruimtelijke impact te prioriteren. In het mobiliteitsprogramma is gekozen om deze ambitie uit te werken in basis, stedelijke en hoofdnetwerken met in achtneming van het STOMP-principe. Dit principe (de afkorting: Stappen, Trappen, OV, deelMobiliteit en de Personenauto) geeft de prioriteit aan.
De prioritering van modaliteiten volgens het STOMP principe kent een wijkgerichte aanpak, aangezien gebieden verschillen. Bedrijventerreinen krijgen een andere toepassing van het STOMP principe dan woonwijken.

Op bedrijventerreinen heeft ruimte voor laden en lossen voor vrachtwagen de hoogste prioriteit. Daarna volgen een beter leefklimaat en verbetering van verkeersveiligheid voor fiets en voetgangers. Op kantoorlocaties wordt er ingezet op een beter verblijfsklimaat en gezonde omgeving, door onder andere vergroening.

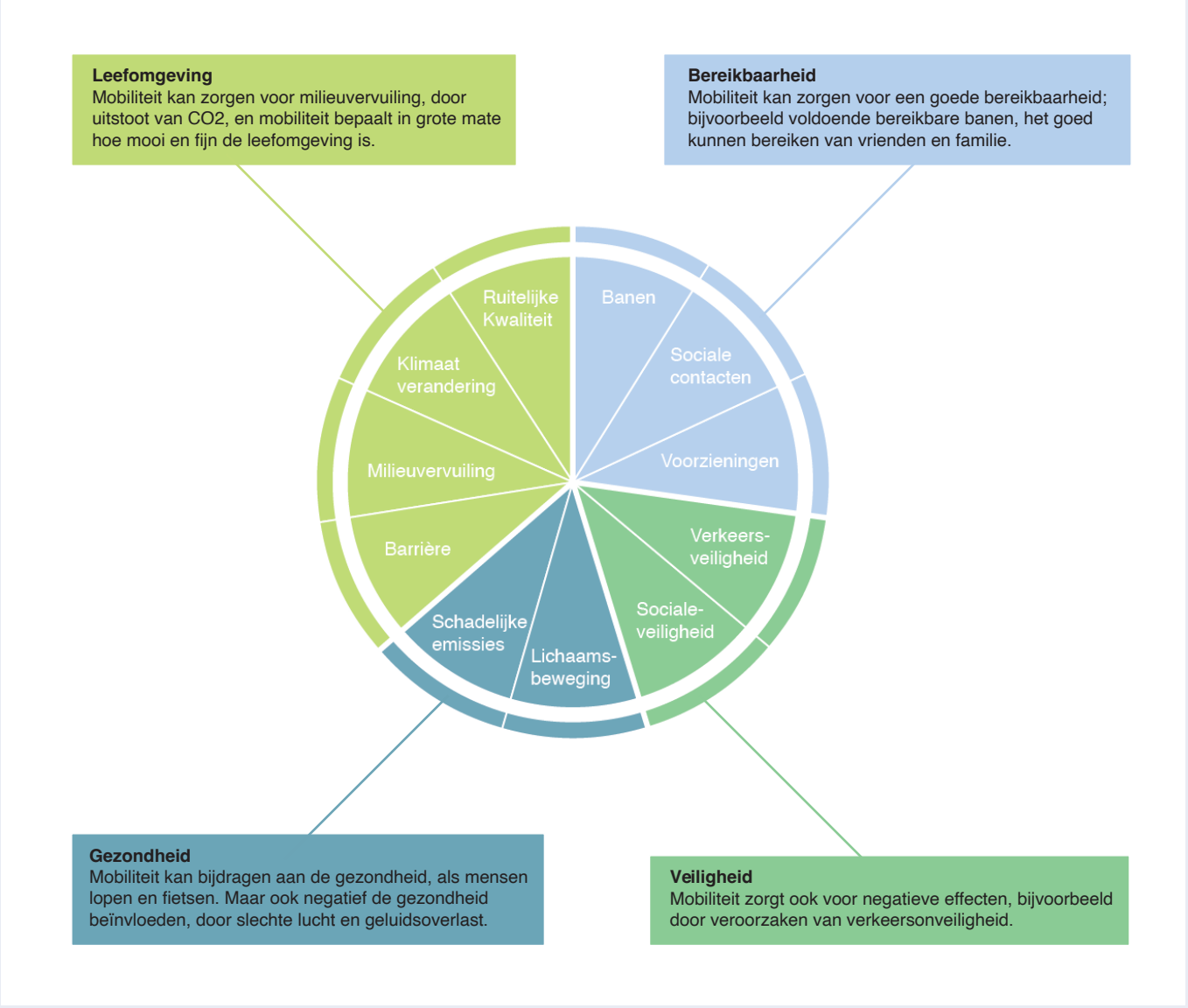
Samen met de stad en de regio is deze strategie opgesteld

Voor deze strategie hebben we inbreng van verschillende kanten opgehaald en inwoners, bezoekers en ondernemers met een enquête mee laten denken. Ook met BBR en de fietsersbond is contact geweest. Daarnaast is met regionale partners overlegd (omliggende gemeenten en de MRDH). Met de vervoerders (HTM en EBS) en hulpdiensten is (met name over 30 km/u) gesproken. Dit gebeurde in regionaal verband.



Integrale benadering mobiliteit
Mobiliteit raakt veel aspecten in de gemeenten (bijvoorbeeld ondernemen, groen, gezondheid), dat maakt dat één mobiliteitsmaatregel vaak meerdere doelen kan dienen. Bijvoorbeeld, het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt voor meer veiligheid, betere oversteekbaarheid, betere leefbaarheid en betere afwikkeling van het verkeer. We benaderen mobiliteit daarom integraal. In deze integrale benadering kijken we specifiek naar:

- De uitgangspunten van het mobiliteitsprogramma.
  - we stellen de mens centraal;
  - we maken de stad samen met de inwoners en de ondernemers;
  - we kiezen een gebiedsgerichte aanpak;
  - we gebruiken gebiedsontwikkeling als vliegwiel;
  - we verdelen de mobiliteitsbehoefte over de verschillende vervoerssoorten;
  - we maken gebruik van innovaties en experimenten;
  - we doen het samen met de regio.
- De beleidsambities op aanliggende terreinen.
- De principes van brede welvaart.





Zeven strategische keuzes die meerdere doelen dienen

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

1. *Nabijheid* –We maken reisafstanden korter door meer functies in een gebied toe te staan, woningen vooral in de Stads-As te bouwen, en te zorgen dat de belangrijkste voorzieningen in de buurt zijn. Dit zorgt ervoor dat mensen voorzieningen vlak bij hun woning hebben. Korte afstanden maken dat lange reizen niet nodig zijn en inwoners zich makkelijk in de buurt kunnen verplaatsen.
2. *Ruimte* – We kiezen voor eerlijk en efficiënt ruimtegebruik, zodat zoveel mogelijk Rijswijkers gebruik kunnen maken van de beschikbare openbare ruimte. Bij woningbouw waar sprake is van sterke verdichting sturen we maximaal op het gebruik van vervoersmiddelen met een laag ruimtegebruik en zo min mogelijk luchtvervuiling.
3. *Doorstroming* –We zorgen dat ieder vervoermiddel goed kan doorstromen. Daarvoor werken we prioritering en voorrang uit volgens de netwerkopbouw en het STOMP-principe. Dat betekent dat auto's op hoofdwegen meer prioriteit krijgen. Fietsers krijgen meer prioriteit op de andere wegen.
4. *Keuzevrijheid* - Rijswijkers hebben de vrijheid zelf te bepalen welk vervoersmiddel ze gebruiken. We zorgen ervoor dat reizigers het vervoersmiddel kunnen kiezen dat het best past bij hun reis en dat reizigers voor één reis makkelijk meerdere vervoersmiddelen kunnen gebruiken. We zorgen voor goede overstapplekken en vervolg-vervoer.
5. *Veiligheid* - We nemen maatregelen om het aantal ongelukken zoveel mogelijk te beperken. De meest kwetsbare verkeersdeelnemers beschermen we het meest.
6. *Leefbaarheid* - We beperken overlast en richten de openbare ruimte fijn in voor de gebruikers van de ruimte. In woonwijken betekent dat bijvoorbeeld meer ruimte voor spelen, ontspanning en groen. Op bedrijventerreinen betekent dat beter gebruik van beschikbare parkeergelegenheden en ruimte voor laden en lossen.
7. *Gezondheid* – We beperken de schadelijke effecten van mobiliteit en proberen de gezonde effecten juist te stimuleren. Zowel voor degene die zelf van A naar B gaat, als voor de omgeving waar die doorheen gaat. We stimuleren lopen, fietsen en emissieloze mobiliteit.

Op basis van deze zeven strategische keuzes wordt de gebiedsgerichte benadering gemaakt. Hieruit volgen de keuzes en inrichting van de verschillende typen wijken. Vervolgens wordt er gezorgd voor samenhang tussen de wijken om te komen tot een goed functionerend mobiliteitssysteem voor heel Rijswijk.

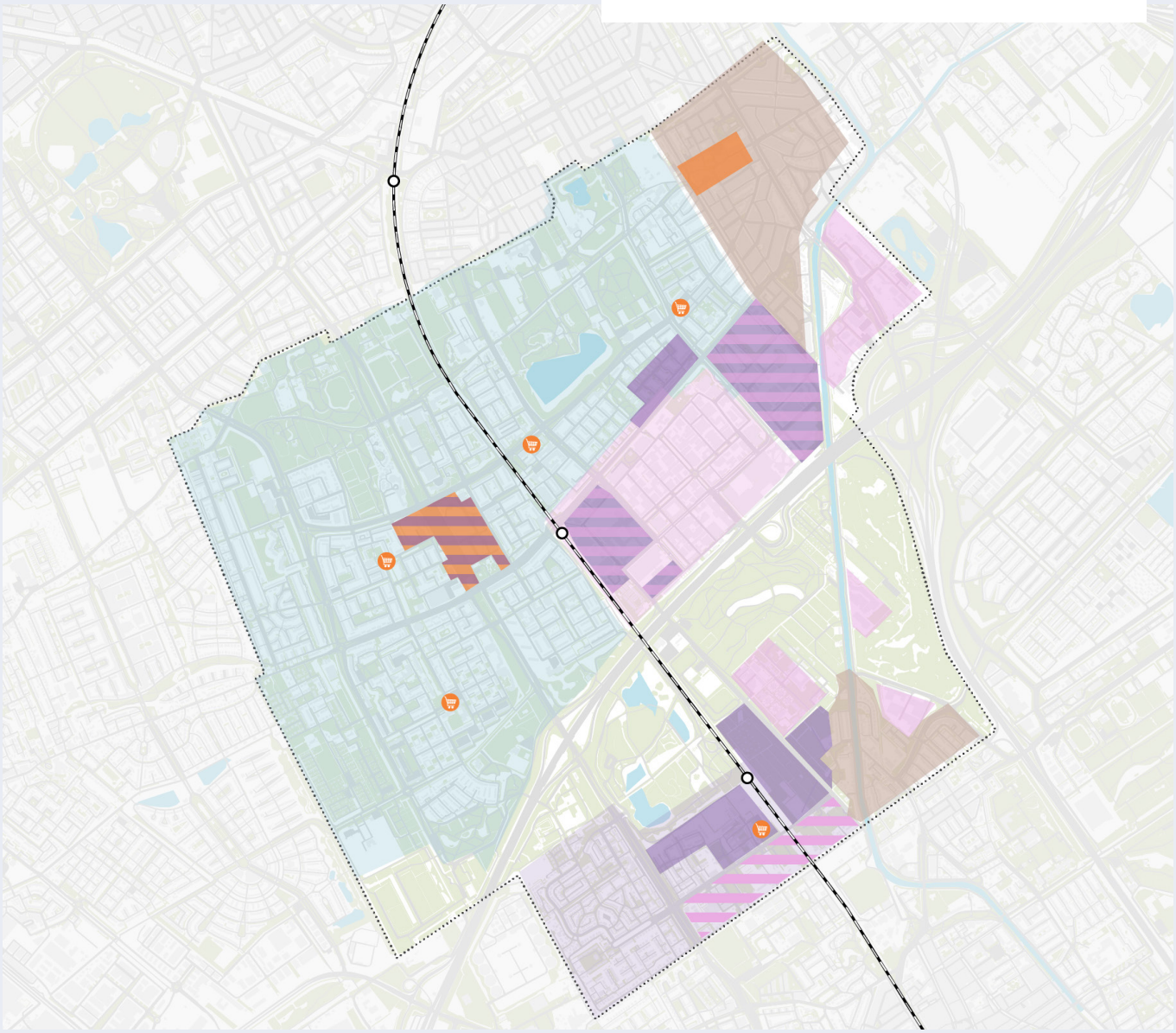
Deze gebiedsgerichte benadering past ook goed bij het STOMP-principe. Maatregelen voor de fiets en de voetganger,zijn met name gebiedsmaatregelen (denk aan goed begaanbare voetpaden of kleinschalige fietsenstallingen) van groot belang voor de kwaliteit en in mindere mate de wijkoverstijgende netwerkkwaliteit (zeker voor de voetganger).

Gebiedsgerichte benadering
Per gebiedstype wordt een uitwerking gemaakt. Gebieden met dezelfde kenmerken verdienen mogelijk dezelfde maatregelen. Gebieden met verschillende kenmerken verdienen een eigen benadering met specifieke aansluitende maatregelen.

Bijvoorbeeld dat in woonwijken het STOMP-principe op een andere manier wordt toegepast dan op bedrijventerreinen.

In Rijswijk onderscheiden we vijf verschillende gebiedstypen:

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



Hieronder als voorbeeld de gebiedsanalyse van de werkgebieden:

Werklocaties | Bedrijventerreinen

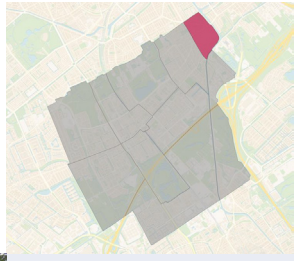
Kenmerken
- Bedrijventerreinen, kantorenlocaties en gemengde gebieden
- Zwaar versteend, weinig groen

Belang
- Aantrekkelijk blijven, goed imago voor bedrijven
- Maximaal aansluiten op regio economie
- Gezonde werkomgeving medewerkers
- Voorkomen wateroverlast en hittestress

Maatregelen
- Beter benutten parkeergelegenheid
- Vergunningen voor ondernemers indien sprake van invoering gereguleerd parkeren
- Binnen de werkgebieden zijn betere fietsverbindingen en looproutes (vanaf de OV-haltes) van belang
- verbetering van de verkeersveiligheid,
  - intern (ontbreken van stoep of fietspad, hoge intensiteit, onveilige kruisingen en hardrijders)
  - extern (ontsluiting soms via lokale wegen)
- Werkgevers helpen met stimuleren duurzame mobiliteit werknemers

WIJK 01

Cromvliet & Leeuwendaal





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

Algemeen

Aantal Inwoners (2023) : 4680
Huishoudgrootte (2023) : 2,2

Gem. Inkomen (2020) : € 39.600
Opl. niveau (2018) : 14% Laag, 29% Midden, 57% Hoog

Leeftijdsverdeling (2023) :



Bevolkingsdichtheid: 10.500 inw./ km²

Arbeidsplaatsen : n.v.t.
Aantal Bedrijven : n.v.t.

Hittestress : Hoog
Wateroverlast : Matig

Huidige Mobiliteit

Auto's per huishouden (2021) : 1
Auto's totaal (2021): 1985
Parkeerdruk (Werkdagnacht 2021) : Zeer Hoog

Dagelijks autogebruik: 19%
Reis met auto naar werk/studie: 38%

OV-haltes per 1000 inw. (2023): 1,7
Gem. afst. treinstation (2020): 1,9 km

Enquête Omgevingsvisie 'Jouw Kijk op Rijswijk' (2023)
Aantal respondenten: 100

"Wat moet er volgens u gebeuren om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te gebruiken?" (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)
1. Fietsen aantrekkelijker maken: 54%
2. OV verbeteren: 33%
3. Meer groene plekken: 31%
4. Autobezit minder aantrekkelijk maken: 27%
5. Meer fietsparkeerplaatsen: 12%

"Wat vind je belangrijk voor jouw straat?" (maximaal 2 antwoorden mogelijk, top 5 antwoorden)
1. Meer ruimte voor groen: 45%
2. Meer ruimte om te lopen: 28%
3. Meer ruimte voor de fiets: 25%
4. Meer ruimte om te spelen: 20%
5. Deelmobiliteit in de straat: 13%

Maatregelen

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

Middellange Termijn
- HOV Binckhorst – Rijswijk – Delft via Geestbrugweg
- Project Geestbrugweg (ontwikkeling CID Binckhorst)

Lange Termijn
- Haagweg 50 naar 30 km/uur

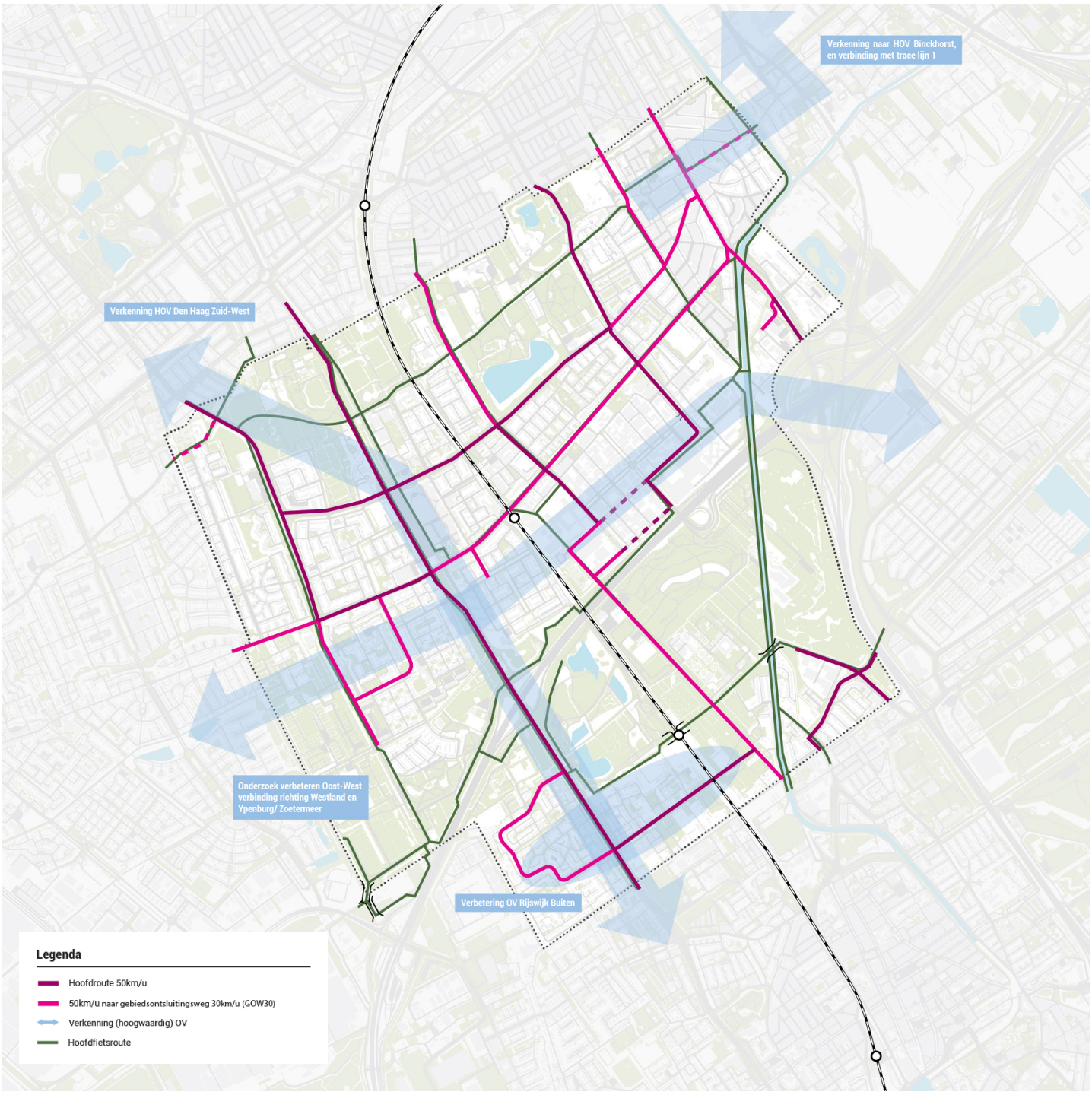
Doorlopend (kort, middellang en lang)
- Handhaving fietsparkeren en realisatie fietsparkeerplekken
- Gedragsaanpak/fiets-stimulering: uitrol per wijk en specifieke doelgroepen die weinig fietsen
- Aanscherping parkeerregulering i.c.m. deelmobiliteit en hubs
- Uitrol laadinfrastructuur
- Voetgangersplan: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

Vertaling op wijkniveau

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

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





ambitiekaart integraal netwerk

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

Concrete maatregelen op netwerkniveau zijn:

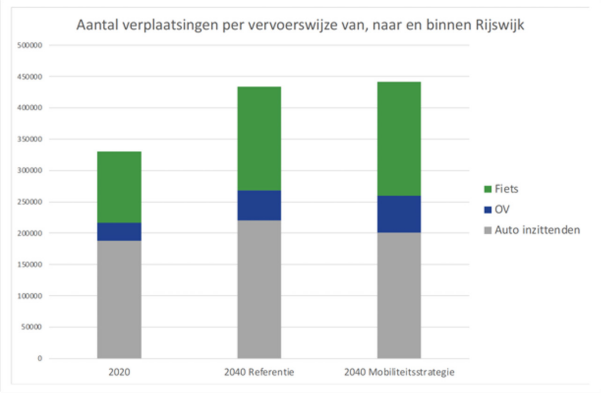
- Belangrijke ruggegraat van het netwerk vormt het hoofdnetwerk auto. Hier rijden de auto's 50 km/u. De andere wegen gaan naar GOW 30 of 30 km/u. Dit maakt het veiliger, leefbaarder en verbetert de doorstroming.
- Nieuwe woningen worden ontwikkeld met een striktere parkeernorm en inzet op lopen, fiets, deelvervoer en OV. Om te voorkomen dat omliggende wijken met parkeeroverlast te maken krijgen wordt in een straal van 500m om de ontwikkelingen heen gereguleerd parkeren ingevoerd.
- We zetten in op verbetering van het OV. Hiervoor hebben we een gewenst OV-netwerk opgesteld, waarvoor gelobbyd wordt in de regio. We zetten in op een aantal hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) routes en verbeteren het voor- en natransport (lopen, fietsen en deelmobiliteit).
- Voor de fiets is al een netwerk vastgesteld in het Fietsplan 2040. Hierin staan de hoofdfietsroutes en de stedelijke fietsroutes.
- Voor lopen is ook een kaart gemaakt met daarop de gebieden waar lopen voorop staat. Belangrijke locaties zijn station Rijswijk, Bogaard Stadscentrum en Oud Rijswijk. Ook een toekomstig station Rijswijk Buiten moet zo ingericht zijn dat lopen een logische keus wordt.
-

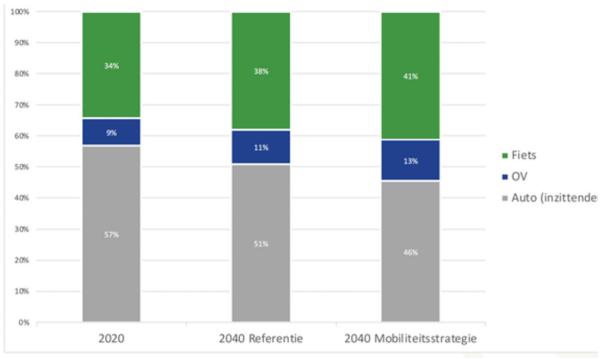


Effect van de maatregelen

Het effect van alle maatregelen (zowel binnen de wijken als op netwerkniveau) is op hoofdlijnen bepaald. Hierin is te zien dat door de combinatie van alle maatregelen de **toename** in mobiliteitsbehoefte voor een groot deel wordt opgevangen doordat mensen relatief meer lopen fietsen en met het OV gaan reizen.

Vooral door de invoering van 30 km/u zal de **verkeersveiligheid** toenemen. Ook de **leefbaarheid** neemt toe door minder barrières, en meer ruimte voor groen. Ook zal de uitstoot afnemen. De groeiende mobiliteitsbehoefte wordt grotendeels opgevangen doordat er meer gefietst en gelopen wordt zal ook de **gezondheid** verbeteren.







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

Aanpak Mobiliteitsstrategie
Voor de uitwerking van de mobiliteitsstrategie is een aanpak ontwikkeld die uiteenvalt in drie delen:
- Wijkaanpak
- Infrastructuur maatregelen
- Netwerken

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

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

Infrastructuurmaatregelen
De hoeveelheid maatregelen die we kunnen nemen is groot en tegelijkertijd is het budget afgebakend. We moeten dus keuzes maken.

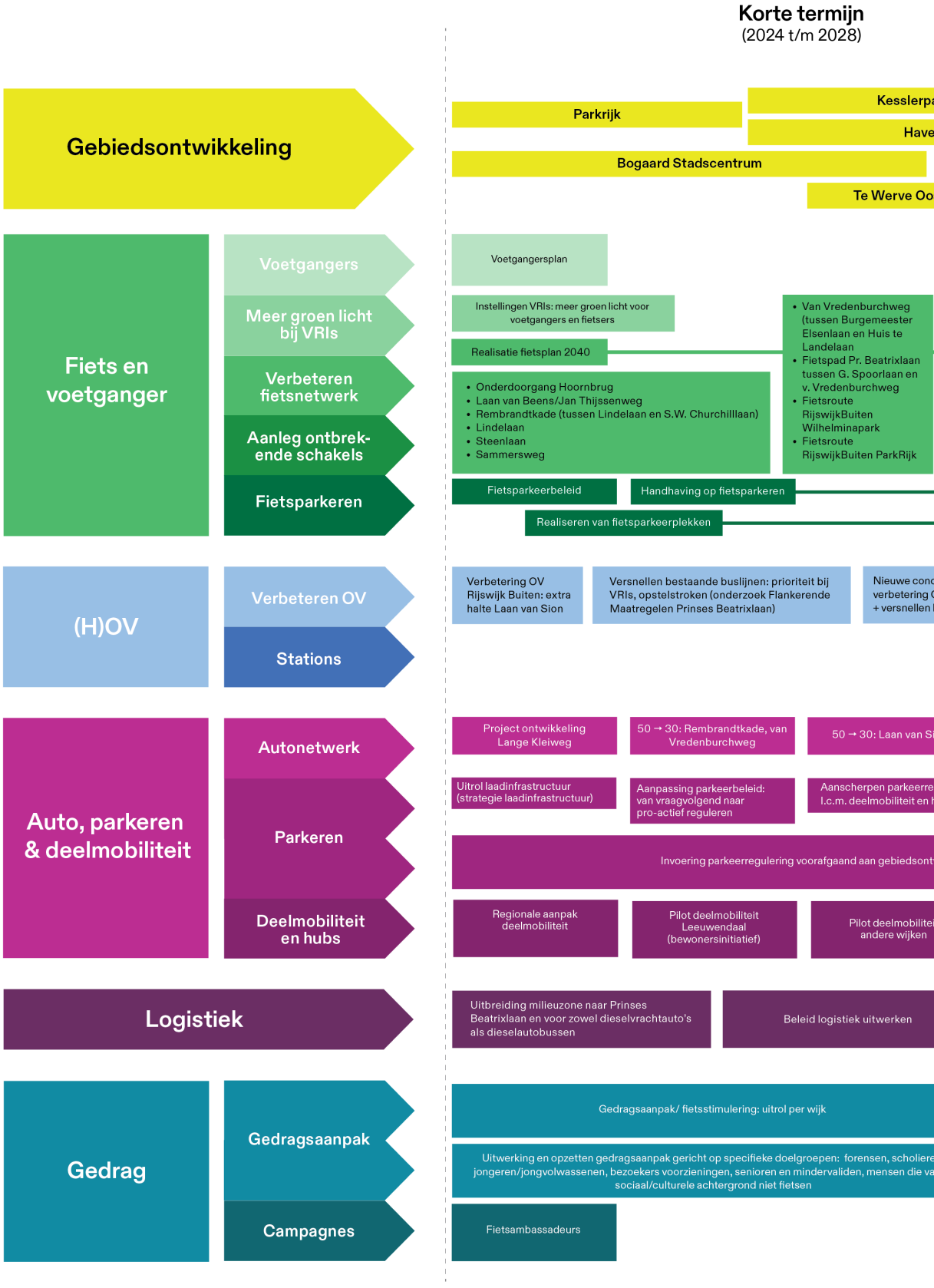
Investeringsmaatregelen voor infrastructuur binnen de mobiliteitsstrategie prioriteren we op de volgende manier:
1. Aanpak blackspots: daar waar de meeste ongelukken gebeuren en de veiligheid van de Rijswijker het meest in het geding is, die plekken pakken we als eerste aan.
2. Versterken hoofdstructuur: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

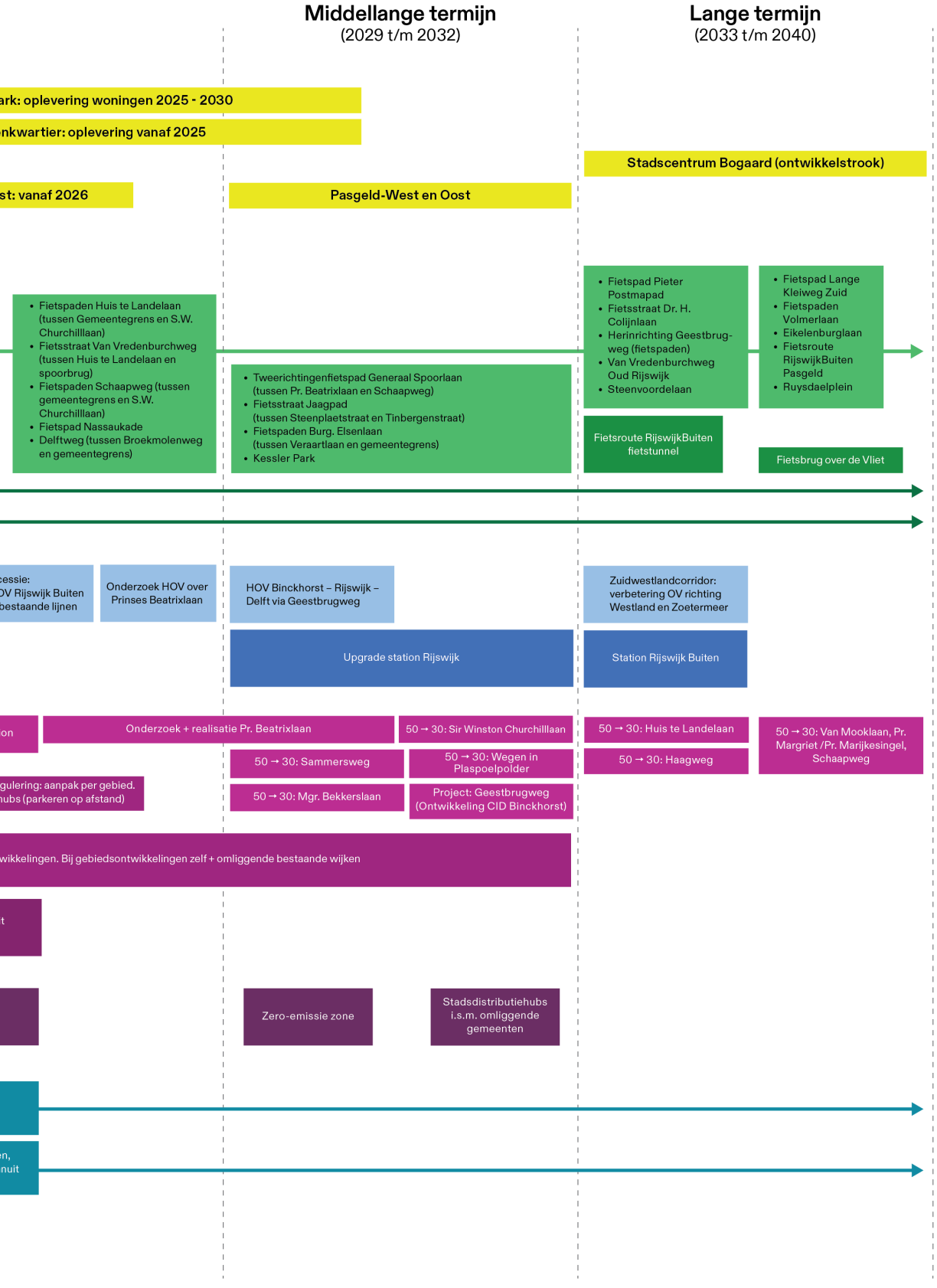
De projecten worden gebundeld tot een integrale meerjarenplanning, rekening houdend met andere projecten (bijvoorbeeld \gebiedsontwikkeling) en de beheer en onderhoudscyclus. In deze integrale meerjarenplanning wordt bepaald hoe en wanneer de projecten worden uitgewerkt en uitgevoerd. Zo houden we de uitvoering zo efficiënt mogelijk.

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

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

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


Korte termijn
(2024 t/m 2028)
Gebiedsontwikkeling
Parkrijk
Kesslerpa
Have
Bogaard Stadscentrum
Te Werve Oo
Fiets en voetganger
Voetgangers
Meer groen licht bij VRIs
Verbeteren fietsnetwerk
Aanleg ontbrek-ende schakels
Fietsparkeren
Voetgangersplan
Instellingen VRIs: meer groen licht voor voetgangers en fietsers
Realisatie fietsplan 2040
• Onderdoorgang Hoornbrug
• Laan van Beens/Jan Thijssenweg
• Rembrandtkade (tussen Lindelaan en S.W. Churchilllaan)
• Lindelaan
• Steenlaan
• Sammersweg
• Van Vredenburchweg (tussen Burgemeester Elsenlaan en Huis te Landelaan
• Fietspad Pr. Beatrixlaan tussen G. Spoorlaan en v. Vredenburchweg
• Fietsroute RijswijkBuiten Wilhelminapark
• Fietsroute RijswijkBuiten ParkRijk
Fietsparkeerbeleid
Handhaving op fietsparkeren
Realiseren van fietsparkeerplekken
(H)OV
Verbeteren OV
Stations
Verbetering OV Rijswijk Buiten: extra halte Laan van Sion
Versnellen bestaande buslijnen: prioriteit bij VRIs, opstelstroken (onderzoek Flankerende Maatregelen Prinses Beatrixlaan)
Auto, parkeren & deelmobiliteit
Autonetwerk
Parkeren
Deelmobiliteit en hubs
Project ontwikkeling Lange Kleiweg
50 → 30: Rembrandtkade, van Vredenburchweg
Uitrol laadinfrastructuur (strategie laadinfrastructuur)
Aanpassing parkeerbeleid: van vraagvolgend naar pro-actief reguleren
Invoering parkeerregulering voorafgaand aan gebiedsont
Regionale aanpak deelmobiliteit
Pilot deelmobiliteit Leeuwendaal (bewonersinitiatief)
Logistiek
Uitbreiding milieuzone naar Prinses Beatrixlaan en voor zowel dieselvrachtauto's als dieselautobussen
Beleid logistiek uitwerken
Gedrag
Gedragsaanpak
Campagnes
Gedragsaanpak/ fietsstimulering: uitrol per wijk
Uitwerking en opzetten gedragsaanpak gericht op specifieke doelgroepen: forensen, scholiere
jongeren/jongvolwassenen, bezoekers voorzieningen, senioren en mindervaliden, mensen die va
sociaal/culturele achtergrond niet fietsen
Fietsambassadeurs


Middellange termijn
(2029 t/m 2032)
Lange termijn
(2033 t/m 2040)
ark: oplevering woningen 2025 - 2030
nkwartier: oplevering vanaf 2025
Stadscentrum Bogaard (ontwikkelstrook)
st: vanaf 2026
Pasgeld-West en Oost
• Fietspaden Huis te Landelaan (tussen Gemeentegrens en S.W. Churchilllaan)
• Fietsstraat Van Vredenburchweg (tussen Huis te Landelaan en spoorbrug)
• Fietspaden Schaapweg (tussen gemeentegrens en S.W. Churchilllaan)
• Fietspad Nassaukade
• Delftweg (tussen Broekmolenweg en gemeentegrens)
• Tweerichtingenfietspad Generaal Spoorlaan (tussen Pr. Beatrixlaan en Schaapweg)
• Fietsstraat Jaagpad (tussen Steenplaetstraat en Tinbergenstraat)
• Fietspaden Burg. Elsenlaan (tussen Veraartlaan en gemeentegrens)
• Kessler Park
• Fietspad Pieter Postmapad
• Fietsstraat Dr. H. Colijnlaan
• Herinrichting Geestbrug-weg (fietspaden)
• Van Vredenburchweg Oud Rijswijk
• Steenvoordelaan
• Fietspad Lange Kleiweg Zuid
• Fietspaden Volmerlaan
• Eikelenburglaan
• Fietsroute RijswijkBuiten Pasgeld
• Ruysdaelplein
Fietsroute RijswijkBuiten fietstunnel
Fietsbrug over de Vliet
cessie:
OV Rijswijk Buiten
bestaande lijnen
Onderzoek HOV over Prinses Beatrixlaan
HOV Binckhorst – Rijswijk – Delft via Geestbrugweg
Zuidwestlandcorridor: verbetering OV richting Westland en Zoetermeer
Upgrade station Rijswijk
Station Rijswijk Buiten
on
Onderzoek + realisatie Pr. Beatrixlaan
50 → 30: Sir Winston Churchilllaan
50 → 30: Huis te Landelaan
50 → 30: Van Mooklaan, Pr. Margriet /Pr. Marijkesingel, Schaapweg
50 → 30: Sammersweg
50 → 30: Wegen in Plaspoelpolder
50 → 30: Haagweg
gulering: aanpak per gebied.
hubs (parkeren op afstand)
50 → 30: Mgr. Bekkerslaan
Project: Geestbrugweg (Ontwikkeling CID Binckhorst)
wikkelingen. Bij gebiedsontwikkelingen zelf + omliggende bestaande wijken
t
Zero-emissie zone
Stadsdistributiehubs i.s.m. omliggende gemeenten
en,
nuit

Mobiliteitsstrategie Rijswijk
Gemeente Rijswijk
Maart 2024

Projectteam Mobiliteitsstrategie:

Opmaak en figuren:
Studio Bereikbaar