

BVR:

Vraagt aandacht voor concrete maatregelen zoals een rotonde op de Huis te Landelaan, oplossen van parkeren met parkeergarages, verkeersveiligheid verbeteren met zebrapaden en snelheid remmende maatregelen op de Schaapweg.

Concrete maatregelen staan niet in het Mobiliteitsprogramma. Deze volgen na verdere uitwerking van het programma in een stadsbrede strategie.

GroenLinks:

Wel missen we soms de stap naar het meer concrete. Wat betekent dit programma, deze visie, bijvoorbeeld voor het parkeerbeleid?

Wanneer kiezen we voor een progressieve tariefstructuur? Wat doen we voor niet-commerciële deelauto-initiatieven zoals mevrouw Harmsen noemde? En vervangen we de nota parkeernormen uit begin 2011 door een nieuw te schrijven nota mobiliteitsnormen?

Het verdelen van de mobiliteitsbehoefte over meerdere vervoerssoorten om Rijswijk bereikbaar, leefbaar en veilig te houden en maken vraagt om een andere kijk op autobezit en autogebruik en vraagt om het aantrekkelijk maken van de mogelijkheden voor de andere vervoerssoorten. Door in gebiedsontwikkelingen in te zetten op verdichting, functiemenging, goede netwerken voor voetgangers, fiets, OV en deelmobiliteit en goede ruimtelijke kwaliteit, kan er met andere normen voor parkeren gewerkt worden. De mobiliteit is namelijk op meerdere manieren gegarandeerd. In bestaande gebieden zal er maatwerk geleverd moeten worden om de parkeerdruk te reguleren. Deelmobiliteit initiatieven worden gefaciliteerd en kunnen een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte mogelijk maken. Parkeergarages zullen beter benut moeten gaan worden. Deze en andere zaken zullen nader worden uitgewerkt in het nieuwe parkeerbeleid.

We zullen moeten wachten op de nadere uitwerking die volgt in de mobiliteitsstrategie. Waarom is gekozen voor deze tussenstap naar de uitvoeringsagenda? Had de strategie niet ook gelijk opgenomen kunnen zijn in dit mobiliteitsprogramma?

Om de strategie te bepalen moet er eerst duidelijkheid zijn over de uitgangspunten.

In de strategie worden op basis van de uitgangspunten op stadniveau keuzes gemaakt ten aanzien van de benodigde infrastructuur voor voet, fiets, OV, deelmobiliteit en de auto. Het streven is om bereikbaar te zijn maar niet het doorvoerkanal van de regio. Dit betekent iets voor hoe we omgaan met de met de hoofd-, stedelijke- en basisstructuren.

Wanneer kunnen we de strategie verwachten?

Na de verkiezingen in maart 2022 zal het proces voor het uitwerken van de strategie in gang worden gezet.

Waarom heet dat wat nu voorligt mobiliteitsprogramma en niet mobiliteitsvisie?

Het mobiliteitsprogramma is een integrale visie op de aanpak van de mobiliteitsopgave en een bouwsteen voor de uitwerking van de Omgevingswet: Omgevingsvisie, Omgevingsprogramma en Omgevingsplan.

Goed dat inwoners, ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties tijdens de voorbereidingen van dit mobiliteitsprogramma zijn bevroegd. Krijgen zij ook terugkoppeling van wat er met hun input is gedaan?

Ja, de personen en partijen die in werksessies betrokken zijn geweest hebben het programma toegestuurd gekregen met de mogelijkheid om er op te reageren.

Is er al teruggekoppeld naar de werkgroepen parkeren die begin 2020 adviezen hebben gegeven op het gebied van bijv. laadpalen, deelmobiliteit en fietsparkeren?

De werkgroepen parkeren zijn ingesteld ten behoeve van het oplossen van parkeerproblemen in de eigen wijk of buurt. Deze groepen zijn niet betrokken geweest bij het opstellen van het programma. Daarom is er aan deze groepen is niet specifiek teruggekoppeld. In de uitwerking van de strategie zullen deze groepen, indien ze dit wensen, betrokken worden.

Is er iets te zeggen over wanneer het voetgangersnetwerk wordt uitgewerkt?

Het uitwerken van het voetgangersnetwerk is onderdeel van het opstellen van de strategie.

Over de projecten die nu gaande zijn: zou bij de herinrichting Prinses Beatrixlaan ook de inrichting van de Admiraal Helfrichsingel meegenomen kunnen worden?

Het Mobiliteitsprogramma gaat niet over specifieke projecten.

En wat is de status van de herinrichting van de Lindelaan en dan specifiek de effecten op de geluidshinder en of de inrichting aangepast kan worden volgens een 30 km/uur ontwerp?

In de oorspronkelijke uitwerking van de Lindelaan was 50 km/uur het uitgangspunt. Sinds de motie in de tweede kamer om alle wegen in de bebouwde kom naar 30km/uur te transformeren is er onderzocht hoe dit in het ontwerp voor de Lindelaan meegenomen kan worden. De nationale richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 30 km/uur zijn nog niet uitgekristalliseerd. Daarom is er gekozen voor een hybride ontwerp waarin gedeeltelijk vooruitgelopen wordt op de nieuwe ontwerpeisen. De verkeersveiligheid wordt hiermee flink verbeterd.

D 66:

Kan de wethouder toelichten waar deze visie voor nodig is: wat verandert er nu als de raad dit document vaststelt? Wat gaan mensen in de stad hier van merken en vanaf wanneer?

Met het programma wordt stelling genomen in hoe de groeiende mobiliteitsbehoefte wordt gefaciliteerd. Anders is de aandacht voor de andere modaliteiten als oplossing voor het bereikbaar houden van de stad. De bewoners merken er nog niet direct wat van. Het programma is de basis van nadere uitwerking in strategie (structuur en beleid) en uitvoeringsagenda. Bij deze uitwerking worden de bewoners betrokken. De eerste stap daarin is in Q2 2022.

Ondanks dat er nog veel uitgewerkt moet worden gebeurt er al veel in de geest van het programma. In de gebiedsontwikkelingen, zoals Havenkwartier, Parkrijk, Kesslerpark en Pasgeld, wordt er al flink ingezet op mobiliteitstransitie. Er worden fietspaden aangelegd en verbeterd. De pilot voor

deelscooters is hier ook een voorbeeld van. Bij komende herinrichtingen zal het STOMP principe leidend zijn.

Rijswijk is geen eiland, veel verkeer rijdt door Rijswijk heen. Inwoners gaan van A naar B en kijken niet naar een gemeentegrens als ze gaan rijden. Op welke manier verhoudt deze visie zich tot die van de buurgemeenten: Den Haag, Delft en Leidschendam-Voorburg? Kan de wethouder toezeggen nog met de buurgemeenten extra om de tafel te gaan om naar de aansluiting van de visies en plannen te kijken, zodat we waterbed effecten kunnen voorkomen en elkaar versterken mbt mobiliteit? Wanneer gaat u in gesprek?

De gemeenten Den Haag en Delft zijn bij de totstandkoming van het programma betrokken geweest en zullen in de volgende stappen zeker weer aan tafel zitten.

Met betrekking tot de samenwerking is verder nog te melden dat in een aantal Haaglanden gemeenten de behoefte is ontstaan om de strategische samenwerking in het fysieke domein te versterken. In overleg met onder andere Rijswijk is door Den Haag een ambtelijke opdracht uitgezet bij een adviesbureau om de ruimtelijke visies en opgaven in kaart te brengen met als resultaat meer inzicht in de gezamenlijke strategische en tactische opgaven in het fysieke domein, met als doel een versterking van de onderlinge samenwerking. De scope van het rapport omvat in ieder geval ruimte, wonen, economie, groen/landschap, mobiliteit en de energietransitie.

Planning: het rapport is bedoeld als overgangsdokument voor nieuwe raden en coalities en wordt in het eerste kwartaal van 2022 opgeleverd.

Het rapport kan dienen als input voor een bestuurlijke strategische samenwerkingsagenda in het fysieke domein, eventueel inclusief een agenda van de tactische samenwerkingsonderwerpen.

Kan de wethouder de vervolgstappen aangeven? Inclusief de verhouding tot de acties vanuit Schone lucht en het actieplan verkeer? Kan de wethouder toezeggen om te zorgen dat de raad regelmatig de voortgang van deze actieplannen - nav de vastgestelde visies - in samenhang en tegelijk te zien krijgt. Bijvoorbeeld als onderdeel van het begrotings- en verantwoordingsproces (als bijlage). Een ander voorstel mag ook. Graag horen we de mogelijkheden voor de behandeling van de visie in de Raad.

Na de verkiezingen gaat de strategie opgesteld worden. Hierin werken we uit hoe we de ambities gaan behalen en wat dit gaat betekenen voor Rijswijk, ten aanzien van mobiliteitsstructuren, mobiliteitsdossiers en beleid zoals verkeersveiligheid en parkeren. Er is een duidelijke link met de actieplannen Schone lucht en verkeersveiligheid. Het faciliteren van modaliteiten als voetgangers, fiets en OV heeft een gunstig effect op de schone lucht en de verkeersveiligheid.

Door de verschillende looptijden van beleidscycli van de verschillende beleidsdocumenten kan er geen garantie gegeven over gelijktijdige terugkoppeling over voortgang. Wel is het streven om de beleidsstukken in samenhang te ontwikkelen.

Zoals gezegd: voor ons had het een stap sneller, meer, grootser en met meer actie gemogen. We hebben ook begrip voor de druk die op de gemeente staat vanwege alle ontwikkelingen, aan de andere kant is het juist daarom dat we meer snelheid willen. Kan de wethouder aangeven wat nog zou helpen om meer snelheid te krijgen in het uitvoeren van de mobiliteitsvisie en de transitie?

De urgentie op de politieke agenda houden en eenduidigheid in de bestuurlijke opdracht helpt om meer snelheid te maken en het tempo aan te houden. Daarnaast is de versterking van de samenwerking met regiopartners van belang.

VVD:

Wat is de status van dit document?

Het programma is een door de raad vastgesteld kader dat gebruikt gaat worden bij de uitwerking van een strategie en deelplannen.

Er worden hap-snap zaken genoemd. Knelpunten, kansen. Het lijkt niet te matchen met de uitgangspunten.

De analyse van knelpunten en kansen is nodig om, gegeven alle ontwikkelingen die op ons afkomen, tot goede uitgangspunten te komen.

Het college stelt aan de raad een kader voor om vast te stellen. Hiermee wordt eenduidig richting gegeven aan oplossingen. Consistentie is gewenst, net als een duidelijke boodschap naar partners.

Ga je met de ambities (uitgangspunten) de doelen realiseren? Hoe onderscheidend zijn deze uitgangspunten? Veel zijn universeel. Waarom zijn ze opgenomen?

Ondanks dat sommige uitgangspunten vanzelfsprekend lijken zijn ze toch richtinggevend. Het uitgangspunt dat de mobiliteitsbehoefte over meerdere vervoersoorten verdeeld moet worden is cruciaal voor het behalen van de doelen. Ook zeggen ze iets over de prioriteit die aan maatregelen gegeven gaat worden.

Met betrekking tot participatie: Hoe gaat u er voor zorgen dat de gemeente de regie blijft houden?

Participatie zorgt ervoor dat alle belangen goed in beeld zijn. Het is aan de raad om een afweging te maken tussen al die belangen.

Hoe gaan we beïnvloeden dat het regionaal verkeer niet door Rijswijk komt? Er worden geen ideeën genoemd.

De ideeën hiervoor worden, samen met de regiopartners, verder uitgewerkt in de strategie.

Met betrekking tot STOMP: Hoe zorgt u ervoor dat de (OV)voorzieningen er daadwerkelijk zijn waardoor het makkelijker wordt om uit de auto te stappen.

Voor voet en fiets heeft de gemeente het zelf in de hand of de voorzieningen worden gerealiseerd. Voor OV is dat gecompliceerder. Er is overleg met de vervoerders en de MRDH om het OV aanbod af te stemmen op de ontwikkelingen in Rijswijk. Een belangrijk signaal dat deze partijen afgeven is dat als er veel faciliteiten zijn voor het parkeren van auto's het voor hun niet rendabel is om OV te realiseren.

Hoe reëel zijn de wensen voor een Intercity station Rijswijk en een Railhalte in Rijswijk Buiten?

De wens voor een intercitystation is niet reëel. Intercities hebben alleen nut wanneer ze minder vaak stoppen dan sprinters/stoptreinen. Met Hollands Spoor en Delft hebben we al twee intercitystations relatief dichtbij. Op netwerkniveau ligt het dus niet voor de hand hier nog een extra intercitystation aan toe te voegen.

Station Rijswijk Buiten: Dit station is opgenomen in de voorstellen voor de opwaardering van de Oude Lijn. Besluitvorming loopt nog, indien deze wordt aangelegd, dan zal dat op zijn vroegst vanaf 2030 zijn. We verwachten in januari 2022 meer over de toekenning van het nationaal groeifonds te kunnen zeggen, en later dat jaar over aanvullende bijdragen van Rijk vanuit het MIRT.

CID Binckhorst en Den Haag Zuid-West beïnvloeden Rijswijk. Hebben we regelruimte om hier eigen beleid op te voeren?

Ja, we kunnen eigen keuzes maken om invloed te hebben op het effect van de ontwikkelingen bij de burens. Het is goed om de achterliggende doelen input te laten zijn voor de gesprekken met de buurgemeenten. Hierbij moet gerealiseerd worden dat de ontwikkelingen bij de burens ook positieve effecten op Rijswijk kunnen hebben.

Op welke manier wordt er ingezet om in de regio goede afspraken te maken?

Op ambtelijk en bestuurlijk niveau vindt afstemming plaats.

Elektrisch rijden: Er staat dat er alleen op eigen terrein of aan de rand van de stad opgeladen kan worden. Wat is uw toelichting hierop? Kan ik niet meer voor de deur, in de straat, parkeren, als ik geen eigen oprit meer heb?

De redenatie is, vooralsnog, dat hiermee parkeerplekken in de openbare ruimte in de wijken beschikbaar blijven. Op dit moment is het aantal gebruikers van parkeerplekken met laadpalen nog relatief laag vergeleken met gebruikers van parkeerplekken zonder laadpaal. Afhankelijk van de snelheid waarmee de elektrisch auto terrein wint, zal de aanpak worden aangepast.

Parkeren kan nog gewoon in de straat, alleen opladen kan niet overal.

Met betrekking tot de werkgeversaankpak: Hoe reëel is het dat de gemeente tegen werkgevers zegt: Spreek met uw werknemers af dat ze 2 dagen per week thuiswerken?

De gemeente kan werkgevers niet dwingen om maatregelen te nemen. Maar aangezien het zowel voor de gemeente als voor de werkgevers van belang is om bereikbaar te zijn, kan er in gezamenlijkheid aan oplossingen gewerkt worden. De organisatie Zuid-Holland Bereikbaar, gefinancierd door de MRDH, kan ingezet worden voor het ontwikkelen van een werkgeversaankpak.

Perspectief voetgangers STOMP: Voorrang voor voetgangers botst met belang van doorstroming van transferverkeer. Hoe reëel is dit uitgangspunt?

STOMP gaat ten eerste over het realiseren van ruimte en logische routes voor de vervoerssoorten waarbij begonnen wordt bij de voetganger.

STOMP gaat ten tweede over de prioritering van de vervoerssoorten bij kruisingen. Hierbij wordt eerst onderscheid gemaakt in hiërarchie van de route. Is het een hoofdroute, een stedelijke route of een basis route. Een hoofdroute heeft altijd prioriteit boven een stedelijke route. Daar waar twee routes van dezelfde hiërarchie kruisen ligt de prioriteit bij de voetganger.

Prioriteit betekent niet dat er onbegrensd voorrang is voor de bovenliggende vervoerswijze. Er moet bij kruisingen gezocht worden naar een optimum voor de beide kruisende vervoerswijzen.

CDA:

Wat is de noodzaak van deze nota?

Met het programma wordt eenduidig richting gegeven aan oplossingen. Consistentie is gewenst, net als een duidelijke boodschap naar partners.

Dit is een ouderwetse manier van beleid maken. We zijn steeds al bezig deelbeleid te maken. Til het over de verkiezingen heen en dan per dossier handelen en steeds herijken, cyclisch.

Het vaststellen van een kader sluit het adaptiviteit in de uitwerkingen niet uit.

In de nota ontbreekt het regionaal aspect: uitgangspunt 7 'Samen met de regio' is steeds de zwakke schakel in het beleid. De Haagse nota had moeten worden meegenomen en afstemming gepleegd.

De Haagse nota is pas vorige maand vastgesteld. De uitgangspunten komen overeen met die van het Rijswijkse Mobiliteitsprogramma.

In de nota ontbreekt: het effect van vervuiling, geluid, verdichting, verkeersproblemen door de snelwegen om ons heen. We kunnen dit wel willen verbeteren maar het probleem komt van het verkeer op de snelwegen. Daar moeten we maatregelen opnemen, dan kunnen veel problemen worden getackeld.

Het is goed om te realiseren is dat verkeer op de snelweg geen abstract autonoom gegeven is. Dit gaat om mensen die ergens in de auto stappen om ergens naar toe te gaan. Het grootste deel van het verkeer op de A4 is regionaal verkeer. Hier ligt dus de verantwoordelijkheid en de mogelijkheid van de regiogemeenten, waaronder Rijswijk, om werk te maken van de mobiliteitstransitie.

Participatie: Is altijd lastig bij dergelijke algemene beleidsstukken. Zijn de 8 reagerende inwoners de enige participatie geweest?

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. 660 mensen hebben hierop gereageerd. Daarnaast zijn er 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. Tevens is breed gecommuniceerd over de opgehaalde input uit de peiling (met o.a. een visual) en is een oproep gedaan om input te leveren voor de oplossingsrichtingen, middels een persbericht, een bericht op de website en op social media. 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 en 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)

Stel het programma niet vast maar gebruik het als herijking van onze voortdurende dossiers en laat zien met concrete maatregelen zien dat het ons menens is.

Het CDA stelt voor om het programma niet vast te stellen maar het wel als kader voor herijking in te zetten. Vaststellen is dan toch een logische stap, omdat hiermee het gemeenschappelijke vertrekpunt is vastgelegd.

PvdA:

Wanneer komt het college met vervolgstappen?

Er wordt een start met de strategie gemaakt na de verkiezingen in maart 2022

Ten aanzien van concrete ontwikkelingen kan er in de geest van het programma vooruitgelopen worden op de vaststelling van de strategie.

Wanneer wordt de monitor opgesteld?

De monitor is bedoeld voor het volgen van het effect van concrete maatregelen. Deze zal tezamen met de uitvoeringsagenda ontwikkeld worden.

Wij:

Weet de wethouder hoe de andere gemeenten tegenover dit programma staan?

De gemeenten Den Haag, Delft en de MRDH zijn betrokken geweest bij het opstellen van het programma. Ze kunnen zich vinden in het programma.

Wanneer komt de mobiliteitsstrategie en hoe differentieert deze zich van dit stuk?

Er wordt een start met de strategie gemaakt na de verkiezingen in maart 2022.

Het doel van de strategie is om te komen tot een nadere uitwerking van het Mobiliteitsprogramma, waarbij een samenhangende set van keuzes opgesteld wordt. Dit gaat leiden tot een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Het wordt duidelijk wat de doelstellingen en uitgangspunten uit het Mobiliteitsprogramma specifiek voor Rijswijk betekenen als het gaat om:

- mobiliteitsstructuren (voet, fiets, OV en auto),
- dossiers (verbreding A4, HOV CID Binckhorst, Beatrixlaan tunnel, etc.),
- gebiedsontwikkelingen (Bogaard Stadscentrum, Kesslerpark etc.),
- beleid (parkeren, verkeersveiligheid, kader 50/30, etc.),
- programma Stadsontwikkeling,
- herinrichting wijken/buurtten,
- samenwerking regiopartners,
- gedragsbeïnvloeding.

Lijst el Majjaoui:

Waarom worden er geen concrete maatregelen genoemd?

Om tot concrete maatregelen te komen moet er eerst overeenstemming zijn over de uitgangspunten/ oplossingsrichting. De raad moet daar eerst het kader voor vaststellen.

Wie geeft de garantie dat dit in 2040 haalbaar is?

De concrete maatregelen worden uitgewerkt in een strategie en in een uitvoeringsprogramma. Dan zal ook de planning uitgewerkt worden.

Wat gaat de inwoner hebben aan dit programma op de korte termijn?

Bij het opstellen van de strategie en het uitvoeringsprogramma zullen inwoners betrokken worden bij het uitwerken van concrete maatregelen.

Wat gaat u doen om de luchtkwaliteit te verbeteren?

Het realiseren van de modal shift (het beter verdelen van de vervoersbehoefte over de verschillende vervoerssoorten) heeft een grote invloed op de luchtkwaliteit.

Wat gaat u doen aan de knelpunten die de bewoners voor de Beatrixlaan noemden?

Aangezien 60 % van het verkeer op de Beatrixlaan Rijswijks verkeer is en zeker 50 % van deze ritten korter zijn dan 5 kilometer is het heel zinvol om de modal shift te realiseren. Hoe meer mensen er gaan lopen en fietsen of gebruik maken van het OV hoe minder verkeer er op de Beatrixlaan rijdt. De geluidhinder zal minder zijn, de luchtkwaliteit zal beter zijn, de oversteekbaarheid zal verbeteren net als de verkeersveiligheid.