Rijswijk

Nota van Beantwoording Zienswijzen

Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040

28 oktober 2021

1. INLEIDING

In deze Nota van Beantwoording Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het concept Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 gebundeld en voorzien van een beantwoording. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure omtrent het Mobiliteitsprogramma weergegeven (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van ter inzagelegging zijn ontvangen en in behandeling kunnen worden genomen. Daarna wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen (paragraaf 3).
Vervolgens zal inhoudelijk op de zienswijzen worden ingegaan. Indien daartoe aanleiding is zal per zienswijze in de conclusie worden aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft het ontwerpbestemmingsplan aan te passen (paragraaf 4).

2. GEVOLGDE PROCES OPSTELLEN MOBILITEITSPROGRAMMA

Overeenkomstig de vastgestelde Startnotitie Mobiliteitsvisie Rijswijk 2020-2030 (20.051159) heeft het opstellen van het programma het volgende proces doorlopen:

In de eerste fase, Visievorming, waren de volgende partijen betrokken: college, raad, beleidsmedewerkers gemeente Rijswijk, regiogemeenten, provincie, MRDH, HTM, inwoners en bewonersorganisaties en maatschappelijk middenveld/belangengroepen. Het doel was in kaart te brengen welke opgaven en kansen men zag. Er is een peiling gehouden onder de inwoners van Rijswijk en er zijn verschillende online werksessies gehouden.
In de tweede fase, Uitwerking, zijn de inwoners en bewonersorganisaties en maatschappelijk middenveld/belangengroepen nogmaals betrokken om de gewenste oplossingsrichtingen in kaart te brengen.
De verkregen inzichten waren input voor de voorliggende nota.(Participatievorm: Adviseur beginspraak)
Op 24 juni 2021 zijn de doelen en uitgangspunten aan de raad gepresenteerd. Dit heeft geleid tot enige aanpassingen.

Na vaststelling van het concept Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 door B&W op 14 september 2021 heeft het programma ter inzage gelegen in de periode van 15 september 2021 tot en met 8 oktober 2021. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van het plan was te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl. De ter inzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk, op de website. Gedurende de periode van ter inzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan.
In aanvulling daarop is de concept-nota besproken in bijeenkomsten met de eerder betrokken inwoners en bewonersorganisaties en maatschappelijk middenveld/belangengroepen. (Participatievorm: Adviseur eindspraak)

De inspraakverordening geeft de mogelijkheid om, als het beleidsstuk niet aan een wettelijke termijn gebonden is, een eigen inzagetermijn toe te passen. De periode van 3,5 weken is gekozen omdat er in het voortraject al uitgebreide consultatie van de stakeholders is geweest en er tijdens de periode nog een actieve consultatie ronde gehouden wordt.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN

In totaal zijn 10 zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen:

1. Bewoner 1, Rijswijk, mail.
2. Bewoner 2, Rijswijk, mail.
3. Bewoner 3, Rijswijk, mail.
4. Bewoner 4, Rijswijk, mail
5. Bewoner 5, Rijswijk, mail.
6. HTM Personenvervoer N.V. Postbus 28503 2502 KM Den Haag, brief.
7. Bewoner 6, Rijswijk, bijeenkomst online
8. Bewoner 7, Rijswijk, bijeenkomst online
9. Fietsersbond, rijswijk@fietsersbond.nl, bijeenkomst.
10. Bereikbaar Haaglanden en Rijnland, info@bereikbaarhaaglanden.nl, bijeenkomst

Alle zienswijzen, behalve nr. 6, zijn ontvangen binnen de termijn van termijn van ter inzagelegging.
Gezien het feit dat indiener nr. 6 een belangrijke partner is voor de gemeente, is de reactie wel in deze nota opgenomen en beantwoord.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.	Bewoner 1		
	Hierbij zou ik uw aandacht willen vragen over het volgende. Van der Kooijweg kruising Weidedreef bij de brug over de A4 Daar moeten school kinderen en ouderen met hun fiets oversteken om op de brug te komen over de A4 en is daar een snelheid toegestaan van 50 km terwijl over de brug een snelheid is van 30 km Van Rijnweg naar Rijswijk Buiten Ik vraag u om de snelheid van 30 km door te trekken tot over de brug naar de Van der Kooijweg ter hoogte van de Goedendorplaan.	Aangezien het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 over doelstellingen, uitgangspunten en hoofdlijnen voor de mobiliteitsontwikkeling van Rijswijk gaat en de reactie een voorstel voor een specifieke situatie doet, wordt deze reactie niet als zienswijze op het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 gezien. Het voorstel wordt wel meegenomen bij de uitwerking van het programma en is ingebracht bij de wegbeheerder. De indiener is hiervan op de hoogte gebracht.	Er is geen reden tot aanpassing van het programma.
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
2.	**Bewoner 2**		
	Beste Bestuurders, Zet op divers plaatsen op de Beatrikslaan cameraas neer, vooral bij de stop lichten, vaak levens gevaarlijk om over te steken (van Vredenburchweg)	Aangezien het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 over doelstellingen, uitgangspunten en hoofdlijnen voor de mobiliteitsontwikkeling van Rijswijk gaat en de reactie een voorstel voor een specifieke situatie doet, wordt deze reactie niet als zienswijze op het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 gezien. De indiener is hiervan op de hoogte gebracht.	Er is geen reden tot aanpassing van het programma.
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
3.			
	Het verkeer rondom Beatrixlaan in rijswijk moet drastisch verminderen. Ik heb het idee dat de meeste auto's naar den haag gaan want volgens mij is dit de enige route daar naar toe. -Betaald de gemeente denhaag mee aan het extreem weggebruik -Kan er een andere route aangelegd worden naar Den Haag? Hopelijk kan de drukte perktworden	Het eerste deel van de reactie sluit aan bij het doel van het Mobiliteitsprogramma. De gestelde vragen zijn direct aan de indiener beantwoord.	Er is geen reden tot aanpassing van het programma.

RE = Regels
VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
4.	**Bewoner 4**		
	Beste mensen Begin eens met een beter onderhoud van de publieke ruimte. Bij ons in de buurt struikel je over losse en scheve tegels plus enorm veel onkruid. Geef vervolgens prioriteit aan ondertunneling van de Beatrixlaan zodat lokaal en doorgaand verkeer gescheiden worden.	Aangezien het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 over doelstellingen, uitgangspunten en hoofdlijnen voor de mobiliteitsontwikkeling van Rijswijk gaat en de reactie uit een onderhoudsverzoek en een prioriteringsadvies bestaat, wordt deze reactie niet als zienswijze op het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 gezien. De indiener is gewezen op de mogelijkheid een Melding Openbare Ruimte te doen. De kwaliteit van de openbare ruimte van groot belang is voor het behalen van de doelen van het programma. De ondertunneling van de Beatrixlaan maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsprogramma.	Er is geen reden tot aanpassing van het programma.
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
5.	**Bewoner 5**		
	Beste meneer of mevrouw, Dank voor de mogelijkheid om te kunnen reageren als inwoner van Rijswijk op het Mobiliteitsprogramma 2040. Hierbij een aantal opmerkingen. 1. De naam “mobiliteitsprogramma” is misleidend. Bij een programma verwacht je concreet beleid met maatregelen, die de gemeente ook voornemens is om die uit te voeren. Die ontbreken in dit programma. Wat is het wel: een mobiliteitsvisie, die onderdeel zou kunnen zijn van, dan wel een bouwsteen voor, een omgevingsvisie van Rijswijk. Wel mag je dan verwachten dat die omgevingsvisie verder gaat dan het bundelen (nietje erdoor) van diverse sectorale visies (zie blz. 50) en met een concrete visie komt op Rijswijk in de toekomst waarin alle relevante onderwerpen niet gebundeld zijn, maar echt met elkaar verbonden (zoals de Omgevingswet beoogt).	Ad 1. Het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 is geen programma in de zin van de Omgevingswet. Het hoeft dan ook niet aan bepaalde eisen of verwachtingen te voldoen. De term Programma kent meerdere invullingen. In dit geval wordt het gebruikt om voor het thema mobiliteit de doelstellingen voor de ontwikkeling van het beleid vast te leggen. Ad 2. Het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2024 omvat doelstellingen, uitgangspunten voor de mobiliteitsontwikkeling van Rijswijk. De uitwerking hiervan volgt in de nog op te stellen Mobiliteitsstrategie. Hierin wordt bepaald hoe we de doelstellingen gaan halen. Ad 3. Het STOMP principe geldt op alle schaalniveaus in de gemeente. Ad 4. De gemeenteraad heeft op verschillende momenten aangegeven dat de ondertunneling van de Beatrixlaan de meest gewenste oplossing is voor de problemen met doorstroming, leefbaarheid en veiligheid. In 2022 zal een nieuw onderzoek worden opgestart om nut en noodzaak van de tunnel te onderbouwen, met als doel financiering van het rijk te verkrijgen.	Het programma heeft enge verduidelijking nodig met betrekking tot de toepassing van het STOMP-principe. Aanpassing: Op blz. 5 en 31 toevoegen: Het STOMP principe geldt op alle schaalniveaus in de gemeente. Er is verder geen reden tot aanpassing van het programma.

	Het voorliggende mobiliteitsprogramma is m.i. geen uitwerking van de Omgevingsvisie zoals op blz. 50 wordt gesuggereerd. Het is zeker geen omgevingsprogramma zoals bedoeld in de Omgevingswet. 2. Het is een verhaal met een heldere analyse van knelpunten en kansen. Op hoofdlijnen biedt het goede doch abstracte principes met in hoofdstuk 6 een toekomstbeeld dat je ook een droom kan noemen. Inhoudelijk vol goede intenties. Het is helaas onmogelijk om de gevolgen van de toepassing van die mooie principes (o.a. STOMP) te beoordelen. Hoofdstuk 7 heet dan wel nadere uitwerking maar daarin verschijnen niet concrete oplossingsrichtingen voor geconstateerde problemen. Ik noem (als voorbeeld) enkele uitdagingen waar ik meer richting in had verwacht. a. Terecht is de constatering dat Rijswijk ooit ontworpen is voor de auto met fietspaden langs de belangrijkste autoverbindingen. Terecht is “trappen” belangrijk, maar dan wordt een ontkoppeling van fiets en auto bijna onvermijdelijk (of een downsizing van bijv. de Churchilllaan). In 6.2. staat dat de kern is van de stedelijke routes dat ze de grote autoroutes gaan ontwijken. Wat betekent dat op de kaart van Rijswijk? Waar gaan we dat zien? b. Centrum van Oud Rijswijk. Historisch karakter met winkels is een trekker. Het kan een aangenaam verblijfsgebied worden met een dominantie voor “stappen”, maar dan moet er wel geïnvesteerd worden in minder auto’s op straat in de Herenstraat en Willemsstraat. Niets hierover in voorliggend mobiliteitsprogramma. Wat betekenen mooie woorden over stappen in dit gebied?	Ad 5. In het programma worden niet uitputtend een paar voorbeelden genoemd. De strategie voor laadpalen wordt beschreven op blz. 41. In het programma wordt juist de verbinding gelegd tussen mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit omdat dit een manier is om het lopen, fietsen en OV aantrekkelijker te maken. In de Rijswijkse omgevingsvisie zal dit een belangrijk uitgangspunt zijn. De indiener wordt na vaststelling van deze nota op de hoogte gesteld van de beantwoording.	

	c. Op de cover staat het Eisenhouwerplein onder de woorden “bereikbaar, leefbaar en veilig”. Dat wekt verwachtingen. Over het station en directe omgeving worden veel terechte opmerkingen gemaakt die in de kern zijn samen te vatten als “geen prettige omgeving”. Een van de redenen daarvoor is de aanwezigheid van doorgaand autoverkeer op de Churchilllaan naast een slecht ontwerp van het plein en stedenbouw zonder kwaliteit in de directe omgeving; ook op de verbindingen naar Kesslerpark e.o. en het winkelcentrum. Zicht of en hoe dit aangepakt gaat worden ontbreekt. In de geest van het voorliggend mobiliteitsprogramma zou bijvoorbeeld afsluiting van Churchilllaan voor doorgaand autoverkeer een optie kunnen zijn met een stevig woningbouwprogramma in de omgeving van het Eisenhouwerplein. Hier kan een echt levendig centrum voor Rijswijk groeien op een mobiliteitsknooppunt. Overigens is het een illusie om te denken dat het station een IC-station zal worden (zie voorwoord wethouder, dat in het vervolg niet meer is terug te vinden). Wees blij met een station in Rijswijk Buiten en een hogere frequentie van de sprinter. d. Ligt het in de denklijn van het mobiliteitsprogramma voor de hand dat de fietsstraat over de Delftweg vanaf de Hoornbrug wordt doorgetrokken richting Leidschendam-Voorburg? Daar is regionale samenwerking voor nodig. Gaat Rijswijk zich daar hard voor maken? Of leiden de uitgangspunten van het mobiliteitsprogramma tot andere conclusies? 3. In de beschrijving van het STOMP-principe		

	is onduidelijk of dit alleen zal worden toepast op wijk-/gebiedsniveau of als principe voor de gehele gemeente geldt. Sterk accentueren van een gebiedsgerichte aanpak en benutten van het vliegwiel van gebiedsontwikkeling kan ertoe leiden dat de samenhang tussen gebieden onderbelicht blijft. Die samenhang en ook de samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven hoop je (op termijn) terug te zien in de omgevingsvisie. 4. Ondertunneling van de Beatrixlaan: de vraag is of dit het probleem zal oplossen. Veel verkeer verspreidt zich al vanaf de eerste afslagen over een groot en diffuus gebied. Het is niet een grote dikke stroom die pas in Den Haag uiteenvalt. Daar moet verkeersonderzoek over beschikbaar zijn! 5. Helaas is op het gebied van experiment en innovatie weinig terug te vinden. Zelfs iets voor de hand liggend als een strategie voor laadpalen had je wel in dit programma mogen verwachten. Samengevat: veel mooie woorden en intenties in het mobiliteitsprogramma maar er valt niet te beoordelen of dit nu daadwerkelijk gaat leiden tot de gewenste mobiliteitstransitie. Door de sterke gerichtheid op mobiliteit en beperkte verbinding met ruimte en ruimtelijke kwaliteit ligt in het vervolg de opstelling van een concrete visie (= omgevingsvisie) voor de hand, die dan gevolgd kan worden door een omgevingsprogramma (in termen van de Omgevingswet) “mobiliteit en ruimte”.		
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
6.	**HTM**		
	Geacht College,	In de reactie onderschrijft de indiener de ambitie van het	Er is geen reden tot aanpassing van het

	U heeft onlangs het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 vastgesteld. Als één van de belangrijkste partners in het verzorgen van het openbaar vervoer van Rijswijk willen we graag reageren op dit programma. Het programma schetst de ontwikkelingen voor de komende járen op het gebied van de mobiliteit en de kansen op een schoner, veiliger en leefbaarder Rijswijk. Aan de ambities om het openbaar vervoer een groter aandeel in de verplaatsingen te geven om deze doelstellingen te behalen, willen wij van harte meewerken. Zo zijn er onlangs afspraken gemaakt om de verdere uitwerking van de gebíedsontwikkelingen in nauw overleg met de ov-partners te doen. Terecht wordt in het programma opgemerkt dat hier een grote kans ligt om direct bij vestiging op de nieuwe locatie het reisgedrag zo te beïnvloeden dat het openbaar vervoer een grote rol gaat spelen in de dagelijkse mobiliteitskeuze. Het lijkt ons daarnaast van groot belang om ook de ruimtelijke ontwikkelingen in de (naastgelegen) omliggende gebieden mee te nemen in de verdere optimalisatie van de inrichting van het lijnennet. Ontwikkelingen zoals CID Binckhorst zullen het verplaatsingsgedrag van de inwoners van Rijswijk beïnvloeden en mogelijk tot wijzigingen in het lijnennet aanleiding zijn. Een punt van zorg blijft de invoering op brede schaal van 30 km/u zones in combinatie met aantrekkelijk openbaar vervoer. Wij pleiten ervoor terughoudend te zijn om bus- en tramroutes onder dit regime te plaatsen juist om de eerder genoemde doelstellingen te kunnen realiseren. Vanuit onze betrokkenheid en deskundigheid willen wij graag in nauwe samenwerking met uw gemeente de plannen binnen dit programma concreet uitwerken en vormgeven om vanuit die samenwerking deze ambities waar te maken.	programma. Zoals aangegeven door de indiener zijn de verschillende partijen die betrokken zijn bij het openbaar vervoer in Rijswijk met elkaar in gesprek over de ontwikkeling van het openbaar vervoer in relatie tot de gebiedsontwikkelingen in Rijswijk. De zorg die de indiener aangeeft ten aanzien van het effect van het invoeren van 30km/uur in grote delen van Rijswijk is ons bekend en daarom treden wij in overleg met de indiener op het moment dat een herinrichting aan de orde is waarbij ook sprake is van een busroute. Dit is inmiddels al gebeurd in het kader van de herinrichting van de Lindelaan waar onderzocht wordt of de inrichting aanpast kan worden volgens een 30km/uur ontwerp. De indiener wordt na vaststelling van deze nota op de hoogte gesteld van de beantwoording.	programma.

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
7.	**Bewoner 6**		
	1. Het is een groot gemis dat er in dit programma niets wordt gezegd over de noodzaak tot CO2 reductie en de rol die elektrisch vervoer hier in speelt. Er ontbreekt een visie op het mogelijk maken van elektrificatie, bv doormiddel van laadvoorzieningen. 2. Het OV naar de 'slaapwijken' is slecht. Daar moet wat aan gedaan worden.	Ad 1. Een van de doelstellingen, beschreven in paragraaf 4.1, is het beperken van de uitstoot van CO2. Uitgangspunt 6, beschreven in paragraaf 4.2, betreft het gebruikmaken van innovaties, waaronder elektrisch vervoer. Op bladzijde 41 wordt het toekomstbeeld op laadvoorzieningen beschreven: **Opladen elektrische voertuigen** Vanwege het toegenomen deelgebruik van voertuigen zijn er op alle deellocaties oplaadmogelijkheden. Inwoners met privévoertuigen laden op eigen terrein. In de parkeervoorzieningen aan de randen van de wijken en stad zijn laadmogelijkheden en er zijn verschillende snellaadstations in de buurt van de snelweg. Ad 2. Het verbeteren van het openbaar vervoer is onderdeel van uitgangspunt 5: We verdelen de mobiliteitsbehoefte over de verschillende vervoersoorten. Dit wordt nader uitgewerkt in de op te stellen Mobiliteitsstrategie. De indiener wordt na vaststelling van deze nota op de hoogte gesteld van de beantwoording.	Er is geen reden tot aanpassing van het programma.
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
8.	**Bewoner 7**		
	1 Ik mis een definitie van bereikbaarheid. Wat betekent dat? Zo snel mogelijk van A naar B? Gaan we voorzien in de wet Behoud Reistijd en Verplaatsing (BReV)? Waarbij als er meer wegen aangelegd worden mensen verder van hun werk gaan wonen. Wat vinden we genoeg? 2 In het programma worden de te grote druk op de openbare ruimte en afnemende veiligheid als grote problemen genoemd maar er worden als oplossing geen heldere keuzes gemaakt om het autogebruik te	Ad 1.In paragraaf 4.1 staat wat de gemeente Rijswijk verstaat onder bereikbaarheid: Bewoners en bezoekers kunnen zich op een aangename, betrouwbare en snelle manier verplaatsen van, naar en binnen Rijswijk. En ook goederen kunnen snel en betrouwbaar vervoerd worden. Ad 2. Door de toenemende verstedelijking zal de mobiliteitsbehoefte flink toenemen. Door het beter verdelen van deze behoefte over de verschillende vervoerssoorten zullen de gevolgen dan die grotere behoefte zich minder uiten in meer autogebruik, waardoor de druk op de openbare ruimte minder toeneemt en de veiligheid minder afneemt.	Er is geen reden tot aanpassing van het programma.

	verminderen.Met een programma als dit wordt er niet serieus aan de mobiliteitstransitie gewerkt. 3 Er zouden marktconforme prijzen gerekend moeten worden voor de grond die voor parkeren gebruikt wordt.	De indiener wordt na vaststelling van deze nota op de hoogte gesteld van de beantwoording. Ad 3. De uitwerking van het parkeerbeleid volgt in 2022.	
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
9.	**Fietsersbond**		
	Fijn dat het aantrekkelijker maken van fietsen een belangrijke plek heeft gekregen in het programma. Graag aandacht voor het volgende: 1 De bruikbaarheid van de Fietspaden. Nu er steeds meer verschillende soorten vervoermiddelen op het fietspad komen, met verschillende maten en snelheden, zou het verstandig zijn om die soorten die niet trappen op de weg te laten rijden. Dit kan prima als de snelheid van de meeste wegen naar 30 gaat. De snelheidsverschillen op het fietspad moeten niet te groot zijn. Laat de paden breed genoeg zijn, , in overeenstemming met de richtlijnen van CROW, zie https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Discussienotitie-Ontwerpaanbevelingen-fietspad-(1). 2 Fietsparkeren. Wat de Fietsersbond betreft geldt STOMP ook voor het parkeren. Fietsen dichterbij dan auto's. Aandacht voor fietsparkeren bij alle voorzieningen, dus ook bij sportaccommodaties, gezondheids- en welzijnsgebouwen. 3 Prioritaire plekken voor deelvervoer. Deze moeten makkelijker te bereiken zijn dan de eigen auto. 4 Verkeerslichtarme routes voor fietsers	Ad 1. De gemeente Rijswijk houdt zich, waar mogelijk, aan de CROW richtlijnen. De nadere uitwerking van de 5 overig genoemde punten volgt in de Mobiliteitsstrategie en de Uitvoeringsagenda. De indiener wordt na vaststelling van deze nota op de hoogte gesteld van de beantwoording.	Er is geen reden tot aanpassing van het programma.

	5 Logistieke hubs 6 De fietsroutes naar Den Haag zijn slecht, bv de Huis te Landelaan, terwijl dit toch echt een goede route kan zijn. Als alternatief kan een route langs het spoor aangelegd worden.		
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
10.	**Bereikbaar Haaglanden en Rijnland**		
	Dit beleidsstuk kenmerkt zich door een enigszins passieve houding van het bestuur ten aanzien van de mobiliteitstransitie. Graag aandacht voor: 1 De aandacht voor logistiek is erg karig. Dit kan verder uitgewerkt worden door reeds bestaande trends te beschrijven zoals het feit dat vervoerders zelf ook al steeds naar alternatieven zoeken voor het vervoer van goederen in de stad (modal shift, kleinere voertuigen in de stad), door aan te geven dat er zero emissie zones ingesteld gaan worden, ontwikkeling van logistieke hubs etc. 2 Wat wordt bedoeld met bereikbaar? En hoe verhoudt zich dat tot de andere doelen? Hoe is de prioritering tussen de modaliteiten? Daar wordt niets over gezegd. 3 Er wordt erg weinig over gedragsverandering gezegd, terwijl dat makkelijk kan. BV door te zeggen dat er aangesloten wordt bij regionale initiatieven zoals Bereikbaar Haaglanden en Rijnland (en straks Zuid-Holland Bereikbaar) en/of door de campagne Ways2Go te noemen.	Ad 1. Op bladzijde 41 wordt het toekomstbeeld op logistiek beschreven: **Logistiek** In 2040 kan elektrisch vrachtverkeer Rijswijk goed bereiken. Deze auto's zijn nodig voor onder meer bevoorrading van winkels en bedrijven, voor pakketbezorging en bouwprojecten en essentieel voor de economie van Rijswijk. Er zijn experimenten uitgevoerd met regionale hubs voor bouwlogistiek. De voorgestelde voorbeelden zijn een waardevolle aanvulling. Ad 2. In paragraaf 4.1 staat wat de gemeente Rijswijk verstaat onder bereikbaarheid: Bewoners en bezoekers kunnen zich op een aangename, betrouwbare en snelle manier verplaatsen van, naar en binnen Rijswijk. En ook goederen kunnen snel en betrouwbaar vervoerd worden. De gemeente streeft naar een goede balans tussen bereikbaar, leefbaar en veilig. In paragraaf 4.2 wordt bij uitgangspunt 5 aangegeven: We hanteren bij de inrichting van de wijk het STOMP-ordeningsprincipe. Nadere uitleg hierover staat in paragraaf 4.3 Ad 3.In hoofdstuk 8 wordt benoemd hoe de gemeente om wil gaan met gedragsverandering. Vanwege de looptijd van dit programma is het niet verstandig specifieke initiatieven te noemen. De indiener wordt na vaststelling van deze nota op de hoogte gesteld van de beantwoording.	Aanpassing: De paragraaf op blz 41 over logistiek aanvullen met aangegeven voorbeelden. Er is verder geen reden tot aanpassing van het programma.