

Rijswijk Buiten

Strategische integrale mobiliteitsvisie
16-10-2019



Inhoudsopgave

1. **Ontwikkelopgave Rijswijk Buiten**
2. **Visie op Gebiedsontwikkeling & Mobiliteit**
3. **Kenmerken en ambities van Rijswijk Buiten**
4. **Mobiliteitskenmerken van Rijswijk Buiten**
5. **Ontwikkelen van alternatieven voor de privéauto**
6. **Mobiliteitsvisie**
7. **Voorstel Fasering**
8. **Investeringskosten mobiliteit**
9. **Mobiliteitsstrategie (incl. handelingsperspectief)**



Disclaimer

Uitgangspunten programma:

- Programma scenario's zijn tot stand gekomen in samenspraak met programmabureau en zijn indicatief. Ontwikkelvelden hebben geen officiële status.

Kostenraming:

- De kostenramingen zijn op basis van kengetallen en referentieprojecten. Door een meer gedetailleerde ontwerputwerking (ontwerpopgave) kan door een GWW kostendeskundige het richtbedrag en de bandbreedte nauwkeurig bepaald worden.
- De kosten van de ontsluitings- en woonwegen, parkeervoorzieningen en mobiliteitshubs in de ontwikkelvelden / living plots worden geacht in de grond- en vastgoedexploitatie te zijn inbegrepen.

Parkeervraag:

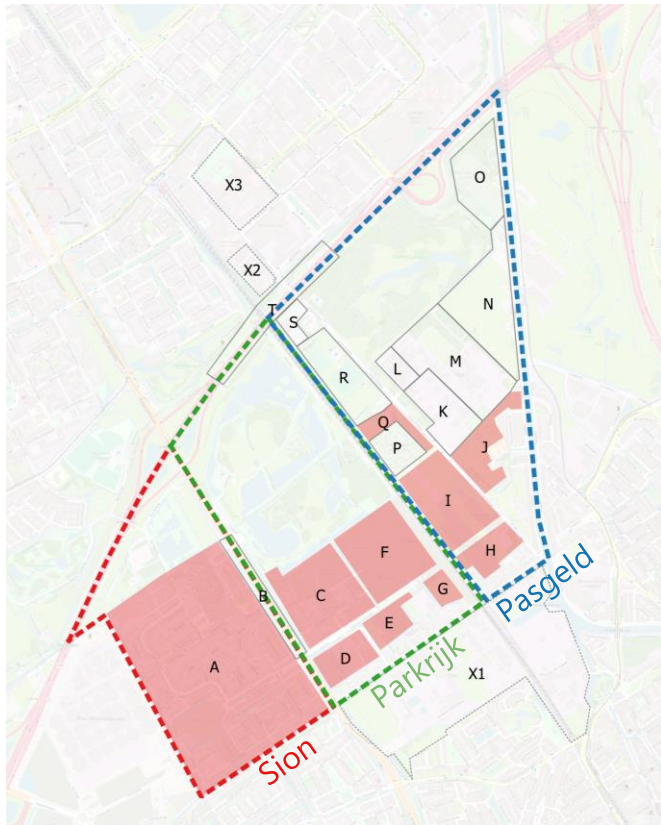
- De genoemde getallen zijn gebaseerd op kentallen en indicatief, en geven inzicht in de ordegrootte van de mobiliteitsuitdagingen behorend bij de ontwikkelvariant en ambitie, in combinatie met een gewenste modal-shift.
- De parkeervraag voor auto en fiets zijn gebaseerd op het wonen-programma. Het werk- en voorzieningen-programma is relatief beperkt t.o.v. wonen-programma. De parkeervraag van niet-wonen hangt nauw samen met de functie en kan waarschijnlijk (deels) met dubbelgebruik worden opgelost. Bij de uitwerking van de ontwikkelvelden zal de parkeervraag van niet-wonen nader onderzocht moeten worden.
- Binnen het studiegebied zijn geen cijfers m.b.t. het huidige fiets parkeren o.b.v. bewoning en werken beschikbaar en bekend.



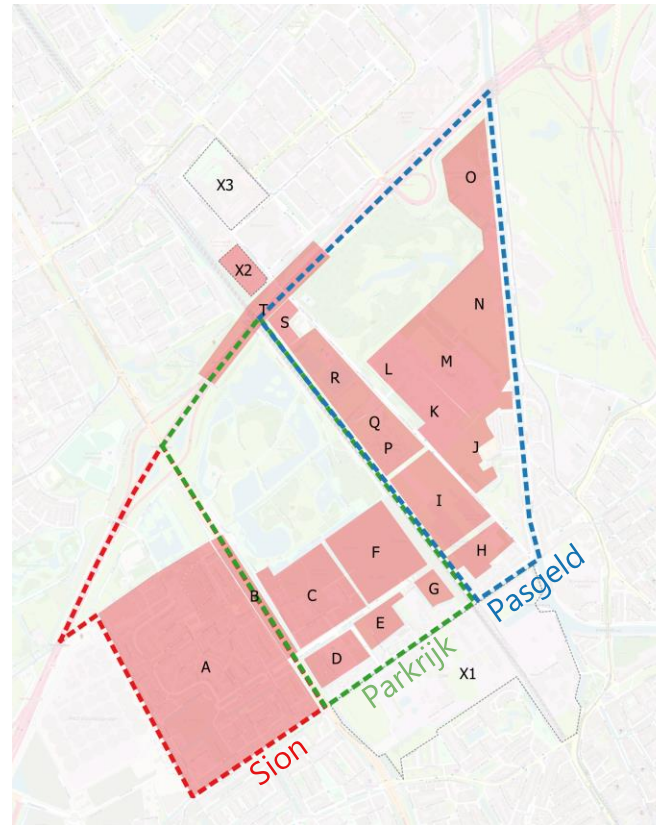
1. Ontwikkelopgave Rijswijk Buiten

1. Ontwikkelopgave Rijswijk Buiten

Vershil in fasering per ontwikkelveld



Variant 'Basis'
Oplevering vastgoed 2018 - 2027



Variant 'MAX'
Start oplevering vastgoed 2018 – 2047
T.o.v. Basis hogere dichtheden en meer ontwikkelvelden

	BASIS zonder STOMP		MAX met STOMP	
Ontwikkelveld	#	FSI	#	FSI
A	1.350	0,4	1.350	0,4
B	-	-	346	1,4
C	610	0,9	610	0,9
D	90	0,7	90	0,7
E	-	0,7	-	0,7
F	710	1,2	710	1,2
G	-	0,7	-	1,2
H	-	0,7	-	1,2
I	734	1,2	1.419	2,0
J	217	0,7	217	0,7
K	-	-	521	1,2
L	-	-	80	1,2
M	-	-	582	1,2
N	-	-	348	0,9
O	-	-	416	0,9
P	-	-	457	2,0
Q	176	1,2	320	2,0
R	-	-	587	1,2
S	-	-	117	1,2
T	-	-	605	1,2
	3.888		8.776	
% appt vs % egz	50/50		60/40	
Niet wonen-vastgoed (m2 bvo)	100.000		300.000	



2. Visie op Gebiedsontwikkeling & Mobiliteit



2. Visie op Gebiedsontwikkeling & Mobiliteit

STOMP als ordeningsprincipe

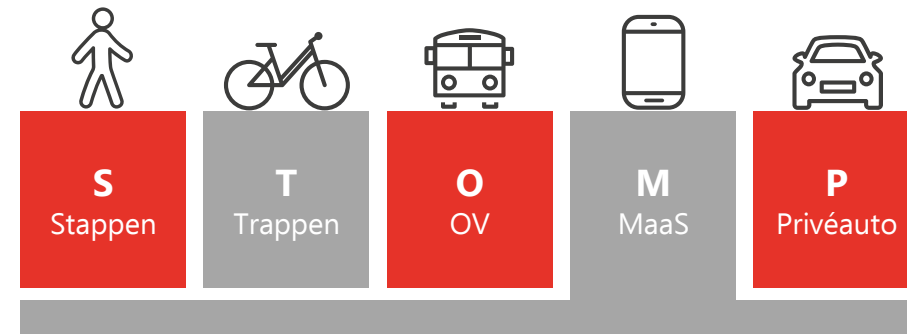
- Mobiliteit in steden, het roer moet om!
- Mobiliteitsgedag is gewoontegedrag. Gedragsverandering is niet makkelijk
- Wij zijn niet tegen mobiliteit. Mobiliteit is vrijheid.
- Maar zorg voor:
 - Korte verplaatsingsafstanden (nabijheid, dichtheid, compactheid);
 - Gezonde verplaatsingen (gericht op beweging door te lopen, fietsen en zelfs openbaar vervoer);
 - Inclusiviteit van mobiliteit;
 - Schone verplaatsingen (zero emissie);
 - Verkeersefficiënte verplaatsingen (collectiviteit zoals bij openbaar vervoer, sharingsconcepten);
 - Ruimte-efficiënte verplaatsingen (hoge frequentie van gebruik, laag gebruik van de openbare ruimte).

Te beantwoorden vragen

- Hoe ziet het gebied eruit en wat zijn unieke kenmerken?
- Hoe kan het gebied ook meerwaarde leveren voor de omgeving?
- Wat is bestaande mobiliteitskwaliteit?
- Wie zijn de huidige en toekomstige gebruikers?
- Wat is het Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)? *(na vaststelling visie)*



Meer weten over onze visie op gebiedsontwikkeling en mobiliteit? Lees dan [hier](#) het Rebel whitepaper. Of meer weten over een MPvE? Lees [hier](#) onze Leidraad gebiedsontwikkeling & smart mobility.





3. Kenmerken en ambities van Rijswijk Buiten



3. Kenmerken en ambities van Rijswijk Buiten

Doelgroepen en ambitie: levendig en groen woon- en werkgebied¹



1 Elsenburgerbosrand



2 Slagenlandschap



3 TNO



4 Pasgeld Oost

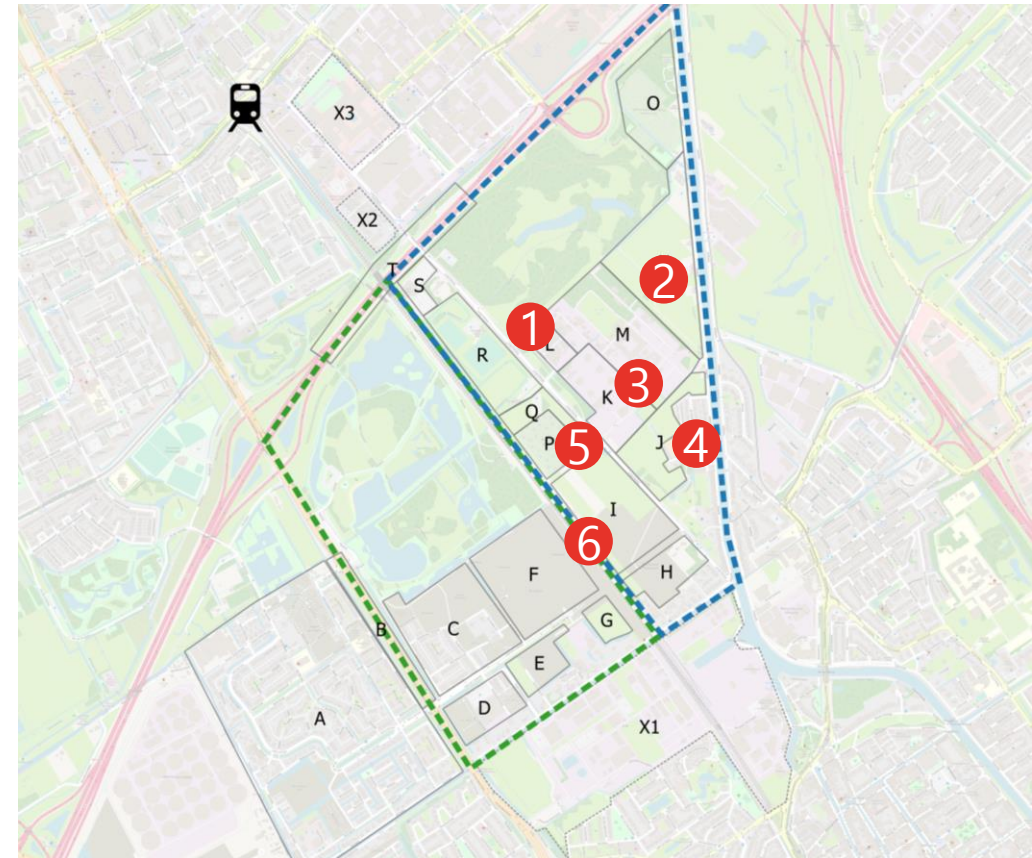


5 Rondom de Moestuין



6 Pasgeld West

Pasgeld Connects moet vooral groen worden en kent een gevarieerde doelgroep: starters en young professionals, doorstromers uit o.a. Den Haag en Delft, doorstromers uit Vinex-wijken, internationale doelgroepen, senioren en sociale huur.¹



¹Team Pasgeld Connects (2019). Ontwikkelboek Pasgeld Connects. ([link](#))

3. Kenmerken en ambities van Rijswijk Buiten

Mobiliteitskarakteristieken

Hoe ziet het gebied eruit en wat zijn unieke kenmerken? Sion, Parkrijk en Pasgeld zijn onderdeel van deze analyse en visie. Sion is geheel ontwikkeld en Parkrijk deels. Pasgeld is nog een brown-field. Pasgeld krijgt extra aandacht vanwege de ontwikkelruimte en –vrijheid in dit gebied. Dit biedt de mogelijkheid om in Pasgeld een ander mobiliteitsmilieu te ontwikkelen.

Hoe kan het gebied ook meerwaarde leveren voor de omgeving? Dankzij de unieke ligging tussen Den Haag en Rijswijk in het noorden, Zoetermeer en Ypenburg in het oosten, en Delft en Rotterdam in het zuiden kan Rijswijk Buiten als woonlocatie een ideale uitvalsbasis vormen. Door aanleg en verbetering van diverse verbindingen naar het noorden, oosten en het zuiden in Rijswijk Buiten worden tegelijk de verbindingen tussen noord, oost en zuid verbeterd. Daarmee biedt de mobiliteitsvisie en –strategie van Rijswijk Buiten direct kansen om regionale verbindingen en bereikbaarheid te verbeteren.

Wat is bestaande mobiliteitskwaliteit? De bestaande mobiliteitskwaliteit voor Stappen en Trappen in Sion is goed, in Parkrijk nog in ontwikkeling en in Pasgeld nog niet ontwikkeld. Sion is ontwikkeld als uitleglocatie waar de auto een prominente rol speelt. In Parkrijk wordt momenteel de mobiliteitstransitie naar stappen, trappen en de deelauto ingezet: gemiddeld 1,3 parkeerplaats per huishouden en 1 deelauto op 25 huishoudens.

Wie zijn de huidige en toekomstige gebruikers? Rijswijk Buiten kent een hoge ruimtelijke kwaliteit met veel groen en een gevarieerde doelgroepen van starters en young professionals, doorstromers uit o.a. Den Haag en Delft, doorstromers uit Vinex-wijken, internationale doelgroepen, senioren en sociale huur.

Wat is de gewenste mobiliteitskwaliteit? Voor korte afstanden wordt ingezet op Stappen (lopen) en Trappen (fiets), en voor de langere afstanden (de wijk uit) op Trappen (e-bike) en OV. Door de gunstige ligging t.o.v. van station Rijswijk en belangrijker IC station Delft, biedt Bicycle Oriented Development (BOD) daarom kansen voor (extra) verdichting. De ambitie van projectontwikkelaars en gemeente Rijswijk met betrekking tot mobiliteit is om het gebruik van Stappen, Trappen en OV te stimuleren en het gebruik van de privéauto te verminderen / minimaliseren, o.a. ook door gebruik te maken van MaaS-diensten (waaronder deelauto's).





4. Mobiliteitskenmerken van Rijswijk Buiten



4. STOMP in vogelvlucht

Stappen, Trappen, OV, Maas en dan de Privéauto; een ordeningsprincipe



S
Stappen



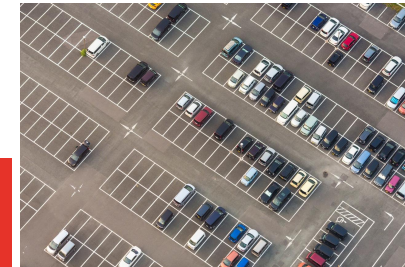
M
MaaS



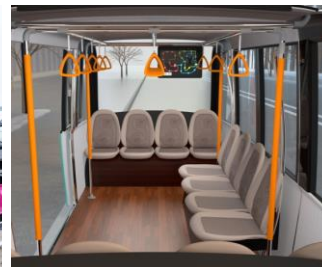
T
Trappen



P
Privéauto



O
OV



De mens vormt het startpunt. Door, waar mogelijk, functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan beloopbare gebieden. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. STOMP vormt de basis voor kwaliteit en ruimtelijke inpassing van mobiliteit.

4. **STOMP**, **S**tappen

Beloopbaar gebied nog te ontwikkelen

- In Pasgeld ontbreekt op dit moment een fijnmazig netwerk van voetpaden (momenteel voornamelijk brown-field en/of geen woonfuncties).
- Ontwikkelvelden zijn daarom nu beperkt bereikbaar. Dat leidt tot relatief lange reistijden te voet.
- Breder groenstroken (evt. i.c.m. infrastructuur) kaderen zogenaamde “Living Plots” af en zijn bij uitstek geschikt als grotere wandelgebieden.
- “Living Plots” zijn vierkante of rechthoekige plots die de lijnen van het landschap volgen.¹
- De omgrenzing van deze ontwikkelplots zou kunnen worden benut als voetpad.



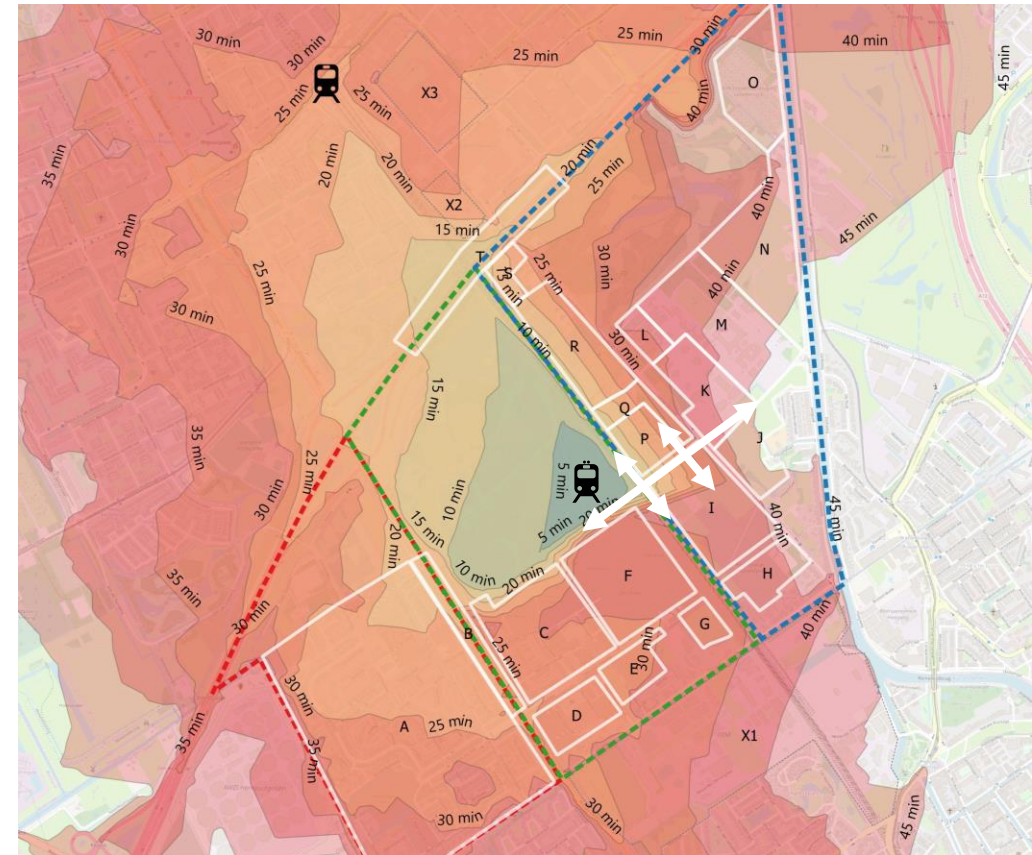
¹Team Pasgeld Connects (2019). Ontwikkelboek Pasgeld Connects. ([link](#))

Uitsnede van Living Plots in Pasgeld. Uit: Ontwikkelboek Pasgeld Connects (2019).

4. STOMP, Stappen

Bereikbaarheid station te voet nog te ontwikkelen

- Het verzorgingsgebied van een OV-halte is groter naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger is en de reis over een grotere afstand gaat. Bij een HOV-halte wordt voor lopende reizigers ca. 800 meter of 10 min als vuistregel gehanteerd.²
- Een fijnmazig en kwalitatief hoogwaardig netwerk van voetpaden in combinatie met groen zal het verzorgingsgebied van het station dat binnen 5-10 min bereikbaar is vergroten.
- Om velden met de hoogste dichtheden (I, P en Q) aan te sluiten op een toekomstig station aan de westzijde van het spoor (zeezijde), is een veilige, comfortabele en zo kort mogelijke onderdoorgang / stationspassage noodzakelijk.
- Na de aanleg van een fijnmazig en comfortabel voetgangersnetwerk is een toekomstig station vanaf de velden langs de Lange Kleiweg (I, P, Q, K, L, & R) binnen 10 min te bereiken.



Reistijden te voet bij een snelheid van 5 km/u en op basis van huidig (suboptimaal) wegennet.

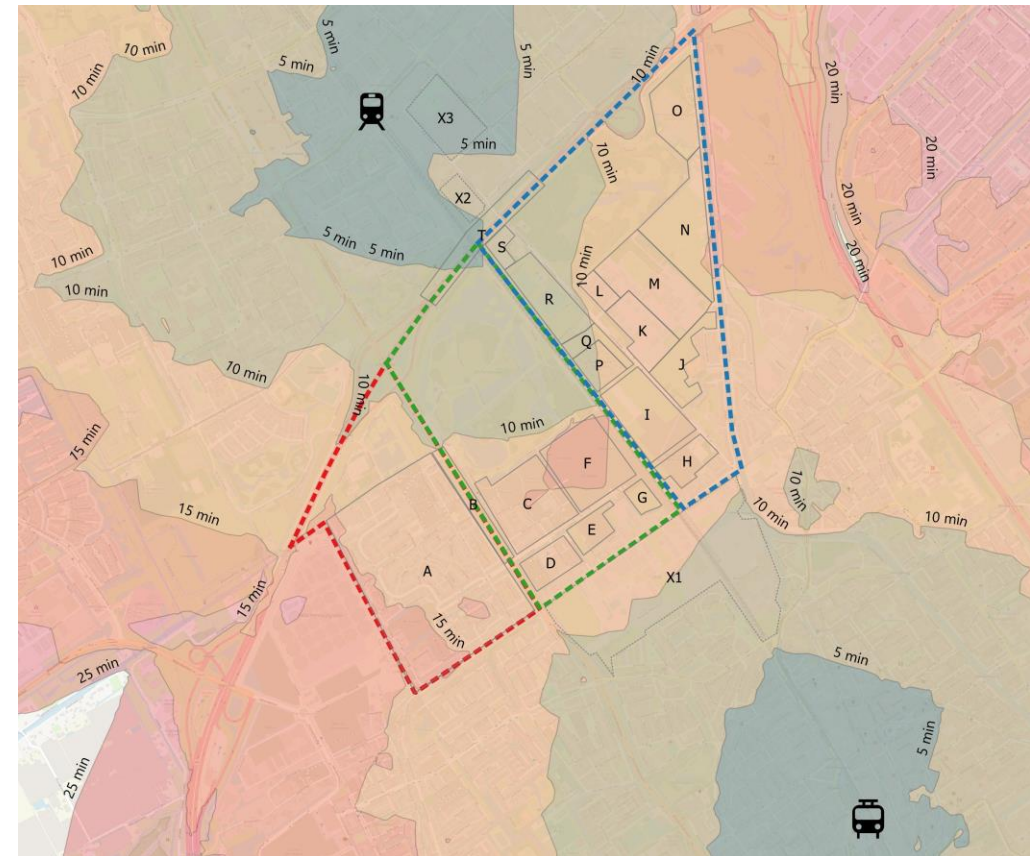
¹Bij een snelheid van 5 km/u en op basis van huidig (suboptimaal) wegennet.

²Van der Blij, Veger & Slebos (2010). HOV op loopafstand Het invloedsgedebied van HOV-haltes. ([link](#))

4. STOMP, Trappen

Fietsbereikbaarheid stations biedt kans voor BOD¹ en vraagt infra verbeteringen

- Alle ontwikkelvelden in Pasgeld liggen nu binnen ca. 10 tot 15 minuten fietsen van station Rijswijk of IC station Delft.
- Verder fietsen naar een IC station (in de richting van de bestemming) met een goede stalling heeft de voorkeur boven een korte loop- of fietsafstand naar een sprinterstation met beperkte stalling. De reiziger vermijdt hiermee een extra overstap.²
- Voor de forens die niet in de directe regio werkt, is vanuit reizigersperspectief IC station Delft aantrekkelijker dan station Rijswijk.
- De ligging van Pasgeld t.o.v. IC station Delft maakt *Bicycle Oriented Development* (BOD) kansrijk.
- Bijkomend biedt BOD de mogelijkheid om zo te ontwikkelen dat duurzaam verplaatsingsgedrag wordt gestimuleerd, en de ontwikkelingen niet per se compact hoeven te zijn.³



Reistijden per fiets bij een snelheid van 12 km/u en op basis van huidige (suboptimaal) wegennet.

¹Bicycle Oriented Development (BOD) staat voor het in inrichten vanuit fietsperspectief.

²KIM (2018) Een onderzoek naar het gecombineerde fiets-treingebruik in Nederland. ([link](#))

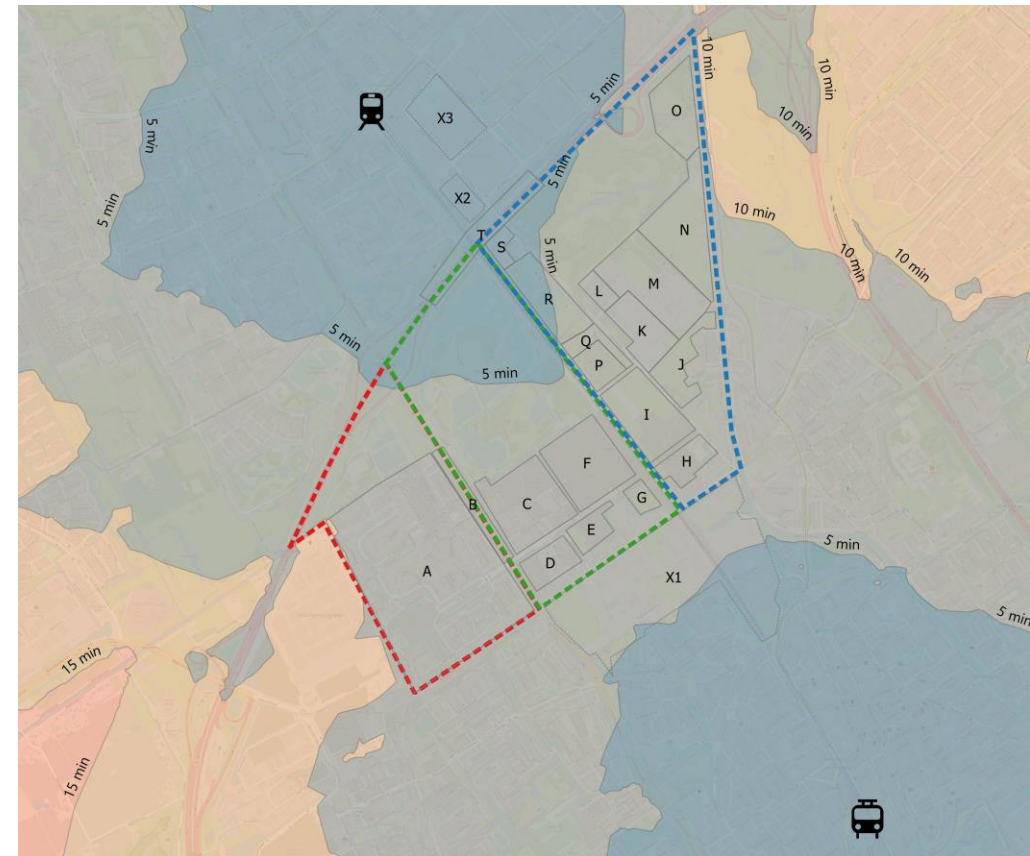
³Van de Coevering & Maat (2017). De autoliefhebber die in de compacte stad plots een fanatiek fietser werd ...([link](#))

4. STOMP, Trappen

Bereikbaarheid van stations en regio wordt nog beter met e-bike

- Met de e-bike kan een nieuwe groep fiets-treinreizigers worden aangeboord. Deze groep betreft treinreizigers die relatief ver (hemelsbreed op meer dan 3,5 kilometer afstand) van een station wonen.¹
- Op noordelijkste ontwikkelvelden na (O en S), liggen alle ontwikkelvelden op ca. 3 km van IC station Delft.
- M.b.v. de e-bike zijn bewoners van Sion, Parkrijk en Pasgeld binnen 10 minuten op station Rijswijk of IC station Delft.
- Met behulp van innovaties zoals fietssnelwegen nemen reistijden voor de fiets naar een station en de regio nog verder af.

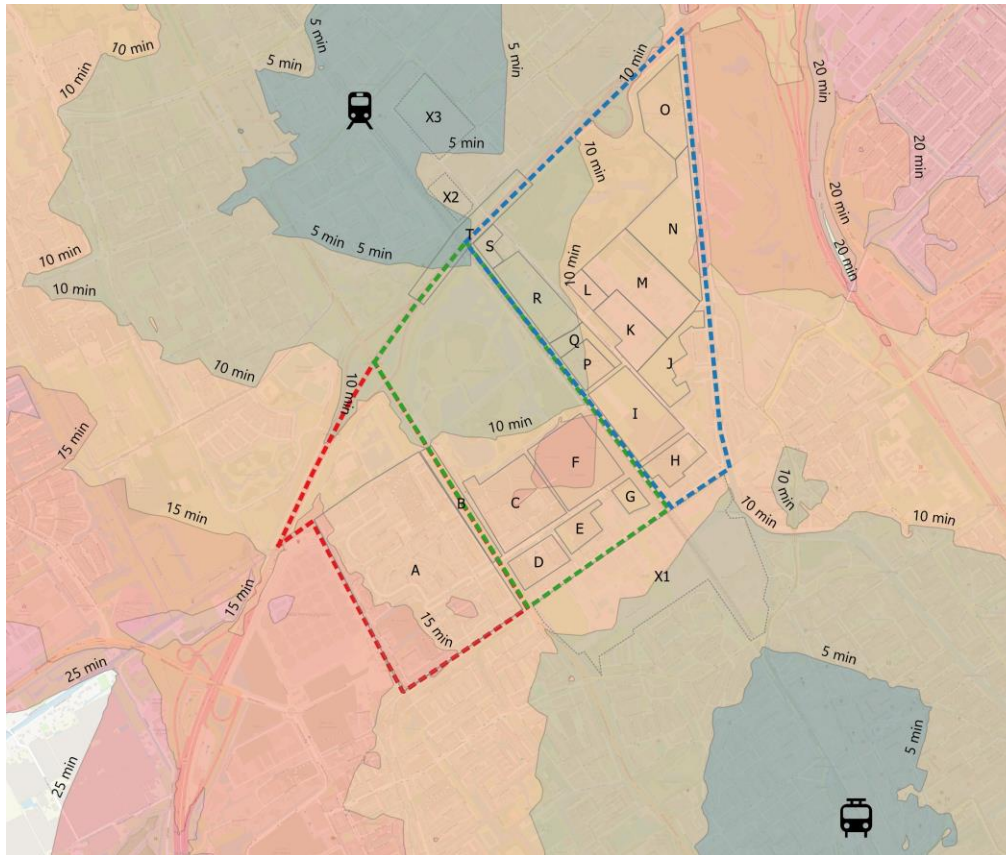
¹KIM (2018). Een onderzoek naar het gecombineerde fiets-treingebruik in Nederland. ([link](#))



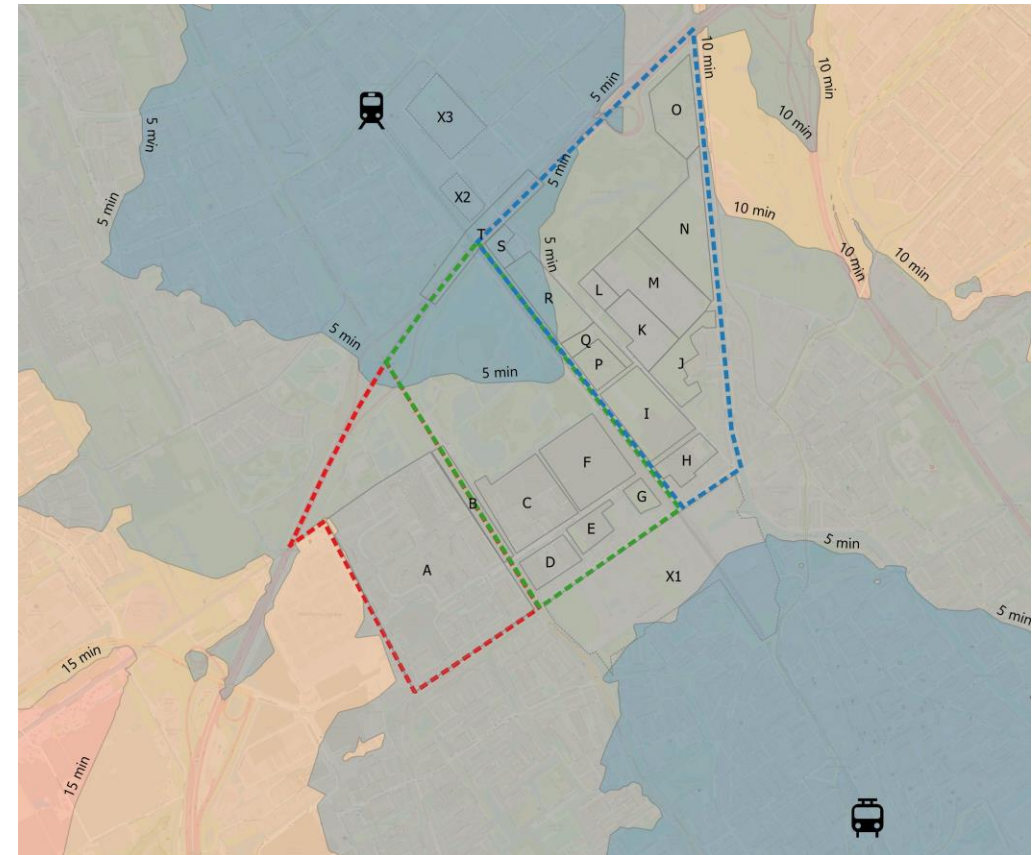
Reistijden per e-bike bij een snelheid van 20 km/u en op basis van huidig (suboptimaal) wegennet.

4. STOMP, Trappen

Vergelijking fietsen¹ en e-bike² vanaf station Rijswijk en IC station Delft



Reistijden per fiets bij een snelheid van 12 km/u en op basis van huidig (suboptimaal) wegennet.



Reistijden per e-bike bij een snelheid van 20 km/u en op basis van huidig (suboptimaal) wegennet.

4. **STOMP**, **S**tappen en (e)**T**rappen¹

Overzicht bereikbaarheid

Huidige stations:



Station Rijswijk:

vanuit alle ontwikkelvelden in 15 min. bereikbaar¹



Station Delft:

vanuit bijna alle ontwikkelvelden in 20 min. bereikbaar¹



Station Rijswijk:

vanuit alle ontwikkelvelden in 10 min. bereikbaar



Station Delft:

vanuit alle ontwikkelvelden in 10-15 min. bereikbaar

Bij nieuw station:



Station Rijswijk-Zuid:

ca. 30% van Rijswijk Buiten in 7,5 min bereikbaar²



Station Rijswijk-Zuid:

vanuit alle ontwikkelvelden in 5-10 min.



Station Rijswijk-Zuid:

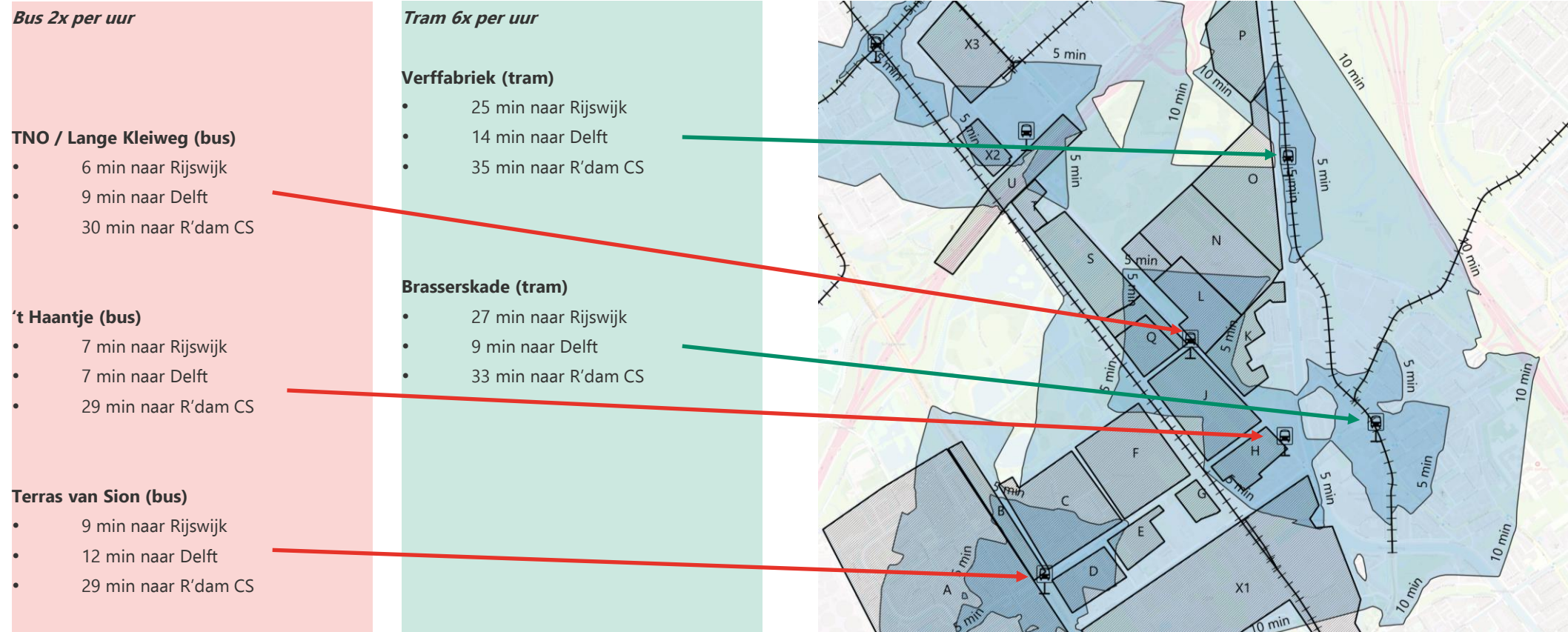
vanuit alle ontwikkelvelden in 5 min.

¹ Uit OVIN data (2017) blijkt dat een fietser bereid is ongeveer 4 kilometer te fietsen naar een treinstation (ca. 20 min).

² NB: optimalisatie van wegennet en voetpaden leidt mogelijk tot groter bereik.

4. STOMP, Openbaar vervoer

Huidige bus- en tramhaltes naar stations, te voet bereikbaar binnen 5-10 min



Reistijden te voet bij een snelheid van 5 km/u vanaf bushaltes. Op basis van huidig (suboptimaal) wegennet.

4. Wat is de mobiliteitskwaliteit Rijswijk Buiten?

Huidige kwaliteit voor Stappen, Trappen en OV is matig.



S
Stappen

- In Pasgeld ontbreekt op dit moment een fijnmazig netwerk voor de voetganger.
- De Ontwikkelvisie van Team Pasgeld Connects biedt ruimte voor de ontwikkeling van een dergelijk netwerk en zet in op veel groen.



M
MaaS

- MaaS diensten worden nog niet aangeboden in Sion, en zijn (beperkt) voorzien in Parkrijk en Pasgeld.
- NB: In de huidige praktijk is er nog weinig ervaring en bewezen impact van MaaS i.r.t. gebiedsontwikkeling.



T
Trappen

- Fietsinfrastructuur is nog niet overal van hoge kwaliteit.
- Fietsbereikbaarheid van station Rijswijk en IC station Delft is goed dankzij ligging van het gebied.
- Voor Pasgeld is het mogelijk *Bicycle Oriented Development* toe te passen.



P
Privéauto

- Sion is ontwikkeld rondom de privéauto als mobiliteitsdrager. Woningen hebben beschikking over 2 parkeerplaatsen.
- De autobereikbaarheid van Sion en Parkrijk zijn goed. De autobereikbaarheid van Pasgeld is matig en is niet toereikend voor realisatie van de ontwikkelambities.



O
OV

- Huidige bus- en tramhaltes bedienen Sion, Parkrijk en Pasgeld.
- Tramhaltes beperkt bereikbaar door het ontbreken van een voet- en/of fietsbrug.



5. Ontwikkelen van alternatieven voor de privéauto

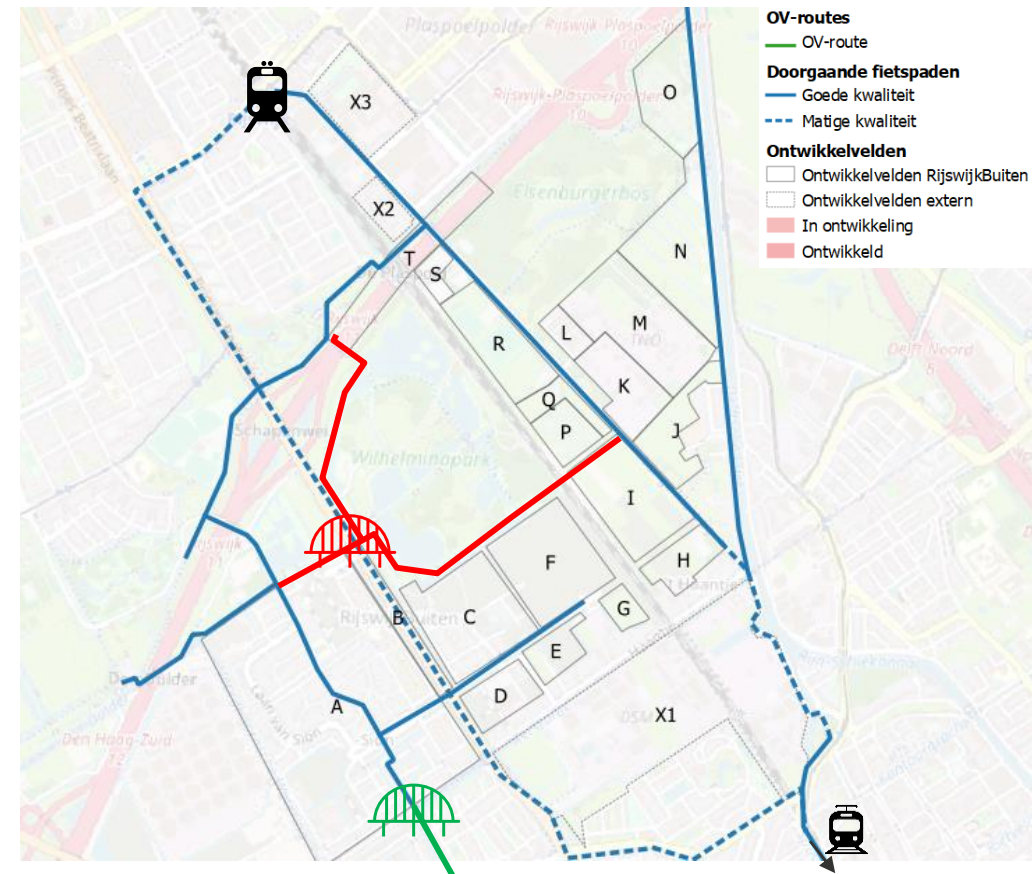
5. STOMP, Trappen

Ontbrekende schakels in Sion

Sion is al bijna uitontwikkeld. In het kader van TOD¹ en BOD, en ten behoeve van het terugdringen van het autogebruik, moeten twee ontbrekende schakels worden toegevoegd:

1. Ongelijkvloerse fiets- en voetgangerskruising met de Beatrixlaan (rood; opgenomen in grondexploitatie);
2. Fiets- en voetgangersbrug over de Kerstanje aansluitend op het Voordijkshoornsepad in Delft (groen; niet opgenomen in grondexploitatie).

Beide ingrepen zijn voornamelijk van toegevoegde waarde voor de wijk Sion en vergroten de veiligheid en door-stroomcapaciteit op de Beatrixlaan (nader te onderzoeken en te onderbouwen in een verkeerskundig model). Ze hebben een beperkte betekenis voor de verdichtings-opgave in Rijswijk Buiten.



¹ TOD (Transit Oriented Development): ITDP TOD Standard – TOD handreiking

<https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/16607/todstandaard.pdf>

5. STOMP, Trappen

Ontbrekende schakels in Parkrijk

Parkrijk is volop in ontwikkeling. Verdichting is beperkt mogelijk omdat de stedenbouwkundige uitwerking grotendeels is vastgelegd.

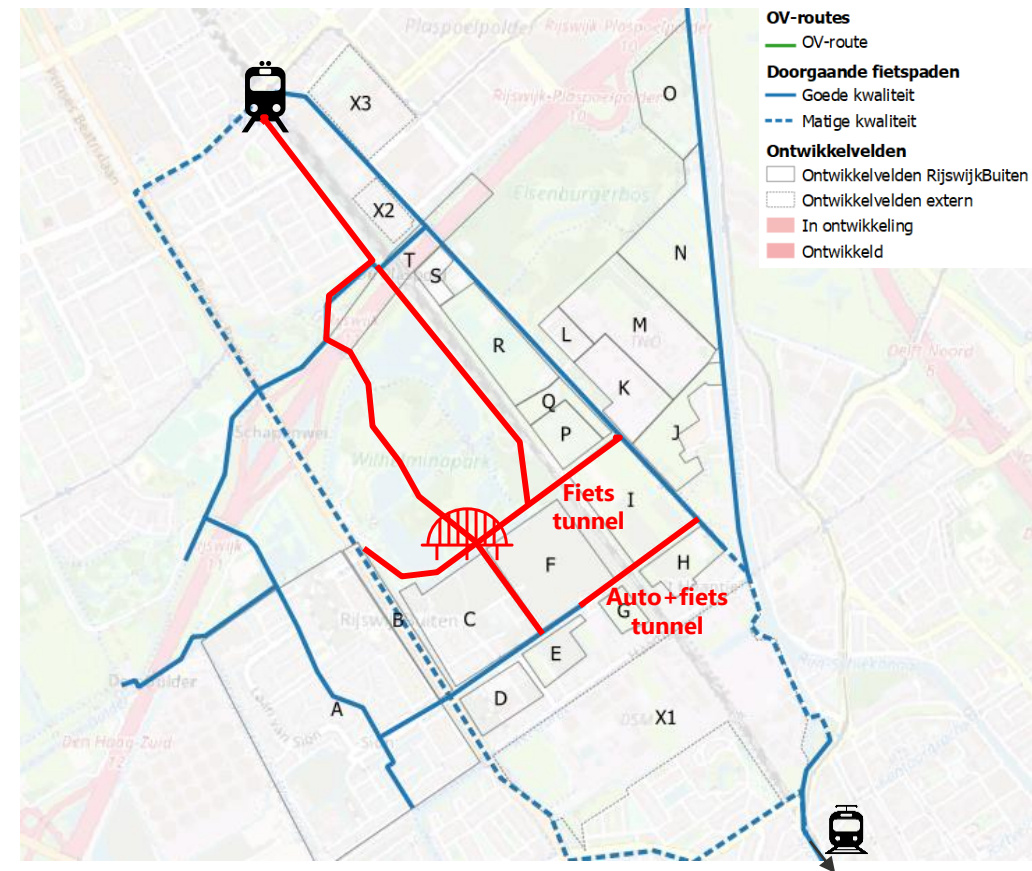
De belangrijkste 3 ontbrekende schakels in het fietsnetwerk van Parkrijk zijn:

1. de fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor door ter plaatse van de volkstuinten (gereed 2025);
2. de auto-, fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor door (doortrekking Laan van het Haantje, gereed medio 2021);

Beide ingrepen zijn al gepland. Ook de bekostiging is in de huidige grondexploitatie meegenomen.

3. de fiets-voetgangersbrug en route door het Wilhelminapark.

Deze ingreep wordt onderzocht en is niet opgenomen in de grondexploitatie.



5. STOMP, Trappen

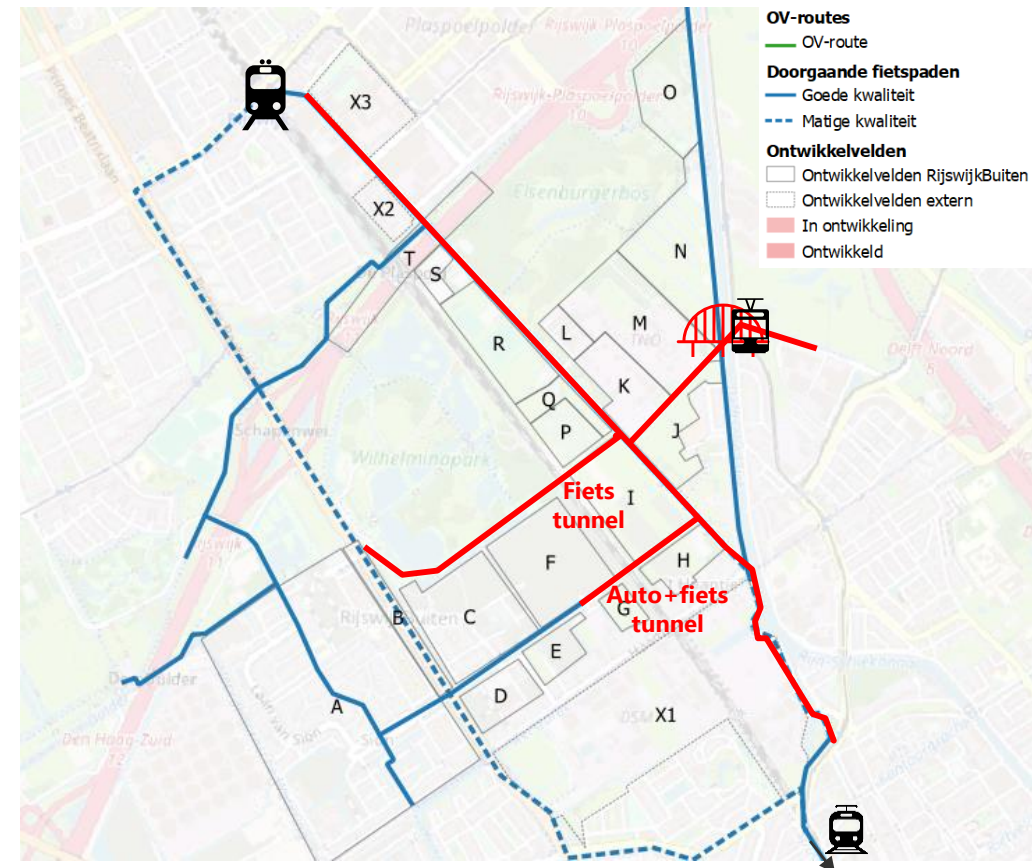
Ontbrekende schakels in Pasgeld

In Pasgeld kan de grootste verdichting plaatsvinden, mits de stedenbouwkundige uitwerking volledig wordt gebaseerd op TOD en BOD, als onderdeel van het STOMP-concept. De fietsinfrastructuur en aantakking op het snelfietsnetwerk spelen hier een cruciale rol in.

De belangrijkste 2 ontbrekende schakels in het fietsnetwerk van Pasgeld zijn:

1. Een hoogwaardige en vrij liggende snelfietsverbinding naar Station Rijswijk en IC station Delft. Vanwege de beperkt beschikbare ruimte zal de auto plaats moeten maken voor de fiets;
2. Een hoogwaardige en snelfietsverbinding naar Ypenburg, o.a. door middel van de aanleg van een fiets- en voetgangersbrug over het Rijn-Schiekanaal. Rijswijk Buiten wordt hiermee direct ontsloten op HTM tramlijn 1.

De ingrepen, en de aanleg van de tramhaltes, zijn (nog) niet opgenomen in de grondexploitatie.



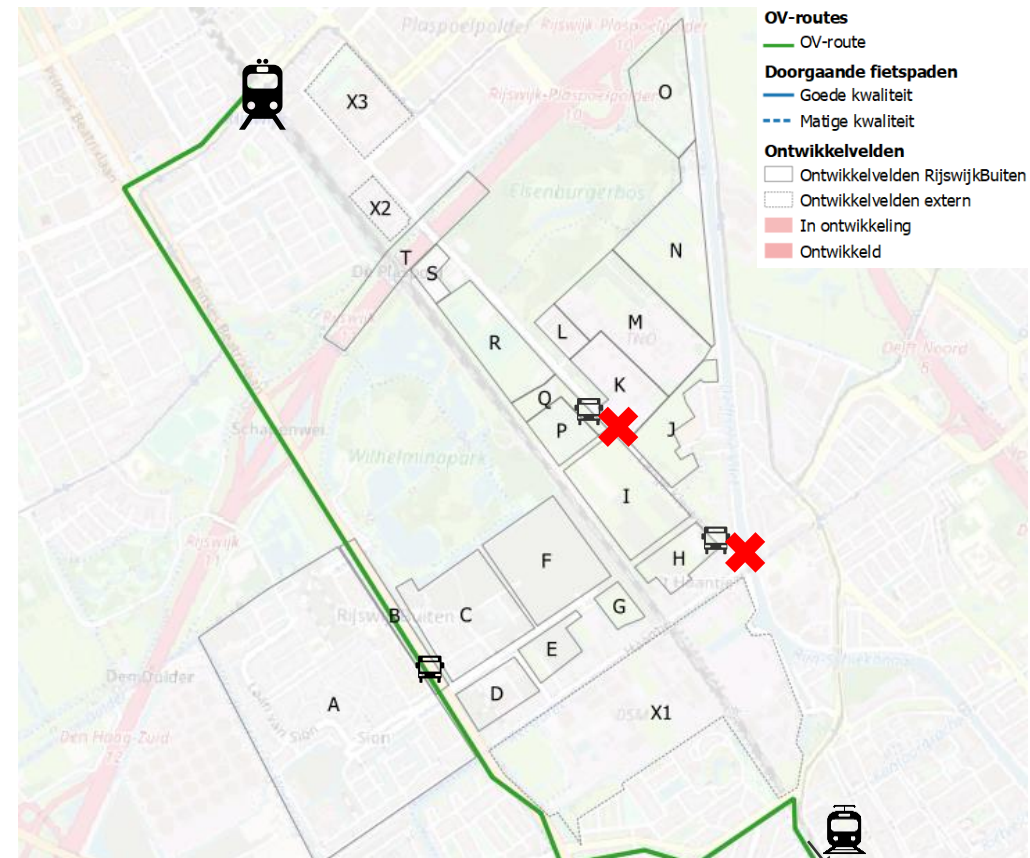
5. STOMP, Openbaar vervoer

Huidige situatie

- De reguliere busverbinding over de Beatrixlaan is momenteel de enige OV-verbinding die Rijswijk Buiten twee maal per uur ontsluit, zowel richting Station Rijswijk als ook Station Delft.
- Over de Lange Kleiweg rijdt momenteel (2019) ook nog een bus. Deze zal in de volgende dienstregeling zeer waarschijnlijk geschrapt worden.

OV-haltes

Bus 2x per uur	
Bus/shuttle 4x per uur	
Tram 6x per uur	
Stoptrein	
Intercity	



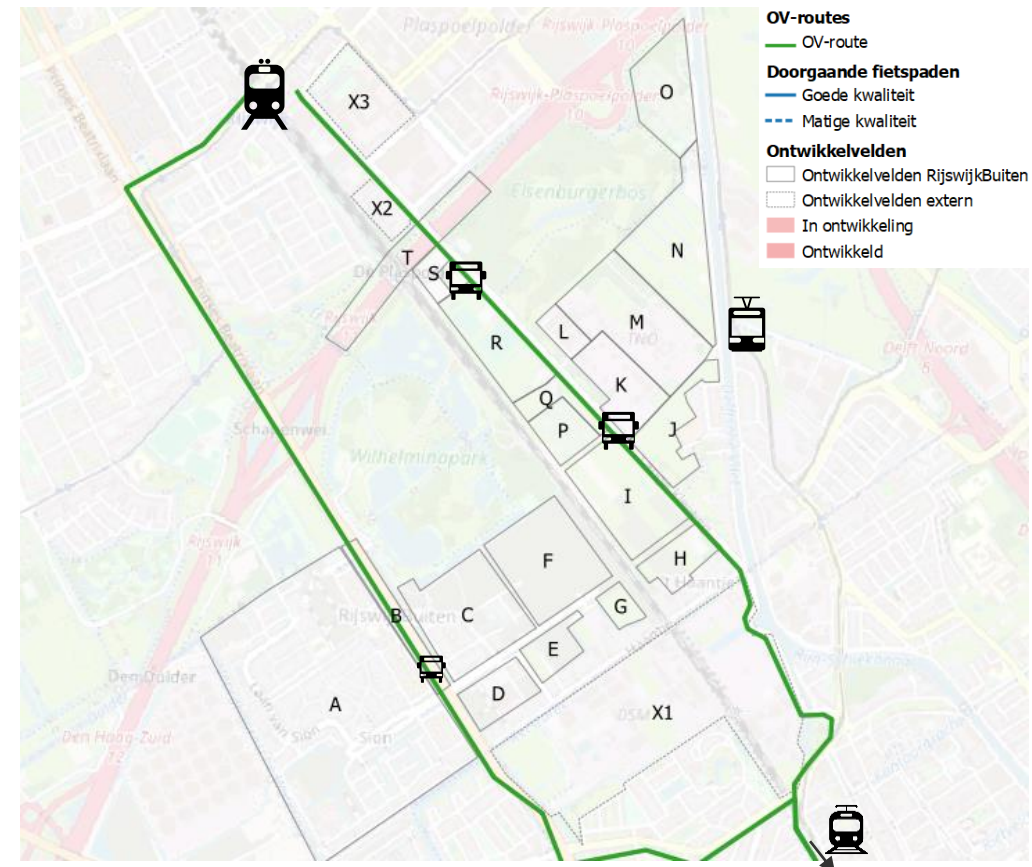
5. STOMP, Openbaar vervoer

OV over Lange Kleiweg

- In Pasgeld kan de grootste verdichting plaatsvinden, mits de stedenbouwkundige uitwerking volledig wordt gebaseerd op TOD en BOD, als onderdeel van het STOMP-concept. De hoogwaardige en ongelijkvloerse OV-ontsluiting en aantakking op het OV-netwerk spelen hier een cruciale rol in.
- De OV-verbinding over de Lange Kleiweg is een rechte lijn tussen de centra en stations van Rijswijk en Delft, en ligt direct naast de (toekomstige) ontwikkelvelden. Voorsortierend op de mogelijke komst van een S-bahn station aan de zeezijde, zou rond deze locatie extra verdicht kunnen worden. Het ontwerp van en de vervoersvraag naar de OV-verbinding dient verder onderzocht te worden. De OV-verbinding incl. haltering is (nog) niet opgenomen in de grondexploitatie.

OV-haltes

Bus 2x per uur	
Bus/shuttle 4x per uur	
Tram 6x per uur	
Stoptrein	
Intercity	



5. STOMP, Openbaar vervoer

Brug richting bestaande tram

HTM tramlijn 1 passeert 6x per uur Pasgeld. Door het ontbreken van een fiets- en voetgangersverbinding over het Rijn-Schiekanaal is deze niet beschikbaar.

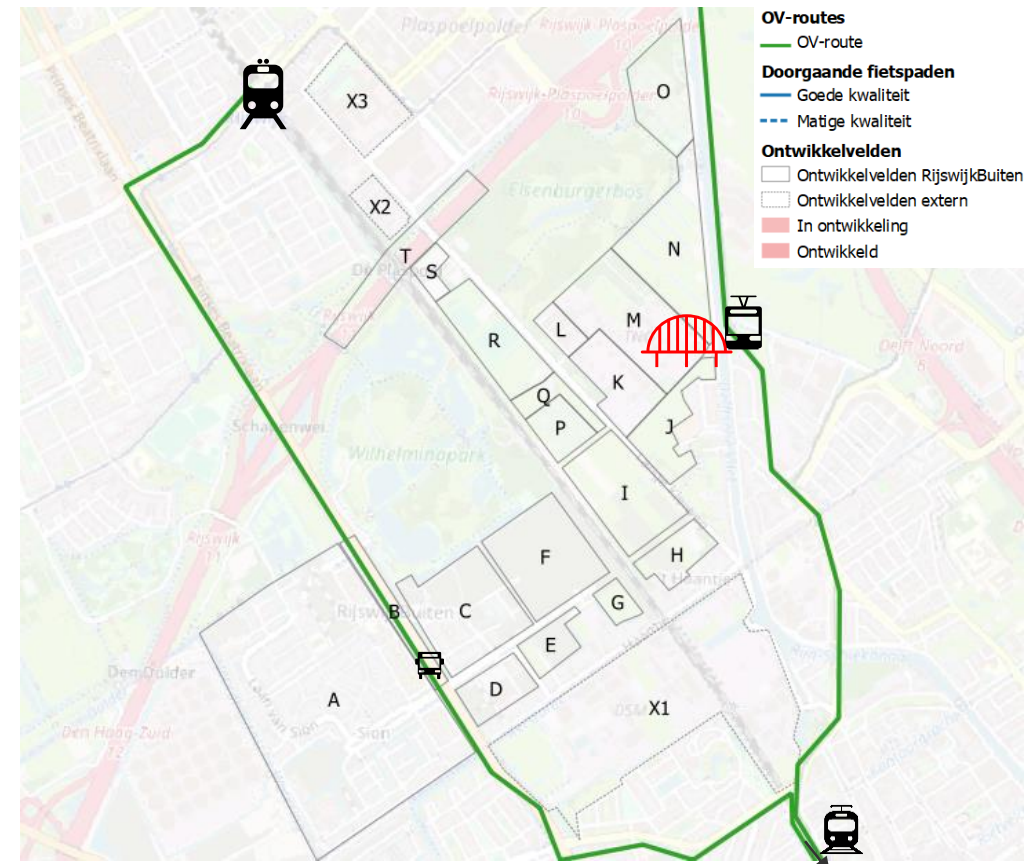
De belangrijkste ontbrekende schakels voor het gebruik van HTM tramlijn 1 zijn:

1. De aanleg van een fiets- en voetgangersbrug over het Rijn-Schiekanaal;
2. De aanleg van een nieuwe tramhalte nabij de brug.

De ingrepen zijn (nog) niet opgenomen in de grondexploitatie en komt overeen met de voorgestelde ingrepen bij 'Trappen – ontbrekende schakels Pasgeld'.

OV-haltes

Bus 2x per uur	
Bus/shuttle 4x per uur	
Tram 6x per uur	
Stoptrein	
Intercity	



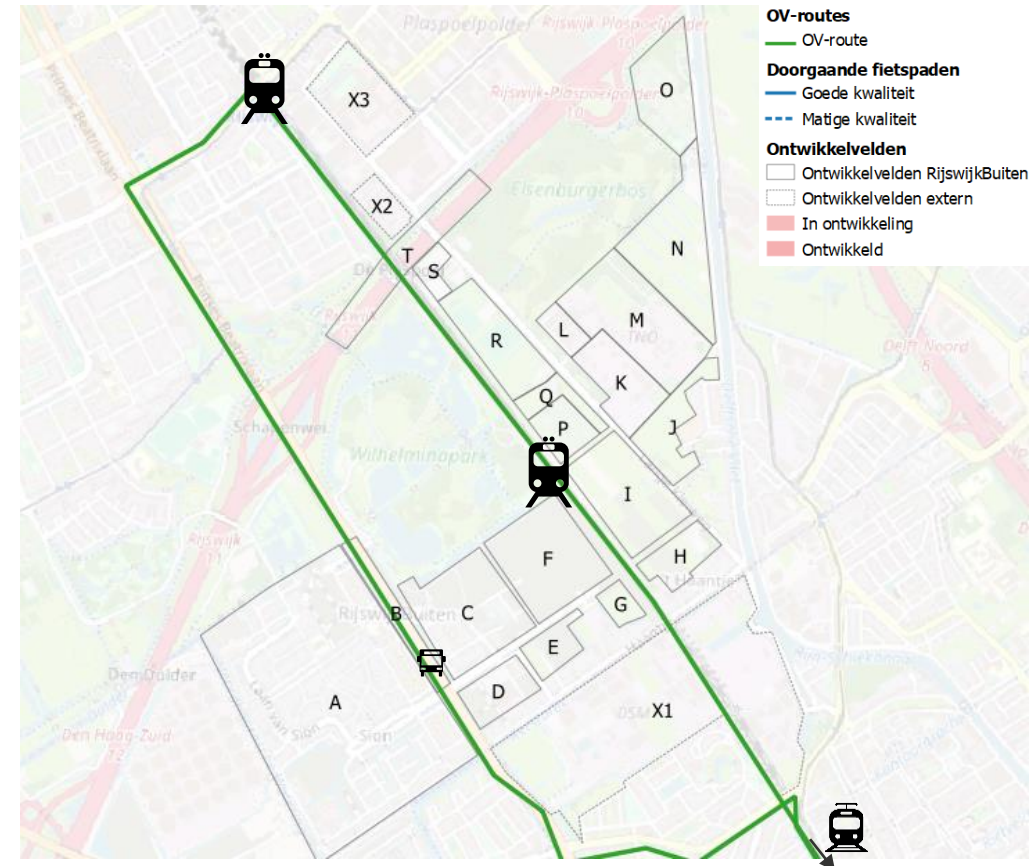
5. STOMP, Openbaar vervoer

Treinstation Rijswijk Buiten

- Na realisatie van vierspoorigheid tussen Rijswijk en Delft kan in Rijswijk Buiten een station, inclusief een passage voor tweezijdige bereikbaarheid, gerealiseerd worden. Besluitvorming hierover volgt op besluitvorming over het infraconcept en – maatregelen op het spoor.
- De ruimtereserveringen in de planvorming voor de realisatie van het station en de onderdoorgang zijn cruciaal om de aanleg van het station in de toekomst, aansluitend op het verkozen infraconcept, niet uit te sluiten.
- Op termijn kan zou de (H)OV verbinding over de Lange Kleiweg (deels) kunnen worden overgenomen door een verbinding over het parallelle spoor.

OV-haltes

Bus 2x per uur	
Bus/shuttle 4x per uur	
Tram 6x per uur	
Stoptrein	
Intercity	



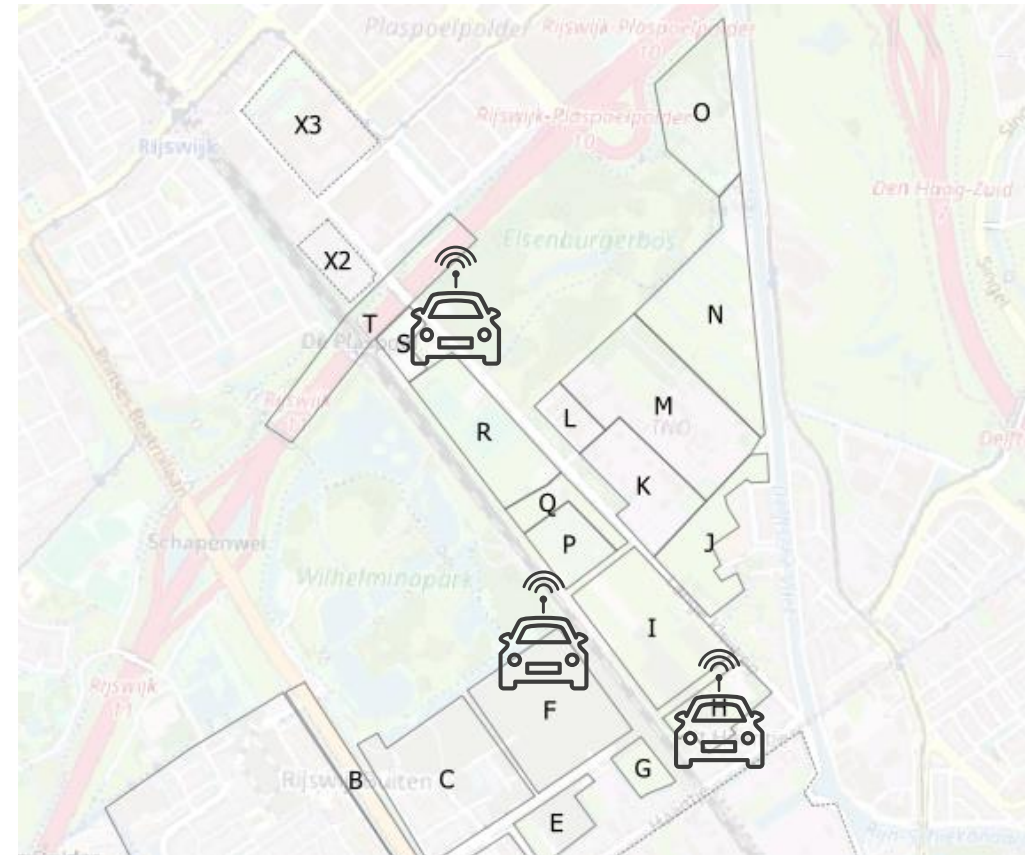
5. STOMP, Mobiliteitsdiensten (MaaS)

Indicatieve locaties voor mobiliteitshubs en servicepunten

In Pasgeld worden multimodale servicepunten opgenomen, die aansluiten bij de doelgroepen, de ambities van Pasgeld en de living plots, en het gebruik de aangeboden mobiliteit en deelmobiliteit via het STOMP-concept. Een strategisch netwerk van kleinschalige multimodale servicepunten in de living plots en (grotere) parkeerhubs kan aanleiding zijn om de te hanteren parkeernorm naar beneden bij te stellen, waarbij effectief gebruik wordt gemaakt van o.a. de snelfietsverbinding en de HOV-verbinding over de Lange Kleiweg als drager van het systeem.

Uitgangspunten voor potentiële locaties (grotere) parkeerhubs:

- Direct nabij ontsluitingswegen, HOV-haltes en/of station;
- Hoe dichterbij hoe aantrekkelijker, met name voor (fiets)mobiliteit. De maximale afstand tot een hub waar multimodale services worden aangeboden is 300-500m / 6-7min lopen;
- Flexibele verschuivende hubs, inclusief locatie, die op- en afschalen met de fasering zijn onderwerp van onderzoek.



Voordat er een definitieve keuze gemaakt kan worden zullen de verschillende ontwerp oplossingen en MaaS-diensten doorgerekend moeten worden met betrekking tot de consequenties voor de locatie, de omvang, en de te hanteren parkeernorm (per living plot).

5. STOMP, Mobiliteitsdiensten (MaaS)

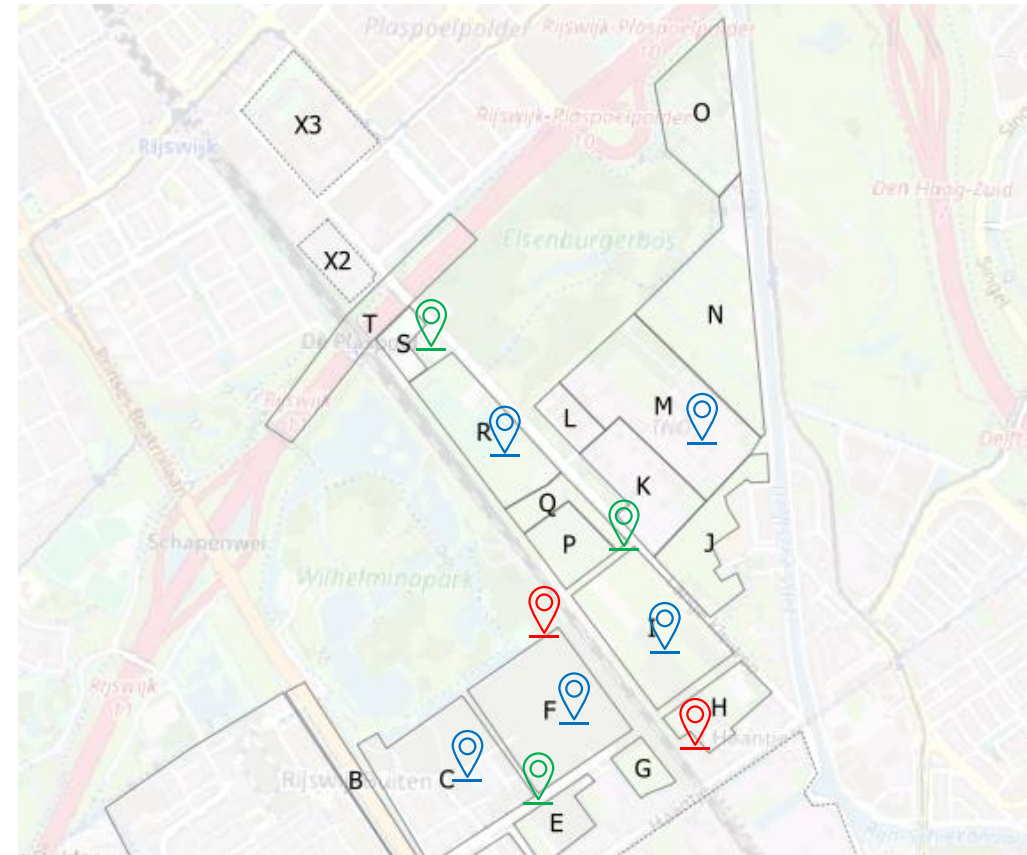
Mobiliteitshub typologieën

Er kan onderscheid gemaakt worden in drie verschillende type mobiliteitshubs voor Rijswijk Buiten:

1. Multimodale hub middenin of aan rand van de living plot.
2. Multimodale hub vergelijkbaar met hub onder 1. maar tevens aangesloten op (H)OV.
3. Grootschalige parkeerhub nabij verkeersader.

Bovenstaande varianten vullen elkaar aan. Type 1 en 2 zullen, met een relatief gering ruimtegebruik in de living plot worden gerealiseerd, en zijn onderdeel van de vastgoedexploitatie.

Type 3 is ingrijpender: zowel het ruimtebeslag als de investeringskosten zijn groter. Beide factoren zijn afhankelijk van de stedenbouwkundige uitwerking en de parkeernorm die gehanteerd zal worden en het verzorgingsgebied van de hub. De investeringskosten, financiering en bekostiging dienen nader uitgewerkt te worden en maken onderdeel uit van de mobiliteitsmaatregelen.



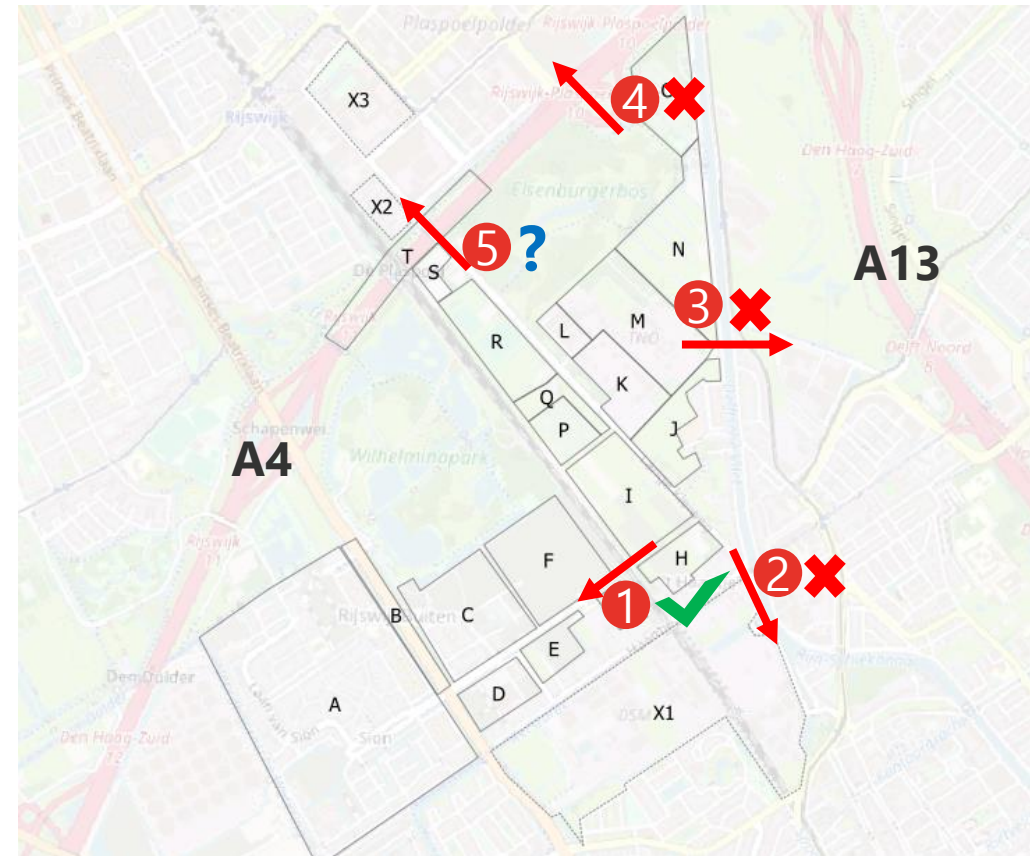
Voordat er een definitieve keuze gemaakt kan worden zullen de verschillende ontwerp oplossingen en MaaS-diensten doorgerekend moeten worden met betrekking tot de consequenties voor de locatie, de omvang, en de te hanteren parkeernorm (per living plot).

5. STOMP, Privé auto

Inventarisatie van potentiële autoverbindingen in Pasgeld

Voor de ontwerpogave van de auto-ontsluiting van Pasgeld leidt dit tot de volgende constatering:

1. Ontsluiting via de tunnel naar de Beatrixlaan heeft de voorkeur;
2. De binnendoor weg richting Delft zal geknipt worden, waardoor sluipverkeer voorkomen wordt en ruimte voor een vrij liggende snelfietsroute en een hoogwaardige OV-verbinding over de Lange Kleiweg gecreëerd wordt;
3. Een autobrug over het Rijn-Schiekanaal is onwenselijk, omdat hierdoor veel sluipverkeer richting de A13 door Pasgeld gegenereerd wordt. Daarnaast is deze oplossing lastig in te passen op deze locatie;
4. Een ontsluiting via afrit 10 (Plaspolder) niet wenselijk is: onderzocht wordt het aantal in-, uitvoeg- en wisselbewegingen op de A4 in verband met de doorstroming te minimaliseren;
5. De Lange Kleiweg kan als ontsluiting worden gebruikt mits dit niet ten kosten gaat van de kwaliteit van de snelfietsroute en de hoogwaardige OV-verbinding over de Lange Kleiweg en Pasgeld. Hier ligt een ontwerpogave voor de realisatie van eventuele hubs en de wijze van ontsluiten.



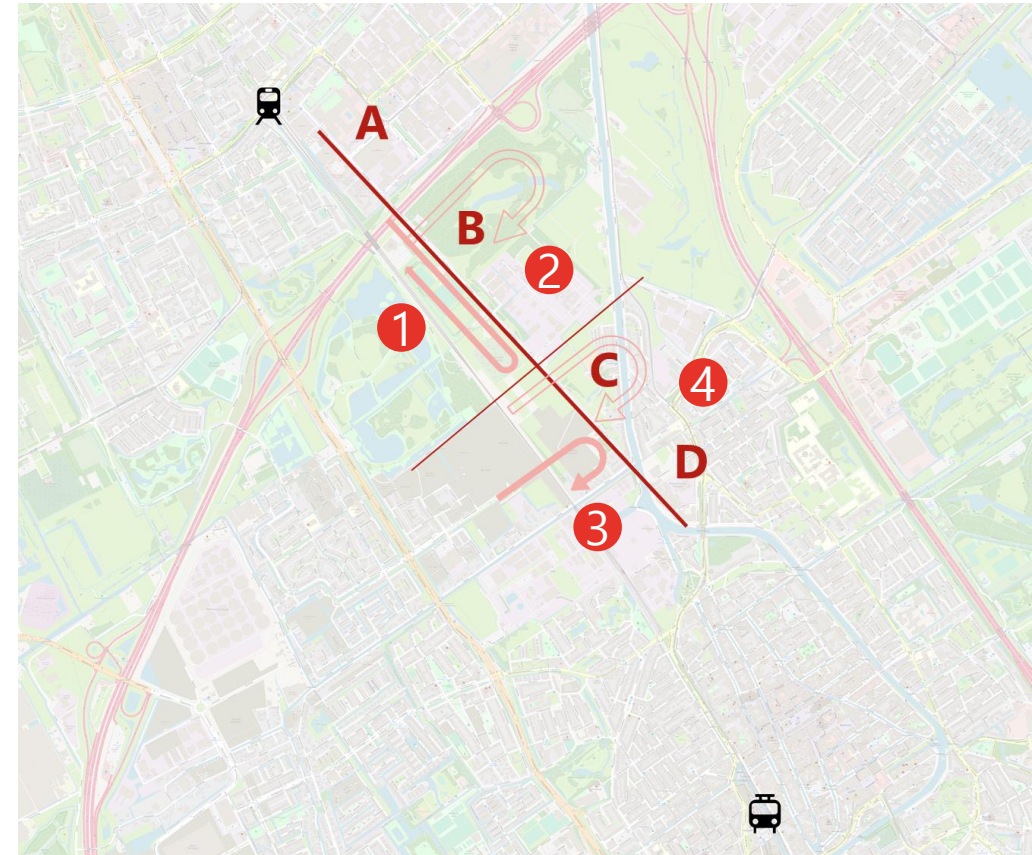
5. STOMP, Privé auto

Ontsluiting van Pasgeld per auto in gescheiden compartimenten

De Lange Kleiweg als onbelemmerde snelfiets- en HOV-verbinding realiseren betekent ook minder prioriteit en ruimte voor de privé auto. Tegelijkertijd dient autoverkeer naar alle ontwikkelvelden voor bestemmingsverkeer wel mogelijk te blijven.

In de figuur hiernaast zijn 4 compartimenten aangeduid die worden gescheiden door de Lange Kleiweg (NW-ZO) en een langzaam verkeer as (ZW-NO)

- Van 1 naar 2 zou een ongelijkvloerse kruising met de Lange Kleiweg toegang bieden voor de automobilist.
- Van 3 naar 4 zou een ongelijkvloerse kruising met de Lange Kleiweg toegang bieden voor de automobilist.¹
- Tussen B (1 & 2) en C (3 & 4) wordt een 'knip' aangebracht voor autoverkeer. Hierdoor is de Lange Kleiweg een doorgaande route voor HOV en fietsverkeer, maar niet voor autoverkeer.



¹Een spoortunnel is reeds in ontwikkeling. De Laan van Het Haantje wordt doorgetrokken in de richting van de Lange Kleiweg.

5. STOMP, deelconclusies alternatieven

HOV en BOD langs Lange Kleiweg, station op lange termijn mogelijk houden



S
Stappen

- Hoogwaardige wandelverbindingen zijn noodzakelijk in kader van gebiedskwaliteit, maar niet onderscheidend voor bereikbaarheid van gebied als geheel.
- Rekening houden met de aanleg van een station is wel aanbevolen.



M
MaaS

- De mobiliteitsvisie moet ook zonder MaaS uitvoerbaar zijn: de impact en toegevoegde waarde van MaaS hebben zich nu nog onvoldoende bewezen.
- Ontwikkeling en impact wel meenemen in verdere uitwerking van living plots en Pasgeld als geheel.



T
Trappen

- Fasering met Lange Kleiweg als belangrijke TOD¹/BOD drager past goed in adaptieve strategie. Brug over Rijn-Schiekanaal richting Ypenburg is zeer wenselijk ten behoeve van de gewenste snelfietsverbinding richting Ypenburg en de ontsluiting van Pasgeld op HTM lijn 1.



P
Privéauto

- P-norm van ca. 1 is haalbaar. Voor verdere reductie is adaptieve parkeerstrategie i.c.m. MaaS noodzakelijk.
- 1 ontsluitingsroute van Pasgeld via de Beatrixlaan is onvoldoende: een tweede ontsluitingsroute dient onderzocht te worden



O
OV

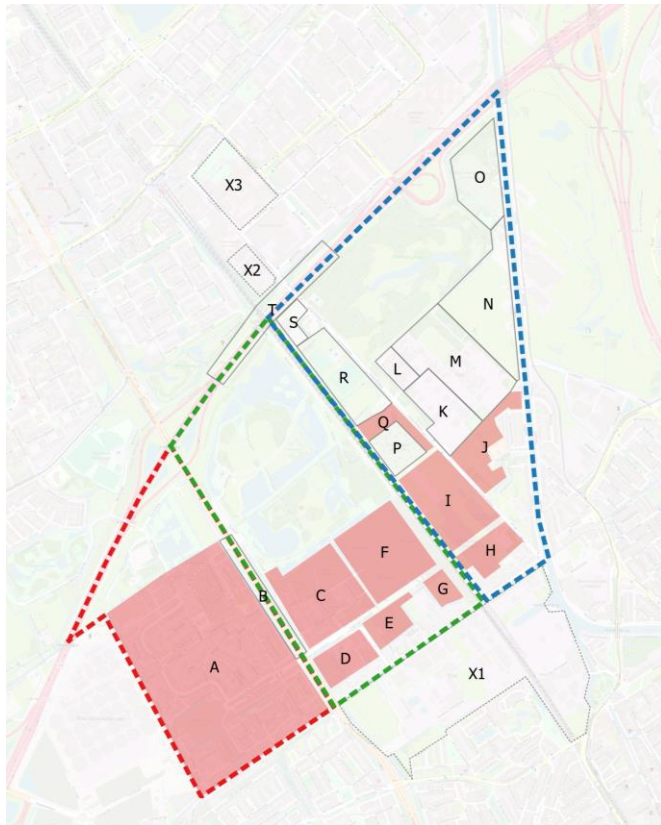
- Aanleg van een station is geen vereiste voor de beoogde ontwikkeling, mits aan STOMP en BOD voldaan wordt.
- De aanleg van een station met goede wederzijdse ontsluiting d.m.v. een stationspassage moet niet uitgesloten worden.

NB: Voordat een definitieve keuze gemaakt kan worden over de auto-ontsluiting zal voor de verschillende ontwerp oplossingen doorgerekend moeten worden wat de consequenties zijn voor de hoeveelheid verkeer dat via de verschillende ontsluitingswegen (maximaal) afgewikkeld kan worden. Daarnaast ligt er een ontwerp opgave om het autoverkeer binnen Pasgeld goed en in lijn met de mobiliteitsambities te verwerken, in relatie tot verkeersstromen en hubs.

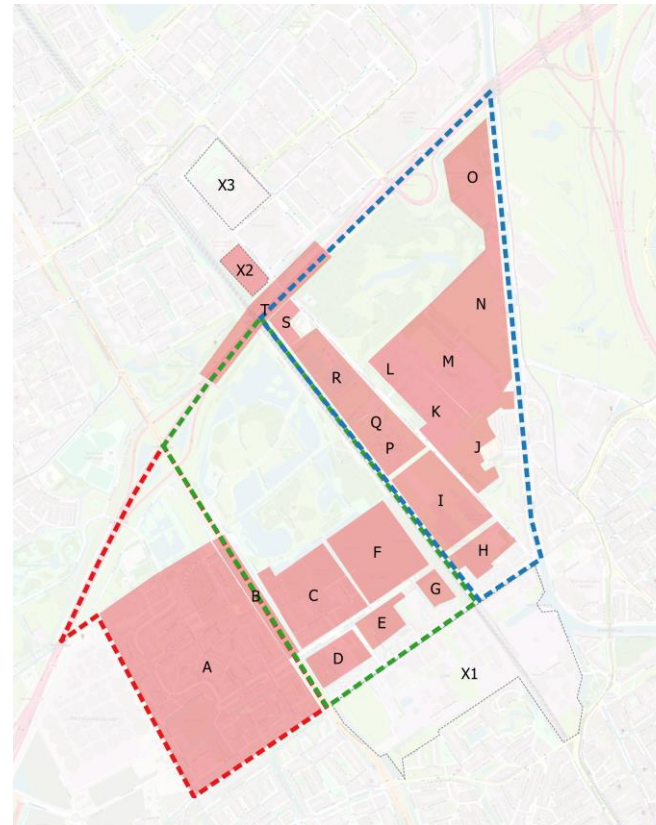
¹ TOD (Transit Oriented Development): ITDP TOD Standard – TOD handreiking
<https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/16607/todstandaard.pdf>

5. STOMP, deelconclusie ontwikkelopgave

Verdichtingspotentieel STOMP (theoretische inschatting)



Variant 'Basis'
Oplevering vastgoed 2018 - 2027



Variant 'MAX'
Start oplevering vastgoed 2018 – 2047
T.o.v. Basis hogere dichtheden en meer ontwikkelvelden

	BASIS zonder STOMP		MAX zonder STOMP*		MAX met STOMP	
Ontwikkelveld	#	FSI	#	FSI	#	FSI
A	1.350	0,4	1.350	0,4	1.350	0,4
B	-	-	247	1,0	346	1,4
C	610	0,9	610	0,9	610	0,9
D	90	0,7	90	0,7	90	0,7
E	-	0,7	-	0,7	-	0,7
F	710	1,2	710	1,2	710	1,2
G	-	0,7	-	0,7	-	1,2
H	-	0,7	-	0,7	-	1,2
I	734	1,2	852	1,2	1.419	2,0
J	217	0,7	217	0,7	217	0,7
K	-	-	391	0,9	521	1,2
L	-	-	60	0,9	80	1,2
M	-	-	437	0,9	582	1,2
N	-	-	271	0,7	348	0,9
O	-	-	323	0,7	416	0,9
P	-	-	274	1,2	457	2,0
Q	176	1,2	192	1,2	320	2,0
R	-	-	441	0,9	587	1,2
S	-	-	88	0,9	117	1,2
T	-	-	453	0,9	605	1,2
	3.888		7.006		8.776	
% appt vs % egz	50/50		55/45		60/40	
Niet wonen- vastgoed (m2 bvo)	100.000		225.000		300.000	

*Dit is een grove, theoretische inschatting. STOMP maakt het mogelijk verder te verdichten doordat het goede alternatieven voor de auto biedt. Hierdoor ontstaat er minder autoverkeer per woning en kunnen er meer woningen worden gebouwd zonder dat het omliggende wegennet dichtslibt. Om dit precies uit te rekenen zal er een verkeerskundige analyse moeten worden uitgevoerd.



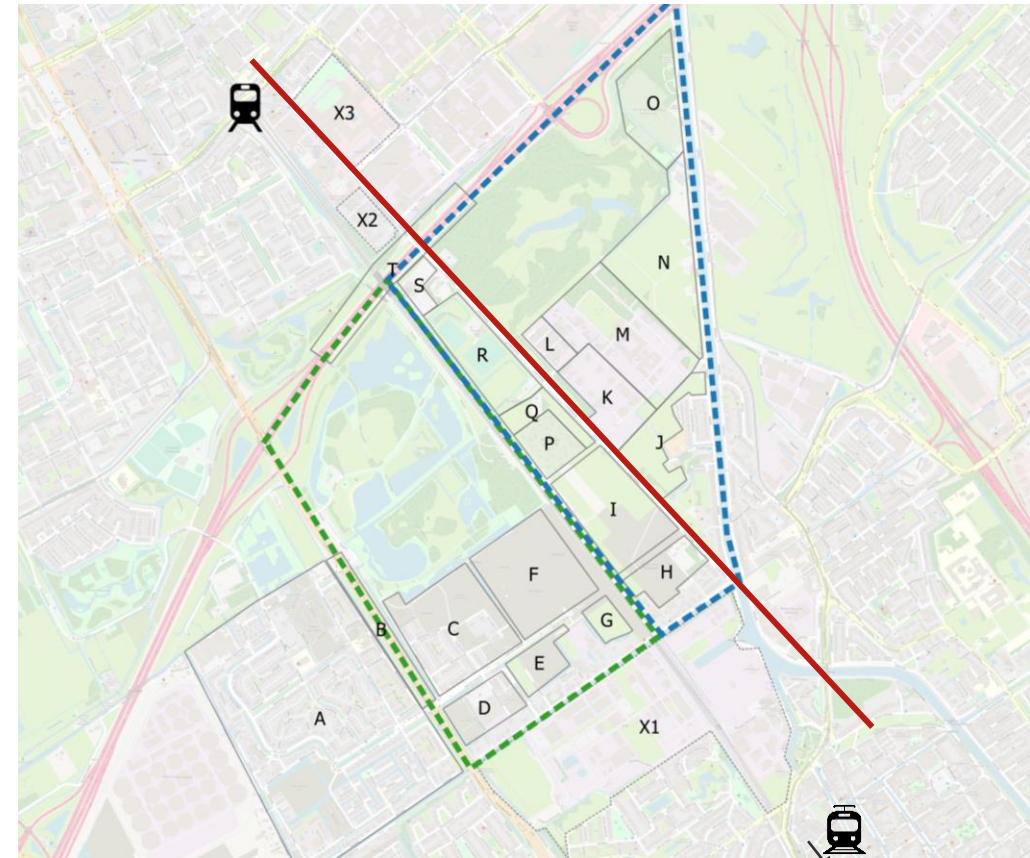
6. Mobiliteitsvisie

6. Mobiliteitsvisie

As van noord naar zuid als drager van mobiliteitssysteem

Snelfiets- en HOV-verbinding Lange Kleiweg (Noord-Zuid)

- Voorgestelde mobiliteitsvisie op basis van STOMP en BOD – de aanleg van Lange Kleiweg als onbelemmerde snelfiets- en HOV-verbinding tussen station Rijswijk en station Delft.
- De noord-zuid as sluit ter plaatse van IC station Delft naadloos aan op de mobiliteitsvisie en –oplossing voor Schieovers en Delft Zuid: een logische verlenging van de as die meerdere werklocaties vanaf Rijswijk / Plaspoelpolder tot en met TU Delft / station Delft-Zuid verbindt.
- Sion en Parkrijk worden beiden voor de auto ontsloten via de Beatrixlaan. Voor Pasgeld worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
 - Doorgaand autoverkeer (sluipverkeer) wordt geweerd, living plots zijn autoluw;
 - Fiets en OV hebben altijd voorrang op de auto;
 - Er wordt gebouwd met een gemiddelde parkeernorm van 1 en afhankelijk van doelgroep, verkoopwaarde en MaaS <1;
- STOMP aanpak zorgt voor benodigde flankerende maatregelen
- Het deeltracé van de Lange Kleiweg t/m de Wateringseweg langs DSM is nu een knelpunt en van slechte kwaliteit, en zou alleen toegankelijk moeten zijn voor fiets en OV. Gezamenlijk uitwerken met Delft.
- Het deeltracé ten noorden van de A4 naar station Rijswijk is een knelpunt – met name voor OV – en dient onderzocht en uitgewerkt worden.



*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen

6. Mobiliteitsvisie

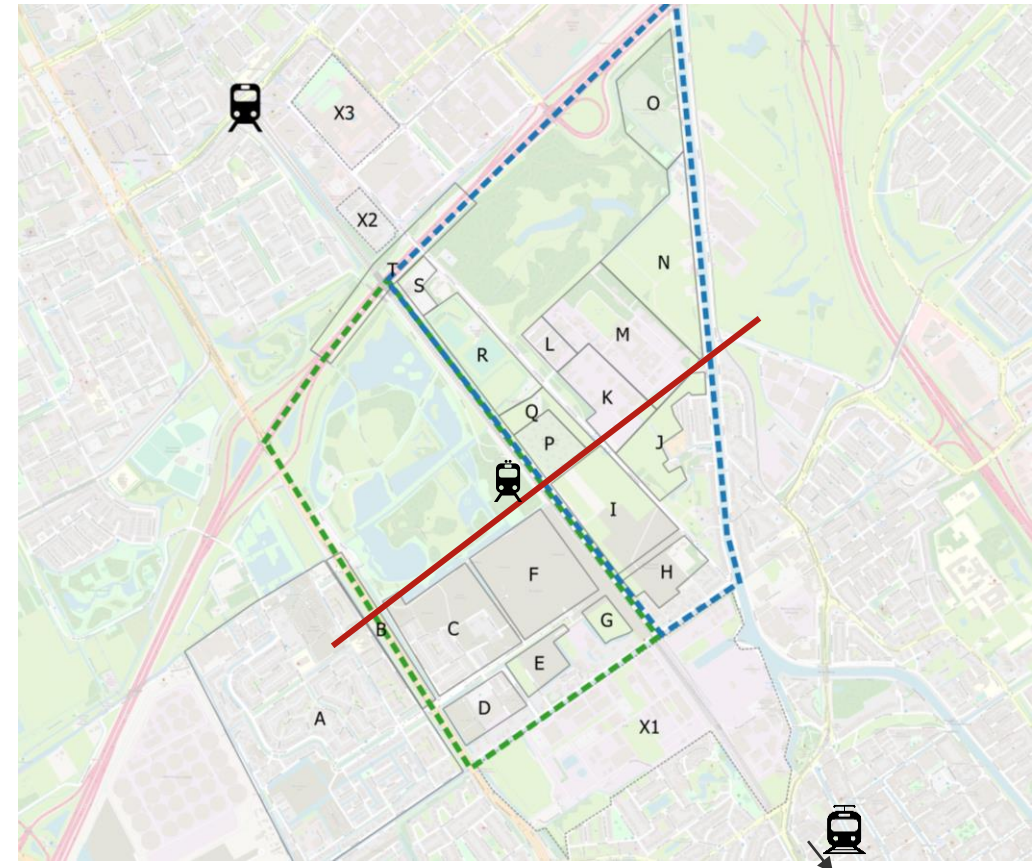
As van oost naar west maakt station mogelijk

Eventueel toekomstig station

- Rijswijk Buiten later dan ook nog beter aangetakt op bredere netwerk van werklocaties zoals Leiden en ook Rotterdam.
- Besluitvorming volgt na besluitvorming over flink pakket inframaatregelen en concept (S-bahn).
- Een eventueel station ligt aan buitenste twee sporen (zeezijde).
- Vanuit reisafstanden (richting Pasgeld Connect) is onderdoorgang direct bij station noodzakelijk.
- Ruimtelijke reservering voor station en onderdoorgang is cruciaal.
- Snelfietsverbinding Rijswijk-Delft-Ypenburg

Door ruimtelijke reservering station mogelijk maken

- Dankzij een fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor kan een centrale ruimtelijke groene as worden gecreëerd van oost naar west.
- Deze as vormt tevens een 'knip' in de auto verbindingen door Pasgeld. In combinatie met de Lange Kleiweg – welke ook niet door auto's wordt doorkruist – leidt dit tot 4 mobiliteitsmilieus.
- Deze ruimtelijke reservering maakt het mogelijk om een aantrekkelijke route tussen het station aan de westzijde van het spoor naar de Lange Kleiweg te realiseren.



*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen



7. Voorstel fasering

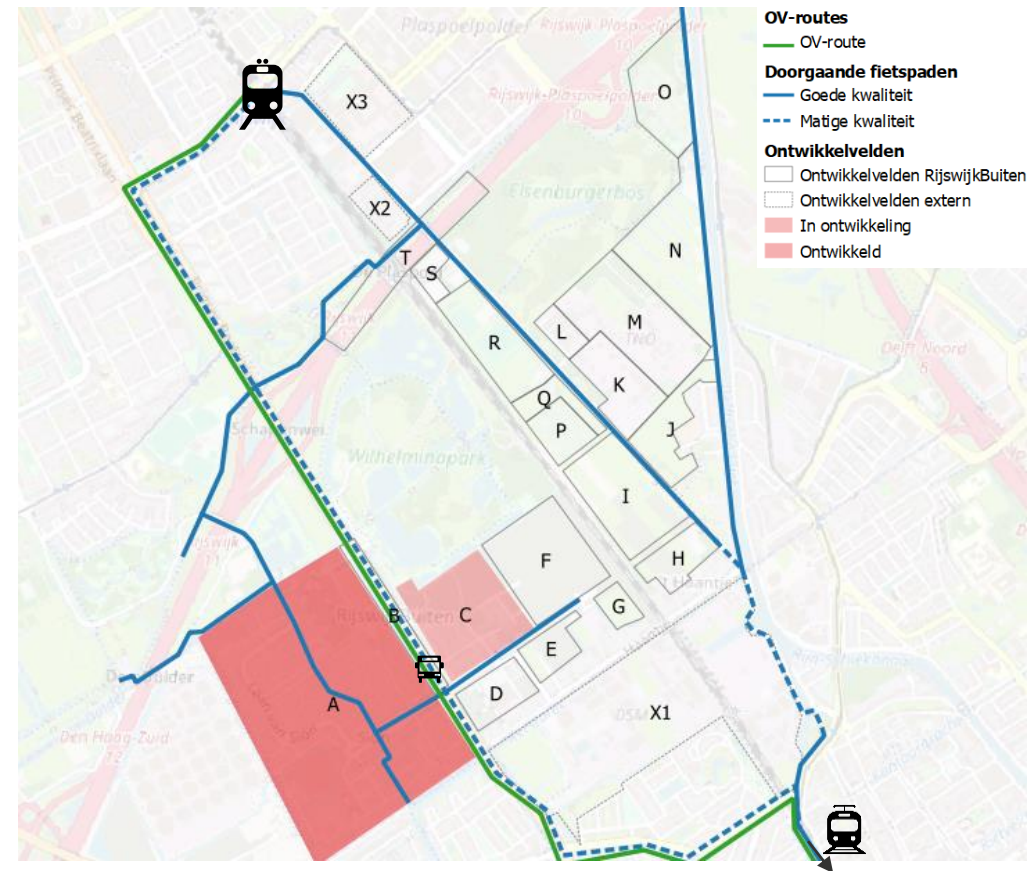
7. Fasering

2019 (nu)

Rijswijk Buiten		
Woningen		1.750
Inwoners		5.000
Arbeidsplaatsen		250
Verplaatsingen		PM
Parkeerplaatsen		3.500
Parkeerplaatsen		9.100

OV-haltes

Bus 2x per uur	
Bus/shuttle 4x per uur	
Tram 6x per uur	
Stoptrein	
Intercity	



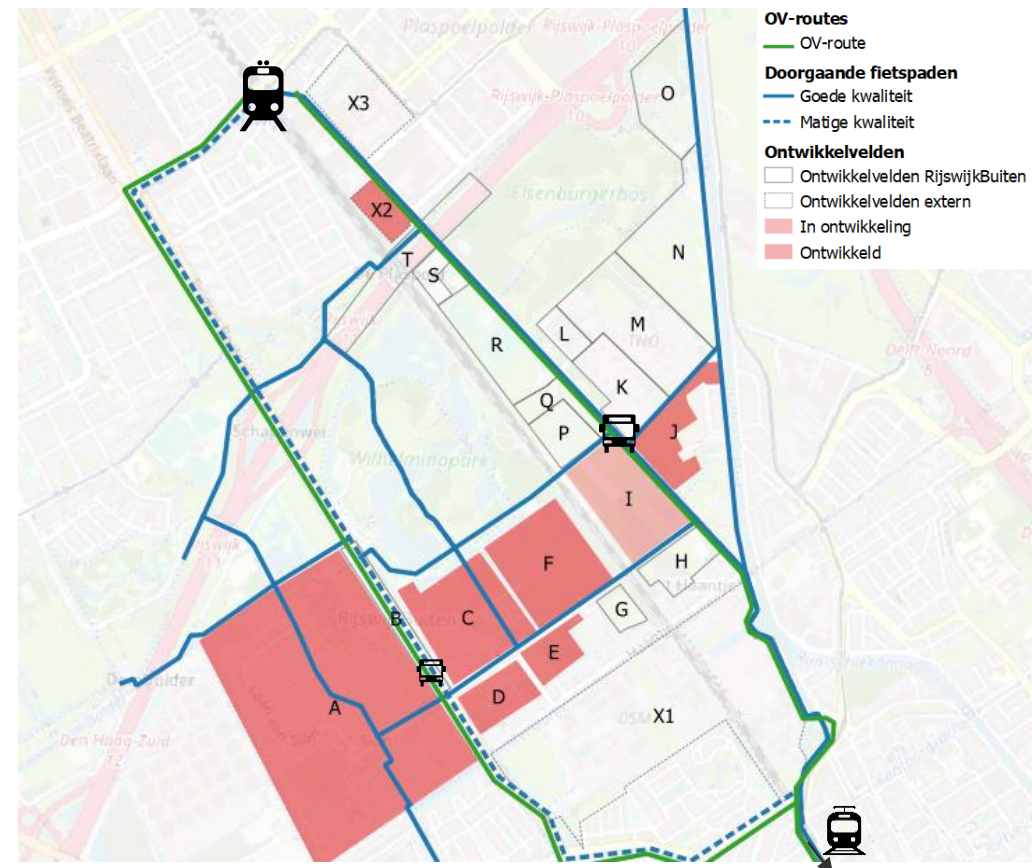
7. Fasering

2025

Rijswijk Buiten		Mutatie	Totaal
Woningen		+1.500	3.250
Inwoners		+3.250	8.250
Arbeitsplaatsen		+1.000	1.250
Verplaatsingen		PM	PM
Parkeerplaatsen		+1.500	5.000
Parkeerplaatsen		+7.800	16.900

OV-haltes

Bus 2x per uur	
Bus/shuttle 4x per uur	
Tram 6x per uur	
Stoptrein	
Intercity	



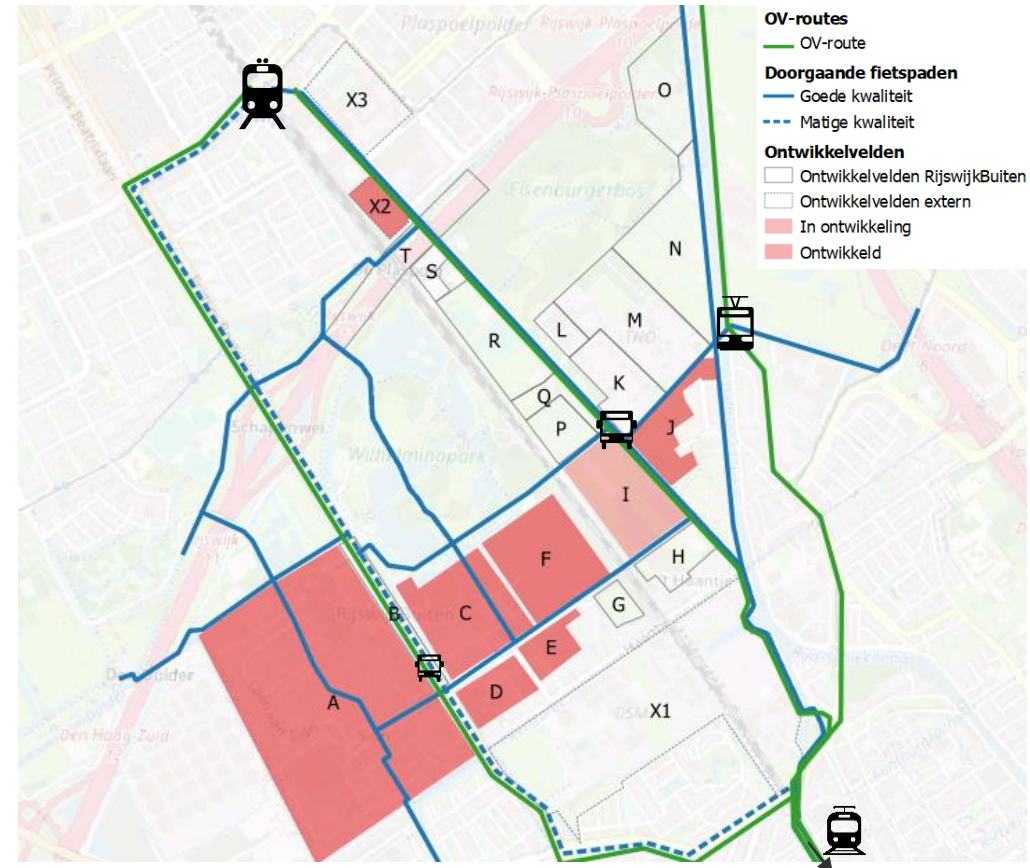
7. Fasering

2030

Rijswijk Buiten		Mutatie	Totaal
Woningen		+1.250	4.500
Inwoners		+2.250	10.500
Arbeitsplaatsen		+1.500	2.750
Verplaatsingen		PM	PM
Parkeerplaatsen		+1.250	6.250
Parkeerplaatsen		+6.500	23.400

OV-haltes

Bus 2x per uur	
Bus/shuttle 4x per uur	
Tram 6x per uur	
Stoptrein	
Intercity	



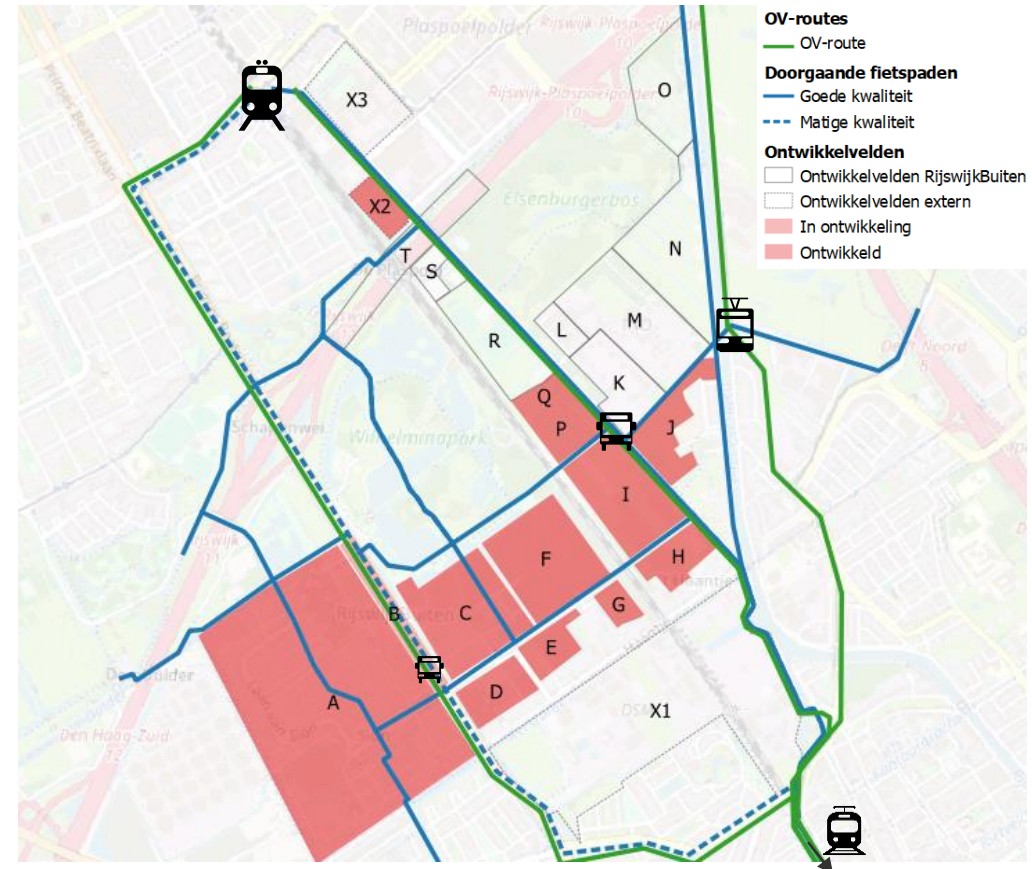
7. Fasering

2035

Rijswijk Buiten		Mutatie	Totaal
Woningen		+ 1.000	5.500
Inwoners		+ 2.500	13.000
Arbeidsplaatsen		+ 250	3.000
Verplaatsingen		PM	PM
Parkeerplaatsen		+ 1.000	7.250
Parkeerplaatsen		+ 5.200	28.600

OV-haltes

Bus 2x per uur	
Bus/shuttle 4x per uur	
Tram 6x per uur	
Stoptrein	
Intercity	



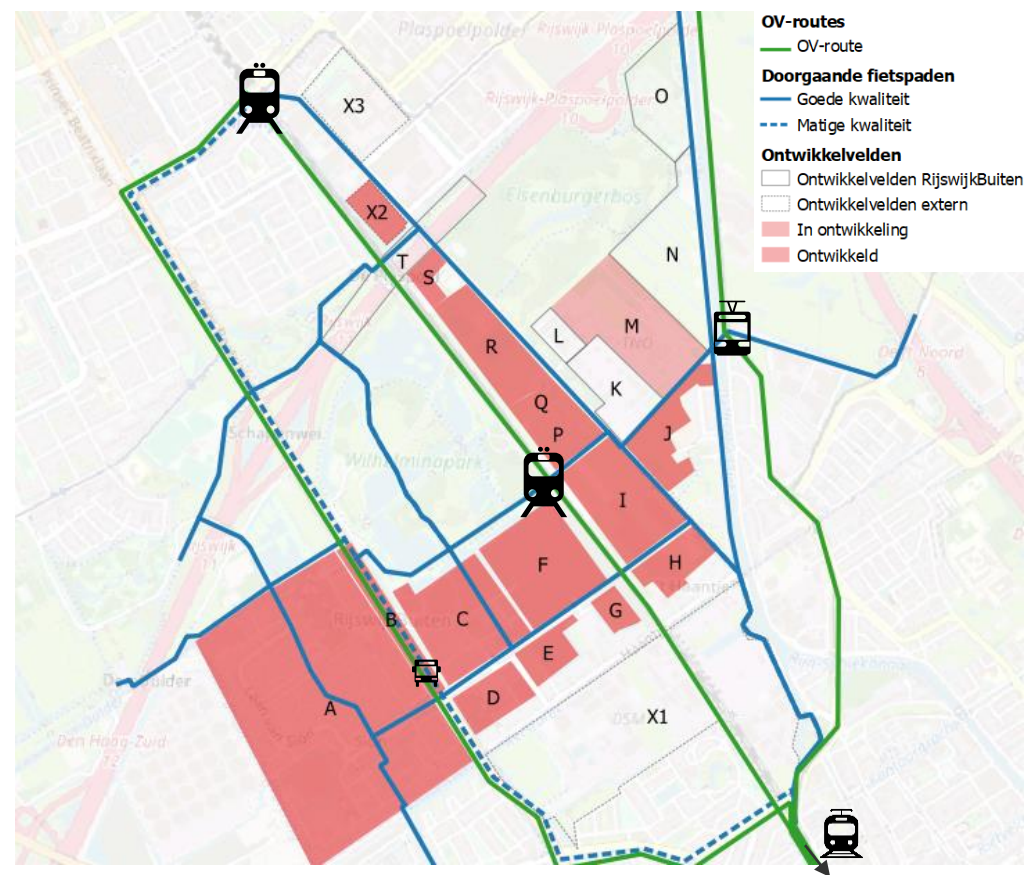
7. Fasering

2040

Rijswijk Buiten		Mutatie	Totaal
Woningen		+ 1.500	7.000
Inwoners		+ 3.000	16.000
Arbeitsplaatsen		+ 1.500	5.500
Verplaatsingen		PM	PM
Parkeerplaatsen		+ 1.500	8.750
Parkeerplaatsen		+ 7.800	36.400

OV-haltes

Bus 2x per uur	
Bus/shuttle 4x per uur	
Tram 6x per uur	
Stoptrein	
Intercity	





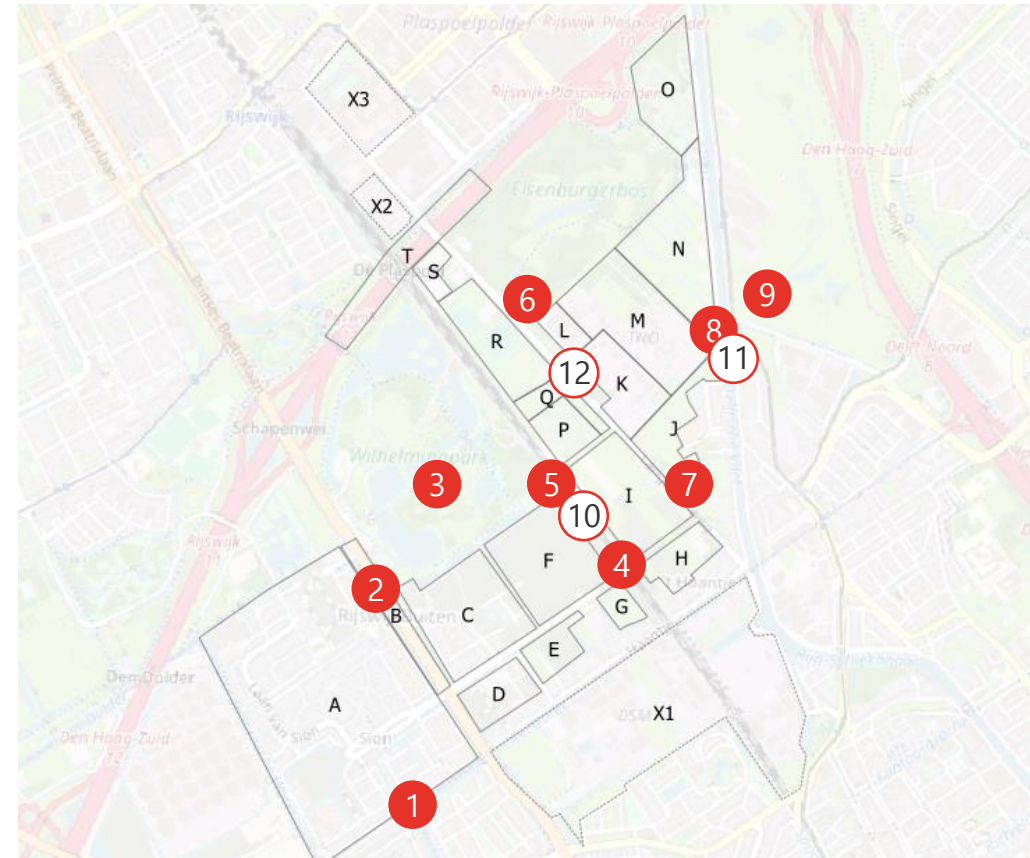
8. Investeringskosten mobiliteit



8. Investeringskosten mobiliteit

Kosten gaan voor de baten

Investering	Raming	Periode
1. Fietsbrug over de Kerstanje	€ 0,3 mln	2020 - 2025
2. Fietsbrug over Beatrixlaan	€ 1,3 mln	2020 - 2025
3. Fietspad door Wilhelminapark (naar Rijswijk)	€ 0,5 – 1,5 mln	2020 - 2025
4. Tunnel onder spoor auto + fiets (€ 15-25 mln)	Rijswijk*: € 1,0 mln	2020 - 2025
5. Fietstunnel onder spoor		
a. Reguliere fietstunnel onder spoor (€ 5 mln)	Rijswijk*: € 2,5 mln	2020 - 2025
b. Extra brede tunnel tbv toekomstig station	€ 5 – 10 mln	2020 - 2025
6. Herprofilering Lange Kleiweg Delft		
a. Station Rijswijk – Brug A4	€2,5 - 3,5 mln	2020 - 2025
b. Brug A4 – Fietstunnel (5.)	€3,5 - 4,5 mln	2020 - 2025
c. Fietstunnel (5.) – Gemeentegrens Delft	€2,5 - 3,5 mln	2020 - 2025
d. Gemeentegrens Delft – Wateringsevest	€ 0,5 – 2,0 mln	2020 - 2025
7. Bushaltes Lange Kleiweg (2 stuks)	€ 0,5 mln	2020 - 2025
8. Fietsbrug Rijn-Schiekanaal	€ 7,5 - 10,0 mln	2025 - 2030
9. Tramhalte bij fietsbrug over kanaal	€ 0,5 mln	2025 - 2030
Opties		
10. Station metrokwaliteit (gem. investeringen)	€ 10,0 – 20,0 mln	2035 - 2040
11. Extra kosten autobrug (ipv fiets-) over kanaal	€ 8,0 – 15,0 mln	Niet meegerek.
12. Kostenindicatie per onderdoorgang Lange Kleiweg	€ 7,5 – 12,5 mln	Niet meegerek.
Rijswijk*: reeds opgenomen deel in meerjarenbegrotingh Rijswijk		



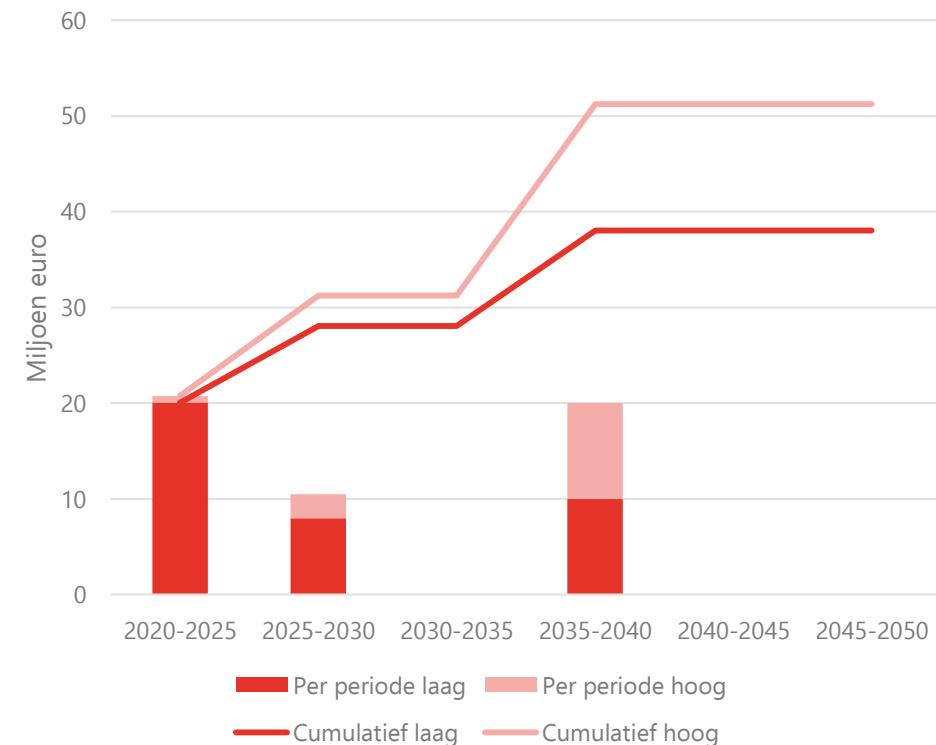
Dit is een mogelijke fasering. Voor de financiële optimalisatie kan er gekozen worden om bepaalde investeringen niet, later of eerder in de tijd te doen.

8. Investeringskosten mobiliteit

Tijdpad van investeringen

Investering	Raming	Periode
1. Fietsbrug over de Kerstanje	€ 0,3 mln	2020 - 2025
2. Fietsbrug over Beatrixlaan	€ 1,3 mln	2020 - 2025
3. Fietspad door Wilhelminapark (naar Rijswijk)	€ 0,5 – 1,5 mln	2020 - 2025
4. Tunnel onder spoor auto + fiets (€ 15-25 mln)	Rijswijk*: € 1,0 mln	2020 - 2025
5. Fietstunnel onder spoor		
a. Reguliere fietstunnel onder spoor (€ 5 mln)	Rijswijk*: € 2,5 mln	2020 - 2025
b. Extra brede tunnel tbv toekomstig station	€ 5 – 10 mln	2020 - 2025
6. Herprofilering Lange Kleiweg Delft		
a. Station Rijswijk – Brug A4	€2,5 - 3,5 mln	2020 - 2025
b. Brug A4 – Fietstunnel (5.)	€3,5 - 4,5 mln	2020 - 2025
c. Fietstunnel (5.) – Gemeentegrens Delft	€2,5 - 3,5 mln	2020 - 2025
d. Gemeentegrens Delft – Wateringsevest	€ 0,5 – 2,0 mln	2020 - 2025
7. Bushaltes Lange Kleiweg (2 stuks)	€ 0,5 mln	2020 - 2025
8. Fietsbrug Rijn-Schiekanaal	€ 7,5 - 10,0 mln	2025 - 2030
9. Tramhalte bij fietsbrug over kanaal	€ 0,5 mln	2025 - 2030
Opties		
10. Station metrokwaliteit (gem. investeringen)	€ 10,0 – 20,0 mln	2035 - 2040
11. Extra kosten autobrug (ipv fiets-) over kanaal	€ 8,0 – 15,0 mln	Niet meegerek.
12. Kostenindicatie per onderdoorgang Lange Kleiweg	€ 7,5 – 12,5 mln	Niet meegerek.
Rijswijk*: reeds opgenomen deel in meerjarenbegrotingh Rijswijk		

Bandbreedte investeringen



Dit is de voorgestelde fasering. Voor de financiële optimalisatie kan er gekozen worden om bepaalde investeringen niet, later of eerder in de tijd te doen.



9. Mobiliteitsstrategie

9. Mobiliteitsstrategie

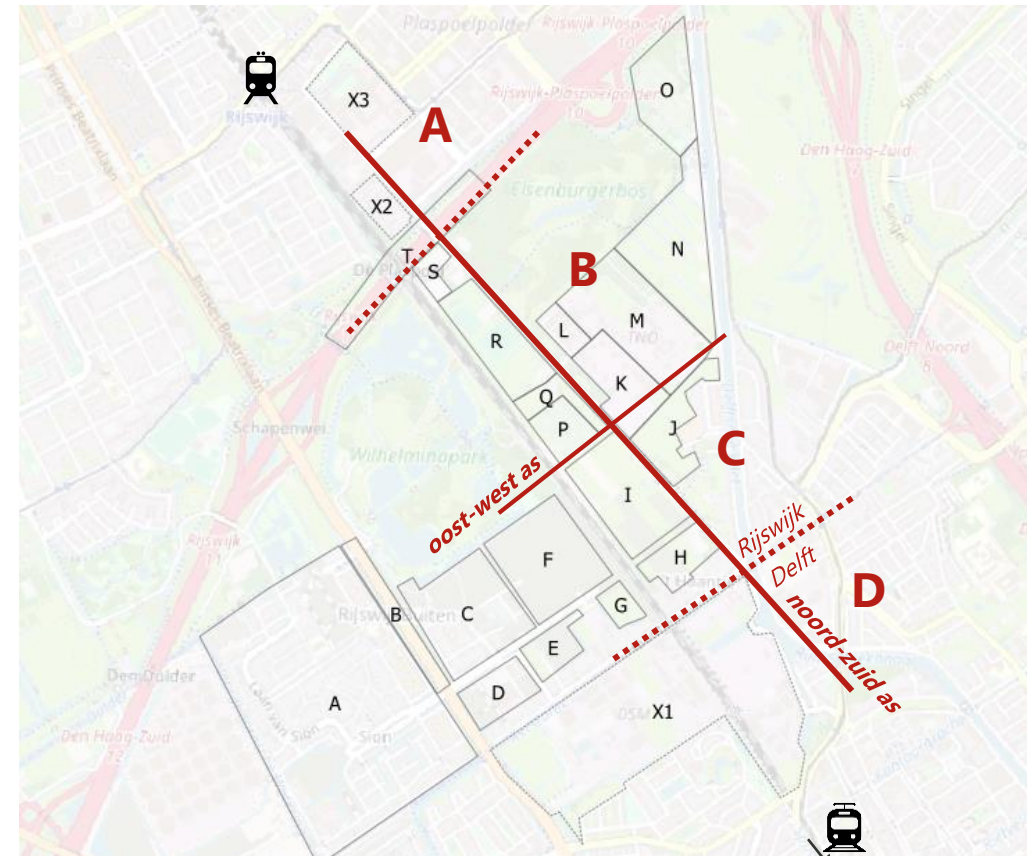
Handelingsperspectief

Beleid

- Aanpassen parkeerbeleid Rijswijk Buiten naar P-norm van 1 per huishouden, en onderzoeken mogelijkheden verdere reductie (< 1) met adaptieve parkeerstrategie i.c.m. MaaS i.s.m. marktpartijen.

Stakeholders

- Publieke samenwerking gemeente Rijswijk, MRDH, Provincie Zuid Holland en gemeente Delft t.b.v. uitvoering investeringsagenda Mobiliteitsstrategie Rijswijk Buiten.
 1. Vastleggen samenwerking gemeente Rijswijk en Provincie Zuid Holland inz. Mobiliteitsvisie.
 2. Opstarten dialoog en samenwerking gemeente Delft en HTM t.b.v. aanleg en exploitatie HOV-lijn over noord-zuid as.
 3. Opschalen dialoog en samenwerking MRDH en aansluiten bij MOVE.
 4. Opstarten dialoog en samenwerking met opdrachtgever en beoogde exploitant S-bahn, t.b.v. aanleg en exploitatie haltering Rijswijk Buiten, ook i.r.t. exploitatie HOV-lijn over noord-zuid as.
- Private samenwerking gemeente Rijswijk met marktpartijen Rijswijk Buiten / Pasgeld t.b.v. kostenverhaal en bijdragen (extra) mobiliteitsinvesteringen i.r.t. ontwikkeling Rijswijk Buiten / Pasgeld.



*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen

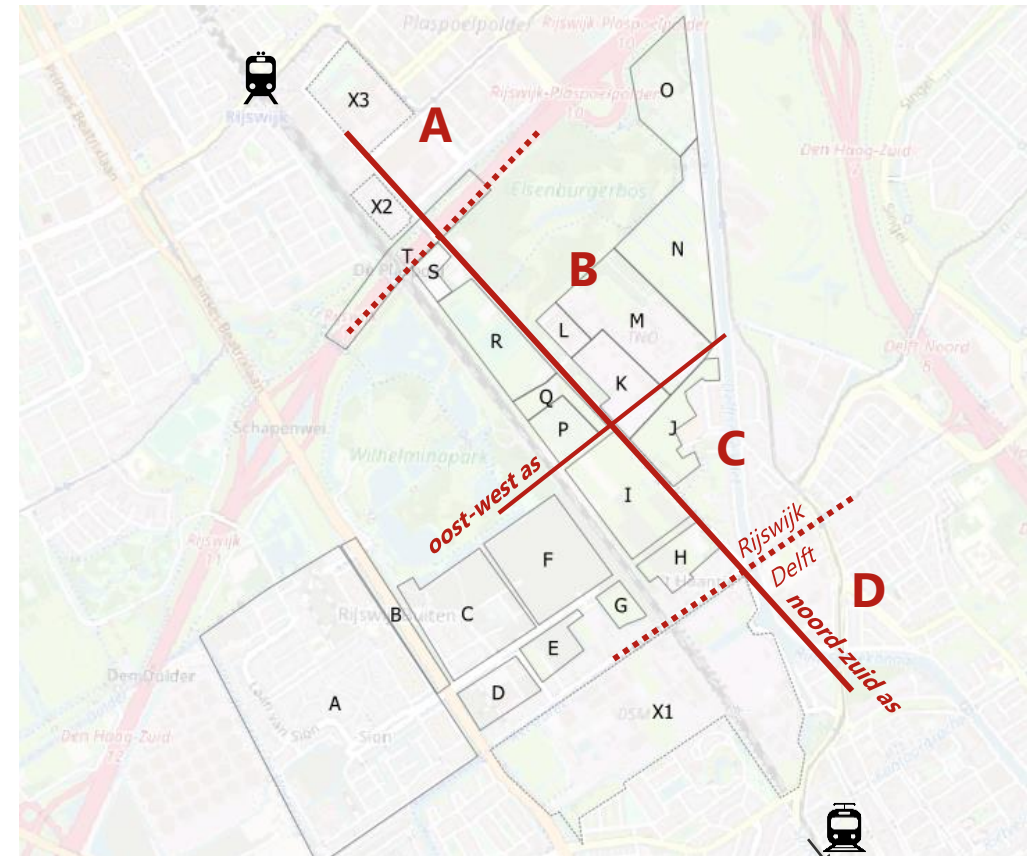
9. Mobiliteitsstrategie

Agenda en verankering in 4 werkpakketten

De realisatie van de mobiliteitsstrategie is verdeeld in 4 werkpakketten langs de noord-zuid as. Deze werkpakketten vormen geografisch samenhangende eenheden. Gebieden A tot en met C liggen volledig in de invloedssfeer van gemeente Rijswijk.

Van noord naar zuid rondom de Lange Kleiweg:

- A. Dit gebied wordt begrensd door Rijksweg A4.
- B. Dit gebied beslaat voornamelijk het noordelijk deel van Pasgeld, grenst in het noorden aan Rijksweg A4 en in het zuiden ter hoogte van het Wilhelminapark.
- C. Dit gebied beslaat voornamelijk het zuidelijke deel van Pasgeld, grenst in het noorden aan het Wilhelminapark en in het zuiden met de gemeentegrens met Delft.
- D. Dit gebied ligt in de gemeente Delft en strekt zich uit van het DSM gebied tot aan station Delft.



*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen

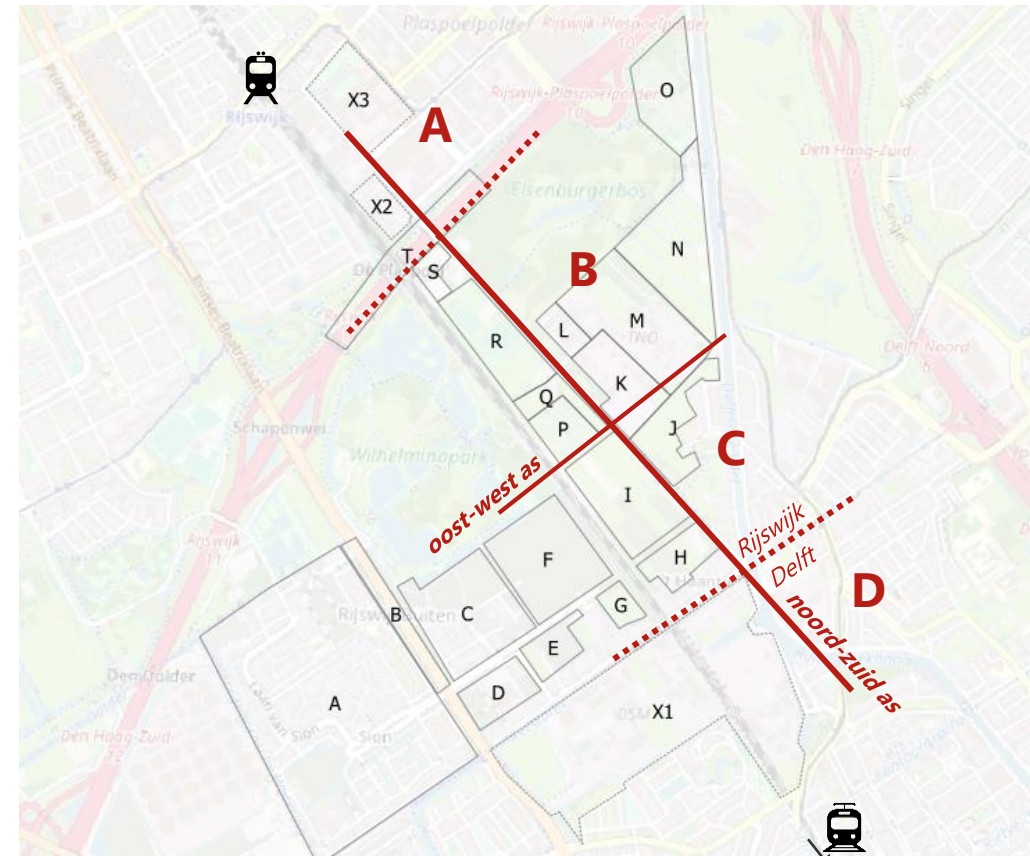
9. Mobiliteitsstrategie

Agenda en verankering integrale mobiliteitsvisie, werkpakketten A t/m D

Periode 2020-2025

Onderzoeks-, ontwerp- en uitwerkingsopgaven

- Ruimtelijke inpassing noord-zuid as inclusief ongelijkvloerse ontsluiting ontwikkelvelden (weerszijden).
- Ruimtelijke inpassing noord-zuid as in Rijswijk, over A4 en noordelijk van A4 tot Station Rijswijk.
- Ruimtelijke inpassing noord-zuid as in Delft, langs DSM tot IC station Delft.
- Ruimtelijke inpassing station zeezijde (S-Bahn).
- Ruimtelijke inpassing oost-west as, inclusief brug Rijn-Schiekanaal, stationspassage Rijswijk Buiten (S-bahn zeezijde) en brug Beatrixlaan.
- Ruimtelijke inpassing ontsluiting Pasgeld over A4 (noordzijde), op A4.
- Ruimtelijke inpassing ontsluiting Pasgeld op Laan van 't Haantje / spoortunnel (zuidzijde) en Beatrixlaan.
- Ruimtelijke inpassing evt. herinrichting/versmalling en verdichting i.c.m. bedrijvigheid Beatrixlaan. (mogelijk referentiebeeld: Industriegebouw, Goudsesingel 64 Rotterdam)
- Aantal, locaties en ruimtelijke inpassing grootschalige (flexibel op- en afschaalbare) collectieve parkeervoorzieningen / hubs.
- Ruimtelijke inpassing voetgangers- en fietsverbinding Rijswijk Buiten – Beatrixpark – A4 – Rijswijk.
- Ruimtelijke inpassing voetgangers- en fietsverbinding Rijswijk Buiten – Sion – Kerstanje – Delft.



*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen

9. Mobiliteitsstrategie

Agenda en verankering, realiseren dragende assen mobiliteitssysteem

Periode 2020-2025

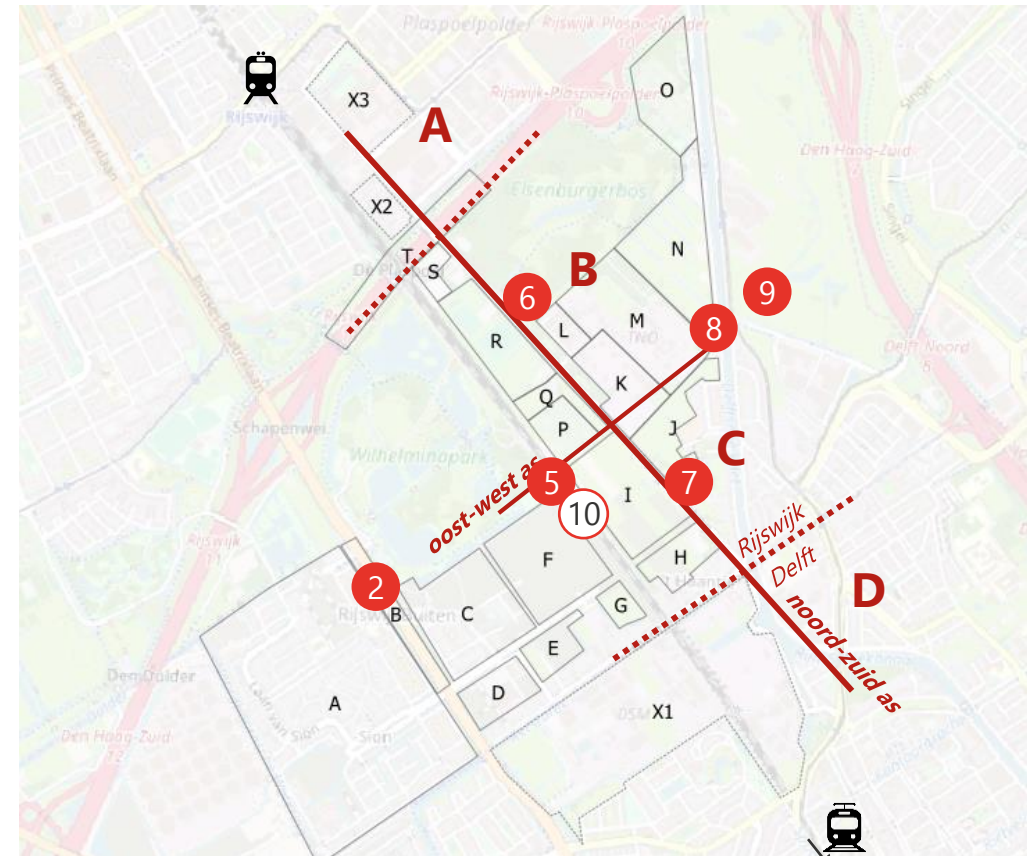
- Realiseren noord-zuid as (inclusief haltering) als drager van het mobiliteitssysteem o.b.v. STOMP (6, 7)
- Realiseren oost-west as tracédeel Pasgeld Oost – Sion (inclusief kruising noord-zuid as en onderdoorgang station) o.b.v. STOMP (2, 5).
- Realiseren ruimtereservering oost-west as t.b.v. brug Rijn-Schiekanaal (8).
- Realiseren ruimtereservering station (S-bahn) (10).

Periode 2025-2030

- Realiseren oost-west as tracédeel Pasgeld Oost – brug Rijn-Schiekanaal o.b.v. STOMP (8, 9).
- Handhaven ruimtereservering station (S-bahn) (10).

Periode 2035-2040

- Evt. realiseren S-bahn station Rijswijk Buiten i.r.t. uitwerking MOVE (10).



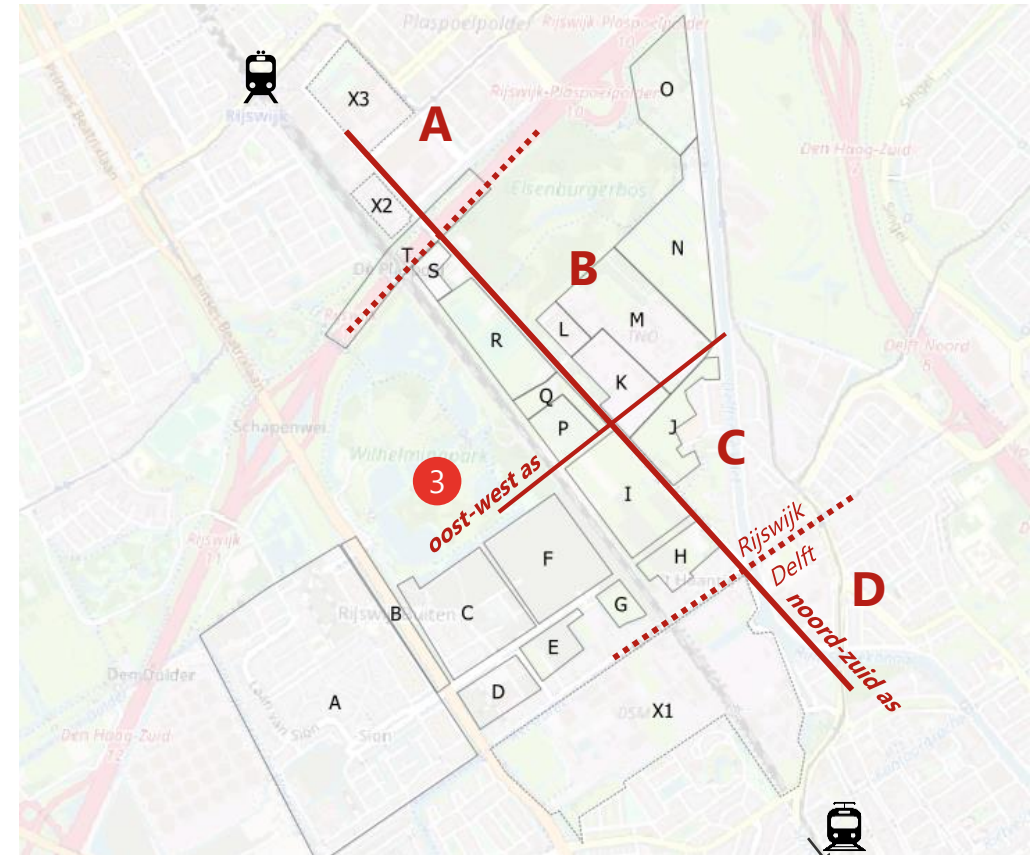
*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen

9. Mobiliteitsstrategie

Agenda en verankering, realiseren mobiliteitsvoorzieningen werkpakket A

Periode 2020-2025

- Realiseren aansluiting snelfiets- en HOV-ontsluiting noord-zuid as op Station Rijswijk, inclusief ketenvoorzieningen.
- Realiseren noordelijke ontsluiting Pasgeld over A4, op A4 (door Rijswijk).
- Realiseren voetgangers- en fietsverbinding Rijswijk – Beatrixpark (3).



*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen

9. Mobiliteitsstrategie

Agenda en verankering, realiseren mobiliteitsvoorzieningen werkpakket B

Periode 2020-2025

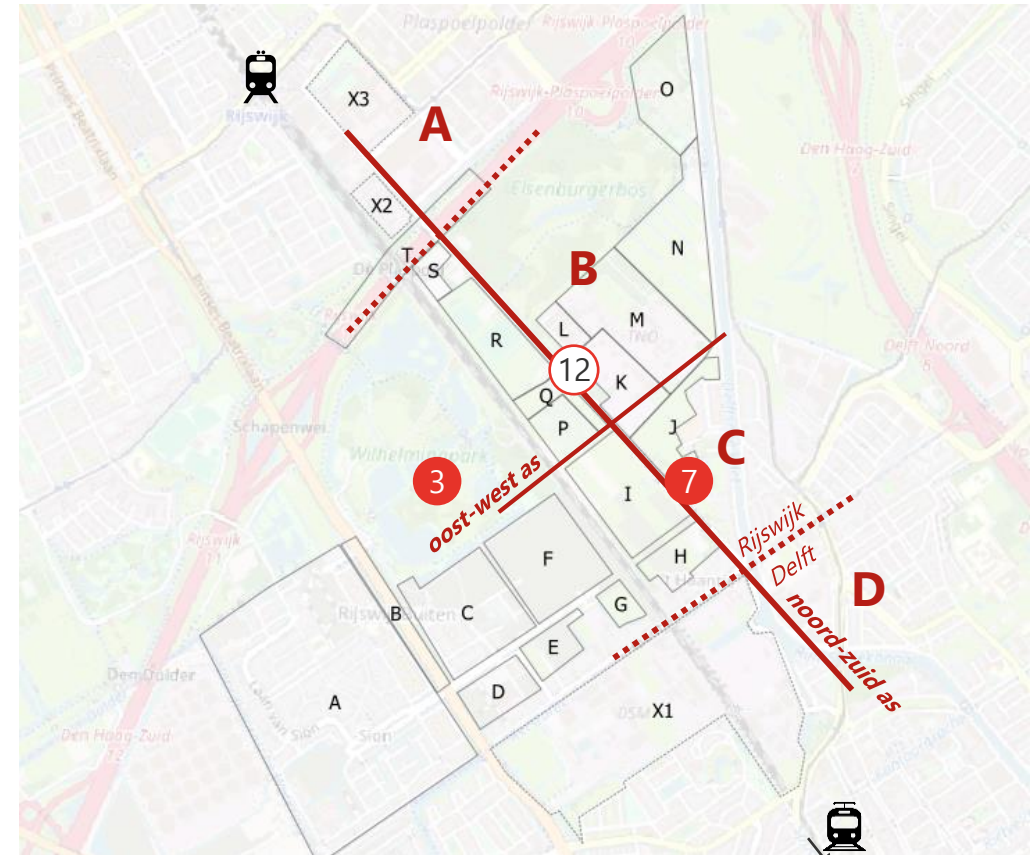
- Realiseren haltering noord-zuid as, gebieden 1 en 2, i.r.t. ontwikkelvelden, inclusief ketenvoorzieningen (7).
- Realiseren ongelijkvloerse kruisingen noord-zuid as, gebieden 1 en 2 (12).
- Realiseren noordelijke ontsluiting Pasgeld over A4, op A4 (door Rijswijk).
- Realiseren voetgangers- en fietsverbinding Rijswijk – Beatrixpark (3).

Periode 2025-2035

- Realiseren (flexibel op- en afschaalbare) collectieve parkeervoorziening / hub nabij station in gebieden 1 en 2 (indien van toepassing).

Periode 2035-2040

- Evt. realiseren herinrichting en verdichting Beatrixlaan.
- Realiseren (flexibel op- en afschaalbare) collectieve parkeervoorzieningen / hubs diverse ontwikkelvelden in gebieden 1 en 2 (indien van toepassing).



*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen

9. Mobiliteitsstrategie

Agenda en verankering, realiseren mobiliteitsvoorzieningen werkpakket C

Periode 2020-2025

- Realiseren haltering noord-zuid as, gebieden 3 en 4, i.r.t. ontwikkelvelden, inclusief ketenvoorzieningen (7).
- Realiseren ongelijkvloerse kruisingen noord-zuid as, gebieden 3 en 4, (inclusief aansluiting bestaande wijk Pasgeld Oost) (12).
- Realiseren Zuidelijke ontsluiting Pasgeld, gebieden 3 en 4, via Beatrixlaan (4).
- Realiseren voetgangers- en fietsverbinding Rijswijk Buiten – Delft (over Kerstanje) (1).

Periode 2025-2030

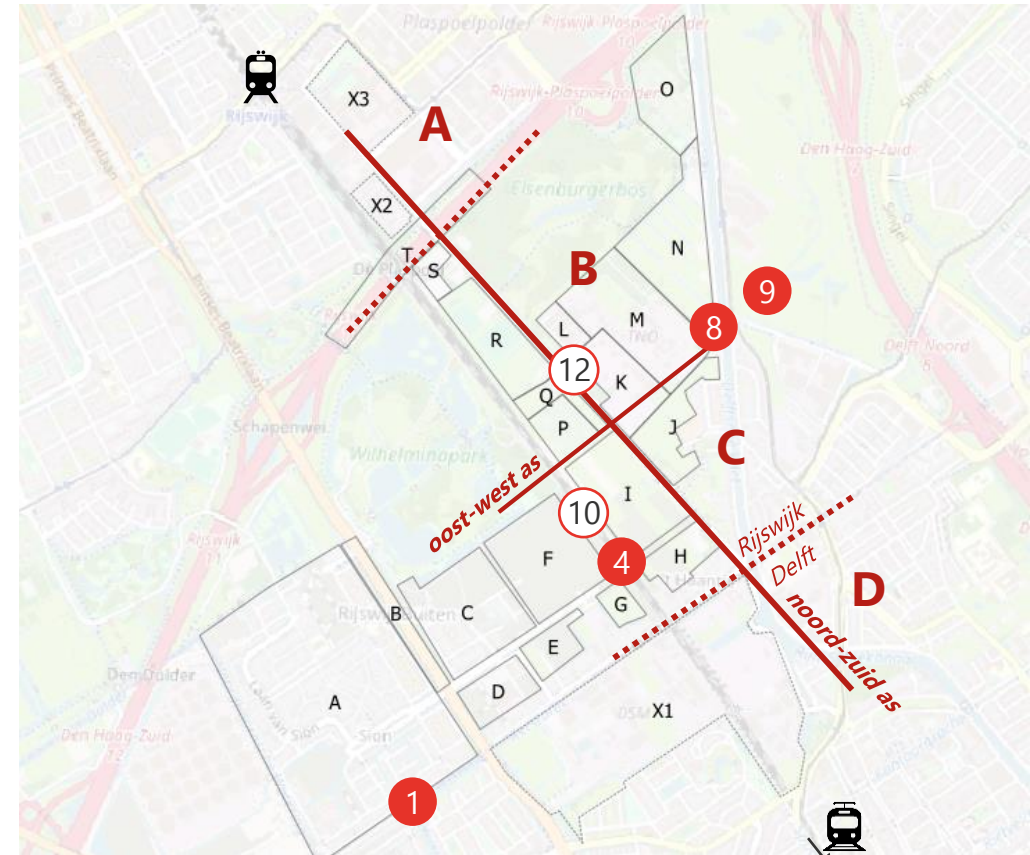
- Realiseren voetgangers- en fietsbrug over Rijn-Schiekanaal, inclusief haltering HTM lijn 1 (8, 9).
- Realiseren collectieve parkeervoorziening / hub nabij Laan van 't Haantje in gebied 3 (indien van toepassing).

Periode 2030-2035

- Realiseren collectieve parkeervoorzieningen / hubs diverse ontwikkelvelden in gebieden 3 en 4 (indien van toepassing).

Periode 2035-2040

- Evt. realiseren aansluiting op station Rijswijk Buiten zeezijde (S-bahn) (10).



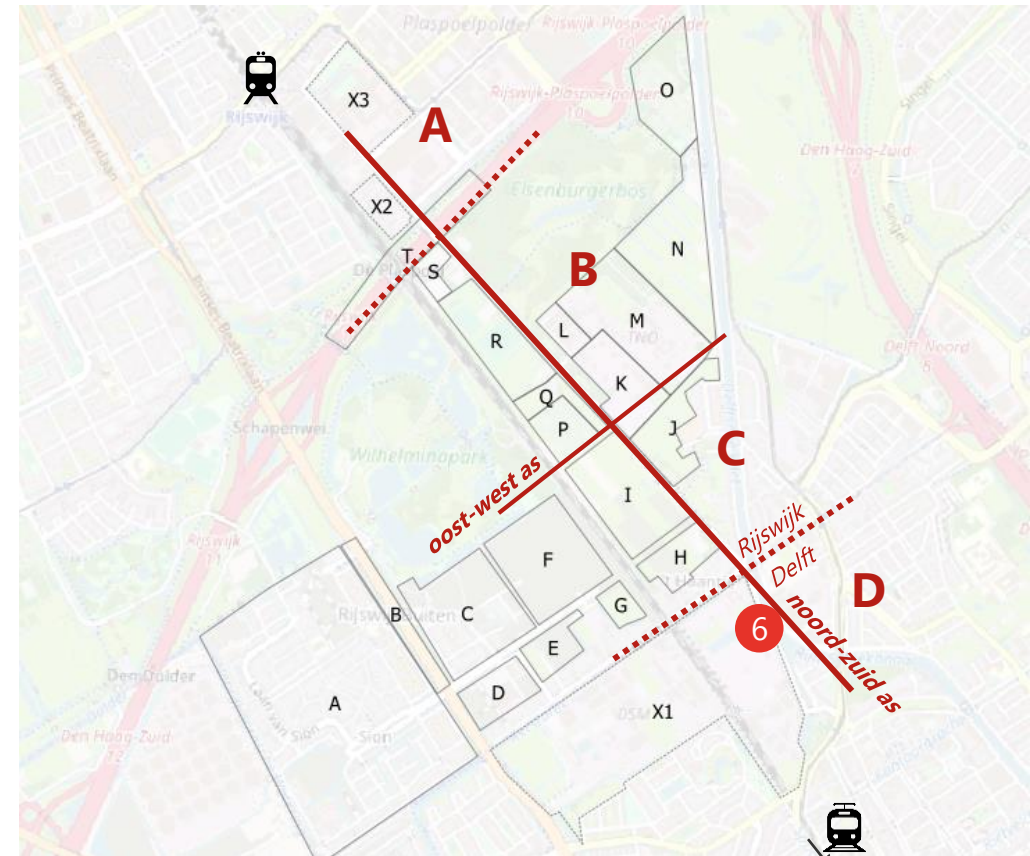
*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen

9. Mobiliteitsstrategie

Agenda en verankering, realiseren mobiliteitsvoorzieningen werkpakket D

Periode 2020-2025

- Realiseren aansluiting snelfiets- en HOV-ontsluiting noord-zuid as langs DSM op Delfts grondgebied, op IC station Delft, inclusief ketenvoorzieningen (6)



*De bestaande OV-verbindingen over de Beatrixlaan en het spoor zijn in deze figuur niet opgenomen

Adamfo de Groot
Damo Holt
Jos de Vries
Robert Boshouwers
Douwe Kool

Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
Nederland
+31 10 275 59 90
info@rebelgroup.com

www.rebelgroup.com

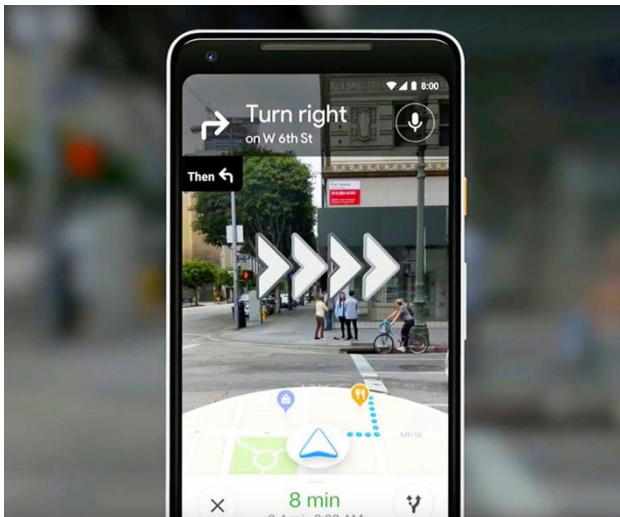
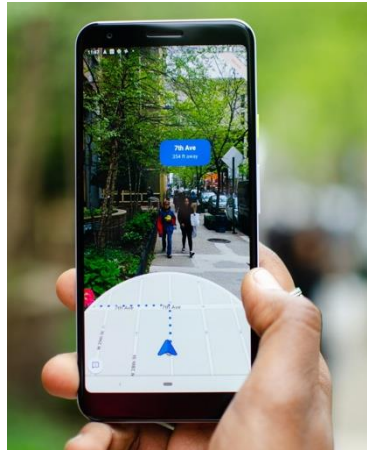




Bijlage 1: STOMP in beeld

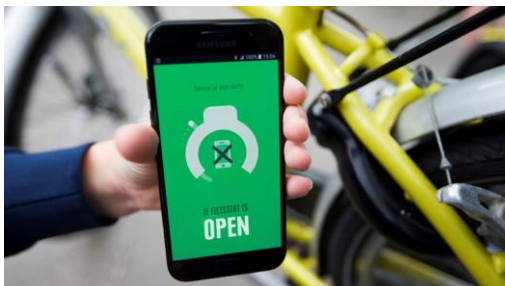
STOMP, Stappen

Cambridge, Google Maps AR, Kopenhagen, en The High Line (NYC)



STOMP, Trappen – Techniek en modaliteiten

R'dam, go-bike, e-bike, fietsbezorgers, deelfietsen, slim fietsslot, deelsteps, PostNL



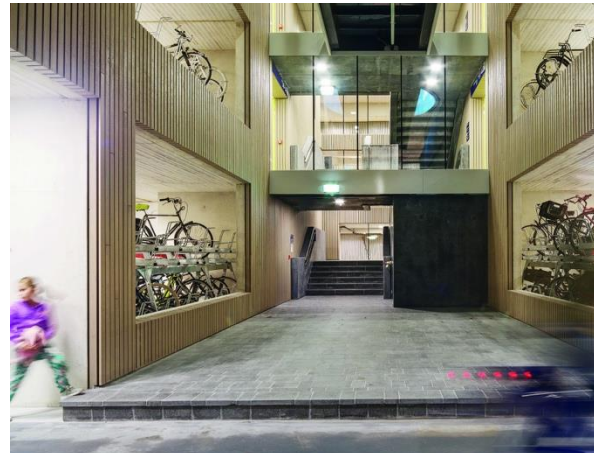
STOMP, Trappen - Overkwaliteit in parkeren en routes

Coffee & bikes (Delft), Curtin Bike hub (Perth), fietsstraat (Sarphatistraat), tapis roulant



STOMP, Trappen - Overkwaliteit in parkeren en routes

Fietsverwijssysteem, stalling Utrecht CS en stalling Vijfhoek (A'dam Zuid)



STOMP, Openbaar vervoer

ViaVan, zero-emissie, AVL, mobiel betalen, Station NXT

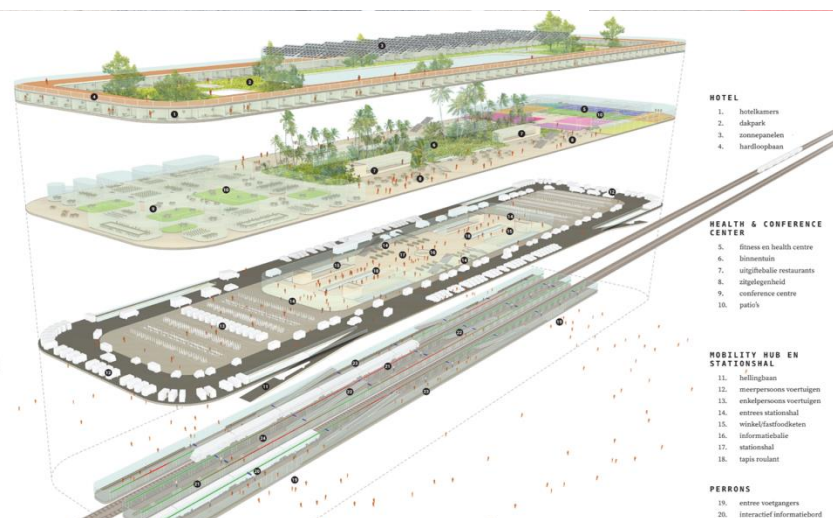


VERBLIJVEN

ONTMOETEN

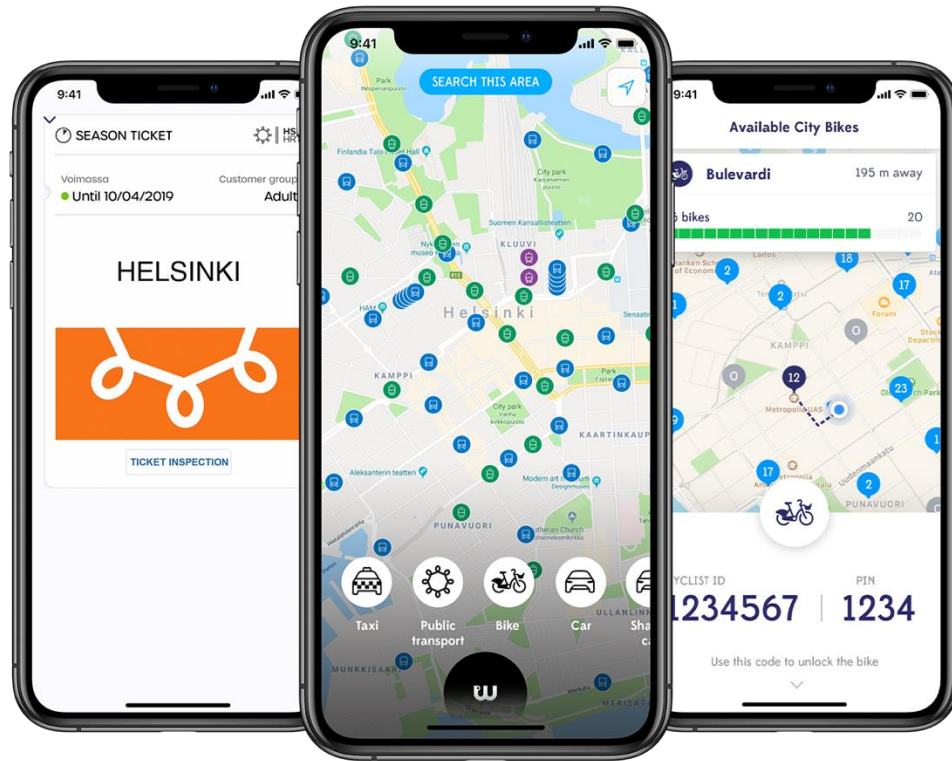
OVERSTAPPEN

REIZEN



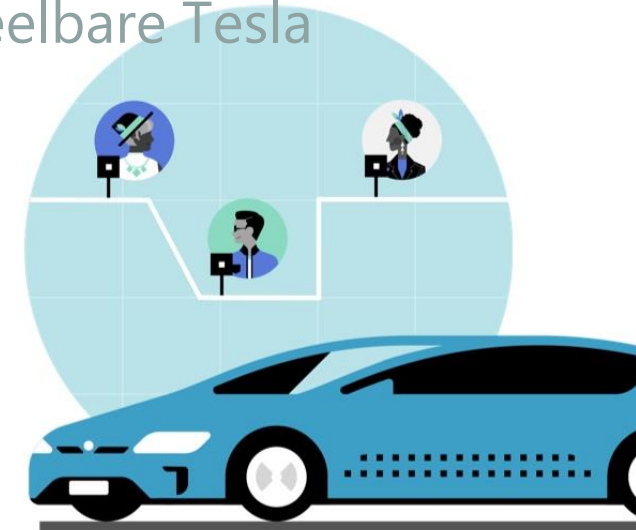
STOMP, Mobility as a Service

Een app en een fysieke plek brengen mobiliteit samen (bv. Whim en Mobipunt)



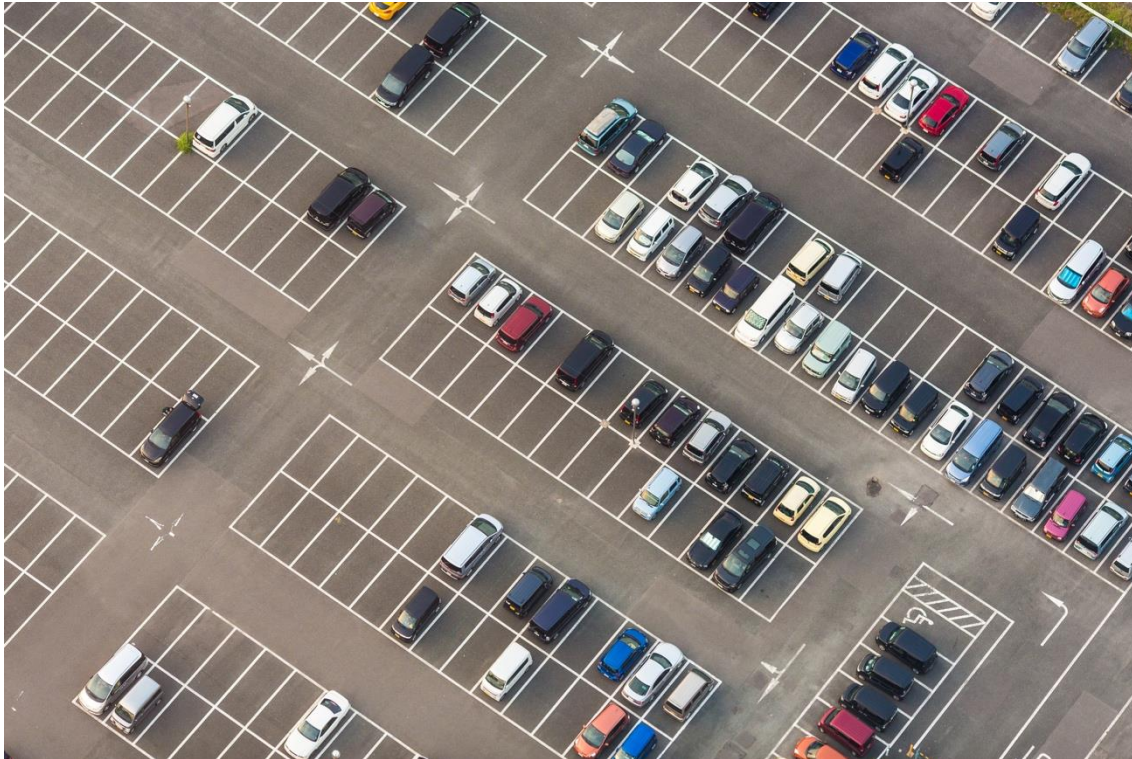
STOMP, **M**obility as a Service

Autodelen, Uber pool, felyx, Swapfiets, zelfrijdende deelbare Tesla



STOMP, Private auto

Ruimte vraag en veranderende behoeftes(?)

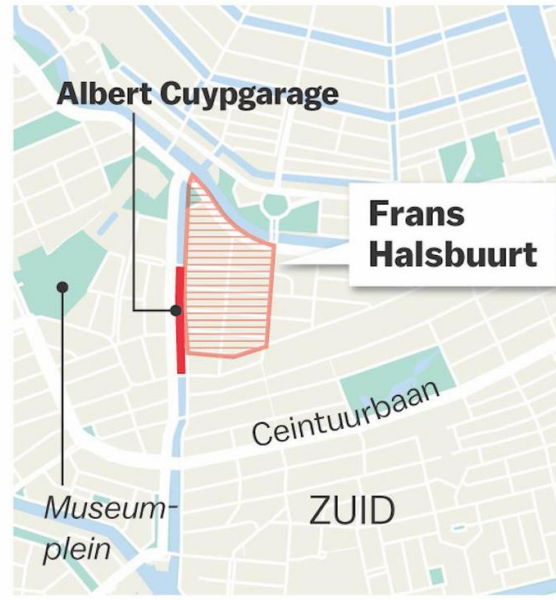


STOMP, Private auto

Garage zorgt voor auto'vrije' Frans Halsbuurt, fietsvlonders en systeem vraagstuk (Barcelona superblock)

Nieuwe garage

In de buurt worden 273 parkeerplekken geschrapt. Mogelijk worden dat er nu meer.



Capaciteit 600 auto's en 60 fietsen, begroting bij aanvang 35 miljoen EUR. Op 1 juli 2019 wordt definitief straatontwerp gepresenteerd.

Logistiek

Fietskoeriers, bakfiets, laden en lossen, city-hub Delft, afvalcontainers en goud transport





Bijlage 2: referentiebuurten en -bouwblokken



Referentiebuurten

Westkeetshaven, Gemeente Zwijndrecht



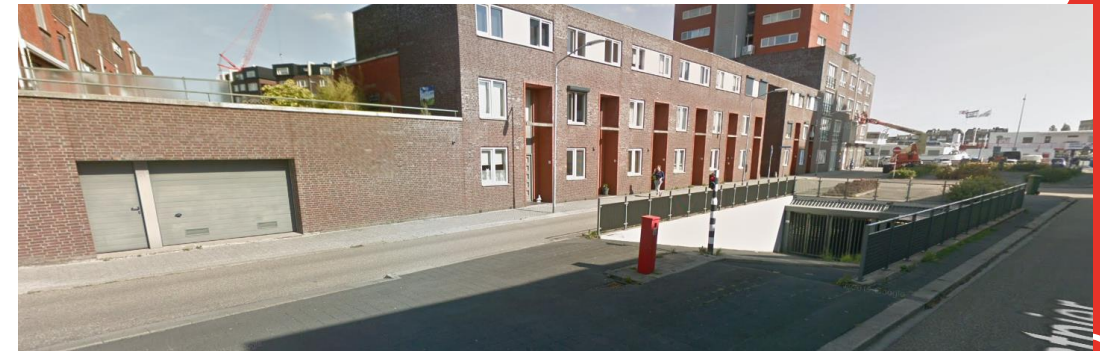
Pasgeld (bebouwde ontwikkelvelden)
 FSI Basis zonder STOMP: 1,0
 FSI Max zonder STOMP: 0,9
 FSI Max met STOMP: 1,3

FSI: 1,0
 Autobezit: 1,5 / huishouden

Mix tussen grondgebonden woningen met eigen tuin bovenop parkeren en appartementen.

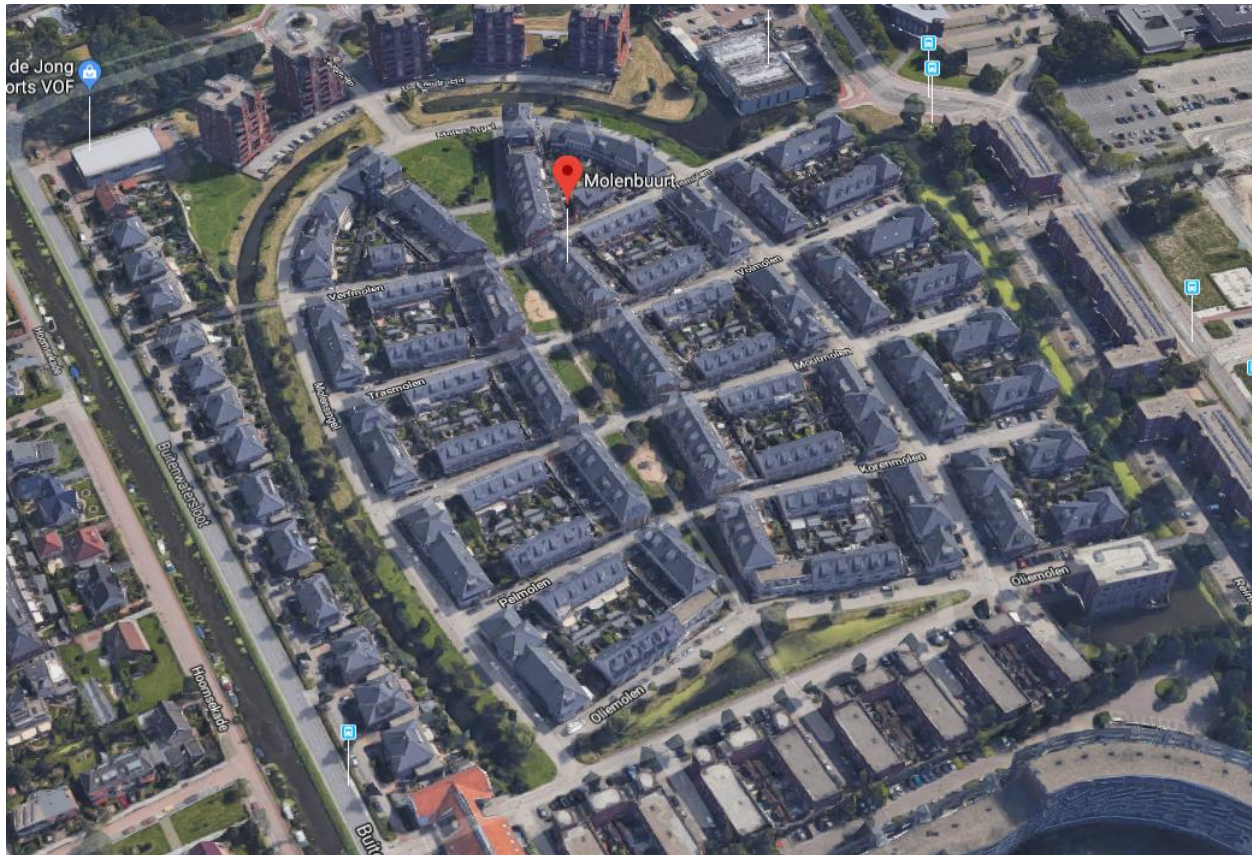
Parkeren op maaiveld *en* ondergronds.

Google Maps [linkje](#)



Referentiebuurten

Molenbuurt, Delft



Pasgeld (bebouwde ontwikkelvelden)
 FSI Basis zonder STOMP: 1,0
 FSI Max zonder STOMP: 0,9
 FSI Max met STOMP: 1,3

FSI: 1,0

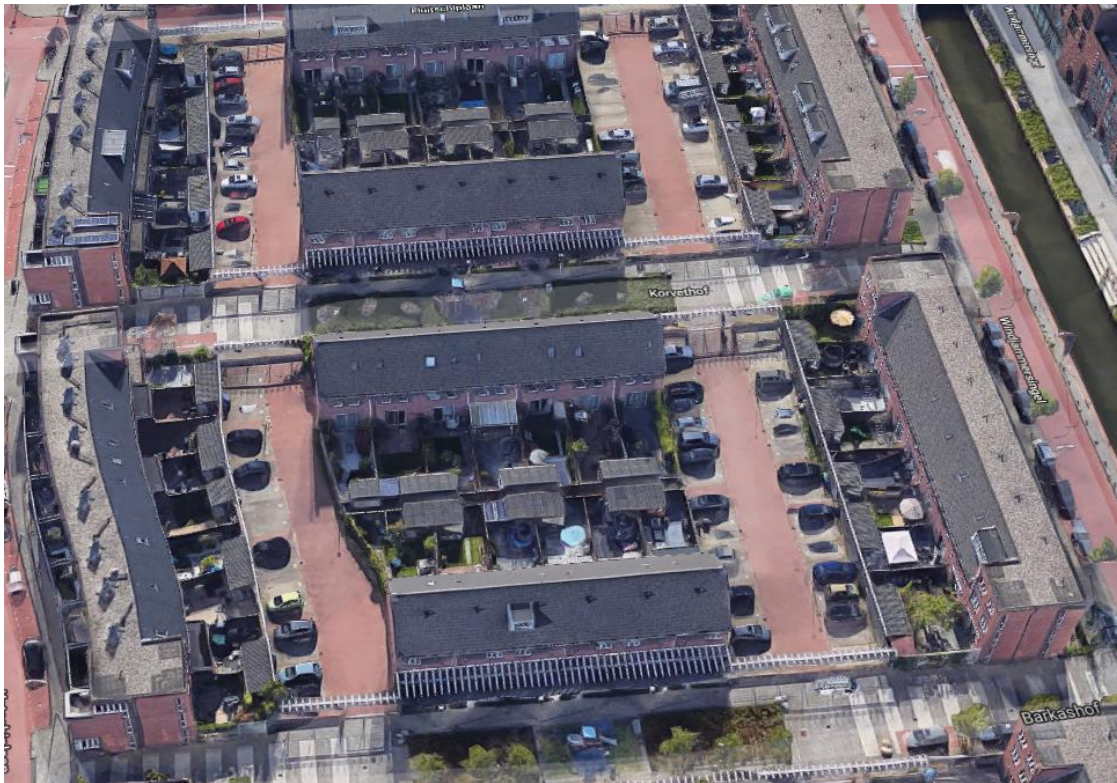
Mix tussen grondgebonden woningen met eigen tuin en appartementen. Parkeren op maaiveld *en* in parkeerhoven.

Google Maps [linkje](#)



Referentiebuurten

De Venen (Ypenburg), Den Haag



Pasgeld (bebouwde ontwikkelvelden)
 FSI Basis zonder STOMP: 1,0
 FSI Max zonder STOMP: 0,9
 FSI Max met STOMP: 1,3

FSI: 0,75

Mix tussen grondgebonden woningen met eigen tuin en appartementen.

Parkeren op maaiveld *en* in pandige garages.

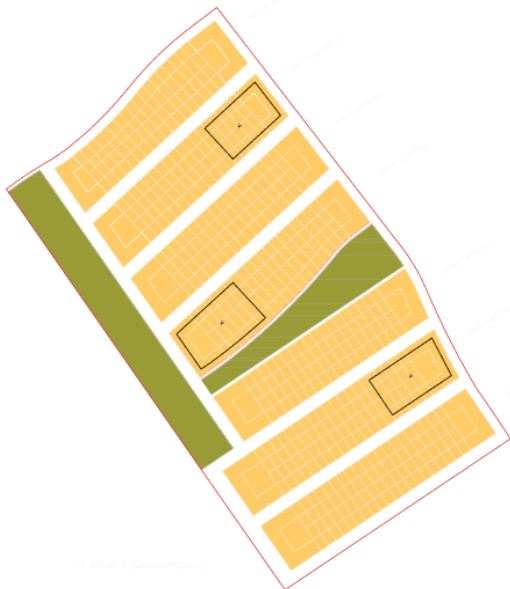
Google Maps [linkje](#)



Referentiebouwblokken

Coendersbuurt, Delft

472 woningen op 6,3 ha
75 woningen / ha
(262 EGW, 210 app)



- *Bouwblokken & straten smaller = van 5 naar 7 bouwblokken*
- *Gebouwd parkeren ipv maaiveld (geconcentreerd, op niveau -1 en bg)*
- *Appartementen op 'koppen' bouwblok (ipv open)*

Pasgeld (bebouwde ontwikkelvelden)
Basis zonder STOMP: 65 won/ha
FSI Max zonder STOMP: 55 won/ha
FSI Max met STOMP: 75 won/ha

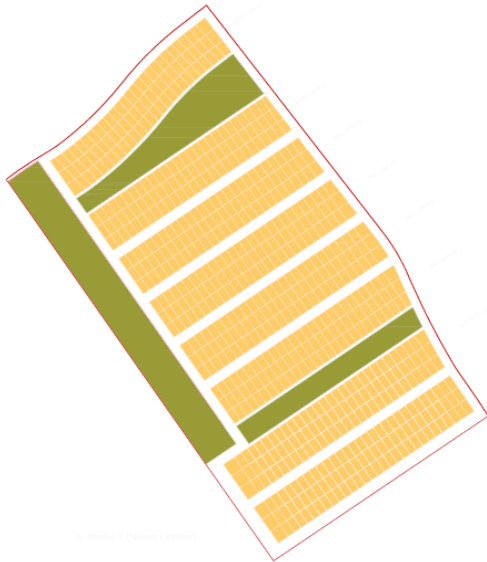
Het parkeren voor bewoners van is opgelost op eigen terrein middels (collectieve) gebouwde parkeeroplossingen.
Het parkeren voor bezoekers gebeurt in de openbare ruimte



Referentiebouwblokken

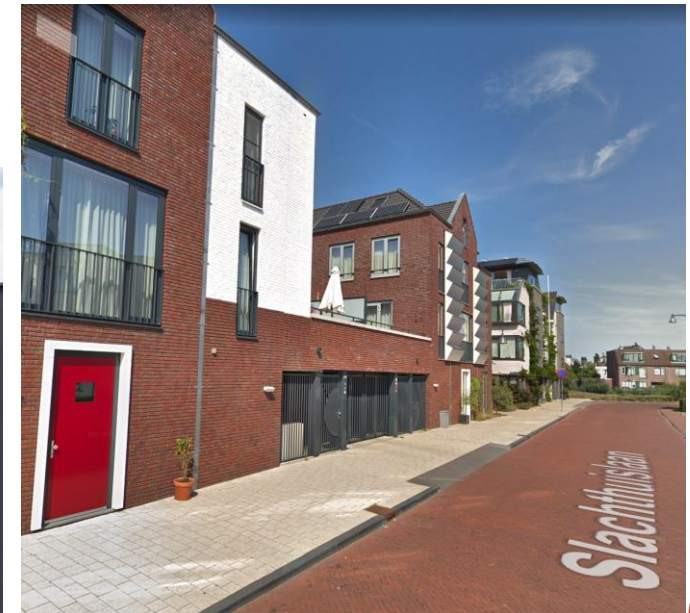
Nieuw Leyden, Leiden

456 woningen op 6,3 ha
70 won/ha
(456 EGW, geen app)



- *Bouwblokken & straten nog smaller = van 5 naar 8 bouwblokken*
- *Gebouwd parkeren ipv maaiveld (laag tussen woningen, tuin op niveau +1)*

Het parkeren voor bewoners van is opgelost op eigen terrein door een laag tussen de woningen. Hierdoor is de tuin op niveau +1.



Pasgeld (bebouwde ontwikkelvelden)
Basis zonder STOMP: 65 won/ha
FSI Max zonder STOMP: 55 won/ha
FSI Max met STOMP: 75 won/ha