

AGENDA STADSONTWIKKELING RIJSWIJK

Oog voor kwaliteit

juni 2022

TwynstraGudde

Rijswijk

KUIPER COMPAGNONS



foto: www.rijswijkbuiten.nl

INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENTSAMENVATTING *4*

1. INLEIDING 9
2. NOTA VAN UITGANGSPUNTEN 17
3. ANALYSE BELEIDSTHEMA'S 23
4. MAATREGELENKAART 53
5. ONTWIKKELKAART 63
6. REFLECTIE OP DE INTERVIEWS 79
7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 87

MANAGEMENTSAMENVATTING

Voor u ligt de eerste rapportage vanuit het Programma Stadsontwikkeling: de Agenda Stadsontwikkeling. Het Programma Stadsontwikkeling is opgezet om meer integraal inzicht te krijgen in de balans tussen de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de stad. De groei van de stad biedt veel kansen om onder meer in de grote behoefte aan woningen te voorzien, langdurig leegstaand vastgoed een andere bestemming te geven en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Deze groei brengt echter ook uitdagingen met zich mee. Wat is er, naast de vele acties die op dit moment al worden ondernomen om Rijswijk kwalitatief te verbeteren, nodig om onze groeiende stad, met meer woningen en banen ook leefbaar, bereikbaar en toekomstbestendig(er) te maken. Om dit inzicht te verkrijgen is onderzocht welke uitdagingen en knelpunten ontstaan door de groei van de stad. En hoe de groei van de stad zich verhoudt tot de doelen zoals deze zijn vastgelegd in bestaand beleid. Voor het oplossen van die knelpunten en het behalen van de beleidsdoelen zijn maatregelen gedefinieerd, waarbij onderscheid is gemaakt tussen maatregelen waarvoor geadviseerd wordt om die op korte termijn op te pakken (opstarten binnen 5 jaar) en maatregelen die weliswaar gewenst, maar minder urgent zijn. Deze maatregelen zijn opgenomen in deze Agenda Stadsontwikkeling die daarmee een belangrijke agenderende functie vervult voor te nemen investeringsbesluiten.

Inhoudelijke conclusies

Het voornaamste knelpunt dat ontstaat door de diverse gebiedsontwikkelingen en de groei van het aantal inwoners dat daarmee samenhangt, is het potentieel achterblijven van het voorzieningenniveau. Van de voorzieningen waar de gemeente verantwoordelijk is voor het creëren van voldoende aanbod betreft het met name een tekort aan basisscholen en in mindere mate een tekort aan binnensportaccommodaties. Van de voorzieningen waar de gemeente niet verantwoordelijk is voor het creëren van voldoende aanbod zien we een tekort ontstaan aan huisartsen en andere eerstelijnsgezondheidzorg (zoals tandartsen, fysiotherapeuten e.d.) en kinderopvang. Hoewel de gemeente daarbij niet verantwoordelijk is voor het creëren van voldoende aanbod binnen deze sectoren, heeft de gemeente wel de taak om voldoende planologische ruimte te creëren. Voor bovenstaande knelpunten geldt dat de groei van de stad en de groei van het voorzieningenniveau op elkaar afgestemd moeten worden.

Overige knelpunten worden in de huidige situatie al, vooraf aan veel gebiedstransformaties, geconstateerd op het gebied van luchtkwaliteit, geluid, hittestress en mobiliteit. Deze knelpunten zouden ook zonder verdere verstedelijking aandacht vragen. Voor luchtkwaliteit, geluid en mobiliteit geldt wel dat deze knelpunten naar verwachting zullen toenemen vanwege de groei van het aantal inwoners in Rijswijk en onze regio en dit maakt het dus meer urgent om deze knelpunten op te pakken.
Voor hittestress zie we juist dat de gebiedsontwikkelingen al een bijdrage gaan leveren aan een vermindering van dit knelpunt. Zowel bij Bogaard Stadscentrum, Kesslerpark als het Havenkwartier zal vergroening plaatsvinden en daarmee dragen deze ontwikkelingen bij aan een verlaging van hittestress.

Tenslotte is er nog een categorie waarbij niet direct sprake is van knelpunten die in omvang toenemen vanwege de groei van de stad, maar waarvoor wel aandacht nodig is om de stad toekomstbestendig en leefbaar te maken. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het creëren van natuurverbindingszones ter versterking van de biodiversiteit, het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, het verbeteren van de klimaatbestendigheid en het creëren van ruimtes om te ontmoeten. In veel gevallen biedt de groei van de stad juist een kans om beleidsdoelstellingen te behalen.

Een samenvatting van de maatregelen die gedefinieerd zijn om deze knelpunten op te lossen is terug te vinden in hoofdstuk 7.

Procesmatige conclusies

Eén van de belangrijke doelen van het Programma Stadsontwikkeling is om de geïnventariseerde maatregelen te prioriteren. Immers, zowel budget technisch als qua capaciteit is het niet mogelijk om alle maatregelen tegelijkertijd uit te voeren. Om die prioritering te kunnen laten plaatsvinden is het noodzakelijk dat de maatregelen concreet en afgebakend zijn en bekend is hoeveel een maatregel ongeveer gaat kosten. Ook moet onderzocht zijn hoeveel capaciteit benodigd is om een maatregel uit te kunnen voeren.

Uit de inventarisatie van de maatregelen is gebleken dat voor vrijwel alle maatregelen deze informatie nog niet voorhanden is. Daarom is het in dit stadium niet mogelijk om de maatregelen te prioriteren. Daarvoor is meer uitwerking nodig.

De informatie uit de Agenda Stadsontwikkeling levert wel een belangrijk overzicht van welke kortetermijnmaatregelen van belang zijn en vormen daarmee een belangrijke bouwsteen om tot die prioritering te gaan komen. Duidelijk is dat de openbare ruimte een zeer belangrijke schakel is in het oplossen van veel knelpunten en het behalen van beleidsdoelen. Door integraler te kijken naar de invulling van die ruimte kunnen veel kansen worden benut. Dat wordt nu deels ook al gedaan, door op projectniveau te inventariseren welke beleidsdoelen nog meer behaald kunnen worden (bijvoorbeeld bij vervanging van riolering, wanneer de straat toch al open ligt, creëren we meer groen). De aanleiding hiervoor is dan meestal één maatregel. De Agenda stadsontwikkeling biedt het overzicht om meer doelgericht en strategisch te sturen op het combineren van maatregelen. Welke combinaties zijn het meest effectief en welke gebieden zouden daarbij prioriteit moeten krijgen? Dit maakt het mogelijk om concrete investeringspakketten te maken waarover bestuurlijke besluitvorming kan plaatsvinden en die vervolgens verwerkt kunnen worden in het LangeTermijnInvesteringsPlan (LTIP) van de gemeente. Doel is dan ook deze uitwerking afgerond te hebben in mei 2023, wanneer de volgende LTIP gereed moet zijn.

Omgevingsvisie

De Agenda Stadsontwikkeling bevat op zichzelf geen nieuw beleid maar richt zich juist op de uitvoering van beleid en neemt vastgesteld beleid daarbij als vertrekpunt. Hoewel de Stadsvisie de fundering hiervan vormt is sinds de vaststelling van de Stadsvisie ook nieuw sectoraal beleid vastgesteld. Daarmee bevat de Agenda Stadsontwikkeling diverse uitgangspunten en daarmee samenhangende maatregelen die nog niet verwerkt zijn in de Stadsvisie.

Binnenkort zal gestart worden met het opstellen van een omgevingsvisie die de Stadsvisie zal vervangen. Met name de langetermijnmaatregelen laten een duidelijke rode draad laten zien hoe Rijswijk zich over een lange periode kwalitatief kan ontwikkelen en hoe deze maatregelen passen binnen een grotere structuur. Dit is verbeeld op de ontwikkelkaart. De ontwikkelkaart kan daarmee gebruikt worden als bouwsteen voor de omgevingsvisie.

1. INLEIDING



Schets van Rijswijk in 2030, uit Stadsvisie Rijswijk 2030 (2016)

1. INLEIDING

Voor u ligt de eerste rapportage vanuit het Programma Stadsontwikkeling. Het Programma Stadsontwikkeling is opgezet om meer integraal inzicht te krijgen in de balans tussen de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de stad. Wat is er nodig om onze groeiende stad, met meer woningen en banen ook leefbaar, bereikbaar en toekomstig bestendig(er) te maken en te houden.

Rijswijk is één van de sterkst groeiende gemeentes van Nederland met een ambitie om tot 2040 8.000 tot 10.000 woningen bij te bouwen, bestaande bedrijventerreinen beter te benutten en waar mogelijk uit te breiden. Onderdeel van de kwantitatieve ontwikkeling van de stad is ook de kwalitatieve ontwikkeling van de stad. Vanuit de gebiedsontwikkelingen wordt aandacht besteed aan hoe de ontwikkellocaties bij kunnen dragen aan een meer leefbare, bereikbare en toekomstbestendige stad. Aanvullend hierop concentreert het Programma Stadsontwikkeling zich op de gebiedsontwikkeling-overstijgende kwalitatieve ontwikkeling van de stad. De Stadsvisie en het vastgestelde sectorale beleid is hierbij het uitgangspunt. Waar in de Stadsvisie en het sectorale beleid vooral de doelen zijn gedefinieerd waar de gemeente naar streeft, staan we in het Programma Stadsontwikkeling vooral stil bij de vraag hoe we deze doelen kunnen realiseren. Dit wordt gedaan door het integraal adresseren, afwegen en prioriteren van maatregelen die bijdragen aan de gestelde kwalitatieve doelen. Hierbij valt te denken aan maatregelen op het gebied van leefbaarheid, groen, bereikbaarheid, sociale cohesie, creëren van voldoende voorzieningen e.d. Deze doelen worden ook gespiegeld aan de kwantitatieve ontwikkeling van de stad. Geanalyseerd wordt of de verstedelijkingsopgave het noodzakelijk maakt om extra in te zetten op specifieke doelen en maatregelen.

Het programma Stadsontwikkeling heeft vooral een agenderende en verbindende functie. Het maakt de verbindingen tussen gebiedsontwikkelingen en beleidssectoren inzichtelijk. Vanuit het programma wordt geadviseerd welke maatregelen op korte termijn op te pakken en welke maatregelen weliswaar gewenst, maar minder urgent zijn. Dit wordt gedaan met behulp van drie deelproducten. Een Nota van Uitgangspunten, een Maatregelenkaart met afwegingskader en een Ontwikkelkaart. Met behulp van deze deelproducten kan besluitvorming plaatsvinden over welke maatregelen als eerste uitgevoerd gaan worden.

De wereld staat echter niet stil. Nieuw beleid en ontwikkelingen in de maatschappij kunnen leiden tot nieuwe inzichten. Daarom worden deze deelproducten jaarlijks geactualiseerd en ontwikkelingen gemonitord. Het programma geeft daarmee over een lange periode inzicht of de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de stad nog in balans zijn.


Aan de slag met de Omgevingswet
Beleidsontwikkeling
Beleidsdoorwerking
Uitvoering
Terugkoppeling
Monitoring en evaluatie
Toezicht en handhaving
Omgevingsvisie/ omgevingswaarden
Omgevings- vergunning/projectbesluit
Instructieregels
Algemene regels
Programma's
Programmatische aanpak

Afbakening en relatie met de Omgevingswet

Het Programma concentreert zich op maatregelen in de openbare ruimte waar de gemeente zelf opdrachtgever voor is/zal worden of een belangrijke trekkersrol heeft in de uitvoering ervan én waarbij de maatregel gerelateerd is aan de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

Regulier beheer en onderhoud vallen niet binnen het programma. Ook niet fysieke maatregelen, zoals benodigde capaciteitsuitbreiding van het aantal sociaal werkers, vallen niet binnen het programma, ondanks dat een dergelijke maatregel wel samenhangt met de ontwikkeling van de stad. Ook maatregelen waarvoor de gemeente niet zelf opdrachtgever is vallen niet binnen het programma.

Het programma concentreert zich op het verbinden van de lopende projecten en doet in de basis geen uitspraken over lopende projecten, tenzij er een onbalans ontstaat tussen de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de stad.

Binnen het programma wordt geen nieuw beleid gemaakt. Het programma richt zich juist op de uitvoering van beleid en neemt vastgesteld beleid daarbij als vertrekpunt. De Stadsvisie vormt hiervoor de fundering. Het Programma Stadsontwikkeling is daarmee een beleidsdoorwerking van de Stadsvisie (zie ook schema links van de beleidscyclus onder de Omgevingswet). Binnenkort zal gestart worden met het opstellen van een omgevingsvisie die de Stadsvisie zal vervangen. Hoewel het Programma Stadsontwikkeling geen nieuw beleid kent, biedt het programma wel integraal inzicht in de ontwikkelopgaven van de stad. Met name de langetermijnmaatregelen kunnen daarom als bouwsteen gebruikt worden voor de omgevingsvisie. De reikwijdte van de omgevingsvisie is echter groter dan die van het Programma Stadsontwikkeling. De omgevingsvisie bevat namelijk alle onderdelen van de fysieke leefomgeving inclusief alle activiteiten die daar invloed op hebben en beperkt zich dus niet tot maatregelen waarvoor de gemeente zelf opdrachtgever is. De omgevingsvisie zal, zodra deze gereed is, verwerkt worden in een latere update van de producten van het Programma Stadsontwikkeling.

Leeswijzer

Nota van Uitgangspunten

Uit vastgesteld beleid zijn de belangrijkste uitgangspunten gedestilleerd die van belang zijn voor de ontwikkeling van de stad. Het is een integraal overzicht van alle sectorale doelen. Dit overzicht vormt de basis voor de Maatregelenkaart en de Ontwikkelkaart. De maatregelen en beoogde ontwikkelingen dienen immers allemaal om de in de Nota van Uitgangspunten genoemde doelen te behalen.

Een overkoepelend basisdocument is de stadsvisie. Hierin zijn 4 hoofdthema's benoemd:

1. Betrokken bewoners pakken kansen
2. Groene buitenplaats voor stedelijk wonen
3. Innovatieve katalysator voor de regionale economie
4. Profilering

Thema 1 en 4 zijn geen ruimtelijke thema's en worden hier niet meegenomen. De ruimtelijke onderwerpen vallen vooral onder het thema groene buitenplaats voor stedelijk wonen en in mindere mate innovatieve katalysator van de regionale economie.

Uit de analyse van de aangeleverde beleidsstukken blijkt dat er inmiddels een aantal onderwerpen nadrukkelijker naar voren zijn gekomen de afgelopen jaren. Hier valt o.a. te noemen klimaatadaptatie, energietransitie en de mobiliteitstransitie.

THEMA'S UIT STADSVISIE RIJSWIJK 2030 (2016)

Betrokken bewoners pakken kansen

- Versterken eigen verantwoordelijkheid, eigen regie en inzet van eigen kracht
- Sociale cohesie bevorderen
  Gevarieerde bevolkingssamenstelling

Groene buitenplaats voor stedelijk wonen

- Gevarieerde bevolkingssamenstelling
- Faciliteren bevolkingsgroei met behoud van parkern en groen zones
- Aantrekkelijke woonmilieus realiseren
- Groene longen van de stad
- Verbindingen met en in de stad

Innovatieve katalysator van de regionale economie

- Behouden en aantrekken van bedrijvigheid/verbeteren van het vestigingsklimaat
- Stimuleren van werkgelegenheid en arbeidsparticipatie

Profiliering

- Herkenbare profilering in de regio

Andere beleidsthema's

- Klimaatadaptatie
- Energietransitie
- Mobiliteitstransitie
- ...

5 THEMA'S: AGENDA STADSONTWIKKELING

1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk
2. Groen en natuurlijk Rijswijk
3. Ondernemend en beleefbaar Rijswijk
4. Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk
5. Bereikbaar en verkeersveilig Rijswijk

Van de stadsvisie naar 5 thema's voor de NvU

Deze onderwerpen vormen een gedeeltelijke aanvulling en/of verfijning van de stadsvisiethema's. Door de thema's te herformuleren worden deze onderwerpen ook meegenomen.

Binnen het Programma Stadsontwikkeling wordt de volgende indeling aangehouden:

- Aantrekkelijk en gezond Rijswijk
- Groen en natuurlijk Rijswijk
- Ondernemend en beleefbaar Rijswijk
- Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk
- Bereikbaar en veilig Rijswijk

Alleen vastgesteld beleid is verwerkt in de Nota van Uitgangspunten. Nieuw beleid wordt verwerkt in de jaarlijkse update van de nota.

Analyse beleidsthema's

Per beleidsthema is omschreven of er urgente knelpunten op zijn te lossen om de ontwikkeling van de stad te faciliteren en de kwaliteit van de stad te verbeteren. Daarnaast is per beleidsthema omschreven van welke maatregelen de realisatie op korte termijn opgestart moet worden en welke maatregelen minder urgent zijn. Daarnaast is het voor sommige beleidsthema's nog niet mogelijk om nu al concrete maatregelen te noemen of te selecteren. Hierbij wordt aangegeven waarom dit het geval is en welke acties ondernomen moeten worden om die maatregelen wel aan te kunnen leveren in een latere update van de maatregelenkaart en ontwikkelkaart.

Maatregelenkaart

Op basis van de Nota van Uitgangspunten zijn maatregelen gedefinieerd. Deze maatregelen zijn onder dezelfde thema's verdeeld als de uitgangspunten.

De maatregelen zijn getoetst aan de uitgangspunten uit de Nota van Uitgangspunten. Waar mogelijk is er een kosteninschatting aan toegevoegd. Deze geprioriteerde maatregelen waarvan de realisatie (of de voorbereiding daarvan) bij voorkeur binnen de komende 5 jaar gestart moet worden, worden vermeld op de maatregelenkaart. De rapportage en kaarten zijn agenderende documenten. Op basis hiervan kunnen voorstellen gedaan worden aan college en raad om projecten op te starten. Het biedt daarnaast zowel het college als de raad een hulpmiddel of bron om te pleiten voor het opstarten van projecten.

Ontwikkelkaart

De ontwikkelkaart laat op structuurniveau zien welke kansen en beoogde ontwikkelingen er zijn om de ruimtelijke kwaliteit van de stad over de langere termijn te verbeteren. Op basis van de ontwikkelkaart kunnen later nieuwe maatregelen gedefinieerd worden. De maatregelenkaart laat daarbij ook zien welke gebiedsontwikkelingen al in uitvoering zijn en biedt ook aanknopingspunten voor het selecteren van gebieden die op de langere termijn in aanmerking komen voor herontwikkeling. Hierdoor ontstaat er overzicht hoe de gebiedsontwikkelingen en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit van de stad in zijn geheel zich tot elkaar verhouden.

2. NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

		Uitgangspunten/beleidsdoelen	***Uit beleidsstuk...*** *(niet vastgesteld in grijs)*
1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk			
Voorzieningen (maatschappelijke); welzijn, zorg, sport, onderwijs etc.	1a	Een breed palet aan sportactiviteiten.	• *Stadsvisie 2030* • *Ruimte voor Sport in Rijswijk*
	1b	Voldoende m2 onderwijshuisvesting op basis van prognoses.	• *Rijswijk leerlingenprognoses 2021*
Verblijven, ontmoeten, spelen en bewegen, inrichting openbare ruimte	1c	Voldoende op korte afstand bereikbare- kwalitatieve en multifunctionele ruimte voor verblijf, (spontane) ontmoeting, beweging en meedoen.	• *Beheerplan openbare speelplekken 2019-2022* • *Integraal Beheerplan Openbare Ruimte* • *Stadsvisie 2030* • *Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040*
	1d	Openbare ruimte van hoge kwaliteit, op juiste plek en voor juiste doelgroep (incl. verbetering optimale inclusieve en sociaal veilige ruimtes)	• *Integraal Beheerplan Openbare Ruimte* • *Stadsvisie 2030* • *Groenbeleidsplan 2010-2020* • *Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040*
Milieukwaliteit; geluid, lucht etc.	1e	Verbetering luchtkwaliteit, vermindering geluidsoverlast, trillingen.	• *Actieplan luchtkwaliteit* • *Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040* • *Actieplan geluid*
	1f	Vermijden van veiligheidsrisico's.	• *Beleidsregels EV Rijswijk*

2. NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

De synthese van de verschillende werkgroepsessies heeft geleid tot aanpassing en/of aanvulling van uitgangspunten en een scherper onderscheid tussen uitgangspunt en maatregel en het verwijderen van uitgangspunten die bijvoorbeeld buiten de scope vallen. Per thema zijn de uitgangspunten gedestilleerd.

Dit heeft uiteindelijk geleid tot een overzicht van de uitgangspunten gebaseerd op de vijf thema's:

- Aantrekkelijk en gezond Rijswijk
- Groen en natuurlijk Rijswijk
- Ondernemend en beleefbaar Rijswijk
- Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk
- Bereikbaar en veilig Rijswijk

Hieronder zijn de uitgangspunten samengebracht in een tabel. Deze uitgangspunten zijn gegroepeerd naar thema en subthema. De uitgangspunten zijn gebaseerd op de onderliggende beleidsdocumenten maar zijn soms gedeeltelijk geherfomuleerd zonder dat het aan de inhoud afbreuk doet.Het resultaat is de set van uitgangspunten zoals die hier nu weergegeven is. In de tabel staat ook aangegeven welk achterliggend beleidsdocument de basis is voor de geformuleerde uitgangspunten.

	Uitgangspunten/beleidsdoelen		Uit beleidsstuk... (niet vastgesteld in grijs)
2. Groen en natuurlijk Rijswijk			
Openbaar groen, groenstructuren, boomstructuren	2a	Versterken recreatieve en landschapstructuur. Groen als drager.	• *Groenbeleidsplan 2010-2020*
	2b	Werken aan groene woonstad; aantrekkelijk groen (in wijken), waardevolle parken, soortkeuze en natuurbeleving, sterke boomstructuur	• *Stadsvisie 2030* • *Integraal Beheerplan Openbare Ruimte* • *Groenbeleidsplan 2010-2020* • *Juiste boom op de juiste plek*
	2c	Versterken natuurstructuur.	• *Groenbeleidsplan 2010-2020*
Biodiversiteit	2d	Vergroten biodiversiteit, versterken doelsoorten en diversiteit groen.	• *Nota dierenwelzijn Gemeente Rijswijk*
	2e	Waterkwaliteit minimaal gelijk of beter	• *Gemeentelijk Riolerings- en Waterplan Rijswijk*
3. Ondernemend en beleefbaar Rijswijk			
Economie; bedrijvigheid, kantoren, detailhandel	3a	Versterken van werk- en winkelgebieden.	• *Economische strategie Rijswijk*
Kunst, cultuur, beleefbaarheid, toerisme, horeca	3b	Breed palet aan vrijetijds-bestedings-mogelijkheden. Vrijheid van creativiteit in de openbare ruimte.	• *Stadsvisie 2030* • *Cultuurvisie Rijswijk 2016-2030*
	3c	Clustering en samenhang in kunst en culturele voorzieningen.	• *Cultuurvisie Rijswijk 2016-2030*
	3d	Aanbod voor jeugd en jongeren.	• *Cultuurvisie Rijswijk 2016-2030*
Identiteit en cultuurhistorie	3e	Ruimtelijke structuur en identiteit/-herkenbaarheid van Rijswijk versterken.	• *Cultuurvisie Rijswijk 2016-2030* • *Stadsvisie 2030* • *Hoogbouwvisie* • *Integraal Beheerplan Openbare Ruimte* • *Groenbeleidsplan 2010-2020* • *Nota cultureel erfgoed* • *Welstandsnota*

		Uitgangspunten/beleidsdoelen	***Uit beleidsstuk...*** *(niet vastgesteld in grijs)*
4. Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk			
Energietransitie	4a	Streven naar een volledig duurzame warmte-voorziening op termijn. Uitvoering RES	• *Energieschets Rijswijk* • *Energieperspectief 2050*
Klimaatbestendigheid; wateroverlast, droogte en hittestress tegengaan, bodemdaling, zeespiegelstijging	4b	Klimaatbestendige openbare ruimte. Koelteplek binnen 300m voor elke inwoner en werknemer.	• *Gemeentelijk Riolerings- en Waterplan Rijswijk* • *Actieplan klimaat Rijswijk* • *Stadsvisie 2030*
	4c	Klimaatbestendig bouwen.	• *Convenant klimaatadaptief bouwen*
Circulariteit, duurzaam bouwen en ontwikkelen	4d	Circulair en duurzaam ontwerpen in de inrichting openbare ruimte en speelplekken.	• *Gemeentelijk Riolerings- en Waterplan Rijswijk* • *Beheerplan openbare speelplekken 2019-2022* • *Speelbeleid Gemeente Rijswijk 2021-2026* • *Integraal Beheerplan Openbare Ruimte*
5. Bereikbaar en veilig Rijswijk			
Mobiliteitstransitie	5a	De mens centraal en STOMP principe. Verdeling mobiliteitsbehoefte over vervoersoorten	• *Startnotitie mobiliteitsvisie* • *Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040*
	5b	Wijken verbinden op een lokaal en regionaal niveau.	• *Stadsvisie 2030* • *Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040*
	5c	Gebruik van innovaties en experimenten.	• *Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040*
Auto en wegenstructuur	5d	Verkeershinder en doorgaand verkeer verminderen.	• *Stadsvisie 2030* • *Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040*
	5e	Parkeren als onderdeel van mobiliteits-aanpak.	• *Nota parkeernormen gemeente Rijswijk* • *Kadernota Parkeren Rijswijk 2015-2025*
Verkeersveiligheid	5f	Verkeersveiligheid verbeteren.	• *Startnotitie mobiliteitsvisie* • *Actieplan verkeersveiligheid Rijswijk 2020-2025* • *Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040*

3. ANALYSE BELEIDSTHEMA'S

					Bijdrage aan uitgangspunten																										
					1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk							2. Groen en natuurlijk Rijswijk					3. Onder-nemend en beleefbaar Rijswijk					4. Duurzaam en toekomst-bestendig Rijswijk					5. Bereikbaar Rijswijk					
Hoofdthema	Subthema	Type maatregel	Maatregelen	Kosten maatregel	Een breed palet aan sportactiviteiten	Voldoende m2 onderwijshuis-vesting	Voldoende op korte afstand bereikbare - kwalitatieve en multifunctionele ruimte voor verblijf, (sportieve) ontmoeting, beweging en meedoen.	Verbetering luchtkwaliteit, vermindering geluidsoverlast, trillingen.	Vermijden van veiligheids-risico's	Openbare ruimte van hoge kwaliteit, op juiste plek en voor juiste doelgroep (incl. verbetering optimale inclusieve en social veilige ruimtes)	Werken aan groene woonstad; aantrekkelijk groen (in wijken), waardevolle parken, sportlocaties en natuurbeleving, sterke boomstructuur	Versterken recreatieve en landschap-structuur. Groen als drager	Versterken natuur structuur	Vergroten biodiversiteit, versterken doelsoorten en diversiteit groen	Water-kwaliteit minimaal gelijk of beter	Versterken werk- en winkelgebieden	Ruimtelijke structuur en identiteit/-herkenbaarheid van Rijswijk versterken.	Breed palet aan erijetjds-bestedings-mogelijkheden. Vrijheid van creativiteit in de openbare ruimte.	Clustering en samenhang van voorzieningen	Aanbod voor jeugd en jongeren	Streven naar een volledig duurzame warmte-voorziening op termijn. Uitwaering RES	Klimaat-bestendige bouw	Klimaat-bestendige openbare ruimte. Koelteplek binnen 300 m voor elke inwoner en werknemer	Circulair en duurzaam ontwerpen in de inrichting openbare ruimte en speel-plekken	De mens centraal en STOMP principe. Verdeling mobiliteitsbehoefte over vervoersoorten	Wijken verbinden op een lokaal en regionaal niveau	Verkeers-hinder en doorgaand verkeer verminderen	Parkeren als onderdeel van mobiliteits-aanpak	Verkeers-veiligheid verbeteren	Gebruik van innovaties en experimenten
1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk	Maatschappelijke voorzieningen; welzijn, zorg, sport, onderwijs	Uitbreiden schoolcapaciteit	2. Uitbreiding de piramide	€ 1,336,508																											
			2. Uitbreiding De Melodie	€ 1,168,223																											
			3. Piekopvang Buitenrijck, Rijswijkbuiten Sion met semi permanente lokalen	€ 1,239,840																											
			4. Nieuwbouwschool Plaspoelpolder	€ 11,023,782																											
		Uitbreiden sportcapaciteit	Sportzaal bij Basisschool Steenvoorde																												
			Sportzaal Rijswijk Buiten bij nieuwe basisschool																												
	Milieukwaliteit; geluid, lucht, trillingen, externe veiligheid etc.	Uitbreiding / nieuwe milieuzones	Uitbreiding bestaand, Prinses Beatrixlaan, brom en snorfietsen																												
		Geluidreducerende bronmaatregelen (stillastlt of diffractoren)	Bronmaatregelen Prinses Beatrixlaan, Haagweg en Lindelaan. Verder uit actieplan: Lindelaan, Steenlaan, Sir Winston Churchillaan oost, west en midden, Geestbrugweg en de vrijenbanenlaan/Broekmolenweg.																												
		Verplaatsen van gevaarlijke inrichtingen	Verplaatsen van de vuurwerkhal in Havenkwartier naar elders in Plaspoelpolder	Bouwkosten nieuwe locatie, verhuiskosten, evt planschade																												
2. Groen en natuurlijk Rijswijk	Openbaar groen, groenstructuren, boomstructuren	Bomenstructuur	Behoud/verbetering bestaande bomenstructuur. Boomplaatsverbetering	500-2500 euro per boom																											
		Verbeteren primaire verbindingen	Primaire natuurverbinding langs de Schaapweg en de Mgr Bekkerslaan (verbinding vanaf De Voorde in de Landgoederenzone naar de Hoekpolder in de Stadsparkzone)	enkele tonnen euro's voor de drie primaire verbindingen tezamen																											
			Primaire natuurverbinding via 'park de driesprong' langs Sir W. Churchillaan, via Burgemeester Elsenlaan, via Van Benthemlaan via Tinbergenstraat naar het Jaagpad (verbinding vanaf Te Werve in de Landgoederenzone naar het Staelburgerbos in de Stadsparkzone).	enkele tonnen euro's voor de drie primaire verbindingen tezamen																											
			Primaire natuurverbinding langs de Prinses Beatrixlaan (verbinding vanaf de Landgoederenzone via de Stadsparkzone naar Delft)	enkele tonnen euro's voor de drie primaire verbindingen tezamen																											
	Biodiversiteit en waterkwaliteit	Verbeteren zwemwater	Verbeteren zwemwater Wilhelminapark																												
3. Ondernemend en beleefbaar Rijswijk	Economie; bedrijvigheid, kantoren, detailhandel	Versterken economie, glasvezelnetwerk	BT Hoornwijck, Zuidflank en Plaspoelpolder aansluiten op glasvezelnetwerk																												
		Versterken economie, duurzaamheid	Meer elektrische laadpalen op bedrijventerreinen																												
		Versterken economie, kwaliteit van ruimte	Plaspoelpolder verbeteren verblijfskwaliteit																												
			Creeren van ruimte voor voorzieningen zoals broodjeszaken op bedrijventerreinen																												
			Verbetering kwaliteit en onderhoud openbare ruimte bedrijventerreinen																												
4. Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk	Klimaatbestendig heid; wateroverlast en hittestress tegengaan, bodemdaling, seespiegelstijging	Aangak hittestress met koeltepleklken	Koeltepleklken binnen 300m, aanleg raingardens, groene gevel projecten, plantsoenen en multifunctioneel gebruik maatschappelijk vastgoed.Op hittestress plekken Plaspoelpolder, In de Bosgaard en Oud-Rijswijk.																												
	Circulariteit, duurzaam bouwen en ontwikkelen	Hergebruik water	Hergebruik water Pasgeld																												
5. Bereikbaar en verkeersveilig Rijswijk	Mobiliteitstransitie, modal shift naar andere verhouding Stappen, Trappen, OV, deelmobiliteit/ -MaaS, Privé-auto	Meer OV. Aantrekkelijke haltes, met voorzieningen als stalling	Kwaliteitsverbetering Station Rijswijk	10-15 miljoen																											
			Frequentere en meer directe OV lijnen en overstapmogelijkheden																												
		Meer hubs	Pilot deel scooters wijken																												
		Druk van de auto op openbare ruimte verminderen	Herinrichten wegen waaronder Geestbrugweg, Lange Kleiweg, Kesslerpark, Lindelaan, Generaal Spoorlaan, Schaapweg en Sir Winston Churchillaan																												
			Faciliteren parkeren aan de randen van verkeersluwe woongebieden																												
			Parkeernormen verlagen en verguinningen beleid aanscherpen																												
		Meer voet	Voetgangersbrug Sion-Parkrijk																												
		Meer fiets	Fietsparkeren, zie tabblad fietsparkeren	€ 540,000																											
			Fietsroutes uitbreiden en verbeteren, zie tabblad hoofdfietsroutes. Prioritering o.a. Sammerweg, Jan Thijsenweg, Fiets eco-ducten A4 en fietsroutes naar stations en werklocaties	€ 55,000,000																											
	Verkeersveiligheid	Herinrichten van wegen	Flitspalen op blackspotlocaties zoals kruisingen Prinses Beatrixlaan, Sir W. Churchillaan etc..																												
			Herinrichting wegen, schoolzones zoals op Geestbrugweg, Lindelaan, Prinses Beatrixlaan, Van Rijnweg viaduct																												

Overzicht maatregelen matrix

3. ANALYSE BELEIDSTHEMA'S

3.1 Inleiding

Om tot een selectie van korte- en langetermijnmaatregelen te komen is eerst een analyse van de beleidsthema's uitgevoerd. Per thema is verkend of er sprake is van knelpunten. Dit geeft namelijk duiding aan de mate van urgentie van de te nemen maatregelen. Vervolgens is per thema geïnventariseerd welke maatregelen gewenst zijn om op korte termijn op te pakken en welke ontwikkelpunten/verbeterpunten er zijn voor de lange termijn. Het komt ook voor dat benodigde informatie nog ontbreekt om tot een selectie van korte- en langetermijnmaatregelen te komen. In dat geval wordt dit geduid onder het kopje 'Onderzoeksopgaven en gemeentelijke processen'. Per thema leidt dit tot de volgende opbouw:

- Knelpunten
- Gewenste kortetermijnmaatregelen
- Ontwikkelpunten/verbeterpunten langere termijn
- Onderzoeksopgaven en gemeentelijke processen

Voor elk van de 5 hoofdthema's zijn de gewenste kortetermijnmaatregelen ondergebracht in subthema's. Waar relevant is per subthema een nadere onderverdeling van type maatregelen geduid.

Een voorbeeld:

- Hoofdthema: Aantrekkelijk en gezond Rijswijk
  - Subthema: maatschappelijke voorzieningen
    - Type maatregelen: Uitbreiden onderwijshuisvestingscapaciteit

De gewenste kortetermijnmaatregelen die al concreet zijn uitgewerkt (soms met kostenraming), zoals bijvoorbeeld het uitbreiden van een aantal lokalen of scholen, zijn opgenomen in een tabel. Er zijn ook maatregelen opgenomen die nog nader moeten worden uitgewerkt en begroot, zoals bijvoorbeeld geluidwerende bronmaatregelen op een aantal wegen. In de tabel zijn ook de doelen c.q. uitgangspunten opgenomen en is per gewenste maatregel aangegeven in hoeverre deze bijdraagt aan het gewenste doel. Waar mogelijk en concreet genoeg zijn de maatregelen ook weergegeven op de maatregelenkaart.

De ontwikkelpunten/verbeterpunten voor de langere termijn zijn verwerkt in de ontwikkelkaart.

3.2 Aantrekkelijk en gezond Rijswijk

Knelpunten

Zoals ook in hoofdstuk 2 is beschreven zijn voor het thema Aantrekkelijk en gezond Rijswijk de volgende doelen cq uitgangspunten gedefinieerd:

- Een breed pakket van sportactiviteiten
- Voldoende m2 onderwijshuisvesting
- Voldoende kwalitatieve en multifunctionele ruimte voor verblijf, (spontane) ontmoeting, beweging en meedoen. Voorzieningen zijn verspreid en op korte loop- en fietsafstanden in de wijken aanwezig.
- Verbetering luchtkwaliteit, vermindering geluidsoverlast, trillingen.
- Vermijden van veiligheidsrisico's
- Openbare ruimte van hoge kwaliteit, op juiste plek en voor juiste doelgroep (incl. verbetering optimale inclusieve en sociaal veilige ruimtes)

In het in augustus 2018 opgeleverde rapport 'Ruimte voor de ***Sport*** in Rijswijk' wordt op basis van het demografisch verloop aangegeven dat er een tekort bestaat aan zaalruimte. Dit tekort zal de komende jaren toenemen op basis van de toename van het aantal inwoners. Het tekort is niet gelegen in het aantal sporthallen, daar zit Rijswijk met 3 sporthallen (de Schilp en twee sporthallen in de Altis) op de minimale behoefte, maar in het aantal sportzalen. Rijswijk heeft 0 sportzalen waar een minimum van 4 nodig is. Een sportzaal kent een minimale afmeting van 28 bij 22 meter ten opzichte van een sporthal, die 44 bij 22 meter is. Hiervan uitgaande lijkt het logisch en gerechtvaardigd dat er op termijn meer zaalruimte gerealiseerd wordt. Sportcomplex De Altis is recent op verzoek van de verenigingen aangepast, zodat er ook korfbalwedstrijden kunnen plaatsvinden, aansluitend bij de multifunctionaliteit van het sportcomplex. Hiermee wordt ook weer een potentieel zaaltekort opgelost.

Voor buitensportaccommodaties is er op dit moment geen capaciteitsprobleem. Bij de voetbalverenigingen is er deels een onderbezetting en de hockeyvereniging heeft afgelopen jaar een uitbreiding met een extra veld gekregen. Een groei van het aantal inwoners zal daarom voorlopig geen capaciteitsproblemen opleveren.

Er zijn knelpunten geconstateerd op het gebied van ***onderwijshuisvestingscapaciteit*** en op diverse plekken in Rijswijk dient de capaciteit te worden uitgebreid. In november 2021 zijn de leerlingenprognoses geactualiseerd. Vanaf de komende jaren tot 2040 zullen er bijna 5400 woningen worden gebouwd in de Plaspoelpolder. Die plannen zijn in die omvang nieuw. Twee jaar geleden werd hier nog uitgegaan van 3000 woningen. Omdat in de Plaspoelpolder op dit moment nog geen leerlingen wonen, is het onzeker over welke scholen de toekomstige leerlingen zich zullen verdelen. Vooralsnog is aangenomen dat de leerlingen uit de Plaspoelpolder zich in evenredige mate zich verdelen over De Melodie, De Piramide, Nicolaas Beets en de scholen in het Rembrandtkwartier (Daltonschool 't Prisma, Godfried Bomansschool en de J.H. Snijdersschool). Deze genoemde scholen samen hadden op 1 oktober 2021 1.714 leerlingen. De leerlingenprognose geeft aan dat het aantal leerlingen voor deze scholen groeit tot 2.812 leerlingen in 2038. Een deel van deze leerlingen kan worden opgevangen door uitbreiding van de bestaande scholen, De Piramide, De Melodie. Inmiddels is ook begonnen met de voorbereidingen van de revitalisatie van het gebouw aan de Dan. Catterwijckstraat voor de piekopvang van de scholen in het Rembrandtkwartier. Echter dat is onvoldoende om de groei van ruim 1.000 leerlingen op te vangen en maakt een nieuwe school in de Plaspoelpolder noodzakelijk.
Deze voorzieningen zijn opgenomen in de eerste periode van 5 jaar in het door de Raad vastgestelde Integraal Huisvestingsplan Onderwijs, maar nog niet voor alle voorzieningen is in de meerjarenbegroting budget beschikbaar gesteld.

Met betrekking tot de ***kinderopvang*** (kinderdagverblijf, peuteropvang en buitenschoolse opvang) geldt dat het bieden van kinderopvang aan de markt is overgelaten. Echter bestaat er (over het algemeen) ook een nauwe samenwerking met het onderwijs. Deze samenwerking treedt het meest op de voorgrond bij de peuteropvang en de buitenschoolse opvang. Deze 2 soorten liggen in het verlengde van en zijn (vaak) voorafgaand (bij peuteropvang)/aanvullend (bij buitenschoolse opvang) aan het basisonderwijs. Om de samenwerking optimaal te laten verlopen zijn vestigingsmogelijkheden in de directe nabijheid en/of in het schoolgebouw bijna een voorwaarde. Op dit moment zijn er geen knelpunten in het aantal beschikbare plaatsen, maar bij de groei van de gemeente en daarmee het aantal kinderen in de leeftijd van 0-12 jaar zal dit tekort wel gaan ontstaan. Daarbij heeft de regering aangekondigd om de kinderopvang bijna gratis te maken. Ook dit zal, naar verwachting een groei opleveren in de vraag naar het aantal opvangplekken. Vanwege die nauwe samenwerking tussen het onderwijs en de kinderopvang en de noodzaak om kinderopvang in de nabijheid van en/of het in onderwijsgebouw te huisvesten is het noodzakelijk om, bij het realiseren van m2 onderwijshuisvesting ook rekening te houden met m2 voor de kinderopvang.

Op dit moment is de capaciteit van ***huisartsenzorg*** in Rijswijk nét toereikend. Voor elke 2000 inwoners is een voltijd huisartsenpraktijk nodig. Er zal dus moeten worden voorzien in uitbreiding van huisartsenzorg. Op dit moment zijn er al huisartsen die op zoek zijn naar grotere praktijkruimtes. De gemeente wil daarom huisartsen op korte termijn bijstaan in de zoektocht naar passende praktijkruimte in hun werkgebied. Belangrijk is verder aandacht te hebben voor speciale woonvoorzieningen voor kwetsbare ouderen, waar veel zorg wordt verwacht. Goede zorg is daar essentieel, en moet dus vooraf worden afgestemd met de zittende professionals. Voor de huisvesting van huisartsen dient verder bij elk nieuwbouwproject de gemeente te zorgen voor voldoende praktijkruimte en daarover, bij aanvang van de bouw, in contact treden met de huisartsen. Verbinding met andere eerstelijnsvoorzieningen en gemeentelijke voorzieningen als welzijn, wmo en jeugdzorg zijn daarbij essentieel. Voor huisvesting van huisartsen wordt op dit moment door KPMG een regiobeeld gemaakt in opdracht van Hadoks. De uitkomsten hiervan kan de gemeente vertalen in haar beleid en ruimtelijke plannen.

Het realiseren van voldoende ruimte voor kinderopvang en huisartsen valt buiten de scope van het Programma Stadsontwikkeling (omdat de gemeente geen opdrachtgever hiervoor is), maar het planologisch mogelijk maken van voldoende ruimte hangt nauw samen met de groei van de stad en zal meegenomen moeten worden bij gebiedsontwikkelingen en het opstellen van het omgevingsplan.

Op het gebied van ***milieu*** (lucht, geluid, externe veiligheid) is de inzet bij de verstedelijkingsopgave om een toename van milieuhinder zoveel als mogelijk te voorkomen en waar nodig maatregelen te treffen om de milieukwaliteit te verbeteren. Op het gebied van externe veiligheid is de vuurwerkhal in het Havenkwartier een aandachtspunt. De grootschalige opslag van vuurwerk in een gemengd woon-werkgebied is niet wenselijk.

Op het gebied van geluid zijn er een aantal knelpunten als gevolg van het wegverkeer. De geluidknelpunten staan in het Actieplan geluid en in de saneringsvoorraadlijst (zie losse bijlage). Knelpunten uit het Actieplan Geluid zijn geïdentificeerd op de Prinses Beatrixlaan, Lindelaan, Steenlaan, Sir Winston Churchilllaan oost, midden en west, Geestbrugweg en de Vrijenbanselaan/Broekmolenweg.

Op het gebied van luchtkwaliteit voldoet Rijswijk aan de Europese normen, maar dit betekent niet dat de lucht in Rijswijk schoon is. Sterker nog, Rijswijk behoort tot de gemeentes met de slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Daarom heeft de gemeente een Actieplan luchtkwaliteit opgesteld met maatregelen die gaan bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het streven is te voldoen aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit. Om dit te bereiken werkt de gemeente aan de uitvoering van de afspraken die zijn gemaakt in het Schone Lucht Akkoord. Naast het streven naar het realiseren van de WHO normen voor luchtkwaliteit is het doel om samen met andere overheden 50% gezondheidswinst te bereiken in 2030 ten opzichte van 2016.

Een uitgangspunt binnen aantrekkelijk en gezond Rijswijk betreft ook het bieden van ***openbare ruimte van hoge kwaliteit, op juiste plek en voor juiste doelgroep*** (incl. verbetering optimale inclusieve en sociaalveilige ruimtes). Dit dient meer ingebed te worden in gebiedsontwikkelingen en (her)inrichting van de openbare ruimte. Vaak komen ontoegankelijkheden pas achteraf aan het licht- vaak door middel van een vervelend incident. Denk aan maatregelen als duidelijke gids- en geleidelijnen (voor slechtzienden), werkende rateltikkers bij stoplichten, voldoende brede en toegankelijke stoepen zonder obstakels, stalruimte voor scootmobielen en driewielers, positionering van gehandicaptenparkeerplaatsen, zitplekken met armsteunen, (semi) openbare (toegankelijke) toiletten.

Het laatste aandachtspunt binnen dit thema betreft het plaatsen van voldoende ***ondergrondse afvalcontainers***. Het is belangrijk te onderzoeken waar al dan niet ondergrondse afvalcontainers moeten komen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met o.a. aanrijroutes van Avalex en de infrastructuur van de wegen (niet te smal etc.). Dit dient meer ingebed te worden in gebiedsontwikkelingen en (her) inrichting van de openbare ruimte.

Gewenste korte termijn maatregelen

In de tabel staan de gewenste korte termijn maatregelen opgesomd.

Zoals uit de tabel blijkt is het de wens om op korte termijn 3 scholen uit te breiden en om een nieuwe school te realiseren in Plaspoelpolder. De totale kosten hiervan zijn begroot op circa 15 miljoen euro.

Op gebied van sport houdt de gemeente bij nieuwbouw van gymzalen rekening met de behoefte vanuit het bewegingsonderwijs overdag en de behoefte aan avondgebruik door sportclubs. Bij voorkeur wordt in dit geval een sportzaal gerealiseerd. Concreet onderzoekt de gemeente op dit moment of een dergelijke sportzaal bij de nieuwbouw van de Basisschool Steenvoorde kan worden gerealiseerd. Ook de sportverenigingen worden hierbij betrokken, met name of een dergelijke sportzaal voorziet in een behoefte. Op gebied van sportcapaciteit wordt verder voor een eventueel nog te ontwikkelen school voor primair onderwijs in Rijswijk Buiten, gekeken naar een sportzaal in plaats van een gymzaal.

De gemeente heeft een Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld met maatregelen die gaan bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Een van de maatregelen die een bijdrage levert aan de verbetering van de luchtkwaliteit is de uitbreiding van de huidige milieuzone en de invoering van een milieuzone voor de Prinses Beatrixlaan en een milieuzone brom- en snorfietsen. De mobiliteitstransitie (zie paragraaf 3.5) draagt hier ook aan bij.

Er is een effectonderzoek gedaan naar deze maatregelen en er zal op korte termijn een besluit genomen worden over de invoering van milieuzones in Rijswijk. Naast deze maatregel wordt voor de korte termijn ook een voorstel uitgewerkt voor het meten van de luchtkwaliteit met sensoren. Het doel is inwoners in staat te stellen om met sensoren zelf de luchtkwaliteit in hun directe woonomgeving te meten en de meetdata op te nemen in het dataportaal van het RIVM. Het gaat hier niet om officiële meetgegevens maar de verkregen meetdata kan indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan nuttige inzichten opleveren.

Op gebied van geluidshinder is het wegverkeer de geluidsbron die veruit de grootste geluidbelasting veroorzaakt in Rijswijk. In het vigerend Actieplan Geluid staan de wegen genoemd waar concrete maatregelen getroffen moeten worden (verlagen snelheid, aanleggen van stil asfalt). In het Actieplan worden de volgende wegen genoemd: Beatrixlaan, Lindelaan, Steenlaan, Sir Winston Churchilllaan oost en west, Geestbrugweg en de Vrijenbanselaan/Broekmolenweg.

Het uitgangspunt is dat de geluidhinder bij voorkeur bij de bron wordt aangepakt. Daarom zijn de maatregelen voor het opheffen van de geluidknelpunten gekoppeld aan het grootonderhoud van de betreffende weg. Op de saneringsvoorraadlijst staan de woningen die geluidbelast zijn vanwege het wegverkeer. Voor de sanering van deze woningen is voorbereidend subsidie ontvangen van het Bureau Sanering Wegverkeerslawaai (BSV). Omdat de aanpak van de geluidknelpunten van de saneringsvoorraadlijst ook het programma voor grootonderhoud van wegen en wegvakken volgt is voor de weg of wegvakken van de Lindelaan en Steenlaan ook een saneringssubsidie verleend door het BSV. Voor de aanpak van de geluidknelpunten van het Actieplan geluid wordt jaarlijks in de begroting budget gereserveerd voor stille wegdekken. In de bijlage is een overzicht van de geluidknelpunten opgenomen.

Binnen de Plaspoelpolder worden het Havenkwartier en het Kesslerpark getransformeerd van een industrieterrein naar een gebied met een gemengde woon- en werkomgeving. Functiemenging biedt kansen voor een aantrekkelijker leefomgeving. Daarbij moet een zorgvuldige afweging worden gemaakt van de belangen van de ondernemers die in dit gebied veelal in de logistieke- en diensten sector zitten en de belangen van de (toekomstige) bewoners. Het toekomstig gebruik van het Havenkwartier voor omwonenden wonen en werken stelt andere voorwaarden dan het huidige bedrijfsmatig gebruik van deze omgeving. Op het gebied van milieu is de transformatie van dit gebied een uitdaging. De aandachtspunten in dit gebied zijn geluid en externe veiligheid. Een grootschalige opslag van vuurwerk is niet langer wenselijk in een dergelijk gemengd gebied. De inzet is om het bedrijf te verplaatsen naar een locatie elders in Rijswijk. Bij die inzet worden, gelet op hun belang, ook de ontwikkelaars betrokken.

Voor een aantal uitgangspunten tenslotte (kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en ondergrondse containers) zijn nog geen korte termijn maatregelen geformuleerd (zie ook ontwikkelpunten lange termijn en onderzoeksopgaven). Dergelijke uitgangspunten worden wel meegenomen in gebiedsontwikkelingen en herinrichting van openbare ruimte, maar er zijn geen op zichzelf staande projecten hiervoor benoemd.

Ontwikkelpunten/verbeterpunten langere termijn

De Prinses Beatrixlaan is een belangrijke wegverbinding van het plaatselijke en doorgaand verkeer. De toenemende verkeersintensiteiten op deze weg maakt dat er een langetermijnoplossing uitgewerkt moet worden voor de bereikbaarheid van Rijswijk en de leefbaarheid in het gebied. Een tunnel kan een oplossing zijn voor de geluidsproblematiek en mogelijk ook bijdragen aan schone lucht in de directe leefomgeving (afhankelijk van de uitvoering; volledige ondertunneling of een tunnelbak). De luchtkwaliteit bij de tunnelmonden is bij volledige ondertunneling wel een aandachtspunt. Verder kan een tunnel positieve verkeerskundige effecten teweeg brengen. De kosten van de aanleg van een tunnelbak met overkluizingen worden geschat op 240 miljoen euro.

Verder speelt op gebied van geluid dat de laatste jaren veel kantoren worden getransformeerd naar woningen. Deze kantoren zijn vaak gebouwd op geluidsbelaste locaties. De aanwezige gevelisolatie is vaak onvoldoende om te voldoen aan de geluidseisen die gelden ten aanzien van het binnenniveau voor nieuwbouw (33dB). Om toch een aanvaardbaar woon- en leefniveau te garanderen geldt als minimumeis dat het binnenniveau in een verblijfsruimte van een woning maximaal 38 dB mag bedragen. Deze binnenwaarde kan behaald worden door het saneren van hooggeluidsbelaste woningen in het kader van de saneringsregeling wegverkeerslawaai. Uitgangspunt hierbij is dat geluid bij de bron wordt aangepakt, maar indien dit niet mogelijk is of onvoldoende effect heeft, kunnen isolatiemaatregelen aan de gevel getroffen worden. Deze maatregel wordt ook op de korte termijn toegepast en zal op de lange termijn geborgd worden in het Omgevingsplan.

Onderzoeksopgaven en gemeentelijk processen

Volgens recente informatie is mogelijk ook een nieuwe permanente school in Pasgeld-West nodig. Dit wordt op het moment van schrijven nog verder onderzocht.

Bij een toenemende vraag/behoefte aan binnensportvoorzieningen dient de gemeente te onderzoeken of er aan de zuidkant van de A4 (in of in de buurt van het gebied RijswijkBuiten/Pasgeld) een sporthal gerealiseerd kan worden.

Op het gebied van de gewenste milieuzoneringen is als eerste stap een haalbaarheid-effectonderzoek uitgevoerd naar het uitbreiden en instellen van milieuzones. Op basis van dit onderzoek wordt een invoeringsvoorstel voorgelegd aan het college/raad voor een besluit over de in te voeren milieuzonevariant(en) en de toekenning van een uitvoeringsbudget. De planning is het invoeringsvoorstel in het 2e kwartaal 2022 voor te leggen aan het college waarna de raad in juni daarover een besluit kan nemen.

Als het gaat om geluidswerende bronmaatregelen is het doelmatig om deze maatregelen te koppelen aan het meerjarenprogramma onderhoud wegen. Het opstellen van dit meerjarenprogramma is echter vertraagd. In het Actieplan geluid wordt elke vijf jaar beoordeeld welke wegen in aanmerking komen voor een geluidsreducerende maatregel, zoals stil asfalt. De aanleg van stil asfalt loopt achter ten opzichte van het Actieplan Geluid. Door ook de mogelijkheden voor geluidsreducerend asfalt te onderzoeken bij klein onderhoud van de betreffende wegen, kan de geluidsbelasting in een hoger tempo verlaagd worden.

Verder is een onderzoeksopgave of soundscaping kan worden toegepast bij de inrichting van de fysieke leefomgeving. Deze nieuwe benadering focust niet op het aantal decibellen, maar op hoe mensen geluid beleven. In Nederland zijn er nog weinig voorbeelden van waar de soundscape is vertaald naar de ruimtelijke inrichting. Een goed voorbeeld is te vinden in het Engelse Sheffield voor het plein Sheaf Square welke grensde aan een drukke weg die voor veel geluidshinder zorgde door het geluid van voorbijrazende auto's. De gemeente legde The Cutting Edge aan, een stalen geluidsmuur met een waterval. De geluidsmuur dempt het geluid van de auto's en het vallende water heeft een rustgevend effect.

					Bijdrage aan uitgangspunten					
					1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk					
Hoofdthema	**Subthema**	**Type maatregel**	**Maatregelen**	**Kosten maatregel**	Een breed palet aan sportactiviteiten	Voldoende m2 onderwijshuis-vesting	Voldoende op korte afstand bereikbare - kwalitatieve en multifunctionele ruimte voor verblijf, (spontane) ontmoeting, beweging en meedoen.	Verbetering luchtkwaliteit, vermindering geluidsoverlast, trillingen.	Vermijden van veiligheids-risico's	Openbare ruimte van hoge kwaliteit, op juiste plek en voor juiste doelgroep (incl. verbetering optimale inclusieve en sociaal veilige ruimtes)
1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk	**Maatschappelijke voorzieningen; welzijn, zorg, sport, onderwijs**	Uitbreiden schoolcapaciteit	1. Uitbreiding de piramide	€ 1.336.508						
			2. Uitbreiding De Melodie	€ 1.168.223						
			3. Piekopvang Buitenrijck, RijswijkBuiten Sion met semi permanente lokalen	€ 1.239.840						
			4. Nieuwbouwschool Plaspoelpolder	€ 11.023.782						
		Uitbreiden sportcapaciteit	Sportzaal bij Basisschool Steenvoorde							
			Sportzaal Rijswijk Buiten bij nieuwe basisschool							

Legenda

	positieve bijdrage/effect op uitgangspunt
	mogelijk licht positieve /indirecte bijdrage/effect op uitgangspunt
	geen bijdrage/effect op uitgangspunt

					Bijdrage aan uitgangspunten					
					1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk					
Hoofdthema	**Subthema**	**Type maatregel**	**Maatregelen**	**Kosten maatregel**	Een breed palet aan sportactiviteiten	Voldoende m2 onderwijshuis-vesting	Voldoende op korte afstand bereikbare - kwalitatieve en multifunctionele ruimte voor verblijf, (spontane) ontmoeting, beweging en meedoen.	Verbetering luchtkwaliteit, vermindering geluidsoverlast, trillingen.	Vermijden van veiligheids-risico's	Openbare ruimte van hoge kwaliteit, op juiste plek en voor juiste doelgroep (incl. verbetering optimale inclusieve en sociaal veilige ruimtes)
	Milieukwaliteit; geluid, lucht, trillingen, externe veiligheid etc.	Uitbreiding / nieuwe milieuzones	Uitbreiding bestaand, Prinses Beatrixlaan, brom en snorfietsen							
		Geluidreducerende bronmaatregelen (stilasfalt of diffractoren)	Bronmaatregelen Prinses Beatrixlaan, Haagweg en Lindelaan. Verder uit actieplan: Lindelaan, Steenlaan, Sir Winston Churchilllaan oost, west en midden, Geestbrugweg en de Vrijenbanselaan/Broekmolenweg.							
		Verplaatsen van gevaarlijke inrichtingen	Verplaatsen van de vuurwerkhal in Havenkwartier naar elders in Plaspoelpolder	Bouwkosten nieuwe locatie, verhuiskosten, evt planschade						

Legenda

	positieve bijdrage/effect op uitgangspunt
	mogelijk licht positieve /indirecte bijdrage/effect op uitgangspunt
	geen bijdrage/effect op uitgangspunt

3.3 Groen en natuurlijk Rijswijk

Voor het thema Groen en natuurlijk Rijswijk zijn de volgende doelen c.q. uitgangspunten gedefinieerd:

- Werken aan groene woonstad; aantrekkelijk groen (in wijken), waardevolle parken, soortkeuze en natuurbeleving, sterke boomstructuur
- Versterken recreatieve en landschapsstructuur. Groen als drager
- Versterken natuurstructuur
- Vergroten biodiversiteit, versterken doelsoorten en van de diversiteit van het groen (bomen, heesters, planten) in de stad
- Bij nieuwbouw het 'groen, tenzij' principe toepassen conform het Convenant Klimaatadaptief Bouwen (dit uitgangspunt geldt voor nieuwbouw en valt daarmee buiten scope van dit programma)
- Waterkwaliteit minimaal gelijk of beter

Op het gebied van groen en natuur (bomen, structuur, soorten) is het lastig om echt te spreken van knelpunten in de zin van normen (zoals bij lucht of geluid) die worden overschreden. Wel zijn er ontbrekende schakels in het groenstructuur die als onwenselijk worden ervaren. Groen is een belangrijke kwaliteit voor de leefbaarheid van Rijswijk voor mens en natuur en onderdeel van de identiteit van Rijswijk. Nu steeds meer mensen thuis zijn gaan werken, is het ook belangrijker dat je in de directe omgeving van je huis een wandeling kan maken in een inspirerende groene omgeving zonder teveel langs autowegen/uitlaatgassen te lopen. Hoe inspirerender en vooral groener de omgeving is, des te meer nodigt deze uit tot bewegen. Ook het verbinden van alle groene gebieden aan elkaar is hier belangrijk zodat mensen ook langere wandelingen/hardlooprondjes kunnen maken direct vanuit huis.

De natuur maakt ook onderdeel uit van die stad, want dieren en planten hebben zich aangepast en voelen zich er thuis (stadsbiotoop). Het is dus belangrijk om de stad bij verdere verstedelijking ook te vergroenen. Dat vertaalt zich in het vergroenen van zowel gebouwen als buitenruimte, dus inrichten voor de mens en gelijktijdig ruimte bieden voor planten en dieren. Het is belangrijk om daarbij het principe van de 5-V's toe te passen (zorgen voor verblijfplaatsen, voedsel, veiligheid, verbinding en variatie ten behoeve van de stadsnatuur). Er is extra beheergeld nodig om deze toevoeging van vergroening na realisatie ook goed te kunnen onderhouden.

Rijswijk is partner en ondertekenaar van het Convenant Bouw Adaptief Zuid-Holland. Dit convenant stelt ondermeer het 'groen, tenzij' principe als basis voor de nieuwbouwopgave. Dit betekent dat de keuze voor groene materialen altijd dient te prevaleren boven grijze – versteende oplossingen. Ook is een norm gedefinieerd voor het realiseren van maatregelen die de biodiversiteit versterken zoals, groen-blauwe daken, nestkastvoorzieningen in en aan de nieuwbouw en het versterken van de groenstructuren en migratiemogelijkheden.

Op het gebied van waterkwaliteit spelen er ook weinig acute knelpunten. Dit betekent niet dat er niets te verbeteren valt. De komende twee jaar worden de riolering aan de Kollaan, Koopmansstraat, Van Benthemlaan en Lindelaan aangepakt. In alle projecten worden hemelwaterriolen gelegd en regenwater afgekoppeld. En op gebied van vervanging van beschoeiing wordt altijd gekeken of van de oever een natuurlijke oever gemaakt kan worden. Het komende jaar staat de beschoeiing langs de Strijpwetering op de planning. Vanwege het vaarverkeer en de naastgelegen weg is een natuurlijke oever niet mogelijk. In Rijswijk zijn ook drie zwemwateren aanwezig: De Put, waterspeeltuin Tubasingel en zwemvijver Wilhelminapark. Zwemwater De Put is particulier, dus daar is de gemeente niet verantwoordelijk voor het beheer. In waterspeeltuin Tubasingel wordt bijna elk jaar de bodem bijgewerkt en is de waterkwaliteit vaak goed. De waterkwaliteit in de Wilhelminaplas is niet altijd goed. Er is regelmatig blauwalg en een enkele keer ook een bacterie. Dit is een knelpunt dat dient te worden aangepakt.

Gewenste kortetermijnmaatregelen

In de tabel staan de gewenste kortetermijnmaatregelen. Voor deze maatregelen geldt dat die nog nader moeten worden uitgewerkt en begroot. Zoals in de tabel verder is te zien zijn ook de doelen c.q. uitgangspunten opgenomen en is per gewenste maatregel aangegeven in hoeverre deze bijdraagt aan het gewenste doel.

De eerste maatregel is het aanvullen en in stand houden van de boomstructuur van Rijswijk. Bomen zijn belangrijk voor de stad (leefklimaat, hittestress, wateroverlast). Het is belangrijk om die boomstructuur in stand te houden, want dat is nu geen vanzelfsprekendheid. Er is geen structureel geld om bomen die wegvallen te vervangen en om, indien nodig, aanvullende maatregelen te treffen (zoals standplaatsverbetering).

Verder is de wens om primaire natuurverbindingen te realiseren. De natuurverbindingen (het netwerk door Rijswijk) zijn nodig voor de natuur/ biodiversiteit in de stad. De natuurverbindingen in Rijswijk zijn tot nu toe nog beperkt gerealiseerd ('stukjes' worden soms in project(en) meegenomen). Maar als geheel zijn de drie primaire natuurverbindingszones nog steeds niet af en daardoor kunnen ze niet als geheel gaan functioneren. Prioriteit heeft de realisering van de drie primaire natuurverbindingszones. De rangorde is dan als volgt:

1) Primaire natuurverbinding langs de Schaapweg en de Mgr. Bekkerslaan (verbinding vanaf De Voordes in de Landgoederzone naar de Hoekpolder in de Stadsparkzone)
   - Realisering van het tracé langs de Schaapweg;
   - Aanleg aanvullende elementen in het gehele tracé;

2) Primaire natuurverbinding via 'park de driesprong' langs Sir W. Churchilllaan, via Burgemeester Elsenlaan, via Van Benthemlaan via Tinbergenstraat naar het Jaagpad (verbinding vanaf Te Werve in de Landgoederenzone naar het Elsenburgerbos in de Stadsparkzone).
   - Realisering van het tracé vanaf park de Driesprong langs de Sir W. Churchilllaan en een deel langs de Burgemeester Elsenlaan.
   - Aanleg aanvullende elementen in het gehele tracé;

3) Primaire natuurverbinding langs de Prinses Beatrixlaan (verbinding vanaf de Landgoederenzone via de Stadsparkzone naar Delft).
   - Realisering van het tracé langs de prinses Beatrixlaan door RijswijkBuiten;
   - Aanleg aanvullende elementen in het gehele tracé;

Binnen deze maatregelen is het belangrijk dat de openbare ruimte ook beweegvriendelijk wordt ingericht, zodat sporten en bewegen hier vanzelfsprekend is. In de natuurverbindingen is het belangrijk voldoende ruimte te bieden om het vrije buitenspelen te bevorderen, bijvoorbeeld door het openbaar toegankelijk maken van beweegvriendelijke plekken, voldoende kwalitatief goede en uitdagende speel- en beweegplekken voor jong en oud in alle wijken en bij de inrichting rekening te houden met minder validen en het vrije buitenspelen wordt bevorderd. De benodigde financiering voor de drie verbindingszones is enkele tonnen euro's.

Tot slot is de wens om het zwemwater in het Wilhelminapark structureel te verbeteren. Het hele Wilhelminapark wordt gereconstrueerd. Door de gemeente wordt o.a. maatregelen uitgewerkt om de ganzen van de zwemvijver weg te lokken. Delfland zal waarschijnlijk in 2023 de vijver een tijd droog zetten om de algen te laten sterven. Na al deze maatregelen wordt verwacht dat het zwemwater weer goed is de komende jaren.

Ontwikkelpunten/verbeterpunten langere termijn

Op langere termijn is de wens om andere delen van natuurstructuur te realiseren en verbeteren. Bijvoorbeeld als het gaat om de secundaire verbindingen, de Landgoederenzone fase 2, de wijkparken, wijkgroen en groen op bedrijventerreinen (groenkwaliteit op blokniveau). Voor de landgoederenzone speelt nog in bijzonder al lang de wens om een openingen in het hek te maken aan de Generaal Spoorlaan en het park vrij toegankelijk te maken. Het park is nu alleen tegen betaling te betreden en niet toegankelijk via de wijk Ter Werve.

De verhouding 'bomen-heesters- lage beplanting' kan worden verbeterd. De ideale vegetatie-verhouding tussen bomen – struiken/heesters- gras/beplanting is 25 : 15 : 20. In Rijswijk is die verhouding (gemiddeld) 16 : 5 : 24. De juiste vegetatie-verhouding is belangrijk voor verhogen van de biodiversiteit en het verbeteren van de leefkwaliteit van de stad (bron: GroeneStad Challange 2021).

Daarbij is er een inhaalslag nodig op het ecologisch- en groenbeheer in de stad. Er zijn beheerplannen nodig om kostenramingen te kunnen maken. Er zijn nooit groenbeheerplannen voor alle delen van Rijswijk geweest (op dat gebied moet er een inhaalslag worden gemaakt). Daardoor is het groenbeheer in bijvoorbeeld de grote parkgebieden (landgoederenzone en Stadsparkzone) al jaren op ad hoc basis met ad hoc middelen.

Qua verbindingen gaat het om:

a) secundaire verbindingen:
- Generaal Spoorlaan (Van den Tempellaan) richting Schaapweg;
- Minister van den Tempel-laan- Prinses Irenelaan- Prinses Margrietsingel- Van Mooklaan;
- Wethouder Brederodelaan;
- Admiraal Helfrichsingel – Klaroenstraat;
- Talud A4 tussen Lange Kleiweg en Diepenhorstlaan;
- Volmerlaan – Verrijn Stuartlaan – Diepenhorstlaan tot aan Churchilllaan;
- Burgemeester Elsenlaan tussen Churchilllaan en Ravesteijnplein
- Vrijenbaanselaan- Zwaluwsingel.

b) verbindingen naar de regio:
- verbinding vanaf de Schaapweimolen naar Reijnerwatering,
- verbinding vanaf de landgoederenzone ter hoogte van De Voordes, spoorlijn en Den Burch naar Erasmus-/Laakzone,
- verbinding vanaf Rijswijkse Golfclub via verbindingszone Oostpoort–/ Kruithuisweg naar Delftse Hout
- vervolg verbindingszone Prinses Beatrixlaan langs Provinciale weg

Tot slot is er een langetermijnopgave voor de recreatieve Zwethzone (van Nieuwe Waterweg tot Vliet) waar de oriëntatie een probleem is voor recreanten. Mensen verdwalen en/of begrijpen niet hoe ze moeten fietsen. Binnen het beleid (recreatieve) fietsroutes zal hier aandacht aan worden besteed. Ook het groen in deze zone kan nog een kwaliteitsimpuls gebruiken.

Onderzoeksopgaven en gemeentelijk processen

Voor diverse maatregelen geldt dat het begroten van maatregelen een stap concreter kan wanneer daarbij hulp van extern adviesbureau mag worden ingeschakeld. Het advies is om bij de maatregelen niet alleen te kijken naar groen maar ook naar kansen voor water (open water, natuurvriendelijke oevers etc.). Voor de langere termijn dient de opgave door de ecologisch adviseur nog nader te worden uitgewerkt.

Voor het versterken van de bomenstructuur en bij herinrichting en vergroening van openbaar gebied moet nog onderzocht worden welke aanvullende maatregelen extra nodig zijn en dient te worden begroot en te worden bepaald hoeveel extra middelen daarvoor nodig zijn. Bij projecten/plannen in de toekomst is het noodzakelijk om ook direct het groenbeheer voor later goed te regelen.

Op gebied van wateroverlast en veiligheid zou de koppeling moeten worden gemaakt met klimaatadaptatie. De huidige rioleringen zijn ruim, maar de vraagt speelt of de riolen de toename aan regen wel aan kunnen samen met het toevoegen van nieuwe woningen. Dit zal verder moeten worden onderzocht.

					Bijdrage aan uitgangspunten				
					2. Groen en natuurlijk Rijswijk				
Hoofdthema	**Subthema**	**Type maatregel**	**Maatregelen**	**Kosten maatregel**	Werken aan groene woonstad; aantrekkelijk groen (in wijken), waardevolle parken, soortkeuze en natuurbeleving, sterke boomstructuur	Versterken recreatieve en landschap-structuur. Groen als drager	Versterken natuur structuur	Vergroten biodiversiteit, versterken doelsoorten en diversiteit groen	Water-kwaliteit minimaal gelijk of beter
2. Groen en natuurlijk Rijswijk	**Openbaar groen, groenstructuren, boomstructuren**	Bomenstructuur	Behoud/verbetering bestaande bomenstructuur. Boomplaatsverbetering	500-2500 euro per boom					
		Verbeteren primaire verbindingen	Primaire natuurverbinding langs de Schaapweg en de Mgr Bekkerslaan (verbinding vanaf De Voordes in de Landgoederzone naar de Hoekpolder in de Stadsparkzone)	enkele tonnen euro's voor de drie primaire verbindingen tezamen					
			Primaire natuurverbinding via 'park de driesprong' langs Sir W. Churchilllaan, via Burgemeester Elsenlaan, via Van Benthemlaan via Tinbergenstraat naar het Jaagpad (verbinding vanaf Te Werve in de Landgoederenzone naar het Elsenburgerbos in de Stadsparkzone).	enkele tonnen euro's voor de drie primaire verbindingen tezamen					
			Primaire natuurverbinding langs de Prinses Beatrixlaan (verbinding vanaf de Landgoederenzone via de Stadsparkzone naar Delft)	enkele tonnen euro's voor de drie primaire verbindingen tezamen					
	Biodiversiteit en waterkwaliteit	Verbeteren zwemwater	Verbeteren zwemwater Wilhelminapark						

Legenda

- positieve bijdrage/effect op uitgangspunt
- mogelijk licht positieve /indirecte bijdrage/effect op uitgangspunt
- geen bijdrage/effect op uitgangspunt

3.4 Ondernemend en beleefbaar Rijswijk

Knelpunten

Voor het thema Ondernemend en beleefbaar Rijswijk zijn de volgende doelen c.q. uitgangspunten gedefinieerd:

- Versterken werk- en winkelgebieden (economie)
- Ruimtelijke structuur en identiteit/-herkenbaarheid van Rijswijk versterken.
- Breed palet aan vrijetijds-bestedingsmogelijkheden. Vrijheid van creativiteit in de openbare ruimte.
- Clustering en samenhang van voorzieningen
- Aanbod voor jeugd en jongeren

De ***economie*** is soms weerbarstig, vaak onvoorspelbaar, maar heeft vooral een grote invloed op een (lokale) maatschappij. Dit is vooral sinds afgelopen maart 2020 zicht- en voelbaar geworden toen de coronauitbraak wereldwijd de maatschappij en economie grotendeels stillegde met alle lokale gevolgen van dien. Wat de (economische) effecten komende jaren gaan zijn, is nog onbekend. Feit is dat de economische groei voor komende jaren naar beneden is bijgesteld en vooral sectoren als de detailhandel , recreatie en de horeca enorm zijn geraakt. Gezien de lokale oriëntatie van deze sectoren, vraagt dit ook in 2022 en daaropvolgende jaren extra aandacht en prioriteit in economisch beleid en accountmanagement. Daarnaast was ook vóór de coronacrisis al sprake van afnemende vraag naar ruimtes voor detailhandel en grootschalige kantoren. Leegstand en verouderd vastgoed vormen afbreuk aan de kwaliteit en het vestigingsklimaat van bestaande centra en werklocaties. Inzet is de economische structuur binnen de verschillende centra en werklocaties van Rijswijk vitaal te houden en daarmee te zorgen voor een toekomstbestendig en aantrekkelijk vestigingsklimaat en een sterke betrokken lokale economie in Rijswijk. Daarbij wordt ingezet op een toename, dan wel minimaal behoud van de werkgelegenheid.

Binnen de gebiedsontwikkelingen Havenkwartier, Kesslerpark en Bogaard Stadscentrum worden deze opgaven al opgepakt. Voor het middengebied van de Plaspoelpolder en de ruimte tussen de gebiedsontwikkelingen in zijn er nog diverse ontwikkelopgaven te benoemen, zoals het verbeteren van de kwaliteit en beheer van de openbare ruimte, het borgen van de bereikbaarheid en het verbeteren van de klimaatbestendigheid (waaronder het tegengaan van hittestress). Ook wil de gemeente in 2022 een toekomstbestendige hoofdstructuur met (her)positionering vaststellen van alle concentratiegebieden; historisch Oud Rijswijk, Stadscentrum Bogaard en de 5 buurtwinkelcentra. Hierin wordt versterking van het historisch karakter van Oud Rijswijk en verder beleid t.a.v. de overige kleinere meer dagelijkse boodschappen-wijkwinkelcentra opgenomen.

Als het gaat om ***vrijetijds- en bestedingsmogelijkheden*** zou er zou in elke buurt een buurtontmoetingscentrum moeten zijn. De behoefte wordt groter, zeker gezien de vergrijzing. Maar ook doordat steeds meer mensen met verschillende achtergronden en interesses bij elkaar wonen en moeite hebben op een leefbare manier met elkaar om te gaan. Bij Rijswijk Buiten loopt de gemeente er tegenaan dat dit niet in de beginfase (bij de planontwikkeling) is meegenomen.

Naast het creëren van ontmoetingsruimten, zou ook het gehele welzijnsbudget toe moeten nemen met elke inwoner die erbij komt. Een ontmoetingsruimte alleen is niet voldoende. Er zijn o.a. sociaal werkers, ouderenwerken en jongerenwerkers nodig om de buurt te betrekken, activiteiten te organiseren etc. De huidige budgetten zijn niet toereikend. De geïndiceerde zorg is daarnaast niet afdoende en steeds moeilijker te betalen. Er komt steeds meer vraag naar niet-geïndiceerde zorg uit het preventieve veld/welzijn. Die zou vanuit de ontmoetingsruimten geleverd kunnen worden. Naast buurtontmoetingsruimten is er de tendens dat woningbouwcoöperaties in flats waar veel ouderen wonen een huiskamer creëren; een kleine ontmoetingsplek voor de flatbewoners. Ook daar is budget nodig voor beheer/sociaal werk. Alleen een ruimte is niet voldoende. Ook de vraag naar gespecialiseerde dagopvang voor mensen met dementie en andere psychische aandoeningen neemt steeds meer toe. Er zijn nu al wachtlijsten voor dit soort dagopvang. De vraag zal in de nabije toekomt alleen maar groter worden. Het gaat hier overigens deels niet om niet fysieke maatregelen/ aandachtspunten die buiten scope van dit programma vallen, maar ze zijn wel degelijk van belang voor de ontwikkeling van de stad.

Gewenste kortetermijnmaatregelen

In de tabel staan de gewenste korte termijn maatregelen. Voor deze maatregelen geldt dat die nog nader moeten worden uitgewerkt en begroot. Zoals in de tabel verder is te zien, zijn ook de doelen c.q. uitgangspunten opgenomen en is per gewenste maatregel aangegeven in hoeverre deze bijdraagt aan het gewenste doel.

Op het gebied van digitale bereikbaarheid wordt gestimuleerd om glasvezelaansluitingen te realiseren op meerderen bedrijventerreinen. De uitvoering wordt gedaan door aanbieders hiervan. Met de gemeente worden afspraken gemaakt over planningen van aanleg.

Om gebruik van elektrisch vervoer te stimuleren wil de gemeente inzetten op het plaatsen van meer elektrische laadpunten op bedrijventerreinen.

Op het bedrijventerrein Plaspoelpolder wil de gemeente de verblijfskwaliteit verbeteren met meer ontmoetingsplekken voor ondernemers maar ook voor toekomstige bewoners. In algemene zin wil de gemeente dit op bedrijventerreinen ook doen door ruimte te creëren voor kleinschalige voorzieningen (broodjeszaken e.d.). Ook wil de gemeente meer doen aan de kwaliteit en onderhoud van de openbare ruimte (bijvoorbeeld opruimen zwerfvuil).

Hiermee is het aantal korte termijn maatregelen nog beperkt. Dit komt deels doordat leefbaarheidsmaatregelen ter versterking van de economische centra vallen onder andere thema's (bijvoorbeeld vergroenen van de stad of bereikbaarheid) of worden uitgevoerd binnen projecten (zoals versterken centra). Binnen het team EZ wordt verder vooral ingezet op het behouden van bedrijven door te werken aan een goed vestigingsklimaat en acquisitie/accountmanagement als het gaat om bedrijvigheid. Omgekeerd geldt voor het winkelbestand dat er sprake is van overmaat, hier wil de gemeente ook iets aan gaan doen om zodoende het winkelbestand gezond te houden.

Ontwikkelpunten/verbeterpunten langere termijn

Aan de hand van de Economische strategie wordt de komende jaren uitvoering gegeven aan het versterken van de centra in Rijswijk. Het revitaliseren van bestaande bedrijventerreinen zal niet alleen een opgave voor de komende 5 jaar zijn, maar fasegewijs opgepakt worden over een langere periode. Daarmee is dit ook een opgave voor de lange termijn. Datzelfde geldt bijvoorbeeld ook voor het in stand houden en verbeteren van de bereikbaarheid en het verbeteren van de klimaatbestendigheid.

Onderzoeksopgaven en gemeentelijk processen

De gemeente zet in op vitale en toekomstbestendige werklocaties in Rijswijk. Er wordt een verdere uitvoeringsagenda voor de revitalisering van onze bedrijventerreinen opgesteld (aanleg glasvezel, verbeteren bereikbaarheid/verkeerssituatie).
Voor de korte termijn maatregelen verbetering op gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersmobiliteit van de bedrijventerreinen geldt dat ideeën (o.a. uit participatieoverleg met bedrijven en eigenaren) nog verdere uitwerking behoeven en ook een bestuurlijk akkoord op verdere planuitwerking en financiering.

Op gebied van aanbod van jongeren het zou goed zijn als er een professioneel jongerencentrum met uitgaansgelegenheid zou komen in Rijswijk. Het is fijn als jongeren in aanwezigheid van jongerenwerkers kunnen leren uitgaan. Er moet daarnaast ook op andere plekken ruimte zijn voor jongeren, ook in relatie tot de groei. Dit is een nader te onderzoeken opgave.

					Bijdrage aan uitgangspunten				
					3. Ondernemend en beleefbaar Rijswijk				
Hoofdthema	**Subthema**	**Type maatregel**	**Maatregelen**	**Kosten maatregel**	Versterken werk- en winkelgebieden	Ruimtelijke structuur en identiteit/-herkenbaarheid van Rijswijk versterken.	Breed palet aan vrijetijds-bestedings-mogelijkheden. Vrijheid van creativiteit in de openbare ruimte.	Clustering en samenhang van voorzieningen	Aanbod voor jeugd en jongeren
3. Ondernemend en beleefbaar Rijswijk	**Economie; bedrijvigheid, kantoren, detailhandel**	Versterken economie; glasvezelnetwerk	BT Hoornwijck, Zuidflank en Plaspoelpolder aansluiten op glasvezelnetwerk						
		Versterken economie, duurzaamheid	Meer eletrische laadpalen op bedrijventerreinen						
		Versterken economie, kwaliteit van ruimte	Plaspoelpolder verbeteren verblijfskwaliteit						
			Creeren van ruimte voor voorzieningen zoals broodjeszaken op bedrijventerreinen						
			Verbetering kwaliteit en onderhoud openbare ruimte bedrijventerreinen						

Legenda

	positieve bijdrage/effect op uitgangspunt
	mogelijk licht positieve /indirecte bijdrage/effect op uitgangspunt
	geen bijdrage/effect op uitgangspunt

3.5 Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk

Knelpunten

Voor het thema Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk zijn de volgende doelen c.q. uitgangspunten gedefinieerd:

- Streven naar een volledig duurzame warmtevoorziening op termijn. Uitvoering RES.
- Klimaatbestendige bouw en klimaatbestendige openbare ruimte conform het Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie Rijswijk. Zo zal voor iedere bewoner en werknemer van Rijswijk kan een koelteplek binnen 300 meter beschikbaar zijn, conform de richtlijnen vanuit het Kennisportaal Klimaatadaptatie
- Circulair en duurzaam ontwerpen in de inrichting openbare ruimte en speelplekken

Voor de eerste twee doelen op het gebied van energietransitie zijn er nog niet dusdanig knelpunten gedefinieerd dat daar al kortetermijnmaatregelen voor zijn bepaald. Wel zijn er veel langeretermijn ontwikkelpunten en maatregelen waar de gemeente zich op richt.

Op het gebied van klimaatbestendigheid is met name het thema hitte een opgave. Dit wordt ook door de woningbouwcorporaties benadrukt. De meest kwetsbare gebieden in Rijswijk zijn met name de Plaspoelpolder, het huidige In de Bogaard en Oud-Rijswijk.

Bodemdaling is geen wijdverspreide opgave binnen de gemeente, wat niet wil zeggen dat dit lokaal niet kan optreden. Er wordt met de aanleg van de openbare ruimte al rekening mee gehouden.

Uit de stresstest tot 2050 blijkt dat er in Rijswijk beperkt kans is op een waterdiepte van 20 cm of meer na extreme neerslag. De meeste kwetsbare gebieden zijn de Plaspoelpolder, Kleurenbuurt, Stationskwartier en Te Werve. Alomvattend is de situatie in Rijswijk, voor wat betreft het klimaatrisico van neerslag, vanwege het robuuste gedimensioneerde rioolstelsel, redelijk op orde en niet zorgwekkend. Dat wil niet zeggen dat overlast uitgesloten is. Buien kunnen in extreme gevallen wel leiden tot langdurige plassen op straat en tegen gevels. Het is economisch echter niet haalbaar om ook de nadelige effecten van de meest extreme buien te voorkomen door qua aanleg van riolering en waterberging uit te gaan van dit extreme scenario. Uitgangspunt is wel dat dergelijke buien geen wateroverlast mogen veroorzaken in panden. Omdat klimaatdata aan verandering onderhevig is en nu al in Nederland soms buien voorkomen die groter zijn dan die zijn toegepast in de stresstest, blijft het wel verstandig om de toekomstbestendigheid te monitoren en bij herinrichting van openbare ruimte in te zetten op vergroting van de bergingscapaciteit van water.

Als een dijk doorbreekt, dan duurt het ca 12 uur voor het water in Rijswijk is. De maximale waterdiepte wordt tussen de 0,5 en 1 m. Probleem is wel dat de bewoners niet meer weg komen uit het gebied (geldt voor heel de Randstad) omdat rijkswegen zoals de A4 niet meer berijdbaar zijn.

De gemeente heeft het beleid dat ze de openbare ruimte en onze speelplekken inricht met het oog op circulariteit en duurzaamheid, onder andere door hergebruik van materialen.

Gewenste kortetermijnmaatregelen

In de tabel staan twee gewenste korte termijn maatregelen. Voor deze maatregelen geldt dat die nog nader moeten worden uitgewerkt en begroot. Zoals in de tabel verder is te zien zijn ook de doelen c.q. uitgangspunten opgenomen en is per gewenste maatregel aangegeven in hoeverre deze bijdraagt aan het gewenste doel.

De gebieden Plaspoelpolder, In de Bogaard en Oud-Rijswijk scoren binnen Rijswijk het slechts op het themahittestress. Er zijn diverse maatregelen tegen hitte (en wateroverlast) te bedenken. Om effectief te zijn zullen de maatregelen zowel op

openbaar terrein als particulier terrein genomen moeten worden. Daarom heeft gemeente Rijswijk het convenant Klimaatadaptief Bouwen ondertekend. Hierbij is ook een programma van eisen opgesteld voor nieuwbouw. Rijswijk stelt zich ten doel voor iedere bewoner en werknemer binnen 300 meter een koelteplek beschikbaar te stellen. Dit kan door het aanleggen van raingardens, groene-gevel projecten (2 straatklinkers gemeentelijk trottoir eruit en in samenwerking met bewoners groen aanleg), het aanleggen van meer plantsoenen en publiek groen of het stimuleren van multifunctioneel gebruik van maatschappelijk vastgoed (groen-blauwe schoolpleinen, sportterreinen, etc.). Het vergroten van de bergingscapaciteit van water is in Rijswijk niet dusdanig urgent dat daarvoor specifieke maatregelen moeten worden gedefinieerd. Wel is het van belang dat bij herinrichting van gebieden en openbare ruimte er meer bergingscapaciteit wordt aangebracht.

Verder speelt op het thema van circulariteit het project hergebruik water Pasgeld. De gemeente gaat onderzoeken of ze in Pasgeld, samen met Dunea, het waterverbruik kunnen terugdringen (o.a. door hergebruik van regenwater).

Ontwikkelpunten/verbeterpunten langere termijn

Op het gebied van de energietransitie spelen diverse ontwikkelpunten en type maatregelen. Ook spelen er ontwikkelpunten op gebied van klimaatadaptatie. Hieronder worden deze nader toegelicht.

Type maatregel: gebouwde omgeving aardgasloos maken

De Transitievisie Warmte is opgesteld waarin is beschreven hoe stapsgewijs richting 2050 welke wijken op welke wijze worden afgeschakeld van het aardgas. De wijken van Rijswijk zijn opgedeeld in 3 perioden, warmteclusters West voor 2030, warmtecluster Midden na 2030 en warmtecluster Oost na 2040. Eerste begrotingen tonen aan dat het aargasvrij maken van wijken nog niet kostenneutraal kan worden uitgevoerd. Er wordt een plan van aanpak gemaakt om in aanmerking te komen voor een subsidie. Ook zal er een definitie moeten komen voor de term kosten neutraal. De rol en kosten voor de gemeente zijn buiten de huidige begroting voor de bestuurlijke opdracht energietransitie nog onbekend.

Type maatregel: efficiënte inzet bodemenergie

De gemeente Rijswijk wil inzicht in de potentie en de risico's bij de inzet van bodemenergie ten behoeve van de energietransitie voor de gebouwde omgeving. Omdat er steeds vaker gebruik gemaakt gaat worden van bodemenergie is het ook zaak om hierop te kunnen sturen middels een bodemenergieplan. Het doel van het bodemenergieplan is om op basis van de lokale geohydrologie en de huidige en toekomstige energiebehoefte een aantal regels op te stellen. Deze regels dienen ertoe dat de inzet van de bodem efficiënt wordt benut en bodemenergiesystemen optimaal worden ingericht. Deze regels omvatten aanvullende vereisten aan de toekomstige vergunningaanvragen en aanleg van systemen. De kosten voor het opstellen van een bodemenergieplan bedragen ongeveer 15.000 euro per aangewezen gebied.

Type maatregel: opwek duurzame elektrische energie

In een motie van 15 juni 2021 is aangenomen dat er in Rijswijk in het kader van de RES niet gezocht wordt naar zoekgebieden voor windmolens. Hiermee blijft voor de duurzame opwek van elektrische energie slechts de toepassing van zonnepanelen over. In de opzet van het uitvoeringsplan opwek duurzame elektriciteit wordt ingezet op het toepassen van zonnepanelen op daken van: particuliere woningen, VvE's, corporaties, bedrijven, scholen, sportverenigingen, overheidsgebouwen en gemeentelijk vastgoed. Daarbij zal er ook ingezet worden op overige ruimtes zoals parkeerplaatsen en zonnevelden. Om zonnepanelen te bevorderen worden lokale energiecorporaties ondersteund en wordt de mogelijkheid tot een duurzaamheidslening voorbereid.

Type maatregel: klimaatadaptatie

In het Uitvoeringsplan Klimaatadaptief Rijswijk zijn 6 ambities benoemd waaraan dit project een bijdrage moet leveren. Deze zijn:

1. Alle nieuwbouwprojecten in Rijswijk die vanaf 2022 in voorbereiding starten, worden klimaatadaptief ontwikkeld conform 'Het convenant bouw adaptief Zuid-Holland'.
2. Bij alle niet individueel particuliere renovatie- en transformatieprojecten binnen Rijswijk worden vanaf 2022 minimaal twee klimaatadaptieve doelvoorschriften voorgeschreven waaronder tenminste één voor het thema hitte (andere zijn wateroverlast, biodiversiteit, droogte, overstroming of bodemdaling);
3. Bij alle gemeentelijke vervangingsopgaven zijn vanaf 2022 verkoelende en waterbergende maatregelen de standaard;
4. Van het verhardde oppervlakte is in 2027 minimaal 0,6 ha ontsteend en vervangen door groen ten opzichte van 2021 en in 2030 1 ha;
5. Voor 60% van de inwoners en werknemers in Rijswijk is er in 2027 binnen 300 meter een koele plek (conform definitie kennisportaal klimaatadaptatie en in 2030 voor 100% van de inwoners en werknemers;
6. Vanaf eind 2022 wordt de voortgang van klimaatadaptatie in de projecten jaarlijks gemonitord doormiddel van voortgangsrapportage en dit wordt gebruikt als communicatiemiddel.

Voor Bogaard Stadscentrum worden in het openbare gebied klimaatadaptieve maatregelen bedacht. Omdat de ontwikkelaars (nog) niet gedwongen kunnen worden om klimaatadaptief te bouwen is het afwachten wat de ontwikkelaars gaan doen. In het Havengebied komen de eerste plannen van ontwikkelaars binnen die klimaatadaptief meedenken. Er is daar relatief minder openbaar gebied, maar die zal zo klimaatadaptief mogelijk worden ingericht.

Onderzoeksopgaven en gemeentelijk processen

Voor de hiervoor beschreven type maatregelen voor de energietransitie spelen verschillende opgaven en processen.

Type maatregel: gebouwde omgeving aardgasloos maken
De transitievisie Warmte is opgesteld met de kennis van nu en wordt periodiek (5 jaarlijks) bijgesteld indien nieuwe inzichten hier aanleiding toe geven. De start zal gemaakt worden in warmtecluster West met het aanleggen van een warmtenet in de wijken Presidentenbuurt, Ministerbuurt, Stervoorde en Hoekpolder. De rol van de gemeente is hierin nog niet vastgesteld, ook is de invoering van het nieuwe wetsvoorstel voor de Wet Collectieve Warmtevoorziening, ook wel Warmtewet 2 genoemd uitgesteld en wordt niet voor 2023 aan de Tweede Kamer aangeboden. Het doel van de nieuwe Warmtewet is om de groei en verduurzaming van collectieve warmtesystemen in de gebouwde omgeving te faciliteren door een heldere rolverdeling, transparante tarieven, verscherpte eisen voor leveringszekerheid en het zekerstellen van verduurzaming.

"Door het aanleggen van een warmtenet ontstaan veel kansen voor andere beleidsuitgangspunten dan specifiek de energietransitie. Wanneer wegen open worden gebroken kan dit gecombineerd worden met een herprofilering van de weg. Daarmee kan meer ruimte geboden worden voor fietsers, voetgangers, groen en waterberging, waarmee weer doelen als tegengaan van hittestress, betere luchtkwaliteit, een lagere geluidsbelasting, meer biodiversiteit, meer klimaatbestendigheid en ruimte voor ontmoeten gerealiseerd kunnen worden. Bij de verdere uitwerking van de energietransitie is het dus van belang om nadrukkelijk in beeld te brengen welke kansen binnen andere beleidssectoren benut kunnen worden."

Type maatregel: verduurzamen woningvoorraad

Met het team vergunningen wordt geïnventariseerd of er mogelijkheden zijn om het toepassen van duurzaamheidsmaatregelen voor grondgebonden woningen eenvoudiger, dan wel vergunningsvrij, te maken. Er wordt o.a. gekeken naar het plaatsen van het buitendeel van een warmtepomp aan de gevel, toepassen van buitenisolatie of zonnepanelen.

Met de woningbouwcorporaties worden jaarlijks de prestatieafspraken gemaakt. Ook vanuit de energietransitie is er intensief overleg met de woningbouwcorporaties over het verduurzamen van hun woningvoorraad. De Transitie visie Warmte is in samenspraak gemaakt.

Type maatregel: Efficiënte inzet bodemenergie

Voor “Bogaard Stadscentrum” is een bodemenergieplan opgesteld. Dit plan kan worden gebruikt als onderlegger voor het vastleggen van een interferentiegebied om de regels juridisch te verankeren. Met het bodemenergieplan van “Bogaard Stadscentrum” zullen de vervolgstappen worden gezet om het gebied als interferentiegebied te laten aanwijzen en hierover af te stemmen met de Provincie Zuid-Holland en de omgevingsdienst Haaglanden. Parallel hieraan wordt er geïnventariseerd welke gebieden nog meer als interferentiegebied in aanmerking komen.

Type maatregel: opwek duurzame elektrische energie

Het uitvoeringsplan opwek duurzame elektriciteit moet nog worden ontwikkeld en vastgesteld door de raad.

Type maatregel: klimaatadaptatie

Op het gebied van waterkwaliteit- en kwantiteit zijn er geen urgent problemen. Verbeteringen aan de waterbeheersing/watersysteem zijn echter wel aan te raden om ook op de langere termijn klimaatbestendig te blijven en worden daarom toegepast wanneer deze gecombineerd kunnen worden met regulier werk zoals nieuwbouw, herinrichting van wegen of vervanging van riolering die aan het einde van de levensduur zit. Aanvullend hierop wordt op diverse punten nog onderzoek gedaan naar verbeterpunten/knelpunten:

- In het vigerende rioleringsplan staan alle opgaven voor de komende vijf jaar benoemd. Voor de langere termijn dient nog te worden onderzocht wat de opgave is.
- De hoeveelheid oppervlakte water in Rijswijk is voldoende. Later dit jaar verschijnen echter nieuwe rapporten van het IPCC en KNMI. Op basis van deze rapporten dient de opgave voor de langere termijn opnieuw te worden bepaald. Er moet sowieso compensatie komen als er onverhard/ groen verdwijnt in Rijswijk.
- Opgaven op gebied van waterkwaliteit staan goed opgenomen in het waterrioleringsplan. Op het gebied van Kader Richtlijn Water (KRW) is al veel gedaan, maar er is nog wel een kwaliteitsslag nodig voor ‘overig water’ dat niet onder KRW valt. Voor het lokale water kan onderzocht worden wat er mee gedaan kan worden, bijvoorbeeld binnen een pilot watersysteemanalyse.
- In Rijswijk zijn veel duikers aanwezig die erg lang zijn met daarin ‘dood’ water, bijvoorbeeld onder de Beatrixlaan. Binnen de voorziene herinrichting van de Prinses Beatrixlaan (definities ontwerp wordt eind 2022 verwacht) is het plan om ook de problematiek met de duikers aan te pakken.
- Het waterzuiveringssysteem is modern, maar zit naar verwachting rond 2035 wel aan zijn maximale capaciteit.

Op het gebied van hittestress kan Rijswijk onderzoek doen naar plaatsing van watertappunten.

					Bijdrage aan uitgangspunten			
					4. Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk			
Hoofdthema	**Subthema**	**Type maatregel**	**Maatregelen**	**Kosten maatregel**	Streven naar een volledig duurzame warmte-voorziening op termijn. Uitvoering RES	Klimaat-bestendige bouw	Klimaat-bestendige openbare ruimte. Koelteplek binnen 300 m voor elke inwoner en werknemer	Circulair en duurzaam ontwerpen in de inrichting openbare ruimte en speel-plekken
4. Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk	**Klimaatbestendig-heid; wateroverlast en hittestress tegengaan, bodemdaling, zeespiegelstijging**	Aanpak hittestres met koelteplekken	Koelteplekken binnen 300m, aanleg raingardens, groene gevel projecten, plantsoenen en multifunctioneel gebruik maatschappelijk vastgoed.Op hittestress plekken Plaspoelpolder, In de Boogaard en Oud-Rijswijk.					
	Circulariteit, duurzaam bouwen en ontwikkelen	Hergebruik water	Hergebruik water Pasgeld					

Legenda

	positieve bijdrage/effect op uitgangspunt
	mogelijk licht positieve /indirecte bijdrage/effect op uitgangspunt
	geen bijdrage/effect op uitgangspunt

3.6 Bereikbaar en veilig Rijswijk

Knelpunten

Voor het thema Bereikbaar en veilig Rijswijk zijn de volgende doelen c.q. uitgangspunten gedefinieerd:

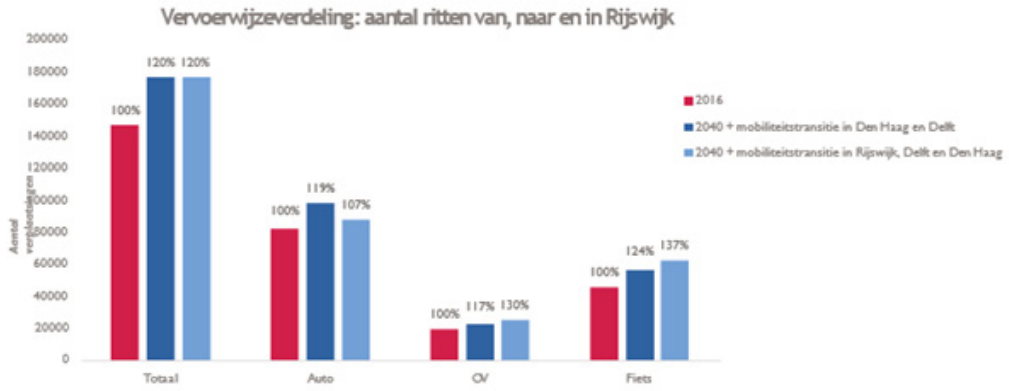
- De mens centraal en STOMP als ordeningsprincipe. Verdeling van de mobiliteitsbehoefte over de verschillende vervoerssoorten
- Wijken verbinden op een lokaal en regionaal niveau
- Verkeershinder en doorgaand verkeer verminderen
- Parkeren als onderdeel van de mobiliteitsmix samen met fiets, OV en deelauto
- Verkeersveiligheid verbeteren
- Gebruik van innovaties en experimenten

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, de mobiliteitstransitie. Rijswijk en omliggende gemeenten groeien tenslotte de komende jaren flink, waardoor het ook steeds drukker wordt in het verkeer. Ook krijgt de stad te maken met negatieve effecten van mobiliteit: toenemende verkeersonveiligheid, slechte luchtkwaliteit en geluidshinder. Binnen deze thema's zijn ook in de huidige situatie al knelpunten en kwetsbare gebieden aanwezig. Belangrijke knelpunten en aandachtsgebieden zijn onder andere de stationsomgeving Station Rijswijk, een nieuw Station Rijswijk Buiten, de entrees van de stad (waar relatief veel doorgaand verkeer rijdt) en de blackspots op gebied van verkeersveiligheid. Het algemene uitgangspunt voor maatregelen van de gemeente is een gebiedsgerichte aanpak.

Gewenste kortetermijnmaatregelen

In de tabel staan de gewenste korte termijn maatregelen. Voor deze maatregelen geldt dat die nog nader moeten worden uitgewerkt en begroot. Zoals in de tabel verder is te zien zijn ook de doelen cq uitgangspunten opgenomen en is per gewenste maatregel aangegeven in hoeverre deze bijdraagt aan het gewenste doel.

Om verdere stedelijke verdichting en nieuwe prettige woonmilieus te faciliteren is het noodzakelijk om anders om te gaan met verkeer en vervoer in de openbare ruimte. Uit de verkenningen die gedaan zijn voorafgaand aan het opstellen van het Mobiliteitsprogramma werden knelpunten voor het autoverkeer geconstateerd (rekenend met gegevens van 2016 met een vooruitblik op 2040, inclusief snelwegen, zie tabel hieronder). Die knelpunten zijn op de plaatsen waar we ze nu vaak al jaren herkennen, met name bij de A4 en de Plaspoelpolder. Zonder inzet en positieve effecten van het veranderen van het mobiliteitssysteem én de mobiliteitskeuzes worden de knelpunten niet kleiner. Die inzet is onderdeel van het Mobiliteitsprogramma, de modal shift of mobiliteitstransitie met het STOMP principe van ordening. Met die inzet, ook bij regiogemeenten Delft en Den Haag, is het mogelijk om de groei, die onder meer veroorzaakt wordt door verstedelijking, door verdeling over alle vervoerssoorten beter op te vangen.



Verplaatsing per vervoerwijze. Bron: concepten tbv AnalyseAtlas (studio Bereikbaar, 2021)

Meer dan voorheen dient daarom ingezet te worden op gebruik van de (elektrische) fiets voor verplaatsingen op kortere afstand en 'openbaar vervoer plus fiets' voor langere afstanden. Om verkeersdeelnemers hiertoe te verleiden dienen fietsverbindingen en-voorzieningen verbeterd te worden. OV-diensten dienen frequenter aangeboden te worden en waar mogelijk dient de lijnvoering meer rechtstreeks en dus sneller te worden. Ook dient voldoende aandacht besteed te worden aan kwalitatief hoogwaardige overstapmogelijkheden tussen dezelfde en verschillende vormen van vervoer: OV-OV, fiets-OV, auto-OV.

Gelijktijdig gaan we door met het herinrichten van onze relatief brede (doorgaande) wegen, zodanig dat ze verkeersveiliger en minder een barrière tussen wijken en voorzieningen worden. Voorbeelden zijn de Geestbrugweg, Prinses Beatrixlaan, Lange Kleiweg, Kesslerpark, Lindelaan, Generaal Spoorlaan, Schaapweg en Sir Winston Churchilllaan. Dit doen we niet van de ene op de andere dag, maar tussen nu en 2040 en samen met omwonenden en gebruikers. Dat zijn onderwerpen voor een langetermijnagenda. We streven naar werk-met-werk maken en medefinanciering. Tot de andere kijk op mobiliteit en het STOMP ordeningsprincipe in de gebiedsontwikkelingen hoort ook het faciliteren van (openbare of gebouwde) parkeerplaatsen aan de randen van verkeersluwe woongebieden en het stimuleren van deelmobiliteit. Ook voor de steeds ouder wordende inwoners moet er goed vervoer zijn waarbij ze van huis tot huis vervoerd kunnen worden met rollator/ scootmobiel. Een eerste maatregel waar nu op ingezet wordt is een pilot voor een (hub van) deelscooters. Voor woningcorporaties geeft dit een oplossing op gebied van stalling en parkeren en daarmee leefbaarheid van complexen.

Op basis van het Mobiliteitsprogramma is een reeks (nader uit te werken) maatregelen geïnventariseerd, in subthema's. Onder subthema 'Meer OV. Aantrekkelijke haltes, met voorzieningen als stalling' is een reeks van nader uit te werken maatregelen geïnventariseerd, zoals kwaliteitsverbetering Station Rijswijk en meer OV lijnen en verbindingen.

Het Station Rijswijk wordt beschouwd als de spin in het web van de mobiliteitstransitie in Rijswijk. De gemeente wil niet alleen de kwaliteit van het Station zelf verbeteren, maar ook bijvoorbeeld betere looproutes realiseren tussen station en werklocaties zoals de Plaspoelpolder. Naast ruimtelijke verbeteringen gaat het bij het station ook om de verbetering van het dienstenpakket en deelmobiliteit. De gemeente wil ruimte bieden voor servicediensten als fietsenhuur- en reparaties. Er wordt verder gekeken naar een extra busverbinding richting Rijswijk Buiten (totdat een station Rijswijk Buiten is gerealiseerd) en de barrièrewerking S.W. Churchillaan is een aandachtspunt.

In sommige wijken is er meer behoefte om het parkeren strenger te reguleren dan in andere wijken. Een gedifferentieerd parkeerbeleid waarmee o.a. rationeel autobezit gestimuleerd kan worden en een efficiënter gebruik van de openbare ruimte is wenselijk. Hiermee ontstaat ruimte voor meer groen en verblijfskwaliteit. De specifieke regelingen omtrent parkeren moeten nog nader worden uitgewerkt en bestuurlijk worden vastgesteld.

Er is een ambitieuze inventarisatie gemaakt voor hoofdfietsroutes en fietsparkeren met in totaal 55 maatregelen tot 2040. Deze inventarisatie wordt onderdeel van het Fietsplan 2022 – 2040, dat later in 2022 een prominente plek krijgt in de Uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsprogramma. Er zijn goede kansen voor medefinanciering door Rijk en regio. Binnen deze inventarisatie worden prioriteiten gesteld voor de korte – middellange – lange termijn. Voor de korte termijn, binnen 5 jaar, is bijvoorbeeld de fietsroute over de Sammersweg en de Jan Thijssenweg in beeld (en financieel opgenomen) en ook de "fiets-ecoducten" over de A4. In de verdere prioritering is het wenselijk te kijken naar de extra fietskilometers die worden gegenereerd met nieuwe fietsverbindingen of het kwalitatief verbeteren van bestaande fietsverbindingen (snelle fietsroutes). Het lijkt voor de hand te liggen dat prioritering gezocht wordt in de verbindingen van en naar stations (Rijswijk Buiten, maar ook Delft en Holland Spoor) en specifiek tussen de stations en werkgebieden zoals Kesslerpark en Plaspoelpolder. Een belangrijke verbetering valt te halen in de

vermindering van wachttijden bij kruisingen. Vanuit oogpunt van gezondheid zou in de prioritering ook gekozen kunnen worden voor focus op aandachtswijken als het gaat om fiets en wandelpaden.

Voor ‘meer te voet’ is een voetgangersbrug tussen Parkrijk en Sion opgenomen. Binnen het subthema ‘verkeersveiligheid’ ligt er een opgave om wegen te herinrichten en/of wegen af te waarderen van 50 naar 30 km/h, het aanleggen van schoolzones en het laten plaatsen van flitspalen. Er is een aantal blackspots en gevaarlijke wegvakken geïdentificeerd die met prioriteit geagendeerd kunnen worden. De Prinses Beatrixlaan is sterk vertegenwoordigd als het gaat om ongevallen. Hier vinden de meeste ongevallen plaats op wegvakken en kruispunten. Op de Sir Winston Churchilllaan zijn de afgelopen drie jaar de meeste gewonden gevallen. Vooral op geregelde kruispunten met VRI’s vinden opvallend veel ongevallen plaats. De ventweg van de Burgemeester Elsenlaan en de Geestbrugweg tussen de kruisingen met de Haagweg en Geestbrugkade tenslotte vallen op vanwege het hoge aantal gewonden. Het gaat voornamelijk om ongevallen waar fietsers of bromfietsers bij betrokken zijn. Opgemerkt moet worden dat de aanpak van verkeersveiligheid slechts ten dele in de inrichting gezocht kan worden, een groot element is preventie, educatie en handhaving, dus meer de gedragskant.

Ontwikkelpunten/verbeterpunten langere termijn

Zoals genoemd zijn veel maatregelen onderdeel van een langetermijnaanpak. De kortetermijnmaatregelen en de langetermijnmaatregelen zijn daarmee grotendeels van dezelfde aard. Bij ruimtelijke ontwikkelingen kan worden vooruitgelopen door ontwikkelaars te verplichten om deelauto’s aan te bieden op eigen perceel en ruime, goed toegankelijke fietsenstallingen aan te leggen. Ook dient gestimuleerd te worden dat door initiatiefnemers parkeren op afstand wordt toegepast, bijvoorbeeld in een geclusterde parkeervoorziening aan de rand van de buurt, in de nabijheid van een uitvalsweg.

Onderzoeksopgaven en gemeentelijk processen

Eind december 2021 is het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 vastgesteld. Hierin staan de 3 doelstellingen en 7 uitgangspunten voor de toekomst. De doelstellingen zijn: 1. Bereikbaar; 2. Leefbaar; 3. Veilig. Dit programma (“waarom”) is de basis voor nadere uitwerking in een mobiliteitsstrategie (“hoe”) en Uitvoeringsagenda (“wat”). Deze staan gepland na de verkiezingen in de nieuwe bestuursperiode. Dan wordt uitgewerkt hoe we de doelstellingen en ambities gaan behalen en wat daar voor nodig is. Het gaat om:

- structuren (voet, fiets, OV en auto). Een grote potentiële OV structuurwijziging zit in de City-sprinter concept. Hieraan wordt gewerkt wordt door rijk en regio. Dit zou de bereikbaarheid van Rijswijk via OV sterk verbeteren en het concept is mogelijk een voorwaarde is voor de realisatie van station Rijswijk Buiten (hoewel nu pogingen ondernomen worden om dit station naar voren te trekken in de planning).
- dossiers (verbreding A4, HOV CID Binckhorst, Beatrixlaantunnel, et cetera),
- gebiedsontwikkelingen (Bogaard Stadcentrum, Kesslerpark, Havenkwartier, et cetera),
- beleid (parkeren, verkeersveiligheid, kader 50/30, et cetera),
- herinrichting van woonwijken.

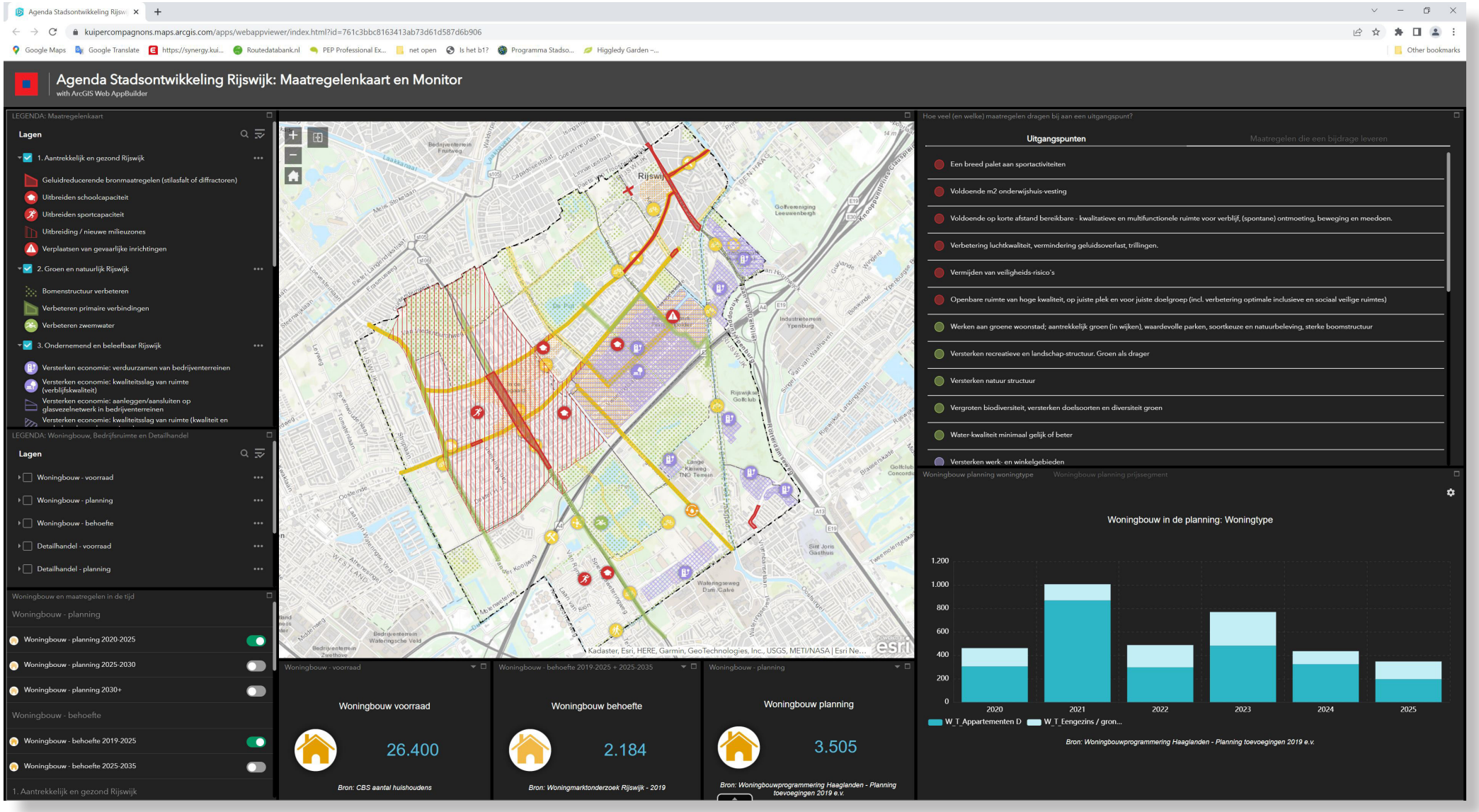
					Bijdrage aan uitgangspunten					
					5. Bereikbaar Rijswijk					
Hoofdthema	Subthema	Type maatregel	Maatregelen	Kosten maatregel	De mens centraal en STOMP principe. Verdeling mobiliteitsbehoefte over vervoersoorten	Wijken verbinden op een lokaal en regionaal niveau	Verkeers-hinder en doorgaand verkeer verminderen	Parkeren als onderdeel van mobiliteits-aanpak	Verkeers-veiligheid verbeteren	Gebruik van innovaties en experimenten
5. Bereikbaar en verkeersveilig Rijswijk	**Mobiliteitstransitie, modal shift naar andere verhouding Stappen, Trappen, OV, deelmobiliteit/-MaaS, Prive-auto**	Meer OV. Aantrekkelijke haltes, met voorzieningen als stalling	Kwaliteitsverbetering Station Rijswijk	10-15 miljoen						
			Frequentere en meer directe OV lijnen en overstapmogelijkheden							
		Meer hubs	Pilot deel scooters wijken							
		Druk van de auto op openbare ruimte verminderen	Herinrichten wegen waaronder Geestbrugweg, Lange Kleiweg, Kesslerpark, Lindelaan, Generaal Spoorlaan, Schaapweg en Sir Winston Churchilllaan							
			Faciliteren parkeren aan de randen van verkeersluwe woongebieden							
			Parkeernormen verlagen en vergunningen beleid aanscherpen							
		Meer voet	Voetgangersbrug Sion-Parkrijk							
		Meer fiets	Fietsparkeren, zie tabblad fietsparkeren	€ 540,000						
			Fietsroutes uitbreiden en verbeteren, zie tabblad hoofdfietsroutes. Prioritering o.a. Sammersweg, Jan Thijssenweg, Fiets eco-ducten A4 en fietsroutes naar stations en werklocaties	€ 55,000,000						

					Bijdrage aan uitgangspunten					
					5. Bereikbaar Rijswijk					
Hoofdthema	**Subthema**	**Type maatregel**	**Maatregelen**	**Kosten maatregel**	De mens centraal en STOMP principe. Verdeling mobiliteitsbehoefte over vervoersoorten	Wijken verbinden op een lokaal en regionaal niveau	Verkeers-hinder en doorgaand verkeer verminderen	Parkeren als onderdeel van mobiliteits-aanpak	Verkeers-veiligheid verbeteren	Gebruik van innovaties en experimenten
	Verkeersveiligheid	Herinrichten van wegen	Flitspalen op blackspotlocaties zoals kruisingen Prinses Beatrixlaan, Sir W. Churchillaan etc.							
			Herinrichting wegen, schoolzones zoals op Geestbrugweg, Lindelaan, Prinses Beatrixlaan, Van Rijnweg viaduct							

Legenda

	positieve bijdrage/effect op uitgangspunt
	mogelijk licht positieve /indirecte bijdrage/effect op uitgangspunt
	geen bijdrage/effect op uitgangspunt

4. MAATREGELENKAART

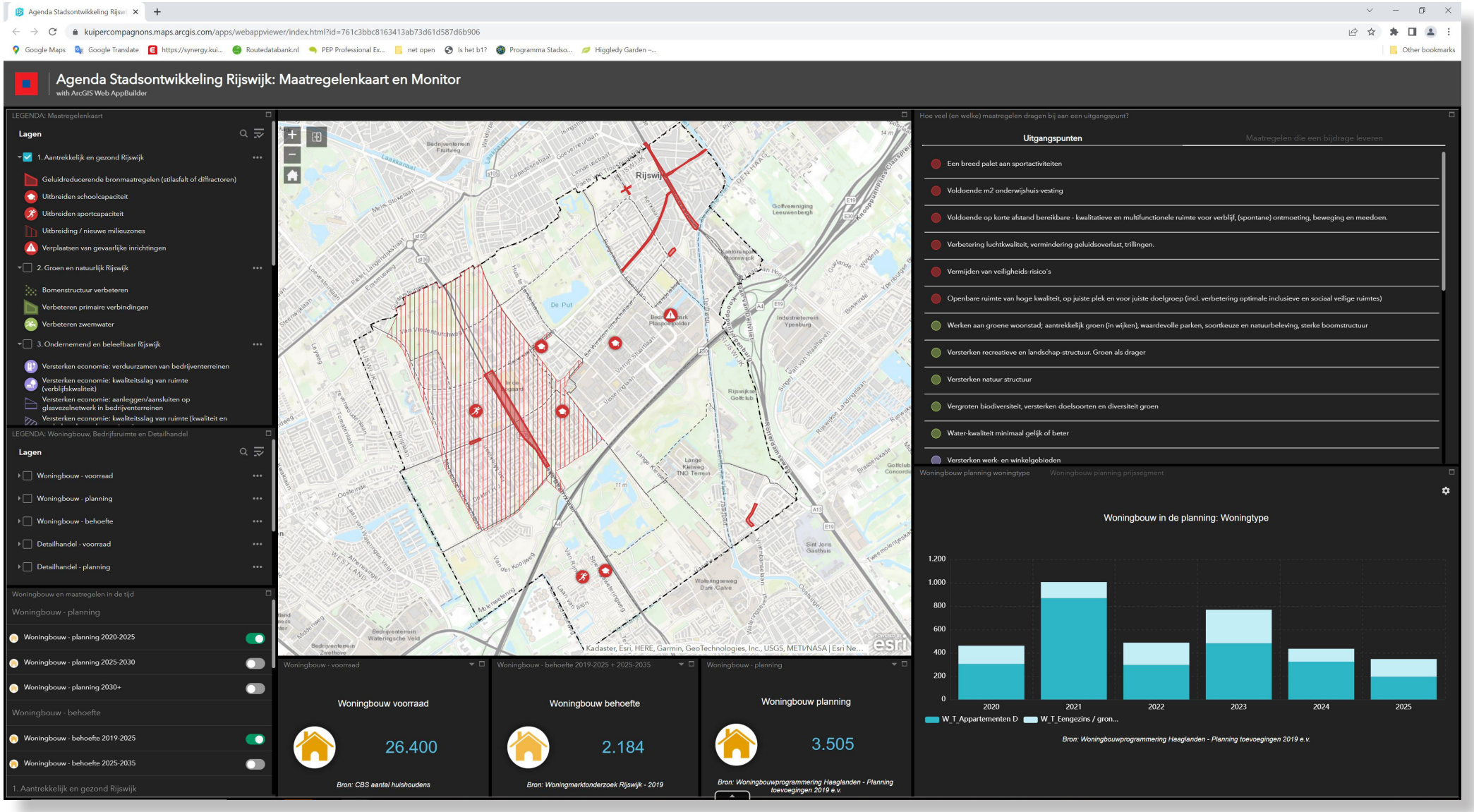


Maatregelenkaart: Alle thema's

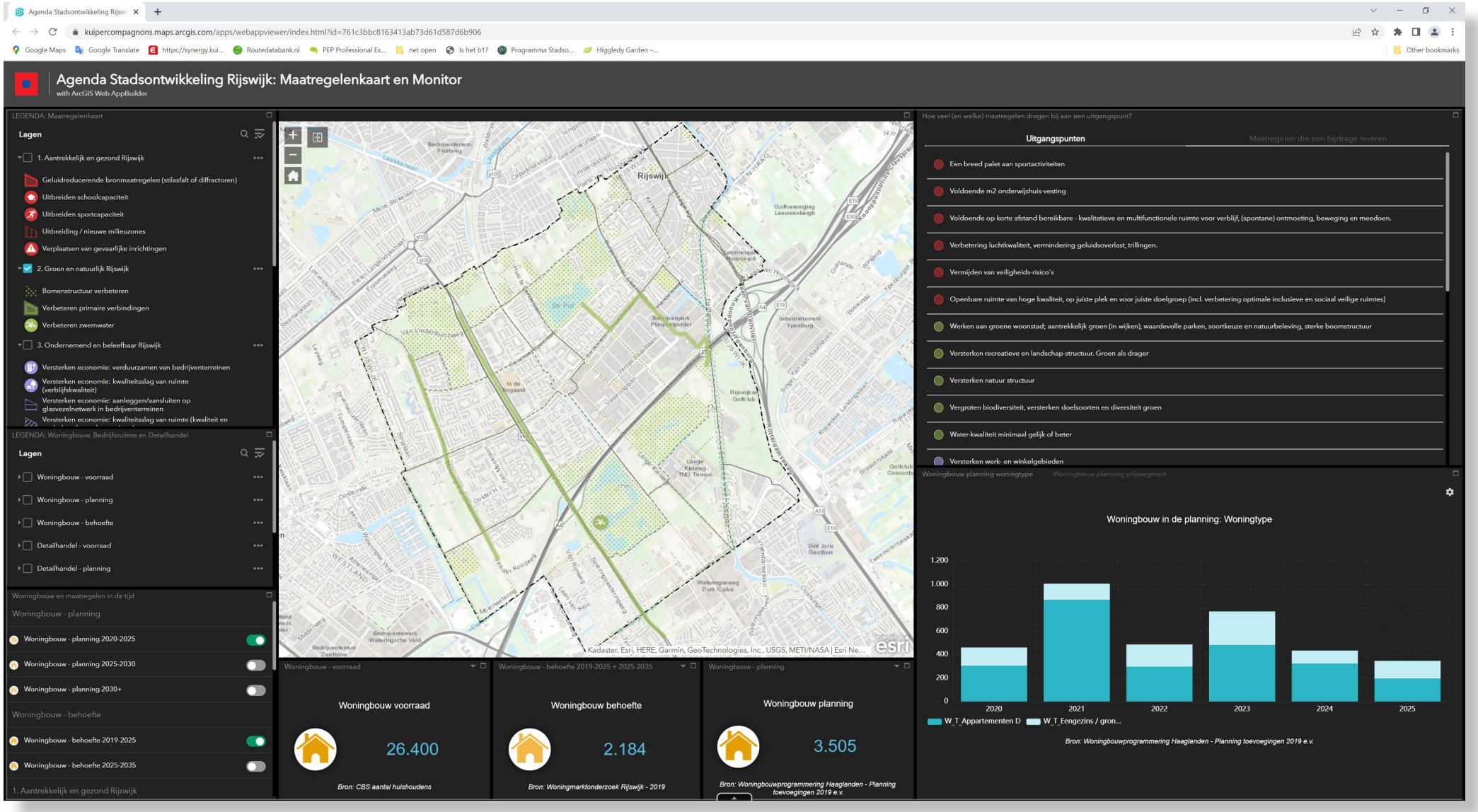
4. MAATREGELENKAART

In dit hoofdstuk wordt op basis van voorgaande beleidsanalyse de maatregelenkaart op hoofdlijnen gepresenteerd. Het gaat hier om maatregelen waarvan het gewenst is die binnen 5 jaar op te starten. Op deze kaart staan voor het merendeel een(selectie) van de korte termijn maatregelen per beleidsthema uit hoofdstuk 3. De huidige maatregelenkaart is een momentopname en een levend document. Zoals in hoofdstuk 3 is toegelicht zijn nog niet voor alle (sub)thema's al maatregelen zo concreet dat ze op de maatregelenkaart voor de komende 5 jaar kunnen worden gezet, bijvoorbeeld omdat er nog analyses dienen te worden uitgevoerd of beleid voor de komende jaren dient te worden vastgesteld.

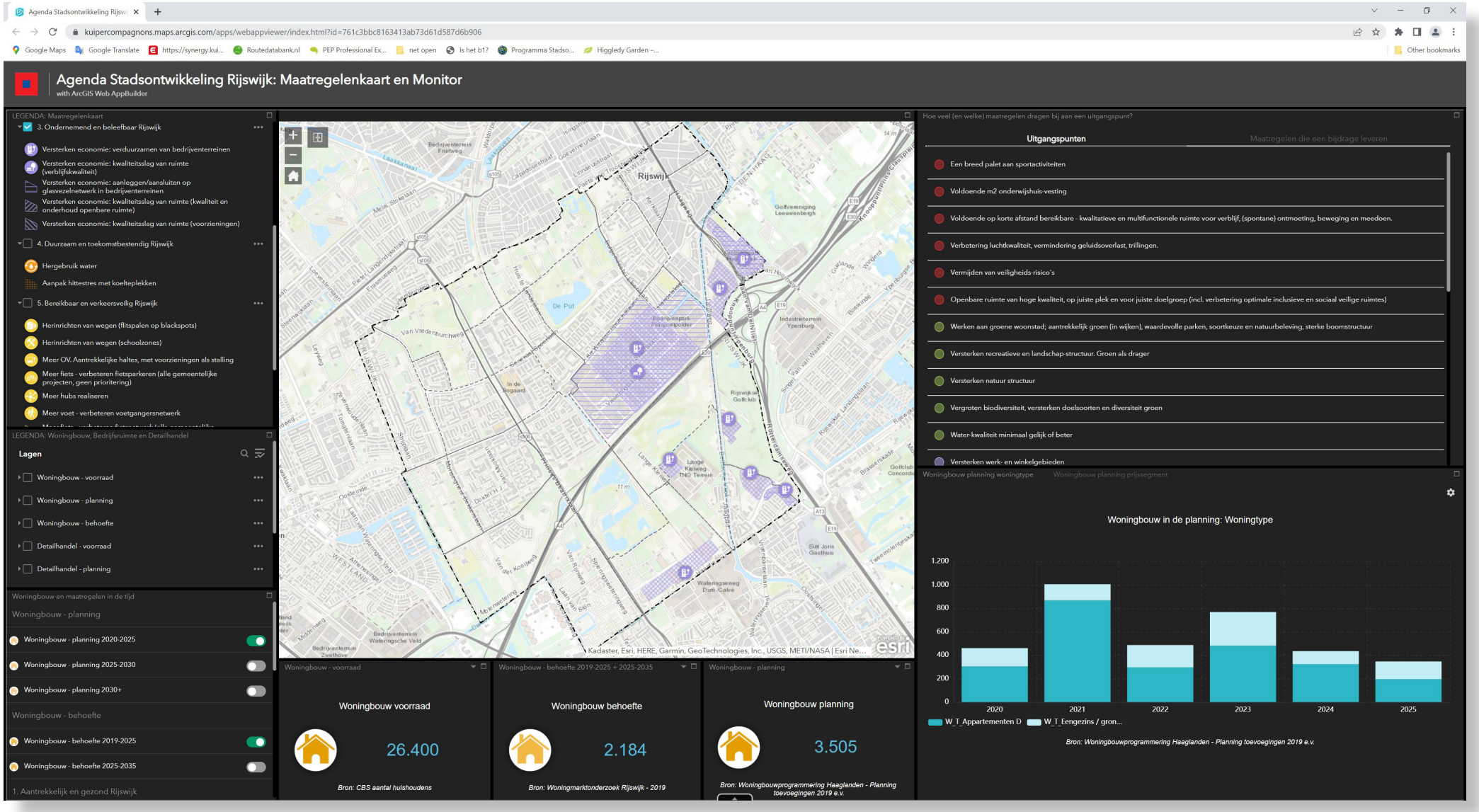
De maatregelenkaart is het best online te raadplegen in de GIS omgeving. In deze dynamische kaart kunnen de verschillende maatregelen per thema, in combinatie met nieuwbouw plannen, of in de tijd bekeken worden. Door een maatregel te selecteren op de kaart, kan men de achterliggende gegevens inzien. In deze omgeving is ook een monitor opgenomen. De afbeelding hier opgenomen zijn screenshots daarvan.



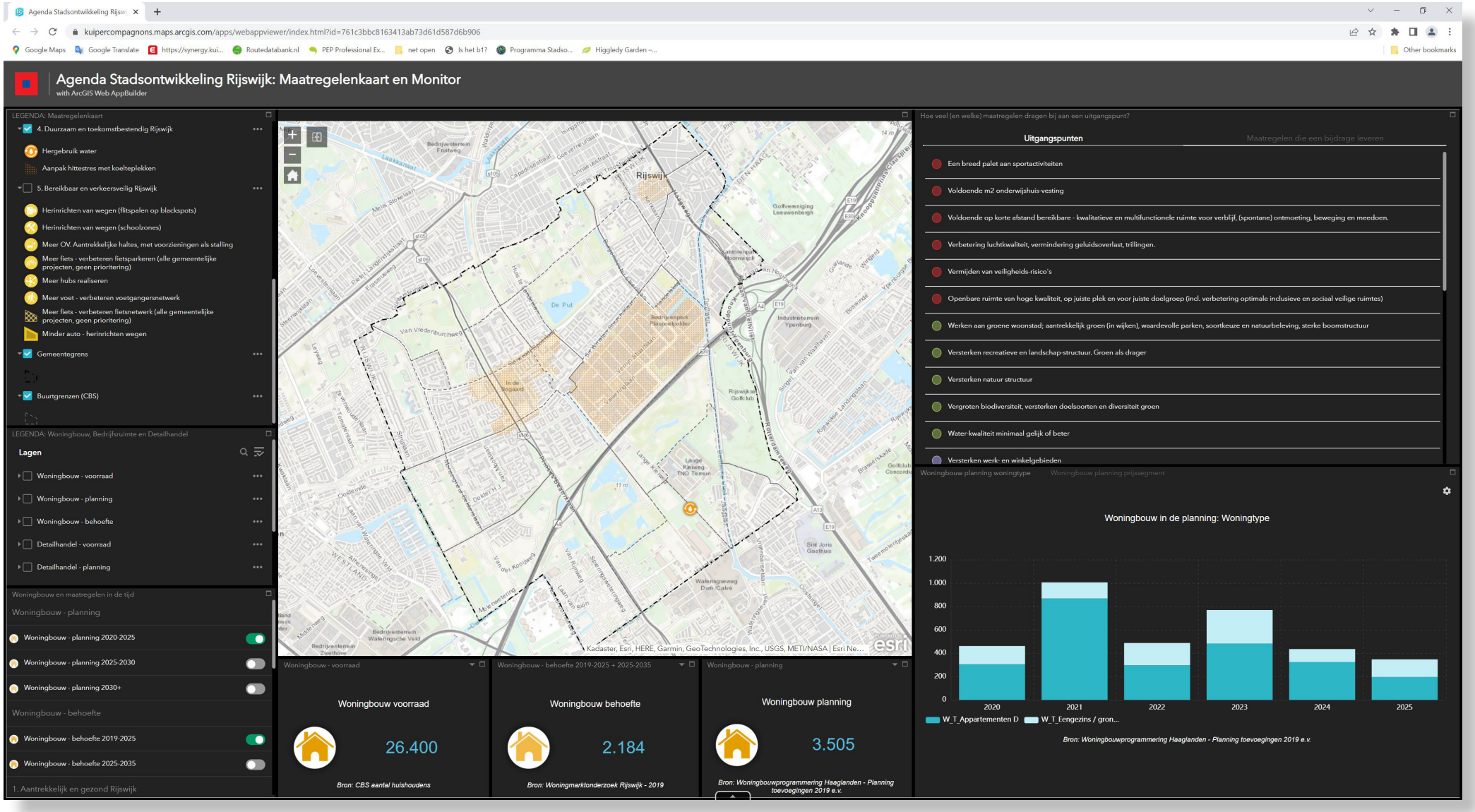
Maatregelenkaart: Aantrekkelijk en gezond Rijswijk



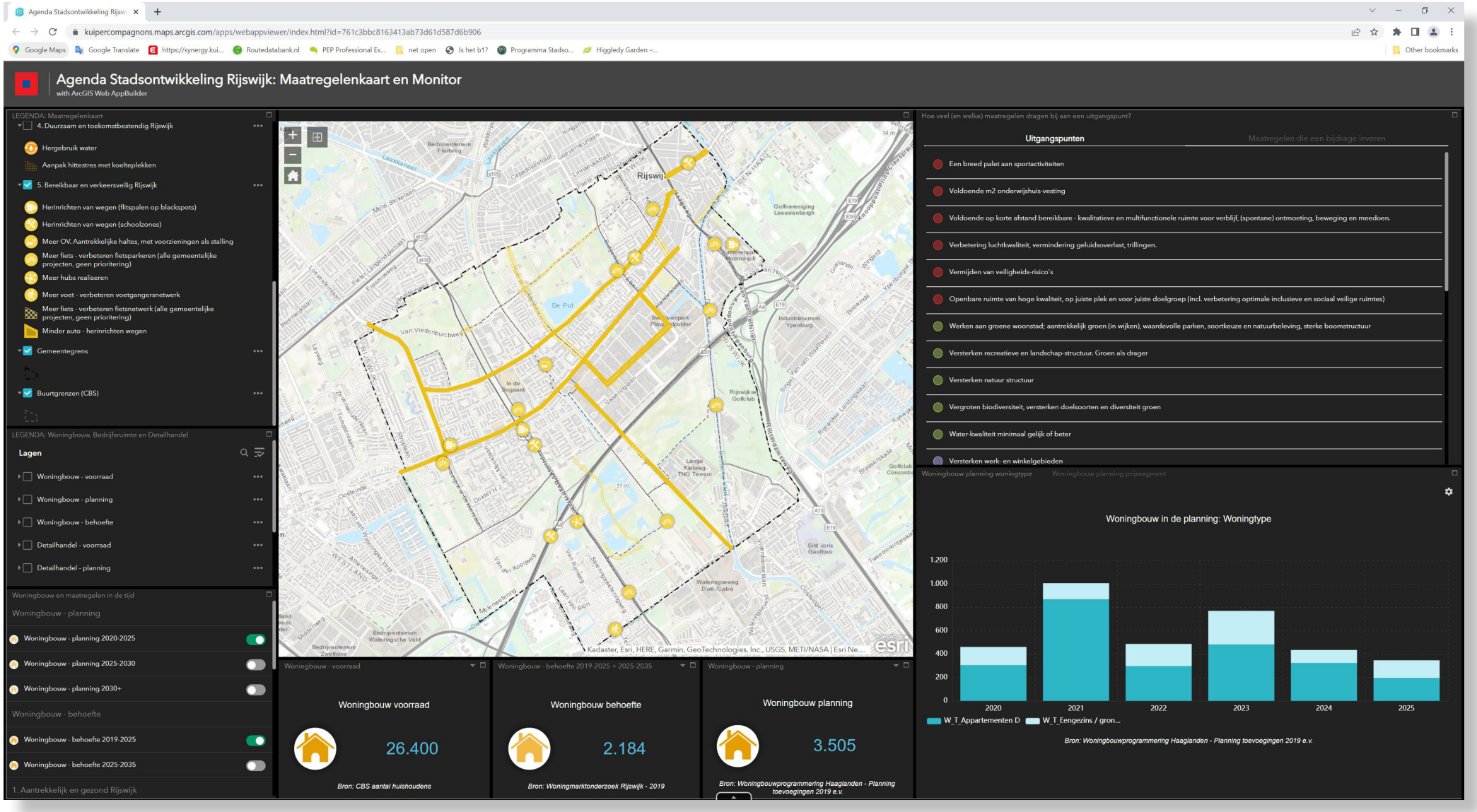
Maatregelenkaart: Groen en natuurlijk Rijswijk



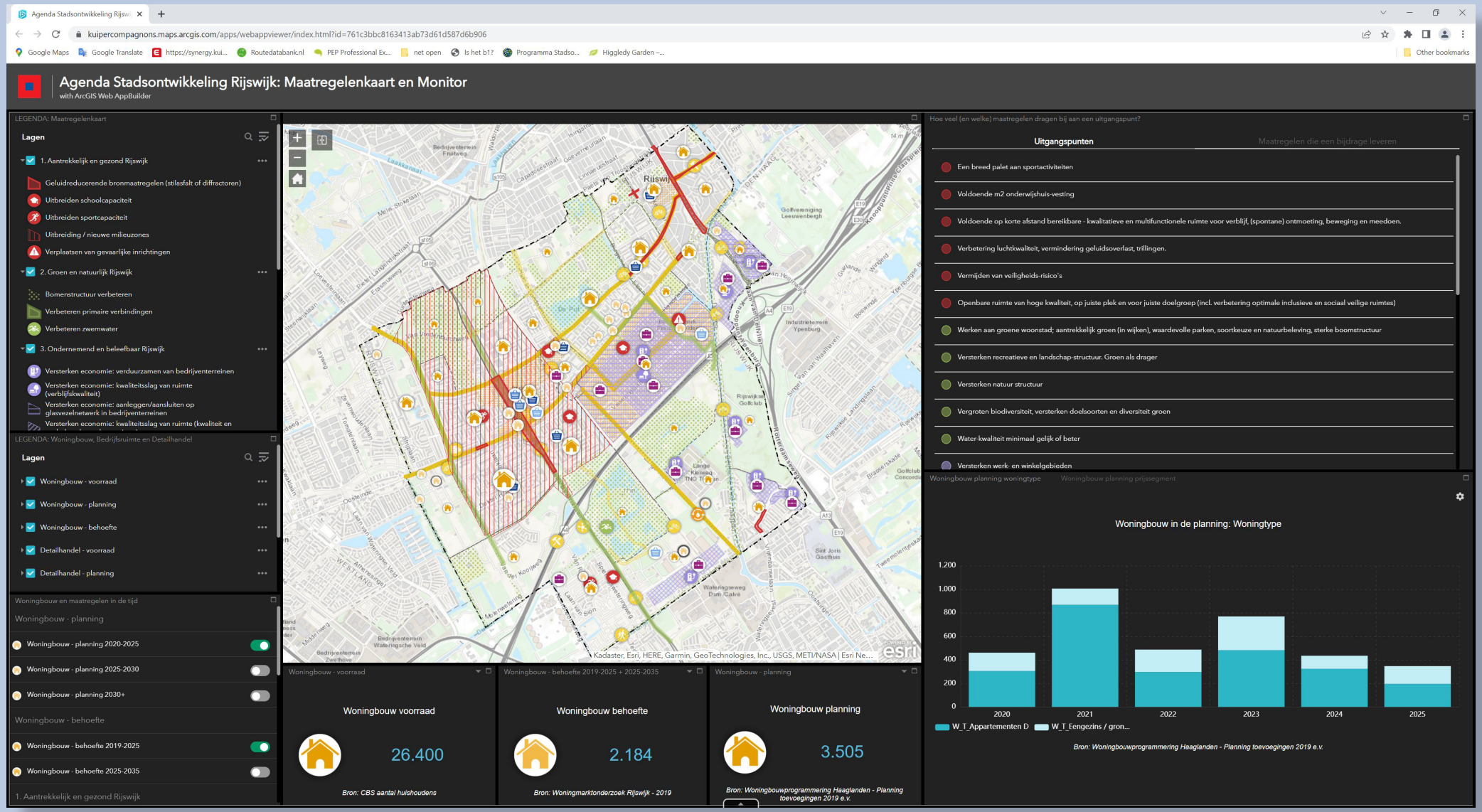
Maatregelenkaart: Ondernemend en beleefbaar Rijswijk



Maatregelenkaart: Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk



Maatregelenkaart: Bereikbaar en veilig Rijswijk



Maatregelenkaart: Alle thema's en informatie over woningbouw programma, bedrijfsruimte en detailhandel

5. ONTWIKKELKAART



LEGENDA

1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk

- Nieuwe wijken verbinden met centra en voorzien van hoogfrequent OV
- Barrièrewerking opheffen
- Versterken van bestaande centrale plekken met ruimte voor ontmoeting en voorzieningen
- Nieuwe centrale plekken maken met ruimte voor ontmoeting en voorzieningen

2. Groen en natuurlijk Rijswijk

- Groen verbindingen en plekken versterken
- Behouden en versterken van boomstructuur
- Blijven investeren in kwaliteit van groene openbare ruimtes (met waarde voor natuur, recreatie, cultuurhistorie, bereikbaarheid, klimaat adaptatie)

3. Ondernemend en beleefbaar Rijswijk

- Historische (Oud Rijswijk) en moderne (Bogaard) stadscentra (versterken en transformatie van winkelgebieden)
- Ontwikkeling van Campus Kesslerpark
- Identiteits bepalend gebied
- Verbindende stadsboulevard

4. Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk

- a. b. Hittestress en wateroverlast tegengaan door vergroening in (a) bestaande wijken en (b) bedrijventerreinen
- Bij herstructurering: verduurzaming van de openbare ruimte en woningvoorraad

Investeren in duurzaam energie in nieuwbouw

5. Bereikbaar en veilig Rijswijk

- Kwaliteitsimpuls Station Rijswijk en omgeving - verdichten en verbinden; voor en na transport op orde
- Nieuw station RijswijkBuiten, verbonden met de omgeving
- Geen doorgaande verkeer
- HOV haltes voorzien van fietsenstallingen en deelmobiliteit (inc. hub bij Havenkwartier)
- Studies naar nieuwe HOV verbindingen
- Langzaamverkeer routes en verbindingen verbeteren/ uitbreiden (aandacht voor snelle routes naar stations)
- Nieuwe LV brug; Nieuwe LV tunnel
- Weg afwaarderen (auto's), opwaarderen LV en OV (oversteekbaarheid, vergroenen, fiets- en voetpaden etc.), verbeteren verkeersveiligheid
- Ondertunneling Pr. Beatrixlaan

Toekomstige ontwikkelingen

- Nieuwbouw/transformatie; ontwikkelveld

5. ONTWIKKELKAART

De ontwikkelkaart plaatst de actuele en toekomstige groei en ontwikkeling in een samenhangend perspectief. De ontwikkelkaart bouwt voort op de stadsvisie en de sectorale beleidsdocumenten.

Het is van belang de sterke groei van Rijswijk te laten aansluiten op en te laten bijdragen aan de belangrijke beleidsdoelstellingen van de stad. Uit de beleidsanalyse is gebleken dat er diverse langetermijn-ontwikkelpunten/verbeterpunten zijn, die niet dusdanig concreet zijn uitgewerkt dat er concrete kortetermijnmaatregelen uit te destilleren zijn, maar wel een duidelijke rode draad laten zien hoe Rijswijk zich over een lange periode kwalitatief kan ontwikkelen. Dit is verbeeld op de ontwikkelkaart. De ontwikkelkaart is daarmee ook een bouwsteen voor de omgevingsvisie en een hulpmiddel op basis waarvan komende jaren kortetermijnmaatregelen gedefinieerd kunnen worden voor de maatregelenkaart. Het laat ook zien hoe deze maatregelen passen binnen een grotere structuur.

In de Stadsvisie 2030 is vastgelegd dat de Stadsas zich zal ontwikkelen tot een modern stedelijk gebied. Deze ontwikkeling kan echter niet op zichzelf gezien worden. De Stadsas moet samen met de bestaande wijken een divers en samenhangend aantrekkelijk gebied gaan vormen. Dit betekent dat er naast de nieuwe gebiedsontwikkelingen in de Stadsas ook opgaven liggen om de bestaande wijken en buurten met de Stadsas te verbinden. Naast een kwalitatief hoogwaardige/ duurzame en uitgebalanceerde woningvoorraad met voldoende voorzieningen en banen betekent dit ook investeren in het publieke domein door de verblijfswaarde, bereikbaarheid en veiligheid te vergroten en milieu en geluidshinder te verminderen.

Op de lange termijn zijn diverse ontwikkelopgaven te onderscheiden die hand in hand gaan met de kwantitatieve ontwikkeling van de stad. Deze opgaven hangen ook sterk met elkaar samen en zijn grotendeels niet los van elkaar te zien.

Ten eerste, de sterke verdichting van het stedelijk gebied van Rijswijk heeft een tegenhanger nodig in de vorm van beleefbaar en bruikbaar groen. Rijswijk heeft veel groen, maar dat wil niet zeggen dat dit altijd kwalitatief hoogwaardig groen is of dat het groen makkelijk te bereiken en voldoende toegankelijk is. Investeren in verbindingen, bruikbaarheid, aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het bestaande groen is daarvoor noodzakelijk.

Rijswijk is onlosmakelijk onderdeel van een grotere metropolitane regio. Herkenbaarheid en een duidelijk profiel is daardoor niet altijd vanzelfsprekend. Dit is echter wel van belang om binding en identiteit te versterken. Een sterke identiteit kan de betrokkenheid van inwoners met de plek waar ze wonen vergroten. Dit heeft niet alleen een sociale meerwaarde maar ook een mogelijke economische meerwaarde zoals bijvoorbeeld een sterkere binding met de lokale ondernemers en een sterker vestigingsmilieu. Het ruimtelijk samenbinden van krachtige nieuwe en oude kwaliteiten zoals de landgoederenzone, Oud Rijswijk, Bogaard Stadscentrum, het stationsgebied met de nieuwe ontwikkelingen in de Plaspoelpolder waaronder Kesslerpark en het Havenkwartier, kan zorgen voor een krachtig herkenbaar centraal stedelijk gebied met een sterke Rijswijkse identiteit.

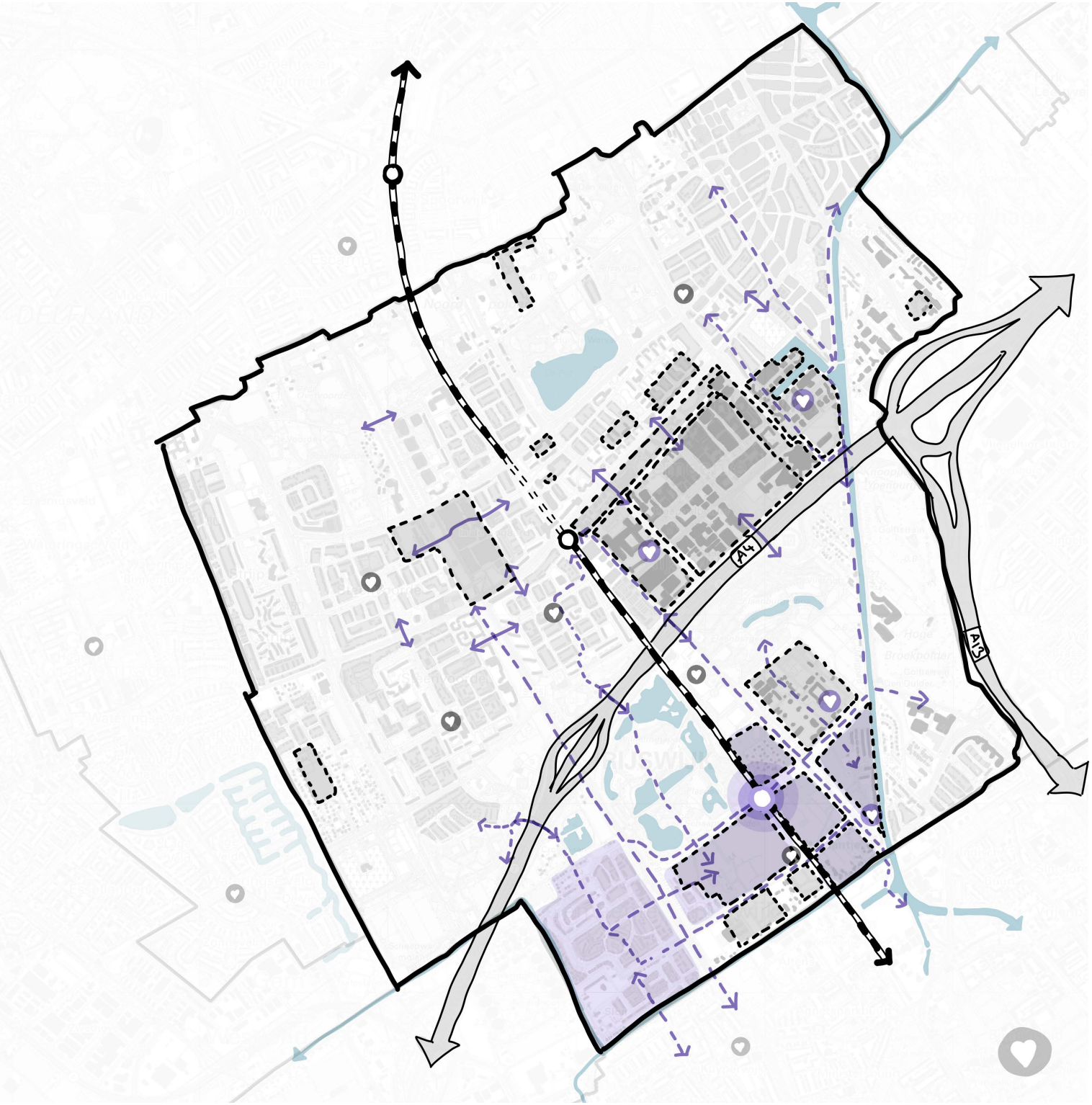

Rijswijk Buiten
Stadsparkzone
Bogaard Stadscentrum
+ stationsgebied
Pr. Beatrixlaan
ondergronds
Kesslerpark
Verbindende
Churchilllaan
Havenkwartier
Oud
Rijswijk
Landgoederenzone

De groei van de regio als geheel en van Rijswijk daarbinnen zorgt voor een toename aan mobiliteit. Dit staat op gespannen voet met bovenstaande ambities als dit leidt tot meer verkeerswegen, asfalt en grotere kruisingen. Onder andere daarom is het van belang om mee te bewegen in de mobiliteitstransitie. Minder auto en meer alternatieve vormen van vervoer. Zeker voor de lokale verkeersbewegingen binnen Rijswijk. Versterken van het OV netwerk in samenhang met allerlei vormen van mobiliteit is van belang. Een mogelijkheid die verder onderzocht dient te worden is om bepaalde wegen te downgraden voor wat betreft het autoverkeer en gelijktijdig te investeren in een systeem van deelmobiliteit, stallingen, veilige routes e.d.

Tot slot gaat vooruit kijken vanzelfsprekend over toekomstbestendigheid en duurzaamheid. Alleen al het loskoppelen van het gas (nu nog sneller gewenst door de oorlog in Oekraïne) zorgt ervoor dat iedereen zal moeten meedoen met de energietransitie. Maar ook de effecten van klimaatverandering worden steeds meer zichtbaar en daarmee is klimaatadaptatie een onontkoombaar thema.

De bovenstaande redeneerlijnen van de ontwikkelkaart is samen te vatten en uit te splitsen in de vijf onderstaande samenhangende perspectieven:

1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk
2. Groen en natuurlijk Rijswijk
3. Ondernemend en beleefbaar Rijswijk
4. Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk
5. Bereikbaar en veilig Rijswijk



LEGENDA

1. Aantrekkelijk en gezond Rijswijk

- Nieuwe wijken verbinden met centra en voorzien van hoogfrequent OV
- Barrièrewerking opheffen
- Versterken van bestaande centrale plekken met ruimte voor ontmoeting en voorzieningen
- Nieuwe centrale plekken maken met ruimte voor ontmoeting en voorzieningen

Toekomstige ontwikkelingen

- Nieuwbouw/transformatie; ontwikkelveld

Aantrekkelijk en gezond Rijswijk

Dit thema speelt op verschillend schaalniveaus, van buurt tot stad en gaat over bestaande wijken, transformatiegebieden en nieuwe toevoegingen, maar vooral de relatie daartussen.

De aantrekkelijke woonstad gaat uit van een samenbindende publieke ruimte die wijken met elkaar verbindt. Een publieke ruimte die een hoge verblijfswaarde heeft en ruimte geeft voor ontmoeting, spelen, recreëren en verplaatsen. Juist ook met toevoeging van nieuwe woningen is het belangrijk dat Rijswijk als geheel een kwalitatieve aantrekkelijke woonstad is. Dit betekent dat de volgende aspecten daarin ontwikkeld en versterkt moeten worden:

- De lange verbindende lijnen zijn ook de drukke verkeerwegen zoals de Churchillaan en de Beatrixlaan. Daardoor werken ze op het lokale niveau als scheiding in plaats van verbinding. Voor een aantrekkelijke woonstad is het belangrijk dat deze lijnen samenbindende ruimten gaan worden. Een boulevard in plaats van een verkeersader.

- De nieuwste woongebieden van Rijswijk Buiten kunnen sterker verbonden worden met het bestaande Rijswijk. De grote parken aan de zuidzijde van de A4 vormen een aantrekkelijke omgeving. Een sterke koppeling met de rest van de stad zorgt dat deze parken door meer inwoners gebruikt kunnen worden. Dit betekent dat er ingezet moet worden op de goede verbindingen op langzaam verkeersniveau die de barrière werking van o.a. de A4 minimaliseren. Dit bevordert het ‘delen’ van voorzieningen aan beide zijden van de A4. Detailhandel, horeca, banen aan de ene kant van de A4 en parken/sportvoorzieningen aan de andere kant. Het bevordert ook de sociale cohesie en zorgt ervoor dat Rijswijk Buiten en haar inwoners meer onderdeel worden van de stad.

- Desondanks zijn in zekere mate ook voorzieningen nodig binnen Rijswijk Buiten. Rijswijk Buiten wordt daarmee een sterker samenhangend deel. Belangrijk daarvoor is dat voor ontwikkeling Pasgeld en in de toekomst de TNO locatie de nodige langzaamverkeersverbindingen worden gerealiseerd die ervoor zorgen dat in Rijswijk Buiten een sterke onderlinge samenhang ontstaat.

- De verschillende wijken met onderscheidende voorzieningencentra vormen gezamenlijk de aantrekkelijke stads en woonwijken. Ontmoeting in wijken is van belang voor een goed en prettig samenwonen en leven. De voorzieningencentra kunnen daarvoor van grote betekenis zijn. Dit betekent voor de ontwikkelingen langs de Stadsas, dat die goed verbonden moeten zijn met de omliggende centra. Dat er naast winkels voldoende voorzieningen aanwezig zijn op loop en fietsafstand (bijvoorbeeld deels in de bestaande centra). Denk hier aan scholen, kinderopvang, huisartsen, apotheken e.d.

- Ruimte voor sporten zal voldoende aanwezig moeten zijn en makkelijk bereikbaar. De nieuwe ontwikkelingen leiden tot de behoefte om een aantal binnensportlocaties verder uit te breiden. Op de lange termijn onderzoeken we of aan de andere kant van de A4 een sporthal gerealiseerd kan worden.

- De komende tijd is de capaciteit aan buitensportlocaties voldoende. Er ligt vooral een opgave om het informele sporten en bewegen goed te koppelen aan de nieuw locaties. Dus goede loop en fietsroutes met omliggende groengebieden en sportlocaties.



LEGENDA

2. Groen en natuurlijk Rijswijk

- Groen verbindingen en plekken versterken
- Behouden en versterken van boomstructuur
- Blijven investeren in kwaliteit van groene openbare ruimtes (met waarde voor natuur, recreatie, cultuurhistorie, bereikbaarheid, klimaat adaptatie)

Toekomstige ontwikkelingen

- Nieuwbouw/transformatie; ontwikkelveld

Groen en natuurlijk Rijswijk

De sterke groei en ontwikkeling van Rijswijk vraagt ook om een groene tegenhanger in de vorm van een sterk groen/blauwcasco waarmee de stad een krachtig en onderscheidend woonprofiel kan eigen maken.

Rijswijk behoort samen met Delft volgens een recent onderzoek tot de groenste gemeenten van Nederland. Dat is een mooie startpositie. Maar dat wil niet zeggen dat al het groen even toegankelijk is, een betekenisvolle kwaliteit heeft, geschikt voor recreatief gebruik is, bijdraagt aan natuurontwikkeling, voldoende klimaatadaptief is etc.

Het is daarom van belang het bestaande groen tot een samenhangend groen raamwerk te vormen dat de grote groene identiteitsdragers met elkaar verbindt. Dat de verbinding maakt met de regionale groenstructuur. Dat onderdeel is van een krachtig routestelsel. Dat helpt bij het tegengaan van hittestress en draagt bij aan een natuurinclusieve ontwikkeling van Rijswijk in de regio. Op deze manier sluiten de nieuwe ontwikkelingen rond de Stadsas aan op de aanwezige kwaliteiten.

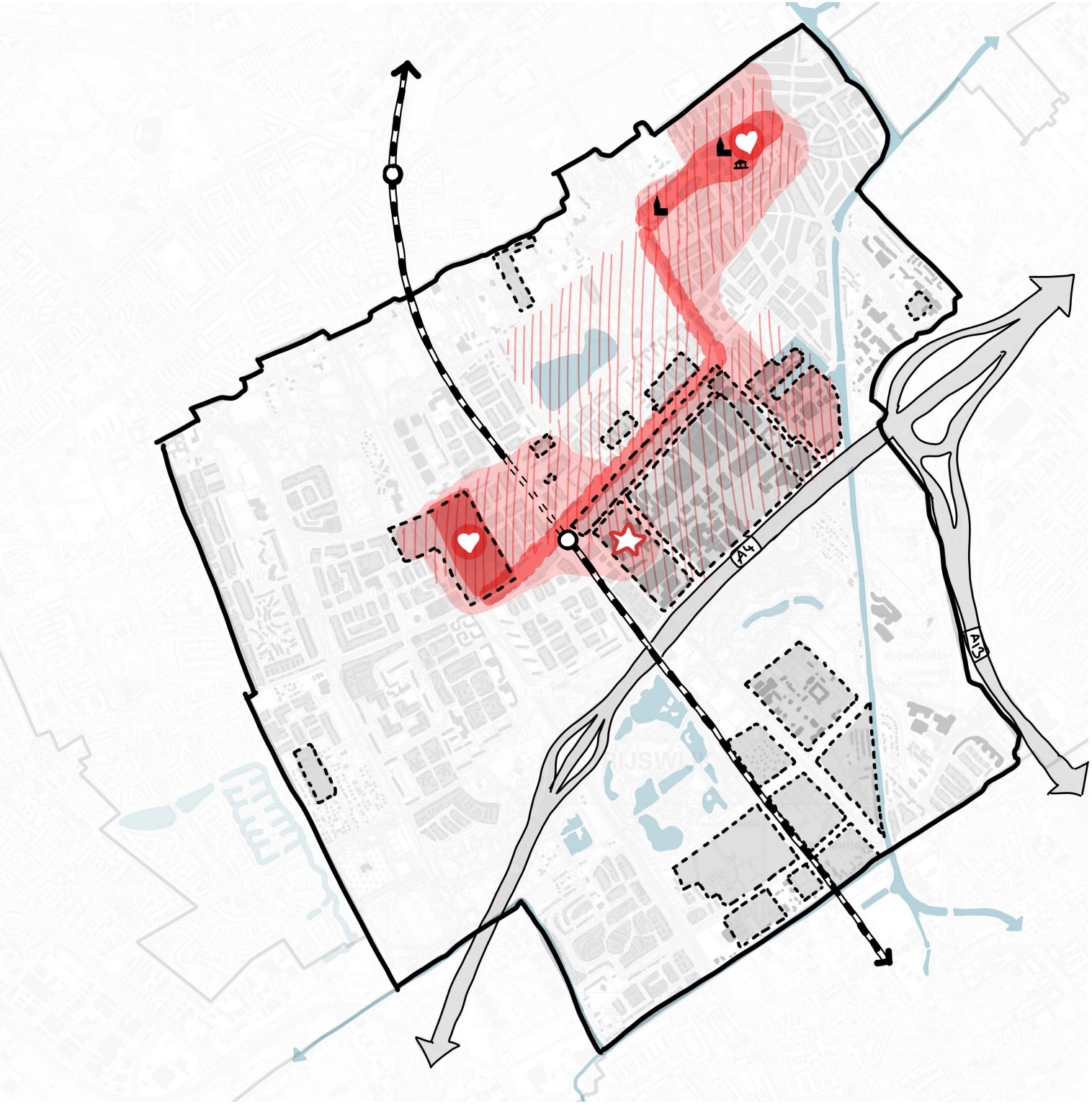
Onderzocht moet worden hoe de lange lijnen die vaak al in aanzet een groen karakter hebben verder vergroend kunnen worden. Te onderzoeken is hoe en waar doormiddel van het downgraden van de autofunctie meer groen en verblijfswaarde kan worden toegevoegd. Bomenlanen versterken, groene routes en verblijfsplekken toevoegen. Hiermee ontstaat samen met verschillende (regionale) parken een beeldbepalend groen raamwerk en een versterkt natuurnetwerk.

Denk aan de belangrijke assen Generaal Spoorlaan en Churchilllaan. Deze routes hebben de potentie om de groene ‘backbone ‘ van Rijswijk en dragers van de Stadsas te vormen. De transformatie van de Plaspoelpolder vergt een groene inkadering waarvan de Churchilllaan en de Treubstaat de dragers zijn.

In de richting parallel aan het spoor is het van belang om de groene lange lijnen die de Landgoederenzone verbinden met het Wilhelminapark/Elsenburgerbos te versterken. Lange lijnen als de Beatrixlaan, NS spoorlijn, Lange Kleiweg en de Vliet ontwikkelen tot sterke groene verbindende lijnen. Samen met directe verbindingen tussen wijken en parken. Het Groene Assenkruis van de Plaspoelpolder bestaat in Noord Zuid richting uit een groene route die de Landgoederenzone verbindt met het Elsenburgerbos. Hiermee worden de nieuwe ontwikkelingen mentaal en fysiek gekoppeld aan de groene kwaliteiten van Rijswijk.

Op deze manier ontstaat er een samenhangend groen Rijswijk waar de grote groenstructuren beeldbepalend zijn en onderdeel vormen van de woonkwaliteit van Rijswijk als geheel en een verbindende drager vormen voor de nieuwe ontwikkelingen rond de Stadsas.

Samengevat kan gesteld worden dat het groene casco de woonkwaliteit verbetert, uitnodigt tot meer bewegen, zorgt voor gezondere lucht, belangrijk is voor klimaatadaptatie en biodiversiteit en hittestress tegengaat. Cruciale elementen voor de aantrekkelijke woon-/werkstad Rijswijk om te ontwikkelen en daarmee haar identiteit als groenste stad van Nederland verder te verstevigen. Het ontwikkelen, vervolmaken van dit casco creëert daarmee een belangrijke conditie voor de verstedelijkingsopgave van Rijswijk rondom de Stadsas.



LEGENDA

3. Ondernemend en beleefbaar Rijswijk

- Historische (Oud Rijswijk) en moderne (Bogaard) stadscentra (versterken en transformatie van winkelgebieden)
- Ontwikkeling van Campus Kesslerpark
- Identiteits bepalend gebied
- Verbindende stadsboulevard

Toekomstige ontwikkelingen

- Nieuwbouw/transformatie; ontwikkelveld

Ondernemend en beleefbaar Rijswijk

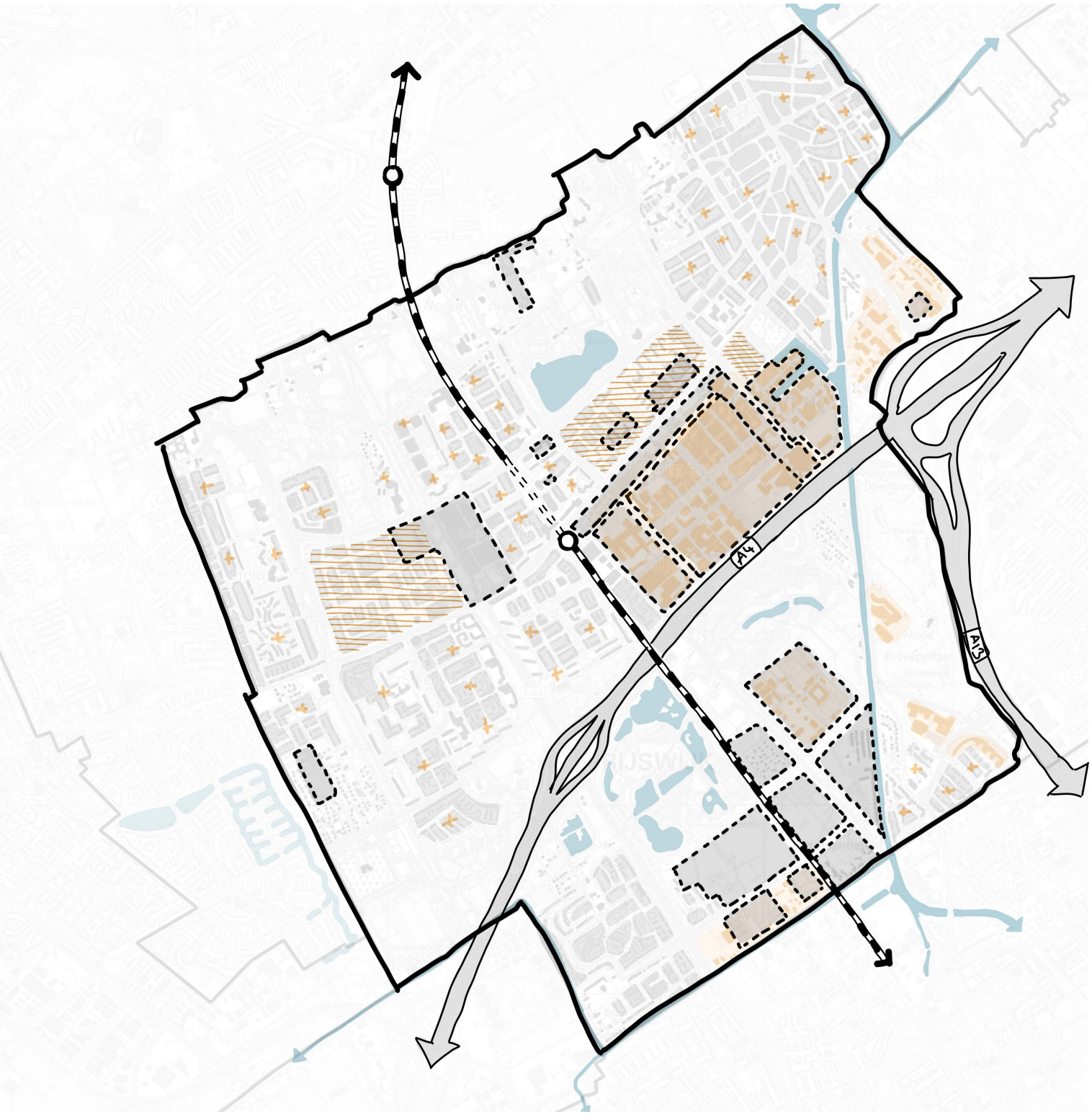
Een doelstelling vanuit het economisch beleid is om het economische vestigingsklimaat te versterken en daarmee de werkgelegenheid en het aantal bedrijfsvestigingen minimaal te behouden en te vergroten. Bereikbaarheid, naast de kwaliteit van de bedrijventerreinen staat daarbij hoog op de agenda. Een meer overkoepelend aspect is het creëren van een sterker onderscheidend Rijswijks profiel. Rijswijk als beleefbare identiteit.

De groei en ontwikkeling die Rijswijk de komende jaren gaat doormaken zorgt ook voor een kans om de krachtigere eigen identiteit te ontwikkelen in de regio. De grote projecten bevinden zich naast Rijswijk Buiten vooral in de Stadsas.

Er tekent zich een zone af rondom de Churchilllaan met aan de ene kant historisch Rijswijk en aan het ander uiteinde Bogaard Stadscentrum. De meeste projecten zijn direct of indirect hieraan gekoppeld. De onderlinge verbindingen in dit gebied kunnen versterkt worden door de Churchillaan in te richten als verbindende stedelijke boulevard. Samen met randen van de Plaspoelpolder en het Kessler Park kan er een samenhangend stedelijk gebied ontstaan met een geheel eigen identiteit, opgespannen tussen de historische kern en het nieuwe Bogaard Stadscentrum.

Belangrijke kansen en opgaven daarin zijn naast de genoemde projecten vooral ook de ontwikkeling van de stationsomgeving als belangrijke poort en schakel. Toekomstige verdere verstedelijking is met name kansrijk in dat gebied, verder doorzettend langs de Churchilllaan met de transformatie van de bestaande wijken en de rand van de Plaspoelpolder.

De ontwikkelingen rondom de Stadsas vinden deels plaats op voormalige bedrijventerreinen/kantoorlocaties. Een goed evenwicht is van belang. De Plaspoelpolder krijgt woningbouw en stedelijke voorzieningen aan de buitenranden. Dat betekent dat de eisen van het stedelijk gebied in samenhang moeten worden gebracht met de functionele en bereikbaarheidseisen van het bedrijventerrein. Onderzocht moet worden hoe de wens om een samenhangend stedelijk verblijfsgebied te creëren samengaat met de bereikbaarheidseisen van de Plaspoelpolder. Voor het Groene Assenkruis en de Treubstraat is het van belang te kijken hoe de kwalitatieve verbetering en vergroening van de openbare ruimte samengaat met de functionaliteit van bedrijfsvoering. Hoe de verblijfswaarde en ontmoetingsfunctie verbeterd kan worden voor zowel bedrijven als de woningen. Hoe aspecten zoals veiligheid ondersteund worden door sociaal veilige routes tussen de nieuwe stedelijke ontwikkelingen Havenkwartier en Kesslerpark. Hoe de wens van groene recreatieve verbindingen tussen de grote groengebieden Landgoederenzone en Elsenburgerbos samengaan met het functioneren van het bedrijvengebied.



LEGENDA

4. Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk

a. Hittestress en wateroverlast tegengaan door vergroening in (a) bestaande wijken en (b) bedrijventerreinen

b.

Bij herstructurering: verduurzaming van de openbare ruimte en woningvooraad

Investeren in duurzaam energie in nieuwbouw

Toekomstige ontwikkelingen

Nieuwbouw/transformatie; ontwikkelveld

Duurzaam en toekomstbestendig Rijswijk

Het groene casco is ook van belang voor de opgaven met betrekking tot klimaatadaptatie en hittestress. Uit de klimaatatlas blijkt dat het probleem van hittestress het grootst is in de Stadsas. Dus het gebied waar de meeste ontwikkelingen en groei van Rijswijk plaatsvindt. Hier wordt al wat aan gedaan in de gebiedsontwikkelingen Bogaard Stadscentrum, Kesslerpark en Havenkwartier. Extra aandacht is nodig voor de tussenliggende gebieden zoals de Plaspoelpolder en het Stationskwartier. In deze primaire aandachtsgebieden is de toepassing van algemeen geldende uitgangspunten zoals een koelteplek binnen 300m, 'raingardens', geveltuinen in samenhang met het vergroenen van de openbare ruimte en het toevoegen van bomen van belang. Meer groen op buurtniveau zorgt ervoor dat hittestress tegengegaan wordt wat naast de aspecten als ontmoeten, bewegen, ecologie en natuur van belang is. Door deze primaire aandachtsgebieden ook beter te verbinden met omliggende buurten en wijken ontstaat een sterker groen netwerk.

Naast de toename aan benodigde waterafvoer als gevolg van klimaatverandering zal de nieuwe groei en ontwikkeling ook leiden tot een hogere druk op de rioolstelsels. Uit stresstesten tot 2050 is gebleken dat de waterbergingscapaciteit in Rijswijk grotendeels op orde is. Echter, er is ook geconstateerd dat zeldzame hoeveelheden neerslag nu al vaker voorkomen dan vooraf werd verwacht. Daarom is het van belang werk met werk te maken en dat gebiedsontwikkelingen en herinrichting van openbare ruimte benut worden om de waterbergingscapaciteit te vergroten. Daarnaast is van belang om de modellen voor klimaatverandering en neerslag nauwkeurig te monitoren zodat tijdig de gemeentelijke opgaven voor waterberging waar nodig herijkt kunnen worden.

De energietransitie is zeer actueel. Nieuwbouwprojecten moeten sowieso via een collectief of individueel duurzaam warmtesysteem van warmte worden voorzien. Het relatief grote aantal gebiedsontwikkelingen dicht op elkaar, biedt een kans voor een efficiënte collectieve warmtevoorziening in de vorm van een warmtenet.

Daarnaast is het van belang zoveel mogelijk energie duurzaam op te wekken. Collectieve geothermiebronnen zijn een mogelijkheid, al dan niet samen met het warmtenet en zoveel mogelijk gebruik makend van het dakoppervlak voor de plaatsing van zonnepanelen. Hier liggen belangrijke keuzen die op de korte termijn gemaakt moeten worden, wil daarbij gebruik gemaakt kunnen worden van de kansen die gebiedsontwikkelingen bieden.

De vele nieuwbouw is ook een kans om meer circulair te gaan bouwen. Veel gemeentes hebben de ambitie uitgesproken om te streven naar een meer circulaire maatschappij. Dit vraagt mede om het anders inrichten van afvalstromen. Op regionaal niveau wordt onderzocht of dit gefaciliteerd moet worden door een regionale bouwstoffenhub.

Binnen Rijswijk ontwerpen we de openbare ruimte en speelplekken met nadrukkelijk aandacht voor circulariteit en duurzaamheid.



LEGENDA

5. Bereikbaar en veilig Rijswijk

- Kwaliteitsimpuls Station Rijswijk en omgeving - verdichten en verbinden; voor en na transport op orde
- Nieuw station RijswijkBuiten, verbonden met de omgeving
- Geen doorgaande verkeer
- HOV haltes voorzien van fietsenstallingen en deelmobiliteit (inc. hub bij Havenkwartier)
- Studies naar nieuwe HOV verbindingen
- Langzaamverkeer routes en verbindingen verbeteren/ uitbreiden (aandacht voor snelle routes naar stations)
- Nieuwe LV brug; Nieuwe LV tunnel
- Weg afwaarderen (auto's), opwaarderen LV en OV (oversteekbaarheid, vergroenen, fiets- en voetpaden etc.), verbeteren verkeersveiligheid
- Ondertunneling Pr. Beatrixlaan

Toekomstige ontwikkelingen

- Nieuwbouw/transformatie; ontwikkelveld

Bereikbaar en veilig Rijswijk

Een belangrijke drager voor de bovenstaande ambities is de mobiliteitstransitie.

Op dit moment bevinden zich in Rijswijk een aantal knelpunten met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluid. Daarnaast zijn er ook knelpunten op het gebied van barrièrewerking, parkeerdruk en de verblijfswaarde van de openbare ruimte. Door een te verwachte toename van het verkeer en de groei van Rijswijk zullen dit soort knelpunten toenemen.

Dit betekent dat de toenemende verkeerdrukte niet zondermeer is te faciliteren middels meer asfalt, grotere kruisingen e.d., maar dat er alternatieven moeten worden gestimuleerd om het aantal reizigers te verspreiden over diverse vervoersvormen, een mobiliteitstransitie.
Een dergelijke transitie is mogelijk door het faciliteren van alternatieve vervoersmodaliteiten: voetgangers, (E)fietsers, E-scooters, deelmobiliteit en een optimaal OV systeem. Het aantrekkelijker maken van deze vervoersmodaliteiten vraagt om betere verbindende routes, stallingsplaatsen, aanbieden deelmobiliteit binnen wijken en bij overstappunten, inzet op intensiveren van tramlijnen, een lightrailstation bij Rijswijk Buiten, het verbeteren van de stationsomgeving en het direct of indirect koppelen van toekomstige verdichtingsprojecten aan OV bereikbaarheid

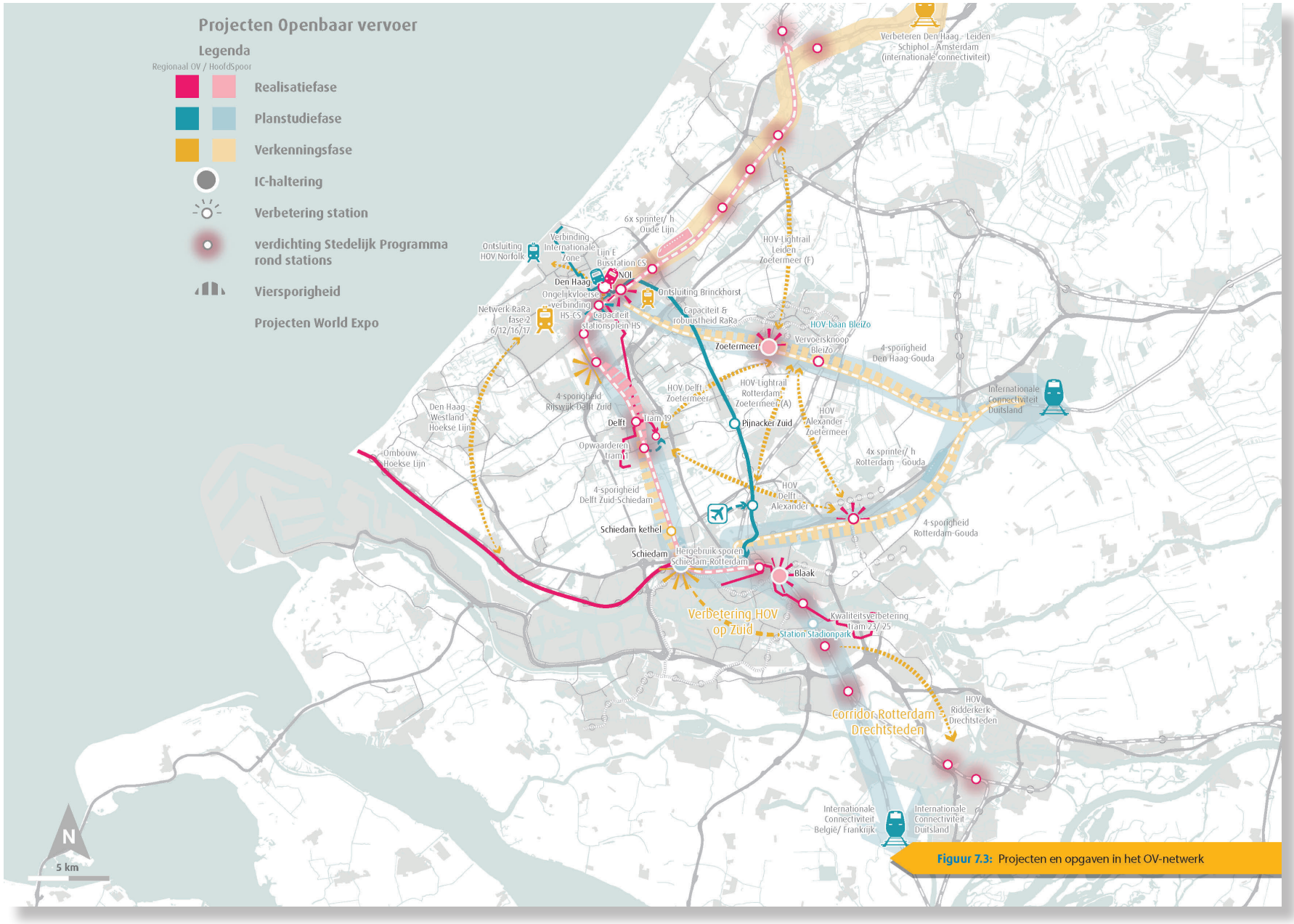
Samen met de provincie, MRDH en omliggende gemeentes zal worden bezien welke alternatieve routes voor welke vervoersvormen op regionaal niveau versterkt moeten worden die het grootste effect hebben. Het versterken van het lokale netwerk maakt van Rijswijk meer een samenhangend geheel waar voorzieningen, groen en woonwijken beter met elkaar verbonden zijn.

Een te onderzoeken mogelijkheid is het afschalen van enkele wegen voor autoverkeer en op te waarderen voor langzaam verkeer. Niet alleen kan dit bijdragen aan een verbeterde bereikbaarheid en (groen)structuur, het kan tevens als kans benut worden om hittestress te verlagen, waterbergingscapaciteit te vergroten meer ruimte te creëren voor ontmoeten en de leefbaarheid in zijn geheel te vergroten. Er is echter geen generieke oplossing voor alle wijken. Maatwerk is nodig. Onderzocht moet worden welke maatregel in welke situatie het beste past.

Een belangrijke onderzoekopgave met betrekking tot de mogelijkheid van het afschalen van wegen voor doorgaand verkeer ten gunste van een sterkere lokale bereikbaarheid en stedelijke verblijfskwaliteit, betreft de ‘oost-west’ lange lijnen Churchilllaan en Generaal Spoorlaan. Dit kan ook zorgen voor een betere koppeling met Rijswijk Buiten.

De Beatrixlaan is ook een verkeersveiligheids- en milieuknelpunt. De Beatrixlaan is vooral een doorstroomlocatie, verkeer van de A4 naar Den Haag en Rijswijk. Dit is hiermee ook een regionaal vraagstuk. De knelpunten liggen niet uitsluitend binnen Rijswijk om op te lossen maar zijn onderdeel van het regionale ontsluitingssysteem. Er ligt dus een regionale onderzoeksopgave omtrent een mogelijke ondertunneling van de Beatrixlaan. Een tunnel die het grootste deel van het doorgaande verkeer van het maaiveld af haalt kan de Beatrixlaan, met name ter hoogte van Bogaard Stadscentrum, een verbeterde verblijfswaarde geven met een veel meer lokaal verbindend karakter, zowel in oost-west als in noord zuid richting.

6. REFLECTIE OP DE INTERVIEWS



Figuur 7.3: Projecten en opgaven in het OV-netwerk

Uit 'Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025', MRDH, 2016

6. REFLECTIE OP DE INTERVIEWS

Er zijn 6 interviews gehouden met stakeholders. Het betrof de *Provincie ZuidHolland*, de *MRDH*, De *BBR*, de woningcorporaties *Rijswijk Wonen* en *Vidomes*, het *HoogHeemraadschap Middendelfland* en de *GGD*. Dit heeft geleid tot een aantal aanvullingen op de kortetermijnmaatregelentabel. Daarnaast is er vooral ook gesproken over de koers en opgaven op middellange termijn. Hieronder staat een weergave op hoofdlijnen van de gesprekken. Dit is geen letterlijk verslag maar een reflectie op de besproken thema's. Er komen drie overkoepelende thema's naar voren: De mobiliteitstransitie, groen, water en klimaat en bedrijven en voorzieningen.

De mobiliteitstransitie

Het groeien van de regio leidt ook tot een toenemende mobiliteitsgroei. Een sterke groei van het autoverkeer zal de huidige verkeersproblematiek die op een aantal plekken wordt ervaren alleen maar verder vergroten. Dit betekent dat de groei van de regio gepaard zal moeten gaan met een verandering in het mobiliteitsgebruik.

De MRDH gaf aan dat zij inzetten op het versterken van het regionale OV systeem. Op lange termijn is het idee dat het OV systeem minder fijnmazig wordt maar wel hoogfrequenter. Dat betekent dat haltes/stations een goed aanvullend vervoerssysteem moeten ontwikkelen om een goede bereikbaarheid voor iets verder weg gelegen gebieden te garanderen.

De inzet om de oude lijn aan te vullen met een hoogfrequent city/sprinterconcept waarmee spoorboekloos rijden mogelijk wordt is een voorbeeld hiervan. Een halteplaats in Rijswijk Buiten maakt onderdeel uit van dit plan. Het koppelen van deze stations en haltes aan een goed aanvullend langzaamverkeerssysteem is dan de opgave.

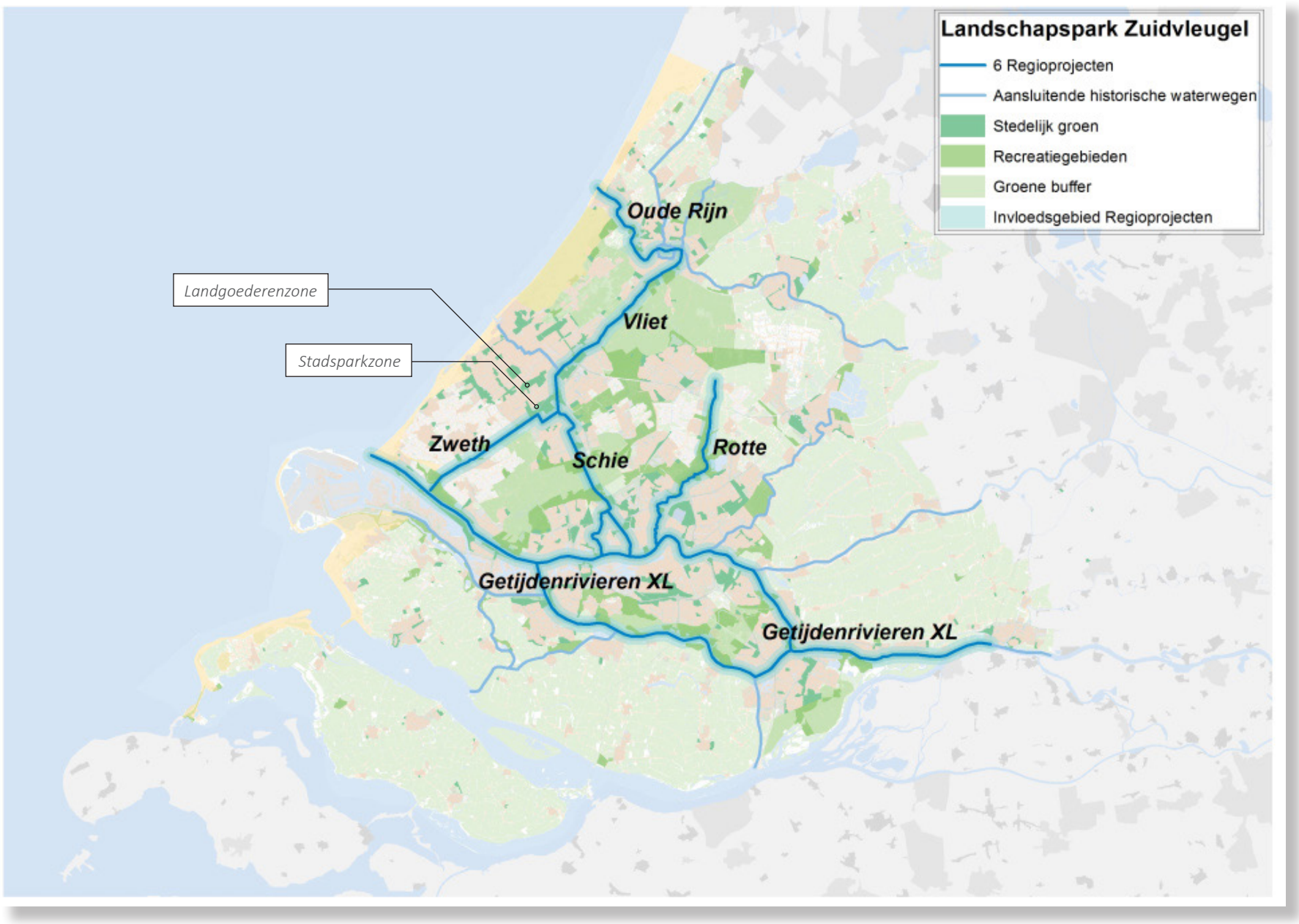
Zowel MRDH als de Provincie Zuid Holland benadrukken het belang van investeren in een regionaal fietssysteem als alternatief voor de auto op de middellange en korte afstand. De verbindingen met de stations zijn daarin van groot belang. Het gaat dan niet alleen om station Rijswijk maar ook verbindingen met Den Haag Hollands Spoor en Delft zijn van groot belang. Het snel en comfortabel kunnen fietsen, zonder grote wachttijden bij elke kruising, is een belangrijke en misschien ook wel een van de meest effectieve opgave in het verbeteren van de 'first and last mile'.

Naast de comfortabele en snelle routes gaat het ook om het serviceniveau van de stations, met name het station Rijswijk. Voorzieningen zoals het aanbod aan deelmobiliteit, een hoog service niveau, goede stallingsruimtes e.d. zijn cruciaal.

Ook de directe routes van en naar station Rijswijk zoals de verbinding met het Kesslerpark/Plaspoelpolder moeten verbeterd worden. Zowel de BBR als de MRDH geven aan dat duidelijke, comfortabele en vanzelfsprekende routes tussen deze gebieden en het station voorwaarden zijn om het mogelijk te maken dat bedrijven zich meer op het OV kunnen gaan richten en initiatieven daarvoor ook succesvol kunnen zijn.

Het stimuleren van alternatieve vervoersvormen die de vervoersketen ondersteunen zoals fiets/OV, e-scooter/OV etc. om werknemers meer tot gebruik van het OV te verleiden is een opgave die samen met partijen (bedrijven) in het gebied moet worden opgepakt. De MRDH geeft aan dat het niet alleen gaat om het creëren van voldoende aanbod, maar dat het daarbij vooral ook gaat om samen met de bedrijven een werkend systeem te organiseren en implementeren.

De corporaties gaven aan dat dit thema ook van belang is in de wijken. Zeker in sommige gebieden waar niet iedereen zich een auto kan veroorloven. Hubs met deelververvoer, e-bikes e.d. in de wijken kunnen daar een goede invulling voor geven. Scootmobielen vragen hierbij om extra aandacht omdat deze vaak tot inpassings- en parkeerproblemen leiden binnen de corporatiecomplexen. Scootmobielen als onderdeel van een mobiliteitshub is wellicht een concept wat nader kan worden



Regioprojecten, Landschapspark Zuidvleugel. Bron: https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/landschapspark-zuidvleugel/; Parkzones in Rijswijk - toevoeging door KuiperCompagnons.

onderzocht (in de vorm van bijvoorbeeld een pilotproject) en is opgenomen in de maatregelenkaart.

De rol van de auto in de mobiliteitstransitie is voor de BBR ook een punt van aandacht. Het afwaarderen van wegen is voor bedrijventerreinen niet altijd een goede oplossing omdat het vaak gaat over de bereikbaarheid van de bedrijven voor de bedrijfsvoering. Ook wordt er aandacht gevraagd voor het niet afwaarderen van wegen vóórdat het alternatief op orde is. Dit neemt niet weg dat het stimuleren van fiets en ov voor werknemers van belang wordt gevonden. De GGD ziet ook een duidelijk gezondheidseffect in de mobiliteitstransitie waarbij gelijktijdig meerdere doelen kunnen worden gerealiseerd. Minder overlast van de auto (lucht en geluid) en meer ruimte voor groen heeft een direct gezondheidseffect op luchtkwaliteit en geluid en een indirect effect op hittestress, welbevinden en het stimuleren van bewegen.

Groen, water en klimaat

Vanuit de Provincie Zuid Holland wordt de groenstructuur gezien in het licht van de verkenning landschapspark Zuidvleugel. De grote, voor Rijswijk bepalende groenstructuren zoals de landgoederenzone en de parkenzone zijn onderdeel van een grotere regionale landschapsstructuur. De Zwethzone en de Vliet/Schiezone zijn daar belangrijke dragers voor. De focus van de Provincie ligt op dit moment op de Vliet/Schiezone.

Het aansluiten vanuit de wijken van Rijswijk op deze regionale groengebieden is van belang om de kwaliteit ook ten goede te laten komen aan het woonklimaat van Rijswijk. De corporaties noemen bijvoorbeeld het aansluiten van de woonwijken en de ontwikkelingen zoals Te Werve op de landgoederenzone een opgave. Het assenkruis vanuit de Plaspoelpolder verbindt in potentie Het Elsenburgerbos met de landgoederenzone. De opgave is dan wel om te zorgen dat de landgoederenzone zich daar opent, visueel en qua toegankelijkheid.

Daarnaast wordt door de corporaties benadrukt dat de traditionele ontmoetingsfunctie van de buurtcentra steeds meer onder druk komt te staan en daarmee bovendien maar een deel van de doelgroep bereikt wordt. De ontmoetingsfunctie van de openbare ruimte in de directe woonomgeving wordt daarmee belangrijker en vormt een belangrijke opgave.

De GGD kijkt op twee manieren naar het groen. Enerzijds zijn er maatregelen die overlast inperken en anderzijds zijn er maatregelen die gezondheid stimuleren. Toevoegen van groen maakt op beide aspecten een verbetering mogelijk door enerzijds het groen in te zetten voor het terugdringen van hittestress en gelijktijdig een openbare ruimte te maken die uitnodigt tot bewegen.

Water wordt door het Hoogheemraadschap als een (middel)lange termijn (onderzoeks)opgave gezien. Het Hoogheemraadschap geeft aan dat er op de (middel) lange termijn een aantal aspecten verder moet worden uitgezocht. De steeds snellere klimaatverandering zorgt ervoor dat aandachtspunten zoals de vraag naar meer oppervlaktewater voor buffering, maar ook verbetering van de waterkwaliteit door bijvoorbeeld minder (lange) duikers) en de inzet op natuurlijke oevers, steeds urgenter worden. Een opgave voor de middellange termijn is onder andere de regionale waterzuiveringscapaciteit waarvan de capaciteitsgrens op middellange termijn wordt bereikt. De mogelijkheden voor het verder afkoppelen van het regenwater dient op middellange termijn verder worden uitgezocht in het kader van het toekomstbestendig maken van het watersysteem.



Het groene assenkruis van de Plaspoelpolder (bron: https://www.rijswijk.nl/projecten/assenkruis)

Bedrijven en voorzieningen

De kwaliteit van de bedrijventerreinen is een opgave. Meer verblijfswaarde, meer groen voor wateropvang en ondersteunende voorzieningen is gewenst. Dit wordt voor bijvoorbeeld de Plaspoelpolder ook belangrijk omdat hier ook woningen aan de randen gerealiseerd zijn en worden, waardoor de behoefte aan goede routes, betere verblijfswaarde en voorzieningen toeneemt . De BBR plaatst daar wel een kanttekening bij. Het is in eerste instantie een bedrijvengebied waar bereikbaarheid en logistiek gewaarborgd moet zijn.

De kwaliteit van de bedrijventerreinen wordt ook beïnvloed door leegstand of kwaliteit van het vastgoed. Aanpak daarvan is een punt waar de BBR aandacht voor wil hebben. Maatwerk dient gezocht te worden in oplossingen daarvoor, waarbij transformatie op sommige plekken zeker ook tot de mogelijkheden hoort.

Tot slot zijn de buurtcentra voor de corporaties vooral een punt van aandacht. Het weer betekenis geven aan de centra als centrale plek in de buurten is van belang. Wellicht niet meer puur als winkelcentrum maar ook met maatschappelijke voorzieningen en horeca. Goede verbindingen van deze buurtcentra met nieuwe ontwikkelingen langs de Stadsas kunnen ook de nieuwe inwoners meer binden aan de bestaande voorzieningen.

7. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In de voorgaande hoofdstukken is stilgestaan bij de vastgestelde beleidsdoelen van de gemeente en is geanalyseerd of er vanwege de groei van de stad knelpunten te verwachten zijn ten aanzien van die beleidsdoelen. Daarnaast zijn er korte- en langetermijnmaatregelen benoemd die bijdragen aan het behalen van de beleidsdoelen bij de verdere ontwikkeling van de stad.

In dit hoofdstuk:

- concluderen we of er sprake is van urgente knelpunten
- doen we aanbevelingen over welke kortetermijnmaatregelen prioriteit zouden moeten krijgen
- adviseren we over de ontwikkelopgaven voor de langere termijn
- doen we aanbevelingen voor de doorontwikkeling van de maatregelenkaart en de ontwikkelkaart.

Knelpunten en kortetermijnmaatregelen

Uit het onderzoek komen eigenlijk maar twee knelpunten naar voren die expliciet ontstaan door de diverse gebiedsontwikkelingen en de groei van het aantal inwoners dat daarmee samenhangt. Het gaat dan met name om een tekort aan onderwijscapaciteit en in mindere mate om een tekort aan binnensportaccommodaties.

Overige knelpunten worden in de huidige situatie al, vooraf aan veel gebiedstransformaties, geconstateerd op het gebied van luchtkwaliteit, geluid, hittestress en verkeer. Deze knelpunten zouden ook zonder verdere verstedelijking aandacht vragen. Voor luchtkwaliteit, geluid en verkeer geldt wel dat deze knelpunten naar verwachting zullen toenemen vanwege de groei van het aantal inwoners in Rijswijk en onze regio en dit vormt dus een extra reden om deze knelpunten op te pakken.

Voor hittestress zie we juist dat de gebiedsontwikkelingen al een bijdrage gaan leveren aan een vermindering van dit knelpunt. Zowel bij Bogaard Stadscentrum, Kesslerpark als het Havenkwartier zal vergroening plaatsvinden en daarmee dragen deze ontwikkelingen bij aan een verlaging van hittestress.

Zoals gezegd is het meest in het oog springende knelpunt het tekort aan schoolcapaciteit. Uit de meest recente leerlingenprognose (november 2021) blijkt dat met name vanwege het grote aantal woningen dat gepland staat in de Plaspoelpolder er onvoldoende ruimte is om nieuwe leerlingen een plaats te geven. Deels kan dit opgevangen worden door uitbreiding van de bestaande scholen, De Piramide en De Melodie, maar dat is onvoldoende om de groei van ruim 1.000 leerlingen op te vangen en maakt een nieuwe school in (de nabijheid van) de Plaspoelpolder noodzakelijk. Hoewel deze voorzieningen zijn opgenomen in het Integraal Huisvestingsplan Onderwijs, is in de meerjarenbegroting nog geen budget beschikbaar gesteld.

Op het gebied van sport wordt een tekort van sportzalen geconstateerd. Dit tekort zal verder oplopen door de toename van het aantal inwoners. Rijswijk heeft 0 sportzalen waar op basis van planologische draagvlakcijfers een minimum van 4 nodig is. De gemeente onderzoekt op dit moment of een sportzaal bij de nieuwbouw van de Basisschool Steenvoorde kan worden gerealiseerd. Een tweede zal kan mogelijk gerealiseerd worden bij een eventueel nog te ontwikkelen school voor primair onderwijs in Rijswijk Buiten. Indien na realisatie blijkt dat er alsnog een feitelijk tekort

is, kan onderzocht worden of in de buurt van Rijswijk Buiten/Pasgeld een sporthal gerealiseerd kan worden.

Verder zien we dat de capaciteit van huisartsenzorg in Rijswijk in de huidige situatie net toereikend is, maar dat de groei van het aantal inwoners ook de groei van het aantal huisartsenpraktijken nodig maakt (1 per 2.000 extra inwoners). Eenzelfde tekort wordt verwacht voor de kinderopvang. Zowel voor huisartsen als kinderopvang heeft de gemeente geen wettelijke taak in het beschikbaar stellen van ruimte, maar de gemeente heeft wel de planologische taak om de realisatie ervan mogelijk te maken. Het antwoord op de vraag 'waar, wanneer en hoe' moet nog nader worden uitgewerkt.

Op het gebied van luchtkwaliteit voldoet Rijswijk aan de Europese normen, maar dit betekent niet dat de lucht in Rijswijk schoon is. Sterker nog, Rijswijk behoort tot de gemeentes met de slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Daarom heeft de gemeente een Actieplan luchtkwaliteit opgesteld met maatregelen die gaan bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Concreet wordt voorgesteld om de huidige milieuzone uit te breiden en een nieuwe milieuzone in te voeren voor de Prinses Beatrixlaan en een milieuzone voor brom- en snorfietsen in te stellen.

Knelpunten op het gebied van geluid zijn er voornamelijk op de Beatrixlaan, Lindelaan, Steenlaan, Sir Winston Churchilllaan oost en west, Geestbrugweg en de Vrijenbanselaan/Broekmolenweg. Ook is er een saneringsvoorraadlijst met woningen waarbij de geluidsbelasting te groot is.

Hier zijn maatregelen nodig zoals het verlagen van de snelheid en het aanleggen van stil asfalt. Dergelijke maatregelen zijn gekoppeld aan het grootonderhoud van de betreffende weg. De aanleg van stil asfalt gaat echter langzaam. Deze geluidsknelpunten kunnen versneld aangepakt worden door ook bij klein onderhoud de mogelijkheid van stil asfalt te onderzoeken.

Op het gebied van klimaatbestendigheid scoort Rijswijk slecht op het gebied van hittestress. Het grootste probleem doet zich voort in de Stadsas. Binnen gebiedsontwikkelingen wordt dit al opgepakt (Bogaard Stadscentrum, Kesslerpark en het Havenkwartier), maar dit biedt geen oplossing voor de rest van de Stadsas. Er zijn nog geen concrete voorstellen uitgewerkt waar en hoe dit knelpunt opgelost kan worden. Wel liggen er veel kansen door in te zetten op een combinatie van beleidsdoelen. Zo kan bijvoorbeeld bij het creëren van een betere langzaamverkeersverbinding, meer ruimte gemaakt worden voor waterberging, groen en meer ruimte voor ontmoeten/verblijven. En hoewel dit buiten de scope van het Programma Stadsontwikkeling valt, kan de gemeente ondernemers stimuleren om vergroeningsmaatregelen te nemen, door informatievoorziening en begeleiding, bijvoorbeeld voor het binnenhalen van de provinciale subsidie 'verduurzaming bedrijventerreinen'.

Op het gebied van groen constateren we dat er ontbrekende schakels in de groenstructuur zijn. De drie primaire natuurverbindingszones zijn niet af. Dat is wel nodig om de groenstructuur als geheel te laten functioneren en de biodiversiteit in Rijswijk te vergroten.

Belangrijke knelpunten en aandachtsgebieden op het gebied van mobiliteit zijn onder andere de stationsomgeving Station Rijswijk, een nieuw Station Rijswijk Buiten, de entrees van de stad (waar relatief veel doorgaand verkeer rijdt) en de blackspots op gebied van verkeersveiligheid. Die knelpunten/aandachtspunten zijn bestaand. De noodzaak om ze aan te pakken zal alleen maar toenemen met een verdere verstedelijking van Rijswijk en de regio. Concrete oplossing voor het knelpunt is het verdelen van mensen over diverse vervoerssoorten. In de praktijk betekent dat een mobiliteitstransitie waarbij het lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit (in die volgorde) gestimuleerd worden.

Daarbij is het verbeteren van de fietsbereikbaarheid (met snelle,comfortabele routes) met meerdere stations in de regio, (niet alleen station Rijswijk maar ook Den Haag HS en Delft) een mogelijk effectieve kortetermijnmaatregel.

Eind december 2021 is het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 vastgesteld. Dit programma (“waarom”) is de basis voor nadere uitwerking in een mobiliteitsstrategie (“hoe”) en Uitvoeringsagenda (“wat”). Deze staan gepland na de verkiezingen in de nieuwe bestuursperiode. Dan wordt uitgewerkt hoe we de doelstellingen en ambities gaan behalen en wat daar voor nodig is.

Het gaat om:

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

Station Rijswijk heeft een centrale rol in deze mobiliteitstransitie en is daarom extra urgent. Niet alleen omdat het dé OV-hub van Rijswijk is en het daarmee het middelpunt vormt van de mobiliteitstransitie. Het is eveneens onderdeel van het OV-netwerk waarvoor rijk en regio nu een MIRT-verkenning aan het uitvoeren zijn ten behoeve van een capaciteitsupgrade (8 stops per uur met potentiële doorgroei naar 12 stop per uur). In dit kader worden nu met het rijk op regionaal niveau ook gesprekken gevoerd over het aanpakken van knooppunten/stations. Het is daarom van belang dat Rijswijk met partners als NS/Prorail/HTM/EBS/MRDH een gezamenlijk gedragen beeld heeft over hoe het station(sgebied) toekomstbestendig kan worden gemaakt.

Langetermijnmaatregelen

Vanuit de beleidsintenties, de gesprekken met stakeholders en de ruimtelijke verkenningen komen een aantal inhoudelijke opgaven voor de middellange termijn naar voren. Het verder uitwerken van de opgaven en het formuleren van een integrale aanpak daarvoor is van belang om mee te nemen in de aanpak van de omgevingsvisie.

1- Identiteit

- Stedelijke identiteit versterken

Rijswijk is een onlosmakelijk onderdeel van een grotere regio. Het hebben van een eigen gezicht, identiteit daarin zorgt ervoor dat Rijswijk herkenbaar blijft. De zone langs de Stadsas verbindt de beeldbepalende plekken en ontwikkelingen in potentie met elkaar: Oud Rijswijk, Havenkwartier Plaspoelpolder, Landgoederenzone, Kesslerpark, stationsgebied en Bogaard Stadscentrum.

De Sir Winston Churchillaan kan daarin een van de samenbindende routes worden. Een belangrijke onderzoeksopgave in dit kader is om te onderzoeken hoe de Churchillaan kan worden 'geupgraded' naar een meer samenbindend stedelijk profiel. Dit betekent een meer gemengd karakter: meer verblijfsruimte, meer ruimte voor langzaam verkeer, vermindering van de autointensiteit en barrière werking. Met andere woorden, hoe de Churchillaan minder een doorstromingsprofiel krijgt en meer een samenbindende stedelijke ruimte kan worden, die de drager en verbinder wordt tussen bestaande centra en nieuwe ontwikkelingen.

- Groene identiteit versterken

Er is geconstateerd dat de groene identiteit van Rijswijk een belangrijke kwaliteit is. Van belang is om dit als kwaliteit te behouden en te versterken ondanks de grote toename van woningen en inwoners. De inzet moet dan vooral zijn om de bestaande groene kwaliteiten beter te gaan benutten door het groene netwerk van lange lijnen die regionale en lokale groengebieden met elkaar verbinden te gaan versterken. Daarmee wordt het groene beeld en de beleving van Rijswijk als geheel versterkt.

- Nieuwe ontwikkelingen aanhaken op de groene kwaliteit

Rijswijk ligt te midden van grote regionale groengebieden: De Landgoederenzone en de Stadsparkzone. Voor de nieuwe ontwikkelingen van Rijswijk, voornamelijk langs de Stadsas, is het van belang om te zorgen dat die fysiek daarmee verbonden worden. Die verbindingen zijn er niet overal. Dit betekent dat onderzocht moet worden hoe verbindingen kunnen worden gemaakt, barrières kunnen worden opgeheven en kwaliteit kan worden toegevoegd

2-Mobiliteitsaanpak

De grote regionale groei en daarbinnen de groei van Rijswijk mag niet leiden tot een evenredige toename van de automobiliteit in Rijswijk. Dit zou de huidige knelpunten (geluid, lucht, barrières, congestie en verkeersveiligheid) doen toenemen en kwaliteitsambities (groene leefomgeving, verbindende routes e.d.) in de weg staan.

Inzet op het versterken van de ketenmobiliteit is daarvoor van belang. Gebruik makend van het huidige OV netwerk ligt de opgave vooral in de first and last mile. De trend is dat het OV systemen enerzijds grofmaziger en anderzijds hoogfrequenter worden. Het accent moet daarom niet liggen op meer OV verbindingen maar op goede verbindingen van en naar de OV knooppunten en stations. Met daarbij goede stallingsvoorzieningen, mobiliteitshubs e.d. Voor de stations gaat het dan niet alleen meer om station Rijswijk maar goede snelle verbindingen naar Den Haag HS en Delft zijn daarin net zo belangrijk.

Niet alleen van en naar de OV knooppunten is dit van belang maar ook het versterken van het gehele lokale netwerk voor de e-fiets/e-scooter als alternatief voor de middellange afstand. Doorgaande comfortabele fietsroutes zonder teveel oponthoud bij kruisingen zorgen dat de overstap naar de fiets eerder wordt gemaakt. Onderzocht moet worden (deels samen met de provincie) hoe de bestaande lange lijnen getransformeerd kunnen worden naar comfortabele en snelle lv routes, wat is daar voor nodig. Te denken valt aan het wegdek, aan kruisingen, doorstroom, aan beleving en veiligheid.

- In samenhang en niet los van elkaar

Van belang is om dit in samenhang te blijven zien. Om geen toename aan congestie, toename aan barrières en toename aan verkeersonveiligheid te krijgen is het van belang dat er ingezet wordt op de mobiliteitstransitie door ervoor te zorgen dat bij eventuele downgraden op sommige plekken er gelijktijdig goede alternatieven beschikbaar zijn door o.a. kwaliteitsverbetering routes, intensiteitsverbetering OV en aanbod alternatieve vervoersmiddelen. De verbetering van de routes van en naar de OV stations mag niet los worden gezien van het verbeteren van de stallingsmogelijkheden, het zorgen voor hubs e.d.

Met andere woorden het downgraden van wegen voor de auto moet hand in hand gaan met het versterken van het langzaam verkeer, alternatief aanbod en de verblijfswaarde van dat gebied. Deze aspecten moeten in samenhang worden opgepakt zodat reductie direct gekoppeld is aan het stimuleren van het alternatief.

- STOMP

Voor de bestaande en nieuwe wijken worden de mogelijkheden van toepassing van het STOMP principe onderzocht. De manier van kijken vanuit het STOMP principe wil niet zeggen dat de auto nergens prioriteit heeft. Er is een genuanceerde aanpak nodig. Het is daarom van belang om verder te onderzoeken hoe en waar hier een kwaliteitsslag mee gemaakt kan worden, hetzij in winst op het gebied van verminderen barrières, hetzij in het koppelen van gebieden op lokale en/of regionale schaal, het verhogen van de verblijfskwaliteit e.d. Er zijn ook gebieden zoals sommige werkgebieden die een bepaalde prioriteit met betrekking tot autobereikbaarheid nodig hebben, zoals sommige (delen van) bedrijventerreinen.

3-water, groen en natuuropgave

Rijswijk is zoals hierboven ook al is aangegeven verweven met groenstructuur met een regionale betekenis. Het inzetten samen met de regionale partners en waterschappen is van groot belang. Kansen liggen hier in het verbeteren van de natuurwaarden door onder andere het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Een onderzoeksopgave voor de langere termijn is om de waterkwaliteit verbetering en de aanpak natuurvriendelijke oevers samen met het Hoogheemraadschap op te pakken.

Er doen zich op dit moment geen acute problemen voor met betrekking tot de waterhuishouding van de gemeente. Er is wel een aantal trends waarvoor wellicht meer inzet is gewenst voor de langere termijn.

De klimaat voorspellingen worden elke keer naar boven bijgesteld met o.a. meer en hevigere regenbuien. Er doen zich op dit moment (nog) geen ernstige wateroverlast problemen voor in Rijswijk, maar het toekomstbestendig maken van het watersysteem en de openbare ruimte is een belangrijke opgave. Door werk met werk te maken (door bijvoorbeeld straten klimaatbestendiger in te richten wanneer het riool vervangen moet worden) kan Rijswijk stukje bij beetje haar waterbergingscapaciteit verhogen.

De toenemende verstedelijking van zowel Rijswijk als de gehele regio zorgt voor meer druk op de waterzuiveringscapaciteit die op middellange termijn daarmee de capaciteitsgrens bereikt. Er ligt een opgave om te onderzoeken hoe daar mee om te gaan. Aspecten als opvangen en bufferen van water, natuurlijke zuivering, infiltratie en afvoer van water, en het vernieuwing van het rioleringssysteem zou hier in moeten worden meegenomen.

Als tegenhanger van de verstedelijking is het van belang de verblijfswaarde en recreatieve waarde van de openbare ruimte te versterken zodat er meer ontmoeting en interactie mogelijk is. Daarnaast is door de toenemende verstedelijking met onder andere meer hoogbouw het van belang om hittestress te reduceren, niet alleen op plekken waar nu al sprake is van een hitte-eiland effect maar juist ook kijkend naar de nieuwe ontwikkelingen. Het vergroenen van de openbare ruimte is daarvoor van belang en heeft daarmee een positief effect op de gezondheid. Een ander gezondheidseffect is dat een groene openbare ruimte meer uitnodigt tot bewegen en actief zijn. Juist in de combinatie van verschillende aspecten is veel winst te halen. Het ruimtelijk systeem van lange lijnen kunnen door minder ruimte aan de auto te geven ten gunste van meer groen en verblijfsruimte een krachtig samenbindend netwerk vormen. Dit brengt meerdere positieve effecten samen zoals minder uitstoot van fijnstof en CO2, minder geluidsoverlast, verkeerveiliger en minder barrières en gelijktijdig meer bewegen, verblijven en ontmoeten, verkoeling, en klimaatadaptief. Het ontwikkelen van dit groene netwerk is van belang om bestaande en nieuwe kwaliteiten met elkaar in verbinding te brengen en daarmee een belangrijke impuls is voor zowel de bestaande Rijswijkers als de nieuwe bewoners in de nieuwbouwprojecten.

4-Energietransitie

De energietransitie gaat snel. Naast het verduurzamen van de woningvoorraad wordt de versnelling ook ingezet door de verplichting van gasloos bouwen bij nieuwbouw. De mogelijkheden die er voor Rijswijk zijn, zoals o.a. de kansen van het warmtenet, zijn belangrijke vraagstukken waar meer richting in gegeven moet worden om ook tot een uitvoeringsstrategie te komen.

Tot slot

De kans van de verstedelijking en het terugdringen van grootschalige leegstand ligt in het vergroten van draagvlak voor voorzieningen (die staan onder druk), het verruimen van het aanbod voor doorstroming op de woningmarkt, de kans op een wooncarrière en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte e.d.. Om de verstedelijking ook een waardevolle toevoeging voor Rijswijk te laten zijn is het van belang dat dit gepaard gaat met niet alleen een functionele meerwaarde maar ook een ruimtelijke kwaliteitsimpuls. De sleutel lijkt hiervoor te liggen bij de aanpak van de mobiliteit, meer ruimte voor het langzaam verkeer en minder ruimte voor de auto. Veel komt daar samen. Hier kan zowel die nieuwe groene, klimaatbestendige en gezonde stad met een krachtige identiteit worden gerealiseerd, als dat mogelijke problemen met verkeersveiligheid, luchtvervuiling en barrière werking worden aangepakt. Maar dit is geen eenvoudige opgave en vergt een sterke integrale aanpak waar bovenstaande aspecten samen worden opgepakt.

Proces

- Eén van de belangrijke doelen van het Programma Stadsontwikkeling is om de geïnventariseerde maatregelen te prioriteren. Immers, zowel budget technisch als qua capaciteit is het niet mogelijk om alle maatregelen tegelijkertijd uit te voeren. Om die prioritering te kunnen laten plaatsvinden is het noodzakelijk dat de maatregelen concreet en afgebakend zijn en bekend is hoeveel een maatregel ongeveer gaat kosten. Ook moet onderzocht zijn hoeveel capaciteit benodigd is om een maatregel uit te kunnen voeren. Uit de inventarisatie van de maatregelen is gebleken dat voor vrijwel alle maatregelen deze informatie nog niet voorhanden is. Daarom is het in dit stadium niet mogelijk om de maatregelen te prioriteren. Daarvoor is meer uitwerking nodig. De informatie uit de Agenda Stadsontwikkeling levert wel een belangrijk overzicht van welke kortetermijnmaatregelen van belang zijn en vormen daarmee een belangrijke bouwsteen om tot die prioritering te gaan komen. Duidelijk is dat de openbare ruimte een zeer belangrijke schakel is in het oplossen van veel knelpunten en het behalen van beleidsdoelen. Door integraler te kijken naar de invulling van die ruimte kunnen veel kansen worden benut. Dat wordt nu deels ook al gedaan, door op projectniveau te inventariseren welke beleidsdoelen nog meer behaald kunnen worden (bijvoorbeeld bij vervanging van riolering, wanneer de straat toch al open ligt, creëren we meer groen). De aanleiding hiervoor is dan meestal één maatregel. De Agenda Stadsontwikkeling biedt het overzicht om meer doelgericht en strategisch te sturen op het combineren van maatregelen. Welke combinaties zijn het meest effectief en welke gebieden zouden daarbij prioriteit moeten krijgen? Dit maakt het mogelijk om concrete investeringspakketten te maken waarover bestuurlijke besluitvorming kan plaatsvinden en die vervolgens verwerkt kunnen worden in het LangeTermijnInvesteringsPlan (LTIP) van de gemeente. Doel is dan ook deze uitwerking afgerond te hebben in mei 2023, wanneer de volgende LTIP gereed moet zijn.

- Rijswijk is onlosmakelijk verweven met de regio. Vanuit het programma stadsontwikkeling komt een aantal regionale vraagstukken naar voren. Vraagstukken waar de oplossingen niet alleen binnen de gemeente Rijswijk liggen maar op een regionaal niveau. Voor de nieuwe ontwikkelingen in Rijswijk is het van belang daar op aan te haken. Het agenderen van dergelijke opgaven op de regionale tafels is van belang.

    - Het betreft de regionale groenstructuur opgaven waarbij het aanhaken (zowel in proces als ook letterlijk fysiek) van Rijswijk voor de gemeente van belang is. Denk aan het aanhaken op de Vlietzone en parkenzone/Zwetzone.
    - Daarnaast geldt dit zeker voor de regionale mobiliteit vraagstukken. Dit zijn vraagstukken die soms zeer bepalend zijn voor Rijswijk maar niet binnen de gemeente Rijswijk kunnen worden opgepakt. Door de toenemende verstedelijking van zowel Rijswijk als de regio wordt deze verwevenheid alleen maar groter. Het gaat hier dan om zaken als het verbeteren van het regionale vervoerssysteem en het regionale wegennet. Te noemen hier zijn het doorgaande verkeer van de Beatrixlaan (A4-Den Haag), Station Rijswijk Buiten (city/sprinter concept), maar zeker zo belangrijk zijn de regionale (lange afstand) fietsroutes en fietssnelwegen.