Mobiliteitstransitie Pasgeld Verhaallijn

Robert Boshouwers & Hannah Kandel (Rebel)

28 juli 2021

Inhoudsopgave

1. Ambitie en noodzaak 2
1.1. Sleutelwoorden voor Pasgeld zijn rustig, groen en aantrekkelijk 2
1.2. Rijswijk wil de agglomeratiekracht versterken en bereikbaar blijven 2
1.3. Met een mobiliteitstransitie leveren een bijdrage aan de groene identiteit van Pasgeld én borgen we de bereikbaarheid 3
1.4. We maken lopen, fietsen, OV & deelmobiliteit aantrekkelijk 5
1.5. We nemen een aantal no regret-maatregelen 5
1.6. Leeswijzer 6
2. Ontwikkelvelden 6
2.1. Huidige situatie 7
2.2. Reeds gemaakte keuzes 7
2.3. Te maken keuzes 8
3. Keuzes 10
3.1. Stappen / lopen 11
3.2. Trappen / fietsen 14
3.3. OV 17
3.4. MaaS / deelmobiliteit 20
3.5. Auto (rijdend) 23
3.6. Auto (geparkeerd) 26
4. Update raming investeringen 29

1. Ambitie en noodzaak

In dit hoofdstuk geven we aan waarom een mobiliteitstransitie noodzakelijk is. Dit hoofdstuk sluit af met een beknopte leeswijzer.

1.1. Sleutelwoorden voor Pasgeld zijn rustig, groen en aantrekkelijk

Pasgeld heeft een verleden met een uiteenlopende diversiteit aan functies: van buitenplaats tot wasserij en van kleiwinningsgebied tot tuinders-gebied. Ook vandaag de dag is Pasgeld een veelzijdig gebied: naast sportvelden, volkstuinen, bedrijven en woningen maken ook het Elsenburgerbos en het cultuurhistorisch slagenlandschap onderdeel uit van het gebied Pasgeld. Het is een gebied waar stad en landschap samenkomen. In deze samenkomst ligt ook de uitdaging om stad en landschap met elkaar te laten samenwerken en elkaar te versterken, zonder dat ze elkaar in de weg zitten.

De opgave voor Pasgeld is onder te verdelen in 'stad' en 'land':

- Stad: een rustig, groen-stedelijk woon- en werkgebied op fietsafstand van de stations en stadscentra van Rijswijk en Delft. Met mogelijk in de toekomst een eigen halteplaats aan de Oude Lijn. Deze opgave is urgent, want er is een grote noodzaak tot het bouwen van extra woningen.
- Land: een aantrekkelijk, groen uitloopgebied voor Rijswijk en Delft en een ecologische en recreatieve verbinding tussen Midden-Delfland en het Groene Hart (Delftse Hout/Vlietlanden), Vlietzone en Zwethzone. Deze opgave is urgent in het kader van leefbaarheid, duurzaamheid en biodiversiteit.

Pasgeld heeft dus waarde en noodzaak als groengebied, maar ook als woon- en werkgebied. Om die waarden en identiteiten te waarborgen, is actie nodig. Door Pasgeld te ontwikkelen met een duidelijke visie en aanvullende maatregelen, voorkomen we dat de landschappelijke en de stedelijke kwaliteiten van het gebied (nog meer) onder druk komen te staan. We voorkomen dat het sluipverkeer erger wordt, dat wateroverlast optreedt, dat het landschap verrommelt tot paardenweitjes en rommelhoekjes, dat de biodiversiteit niet toe- of zelfs afneemt, dat de sociale veiligheid een aandachtspunt blijft, etc. Er liggen bovendien onvervulde kansen in dit gebied. Er valt meer te halen qua biodiversiteit, recreatie, sport, cultuurhistorie, etc.

We zien dus kansen om de ontwikkeling van Pasgeld niet ten koste te laten gaan van het bestaande landschap en stad maar juist om de bestaande kwaliteiten te versterken. Dat vraagt op sommige vlakken om – soms gedurfde – keuzes. Bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit: als er minder auto's geparkeerd zijn in de (woon)straat, komt er plek vrij die gebruikt kan worden voor spelen, groen of bebouwing. En als er minder auto's, vrachtwagens en scooters langsrijden, is er minder sprake van geluidsoverlast en uitstoot van ongezonde stoffen. Andersom waken we ervoor om keuzes rond mobiliteit te maken die juist afbreuk doen aan de groene, aantrekkelijke, rustige identiteit van Pasgeld.

1.2. Rijswijk wil de agglomeratiekracht versterken en bereikbaar blijven

Naast bovenstaande opgave voor Pasgeld, hebben we ook Rijswijk-breed een opgave. Enerzijds willen we de agglomeratiekracht versterken door wonen en werken te realiseren. Dat betekent dat het drukker wordt. Anderzijds willen we de bereikbaarheid en doorstroming op het wegennet behouden. Dat betekent dat we een toename van het autogebruik willen voorkomen. Maar: niet iedereen kan of wil kiezen om de auto minder te gebruiken. Daarom bieden we alternatieven voor mensen die de auto

minder kunnen en willen gebruiken, zodat er ruimte blijft voor die mensen die de auto wél willen of moeten gebruiken.

1.3. Met een mobiliteitstransitie leveren we een bijdrage aan de groene identiteit van Pasgeld én borgen we de bereikbaarheid

In Pasgeld zetten we – in lijn met Rijswijk en de regio – in op een mobiliteitstransitie. Zo geven we een impuls aan de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van Pasgeld. En stellen we mensen in staat om op een aangename manier binnen, van en naar Pasgeld te bewegen (bereikbaarheid), met keuze uit verschillende vervoermiddelen.

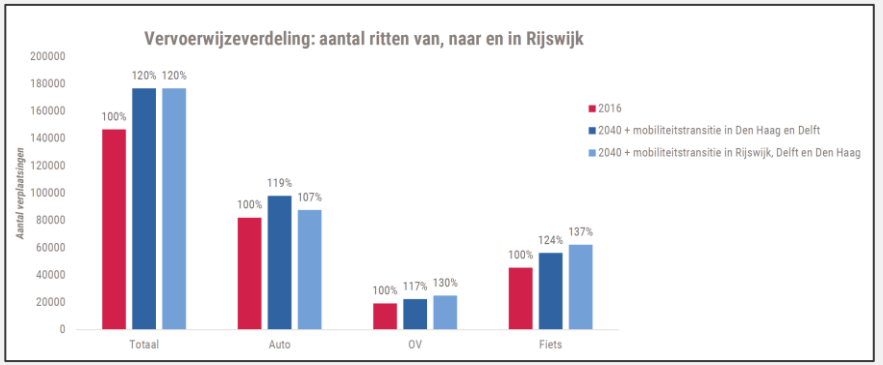
Een mobiliteitstransitie betekent een verandering van hoe we omgaan met onze mobiliteit:

- Naar verplaatsingen over korte afstanden. Door in te zetten op nabijheid, functiemenging en compactheid, hoeven mensen steeds minder ver te reizen naar voorzieningen zoals werk, winkels, gezondheid, onderwijs en recreatie.[1] Er zijn geen vaste kentallen over hoe ver mensen bereid zijn te lopen of fietsen naar bepaalde voorzieningen. Die bereidheid is erg persoonsafhankelijk. Voor Pasgeld gaan we ervanuit dat er op 15 minuten *lopen* van huis een supermarkt, basisschool, kinderopvang, zorgcentrum en groen aanwezig moet zijn. Overige voorzieningen (werk, entertainment, overige winkels, voortgezet onderwijs, grootschaliger zorg) zouden op 15 minuten *fietsen* bereikbaar moeten zijn.
- Naar gezonde verplaatsingen. Mensen kunnen verplaatsen en bewegen combineren, bijvoorbeeld door te lopen of te fietsen. Dit draagt bij aan hun gezondheid. De centrale ligging van Pasgeld ten opzichte van de stadscentra van Rijswijk en Delft maakt inzetten op lopen en fietsen (eventueel in combinatie met OV) kansrijk.
- Naar verplaatsingen voor iedereen ('inclusieve verplaatsingen'). Toegankelijkheid is hierbij van groot belang, in de breedste zin van het woord. Het gaat bijvoorbeeld om betaalbaarheid, fysieke toegankelijkheid (voor ouderen, mensen met een beperking, maar bijvoorbeeld ook voor mensen met een kinderwagen), geografische dekking (zowel in dun- als dikkerbevolkte gebieden, en zowel in gebieden met een hoog gemiddeld inkomen als gebieden met een laag gemiddeld inkomen), duidelijkheid voor mensen die laaggeletterd zijn, etc.
- Naar schone verplaatsingen. We gaan toe naar manieren van verplaatsen die steeds minder schadelijke stoffen zoals CO2 en fijnstof uitstoten. Tijdens het gebruik, maar ook tijdens het productieproces. Het gaat dan om inherent schone verplaatsingen zoals lopen en fietsen, maar ook om elektrische (deel)auto's en openbaar vervoer.
- Naar veilige verplaatsingen. Voertuigen die hard rijden en veel massa hebben, vormen een groter risico op ongevallen met letsel of zelfs dodelijke afloop. We zetten daarom in op zo veel mogelijk verplaatsingen lopend of per fiets. Ook brengen we de snelheid omlaag van autoverkeer in Pasgeld, ook op de Lange Kleiweg en de Laan van het Haantje ten oosten van het spoor. Door de snelheid naar

[1] "For the present "15-minute" concept (…) residents will be able to enjoy a higher quality of life where they will be able to effectively fulfil six essential urban social functions to sustain a decent urban life. Those include (a) living, (b) working, (c) commerce, (d) healthcare, (e) education and (f) entertainment." Moreno et al (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities

beneden te brengen, beperken we de snelheidsverschillen. Pasgeld wordt en voelt zo veilig, dat kinderen zelfstandig naar school kunnen lopen en fietsen. NB1: In de Mobiliteitsvisie Rijswijk (nog in concept) geldt op de gehele Laan van het Haantje en op de Lange Kleiweg ter hoogte van de hockeyclub en het Primate Center een regime van 50km/u. NB2: Pasgeld is goed ontsloten door snelwegen. De auto is dus niet weg te denken uit het gebied. Dat hoeft ook niet, zolang andere alternatieven (lopen, fietsen, OV) maar beschikbaar en aantrekkelijk zijn. Uit modelruns blijkt dat het aantal ritten van, in en naar Rijswijk in 2040 groeit met 7% ten opzichte van 2016, zelfs als we uitgaan van een forse mobiliteitstransitie onder bewoners van nieuwbouw in Rijswijk, Delft en Den Haag en een beperkte mobiliteitstransitie van overige inwoners van Rijswijk (zie figuur 1).

- Van inefficiënte verplaatsingen naar efficiënte verplaatsingen. Het gaat over drie vormen van efficiëntie:
    - Verkeersefficiënte verplaatsingen. Auto's en vrachtauto's nemen veel plaats in, zeker als ze maar één persoon of een klein aantal goederen vervoeren. We streven naar minder ruimtelijke impact van rijdende voertuigen. Bijvoorbeeld via het openbaar vervoer of deelsystemen, en door vervoerbewegingen zoveel mogelijk te bundelen.
    - Ruimte-efficiënte verplaatsingen. Ook geparkeerde voertuigen nemen veel ruimte in. Geparkeerde auto's, maar in mindere mate ook scooters en fietsen. Via deelgebruik zorgen we ervoor dat er minder geparkeerde voertuigen nodig zijn om in dezelfde hoeveelheid reizigerskilometers te kunnen voorzien.
    - Tijd-efficiënte verplaatsingen. Door ervoor te zorgen dat reisbewegingen over de dag verspreid zijn, voorkomen we piekbelasting. Dat scheelt files – zowel voor auto's als voor fietsen – en een overbelasting van het openbaar vervoer. NB: op het schaalniveau van Pasgeld is dit slechts beperkt te beïnvloeden. Opties zijn bijvoorbeeld het faciliteren van thuis- en flexwerken via de aanwezigheid van snel internet en flexwerklocaties.



Figuur 1 Verwachte groei van ritten per vervoerwijze en voor verschillende scenario's.

Er is een wisselwerking tussen doelgroep en mobiliteitskeuzes

Bij het maken van mobiliteitskeuzes is het van belang dat deze aansluiten bij de doelgroepen die in het gebied gaan wonen. Bijvoorbeeld: als er bij studentenhuisvesting veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden, is de kans groot dat die parkeerplaatsen grotendeels leeg blijven. Andersom geldt dat mobiliteitskeuzes beïnvloeden wie er in het gebied komen wonen. Een gebied met lage parkeernormen zal bijvoorbeeld eerder mensen aantrekken die graag gebruik maken van de fiets of het OV. Kortom: er is sprake van een wisselwerking tussen doelgroep en mobiliteitskeuzes.

Pasgeld 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. De verdeling eengezinswoningen (EGW) / meergezinswoningen (MGW) is in de planvorming 50/50. De dichtheden zullen verschillen per plot. Bijvoorbeeld: rondom een halteplaats RijswijkBuiten zullen de dichtheden waarschijnlijk hoger zijn dan meer aan de rand van Pasgeld.

1.4. We maken lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit aantrekkelijk

We vertalen de mobiliteitstransitie naar Pasgeld aan de hand van het STOMP-ordeningsprincipe. STOMP staat voor hoe we verplaatsingen in een gebied onderscheiden: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS: deelmobiliteit, boeken en afrekenen in een app) en Privé-auto. Door functies zoals wonen, werken en recreëren gebieds- en stadsbreed te mengen ontstaat een gebied waar mensen naar voorzieningen kunnen lopen (S) of anders fietsen (T). Op wat kortere afstanden hebben lopen en fietsen de voorkeur, omdat ze schoon en gezond zijn en weinig ruimte vragen. Voor wat langere afstanden de wijk uit kunnen mensen fietsen en het openbaar vervoer gebruiken: een schone en ruimte-efficiënte manier van verplaatsen. MaaS / deelmobiliteit kan het gebruik van fiets en openbaar vervoer makkelijker maken en stimuleren. Ten slotte hebben we de privéauto. Idealiter wordt die vooral gebruikt voor verplaatsingen waarvoor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit geen aantrekkelijke optie zijn.

1.5. We nemen een aantal no regret-maatregelen

Om de mobiliteitstransitie te realiseren, zijn maatregelen nodig. Een aantal maatregelen beschouwen we als 'no regret': deze maatregelen zijn sowieso nodig. Nevenstaande tabel geeft deze maatregelen weer. In hoofdstuk 3 lichten we de no regret-maatregelen en optionele aanvullende maatregelen toe.

Voor alle maatregelen geldt dat deze zoveel mogelijk al vanaf de oplevering van de eerste woning gerealiseerd moeten zijn. Want een verhuizing is hét moment waarop mensen hun mobiliteitsgedrag bepalen.

Overall	• Supermarkt, basisschool, kinderopvang, zorgcentrum en groen op max. 15 minuten lopen van de woning • Werk, entertainment, overige winkels, voortgezet onderwijs en grootschaliger zorg op max. 15 minuten fietsen van de woning
Stappen	• Uitstekend voetgangersnetwerk binnen Pasgeld en naar voorzieningen in omliggend gebied
Fietsen	• Uitstekende fietsverbindingen binnen Pasgeld en naar voorzieningen in omliggend gebied, incl. stations Rijswijk en Delft (noord-zuid via Lange Kleiweg en oost-west via nieuw te realiseren verbinding over de Vliet) • Uitstekende fietsparkeervoorzieningen in Pasgeld
Openbaar vervoer	• Ruimte reserveren voor halteplaats / station RijswijkBuiten • Buslijn met voldoende hoge frequentie door Pasgeld
Deelmobiliteit	• Deelmobiliteit aanwezig in het gebied
Auto (rijdend)	• Autoverkeer knijpen op de Lange Kleiweg • Monitoren autoverkeer op de Lange Kleiweg • Lopen & fietsen hebben voorrang op de auto • Snelheidslimiet van maximaal 30 km/u
Auto (geparkeerd)	• Parkeernorm van max. 1,3 • Niet parkeren op eigen perceel (bijv. oprit of carport) • Parkeren zoveel mogelijk concentreren • Parkeervergunningen en -handhaving

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 lichten we de ontwikkelvelden en de mogelijke fasering van Pasgeld nader toe. In hoofdstuk 3 beschrijven we voor achtereenvolgens lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit en de auto het toekomstbeeld, de huidige situatie en de reeds gemaakte keuzes. Ook doen we steeds een voorstel voor nog te maken keuzes. Daarbij maken we onderscheid naar no regret-maatregelen en optionele aanvullende maatregelen. Hoofdstuk 4 bevat het bijbehorende investeringsvoorstel. De separaat bijvoegde bijlage bevat voor achtereenvolgens lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit en de auto de opties die we tijdens de totstandkoming van dit document hebben overwogen, inclusief een overzicht van voor- en nadelen.

2. Ontwikkelvelden

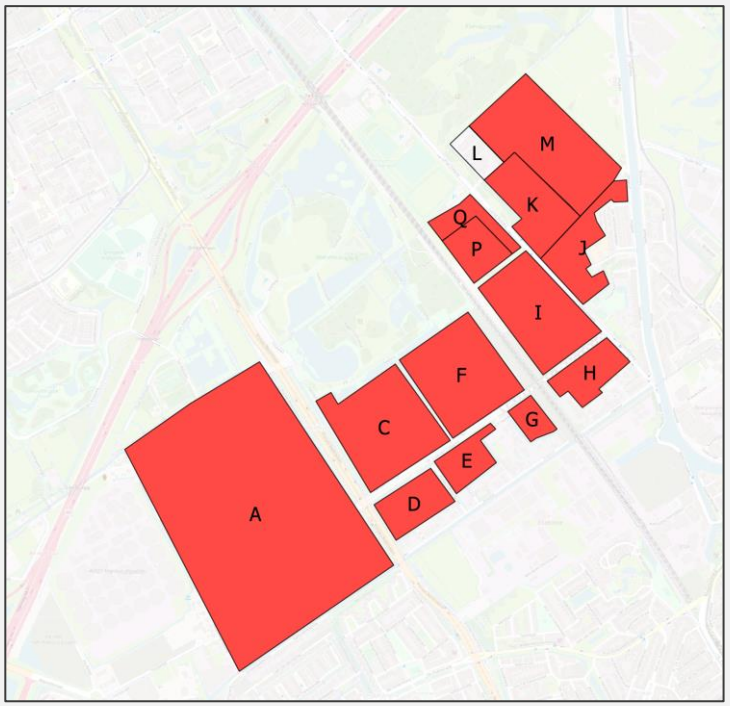
In dit hoofdstuk schetsen we achtereenvolgens de huidige bebouwing in Pasgeld, de reeds gemaakte keuzes t.a.v. de ontwikkelvelden, de verschillende alternatieven voor de te ontwikkelen velden en de mogelijke fasering.

2.1. Huidige situatie

Het ontwikkelveld Sion is al grotendeels bebouwd. In het noord-oosten van Pasgeld ligt een bedrijventerrein: Heulweg (Ontwikkelveld L), BPRC (ontwikkelveld K) en TNO (ontwikkelveld M). Daarnaast bevinden zich enkele woningen ten westen van het kanaal. Andere bestaande bestemmingen betreffen het Wilhelminapark (noord-westen), verscheidene volkstuincomplexen en een Sportcomplex (noord-oosten).

2.2. Reeds gemaakte keuzes

RijswijkBuiten is verdeeld over een aantal ontwikkelvelden. Binnen Pasgeld zijn alleen ontwikkelvelden Q, I en H reeds planologisch vastgelegd.[2]



Figuur 2 Ontwikkelvelden in Rijswijk Buiten. A = Sion. C, D, E, F, G = Parkrijk. Overige is Pasgeld (oostzijde van het spoor).

[2] Bron: Stationslocatie RijswijkBuiten, september 2020

2.3. Te maken keuzes

Te ontwikkelen ontwikkelvelden

Opties	Optie 1: Ontwikkeling van velden die planologisch vastgelegd zijn (Q, I en H)	Optie 2: optie 1 + veld J (Synchroon)	Optie 3: Optie 2 + herontwikkeling bedrijventerrein TNO (M) met hogere dichtheden.	Optie 4: Optie 3 + ontwikkeling op velden P en K, die momenteel bestemd zijn als resp. volkstuinen en het BRPC.
Realistisch?	Mogelijk	Hoogstwaarschijnlijk	Waarschijnlijk	Op termijn. Tot aan 2040 onwaarschijnlijk
Voordelen	Is reeds planologisch vastgelegd	De verdichting op Veld J (Synchroon) past in de planologische ruimte en biedt extra kansen.	Het staat vrijwel vast dat de TNO locatie op termijn gaat verplaatsen.	Door op deze velden te ontwikkelen zou er in de directe nabijheid van het station extra programma worden toegevoegd. Dit past bij Transit Oriented Development (TOD).
Nadelen	• Kansen om groei van Rijswijk op te vangen in Rijswijk Buiten worden niet benut. Zeker als de plancapaciteit in de Stadsas afneemt wordt het lastig groei te accommoderen.	• Voor Synchroon is al een intentieovereenkomst getekend, afbreken brengt mogelijk gevolgen met zich meer.	• Projectontwikkelaars in kernteam hebben hier geen grondpositie • Er dient een bestemmingswijziging plaats te vinden inclusief alle planologische procedures van dien. • Vanuit de provincie is er grote vraag naar bedrijvenlocaties. Daarbij wordt ook naar de TNO-locatie gekeken.	• Projectontwikkelaars in kernteam hebben hier geen grondpositie • Er dient een aantal bestemmingswijzigingen plaats te vinden inclusief alle planologische procedures van dien. • De herbestemming van volkstuinen ligt politiek gevoelig. • De duiding van Pasgeld als rustig stedelijk groen woon-werkgebied komt mogelijk in gevaar. • Er moet mogelijk een nieuw plan-MER plaats vinden omdat er verder wordt verdicht dan in de huidige plan-MER vanuit is gegaan.

Pasgeld wordt gefaseerd ontwikkeld

Pasgeld wordt niet in één keer ontwikkeld, maar in stappen. Nevenstaande figuren laten de indicatieve fasering van heel Rijswijk Buiten in stappen van ca. 5 jaar zien, van nu t/m >2040. De fasering en bijbehorende aantallen zijn grof en gebaseerd op de Mobiliteitsvisie RijswijkBuiten en het voortschrijdend inzicht opgedaan tijdens de Scenario- en benchmarkstudie Rijswijk Buiten.

Figuur 3 Indicatieve fasering Pasgeld.

		Pasgeld			RijswijkBuiten totaal		
			Mutatie	Totaal		Mutatie	Totaal
Nu	Woningen			0			1625
	Arbeidsplaatsen			0			89
2025	Woningen	+	0	0	+	1165	2790
	Arbeidsplaatsen	+	0	0	+	961	1050
2030	Woningen	+	600	600	+	600	3390
	Arbeidsplaatsen	+	155	155	+	155	1205
2035	Woningen	+	500	1100	+	500	3890
	Arbeidsplaatsen	+	820	976	+	1114	2319
2040	Woningen	+	475	1575	+	475	4365
	Arbeidsplaatsen	+	792	1768	+	792	3111
>2040	Woningen	+	437	2012	+	437	4802
	Arbeidsplaatsen	+	397	2165	+	397	3508

Tabel 1 Aantal extra woningen en arbeidsplaatsen per fase.

3. Keuzes

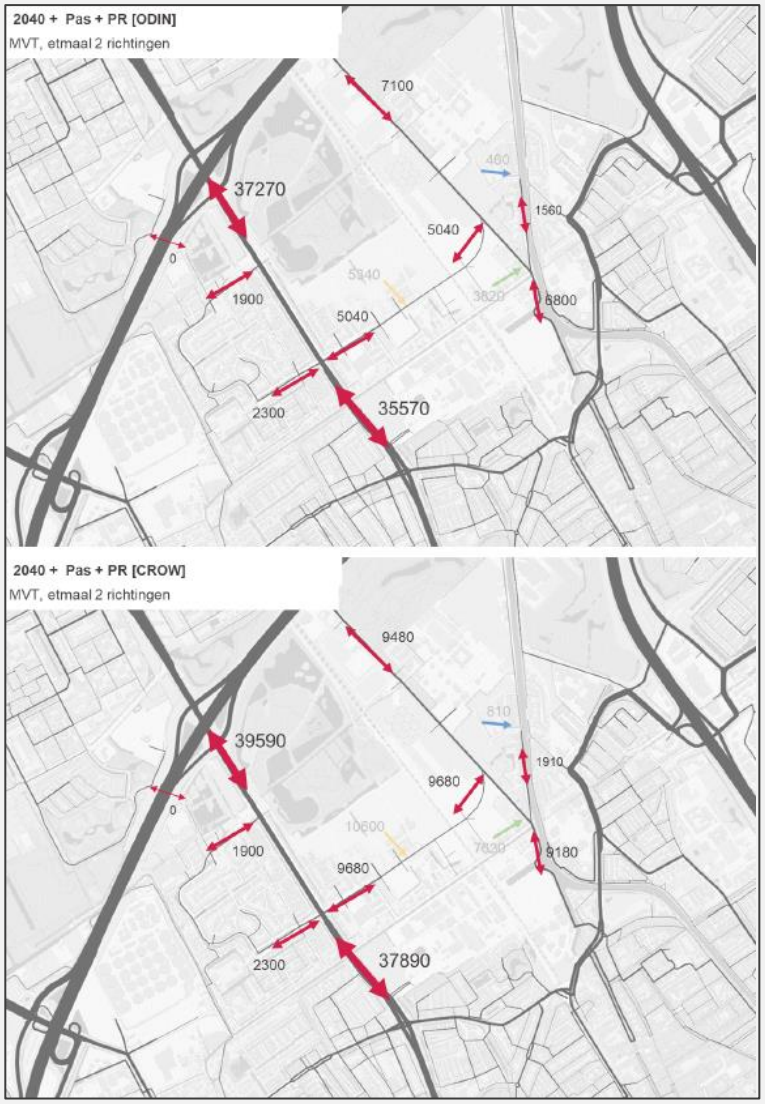
Dit hoofdstuk beschrijft voor achtereenvolgens Stappen/lopen, Trappen/fietsen, OV, Mobility as a Service (MaaS)/deelmobiliteit en de Privé-auto 1) het toekomstbeeld, 2) de huidige situatie, 3) de reeds gemaakte keuzes en 4) een voorstel voor nog te maken keuzes. Als wegbeheerder heeft Rijswijk veel invloed heeft op lopen, fietsen en de auto. De invloed van Rijswijk op het OV is zeer beperkt; dit ligt bij de concessieverlener (MRDH). De invloed van Rijswijk op deelmobiliteit is matig; hierin hebben marktpartijen een grote rol. T.a.v. geparkeerde auto's heeft de gemeente wel invloed op zaken als parkeerregulering, normering en parkeren op eigen terrein vs. op de openbare weg (publiekrechtelijk). En in het geval van grondeigendom en -uitgifte door de gemeente is het ook mogelijk aanvullende zaken privaatrechtelijk te regelen (zoals inpandig vs. op straat en onder- vs. bovengronds).

Modelberekeningen

In dit hoofdstuk is het effect van individuele maatregelen op het aantal verplaatsingen en de modalsplit niet opgenomen. Het blijkt niet mogelijk om hier zonder modelberekening een inschatting van te maken. Wel is duidelijk dat alle maatregelen zorgen voor een reductie van het eigen autogebruik en een toename van lopen, fietsen, OV en / of deelmobiliteit. En dat is wenselijk. Want uit eerdere onderzoeken van resp. Goudappel ('Verkeersonderzoek RijswijkBuiten Pasgeld') en Rebel & Studio Bereikbaar ('Verkeersgeneratie Pasgeld/Parkrijk') blijkt dat ten gevolge van de ontwikkelingen van Pasgeld én Parkrijk met name op de Laan van het Haantje en de Lange Kleiweg het verkeer zeer sterk toeneemt. Afhankelijk van de aannames is de verwachting dat Pasgeld (plots Q, I, H en J) ca. 9.400 (Goudappel) of tussen de 4.500 en 9.000 (Rebel & Studio Bereikbaar) motorvoertuigverplaatsingen per etmaal genereert. Figuur 5 en 6 laten zien hoe de extra mvt-verplaatsingen van ontwikkeloptie 2 van Pasgeld én van Parkrijk over het netwerk verdeeld worden.

Figuur 4 Voorzieningen in Parkrijk, op loopafstand van Pasgeld.

Figuur 5 Verwachte verkeersgeneratie ontwikkeloptie 2 van Pasgeld én Parkrijk, 2040. Berekend met resp. de ODIN- en CROW-methode.



Figuur 6 Verwachte totale verkeersgeneratie 2040. Berekend met resp. de ODIN- en CROW-methode.

3.1. Stappen / lopen

3.1.1 Perspectief

Lopen is gezond en schoon, neemt weinig ruimte in en draagt bij aan levendigheid op straat. We streven er daarom naar dat er in Pasgeld veel en graag gelopen wordt. Zowel recreatief (bijvoorbeeld een ommetje door bewoners, of bijvoorbeeld een wandeling door bezoekers) als functioneel (denk aan boodschappen doen, kinderen naar school brengen of naar het OV gaan).

Recreatieve wandelingen worden sinds corona steeds meer gemaakt. Maar functionele wandelingen worden alleen gemaakt als bestemmingen op loopafstand liggen. Daarom streven we er in Pasgeld naar zoveel mogelijk bestemmingen op loopafstand te realiseren. En zorgen we voor een aantrekkelijke voetgangersinfrastructuur en buitenruimte. Bijvoorbeeld door de mens als startpunt te nemen in onze ontwerpen. Daar profiteert iedereen van, want iedereen is wel eens voetganger.

3.1.2 Huidige situatie

In Pasgeld ontbreekt op dit moment een fijnmazig netwerk van voetpaden. Gegeven de huidige aard van het gebied – brown field en / of geen woonfuncties – is dat niet verrassend. Ontwikkelvelden zijn daarom nu beperkt bereikbaar. Dat leidt tot relatief lange reistijden te voet.

Vooralsnog is het ruimtelijk-economische programma van Pasgeld qua voorzieningen redelijk eenzijdig. De belangrijkste voorzieningen bevinden zich in Parkrijk. Net buiten Pasgeld, maar wel op loopafstand. Zie figuur 4.

3.1.3 Reeds gemaakte keuzes

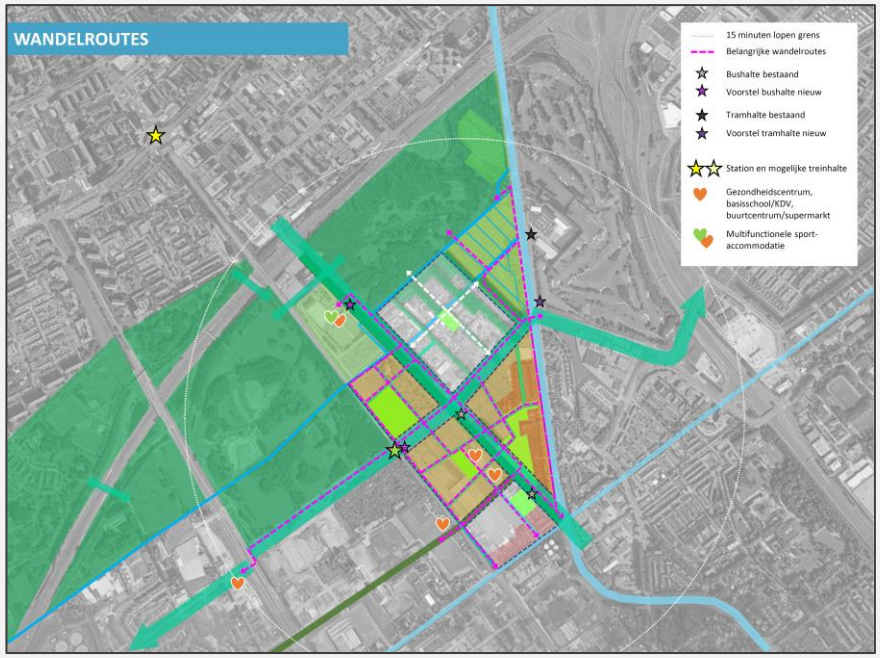
Er worden twee tunnels gerealiseerd die ook door voetgangers gebruikt kunnen worden: een fiets- en voetgangerstunnel net ten zuiden van de Schoffel, en een fiets-, voetgangers- en autotunnel in de Laan van het Haantje. Zo worden bijvoorbeeld de nog te plaatsen supermarkt en het gezondheidscentrum aan de westzijde van het spoor te voet en per fiets bereikbaar.

3.1.4 Voorstel voor aanvullende keuze(s)

No regret: uitstekend voetgangersnetwerk binnen Pasgeld en naar voorzieningen in omliggend gebied

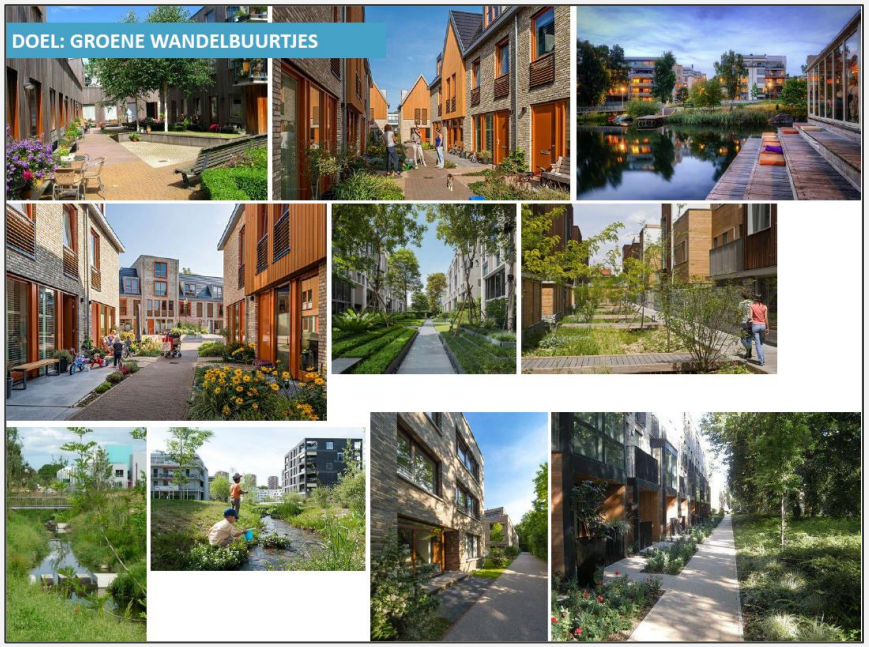
Het voetgangersnetwerk in Pasgeld bevat zowel snelle en toegankelijke functionele looproutes naar voorzieningen binnen en net buiten Pasgeld (bijv. OV, parkeer- en deelmobiliteitshubs, supermarkt, onderwijs, zorg), als meer meanderende recreatieve looproutes voor ommetjes. Waar dat veilig en op een aantrekkelijke manier kan, maken voetgangers en fietsers gebruik van dezelfde ruimte. Het voetgangersnetwerk is:

- Fijnmazig. Mensen hoeven niet om te lopen.
- Verkeersveilig en sociaal veilig. De auto wordt zoveel mogelijk uit de voetgangersgebieden geweerd. Er zijn ‘ogen op straat’ en ‘s nachts is er goede verlichting.
- Ruim gedimensioneerd. Zeker waar voetgangers en fietsers van dezelfde ruimte gebruik maken.
- Aantrekkelijk. Denk bijvoorbeeld aan de aanwezigheid van groen, levendige plinten, genoeg rustplekken, ruimte voor ontmoeting, etc.
- Toegankelijk. Voor mensen met een beperking, en voor jong en oud.



Figuur 7 Fijnmazig voetgangersnetwerk in Pasgeld. Bron: KuiperCompagnons.

Figuur 8 Fiets- en voetgangerspad in het Maximapark in Utrecht. Bron: Jeroen Musch.



Figuur 9 Sfeerbeeld van autovrij woongebied. Bron: KuiperCompagnons.

3.2. Trappen / fietsen

3.2.1 Perspectief

Ook fietsen is gezond en schoon, neemt weinig ruimte in en draagt bij aan levendigheid op straat. We streven er daarom niet alleen naar dat er in Pasgeld veel en graag gelopen wordt, maar ook dat de fiets voor veel bewoners en bezoekers een aantrekkelijke optie is.

Daartoe zetten we in op 'Bicycle Oriented Development' (BOD). De fiets moet op korte afstanden het snelste vervoermiddel zijn. En alle dagelijkse bestemmingen moeten met de fiets bereikbaar zijn. We geven fietsen topprioriteit en nemen het – samen met lopen – als uitgangspunt voor het ontwerp van de wijk.

3.2.2 Huidige situatie

Pasgeld ligt gunstig ten opzichte van station Rijswijk en IC-station Delft. Alle ontwikkelvelden in Pasgeld liggen nu binnen ca. 10 tot 15 minuten fietsen van één van deze stations. De e-bike brengt deze stations nóg dichterbij.

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

- Een hoogwaardige en vrij liggende snelfietsverbinding naar Station Rijswijk en IC station Delft.

  NB 1: Slechts een deel van deze verbinding ligt binnen Pasgeld. Het deel ten noorden van Pasgeld ligt op het grondgebied van de gemeente Rijswijk. Het deel ten zuiden van Pasgeld ligt in de gemeente Delft. Dit werpt een aantal vragen op:

  - Hoe ga je om met benodigde financiering voor investeringen die neerslaan in andere gemeenten? De Lange Kleiweg maakt immers onderdeel uit van een fietssterroute tussen Delft en Den Haag.
  - Wat is de kwaliteit van de route als je bijvoorbeeld alleen in Pasgeld, of alleen in Rijswijk de kwaliteit verhoogt? Overigens is in Delft een groot deel ook al verbeterd. Daar zou het m.n. nog gaan om het stuk tussen gemeentegrens en Phoenixstraat.

  NB 2: Het fietsparkeren op station Delft is een aandachtspunt; dat loopt nu al tegen zijn limiet aan.

- Een hoogwaardige en snelfietsverbinding naar Ypenburg. RijswijkBuiten zou hiermee ook direct toegang krijgen tot HTM tramlijn 1.

  NB: Slechts een deel van deze verbinding ligt op het grondgebied van Pasgeld. Ook hier spelen vragen over financiering en wat er gebeurt als alleen een deel van de route wordt opgewaardeerd. Daarnaast betreft het hier een regionale verbinding. MRDH en / of PZH hebben hier ook een rol in.

3.2.3 Reeds gemaakte keuzes

Er worden twee tunnels gerealiseerd die ook door fietsers gebruikt kunnen worden: een fiets- en voetgangerstunnel net ten zuiden van de Schoffel, en een fiets-, voetgangers- en autotunnel bij de Laan van het Haantje.

3.2.4 Voorstel voor aanvullende keuze(s)

No regret: uitstekende fietsverbindingen binnen Pasgeld en naar voorzieningen in omliggend gebied, incl. stations Rijswijk en Delft

Met deze maatregel wordt Pasgeld in alle richtingen uitstekend ontsloten voor fietsers. De noord-zuid ontsluiting loopt via de Lange Kleiweg, die wordt ingericht als hoogwaardige fietsverbinding. Hoe dat eruitziet, hangt af van of er een knip in de Lange Kleiweg wordt gerealiseerd, en welke snelheidslimiet hier geldt. De oost-west-ontsluiting loopt via een nieuw te realiseren verbinding over de Vliet. Deze verbinding vormt een ontbrekende schakel in het oost-west-netwerk én brengt tramlijn 1 dichterbij. Eventueel kan deze verbinding vormgegeven worden als veer. Op de lange termijn heeft een brug echter de voorkeur. Ook het Jaagpad is een belangrijke ontsluitende fietsverbinding.

Deze belangrijke ontsluitingswegen voor fietsers zijn ruim gedimensioneerd en veilig. Verschillende soorten fietsers kunnen elkaar veilig passeren. De auto wordt zoveel mogelijk van deze routes geweerd. Als dat niet mogelijk is, worden fiets en auto van elkaar gescheiden. Fietsers kunnen op deze route doorfietsen. De stopkans en eventuele wachttijden worden geminimaliseerd.

Binnen Pasgeld is er een fijnmazig en aantrekkelijk fietsnetwerk aanwezig. Waar dat veilig kan, maken voetgangers en fietsers gebruik van dezelfde ruimte.

No regret: uitstekende fietsparkeervoorzieningen in Pasgeld

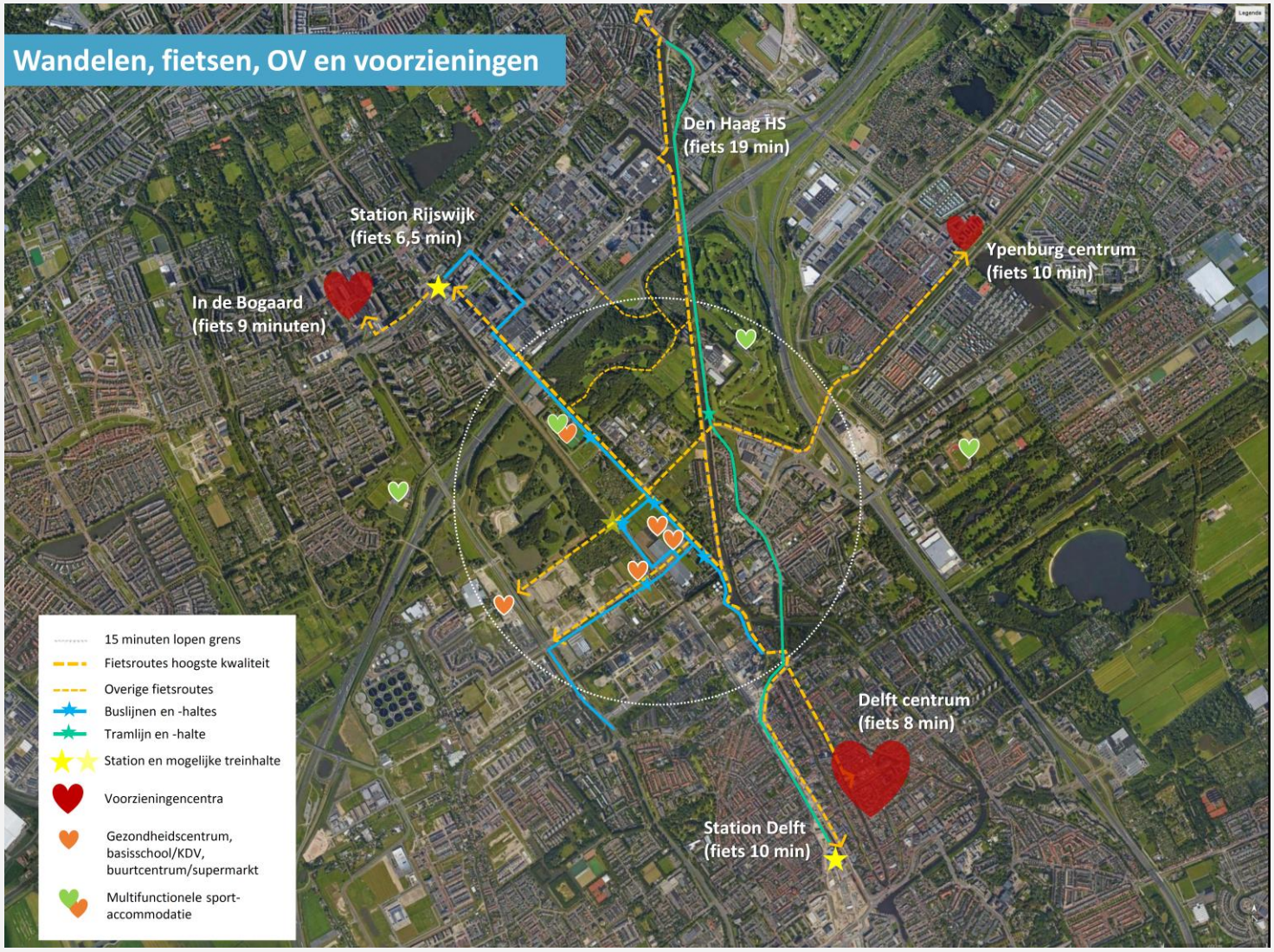
Voor de fietsparkeernorm verwijst Rijswijk naar het CROW.[3] In de Leidraad Fietsparkeren gaat CROW uit van 5-6 fietsparkeerplaatsen voor rij- en vrijstaande woningen. Daarnaast moet volgens het CROW in de openbare ruimte rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 fietsparkeerplek per woning).

We willen dat Pasgeld uitstekend ontsloten is met de fiets. Dan moet het ook makkelijk zijn om de fiets te parkeren. Voor bewoners én voor bezoekers. We gaan daarom minimaal uit van de bovenkant van de bandbreedte van het CROW. Dat betekent: 6 fietsparkeerplaatsen per woning voor bewoners, en 1 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers.

Het fietsparkeren voor bewoners wordt inpandig opgelost. Iedere woning beschikt over een fietsenopslagplaats op eigen terrein (privé dan wel collectief). Iedere opslagplaats is dusdanig bemeten, dat alle fietsen (i.e. cf. de eerder genoemde norm) naar binnen gemanoeuvreerd én geparkeerd kunnen worden. Ook als het 'buitenmodelfietsen' (bijvoorbeeld bakfietsen of fietsen met een krat voorop) betreft. Ook is in iedere opslagplaats elektriciteit aanwezig ten behoeve van het opladen van elektrische fietsen.

Bezoekersparkeren vindt in de openbare ruimte plaats, zoveel mogelijk geclusterd aan de randen van de living plots. Ook hier moet genoeg ruimte aanwezig zijn voor het stallen van buitenmodel fietsen.

[3] Uit de nota parkeernormen van 2011: "Bij nieuwbouw, verbouw of herstructureringsprojecten van zowel woningen, bedrijven en voorzieningen dient rekening te worden gehouden met stallingsruimte voor fietsen. Daarbij dient tabel 36 uit de CROW publicatie 230, "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" als uitgangspunt genomen te worden."



Figuur 10 Uitstekende fietsverbindingen van, naar en binnen Pasgeld. NB: deze figuur geeft het hoofdnetwerk aan. Het fijnmazige netwerk binnen Pasgeld is hier niet ingetekend. Bron: KuiperCompagnons

3.3. OV

3.3.1 Perspectief

Om autobezit minder noodzakelijk te maken voor de wat langere dagelijkse verplaatsingen, zal het OV moeten concurreren met de auto. Daarom biedt Pasgeld hoogwaardig openbaar vervoer (frequent en snel) met goede verbinden naar station Rijswijk en IC-station Delft. Haltes moeten voor voetgangers en fietsers goed bereikbaar zijn vanuit de wijk. Voor fietsers is het daarbij van belang dat ze hun fiets goedkoop, veilig en comfortabel kunnen stallen.

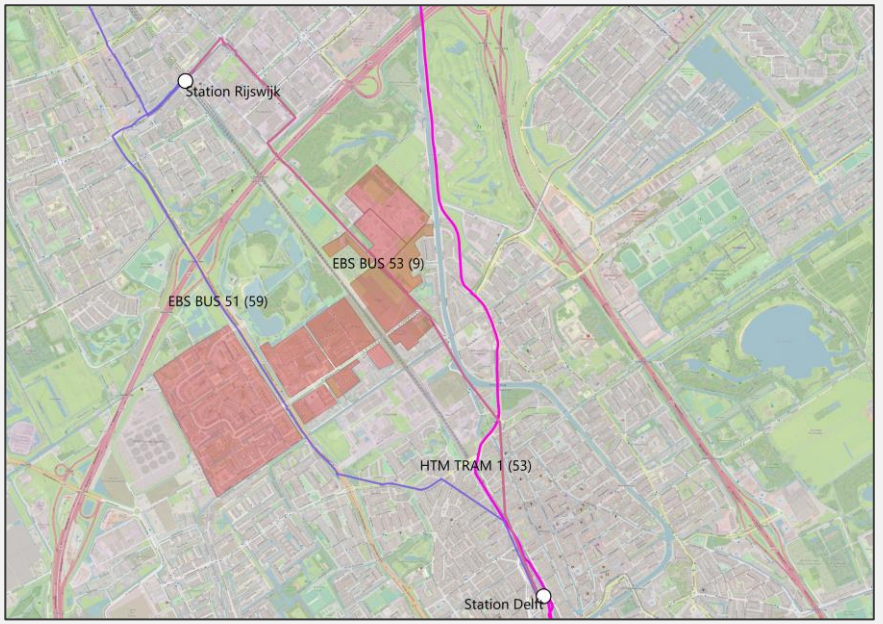
In eerste instantie zetten we in op hoogwaardig OV met bus, een verbinding met tram 1 via een oeververbinding over de Vliet en optimalisatie van de fietsbereikbaarheid van NS-stations. Op termijn zien we mogelijkheden voor een lightrailverbinding (citysprinter over de Oude Lijn).

Naast ruimtelijke investeringen in OV zorgen we voor stimulering van het gebruik van OV. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan het gratis of met korting aanbieden van MaaS- of OV-kaarten aan nieuwe bewoners.

3.3.2 Huidige situatie

Pasgeld is op dit moment slecht ontsloten met het openbaar vervoer (zie ook nevenstaand figuur):

- Over de Lange Kleiweg rijdt momenteel een spitsbus (buslijn 53). Deze zal in de volgende dienstregeling zeer waarschijnlijk geschrapt worden. Deze buslijn wordt geëxploiteerd door EBS.
- Over de Beatrixlaan rijdt tweemaal per uur een bus (buslijn 51), zowel richting Station Rijswijk als richting Station Delft. Deze buslijn wordt geëxploiteerd door EBS.
- Tram 1 halteert zes keer per uur bij de Verffabriek. Hemelsbreed is dat vlakbij Pasgeld. Maar door het ontbreken van een fiets- en voetgangersverbinding over de Vliet is deze halte vanuit Pasgeld niet bereikbaar. De tram wordt geëxploiteerd door HTM.



Figuur 11 Huidige OV-bediening van Pasgeld. Het getal tussen haakjes is de werkdagfrequentie.

Er wordt een MIRT-verkenning Oude Lijn (tracé tussen Leiden en Dordrecht) gestart. De lijn die waarschijnlijk aangehouden zal worden in de verkenning is (1) viersporigheid, (2), verbeteren bestaande stations (bijvoorbeeld Laan van NOI) en (3) eventuele toevoeging nieuwe stations (bijvoorbeeld Van Nelle fabriek, RijswijkBuiten). De mate waarin Rijswijk dit traject kan beinvloeden is zeer gering. Wel zijn de nieuwe stations een strategisch argument voor het introduceren van een Citysprinter concept (metro kwaliteit op de Oude Lijn met meer haltes dan nu het geval is).
Een eventueel nieuw station bij RijswijkBuiten ligt aan de buitenste twee sporen (zeezijde). Uit een benchmark blijkt dat het programma van RijswijkBuiten een station legitimeert. De aanleg van een station is geen vereiste voor de beoogde ontwikkeling (mits aan STOMP en BOD voldaan wordt). Andersom genereert de ontwikkeling van Pasgeld (ontwikkeloptie 2) genoeg instappers om een station te legitimeren.[4] In geval een station wordt gerealiseerd, is verdere verdichting rond dat station wel wenselijk.

3.3.3 Reeds gemaakte keuzes

Er zijn nog geen expliciete keuzes gemaakt rond openbaar vervoer.

3.3.4 Voorstel voor aanvullende keuze(s)

No regret: Ruimte reserveren voor halteplaats / station RijswijkBuiten

Een halteplaats RijswijkBuiten is wenselijk (zie ook bijlage met overzicht van voor- en nadelen). Het is echter nog onduidelijk of deze halte er komt. Tot er duidelijkheid is, is het van belang dat een halteplaats niet onmogelijk wordt gemaakt. Dat betekent dat er ruimte vrijgehouden wordt voor het realiseren van de halteplaats én dat er ruimte wordt vrijgehouden voor een bus die deze halteplaats kan aandoen (twee opstelplekken en voldoende ruimte om aan en af te rijden). Daarnaast wordt er idealiter ook pas gebouwd rondom de beoogde halteplaats als er duidelijkheid is over de halteplaats. Want als er een halteplaats komt, is het wenselijk dat in de directe omgeving daarvan in hogere dichtheden gebouwd wordt dan elders in Pasgeld.

Natuurlijk is het van belang óók een plan te hebben voor wat met het gebied te doen als er geen halteplaats RijswijkBuiten gerealiseerd wordt.

No regret: buslijn met voldoende hoge frequentie door Pasgeld

Zolang er geen halteplaats RijswijkBuiten is, is een buslijn door Pasgeld nodig om het gebied goed te ontsluiten met het OV. Buslijn 53 rijdt op dit moment in de spits over de Lange Kleiweg door Pasgeld. Het is wenselijk dat deze buslijn (veel) frequenter gaat rijden. De exacte route hangt af van de mate waarin er op de Lange Kleiweg geknepen en / of geknipt zal worden. Vooralsnog zien we twee opties voor de busroute: óf over de Lange Kleiweg, of over een 'slinger' die de bus aan de westzijde om

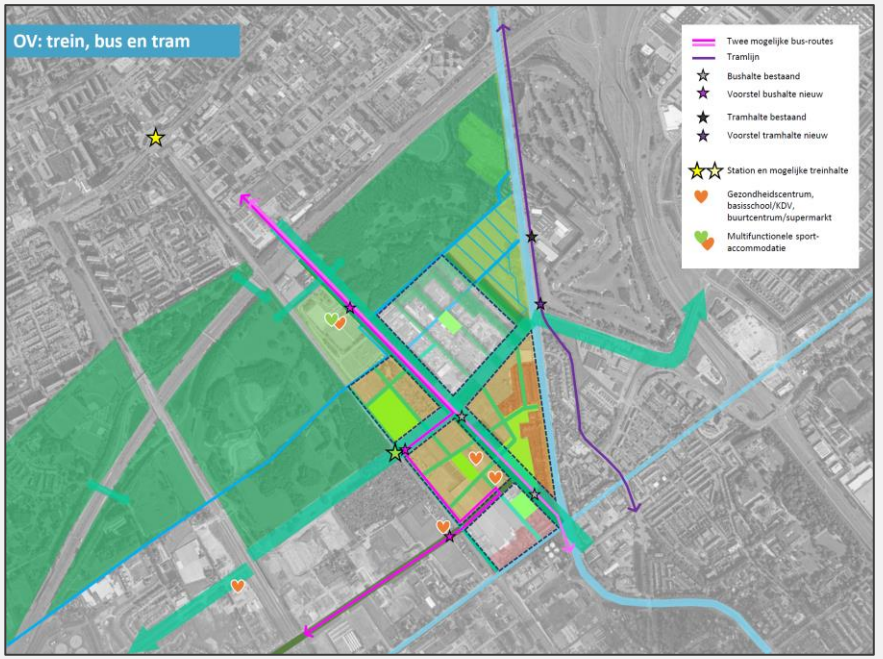
[4] Bron: Rebel (september 2020). Stationslocatie Rijswijk Buiten'

Pasgeld-west zuid heen leidt (zie figuur 12). De keuze hangt samen met keuzes voor het knijpen van autoverkeer in hoofdstuk 3.5.

De dimensionering van de busroute moet dusdanig zijn, dat een bus deze veilig en comfortabel kan gebruiken. De bewoners van Pasgeld zouden op beperkte loopafstand van hun woning een bushalte moeten treffen. Daarom gaan we uit van het toevoegen van minimaal twee haltes.

Optioneel: toevoegen halte aan tramlijn 1

Het aanleggen van een oeververbinding over de Vliet brengt tramlijn 1 binnen het bereik van Pasgeld. Maar de dichtstbijzijnde halte – halte Verffabriek – is eigenlijk te ver lopen. Daarom is het wenselijk een extra halte toe te voegen, ter hoogte van de oeververbinding.



Figuur 12 Mogelijke busroutering en mogelijke locaties van bushaltes en nieuwe tramhalte.
Bron: KuiperCompagnons.

3.4. MaaS / deelmobiliteit

3.4.1 Perspectief

Als deelmobiliteit betaalbaar, beschikbaar, betrouwbaar en divers is, zijn er minder privé-auto's nodig. Dat betekent dat er meer ruimte ontstaat voor andere zaken. Daarom zetten we in op deelmobiliteit en MaaS in Pasgeld. Daarbij zij opgemerkt dat het mobiliteitsconcept ook zonder MaaS uitvoerbaar zijn: de impact en toegevoegde waarde van MaaS heeft zich nog onvoldoende bewezen om daar blind op te varen. Deelmobiliteit wordt – in ieder geval deels – aangeboden in mobiliteitshubs.

Hubs volgens CROW

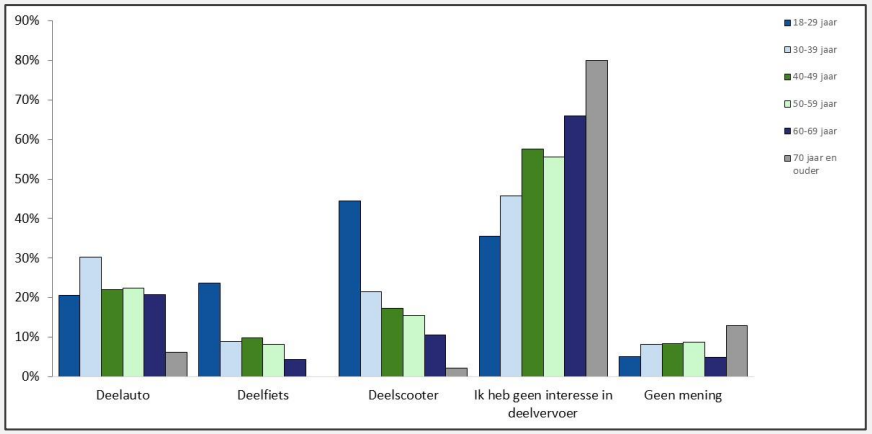
"Een (mobiliteits)hub is, ondanks de naam, meer dan slechts een knooppunt van mobiliteit. Ten eerste worden bij hubs vaak ook slimme, nieuwe en/of duurzame vormen van mobiliteit aangeboden, zoals elektrisch vervoer, deelmobiliteit en ontsluiting via MaaS dienstverleners. Bovendien staat bij grotere hubs behalve de vervoersfunctie ook de verblijfskwaliteit en beleving centraal. Een hub, zoals omschreven in deze leidraad, kan dus zowel een vertrek-, overstap-, eind- én verblijfsplek zijn. De opkomst van hubs vraagt ons na te denken over nieuwe manieren van vervoer, waar automobiliteit niet altijd vanzelfsprekend is, en over het bundelen van functies. Het zijn die plekken waar in de toekomst functies van wonen, werken en recreëren bij elkaar komen, meer dan nu al het geval is. Het gaat steeds vaker om gezonde, leefbare en prettige plekken met voldoende voorzieningen om (langdurig) te kunnen verblijven. Hubs dragen daarmee bij aan een efficiënter gebruik van infrastructuur, vervoermiddelen en vervoercapaciteit en tot slot aan efficiënter en effectiever ruimtegebruik."

[5] Bron: https://www.rijswijkbuiten.nl/duurzaam/deelmobiliteit-parkrijk/

3.4.2 Huidige situatie

Het aanbod en gebruik van deelmobiliteit is in opkomst. Deelfietsen staan al langer in Rijswijk. En sinds eind 2020 zijn er ook deelscooters beschikbaar.

In Parkrijk wordt deelmobiliteit aangeboden. In de loop van 2021 start een proef met een hub met 2 deelauto's, 4 elektrische fietsen (in een overdekte fietsenberging) en 1 bakfiets. In het nieuw te bouwen deel van Parkrijk zijn bovendien nog 7 Hely Hubs voorzien.[5] De parkeernorm in Parkrijk bedraagt 1,34, waarvan 0,04 voor deelmobiliteit.



Figuur 13 Interesse van Rijswijkers in verschillende vormen van deelvervoer, naar leeftijd. Bron: flitspeiling eind 2020.

Uit een peiling ten behoeve van de concept Mobiliteitsvisie Rijswijk waaraan 660 Rijswijkers deelnamen, blijkt grosso modo dat hoe ouder men is, hoe minder behoefte men heeft aan deelvervoer (zie figuur 13). Voor de deelscooter en deelfiets is met name 'appetite' onder de doelgroep 18 t/m 29 jaar. De interesse in de deelauto differentieert niet zo sterk binnen de leeftijdsgroep 18 t/m 69 jaar. Uitzondering vormt de groep tussen de 30 en 40 jaar; die hebben relatief wat meer interesse. NB: deze enquête geeft de stand van denken anno 2020 weer. Bij oplevering van het eerste deel van Pasgeld is deelmobiliteit waarschijnlijk al veel meer ingeburgerd dan nu het geval is en is de doelgroep naar verwachting groter.

3.4.3 Reeds gemaakte keuzes

Deelmobiliteit moet goed zichtbaar zijn in het straatbeeld, zodat het mensen uitnodigt om er gebruik van te maken.

Uitgangspunten voor potentiële locaties (grotere) parkeerhubs zijn:

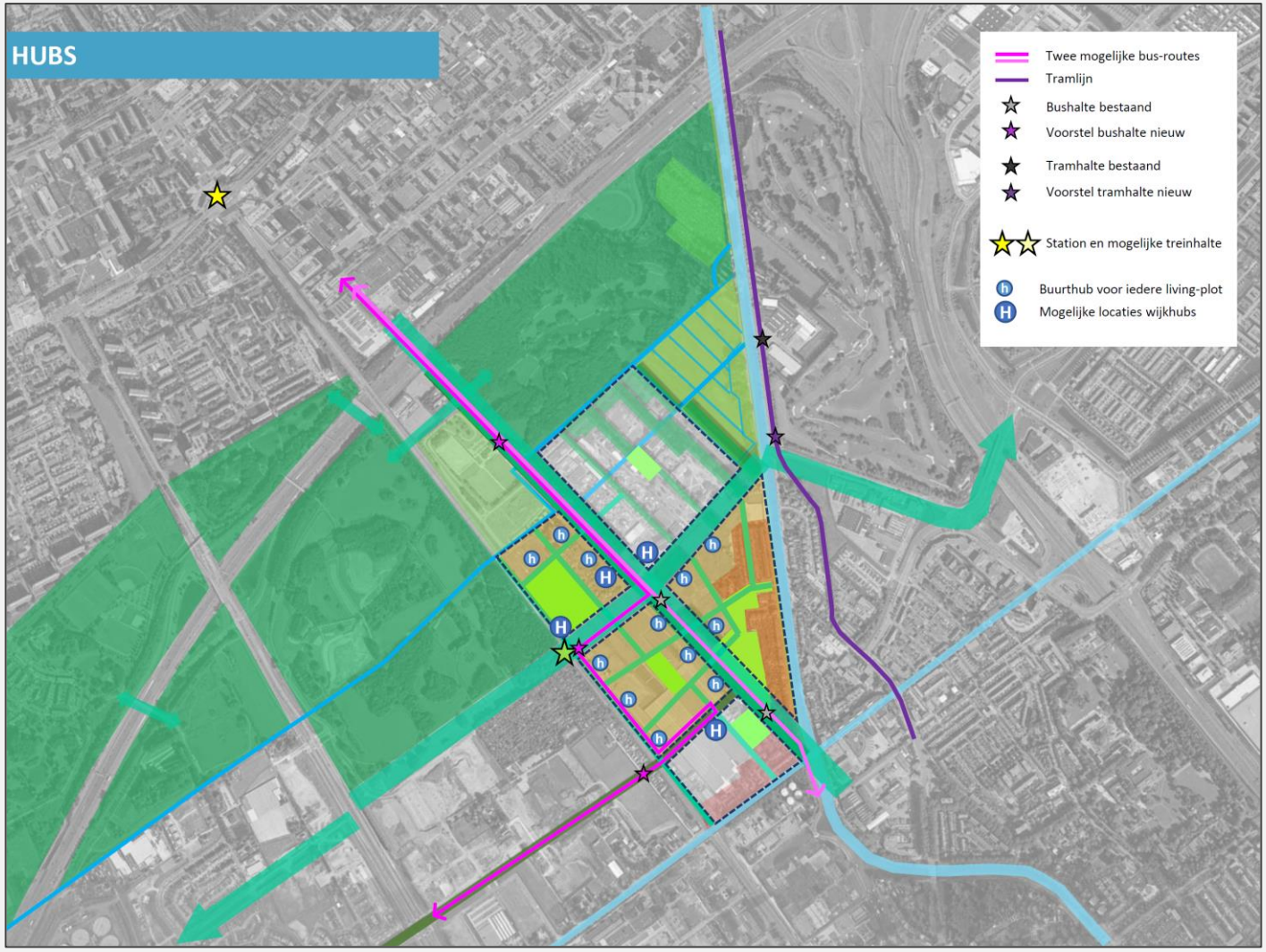
- Direct nabij ontsluitingswegen, HOV haltes en/of station;
- Hoe dichterbij hoe aantrekkelijker, met name voor (fiets)mobiliteit. De maximale afstand tot een hub waar multimodale services worden aangeboden is 300-500 meter / 6-7 min lopen;
- Flexibele hubs, die op- en afgeschaald kunnen worden, zijn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

3.4.4 Voorstel voor aanvullende keuze(s)

No regret: deelmobiliteit aanwezig in het gebied

Er is een variëteit aan deelmobiliteit aanwezig in het gebied. Denk aan reguliere fietsen, e-bikes, bakfietsen, e-scooters, kleine auto's, gezinsauto's en bestelbusjes. Waar die deelmobiliteit zich in het gebied bevindt, is nog te bepalen. Bij het vinden van passende locaties gelden de volgende uitgangspunten:

- Deelfietsen en deelscooters bevinden zich binnen 200m lopen van een woning, en liefst nog dichterbij. Deelfietsen en -scooters worden in principe in de openbare ruimte aangeboden. 'Specials' zoals deelbakfietsen staan in buurthubs, waar ook privé-auto's geparkeerd worden.
- Deelauto's bevinden zich binnen 200m lopen van een woning (dit is een aanscherping t.o.v. eerder gemaakte keuzes). Ze worden aangeboden in buurthubs, waar ook privé-auto's geparkeerd worden.
- Speciale deelauto's – bijvoorbeeld bestelbusjes – bevinden zich op max. 500m lopen van de woning in wijkhubs.
- In de hubs komen mensen zoveel mogelijk eerst langs de speciale deelfietsen, dan langs de deelauto's, en dan pas bij hun eigen auto. Zie ook hoofdstuk 3.6 over parkeren.
- Hubs liggen aan de buitenkant van livingplots om de binnenkant van de plots zo verkeersluw mogelijk te houden.
- Deelmobiliteit geeft geen overlast in de openbare ruimte. Concreet betekent dit dat deelfietsen en -scooters niet kriskras op de stoep geparkeerd (kunnen) worden, bijvoorbeeld door het gebruik van geofencing.
- Waar mogelijk zijn er ook andere functies dan mobiliteit onder-gebracht in de hub.
- De mobiliteitshubs kunnen na verloop van tijd indien nodig voor andere functies aangewend worden.



Figuur 14 Illustratie van verdeling buurt- en wijkhubs. Bron: KuiperCompagnons.

3.5. Auto (rijdend)

3.5.1 Perspectief

De ontwikkelvelden van Pasgeld moeten voor bewoners en bezoekers bereikbaar zijn met de auto. Maar doorgaand autoverkeer wordt geweerd, en de living plots zijn autoluw. Voetgangers, fietsers en OV hebben altijd voorrang op de auto.

3.5.2 Huidige situatie

De autobereikbaarheid van Pasgeld is matig en ontoereikend voor realisatie van de ontwikkelambities.

Uit onderzoek van Goudappel blijkt dat in de toekomstige situatie een groter deel van het verkeer van en naar Pasgeld wordt afgewikkeld via de Lange Kleiweg dan via de Beatrixlaan wegens knelpunten 'verderop' op het hoofdwegennet. Het onderzoek van Goudappel gaat uit van ca. 9.400 extra mvt/etmaal uit Pasgeld. De ontwikkeling van Pasgeld zorgt niet voor nieuwe knelpunten, maar de druk op de verkeersafwikkeling op en rond de bestaande knelpunten en aandachtlocaties neemt wel toe. NB: Goudappel gaat uit van een worst case scenario met significant hogere woningaantallen in Pasgeld dan nu waarschijnlijk en zonder een maatregelpakket rond mobiliteit in Pasgeld en de omliggende gebieden.

3.5.3 Reeds gemaakte keuzes

Pasgeld wordt – in ieder geval deels – ontsloten via de tunnel naar de Prinses Beatrixlaan. De mate van ontsluiting via een tweede route wordt nog onderzocht.

3.5.4 Voorstel voor aanvullende keuze(s)

No regret: autoverkeer knijpen op de Lange Kleiweg

In deze maatregel wordt het autoverkeer op de Lange Kleiweg ‘geknepen’. Dat betekent dat het minder aantrekkelijker wordt voor auto’s om de Lange Kleiweg te gebruiken als doorgaande route. Zo wordt de Lange Kleiweg aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers, vormt hij minder een barrière in het gebied en verbetert de verblijfskwaliteit.

Als onderdeel van het knijpen wordt in ieder geval een regime van 30 km/u doorgevoerd op de Lange Kleiweg. Dit vergt een herinrichting. NB: bij 30 km/u kunnen fietsen ook gebruik maken van de autoweg. Echter, we willen dat de Lange Kleiweg voor fietsers een hoogwaardige verbinding wordt. Als de Lange Kleiweg relatief veel gebruikt wordt door auto’s, heeft een vrijliggend fietspad langs de Lange Kleiweg ook bij een 30 km/u regime de voorkeur.

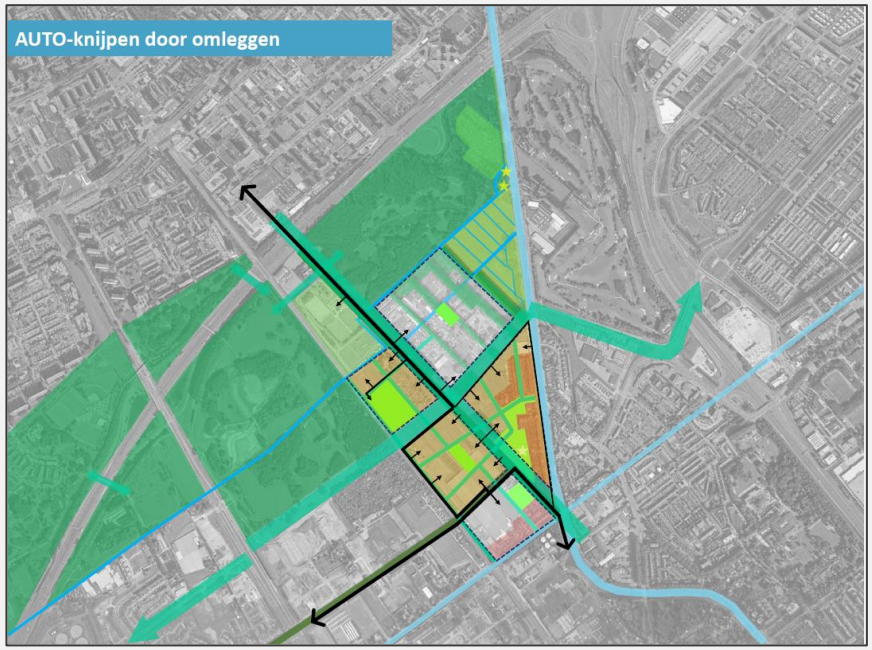
Optioneel: omleggen van de Lange Kleiweg

Aanvullend op het verlagen van de snelheid van de Lange Kleiweg, kan deze ook omgelegd worden door ten westen van Pasgeld-west zuid een ‘slinger’ in de weg aan te brengen (zie figuur 15). De autoroute tussen noord en zuid wordt zo langer en langzamer, en daarmee minder aantrekkelijk als doorgaande route voor auto’s. De huidige autorijbaan ten oosten van Pasgeld-west zuid komt zo vrij voor voetgangers, fietsers en verblijfsruimte.

No regret: monitoren autoverkeer op de Lange Kleiweg

Enerzijds heeft de Lange Kleiweg een belangrijke functie in de auto-ontsluiting van Pasgeld. Anderzijds kan het doorgaand autoverkeer op de Lange Kleiweg afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit, en van de Lange Kleiweg een barrière maken voor voetgangers en fietsers. Om ervoor te

zorgen dat beide belangen voldoende geborgd en in balans zijn, is het van belang het autoverkeer op de Lange Kleiweg te monitoren.



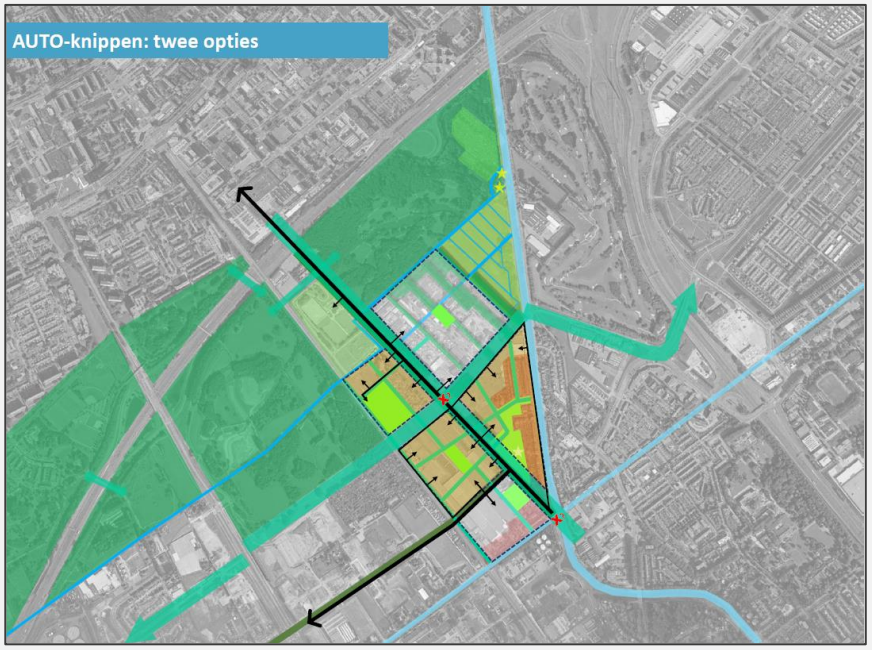
Figuur 15 Omleggen van de Lange Kleiweg ten westen van Pasgeld-west zuid. Bron: KuiperCompagnons.

Optioneel: knip op de Lange Kleiweg en / of de Weteringsebrug

Met een knip neemt het autoverkeer op de Lange Kleiweg en in Pasgeld verder af. Op twee punten zou een knip gerealiseerd kunnen worden: op de Lange Kleiweg en / of op de Weteringseweg. Daarbij kan nog onderscheid gemaakt worden naar een knip voor alle autoverkeer, of alleen voor doorgaand verkeer.

Om te bepalen of een knip mogelijk en nuttig is (aanvullend op het knijpen), is nader onderzoek nodig. Want ten opzichte van de uitgangspunten van het onderzoek van Goudappel is sprake van voortschrijdend inzicht (zie de maatregelen in dit document). Daarbij dient ook rekening gehouden te worden met het noordelijke deel van Lange Kleiweg, buiten Pasgeld. Bijvoorbeeld met het effect van de autoluwe inrichting van Kesslerpark. En met het effect van knijpen (incl. regime van 30 km/u) en het al dan niet realiseren van halteplaats RijswijkBuiten.

Eventueel kan het effect van een knip als tijdelijke maatregel uitgetest worden.



Figuur 16 Mogelijke kniplocaties. Bron: KuiperCompagnons.

No regret: lopen, fietsen en OV hebben voorrang op de auto

Het autoverkeer in Pasgeld wordt zoveel mogelijk beperkt tot buiten de living plots. Soms zullen langzaam verkeer en autoverkeer elkaar echter kruisen. In dat geval gaat langzaam verkeer (lopen en fietsen) voor op de auto. Ook op de Lange Kleiweg en de Laan van het Haantje. Idem voor het OV.

No regret: snelheidslimiet van max. 30 km/u

Uit de maatregel dat lopen en fietsen voorrang hebben op de auto, vloeit voort dat de snelheidslimiet in Pasgeld nergens de 30 km/u overschrijdt. Dat geldt dus ook voor de Laan van het Haantje ten oosten van het spoor.

3.6. Auto (geparkeerd)

3.6.1 Perspectief

De ontwikkelvelden van Pasgeld moeten voor bewoners en bezoekers bereikbaar zijn met de auto. Dat betekent dat zij hun auto moeten kunnen parkeren. Tegelijkertijd streven we naar een groen en leefbaar Pasgeld. De wijze waarop wordt omgegaan met parkeren kan daar een stevige bijdrage aan leveren.

3.6.2 Huidige situatie

Het reguliere Rijswijkse beleid voor autoparkeren is van toepassing op Pasgeld.

3.6.3 Reeds gemaakte keuzes

Eigendom van tweede auto's wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Bepalende kenmerken voor het wegdoen of het niet aanschaffen van een auto

Empaction heeft voor CROW onderzocht[6] onder welke voorwaarden mensen bij een verhuizing naar een binnenstedelijk milieu hun auto willen wegdoen, of geen auto zullen aanschaffen.

De meest bepalende kenmerken voor het wegdoen van een auto of het niet aanschaffen van een auto zijn:

- De nabijheid van openbaar vervoer --> Pasgeld is strategisch gelegen t.o.v. stations Rijswijk en Delft. Met investeringen in het fietsnetwerk is de bereikbaarheid van die stations vanuit Pasgeld erg goed. We willen de nabijheid van de stations benutten en vergroten. Een eventuele halteplaats RijswijkBuiten kan een verdere impuls geven.
- De betaalbaarheid van deelmobiliteit (vergeleken met de kosten voor een eigen auto) --> Hier kunnen we op sturen met het mobiliteitsconcept Pasgeld
- De loopafstand naar een deelauto --> Hier kunnen we op sturen.
- De aanwezigheid van een hoogwaardig fietsnetwerk --> Hier kunnen we op sturen met het mobiliteitsconcept Pasgeld

Daarnaast hangt de bereidheid samen met persoonskenmerken. De bereidheid onder hoogopgeleiden is met 77% maar liefst 25% hoger dan bij andersopgeleiden. Ook de bekendheid met het fenomeen 'deelauto' is van invloed. Hebben mensen al eens gebruik gemaakt van deze vorm van vervoer, dan zijn ze eerder bereid de eigen auto weg te doen of niet tot aanschaf over te gaan dan wanneer ze nog nooit in een deelauto reden; 80% versus 65%. Er is een verschil tussen jongeren onder de 30 jaar en diegenen die de 30 al gepasseerd zijn. In de eerste groep is bij zo'n verhuismoment 80% bereid de auto de deur uit te doen of er überhaupt niet aan te beginnen. Personen boven de 30 jaar zijn daar met 68% iets minder snel toe geneigd.

[6] Bron: https://empaction.nl/inspiratie/resultaten-crow-onderzoek/. Hoewel Pasgeld geen binnenstedelijk milieu is, kunnen we hier wel lessen uit trekken.

3.6.4 Voorstel voor aanvullende keuze(s)

No regret: parkeernorm van max. 1,3

Voor Pasgeld gaan we uit van een parkeernorm van maximaal 1,3: 1 voor bewoners, 0,25 voor bezoekers en 0,05 voor deelauto's. Bij het bepalen van de parkeernorm kijken we zowel naar de verkoopbaarheid van woningen en der ruimtelijke kwaliteit. Een parkeernorm van 1,3 is lager dan elders in Rijswijk, maar is haalbaar vanwege enerzijds het brede mobiliteitsaanbod (inzet op lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV) en anderzijds het karakter van het gebied (groen, rustig, aantrekkelijk). Om te voorkomen dat de norm gebouwd wordt, terwijl minder nodig is, is het van belang de parkeerbehoefte steeds actief te monitoren.

No regret: niet parkeren op eigen perceel (bijv. oprit of carport)

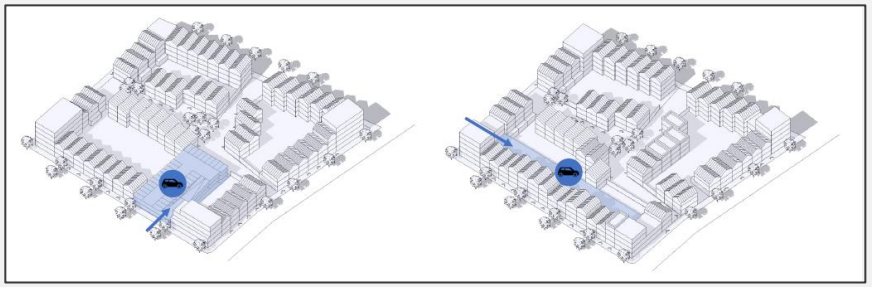
Door dubbelgebruik neemt het aantal benodigde parkeerplaatsen af. Om het dubbelgebruik optimaal te faciliteren, zijn er in Pasgeld geen privé-parkeerplaatsen. Dat betekent dat er niet geparkeerd wordt op eigen percelen, bijvoorbeeld op een oprit of onder een carport.

NB: Efficiënt dubbelgebruik leidt tot extra verkeer. Maar naar verwachting is dit goed over de dag verspreid.

No regret: parkeren zoveel mogelijk concentreren

Auto's worden zoveel mogelijk geconcentreerd geparkeerd met het oog op ruimtelijke kwaliteit, autovrije living plots en mogelijkheid tot op- of afschalen. Waar en hoe het autoparkeren precies moet worden vormgegeven, vergt maatwerk per plot en is later te bepalen. Bij het vinden van passende locaties gelden de volgende uitgangspunten:

- De (eerste) eigen auto bevindt zich op ca. 200m loopafstand van de woning in een buurthub.
- Bezoekersparkeren (en het parkeren van een eventuele tweede eigen auto) bevindt zich op max. 500m loopafstand van de woning in een wijkhub.
- Idealiter wordt er gekozen voor gebouwd parkeren (in een parkeergarage of anders onder een overkapping, zie figuur 17).
- De parkeerfaciliteiten moeten op termijn voor andere functies gebruikt kunnen worden.
- De parkeerfaciliteiten bevinden zich aan de randen van de living plots, zo dicht mogelijk bij de uitvalswegen zodat het aantal autometers dat in Pasgeld afgelegd wordt zoveel mogelijk beperkt wordt.
- Waar mogelijk delen twee of meer aangrenzende plots parkeerfaciliteiten (als de 200m loopafstand gewaarborgd kan worden).
- De parkeerfaciliteiten kunnen na verloop van tijd indien nodig op- of afgeschaald worden.



Figuur 17 Verschillende manieren van ruimtelijke inpassing van een buurtparkeerhub. Links: Parkeergarage. Rechts: Parkeren onder overkapping; dak gebruiken voor tuinen, groen, etc.

No regret: parkeervergunningen en handhaving

Huishoudens kunnen één auto parkeren in een buurthub binnen 200m van hun woning. Bezoekers parkeren in de wijkhub. Dit vergt een vergunningstelsel.

Om te voorkomen dat de relatief lage parkeernorm leidt tot parkeren op plekken waar dat niet is toegestaan, is een parkeerregime en handhaving nodig.

Optioneel: parkeernorm rond halteplaats verlagen naar 1

Elders in het land wordt steeds vaker gewerkt met fors lagere parkeernormen. Op dit moment lijkt een parkeernorm van 1 aan de lage kant voor Pasgeld. Maar indien er een station RijswijkBuiten wordt gerealiseerd, is een lagere parkeernorm voor in ieder geval de woningen direct rondom het station denkbaar. In de tussentijd kan in dit gebied eventueel gewerkt worden met tijdelijke parkeerfaciliteiten, die na realisatie van het station afgeschaald kunnen worden.

Optioneel: gefiscaliseerd parkeren in Pasgeld en omgeving

Indien rondom een eventuele halteplaats gekozen wordt voor een lagere parkeernorm, is de parkeernorm daar lager dan in het omliggend gebied. Om te voorkomen dat bewoners en – met name – bezoekers van het gebied rond de halteplaats hun auto in de omgeving parkeren (in Pasgeld, of daarbuiten) en daar overlast veroorzaken, is het wenselijk gefiscaliseerd parkeren in te voeren in Pasgeld en de directe omgeving. Als afbakening van de directe omgeving hanteren we vooralsnog het gebied tussen de A4 (noord), De Vliet (oost), Haantje (zuid) en het spoor (west). De kans bestaat dat deze afbakening onvoldoende blijkt om parkeeroverlast in Parkrijk te voorkomen. Monitoring van eventuele parkeeroverlast is van belang. In geval van overlast kan ervoor gekozen worden de grenzen van het gebied van gefiscaliseerd parkeren verder op te rekken.

Wisselwerking halteplaats RijswijkBuiten en maatregelen

Het realiseren van een halteplaats RijswijkBuiten heeft effect op de volgende keuzes:

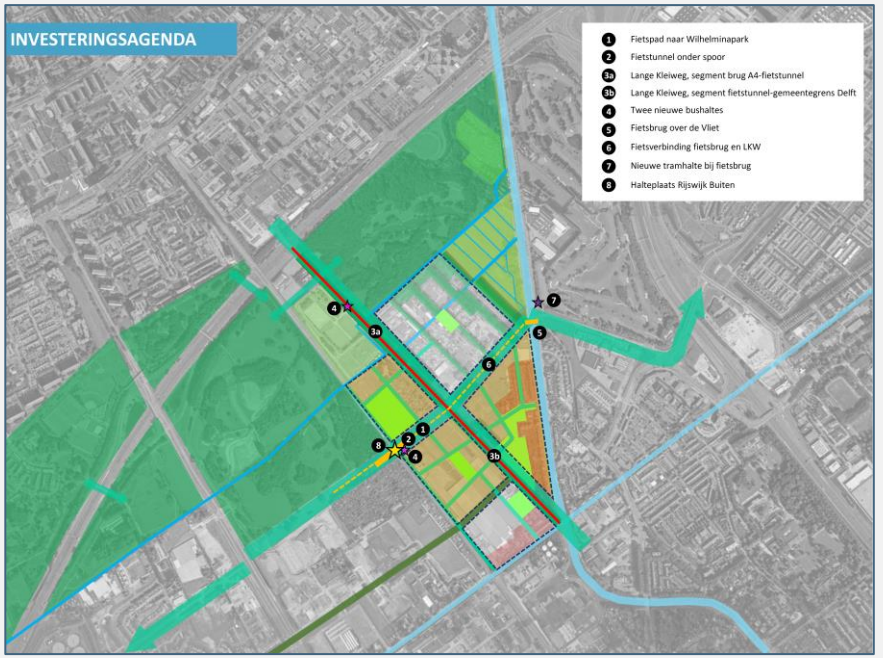
- De mate van verdichting: rond een halteplaats kan meer verdicht worden.
- De parkeernorm: rond een halteplaats kan een lagere parkeernorm gehanteerd worden omdat de OV-kwaliteit is toegenomen
- Het knippen van de Lange Kleiweg en / of de Weteringseweg: het toegenomen aantal woningen en het station genereren meer verkeer van en naar Pasgeld waardoor een knip mogelijk gewenst is.

4. Update raming investeringen

Tabel 2 bevat een raming van de benodigde investeringen in mobiliteit die geen onderdeel uitmaken van de VEX en GREX. Het gaat zowel om investeringen voor de gemeente Rijswijk, als voor de MRDH, Provincie en Rijk (zie bijv. punt 8 in de tabel). De ramingen zijn zowel in het huidige prijspeil weergegeven, als in het prijspeil van het verwachte moment van realisatie. Naarmate de realisatie verder weg ligt, zijn de kosten hoger. Dit wordt veroorzaakt door inflatie.

Investering	Raming (prijspeil 2021)	Verwachte periode van aanleg	Indexatie-jaar	Raming (prijspeil geïndexeerd)
1. Fietspad door Wilhelminapark (naar Rijswijk)	€ 0,5 – 1,5 mln	2020 - 2025	2023	€ 0,5 – 1,5 mln
2. Fietstunnel onder spoor	€9,0 - €13,0 mln		2025	€10,0 - €14,0 mln
3. Herprofilering Lange Kleiweg (hoogwaardige fietsverbinding + andere inrichting tbv 'knijpen')				
a. Brug A4 – Fietstunnel	€3,5 - 4,5 mln	2020 - 2025	2023	€3,5 - 4,5 mln
b. Fietstunnel – Gemeentegrens Delft	€2,5 - 3,5 mln	2020 - 2025	2023	€2,5 - 3,5 mln
4. Bushaltes Lange Kleiweg (2 stuks)	€ 0,5 mln	2020 - 2025	2023	€ 0,5 mln
5. Aanleggen fietsbrug Rijn-Schiekanaal (zie kaart voor locatie, betreft optie 1)	€ 7,5 - 10,0 mln	2025 - 2030	2028	€8,5 - 11,0 mln
6. Fietsverbinding tussen fietsbrug en LKW	€1,0 - €1,5 mln	2025 - 2030	2028	€1,0 - €1,5 mln
7. Toevoegen tramhalte bij fietsbrug over kanaal	€ 0,5 - €1,0 mln	2025 - 2030	2028	€0,5 - €1,0 mln
Opties				
8. Station metrokwaliteit (gem. investeringen)	€ 10,0 – 20,0 mln	2035 - 2040	2038	€14,0 – 28,0 mln

Tabel 2 Geactualiseerde investeringstabel



Figuur 18 Kaart behorend bij investeringsagenda.