



UITVOERINGSAGENDA MOBILITEIT EN PARKEREN 2025



Documentinformatie

Titel: Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Parkeren 2025

Datum: 18 maart 2025

Versienummer: versie 3.0

Corsanr: 25.012047

Status: Definitief

Opgesteld door

Team: Mobiliteit en Parkeren

Contactpersoon: Carine Greeve – de Koning

Inleiding

De gemeente Rijswijk staat voor de uitdaging om de stad op een duurzame, veilige en toekomstbestendige manier te ontwikkelen. De groei van de stad, samen met belangrijke ambities op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid, vraagt om een actieve aanpak waarin mobiliteitsdoelen worden afgestemd op de behoeften van een groeiende stad. Deze uitvoeringsagenda geeft een uitgebreid overzicht van de plannen, projecten en maatregelen die team Mobiliteit en Parkeren in 2025 uitvoeren en voorbereiden voor de komende jaren. Hiermee werken we niet alleen aan een beter bereikbaar Rijswijk, maar ook aan een stad die veiliger, groener en aantrekkelijker is voor iedereen.

Een belangrijk onderdeel van deze agenda is de transparantie in hoe de beschikbare middelen en budgetten van het team Mobiliteit en Parkeren worden ingezet. De investeringen richten zich op uiteenlopende speerpunten, zoals onder andere:

- het afwaarderen van 50 km/uur-wegen naar 30 km/uur-wegen;
- infrastructurele maatregelen, om de verkeersveiligheid te vergroten en te borgen;
- en het verbeteren van onze fietsinfrastructuur; om fietsen (nog) aantrekkelijker te maken.

Daarnaast is er aandacht voor de acties rondom gedragsverandering, bijvoorbeeld campagnes die inwoners bewust maken van veilig verkeersgedrag en men ertoe aanzet om andere duurzamere vormen van mobiliteit te ontdekken. Door deze mix van infrastructurele verbeteringen en bewustwordingscampagnes zetten we in op een langdurige verandering en een betere leefomgeving.

Legenda

- 2. Verkeersveiligheid
- 4. Fiets
- 5. Openbaar vervoer
- 6. Deelmobiliteit
- 7. Auto
- 8. Parkeren
- 9. Gedrag



Inhoudsopgave

Inleiding	3
Inhoudsopgave	5
Leeswijzer	9
1. Gebiedsontwikkeling	12
2. Verkeersveiligheid	14
Actieplan verkeersveiligheid	14
2.1 Verkeersveilige schoolomgevingen	15
2.1.1 Schoolzone Freinetschool Parkrijk	16
2.1.2 Schoolzone Steenvoordeschool	16
2.1.3 Schoolzone K.C. Buitenrijk	16
2.1.4 Schoolzone Montessori Parkrijk	17
2.2 Van 50 km/uur naar 30 km/uur	18
2.2.1 Laan van Sion	19
2.2.2 Bedrijventerrein Broekpolder	19
2.2.3 Prinses Margrietsingel en Prinses Marijkesingel	19
2.2.4 Lange Kleiweg	20
2.2.5 Plaspoelpolder	20
2.2.6 Huys te Nieuburchlaan	20
2.2.7 Admiraal Helfrichsingel	21
2.2.8 Studie: invloed afwaardering 50 km/uur naar 30 km/uur op hulpdiensten en OV	21
2.3 Verkeersveiligheidsmaatregelen	22
2.3.1 Fietsstraat Delftweg	23
2.3.2 Lange kleiweg – tijdelijke verkeersmaatregelen	23

2.3.3 Kruispunt Polakweg – Lange Kleiweg	23
2.3.4 Oversteekplaats waarschuwingsverlichting	24
2.3.5 Wandelpad Laan van Sion/ Hoekpolder	24
2.3.6 Van Rijnweg – Van der Kooijweg	24
2.3.7 Laan van Beens	25
2.3.8 Ronde Schaapweg – Monseigneur Bekkerslaan	25
2.3.9 Verkeersveiligheidsonderzoek	25
2.3.10 Kruispunt Burgemeester Elsenlaan – Generaal Spoorlaan	26
2.3.11 Herinrichting Steenvoordelaan	26
2.3.12 Aansluiting Bogaard Stadscentrum – Wethouder Hillenaarsplantsoen	26
2.3.13 Onvoorziene projecten	27
2.3.14 Oversteekbaarheid Prinses Beatrixlaan	27
3. Voetganger	29
3.1 Uitwerking thema stappen	29
4. Fiets	31
4.1 Fietsinfrastructuur	32
4.1.1 Fietspad Sammersweg	33
4.1.2 Fietspad Generaal Spoorlaan	33
4.1.3 Fietspad van	33
4.1.4 Missende fietsinfrastructuur	34
4.1.5 Onderdoorgang Hoornbrug	34
4.1.6 Fietspad van Vredenburgweg – Prinses Beatrixlaan	34
4.1.7 Fietspad Pieter Postmapad	35
5. Openbaar vervoer	37
5.1.1 Busstrook Prinses Beatrixlaan	38
5.1.2 Bushalte lijn 61	38
5.1.3 Aanpassen bushaltes lijn 23 voor zero-emissie bussen	38
5.1.4 Herinrichting halte 's-Gravenmade (tram 1)	39
5.1.5 Aanpassing tramlijn 1	39
5.1.6 Ontwikkeling station Rijswijk	39

5.1.7 Ontwikkeling station Rijswijk	40
5.1.8 Studie naar missende tangent verbinding	40
6.1 Deelmobiliteit	42
6.1.1 Regionale aanpak Deelmobiliteit	43
6.1.2 Introductie deelfiets	43
7.1 Auto	45
7.1.1 VRI naar iVRI	47
7.1.2 Verkeersstudie Plaspoelpolder	47
7.1.3 Afsluiting Reigerweg	47
7.1.5 Geestbrugweg – CID/Binckhorst	48
7.1.6 Groene Assenkruis	48
7.1.7 Kruispunt Volmerlaan/Treubstraat/ Kesslerpark	49
8. Parkeren	51
Kadernota Parkeren	51
Beleidsregels Parkeernormen	51
8.1 Parkeerregulering	52
8.1.1 Invoering parkeerregulering Plaspoelpolder	53
8.1.2 Uitbreiding parkeerreguleringstijden zone 1 en zone 2	53
8.1.3 Invoering parkeerregulering Parkrijk	53
8.1.4 Uitbreiding parkeerreguleringstijden zone 4 en zone 5	54
8.1.5 Invoering parkeerregulering Pasgeld	54
8.1.6 Uitbreiding parkeerreguleringstijden zone 3 en zone 6	54
8.2 Fietsparkeren	55
8.2.1 Fietstrommels, -carrousel en -vlonders	56
8.2.2 Uitbreiden stallingscapaciteit	56
8.2.3 Onderzoek weesfietsen	56
9. Gedrag	58
9.1.1 Kort ritje? Da's zo gefietst	59
9.1.2 Maak van Rijswijk geen Racewijk	59

9.1.3 Wij Gaan Weer Naar School	59
9.1.4 MONO	60
9.1.5 Houd Rekening Met Elkaar	60
9.1.6 BOB	60
9.1.7 Licht AAN	61
9.1.8 Fatbike	61
10. Investerings Mobiliteit en Parkeren	63
10.1 Budget: Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025	64
10.2 Budget: 50 km/uur naar 30 km/uur 2025	65
10.3 Budget: Fietsinfrastructuur 2025 + Fietspaden in asfalt 2025	66
10.4 Budget: Openbaar Vervoer 2025	67
10.5 Budget: Fietsparkeervoorzieningen 2025	67
10.6 Budget: VRI naar iVRI 2025	68
10.7 Budget: Parkeerautomaten nieuwe reguleringsgebieden 2025	68
10.8 Budget: Parkeerbebording nieuwe reguleringsgebieden 2025	69
10.9 Budget: Parkeerbebording uitbreiding reguleringstijden 2025	69
Bijlage 1: Toekomstige projecten 50 km/uur naar 30 km/uur	70
Bijlage 2: Toekomstige projecten fietsinfrastructuur	71

Leeswijzer

De uitvoeringsagenda geeft een overzicht van de belangrijkste thema's en projecten op het gebied van mobiliteit en parkeren binnen de gemeente Rijswijk. Hieronder volgt een korte toelichting per hoofdstuk.

Hoofdstuk 1: Gebiedsontwikkelingen

Dit hoofdstuk gaat in op ruimtelijke ontwikkelingen en hoe mobiliteit en bereikbaarheid hier optimaal in kunnen worden geïntegreerd. MEP adviseert over mobiliteitsoplossingen binnen nieuwe woon- en werkgebieden.

Hoofdstuk 2: Verkeersveiligheid

Hier komen verkeersveiligheidsmaatregelen aan bod, zoals de inrichting van schoolzones en andere initiatieven om de veiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren.

Hoofdstuk 3: Voetganger

Dit hoofdstuk omschrijft hoe we het thema stappen verder willen uitwerken. Het stimuleren van lopen als vervoerswijze staat hier centraal.

Hoofdstuk 4: Fiets

Hier worden de acties en projecten op het gebied van fietsen verder uiteengezet, onder andere volgens de drie pijlers uit het Fietsplan 2040: een hoogwaardige fietsinfrastructuur en -netwerk, voldoende en veilige fietsparkeerplekken, en stimulering van fietsgebruik door middel van campagnes en voorzieningen.

Hoofdstuk 5: Openbaar Vervoer

De focus ligt hier op het verbeteren van het openbaar vervoer voor de bereikbaarheid van Rijswijk en de verbinding met de regio. Dit gebeurt door samenwerking met vervoersbedrijven en de jaarlijkse afstemming van vervoersplannen.

Hoofdstuk 6: Deelmobiliteit

Dit hoofdstuk behandelt plannen voor deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen, en de samenwerking met omliggende gemeenten om een regionaal, samenhangend systeem te realiseren.

Hoofdstuk 7: Auto

Door woningbouw groeit het aantal inwoners en auto's in de regio. Hier worden strategieën besproken, zoals het bundelen van verkeersstromen en het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen.

Hoofdstuk 8: Parkeren

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling van de Kadernota Parkeren en beleidsregels Parkeernormen benoemd. Tevens wordt de uitvoering parkeerregulering en fietsparkeren behandeld.

Hoofdstuk 9: Gedrag

Een mobiliteitstransitie en verkeersveiligheid wordt niet alleen bepaald door infrastructuur, maar ook door gedrag. Dit hoofdstuk beschrijft campagnes, voorlichting en educatie om verkeersdeelnemers te stimuleren alternatieve vervoersmiddelen te gebruiken evenals om bewuster en veiliger deel te nemen aan het verkeer.

Hoofdstuk 10: Investerings

Tot slot wordt ingegaan op de investeringen die vanaf 2025 worden ingezet om de mobiliteitsstrategie van Rijswijk uit te voeren.

In elk hoofdstuk worden projecten op dezelfde manier ingedeeld:

- ***Uitvoeringsprojecten*** – projecten die in 2025 worden uitgevoerd.
- ***Vorbereidingsprojecten*** – projecten die in de voorbereidingsfase zitten.
- ***Onderzoeken*** – studies ter onderbouwing van toekomstig beleid/projecten.



Gebiedsontwikkeling

1. Gebiedsontwikkeling

De gebiedsontwikkelingen in Rijswijk zorgen voor een groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen, wat leidt tot een toename van mobiliteit. In de mobiliteitsstrategie is vastgelegd hoe we hiermee omgaan. Bij de advisering rondom gebiedsontwikkelingen onderzoeken we daarom de effecten van deze groei op de bereikbaarheid van Rijswijk. Op basis van deze inzichten kijken we per ontwikkeling naar onder andere:

- Parkeernormen;
- Parkeerregulering waar nodig;
- Realisatie van deelmobiliteit;
- Goede fiets- en wandelverbindingen;
- Aansluiting op het openbaar vervoer (bijvoorbeeld studie naar de ligging en het plaatsen van openbaar vervoerhalte(s));
- Waar mogelijk verbeteren van openbaar vervoersverbindingen;
- Logistiek (tijdens de bouw en tijdens het gebruik);
- Goede doorstroming van het verkeer (bijvoorbeeld studie verkeersontsluiting Plaspoelpolder);
- Verbeteren van bewegwijzering (bijvoorbeeld de bewegwijzering naar Bogaard stadscentrum).



Ook wordt een studie gedaan naar de verbetering van de voorrangssituatie van de verschillende vervoerswijzen op basis van het STOMP-principe. Waarbij het STOMP-principe staat voor stappen, trappen, openbaar vervoer, mobiliteit als dienst (deelmobiliteit) en privéauto. Hierbij wordt uitgezocht hoe het STOMP-uitgangspunt concreet moet worden ingevuld.



Verkeersveiligheid



2. Verkeersveiligheid

Uit recente cijfers en onderzoek, waaronder de ongevallenanalyse fietsers en bromfietzers 2024, constateren we dat het aantal verkeersongevallen blijft stijgen. In Rijswijk verslechtert de verkeersveiligheid bovendien sneller dan in omliggende gemeenten. Vooral het aantal fiets- en bromfietsongevallen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Hierbij raken niet alleen meer mensen gewond, maar valt ook op dat jongeren vaak betrokken zijn bij deze ongevallen.

Deze alarmerende ontwikkeling onderstreept de urgentie om stevig in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid in Rijswijk. We zijn vastberaden om deze trend te keren door gerichte maatregelen te nemen die bijdragen aan veiligere infrastructuur, striktere handhaving en het stimuleren van veilig gedrag in het verkeer.

Actieplan verkeersveiligheid

Het Actieplan Verkeersveiligheid 2020 – 2025, waarmee we de eerste stappen richting veiliger verkeer in Rijswijk hebben gezet, loopt tot en met 2025. Dit jaar zal er aandacht besteed worden aan de analyse van de huidige verkeerssituatie in Rijswijk. Eventuele knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid worden geïdentificeerd en geïntegreerd in lopende en/of voor te bereiden projecten. Het uiteindelijke doel is een duurzame verbetering van de verkeersveiligheid in Rijswijk, waardoor de inwoners zich daadwerkelijk veiliger voelen en zijn op de weg.



2.1 Verkeersveilige schoolomgevingen

Dick Bruna Schoolzones

Rondom scholen ontstaan gevaarlijke verkeerssituaties, waardoor scholen, ouders, kinderen, bewoners en gemeente zich zorgen maken over de verkeersveiligheid.

Als gevolg van deze gevaarlijke situaties, kiezen ouders er vaker voor om hun kind met de auto naar school te brengen. Ouders vinden het te gevaarlijk om hun kind te laten fietsen. Wanneer er (nog) meer ouders met de auto komen, betekent dat dat het nog drukker en onveiliger wordt rond scholen. Kinderen fietsen ook steeds minder en raken niet goed bekend met de verkeersregels.

De gemeente heeft daarom de afgelopen jaren de verkeersveiligheid verbeterd rondom scholen. Dit is onder andere gedaan door het aanleggen van schoolzones. Inmiddels hebben 17 van de 21 basisscholen nu een veilige schoolzone aangelegd. Bij drie van de laatste vier basisscholen worden de schoolzones in 2025 aangelegd. De laatste schoolzone wordt in 2026 aangelegd, dit vanwege de afronding van de nieuwe school.

Uit te voeren projecten

2.1.1 Schoolzone Freinetschool Parkrijk

Het creëren van een verkeersveilige omgeving rond de Freinetschool Parkrijk door het aanleggen van een Dick Bruna schoolzone.

Planning

De uitvoering vindt plaats in 2025.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €18.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €9.000.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.1.2 Schoolzone Steenvoordeschool

Het creëren van een verkeersveilige omgeving rond de Steenvoordeschool door het aanleggen van een Dick Bruna schoolzone.

Planning

Na de oplevering van de nieuwbouw van deze school zal de schoolzone aangelegd worden. Dit wordt verwacht in Q2 van 2026.

Investering

De voorbereiding worden in 2025 getroffen. De geraamde kosten zijn circa €21.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €10.500.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.1.3 Schoolzone K.C. Buitenrijk

Het creëren van een verkeersveilige omgeving rond KC Buitenrijk door het aanleggen van een Dick Bruna schoolzone.

Planning

De uitvoering vindt plaats in 2025.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €18.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €9.000.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.1.4 Schoolzone Montessori Parkrijk

Het creëren van een verkeersveilige omgeving rond de Montessori Parkrijk door het aanleggen van een Dick Bruna schoolzone.

Planning

De uitvoering vindt plaats in 2025.

Investering

De geraamde kosten zijn €23.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €11.500.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025



2.2 Van 50 km/uur naar 30 km/uur

Op dit moment vinden veel ongevallen plaats op 50 km/uur-wegen, waarbij er een verhoogde kans is op letsel. Om de veiligheid te verbeteren, zetten we in op het verminderen van het snelheidsverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Dit zal niet allemaal in één keer gebeuren, maar stap voor stap tot 2040.

Op wegen waar fietsers en auto's gezamenlijk gebruik maken van de rijbaan zetten we in op een maximumsnelheid van 30 km/uur. De verlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur zorgt voor een flinke verbetering van de verkeersveiligheid.

Ook zorgt de verlaging van de maximumsnelheid voor een vermindering van schadelijke luchtmissies, een lagere geluidsbelasting en een smallere rijbaan. Door een smallere rijbaan kan meer ruimte gegeven worden aan andere functies.

Om tot een veilige verkeerssituatie te komen, zal de inrichting van de weg en het snelheidslimiet bij elkaar moeten passen. De keuze voor wel of geen vrij liggend fietspad hangt af van de verkeersintensiteit. Daarom zal van tevoren gekeken moeten worden of de weg als erftoegangsweg (ETW) of gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30 km/uur ingericht moet worden.

Belangrijk aandachtspunt voor verlaging van de maximumsnelheid zijn de aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten en het goed functioneren van het openbaar vervoer. Op de wegen waar de doorstroming van de auto van belang is, blijft dit mogelijk.

In 2025 wordt ingezet op wegen waar een afwaardering relatief eenvoudig kan worden gerealiseerd. Dit zijn wegen waar geen grootschalige infrastructurele herinrichting dient plaats te vinden om de weg in te richten als een 30km/u-weg. In de andere projecten is vaak een substantiële infrastructurele ingreep nodig om ervoor te zorgen dat weggebruikers hun snelheid daadwerkelijk verminderen. Dit komt doordat alleen fysieke aanpassingen, zoals drempels, wegversmallingen of herinrichting van de rijbaan, op lange termijn effectief zijn in het beïnvloeden van rijgedrag. Hoewel deze maatregelen een aanzienlijke investering vergen, dragen ze niet alleen bij aan een lagere snelheid, maar ook aan een verbeterde verkeersveiligheid en een duurzame inrichting van de openbare ruimte. In bijlage 1 worden toekomstige projecten op het gebied van 50 km/u naar 30 km/u omschreven.



Uit te voeren projecten

2.2.1 Laan van Sion

Op de Laan van Sion geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het ligt in een kinderrijke wijk en er komen veel klachten over dat er te hard wordt gereden. Daarom wordt deze weg afgewaardeerd van 50 km/uur naar 30 km/uur.

Planning

Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2025, voltooiing verwacht in 2026.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €884.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €442.000.

Investeringsbudget

Van 50 km/uur naar 30 km/uur 2025

2.2.2 Bedrijventerrein Broekpolder

Vorig jaar is op bedrijventerrein Broekpolder al voorgesorteerd op een afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur door een herinrichting. Het asfalt werd op dat moment vernieuwd.

In 2025 nemen we het bijbehorende verkeersbesluit om de weg af te waarden naar een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Planning

Q1 2025

Investering

De geraamde kosten zijn circa €5.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €5.000.

Investeringsbudget

Van 50 km/uur naar 30 km/uur 2025

2.2.3 Prinses Margrietsingel en Prinses Marijkesingel

De Prinses Margrietsingel en Prinses Marijkesingel zijn beiden ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Beide singels worden een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Planning

De voorbereiding is gestart in Q4 2024, in 2025 wordt dit project verder uitgewerkt. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €106.250. De geraamde kosten zijn circa €425.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €212.500.

Investeringsbudget

Van 50 km/uur naar 30 km/uur 2025

2.2.4 Lange Kleiweg

De Lange Kleiweg wordt heringericht. Een onderdeel van deze herinrichting is de afwaardering van de snelheid op de Lange Kleiweg naar 30 km/uur. In dit project worden ook de fietspaden geasfalteerd en wordt een verkeersveilige oversteek ter hoogte van het Elsenburgerbos gerealiseerd.

Planning

De voorbereiding is gestart in Q4 2024, in 2025 wordt dit project verder uitgewerkt. Naar verwachting zal de gefaseerde uitvoering starten in 2027.

Investeringskosten

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €125.000. De geraamde kosten zijn circa €4.000.000. Er wordt subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee mogelijk op €2.000.000.

Investeringsbudget

Van 50 km/uur naar 30 km/uur 2025

2.2.5 Plaspoelpolder

De afwaardering van wegen in de Plaspoelpolder naar 30 km/u wordt afgestemd op de ontwikkelingen in het Kesslerpark, het Masterplan Plaspoelpolder en de resultaten van de verkeersstudie voor dit gebied.

In nauwe samenwerking met betrokken partijen wordt een goed afgestemd en toekomstbestendige verkeerssituatie gerealiseerd.

Planning

De voorbereiding start in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investeringskosten

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €100.000. De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget

Van 50 km/uur naar 30 km/uur 2025

2.2.6 Huys te Nieuburchlaan

De Huys te Nieuburchlaan wordt mogelijk afgewaardeerd naar 30 km/u, waarbij tevens wordt gekeken naar een herinrichting van de straat. Daarnaast wordt onderzocht of er extra parkeergelegenheid kan worden gecreëerd om beter in te spelen op de parkeerbehoefte in de omgeving.

Planning

De voorbereiding start in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investeringskosten

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €25.000. De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget

Van 50 km/uur naar 30 km/uur 2025



2.2.7 Admiraal Helfrichsingel

De Admiraal Helfrichsingel wordt vanwege onveilige situaties afgewaardeerd naar 30 km/uur om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast wordt onderzocht of de snelheidsverlaging gecombineerd kan worden met noodzakelijk asfaltonderhoud.

Planning

De voorbereiding start in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €75.000. De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget

Van 50 km/uur naar 30 km/uur 2025

2.2.8 Studie: invloed afwaardering 50 km/uur naar 30 km/uur op hulpdiensten en OV

Het afwaarderen van 50 km/uur naar 30 km/uur heeft invloed op de hulpdiensten en het openbaar vervoer. Hierom wordt in nauwe samenwerking met de nooddiensten, de HTM, MRDH, EBS en omliggende gemeenten een studie gedaan naar het beperken van de gevolgen van de ombouw van 50 km/uur naar 30 km/uur, inclusief maatregelenpakket en proces.

Planning

Deze studie wordt naar verwachting medio 2025 afgerond.

Exploitatie

Er zijn aan de studie geen kosten verbonden. Kosten voor eventuele maatregelen zijn nader te bepalen.



2.3 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Voor het bewaken en verbeteren van de verkeersveiligheid richten wij ons op het aanpassen en verbeteren van bestaande infrastructuur. Infrastructuur speelt een cruciale rol bij het sturen van verkeersstromen, het verminderen van risico's en het creëren van een veilige en toegankelijke omgeving voor alle weggebruikers, van voetgangers en fietsers tot automobilisten en openbaarvervoergebruikers.

Door gerichte aanpassingen kunnen we de risico's op verkeersongevallen aanzienlijk verkleinen en tegelijkertijd de doorstroming verbeteren. Een overzichtelijke en veilige infrastructuur zorgt niet alleen voor een betere verkeersveiligheid, maar draagt ook bij aan het gevoel van veiligheid bij inwoners, waardoor bijvoorbeeld meer mensen kiezen voor lopen of fietsen.

Concreet zetten we in op maatregelen zoals het herinrichten van gevaarlijke kruispunten, het afwaarderen van wegen met een te hoge snelheid naar 30 km/uur en het aanleggen van veilige fietspaden en voetpaden. Daarnaast geven we prioriteit aan het verbeteren van voetgangersoversteekplaatsen.

Ook schoolomgevingen krijgen extra aandacht, omdat hier vaak sprake is van een mix van jonge voetgangers, fietsers en autoverkeer. Door het aanleggen van duidelijke schoolzones, verminderen we het risico op ongelukken en zorgen we voor een veilige route van en naar school.

Daarnaast is het budget ook bedoeld om in te spelen op kleine projecten en veelvoorkomende knelpunten in de openbare ruimte die door inwoners en ondernemers als hinderlijk worden ervaren. Dit kunnen ergernissen zijn zoals onoverzichtelijke verkeerssituaties, onveilige oversteekplaatsen of ontbrekende verkeersmaatregelen. Door deze signalen serieus te nemen en gerichte aanpassingen door te voeren, zorgen we ervoor dat de leefomgeving niet alleen functioneel, maar ook prettiger en veiliger wordt voor iedereen die in Rijswijk woont, werkt of onderneemt.

Uit te voeren projecten

2.3.1 Fietsstraat Delftweg

Enige jaren geleden is de Delftweg omgebouwd naar een fietsstraat. Sindsdien zijn er regelmatig vragen en klachten over de verkeersveiligheid: hoge snelheden van het autoverkeer, combinatie vrachtverkeer en fietsers, sluipverkeer. In samenspraak met bewoners en bedrijven wordt gekeken wat oplossingsmogelijkheden zijn.

Planning

De uitvoering start naar verwachting in 2025.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €200.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €200.000.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.3.2 Lange kleiweg – tijdelijke verkeersmaatregelen

Vooruitlopend op de definitieve herinrichting, worden er tijdelijke snelheidsbeperkende maatregelen aangebracht op de Lange Kleiweg, om zodoende de snelheid te verlagen.

Planning

De uitvoering start naar verwachting in 2025.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €200.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €200.000.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.3.3 Kruispunt Polakweg – Lange Kleiweg

Door de komst van de studentenwoningen aan de Polakweg is een veilige oversteekplaats voor fietsers en voetgangers over de Lange Kleiweg noodzakelijk. We richten het kruispunt op een verkeersveilige manier in zodat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken.

Planning

De uitvoering start naar verwachting in 2025.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €138.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%), tevens is er een bijdrage uit de ontwikkeling. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt op €29.000.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.3.4 Oversteekplaats waarschuwingsverlichting

Om de verkeersveiligheid voor overstekende voetgangers die voorrang hebben ten opzichte van autoverkeer te verbeteren wordt er waarschuwingsverlichting geplaatst met sensor. Deze worden geplaatst op de voetgangersoversteekplaats Huis te Landelaan – Dr. H. Colijnlaan en Dr. H.J. van Mooklaan ter hoogte van de Martin Campslaan.

Planning

De uitvoering start naar verwachting in 2025.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €40.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee mogelijk op €20.000.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.3.5 Wandelpad Laan van Sion/ Hoekpolder

De aanleg van een wandelpad dat de Laan van Sion verbindt met het natuur- en recreatiepark Hoekpolder.

Planning

De uitvoering start naar verwachting in 2025.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €71.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €71.000.

Investeringsbudget

Verbeteren wandelroutes van/naar RijswijkBuiten

2.3.6 Van Rijnweg – Van der Kooijweg

De Van Rijnweg en Van Der Kooijweg worden heringericht om de verkeersveiligheid, met name voor fietsers, te vergroten en het sluiptverkeer terug te dringen.

Planning

In 2025 wordt dit project verder uitgewerkt. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €125.000.

De geraamde kosten zijn circa €1.700.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee mogelijk op € 850.000.

Investeringsbudget

Verkeersveilig inrichten van Rijnweg



2.3.7 Laan van Beens

De herinrichting van de Laan van Beens richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. Daarnaast wordt de kwaliteit van het fietspad langs verbeterd en wordt een ontbrekend stuk fietspad aangelegd. Tot slot wordt de weg afgewaardeerd naar 30 km/uur.

Planning

In 2025 wordt dit project verder uitgewerkt. Naar verwachting zal de uitvoering starten in Q2 2026.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €125.000. De geraamde kosten zijn circa €821.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee mogelijk op €410.500.

Investeringsbudget

Verbeteren fiets en verkeersveiligheid Laan van Beens

2.3.8 Rotonde Schaapweg – Monseigneur Bekkerslaan

De rotonde Schaapweg – Monseigneur Bekkerslaan is een blackspot. Om de verkeersveiligheid te verbeteren leggen we een verhoogde tweerichtings-fietsoversteek aan. Daarnaast brengen we rammelstroken aan op alle hoeken van de rotonde om het autoverkeer te remmen. We combineren de werkzaamheden met benodigd asfaltonderhoud.

Planning

Voorbereiding wordt gestart in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €50.000. De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.3.9 Verkeersveiligheids-onderzoek

Kruispunt Schaapweg – Generaal Spoorlaan: We doen een verkeerskundig onderzoek, waaronder een verkeersveiligheidsaudit. Er wordt rekening gehouden met een infrastructurele aanpassing om de verkeersveiligheid te borgen. *Kruispunt Laan van Vredenoord – Laan van Oversteen:* We doen hier een nadere analyse. Ondanks reeds genomen maatregelen blijft dit een ongevallocatie.

Planning

Het onderzoek vindt plaats in 2025. De voorbereiding start in 2026 waarna naar verwachting eventuele uitvoering start in 2027.

Investering

De geraamde onderzoekskosten zijn circa €150.000. De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025



2.3.10 Kruispunt Burgemeester Elsenlaan – Generaal Spoorlaan

Het kruispunt Burgemeester Elsenlaan-Generaal Spoorlaan wordt heringericht om tweerichtings-fietsoversteken aan te leggen. Dit verbetert de verkeersveiligheid en het de doorstroming op de hoofdfietsroute. Daarnaast omvat het project asfaltonderhoud en vervanging van de verkeersregelininstallaties (VRI).

Planning

De voorbereiding wordt gestart in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €125.000. De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.3.11 Herinrichting Steenvoordelaan

De verkeersbewegingen op de Steenvoordelaan zullen toenemen vanwege de ontwikkeling van het Bogaard Stadscentrum. Tevens rijdt er op de Steenvoordelaan een bus en veel logistiek verkeer. Deze druk heeft invloed op de verkeersveiligheid van dit gebied, hierom wordt de Steenvoordelaan heringericht.

Planning

De voorbereiding wordt in 2025 gestart. De uitvoering is afhankelijk van oplevering van de ontwikkeling.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €125.000.

De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.3.12 Aansluiting Bogaard Stadscentrum – Wethouder Hillenaarsplantsoen

De aansluiting van het Bogaard Stadscentrum en het Wethouder Hillenaarsplantsoen is onoverzichtelijk. Om een verkeersveilige verbinding tussen het Bogaard Stadscentrum en het Station Rijswijk te creëren wordt deze oversteek heringericht.

Planning

De voorbereiding wordt in 2025 gestart. De uitvoering is afhankelijk van oplevering van de ontwikkeling.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €75.000.

De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025



2.3.13 Onvoorziene projecten

Het budget wordt ook ingezet voor kleinere projecten en knelpunten in de openbare ruimte die inwoners en ondernemers als hinderlijk ervaren. Door onveilige situaties, zoals slechte oversteekplaatsen of ontbrekende fietsvoorzieningen, gericht aan te pakken, verbeteren we de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Rijswijk.

Planning

Doorlopend in 2025

Investering

Er wordt € 250.000 gereserveerd voor de onvoorziene projecten. Er is geen subsidie beschikbaar.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

2.3.14 Oversteekbaarheid

Prinses Beatrixlaan

De veilige oversteekbaarheid van de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van het Terras van Sion/Laan van 't Haantje is in 2023 verbeterd. Er is een studie uitgevoerd naar verdere verbeteringen van deze kruising. Aanvullend hierop wordt in 2025 een onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van de kruising Prinses Beatrixlaan met de Laan van Sion en volgt tevens een uitwerking van de voetgangersbrug over de Prinses Beatrixlaan.

Planning

2025

Investering

De geraamde kosten voor het onderzoek zijn circa €50.000.

Investeringsbudget

Verkeersveiliger maken kruispunt Prinses Beatrixlaan



Voetganger

3. Voetganger

Om inwoners te stimuleren vaker te lopen, is het cruciaal dat de gemeente zorgt voor een hoogwaardige loopinfrastructuur. Voetgangers moeten zich veilig, comfortabel en met plezier door de stad kunnen bewegen. Dit betekent dat we knelpunten aanpakken en oplossingen zoeken voor ontbrekende verbindingen, bijvoorbeeld bij oversteekplaatsen die nu onveilig of ontoegankelijk zijn. Daarnaast richten we ons op het verbeteren van voetpaden en het aantrekkelijker maken van routes, zodat ze geschikt zijn voor alle inwoners, inclusief mensen met een beperking. Een comfortabele en prettige loopomgeving is een belangrijke voorwaarde om lopen te bevorderen. Daarom zetten we in op het verbeteren van de kwaliteit van looproutes door aandacht te besteden aan bestrating, verlichting en het vergroenen van wandelpaden.

3.1 Uitwerking thema stappen

Rijswijk werkt, als onderdeel van de mobiliteitsstrategie, aan een uitwerking van het thema stappen, met een concreet uitvoeringsplan. Deze uitwerking richt zich op het stimuleren van lopen als belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie en het waarborgen van een leefbare, veilige en gezonde stad. Het speelt in op de groei van de stad en de toenemende druk op de openbare ruimte, met een toekomstgerichte aanpak voor een duurzame stedelijke omgeving. Het doel is om in 2025 een uitvoeringsplan op te stellen, om lopen als volwaardige mobiliteitsvorm te stimuleren en te versterken in Rijswijk, met als resultaat een gezonde, bereikbare en leefbare stad waar lopen een vanzelfsprekende keuze is voor korte afstanden.





4. Fiets

Om ervoor te zorgen dat inwoners en bezoekers van Rijswijk steeds vaker de fiets als vervoermiddel kiezen, wordt ingezet op drie strategische pijlers. Deze pijlers zijn vastgesteld in het Fietsplan 2040 en vormen de basis voor een toekomstgericht en duurzaam fietsbeleid:

1. Een hoogwaardige fietsinfrastructuur en -netwerk

Het creëren van een veilig, aantrekkelijk en efficiënt fietsnetwerk staat centraal. Het netwerk wordt zodanig ingericht dat het verbonden is met belangrijke voorzieningen, zoals scholen, winkelcentra, werklocaties, (H)OV-haltes en stations. Hoofdfietsroutes krijgen prioriteit en kenmerken zich door hun snelle, brede, vrijliggende, geasfalteerde en goed verlichte fietspaden, waarbij doorfietsen, veiligheid, beleving en comfort de kern vormen. Deze routes sluiten naadloos aan op de regionale fietsroutes van de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de sterfietsroutes van de gemeente Den Haag, de kwaliteitsfietsroutes van de gemeente Delft en de hoofdfietsroutes van Leidschendam-Voorburg. Aanvullend op deze hoofdroutes zijn er stedelijke routes, die comfortabele en aantrekkelijke verbindingen bieden tussen wijken en buurten, en basisroutes, die zorgen voor een fijnmazig netwerk binnen de wijken zelf.

2. Voldoende en veilige fietsparkeerplekken

Om het fietsgebruik te stimuleren, is het cruciaal dat men overal veilig en gemakkelijk een fiets kan parkeren. Er wordt geïnvesteerd in voldoende, goed bereikbare en veilige fietsparkeerplekken bij woningen, voorzieningen en andere bestemmingen. Hier wordt verder op ingegaan in het hoofdstuk Parkeren van deze uitvoeringsagenda.

3. Het stimuleren van fietsgebruik

Naast het verbeteren van de infrastructuur wordt actief ingezet op het stimuleren van fietsen. Dit gebeurt door middel van campagnes, educatie en gerichte acties die het fietsen aantrekkelijker maken en mensen motiveren om vaker voor de fiets te kiezen. Hier wordt verder op ingegaan in het hoofdstuk Gedrag van deze uitvoeringsagenda.

Met deze integrale aanpak wordt Rijswijk een fietsvriendelijke gemeente waarin de fiets de logische keuze is voor korte en middellange afstanden, zowel binnen als buiten de stad.

4.1 Fietsinfrastructuur

De eerste pijler uit het Fietsplan is het inrichten van een fijnmazig fietsnetwerk van hoogwaardige kwaliteit. Met als doel de fietsbereikbaarheid binnen Rijswijk én naar omliggende gemeenten te optimaliseren. Zodat het snel, veilig en comfortabel is om in en door Rijswijk te fietsen.

Comfortabel fietsen is een belangrijk speerpunt om te gaan fietsen. Daarom zetten we in op het omzetten van tegels naar asfalt op onze fietsinfrastructuur. Ook bekijken we op kruispuntniveau of er meer ruimte gereserveerd kan worden voor wachtende en overstekende fietsers, omdat het drukker wordt op de fietspaden. We willen uiteindelijk dat op elke hoofd- en stedelijke fietsroute comfortabel gefietst kan worden, maar kunnen niet alle fietspaden gemakkelijk asfalteren. De ondergrondse infrastructuur houdt dit soms tegen. In 2025 wordt daarom gestart met het asfalteren van fietspaden waarbij dit geen rol speelt en daardoor relatief makkelijk te asfalteren zijn. Een voorbeeld hiervan is het fietspad op de Generaal Spoorlaan, waar tegels vervangen worden door asfalt. In bijlage 2 is een overzicht te vinden van aanvullende fietsinfrastructuurprojecten die op de planning staan.



Uit te voeren projecten

4.1.1 Fietspad Sammersweg

Het fietspad langs de Sammersweg, tussen de Schaapweg en de Noordweg (Den Haag), wordt geasfalteerd. Daarnaast wordt een damwand nabij de Noordweg vervangen.

Planning

Q4 2024 – Q2 2025

Investering

De geraamde kosten zijn circa €830.000. Er is subsidie beschikbaar bij de MRDH (38%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €502.000.

Investeringsbudget

Verbeteren comfort tegelfietspad Sammersweg

4.1.2 Fietspad Generaal Spoorlaan

De fietspaden langs de Generaal Spoorlaan, tussen de Huis te Landelaan en de Steenvoordelaan, worden vernieuwd door de tegels te vervangen door asfalt. Deze aanpassing verhoogt het fietscomfort.

Planning

Q2 2025 – Q3 2025

Investering

De geraamde kosten zijn circa €667.000. Er is subsidie beschikbaar bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €333.500.

Investeringsbudget

Fietsinfrastructuur 2025

4.1.3 Fietspad van Jaagpad - Elsenburgerbos

De fietsaansluiting van het Jaagpad naar het Elsenburgerbos wordt heringericht en geasfalteerd, inclusief de vervanging van de fietsbrug. Deze werkzaamheden verbeteren de toegankelijkheid en het comfort van de verbinding voor fietsers.

Planning

Q3 2024 – Q1 2025

Investering

De geraamde kosten zijn circa €400.000. Er is subsidie beschikbaar bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €200.000.

Investeringsbudget

Fietsinfrastructuur 2025

4.1.4 Missende fietsinfrastructuur

Er zijn een aantal missende schakels in de fietsinfrastructuur in Rijswijk. Dit zijn met name twee bruggen, een over de Vliet bij Pasgeld/Zuiderweg en een over de Kerstanje tussen de Menagerie en het Voordijkshoornsepad in Delft. De studies moeten de haalbaarheid van deze plannen vaststellen en de basis voor realisatie van deze projecten.

Planning
Q2 2025 – Q3 2025

Investering
De geraamde kosten zijn circa €70.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €70.000.

Investeringsbudget
Fietsinfrastructuur 2025

4.1.5 Onderdoorgang Hoornbrug

De Sir Winston Churchilllaan en de onderdoorgang bij de Hoornbrug, vanaf de Acacialaan tot en met de Haagweg, worden heringericht. De fietsinfrastructuur wordt verbeterd, en daarnaast wordt de maximumsnelheid verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur om de verkeersveiligheid te vergroten.

Planning
In 2025 wordt dit project verder uitgewerkt. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investering
De geraamde kosten zijn circa €1.660.000. Er is subsidie beschikbaar bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €830.000.

Investeringsbudget
Kwaliteitsverbetering onderdoorgang Hoornbrug

4.1.6 Fietspad van Vredenburgweg – Prinses Beatrixlaan

Het fietspad langs de Prinses Beatrixlaan, tussen de Van Vredenburgweg en de Generaal Spoorlaan aan de zijde van de Kleurenbuurt, wordt heringericht en geasfalteerd. Ook de fietsoversteek bij de Van Vredenburgweg over de Prinses Beatrixlaan wordt verbeterd om de verkeersveiligheid vergroten.

Planning
De voorbereiding start in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investering
De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €50.000. De geraamde kosten zijn circa €300.000. Er wordt subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee mogelijk op €150.000.

Investeringsbudget
Fietsinfrastructuur 2025

4.1.7 Fietspad Pieter Postmapad

Het Pieter Postmapad is aangeduid als hoofdfietsroute om Parkrijk met de Muziekbuurte te verbinden. In de eerste fase wordt het fietspad vanaf de Tubasingel tot aan de A4 heringericht. Er wordt waar mogelijk gekoppeld aan asfalt onderhoud van het Ing. H.A. Haitsmapad.

Planning

De voorbereiding wordt in 2025 gestart. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

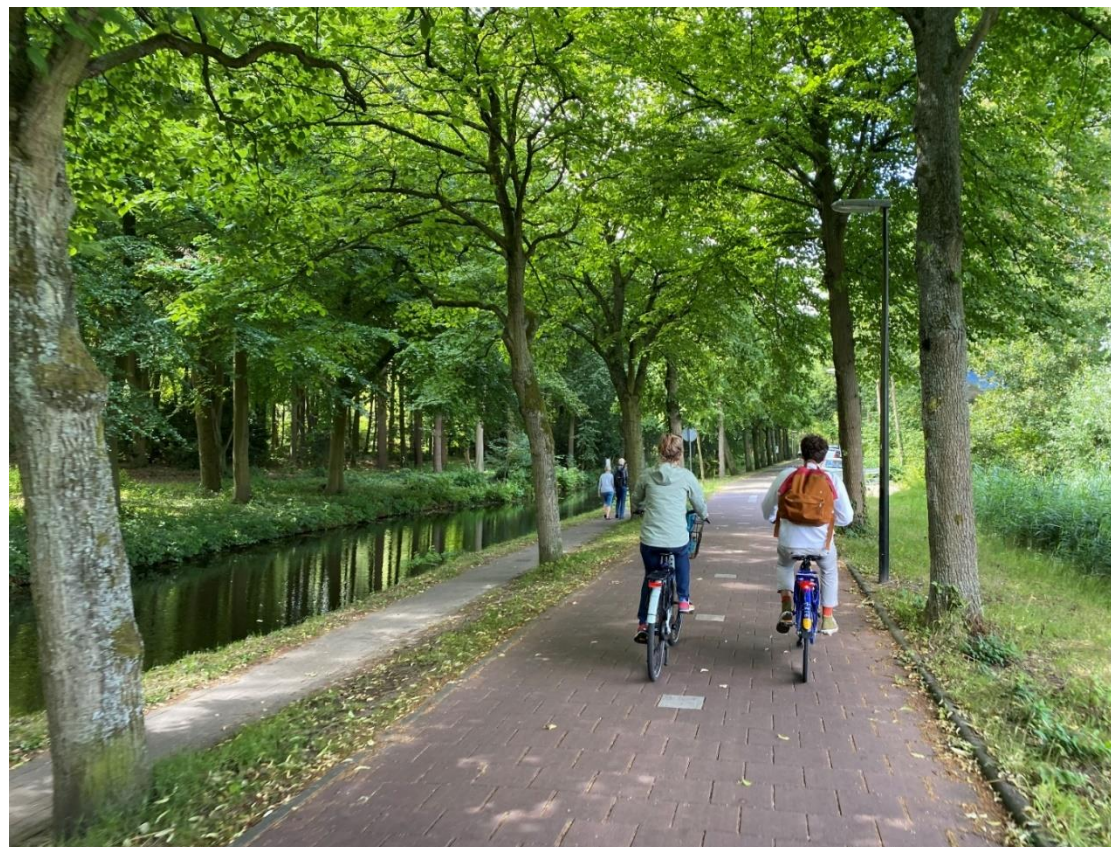
Investeren

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €75.000.

De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Tevens afhankelijk van meekoppelkansen en scope van het project.

Investeringsbudget

Fietsinfrastructuur 2025



Openbaar Vervoer

5. Openbaar vervoer

Het verbeteren van het openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid van Rijswijk en de verbinding met de regio. Goed functionerend openbaar vervoer moet snel, betrouwbaar en aantrekkelijk zijn, met haltes die gemakkelijk toegankelijk zijn voor alle reizigers. Alleen zo kan het een volwaardig en duurzaam alternatief bieden voor de auto.

Samen met vervoersbedrijven HTM en EBS, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), NS/Prorail en omliggende gemeenten zetten we ons actief in om het openbaar vervoer verder te ontwikkelen en te optimaliseren. Door intensieve samenwerking zorgen we ervoor dat de behoeften van Rijswijkers en de ambitie om duurzaam en efficiënt vervoer te stimuleren, centraal staan in de plannen.

Een belangrijk onderdeel van deze inspanningen is de jaarlijkse afstemming van het vervoersplan van HTM en EBS. Hierbij nemen we de specifieke wensen van Rijswijk mee, zoals betere aansluitingen, hogere frequenties en comfortabele overstapmogelijkheden. Daarnaast richten we ons op het verbeteren en uitbreiden van de infrastructuur, bijvoorbeeld door nieuwe bushaltes, betere voorzieningen voor reizigers, en efficiëntere doorstroming van bussen en trams mogelijk te maken. Ook wordt gekeken naar kansen voor uitbreiding van het openbaar vervoer, zoals nieuwe routes en verbeterde verbindingen naar belangrijke locaties in en buiten de gemeente.



Uit te voeren projecten

5.1.1 Busstrook Prinses Beatrixlaan

Er wordt een busstrook aangelegd langs de Prinses Beatrixlaan, tussen de A4 en de Admiraal Helfrichsingel, om vertragingen van buslijn 61 door files te voorkomen en de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

Planning
Q3 2025

Investering
De geraamde kosten zijn circa €480.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (100%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee mogelijk op €0.

Investeringsbudget
Dekking door MRDH

5.1.2 Bushalte lijn 61

Er wordt een nieuwe bushalte aangelegd langs de Prinses Beatrixlaan bij de Laan van Sion voor buslijn 61, om de ontsluiting van RijswijkBuiten (Sion en Parkrijk) met het openbaar vervoer te verbeteren.

Planning
Q3 2025

Investering
De geraamde kosten zijn circa €290.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (100%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee mogelijk op €0.

Investeringsbudget
Dekking door MRDH

5.1.3 Aanpassen bushaltes lijn 23 voor zero-emissie bussen

Op lijn 23 gaan vanaf februari 2025 Zero Emissie Bussen rijden, die i.p.v. 12 meter lang (de lengte van de huidige bussen) 16 meter lang zijn, wat maakt dat een aantal haltes aangepast dienen te worden. Er wordt gestart met de aanpassing van 7 prioriteit haltes (fase 1), waarna later ook de overige haltes worden aangepakt waar nodig (fase 2).

Planning
Q1- Q3 2025

Investering
Fase 1: De geraamde kosten zijn circa €162.500. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (100%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee mogelijk op €0.
Fase 2: De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget
Dekking door MRDH

5.1.4 Herinrichting halte 's-Gravenmade (tram 1)

Vanwege de komst van de nieuwe trams op tramlijn 1, wordt de tramhalte 's-Gravenmade en de omgeving daarvan heringericht. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de komst van een mobiliteits-HUB.

Planning

In 2025 wordt de voorbereiding gestart. De uitvoering vindt in 2026 plaats tegelijk met de aanpassing aan deze halte.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €50.000. De geraamde kosten zijn circa €800.000. Er wordt subsidie aangevraagd (50%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee mogelijk op €400.000.

Investeringsbudget

Openbaar vervoer 2025

5.1.5 Aanpassing tramlijn 1

Voor de invoering van nieuwe trams op tramlijn 1 moeten de haltes van deze tramlijn op het gedeelte ten zuiden van de A4 worden aangepast. Dit wordt gefinancierd en uitgevoerd door HTM. Tegelijkertijd wordt gekeken of er kleinschalige aanpassing aan de infrastructuur bij de haltes nodig zijn.

Planning

2026

Investering

De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Investeringsbudget

Dekking door HTM

5.1.6 Ontwikkeling station Rijswijk

Er wordt onderzocht hoe het station verder ontwikkeld kan worden tot een efficiënte en toekomstbestendige mobiliteitshub. De focus ligt op een herinrichting van het stationsplein, het verbeteren van voorzieningen zoals fietsenstallingen, en een optimale ontsluiting voor voetgangers en fietsers om de bereikbaarheid en toegankelijkheid te vergroten.

Planning

2025

Investering

De geraamde onderzoekskosten zijn circa €100.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €100.000.

Investeringsbudget

Vorbereidingskrediet gebiedsontwikkeling station Rijswijk

5.1.7 Ontwikkeling station Rijswijk

Op initiatief van ProRail en NS worden er verschillende opties voor de ontwikkeling van Station RijswijkBuiten verder uitgewerkt. Het doel is om tot een goed onderbouwde voorkeursvariant te komen.

Planning
2025

Investering
De kosten zijn onbekend.

Investeringsbudget
Dekking door NS/Prorail

5.1.8 Studie naar missende tangent verbinding

In de Mobiliteitsstrategie is geconstateerd dat er een missende adequate openbaar vervoerverbinding is tussen Den Haag Zuidwest/Westland via Rijswijk/Delft naar Ypenburg/Pijnacker/Zoetermeer (tangent verbinding). Het uitvoeren van een studie naar de (on)mogelijkheden van deze tangent verbinding.

Planning
Q1 2025 – Q3 2025

Investering
De geraamde kosten zijn circa €20.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €20.000.

Investeringsbudget
Openbaar vervoer 2025

 Deelmobiliteit

6.1 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit vormt een essentiële pijler binnen onze mobiliteitsstrategie. Deelmobiliteit draagt bij aan een robuust vervoersysteem door het verminderen van vervoersarmoede en het optimaliseren van de kwaliteit van de openbare ruimte, doordat er minder ruimte nodig is voor auto's. Deelmobiliteit stimuleert tevens uitstel of zelfs afstel van de aanschaf van een auto en bevordert gezond bewegen, bijvoorbeeld door het gebruik van deelfietsen.

In samenwerking met omliggende gemeenten en MRDH is gewerkt aan een concept voor deelmobiliteit waarbij onderscheid wordt gemaakt in deelfiets, deelscooter, deelbakfiets en deelauto. Hierbij zullen in de toekomst de deelvoertuigen stap voor stap in (digitaal aangegeven) hubs worden geplaatst. Het aantal deelauto's in Rijswijk is afgelopen jaar met ongeveer 20 toegenomen.

De gestarte samenwerking met omliggende gemeenten over deelmobiliteit zal dit jaar concrete uitwerking krijgen zodat er in 2026 een regionaal samenhangend deelmobiliteitsysteem ontstaat. Tevens wordt gekeken naar het effectief integreren van deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen, met als doel dat deelmobiliteit op lange termijn beschikbaar is en blijft in deze gebieden. We blijven regelmatig afstemmen met bestaande aanbieders van deelmobiliteit en voeren gesprekken met potentiële nieuwe partners om dit te waarborgen.



6.1.1 Regionale aanpak Deelmobiliteit

De samenwerking met omliggende gemeenten en MRDH over deelmobiliteit wordt verder voortgezet. In 2025 wordt op basis van een plan van aanpak een verdere uitwerking van de toekomst van deelmobiliteit in de regio vormgegeven, dat zal leiden tot besluitvorming over deelmobiliteit voor auto, bakfiets, scooter en fiets. En het inrichten van hubs voor deelmobiliteit.

Planning 2025

Exploitatie

De geraamde kosten zijn circa €5.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De exploitatiekosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €5.000.

Exploitatiebudget Verkeersplannen

6.1.2 Introductie deelfiets

In het kader van de regionale samenwerking wordt gewerkt aan de introductie van deelfietsen gekoppeld aan het openbaar vervoer. De deelfietsen worden naar verwachting medio 2025 geplaatst in (digitaal aangegeven) hubs bij een aantal openbaar vervoerhaltes.

Planning

Start naar verwachting Q2 2025

Exploitatie

De verwachting is dat hier geen kosten aan verbonden zijn.

Exploitatiebudget n.v.t.

 Auto

7.1 Auto

Het aantal auto's in Rijswijk groeit mee met de groei van de inwoners. Er worden in de regio veel nieuwe woningen gebouwd. Ook als in de toekomst het aantal auto's per huishouden afneemt, zal het absolute aantal auto's de komende jaren doorgroeien. Om te zorgen dat Rijswijk ook in de toekomst per auto bereikbaar blijft, zetten we in op het opvangen van deze groei door bundelen op hoofdstromen en waar mogelijk het stimuleren van gebruik van alternatieven (lopen, fiets en OV).

Er is een goede hoofdstructuur voor bundeling van het verkeer nodig. De hoofdroutes zijn gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Hierop wordt het verkeer gebundeld. Deze hoofdroutes verbinden de snelwegen met de woonwijken. Met behulp van slimme verkeerslichten zorgen we ervoor dat het voor autoverkeer aantrekkelijk is om (een zo lang mogelijk deel van de reis) gebruik te maken van de hoofdstructuur. Hiermee wordt sluipverkeer door de wijken voorkomen.

In de rest van de stad wordt 30 km/uur de standaard. Rijswijk volgt hiermee de landelijke trend. Hiermee wordt gekozen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fiets en voetganger, verbetering van luchtkwaliteit en vermindering van geluidshinder. Ook wordt hierdoor de route voor de auto binnendoor/door de wijken heen minder aantrekkelijk. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen twee typen wegen. Ten eerste de erftoegangsweg 30 km/uur, waar de verblijfsfunctie centraal staat. Ten tweede de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur die naast een verblijfsfunctie ook de functie heeft het verkeer te bundelen.

VRI naar iVRI

Sinds de start in 2017 van het partnership *Talking Traffic* van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is Rijswijk actief betrokken bij de ontwikkeling en implementatie van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's).

Deze slimme verkeerslichten verbeteren de doorstroming van het openbaar vervoer, auto- en fietsverkeer door innovatieve functionaliteiten, zoals real-time informatie over de duur van groen en rood licht via een smartphone-app. Daarnaast geven de iVRI's prioriteit aan hulpdiensten en vrachtverkeer, wat bijdraagt aan een veiliger, efficiënter en duurzamer verkeerssysteem. De systemen zijn ontwikkeld ter ondersteuning van beleidsdoelen zoals veiligheid, klimaat en doorstroming. Op de lange termijn kunnen iVRI's fungeren als intelligente kruispunten die communiceren met naderend verkeer en dit via internet en verkeersinformatiediensten organiseren—een stap richting de zelfrijdende voertuigen.

Tot nu toe heeft Rijswijk 19 iVRI's gerealiseerd, goed voor een verbetering van de doorstroming van 10 - 12% voor alle verkeersdeelnemers. Met een totaal van 42 verkeersregelininstallaties in het areaal blijft Rijswijk de komende jaren werken aan de vervanging van traditionele VRI's door iVRI's. De ombouw van reguliere VRI naar iVRI gebeurt vaak ten tijde van een onderhoudsmoment dan wel vervanging. Hierom worden er jaarlijks een aantal VRI's omgebouwd.



Uit te voeren projecten

7.1.1 VRI naar iVRI

Op drie plaatsen gaan we de VRI vervangen voor een intelligente iVRI:

1. Geestbrugweg – Cromvlietkade – Penninglaan;
2. Generaal Eisenhowerplein – OV knooppunt;
3. Diepenhorstlaan – A4.

Planning
2025

Investering

De geraamde kosten zijn circa €120.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €120.000.

Investeringsbudget
VRI naar iVRI 2025

7.1.2 Verkeersstudie Plaspoelpolder

Er wordt een studie uitgevoerd naar de verkeerssituatie en -doorstroming in de Plaspoelpolder. Het doel is om de doorstroming op de lange termijn te waarborgen en een goed onderbouwde keuze te maken voor de ontsluitingshoofdstructuur, waarbij wordt bepaald welke wegen 50 km/uur blijven en welke naar 30 km/uur worden afgewaardeerd.

Planning
Q1-Q2 2025

Exploitatie

De geraamde kosten zijn circa €30.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De exploitatiekosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €30.000.

Exploitatiebudget
Verkeersplannen

7.1.3 Afsluiting Reigerweg

Er wordt sociale onveiligheid ervaren bij de doorgang op de Reigerweg, door overlast van onbevoegden. Verkeerskundig gezien is er geen noodzaak tot ingrijpen, omdat er geen ongevallen of verkeersonveilige situaties zijn gemeld. Het plaatsen van slagbomen wordt overwogen om de situatie te verbeteren, omdat het parkeerterrein daarmee wordt afgeschermd en de toegang van onbevoegden wordt voorkomen.

Planning
Q3 2025

Investering

De geraamde kosten zijn circa €25.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De kosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €25.000.

Investeringsbudget
Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

7.1.4 Prinses Beatrixlaan

In samenwerking met MRDH en Den Haag gaat Rijswijk verder met het uitwerken van een duurzame oplossing voor de problemen op de Prinses Beatrixlaan. Of dat kan binnen de huidige Bestuurlijke Overeenkomst (BOK) of dat deze BOK aangepast moet worden, moet blijken naar aanleiding van gesprekken die gepland staan

Planning

De voorbereiding wordt vervolgd in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2029.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €200.000.
De totale geraamde investeringskosten zijn circa €11.900.000.

Investeringsbudget

Infrastructuur Prinses Beatrixlaan

7.1.5 Geestbrugweg – CID/Binckhorst

Er wordt verder gewerkt aan het opnieuw inrichten (herinrichting) van de Geestbrugweg – inclusief de kruising Haagweg-Geestbrugweg, afsluiting tunnel Haagweg, herinrichting openbare ruimte en aansluiting op de Geestbrug.

Planning

De voorbereiding wordt vervolgd in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2030.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €200.000.
De totale geraamde investeringskosten zijn circa €2.700.000.

Investeringsbudget

Herinr.Geestbrugw./masterpl.
bereikbaarh.CID-Binck

7.1.6 Groene Assenkruis

Hierbij gaat het om het verbeteren van het groen en het toegankelijker maken ervan voor recreatief gebruik, gecombineerd met onderhoud van rijbanen en parkeervakken. Daarnaast worden de parkeervakken heringericht en verblijfsplekken aangelegd. Deze maatregelen verhogen de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de Plaspoelpolder als bedrijfslocatie.

Planning

De voorbereiding wordt vervolgd in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2026.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa €125.000.
De geraamde kosten zijn circa €3.120.000. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (40%). De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €1.850.000.

Investeringsbudget

Groene Assenkruis 2025



7.1.7 Kruispunt Volmerlaan/Treubstraat/ Kesslerpark

De kruising Volmerlaan/Treubstraat/Kesslerpark is een knelpunt voor verkeersveiligheid en doorstroming. Op basis van de uit te voeren verkeersstudie naar het verkeer en doorstroming van Plaspoelpolder wordt bekeken welke opties er zijn om deze kruising te verbeteren.

Planning

De voorbereiding wordt gestart in 2025. Naar verwachting zal de uitvoering starten in 2027.

Investering

De geraamde voorbereidingskosten zijn circa € 125.000.

De uitvoeringskosten zijn nog onbekend. Tevens afhankelijk van meekoppelkansen en de scope van het project.

Investeringsbudget

Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

 Parkeren

8. Parkeren

Kadernota Parkeren

De Kadernota Parkeren Rijswijk 2015-2025 is vastgesteld door de Raad op 29 september 2015.

In de afgelopen jaren zijn onder andere een verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen, beleidsregels parkeervergunningen en beleidsregels coulance- en bezwaarafhandeling en naheffingsaanslagen uitgewerkt en verbeterd. Daarnaast zijn verschillende systemen binnen de parkeerketen in de afgelopen jaren (opnieuw) aanbesteed en geoptimaliseerd.

De gemeente Rijswijk en haar omgeving zijn volop in ontwikkeling. Op gebied van mobiliteit en parkeren zijn als gevolg van onder andere de grootschalige gebiedsontwikkelingen veranderingen noodzakelijk. Op hoofdlijnen zijn de maatregelen om Rijswijk veilig, leefbaar, bereikbaar en gezond te houden opgenomen in de recent door de raad vastgestelde mobiliteitsstrategie. In de nieuwe Kadernota Parkeren Rijswijk 2025 zullen nieuwe en/of aangescherpte strategische keuzes gemaakt moeten worden als uitwerking van de mobiliteitsstrategie voor het onderdeel parkeren. De nieuwe Kadernota Parkeren Rijswijk 2025 wordt naar verwachting voor de zomer aangeboden aan de raad ter besluitvorming.

Beleidsregels Parkeernormen

De Beleidsregels Parkeernormen 2025 bevat definities en regels om te komen tot een parkeereis voor auto, fiets, scooter, scootmobiel en bakfiets bij nieuwbouw-, transformatie- en herstructureringsprojecten. Als bijlage zullen tevens nieuwe normen worden toegevoegd. De nieuwe Nota/Beleidsregels Parkeernormen 2025 moet leiden tot een actuele en werkbare set aan parkeernormen, toegespitst op de Rijswijkse situatie.

8.1 Parkeerregulering

Invoering parkeerregulering rondom gebiedsontwikkelingen

Grootschalige gebiedsontwikkelingen brengen vaak een toename van bewoners, bezoekers en bedrijvigheid met zich mee, wat leidt tot een grotere vraag naar parkeerruimte. Tegelijkertijd worden in nieuwe woongebieden vaak lage parkeernormen gehanteerd om meer ruimte te creëren voor groen, speelplekken en een aantrekkelijke leefomgeving. Zonder regulering zal dit leiden tot overbelasting van de beschikbare parkeerplaatsen, wat de leefbaarheid en toegankelijkheid van het gebied onder druk zet. Door parkeerregulering in te voeren, worden de parkeervoorzieningen beter afgestemd op de groei van het gebied en de beschikbare ruimte eerlijk verdeeld. Dit voorkomt overlast, waarborgt de bereikbaarheid en versterkt de kwaliteit van het gebied voor iedereen.

Hierom gaan we parkeerregulering invoeren rondom de grootschalige gebiedsontwikkelingen in Rijswijk. Deze aanpak biedt een structurele oplossing om de beperkte ruimte efficiënt te benutten, toekomstige problemen te voorkomen en bij te dragen aan een gebied waar bewoners, ondernemers en bezoekers comfortabel kunnen leven, werken en verblijven.

Uitbreiding reguleringstijden in bestaande gebieden

In gebieden waar al parkeerregulering geldt, merken we steeds vaker dat parkeerders uit omliggende gemeenten of andere delen van de stad uitwijken naar buurten met andere reguleringstijden. Dit zogenaamde waterbedeffect leidt tot extra parkeerdruk in die wijken, wat ten koste gaat van de leefbaarheid en bereikbaarheid.

Om dit te voorkomen en de druk gelijkmatiger te verdelen, is het noodzakelijk de reguleringstijden in bestaande gebieden uit te breiden en beter op elkaar af te stemmen. Dit zorgt voor meer duidelijkheid en voorkomt dat de parkeeroverlast zich eenvoudig verplaatst. Tegelijkertijd blijft er voldoende ruimte voor bewoners en bezoekers die daadwerkelijk afhankelijk zijn van de parkeerplekken.

Hierom gaan we de reguleringstijden in de bestaande gebieden uit breiden. Met deze maatregel wordt het waterbedeffect ingedamd en zorgen we voor een eerlijker gebruik van de beschikbare parkeerplekken, zonder de overlast naar andere wijken te verschuiven.

Uit te voeren projecten

8.1.1 Invoering parkeerregulering Plaspoelpolder

Vanwege de grootschalige gebiedsontwikkeling Kesslerpark en Havenkwartier wordt er in de Plaspoelpolder parkeerregulering ingevoerd.

Planning
Q3 2025

Investering

De geraamde kosten zijn circa €200.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €200.000.

Investeringsbudget

Parkeerbebording/
Parkeerautomaten nieuwe
reguleringsgebieden 2025

8.1.2 Uitbreiding parkeerreguleringstijden zone 1 en zone 2

Om het waterbedeffect zo veel mogelijk in te dammen gaan we de parkeerreguleringstijden in de zone 1, Bogaard Stadscentrum en omgeving, en zone 2, Stationskwartier, Huis te Lande en Te Werve, uitbreiden.

Planning
Q3 2025

Investering

De geraamde kosten zijn circa €70.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €70.000.

Investeringsbudget

Parkeerbebording/
Parkeerautomaten nieuwe
reguleringsgebieden 2025

8.1.3 Invoering parkeerregulering Parkrijk

Vanwege de gebiedsontwikkeling RijswijkBuiten wordt er in Parkrijk parkeerregulering ingevoerd. Tegelijkertijd wordt onderzocht en beoordeeld of regulering ook wordt ingevoerd in Sion, vanwege bijvoorbeeld het waterbedeffect.

Planning

Voorbereiding wordt gestart in 2025. Invoering vindt plaats in Q1 2026.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €200.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €200.000.

Investeringsbudget

Parkeerbebording/
Parkeerautomaten nieuwe
reguleringsgebieden 2025

8.1.4 Uitbreiding parkeerreguleringstijden zone 4 en zone 5

Om het waterbedeffect zo veel mogelijk in te dammen gaan we de parkeerreguleringstijden in de zone 4, Oud-Rijswijk en omgeving, en zone 5, Schouwborg, uitbreiden.

Planning

Vorbereiding wordt gestart in 2025.
Invoering vindt plaats in Q1 2026

Investering

De geraamde kosten zijn circa €45.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €45.000.

Investeringsbudget

Parkeerbebording/
Parkeerautomaten nieuwe
reguleringsgebieden 2025

8.1.5 Invoering parkeerregulering Pasgeld

Vanwege de gebiedsontwikkeling RijswijkBuiten wordt er in Pasgeld parkeerregulering ingevoerd.

Planning

Vorbereiding wordt gestart in 2025.
Invoering vindt plaats in Q2 2026.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €80.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €80.000.

Investeringsbudget

Parkeerbebording/
Parkeerautomaten nieuwe
reguleringsgebieden 2025

8.1.6 Uitbreiding parkeerreguleringstijden zone 3 en zone 6

Om het waterbedeffect zo veel mogelijk in te dammen gaan we de parkeerreguleringstijden in de zone 3, Havenkwartier woongebied, en zone 6, Havenkwartier ontwikkeling, uitbreiden.

Planning

Vorbereiding wordt gestart in 2025.
Invoering vindt plaats in Q2 2026.

Investering

De geraamde kosten zijn circa €25.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €25.000.

Investeringsbudget

Parkeerbebording/
Parkeerautomaten nieuwe
reguleringsgebieden 2025

8.2 Fietsparkeren

Om fietsers zowel bij hun vertrekpunt als bestemming veilig en comfortabel te laten parkeren, richten we ons op de volgende speerpunten. Fietsparkeren speelt een cruciale rol in het stimuleren van fietsgebruik. Een goede parkeervoorziening maakt het aantrekkelijker om de fiets te pakken, omdat fietsers erop kunnen vertrouwen dat ze hun fiets veilig en comfortabel kunnen stallen bij hun vertrekpunt én bestemming.

Om fietsers zowel bij hun vertrekpunt als bestemming veilig en comfortabel te kunnen laten parkeren, richten we ons op de volgende speerpunten:

- **Altijd een plek:** Het realiseren van voldoende fietsparkeerplekken die aansluiten bij de bestemming, rekening houdend met het aantal gelijktijdige gebruikers en de verblijfsduur.
- **Schoon en correct gebruik:** Zorgen dat fietsparkeerplekken schoon en functioneel blijven en gebruikt worden door de juiste doelgroep. Dit omvat het verwijderen van weesfietsen en fietswrakken, het schoonhouden van de omgeving en het herstellen van kapotte fietsrekken.

Vanuit het fietsplan zijn drie projecten gedefinieerd die gericht zijn op beleidsontwikkeling, het bijplaatsen van fietsenstallingen en het schoonhouden hiervan. Ten opzichte van de oorspronkelijke planning die is gehanteerd in het fietsplan, zijn er enkele ontwikkelingen en nieuwe inzichten opgedaan. Deze hebben invloed gehad op de prioritering en uitvoering van de projecten, waardoor het plan verder is aangescherpt om beter aan te sluiten bij de huidige behoeften en omstandigheden.



Uit te voeren projecten

8.2.1 Fietstrommels, -carrousel en -vlonders

Er is op verschillende plaatsen in Rijswijk vraag naar het veilig stallen van de fiets. Hiervoor zijn momenteel een aantal fietstrommels beschikbaar, maar dit voldoet niet aan de vraag. Het doel is om de bestaande fietstrommels te onderhouden, om daarnaast te investeren in nieuwe fietstrommels in de vorm van een carrousel. Ook de fietsvlonder wordt ingezet om de fietsparkeerbehoefte te identificeren en te faciliteren.

Planning 2025

Investering
De geraamde kosten zijn circa €137.500. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €137.500.

Investeringsbudget
Fietsparkeervoorzieningen 2025

8.2.2 Uitbreiden stallingscapaciteit

We analyseren de huidige fietsparkeervoorzieningen en identificeren de locaties waar nog knelpunten bestaan. Op basis van deze analyse creëren we daar waar nodig extra capaciteit voor fietsparkeervoorzieningen.

Planning 2025

Investering
De geraamde kosten zijn circa €40.000. Er is geen subsidie beschikbaar. De netto-investering voor de gemeente Rijswijk komt daarmee op €40.000.

Investeringsbudget
Fietsparkeervoorzieningen 2025

8.2.3 Onderzoek weesfietsen

Handhaving op weesfietsen is essentieel om fietsparkeerplekken optimaal te benutten en ruimte vrij te maken voor actieve gebruikers. Een plan van aanpak wordt opgesteld om te bepalen hoe de handhaving wordt ingericht, welke keuzes mogelijk zijn en wat de kosten zijn. Na goedkeuring wordt het systeem opgezet en geïmplementeerd, gevolgd door een eerste handhavingsactie om de stallingen op te schonen.

Planning
In 2025 wordt onderzocht wat er benodigd is om de uitvoering in 2026 te starten.

Exploitatie
De kosten zijn onbekend.

Exploitatiebudget
Nader te bepalen.





9. Gedrag

Programma verkeersveiligheid

We zetten naast infrastructuur en handhaving stevig in op gedragsverandering. Gedrag is een (mede-) veroorzaker van veel ongevallen in Rijswijk. Denk aan het overtreden van de verkeersregels, afleiding van mobiele telefoon of rijden op een opgevoerde e-bike. Maar ook kan deelnemen aan het verkeer voor bepaalde doelgroepen lastig zijn, bijvoorbeeld voor iemand die al wat ouder is of niet (goed) kan fietsen.

Met campagnes, voorlichting en educatie maken we verkeersdeelnemers bewust van hun eigen gedrag en de risico's ervan. We gaan het gesprek aan met inwoners, scholen, sportverenigingen en bedrijven. Daarnaast bieden we een helpende hand om Rijswijkers veilig en vertrouwd deel te laten nemen aan het verkeer.

Programma fietsstimuleren

Het programma fietsstimuleren is opgezet om mensen te overtuigen de fiets te gebruiken als duurzaam en gezond vervoermiddel en als alternatief voor de auto. Door specifieke doelgroepen te benaderen, spelen we in op hun behoeften en gedragingen, zodat fietsen een aantrekkelijk alternatief wordt.

Eind 2024 is gestart met dit programma, waarbij een plan van aanpak is opgesteld gericht op publiekscampagnes en specifieke doelgroepen. Dit jaar ligt de focus op (nieuwe) Rijswijkse bewoners die niet kunnen fietsen, scholieren van 12-18 jaar, ouders die kinderen naar school of (sport)activiteiten brengen, en kinderen van 12-18 jaar die naar sport gaan. Deze groepen bieden veel potentie om fietsgebruik te vergroten en zo bij te dragen aan minder autogebruik, betere doorstroming en een gezondere leefomgeving.

Uit te voeren acties en campagnes

9.1.1 Kort ritje? Da's zo gefietst

In 2025 zullen een aantal van deze campagnes herhaald worden. Zo blijft de campagne “Kort ritje? Da's zo gefietst” ook in 2025 doorlopen. Andere, zoals de spiegelteesactie en het technisch controleren van kinderfietsen, zullen gecombineerd worden met andere al bestaande gedrags- en/of fietscampagnes.

Planning 2025

Exploitatie
De geraamde kosten voor 2025 zijn circa € 37.500. Er is geen subsidie beschikbaar. De exploitatiekosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €37.500.

Exploitatiebudget
Verkeersplannen

9.1.2 Maak van Rijswijk geen Racewijk

In 2024 heeft de gemeente Rijswijk een lokale campagne ontwikkeld, omdat het aantal ongevallen en meldingen over een onveilig gevoel in het verkeer toenemen. Vooral kwetsbare verkeersdeelnemers voelen zich onveilig. Namens deze verkeersdeelnemers doen we een beroep op de automobilisten in het Rijswijkse verkeer om zich te houden aan de maximale snelheid en oog voor elkaar te hebben.

Planning Q2 – Q3 2025

Exploitatie
De geraamde kosten zijn circa €21.300. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De exploitatiekosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €10.650.

Exploitatiebudget
Verkeersveiligheid

9.1.3 Wij Gaan Weer Naar School

September is de maand met de meeste ongevallen onder scholieren in Nederland. Dit geldt helaas ook voor Rijswijk. Met deze campagne hoopt de gemeente dit een halt toe te roepen en stuurt daarmee alle verkeersdeelnemers aan op meer bewustwording van hun eigen gedrag. De ‘Wij Gaan Weer Naar School’-campagne is regionaal op initiatief van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV).

Planning Q3 2025

Exploitatie
De geraamde kosten zijn circa €13.300. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De exploitatiekosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €6.650.

Exploitatiebudget
Verkeersveiligheid

9.1.4 MONO

Met de MONO-campagne willen we iedereen bewust maken van de risico's van afleiding in het verkeer door de telefoon. De MONO-campagne is landelijk op initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Planning
2025

Exploitatie

De geraamde kosten zijn circa €13.200. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De exploitatiekosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €6.600.

Exploitatiebudget
Verkeersveiligheid

9.1.5 Houd Rekening Met Elkaar

Naast de groeiende drukte en grotere diversiteit aan vervoersmiddelen op de weg, blijkt vaak dat het gedrag van weggebruikers de oorzaak is van onveilige situaties. Niet stoppen bij een zebepad of inhalen waar het niet kan, zijn voorbeelden waardoor de irritaties en ongevallen in het verkeer oplopen. We roepen weggebruikers op rekening met elkaar te houden in het verkeer.

Planning
2025

Exploitatie

De geraamde kosten zijn circa €6.600. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De exploitatiekosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €3.300.

Exploitatiebudget
Verkeersveiligheid

9.1.6 BOB

Veel mensen onderschatten de gevaren van alcohol in het verkeer. Sommigen denken nog steeds goed te kunnen rijden of denken dat het wel kan omdat het maar een kort ritje is, en stappen toch in de auto. Maar dit is levensgevaarlijk. We waarschuwen weggebruikers niet te gaan rijden met alcohol. De BOB-campagne is landelijk op initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Planning
2025

Exploitatie

De geraamde kosten zijn circa €6.600. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De exploitatiekosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €3.300.

Exploitatiebudget
Verkeersveiligheid



9.1.7 Licht AAN

In de winter is het langer en eerder donker. Of je nu loopt, fietst, ‘scootert’ of in de auto zit: het is belangrijk dat je opvalt en van een afstand goed te zien bent. Met de campagne roepen we alle verkeersdeelnemers op om verlichting te voeren. De ‘Licht AAN’-campagne is landelijk op initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Planning
Q4 2025

Exploitatie
De geraamde kosten zijn circa €6.100. Er is subsidie aangevraagd bij de MRDH (50%). De exploitatiekosten voor de gemeente Rijswijk komen daarmee op €3.050.

Exploitatiebudget
Verkeersveiligheid

9.1.8 Fatbike

Er gebeuren veel ongelukken met fatbikes, en de zorg over kinderen die hierop rijden neemt toe. Met de campagne willen we de gevaren en de risico's onder de aandacht brengen bij ouders en kinderen. Met als doel het tegengaan van opvoeren van fatbikes en het aanschaffen ervan voor kinderen onder de 16 jaar.

Planning
Q2 – Q4 2025

Exploitatie
De geraamde kosten zijn onbekend. Er wordt subsidie aangevraagd.

Exploitatiebudget
Verkeersveiligheid

Investerings Mobiliteit en Parkeren

10. Investerings Mobiliteit en Parkeren

Mobiliteit en Parkeren heeft per 2025 ingezet op een lange termijn investeringsplan, om zodoende uitvoering te geven aan de vastgestelde mobiliteitsstrategie. Deze investeringen zijn verdeeld over de verschillende thema's binnen het taakveld. In deze paragraaf wordt er per investering toegelicht wat voor bestedingen geraamd zijn voor 2025, alsmede een vooruitzicht op de jaren die volgen.

Bij Mobiliteit en Parkeren wordt geïnvesteerd op de volgende thema's:

- Verkeersveiligheidsmaatregelen;
- 50 km/uur naar 30 km/uur;
- Fietsinfrastructuur;
- Fietspaden in asfalt;
- Openbaar Vervoer;
- Fietsparkeervoorzieningen;
- VRI naar iVRI;
- Parkeerautomaten;
- Parkeerbebording.

Tevens zijn er zelfstandige projecten met een eigen investering, deze worden niet verder gespecificeerd in deze paragraaf.

10.1 Budget: Verkeersveiligheidsmaatregelen 2025

<i>Project</i>	<i>Uitvoeringskosten 2025*</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Vorbereidingskosten 2025</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Verwachte start uitvoering</i>
Schoolzone Freinetschool Parkrijk	9	0	2025
Schoolzone Steenvoordeschool	10.5	0	2026
Schoolzone K.C. Buitenrijk	9	0	2025
Schoolzone Montessori Parkrijk	11.5	0	2025
Fietsstraat Delftweg	200	0	2025
Tijdelijke maatregelen Lange Kleiweg	200	0	2025
Kruispunt Polakweg – Lange Kleiweg	29	0	2025
Voetgangersoversteek waarschuwingsverlichting	20	0	2025
Rotonde Schaapweg -Monseigneur Bekkerslaan	0	50	2026
Verkeersveiligheidsonderzoeken	0	150	2025
Kruispunt Burgemeester Elsenlaan – Generaal Spoorlaan	0	125	2026
Herinrichting Steenvoordelaan	0	125	n.t.b.
Aansluiting Bogaard Stadscentrum – Wethouder Hillenaarsplantsoen	0	75	n.t.b.
Afsluiting Reigerweg	25	0	2025
Kruispunt Volmerlaan/Treubstraat/Kesslerpark	0	125	2027
Onvoorziene projecten	250	0	2025
Totaal geraamde investering/voorbereidingskosten	764	650	
<i>Onvoorziene kosten (circa 10%)</i>	<i>100</i>		
<i>Reservering uitvoering grote projecten</i>	<i>151</i>		
Totale investering budget: Verkeersmaatregelen 2025	1.665		

*netto-investeringskosten, uitgaande van ontvangst aangevraagde subsidie.

Op het budget 'Verkeersmaatregelen 2025' wordt 10% gereserveerd voor onvoorziene projecten. Dit wordt ingezet om actief te kunnen acteren op ontstane of kenbaar gemaakte verkeersonveilige situaties, zoals bijvoorbeeld voor het plaatsen van snelheidsremmende maatregelen in woonwijken.

Daarnaast wordt er een deel van de investering gereserveerd voor de uitvoering van grote projecten, zoals bijvoorbeeld het kruispunt Burgemeester Elsenlaan – Generaal Spoorlaan, de herinrichting van de Steenvoordelaan en het kruispunt Volmerlaan/Treubstraat/Kesslerpark. Door hier eerder op voor te sorteren voorkomen we mogelijk dat er extra budget dient te worden vrijgemaakt in opvolgende jaarschijven.

10.2 Budget: 50 km/uur naar 30 km/uur 2025

<i>Project</i>	<i>Uitvoeringskosten 2025*</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Vorbereidingskosten 2025</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Verwachte start uitvoering</i>
Laan van Sion	442	0	2025
Bedrijventerrein Broekpolder	5	0	2025
Prinses Margrietsingel en Prinses Marijkesingel	0	107	2026
Lange Kleiweg	0	125	2025
Plaspoelpolder	0	100	2026
Huys te Nieuburchlaan	0	25	2026
Admiraal Helfrichsingel	0	75	2027
Totaal geraamde investering/vorbereidingskosten	447	432	
<i>Onvoorziene kosten (circa 10%)</i>	100		
<i>Reservering uitvoering Lange Kleiweg</i>	1.521		
Totale investering budget: 50 km/uur naar 30 km/uur 2025	2.500		

*netto-investeringskosten, uitgaande van ontvangst aangevraagde subsidie.

Een deel van de investering 50 km/uur naar 30 km/uur 2025 wordt gereserveerd voor de uitvoering van de Lange Kleiweg. De investering van de komende jaarschijven is waarschijnlijk niet toereikend om de Lange Kleiweg tezamen met andere projecten uit te voeren. Hierom wordt er nu voorgesorteerd om te voorkomen dat er extra budget dient te worden vrijgemaakt.

10.3 Budget: Fietsinfrastructuur 2025 + Fietspaden in asfalt 2025

<i>Project</i>	<i>Uitvoeringskosten 2025*</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Vorbereidingskosten 2025</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Verwachte start uitvoering</i>
Fietspad Generaal Spoorlaan	334	0	2025
Jaagpad - Elsenburgerbos	200	0	2025
Missende fietsinfrastructuur	70	0	2025
Fietspad van Vredenburgweg – Prinses Beatrixlaan	0	50	2026
Fietspad Pieter Postmapad	0	75	2026
Totaal geraamde investering/voorbereidingskosten	604	125	
<i>Onvoorziene kosten (circa 10%)</i>	100		
<i>Onvoorzien projecten (circa 15%)</i>	150		
<i>Reservering uitvoering grote projecten</i>	303		
Totale investering budget: Fietsinfrastructuur 2025 + Fietspaden in asfalt 2025	1.282		

*netto-investeringskosten, uitgaande van ontvangst aangevraagde subsidie.

Op het budget 'Fietsinfrastructuur 2025' en 'Fietspaden in asfalt 2025' wordt 10% gereserveerd voor onvoorziene projecten. Dit wordt ingezet om actief te kunnen acteren op ontstane of kenbaar gemaakte situaties, bijvoorbeeld het aansluiten van het fietspad van de Altis op het fietspad van de Burgemeester Elsenlaan.

Een deel van het budget wordt gereserveerd om voorbereiding te starten van en uitvoering te geven aan grote projecten, zoals bijvoorbeeld het Pieter Postmapad, inclusief fietsbrug, of het asfalteren van fietspaden in de Plaspoelpolder en op de Steenvoordelaan. Waar mogelijk worden deze projecten zoveel mogelijk in combinatie met onderhoud ingepland.

10.4 Budget: Openbaar Vervoer 2025

<i>Project</i>	<i>Uitvoeringskosten 2025*</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Vorbereidingskosten 2025</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Verwachte start uitvoering</i>
Herinrichting halte 's-Gravenmade	0	50	2026
Totaal geraamde investering/vorbereidingskosten	0	50	
<i>Onvoorziene kosten (circa 10%)</i>	5		
<i>Reservering uitvoering projecten (+ evt. afwijking subsidie ontvangst)</i>	445		
Totale investering budget: Openbaar Vervoer 2025	500		

*netto-investeringskosten, uitgaande van ontvangst aangevraagde subsidie.

Op het budget 'Openbaar Vervoer 2025' wordt een reservering behouden voor de uitvoering van het project Halte 's-Gravenmade in 2026. Dit budget wordt tevens gereserveerd voor het geval dat de subsidie op de verschillende projecten niet (volledig) wordt toegekend.

10.5 Budget: Fietsparkeervoorzieningen 2025

<i>Project</i>	<i>Uitvoeringskosten 2025</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Vorbereidingskosten 2025</i> <i>€ x 1000</i>	<i>Verwachte start uitvoering</i>
Uitbreiden stallingscapaciteit	40	0	2025
Fietstrommels, -carrousel en -vlonders	138	0	2025
Totaal geraamde investering/vorbereidingskosten	178	0	
<i>Onvoorziene (onderhouds-)kosten</i>	5		
Totale investering budget: Fietsparkeervoorzieningen 2025	183		

10.6 Budget: VRI naar iVRI 2025

<i>Project</i>	<i>Uitvoeringskosten 2025 € x 1000</i>	<i>Vorbereidingskosten 2025 € x 1000</i>	<i>Verwachte start uitvoering</i>
Geestbrugweg – Cromvlietkade – Penninglaan	40	0	2025
Generaal Eisenhowerplein – OV knooppunt	40	0	2025
Diepenhorstlaan – A4	40	0	2025
Totaal geraamde investering/voorbereidingskosten	120	0	
<i>Onvoorziene kosten (circa 10%)</i>	<i>10</i>		
<i>Onvoorziene projecten (circa 1 stuks)</i>	<i>35</i>		
Totale investering budget: VRI naar iVRI 2025	165		

10.7 Parkeerautomaten nieuwe reguleringsgebieden 2025

<i>Project</i>	<i>Uitvoeringskosten 2025 € x 1000</i>	<i>Vorbereidingskosten 2025 € x 1000</i>	<i>Verwachte start uitvoering</i>
Invoering parkeerregulering Plaspoelpolder	150	0	2025
Invoering parkeerregulering Parkrijk en Sion	150	0	2025
Totaal geraamde investering/voorbereidingskosten	300	0	
Totale investering budget: Parkeerautomaten nieuwe reguleringsgebieden 2025	300		

10.8 Budget: Parkeerbebording nieuwe reguleringsgebieden 2025

<i>Project</i>	<i>Uitvoeringskosten 2025 € x 1000</i>	<i>Vorbereidingskosten 2025 € x 1000</i>	<i>Verwachte start uitvoering</i>
Invoering parkeerregulering Plaspoelpolder	50	0	2025
Invoering parkeerregulering Parkrijk en Sion	50	0	2025
Totaal geraamde investering/voorbereidingskosten	100	0	
Totale investering budget: Parkeerbebording nieuwe reguleringsgebieden 2025	100		

10.9 Budget: Parkeerbebording uitbreiding reguleringstijden 2025

<i>Project</i>	<i>Uitvoeringskosten 2025 € x 1000</i>	<i>Vorbereidingskosten 2025 € x 1000</i>	<i>Verwachte start uitvoering</i>
Uitbreiding reguleringstijden zone 1 en zone 2	70	0	2025
Uitbreiding reguleringstijden zone 4 en zone 5	45	0	2025
Totaal geraamde investering/voorbereidingskosten	115	0	
Totale investering budget: Parkeerbebording uitbreiding reguleringstijden 2025	115		

Bijlage 1: Toekomstige projecten 50 km/uur naar 30 km/uur

Weg	Afwaardering
<i>Delftweg (Fleminglaan tot kanaal)</i>	ETW30
<i>Van Vredenburgweg</i>	ETW30 (Burgemeester Elsenlaan tot fietsknip)
<i>Huys te Nieuburchlaan</i>	ETW30
<i>Visseringlaan</i>	GOW30
<i>Kesslerpark</i>	ETW30
<i>Kesslerpark</i>	ETW30
<i>Harpsingel</i>	GOW30
<i>Admiraal Helfrichsingel</i>	GOW30
<i>Rembrandtkade</i>	GOW30, Lindelaan t/m Steenlaan
<i>Sir Winston Churchilllaan</i>	GOW30, Schaapweg t/m grens Den Haag
<i>Van Mooklaan</i>	GOW30
<i>Van der Kooijweg</i>	ETW30
<i>Florence Nightingalelaan</i>	ETW30
<i>Monseigneur Bekkerslaan</i>	GOW30
<i>Frijdastraat, Van Gijnstraat, etc.</i>	ETW30 - Kleine straatjes Plaspoelpolder
<i>Visseringlaan</i>	GOW30 - Diepenhorstlaan t/m Volmerlaan
<i>Polakweg - Noord</i>	GOW30 - Diepenhorstlaan t/m Volmerlaan
<i>Polakweg - Zuid</i>	GOW30 - Lange Kleiweg t/m Volmerlaan
<i>Treubstraat</i>	GOW30
<i>Wegen Havenkwartier</i>	GOW30
<i>Wethouder Brederodelaan</i>	ETW30
<i>Sammersweg - Noord</i>	GOW30 - Schaapweg t/m Guntersteinweg Noordweg (Den Haag)
<i>Eikelenburglaan</i>	ETW30
<i>Zuiderweg</i>	ETW30 - eerste 160m vanaf Delftweg
<i>Sir Winston Churchilllaan</i>	GOW30 - Prinses Beatrixlaan t/m Nassaukade
<i>Haagweg</i>	GOW30
<i>Huis te Landelaan</i>	GOW30 - Generaal Spoorlaan t/m grens Den Haag

Bijlage 2: Toekomstige projecten fietsinfrastructuur

Project	Korte omschrijving project
<i>Fietspaden asfalteren Huis te Landelaan - Noord</i>	Alberdingk Thijmstraat t/m Van Vredenburgweg
<i>Fietspaden asfalteren Huis te Landelaan - Midden</i>	Van Vredenburgweg t/m Generaal Spoorlaan
<i>Fietsstraat Huis te Landelaan - Oost</i>	Huis te Landelaan (parallelweg Meester Philipslaan en Van Vredenburgweg)
<i>Fietspaden asfalteren Volmerlaan</i>	Asfalteren fietspaden Volmerlaan (Sir W. Churchillaan t/m Visseringlaan)
<i>Fietsroute Parkrijk</i>	Parelmoervlinderlaan naar station
<i>Aanleg fietspaden Geestbrugweg</i>	Geestbrug t/m Haagweg
<i>Fietsbrug Pieter Postmapad</i>	Brug tussen Pieter Postmapad en Parelmoervlinder
<i>Fietspad Kesslerpark</i>	Lange Kleiweg t/m Volmerlaan
<i>Fietsstraat Nassaukade</i>	Haagweg t/m Geestbrugkade
<i>Fietspaden asfalteren Huis te Landelaan - Zuid</i>	Generaal Spoorlaan t/m Sir Winston Churchillaan
<i>Fietsbrug Menagerie</i>	Tussen Menagerie en Voordijkhoornsepad over de Kestanje.
<i>Fietsroute Pasgeld</i>	Spoorlijn t/m de Vliet
<i>Fietsstraat van Vredenburgweg - Midden</i>	Fietsbrug t/m Huis te Landelaan
<i>Fietspaden asfalteren Schaapweg - Noord</i>	Generaal Spoorlaan t/m Sammersweg
<i>Fietspaden asfalteren Schaapweg - Zuid</i>	Generaal Spoorlaan t/m Sir Winston Churchillaan
<i>Fietspaden asfalteren Steenvoordelaan</i>	Ter hoogte van Bogaard Stadscentrum
<i>Fietsstraat Dr. H Colijnlaan</i>	Generaal Spoorlaan t/m Huis te Landelaan
<i>Fietsstraat Burgemeester Elsenlaan</i>	Generaal Spoorlaan t/m Van Vredenburgweg (oostkant)
<i>Fietspaden asfalteren Burgemeester Elsenlaan – Midden 1</i>	Generaal Spoorlaan t/m Van Vredenburgweg (westkant)
<i>Fietsstraat Jaagpad</i>	Tinbergenstraat t/m Steenplaetsstraat
<i>Fietspaden asfalteren Burgemeester Elsenlaan - Zuid</i>	Veraartlaan t/m Sir Winston Churchillaan
<i>Fietspaden asfalteren Ruysdaelplein</i>	
<i>Fietsstraat Van Vredenburgweg</i>	Burgemeester Elsenlaan t/m Ruysdaelplein
<i>Fietsbrug de Vliet</i>	Ter hoogte van de Zuiderweg (van Jaagpad naar Delftweg)

<i>Fietspaden asfalteren Burgemeester Elsenlaan - Midden 2</i>	Sir Winston Churchilllaan t/m Generaal Spoorlaan
<i>Fietspaden asfalteren Burgemeester Elsenlaan - Noord</i>	Van Vredenburgweg t/m de Genestetlaan
<i>Fietspaden asfalteren/verbreden Generaal Spoorlaan - West</i>	Schaapweg t/m Prinses Beatrixlaan
<i>Fietspaden asfalteren/verbreden Generaal Spoorlaan - Oost</i>	Prinses Beatrixlaan t/m Steenvoordelaan
<i>Fietsroute Parelmoervinderlaan</i>	Fietstunnel onder spoorlijn
<i>Fietsstraat Eikelenburglaan</i>	Moseigneur Bekkerslaan t/m fietspad naar Molenwetering
<i>Doorgang fiets Station Rijswijk</i>	Verbeteren zichtbaarheid en comfort fietsroute voor/achterzijde station