



Corsanummer
20.051159

van / doorkiesnummer
M.K. van der Lely - Kloet
(070) 326 11 12

Datum
11 september 2020

Betreft
Startnotitie Mobiliteitsvisie Rijswijk 2020- 2030

1. Waarom?

De mobiliteit en de bereikbaarheid van Rijswijk staat onder druk. Met deze startnotitie nemen we u mee in de eerste ideeën over de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan de Mobiliteitsvisie Rijswijk en het bijbehorende Uitvoeringsplan, en de inhoudelijke keuzes die hieraan ten grondslag liggen.

1a Probleemanalyse / aanleiding

Mobiliteit staat hoog op de agenda in Rijswijk. Zowel vanuit de stad als vanuit de politiek is de urgentie om te anticiperen op de ontwikkelingen de laatste jaren toegenomen. De Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020 loopt dit jaar af. We grijpen dit moment aan om een nieuwe Mobiliteitsvisie 2020-2030 en bijbehorend Uitvoeringsplan tot 2030 op te stellen. Daarbij staan twee opgaven centraal (zie de **Analyseatlas in de bijlage** voor cijfers en figuren ter onderbouwing):

1. **Toenemende drukte en verstedelijking.** Het verkeer in Rijswijk nam de afgelopen jaren toe. En het wordt drukker: tot aan 2040 komen er in Rijswijk naar verwachting 8.000 tot 10.000 woningen bij (bron: Stadsvisie) door nieuwbouw en door het ombouwen van leegstaande kantoren. Dat gaat natuurlijk gepaard met een flinke bevolkingsgroei. Ook komen er tot 2040 naar verwachting zo'n 4.000 banen bij (bron: analyse werkgelegenheid Rijswijk van Stec Groep). Ook Delft en Den Haag groeien. Als al die nieuwe inwoners en werknemers zich verplaatsen zoals de huidige inwoners doen, wordt het veel drukker op de weg, het fietspad, de stoep en in het openbaar vervoer. De druk op parkeerplaatsen neemt verder toe. En er komt nog meer vracht- en bestelverkeer in de stad. Het gevolg is dat mensen zich niet meer op een snelle en prettige manier kunnen verplaatsen in, van en naar Rijswijk. Dat het zo druk wordt, dat de leefbaarheid van de stad eronder lijdt. En dat het zonder extra maatregelen voor de mobiliteit niet mogelijk is de gewenste 8.000 tot 10.000 woningen te realiseren.
2. **Negatieve effecten van mobiliteit: toenemende verkeersonveiligheid, slechte luchtkwaliteit en geluidshinder.** Het aantal verkeersslachtoffers in Nederland neemt de laatste jaren toe, met de snelste stijging in de regio Zuid-Holland. Ook in Rijswijk gaat het niet goed met de verkeersveiligheid. De afgelopen vier jaar is het aantal verkeersongevallen, het aantal verkeersgewonden én het aantal verkeersdoden gegroeid. Rijswijk staat in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) derde op de lijst van meeste verkeersslachtoffers per inwoner. Ook op het gebied van luchtkwaliteit voert Rijswijk de verkeerde lijstjes aan: in Rijswijk hebben we de op één na slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Bovendien rijden er op sommige plekken in de stad zoveel (vracht)auto's, dat de geluidsnorm overschreden wordt. Als er niks gebeurt dan verslechteren de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidshinder nog verder. Zeker met

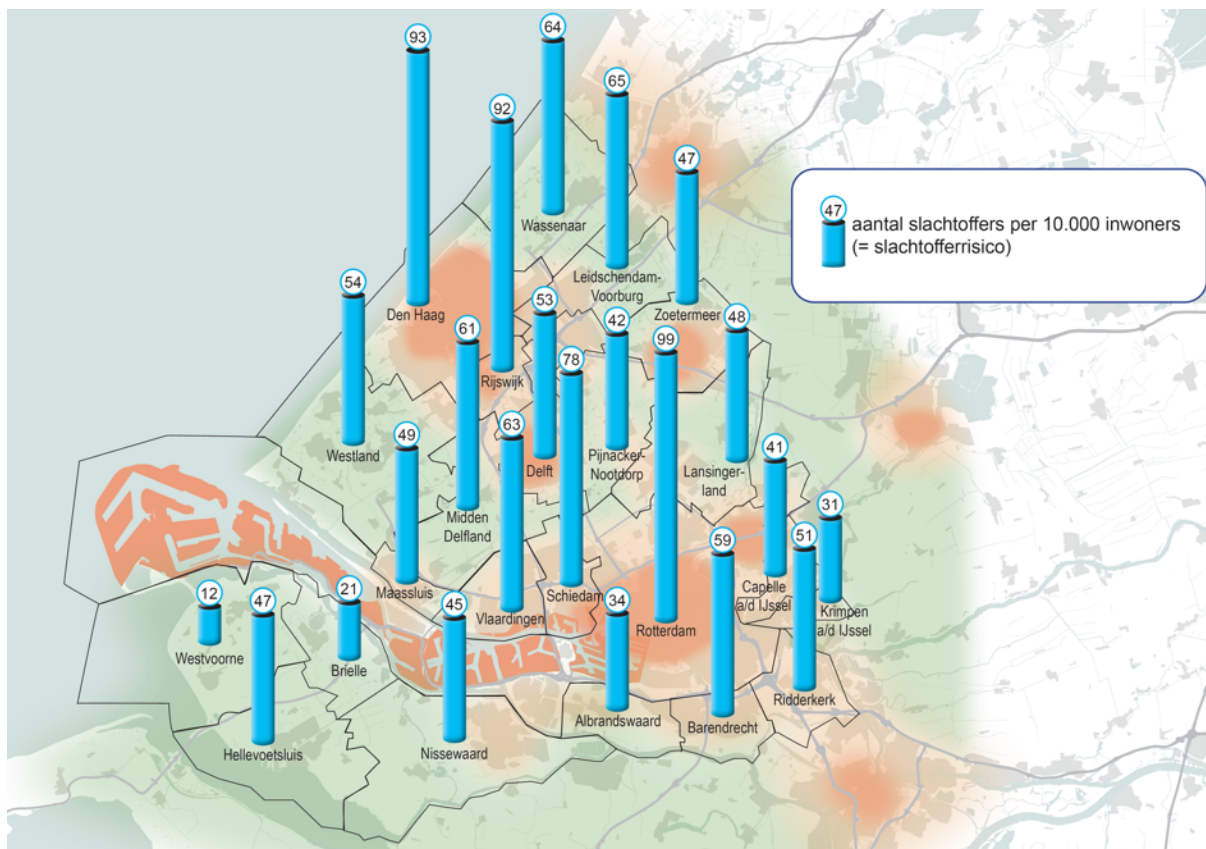


de extra groei van de stad. Daarom: actie is nodig. Met de nieuwe Actieplannen verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, CO2 reductie en geluid, nemen we hierin al belangrijke stappen.

Kortom: de groei van het aantal woningen, het aantal inwoners en de economie zorgt voor de groei van mobiliteit. Er zijn maatregelen nodig om de stad bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar te houden en om ervoor te zorgen dat inwoners mobiel blijven.

Vanuit de stad en de raad is de behoefte om knelpunten met betrekking tot mobiliteit aan te pakken groot. Rijswijkse inwoners, ondernemers en organisaties geven veelvuldig aan problemen te ervaren als het gaat om verkeersveiligheid, parkeer capaciteit, verkeersdoorstroming, geluidshinder, luchtkwaliteit etc. De Mobiliteitsvisie vormt het kader om tot oplossingen te komen voor bovengenoemde ontwikkelingen.

Om een antwoord te bieden op deze opgaven, moeten we keuzes maken voor de toekomst. Niks doen is geen optie. Samen met de stad willen we invulling geven aan de mobiliteitstransitie. De uitdaging is groot, urgent en complex. Daarbij is sprake van verschillende wensen en belangen. Daarom is het van belang om de stad en de raad te betrekken bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie. .



Figuur 1 Aantal slachtoffers per 10.000 inwoners per gemeente in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Bron: MRDH Analysedocument verkeersveiligheid.



Figuur 2 Links: overzicht knelpunt locaties overschrijding geluidsnormen. Bron: actieplan geluid. Rechts: jaargemiddelde concentratie NO2. Bron: actieplan luchtkwaliteit Rijswijk.

1b Kader

Mobiliteit houdt natuurlijk niet op bij de gemeentegrens. Iets meer dan de helft van alle verplaatsingen die in Rijswijk gemaakt worden, zijn van of naar een andere gemeente. Vooral naar Den Haag (46% van de verplaatsingen die een herkomst of bestemming buiten Rijswijk hebben) en Delft (11%). De meeste Rijswijkers werken buiten Rijswijk, en de meeste mensen die in Rijswijk werken komen van buiten Rijswijk.

Daarom kijken we in de Mobiliteitsvisie ook naar Rijswijk in relatie tot andere gemeenten en het grotere mobiliteitsnetwerk in de Metropoolregio. Daarbij hebben we vooral aandacht voor de relatie met Den Haag en Delft, die het dichtstbij liggen en de meeste invloed hebben. Den Haag werkt op dit moment aan een nieuwe Mobiliteitsvisie en Delft heeft recent het [Mobiliteitsplan Delft 2040](#) vastgesteld. Den Haag en Delft streven allebei naar een mobiliteitstransitie. Ook de Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt aan een mobiliteitstransitie.



Figuur 3 Deze figuur laat zien waar Rijswijkers naartoe reizen als ze reizen maken naar een plek buiten de gemeente.

2. Wat?

2a Beoogd resultaat / maatschappelijk effect (doelstelling)

Hoe de mobiliteitstransitie er uit komt te zien bepalen we samen met de stad. Dat resulteert in een mobiliteitsvisie en een bijbehorend Uitvoeringsplan. Deze geven antwoord op twee centrale vragen: .

(1) hoe we mobiliteit kunnen inzetten om de toenemende drukte in goede banen te leiden en verstedelijking mogelijk te maken (naar verwachting 8.000 tot 10.000 woningen erbij)

(2) hoe we negatieve effecten van mobiliteit kunnen terugdringen (verkeersonveiligheid, slechte luchtkwaliteit en geluidshinder).

Kortom: hoe houden we de stad bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar, en de inwoners mobiel?

In de Mobiliteitsvisie en het Uitvoeringsplan maken we gebruik van de krachten van Rijswijk. Zoals de centrale ligging in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de relatief korte afstanden binnen Rijswijk en de prettige, groene woonwijken. En van kansen zoals de grote aanwezigheid van deelauto's, de huidige en toekomstige gebiedsontwikkelingen en de schaa sprong van het openbaar vervoer (viersporigheid en metrokwaliteit). Tegelijkertijd moeten de visie en het Uitvoeringsplan rekening houden met uitdagingen zoals de grote functiescheiding in Rijswijk (wonen, werken en voorzieningen zijn op de meeste plekken van elkaar gescheiden), de barrières die gevormd worden door autowegen



zoals de Prinses Beatrixlaan, vaarweg de Vliet, het spoor en de A4, de toenemende CO2 uitstoot en het wegtrekken van banen naar elders.

2b Krachtenveldanalyse

Voor de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie worden belanghebbenden in de stad en de gemeenteraad actief benaderd en betrokken, met als doel een zo representatief mogelijk beeld te krijgen van alle wensen en belangen.

Rijswijkers weten het best wat de knelpunten in het Rijswijkse mobiliteitssysteem zijn: zij maken er immers elke dag gebruik van. En zij hebben ook een beeld over de mogelijke oplossingen en welke accenten er gelegd zouden kunnen worden in de Mobiliteitsvisie. De afgelopen periode zijn met regelmaat klachten, ideeën en suggesties met betrekking tot mobiliteit door Rijswijkse inwoners, ondernemers en organisaties aangedragen.

We vragen hen naar de manier waarop zij met mobiliteit omgaan, en welke knelpunten en oplossingen zij zien. Zo krijgen we inzicht in reisgedrag, voorkeuren, knelpunten die opgelost moeten worden en oplossingen waar draagvlak voor is. De opgehaalde inzichten zullen vervolgens in werkateliers met experts worden uitgediept.

2c Relevante onderzoeken en adviezen

De Mobiliteitsvisie bouwt voort op bestaande beleidsdocumenten, onderzoeken en adviezen, namelijk: Algemeen

- Coalitieakkoord Rijswijk
- Stadsvisie
- Actieplan CO2
- Actieplan geluid
- Beleidsplan luchtkwaliteit
- Groenbeleidsplan
- Masterplan In de Bogaard
- Toekomstvisie Plaspoelpolder + addendum
- Mobiliteit
 - Begroting Programma verkeer en vervoer
 - Actieplan verkeersveiligheid
 - Nota parkeernormen 2011 en Kadernota Parkeren 2015
 - Structuurvisie Mobiliteit 2020
 - Mobiliteitsvisie RijswijkBuiten



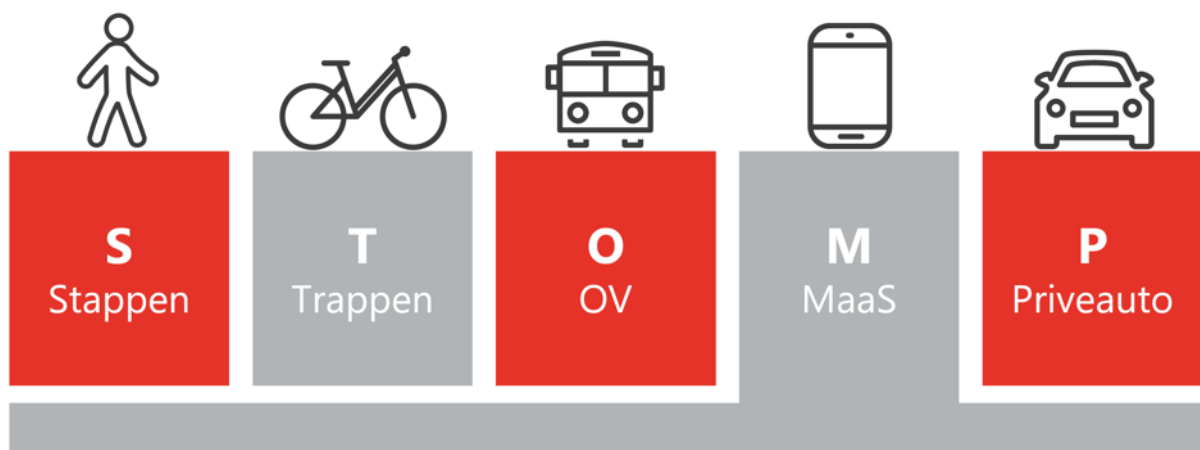
2d Uitgangspunten

De mens centraal en 'STOMP' als ordeningsprincipe

Bij het opstellen van de visie hanteren we STOMP als uitgangspunt. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Privé-auto. STOMP helpt met het aanbrengen van een hiërarchie, startend met een beloopbare en befietsbare stad. Nabijheid van wonen, werken en voorzieningen maakt dit mogelijk. De 'restmobiliteit' lossen we waar mogelijk op met elektrisch openbaar vervoer en (elektrisch) deelfervoer. Met (bak)fietsen, speed-pedelects, scooters, steps, auto's en nieuwe vormen van mobiliteit zijn er voldoende mogelijkheden. Tot slot is de privé-auto een optie.

STOMP gaat over:

- Korte verplaatsingsafstanden door nabijheid van veelgebruikte voorzieningen en werk.
- Inclusieve, toegankelijke en betaalbare, verplaatsingsmogelijkheden door keuzevrijheid in vervoermiddelen.
- Gezonde verplaatsingen door actief vervoer (lopen en fietsen).
- Schone verplaatsingen door lopen, fietsen en elektrisch (deel)vervoer (inclusief logistiek).
- Verkeers efficiënte verplaatsingen door collectieve opties zoals openbaar vervoer en deelfervoer.
- Ruimte-efficiënte verplaatsingen door vervoerwijzen die hoogfrequent gebruikt worden en / of weinig (openbare) ruimte innemen.
- Tijds-efficiënte verplaatsingen door reisbewegingen over de dag te spreiden.



2e Financiële consequenties

De visie, het Uitvoeringsplan en de bijbehorende financiële consequenties worden in juni 2021 met u besproken en kunnen in de Begroting van 2022 e.v. verwerkt worden.



3. Wanneer?

3a Globale planning

Onderstaand overzicht laat de stappen zien met betrekking tot:

- Inhoudelijke voortgang
- Beoogde participatie- en inspraakmomenten
- Besluitvormingsmomenten

In deze planning zijn twee momenten voorzien waarin de raad geconsulteerd wordt: eind september 2020 (presentatie en bespreking van deze startnotitie) en in juni 2021 (Mobiliteitsvisie en Uitvoeringsplan).

	2020				2021						
	sept	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul
Presentatie startnotitie en analyseatlas in Raad	■										
Analyse	■	■									
Peiling		■	■								
Werkateliers bewoners en middenveld			■	■	■	■	■	■	■		
Uitwerking Mobiliteitsvisie				■	■	■	■	■	■	■	
Vaststelling Mobiliteitsvisie in de raad										■	■
Uitwerking Uitvoeringsplan								■	■	■	■
Vaststelling Uitvoeringsplan in college										■	■
Aanbieding Uitvoeringsplan aan de raad											■

Bijlage: Analyse Atlas (20.071076)