



Actieplan CO2-reductie Mobiliteit Rijswijk 2020-2021

Stadhuis, Bogaardplein 15
Postbus 5305, 2280 HH
Telefoon 14 070
stadhuis@rijswijk.nl
www.rijswijk.nl

Inhoud

1. Introductie	2
1.1. Regionale aanpak CO2-reductie mobiliteit	2
1.1.1. Regionale ambitie & Rijswijkse uitstoot	3
1.1.2. Rijswijkse opgave	6
1.2. Werken aan meer dan CO2-reductie	6
1.3. Raakvlakken lopende programma's	6
1.4. Leeswijzer	7
2. Thema's & proces	8
2.1. Thema's duurzame mobiliteit	8
2.2. Werkwijze & aanpak Rijswijk Actieplan CO2-reductie Mobiliteit	9
3. Factsheets uitvoering maatregelen Actieplan	10
3.1. Groene maatregelen	10
3.2. Oranje maatregelen	18
3.3. Rode maatregelen	30
3.4. Resultaten	31
4. Vervolgstappen	32
4.1. Rijswijk	32
4.2. Metropoolregio Rotterdam Den Haag	32
4.3. Landelijk	33
5. Bijlage	34

1. Introductie

De gemeente Rijswijk schrijft in haar Stadsvisie 2030 dat het een groene buitenplaats voor stedelijk wonen wilt zijn. In het Rijswijk van 2030 kun je ruim wonen in een lommerrijke omgeving of in een stedelijk gebied met groen altijd in de nabijheid. Groen betekent in relatie tot mobiliteit uitstekend openbaar vervoer en voorzieningen voor elektrisch rijden. Er zijn meer veilige, comfortabele fietsvoorzieningen waardoor mensen vaker de fiets pakken. Lange afstandsroutes verbinden Rijswijk met de regio en korte afstandsroutes verbeteren de verbindingen in de stad. Fietzers parkeren veilig en comfortabel bij huis, winkels, recreatie en openbaar vervoer.

De mobiliteitsambities van Rijswijk sluiten goed aan bij de afspraken die Nederland en Rijswijk zijn aangegaan om de groene samenleving ook in de toekomst te behouden. In de Klimaatafspraken van Parijs 2015 is afgesproken om de opwarming van de aarde te verminderen. Door vermindering van CO₂ uitstoot wordt deze opwarming tegengegaan en op de lange termijn de effecten van klimaatverandering tegen gaan. In Nederland wordt hier invulling aan gegeven via het Klimaatakkoord, welke eind 2019 is ondertekend. Het Klimaatakkoord heeft als doelstelling om de totale CO₂-uitstoot in Nederland met 49% in 2030 te verminderen en toe te werken naar een uitstootvrije samenleving in 2050. Duurzame mobiliteit is hierbij een van de 5 pijlers.

Mobiliteit gaat verder dan de grenzen van de gemeente Rijswijk. Onze inwoners bewegen zich regionaal op allerlei manieren voort. Het verduurzamen van de mobiliteit is dan ook iets dat de gemeente Rijswijk niet alleen kan doen. Samenwerking met het Rijk, collega gemeenten, burgers en het bedrijfsleven is noodzakelijk.

Drieëntwintig gemeenten werken in de Metropoolregio Den Haag-Rotterdam (MRDH) sinds 2017 samen aan een duurzame regio met schoon, stil en energiezuinig vervoer. In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid heeft Rijswijk in 2016 samen met 22 samenwerkende MRDH-gemeenten de ambitie uitgesproken om de CO₂-uitstoot in het verkeer in 2025 fors terug te dringen (30% lager), om zo concreet invulling te geven aan de Klimaatafspraken van Parijs 2015.

In regionaal verband is de invulling van deze ambitie vertaald in *de Aanpak van CO₂-reductie in het Verkeer*, welke in 2020 is omgevormd tot het *Programma Duurzame Mobiliteit*. Dit uitvoeringsprogramma, het **Actieplan CO₂-reductie Mobiliteit Rijswijk 2020-2021** geeft de **Rijswijkse** inbreng van deze regionale samenwerking weer en gaat in op de maatregelen die **Rijswijk** neemt om de mobiliteit te verduurzamen.

1.1. Regionale aanpak CO₂-reductie mobiliteit

Op 31 januari 2018 is door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BCVa) besloten een maatregelenpakket CO₂-reductie Verkeer op te stellen om de regionale reductieambitie te realiseren. Daarvoor heeft de MRDH-organisatie in 2018 met de gemeenten (waaronder Rijswijk) in beeld gebracht welke maatregelen er mogelijk zijn om de CO₂-uitstoot in het verkeer te reduceren. Besluitvorming over maatregelen en de uitvoering ervan is aan de gemeenten zelf.

In het najaar van 2018 en begin 2019 zijn feiten en cijfers verzameld van 40 mogelijke maatregelen die bijdragen aan de bovenstaande ambitie om in 2025 30% CO₂-reductie in het verkeerssysteem te realiseren. Deze mogelijk maatregelen zijn gebundeld tot de Aanpak CO₂-reductie Verkeer (bijlage 1) met een menukaart waar gemeenten maatregelen uit kiezen.

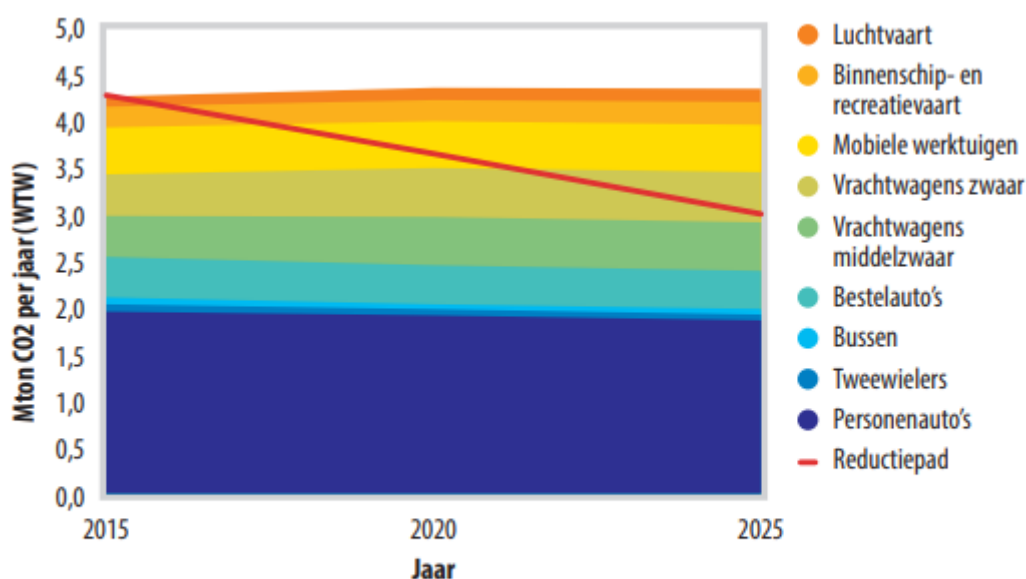
In 2019 is door alle betrokken gemeenten (waaronder Rijswijk) onderzocht welke maatregelen uit de menukaart worden uitgevoerd en wat de opbrengsten zijn van deze maatregelen in 2025 om

het gestelde doel (30% reductie) te behalen. Dit heeft geresulteerd in een regionaal programma. Onderdeel van dit programma is de opgetelde inzet van alle 23 gemeenten in de regio (waaronder Rijswijk) en inzet vanuit de MRDH zelf vanuit haar kerntaken (verduurzaming OV). De volledige rapportage van dit traject is te vinden in bijlage 2.

De Rijswijkse inzet voor dit traject is het voorliggende Actieplan CO₂-reductie Mobiliteit Rijswijk 2020.

1.1.1. Regionale ambitie & Rijswijkse uitstoot

Om de 30%-reductieambitie te kwantificeren is door onderzoeksbureau CE Delft een onderzoek uitgevoerd naar de huidige CO₂-uitstoot door verkeer in de MRDH-regio. Onderstaande figuur geeft dit weer, inclusief de verschillende modaliteiten die verantwoordelijk zijn voor de uitstoot. Maatregelen om de uitstoot te verminderen moeten zich dus ook richten op deze modaliteiten.



Figuur 1 CO₂-emissie van mobiliteit in de MRDH-regio¹⁾

De huidige CO₂-uitstoot van mobiliteit in de MRDH-regio bedraagt circa 4,3 Mton per jaar. Ongeveer 80% wordt veroorzaakt door het wegverkeer. Dit wegverkeer heeft bijna altijd een herkomst en/of bestemming binnen de regio: slechts 4% van het wegverkeer in de regio is doorgaand verkeer.

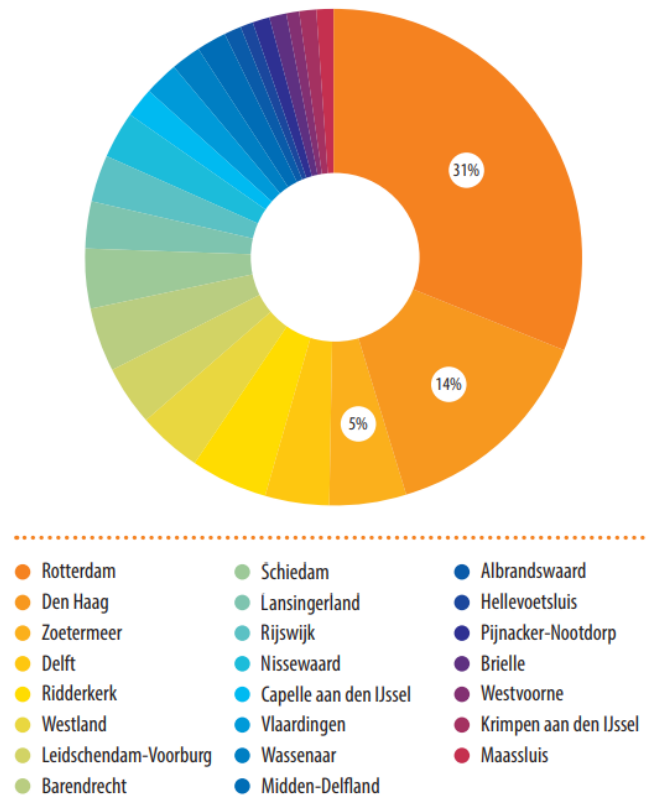
Om de doelstelling van 30% CO₂ reductie te behalen moet tot 2025 dus 1.4 Mton of 1400 Kton CO₂ worden gereduceerd.

Met betrekking tot het wegverkeer is onderstaand de uitstoot van Rijswijk in relatie tot de totale opgave in de regio berekend door CE Delft.

Huidige CO2-emissie Mobiliteit (2015)		
	Kton	% van de regionale emissie
Rotterdam	1220	38%
Den Haag	415	13%
Rijswijk	75	2%
MRDH totaal	3212	100%

CO2-emissie per modaliteit (Kton)					
	Wegverkeer niet-snelweg	Wegverkeer snelwegen	Mobiele werktuigen	Binnen- en recreatievaart	Luchtvaart
Rotterdam	391	388	234	131	77
Den Haag	234	132	49	0	0
Rijswijk	43	26	5	0	0
MRDH totaal	1440	1112	400	183	77

Aandeel CO2 emissie per modaliteit					
	Wegverkeer niet-snelweg	Wegverkeer snelwegen	Mobiele werktuigen	Binnen- en recreatievaart	Luchtvaart
Rotterdam	32%	32%	19%	11%	6%
Den Haag	56%	32%	12%	0%	0%
Rijswijk	58%	35%	7%	0%	0%
MRDH totaal	45%	35%	12%	6%	2%



Figuur 4 CO₂-emissie wegverkeer per MRDH-gemeente (bron: Emissieregistratie 2015)

Mobiliteit in de gemeente Rijswijk is verantwoordelijk voor 2% van de totale CO₂-uitstoot door mobiliteit in de regio. Hierbij speelt zowel verkeer op snelwegen, het regionale verkeer als de inzet van mobiele werktuigen een rol.

Hoewel de invloed van de gemeente Rijswijk gering is, vraagt de positie van Rijswijk toch om inzet van de gemeente op dit thema om de gestelde ambitie te halen. Daarnaast is het goed om te beseffen dat maatregelen gericht op CO₂-reductie ook bijdragen aan andere beleidsdoelstellingen die de gemeente heeft.

1.1.2. Rijswijkse opgave

Wanneer wij de regionale doelstelling vertalen naar een 'Rijswijkse opgave of doelstelling kan dit worden gedaan door 30% van de reductie t.o.v.'CO₂ uitstoot van 2015 in 2025 te realiseren. Dit komt neer op een reductie van 22,5kton CO₂ uitstoot door het mobiliteitsysteem in Rijswijk te realiseren

Hierbij zijn twee belangrijke aandachtspunten voor deze opgave te benoemen:

- Er is voor de gemeente Rijswijk geen specifieke gemeentelijke doelstelling opgenomen om zelf 30% reductie in het mobiliteitsysteem te realiseren. De opgave is een regionale ambitie van alle 23 gemeenten.
- Een groot deel van de uitstoot **in Rijswijk** vindt plaats op snelwegen door Rijswijk of doorgaande verkeer over andere wegen. Om de opgave te behalen is dus samenwerking op een regionale schaal nodig, maar ook landelijke maatregelen hebben effect op de uitstoot **in Rijswijk**.

1.2. Werken aan meer dan CO₂-reductie

De ambities van de gemeente Rijswijk op het gebied van duurzame mobiliteit richten zich niet alleen op reductie van CO₂-uitstoot. We zetten in op een duurzame regio waarin je prettig kunt wonen, werken, recreëren en reizen. De overgang naar duurzame mobiliteit is onderdeel van een bredere transitie van het stedelijk gebied, met positieve effecten op tal van terreinen voor de gemeente Rijswijk :

- *Bereikbaarheid (doorstroming)*

Door duurzaam vervoer (lopen, fiets, ov) gemakkelijk en aantrekkelijk te maken verbetert de bereikbaarheid van woon- en werklocaties in Rijswijk. Dit kan hand in hand gaan met reductie van CO₂ door het stimuleren van emissieloze voertuigen. Door te investeren in duurzame vervoerswijzen wordt hiermee niet alleen de reistijd tussen de economische toplocaties verbeterd maar ook gelijktijdig CO₂-uitstoot gereduceerd.

- *Luchtkwaliteit & gezondheid*

Schone, emissieloze mobiliteit draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en openbare ruimte. Maatregelen gericht op schone mobiliteit hebben een gunstig effect op de luchtkwaliteit en dragen bij aan het verminderen van de lokale en regionale stikstof- en fijnstofuitstoot in Rijswijk. In Rijswijk wordt daar ook aan gewerkt via het Actieplan Luchtkwaliteit. De uitvoering van dit Actieplan wordt in nauwe samenhang met dit programma opgepakt.

- *Verstedelijking*

Zonder aanvullende OV-investeringen is het niet mogelijk om de volledige woningbouwopgave in de Zuidelijke Randstad te realiseren. De wijze van verstedelijking, zoals slim inrichten, verdichten in combinatie met het meervoudig gebruiken van ruimte en het benutten van het OV, vormt daarvoor de basis.

1.3. Raakvlakken lopende programma's

Het programma heeft raakvlakken met bestaande programma's van de gemeente Rijswijk.

In Rijswijk wordt ook aan de reductie van CO₂ in de gebouwde omgeving gewerkt. Het Basisdocument Energietransitie Rijswijk bevat de kaders en uitgangspunten voor Rijswijk voor de verduurzaming de warmte- en elektriciteitsvraag en de lokale opwek ervan. Met name de toenemende elektriciteitsvraag voor onder andere ruimteverwarming en mobiliteit en eventuele grootschalige opwek kan gevolgen hebben voor het elektriciteitsnet. Daarom is afstemming nodig tussen energietransitie-opgaven. Op regionale schaal is afstemming binnen de Regionale Energie strategie (RES). Binnen de RES is ook nadrukkelijk aandacht voor de energietransitie van brandstoffen, waarbij enerzijds uitgegaan wordt van elektrificatie van de mobiliteit maar ook, op termijn, kansen ziet voor waterstof. Op lokaal niveau is structureel overleg met de netbeheerder Stedin, over de gevolgen van de energietransitie voor het netwerk (gas elektriciteit).

Zoals in hoofdstuk 1.2 geschetst dragen mobiliteitsmaatregelen niet alleen bij aan reductiedoelstellingen van CO₂ maar ook aan verbetering luchtkwaliteit en stikstofreductie. Binnen Rijswijk wordt via het Actieplan Luchtkwaliteit Rijswijk (in 2020 naar de gemeenteraad) en de aanpak stikstofreductie Rijswijk gewerkt aan deze verbeteringen. De maatregelen in deze plannen komen overeen met de maatregelen in dit actieplan. Een maatregel draagt dus bij aan meerdere doelen.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk twee komen de thema's binnen de verduurzaming van de mobiliteit aan de orde. In hoofdstuk drie worden de maatregelen die de gemeente Rijswijk uitvoert om CO₂ te reduceren toegelicht. Hoofdstuk 4 geeft een doorkijk naar de toekomst.

2. Thema's & proces

2.1. Thema's duurzame mobiliteit

Het Actieplan CO2-reductie Mobiliteit Rijswijk 2020-2021 volgt voor de indeling van maatregelen om de mobiliteit te verduurzamen de lijn van het Klimaatakkoord en de Metropoolregio Rotterdam Den-Haag. Op deze manier sluit het programma Duurzame mobiliteit aan op de Rijswijkse verplichtingen uit het Klimaatakkoord, hoofdstuk Mobiliteit. Hieronder geven we in de tabel weer wat de thema's zijn in het Klimaatakkoord en wat de lokale vertaling is voor de gemeente Rijswijk en de MRDH.

Klimaatakkoord	Regionaal maatregelenpakket
1. Duurzame energiedragers	1. Duurzaam inkopen
2. Stimulering elektrisch (personen)vervoer	2. Elektrisch vervoer & beprijzing
3. Verduurzaming logistiek	3. Verduurzaming logistiek
4. Verduurzaming personenmobiliteit	4. Werkgebonden mobiliteit
	5. Fiets, OV en innovatieve mobiliteit
	6. Parkeer- en ruimtelijk beleid

1. Duurzaam inkopen

Binnen het deelthema duurzaam inkopen vallen maatregelen omtrent de diensten die de gemeente Rijswijk zelf aanbesteed en op die diensten de MRDH-organisatie namens de gemeenten aanbesteedt.

2. Elektrisch vervoer en beprijzing

Binnen het deelthema elektrisch vervoer vallen maatregelen die het gebruik van elektrisch vervoer in Rijswijk stimuleren of faciliteren en maatregelen die bijdragen aan een toekomstig laadnetwerk voor elektrisch vervoer in Rijswijk.

3. Verduurzaming logistiek

Hieronder vallen maatregelen gericht op het verduurzamen van het goederenvervoer in Rijswijk. Daarbinnen vallen maatregelen gericht op technologische innovaties, zero emissie zonering en advisering over logistieke beweging en voertuigen van bedrijven in Rijswijk.

4. Werkgebonden mobiliteit

Dit zijn maatregelen gericht op het verduurzamen van woon-werkverkeer en werk-werkverkeer, ook wel zakelijke reizen genoemd, van de Rijswijker.

5. Fiets, OV en innovatie mobiliteit

Binnen dit deelthema vallen maatregelen gericht op verbeteren van fietsfaciliteiten en het fietsnetwerk in Rijswijk. Ook het toekomstbestendig maken van het OV en nieuwe mobiliteitsdiensten die aansluiten bij de reisbehoefte van de Rijswijker valt onder dit thema.

6. Parkeer- en ruimtelijke beleid

Hieronder vallen maatregelen die raken aan parkeren, openbare ruimte en de woningbouwopgave in relatie tot mobiliteit in Rijswijk.

In bijlage 3 is een overzicht van alle lokale maatregelen uit de menukaart voor de aanpak CO2 reductie weergegeven. Hierin is een onderscheid in wat de gemeente Rijswijk zelf kan doen. De maatregelen die MRDH uitvoert zijn te vinden in bijlage 2.

2.2. Werkwijze & aanpak Rijswijk Actieplan CO2-reductie Mobiliteit

De regionale aanpak van de MRDH biedt de gemeente Rijswijk de kans om onderbouwde keuzes te maken uit een groot aantal maatregelen om de CO2-uitstoot van mobiliteit reduceren. Door een integrale werkgroep vanuit alle domeinen is tussen augustus 2019 tot november 2019 nagedacht welke maatregelen uit de menukaart voor de gemeente Rijswijk toepasbaar zijn om door te voeren (zie bijlage 3). Daarnaast is nagedacht over het inbrengen van alternatieve maatregelen vanuit de gemeente Rijswijk.

Bij de keuze voor een maatregel is gekeken naar:

- Is de maatregel opgenomen of in lijn met bestaand beleid, programma's en/of visie van de gemeente Rijswijk?
- Is de financiële dekking voor uitvoering maatregel aanwezig?
- Is de maatregel in lijn met het vastgestelde coalitieakkoord?

Op basis van deze drie factoren zijn maatregelen in drie kleuren ingeschaald.

- Groen: Passend binnen gemeentelijke politieke kaders en financieel (neutraal) uit te voeren
- Oranje: Passend binnen gemeentelijke politieke kaders, maar **niet** financieel (neutraal) uit te voeren.
- Rood: Niet passend binnen gemeentelijke politieke kaders

De maatregelen zijn in twee rondes door de projectgroep beoordeeld. In een eerste selectieronde zijn zes maatregelen uitgekozen die voldoen aan bovenstaande criteria. Deze zijn door de verantwoordelijke afdeling verder uitgewerkt naar concrete acties in 2020 en 2021. Deze maatregelen zijn door onderzoeksbureau CE Delft doorgerekend op reductiepotentieel op het gebied van CO2-uitstoot en zijn ingediend vanuit Rijswijk om onderdeel te worden van de regionale totalen. Hierover is de raad reeds in december 2019 geïnformeerd.

In de tweede fase van december tot februari 2020 zijn de maatregelen die in eerste instantie zijn afgevallen op basis van een van de afweegcriteria nader onderzocht op wenselijkheid en haalbaarheid voor de gemeente Rijswijk. Hierbij is ook gekeken naar de potentiële reductieopbrengst van een maatregel. Rijswijk maakt keuzes op basis laagst mogelijke maatschappelijke kosten. Met andere woorden, hoe kan de meeste CO2 worden gereduceerd tegen de laagste kosten.

Aangezien er **geen** financiële dekking is voor uitvoering van de maatregelen in fase 2 zijn er geen nieuwe maatregelen bijgekomen in deze fase. Wel is inzichtelijk gemaakt wat uitvoering van 'oranje' maatregelen financieel zou betekenen voor de gemeente Rijswijk. In de kaderbrief van 2021 kan hier rekening mee worden gehouden.

Afgevallen, of 'rode' maatregelen worden toegelicht in hoofdstuk 3.3.

3. Factsheets uitvoering maatregelen Actieplan

In hoofdstuk 3.1 is een uitwerking van de 6 maatregelen die gemeente Rijswijk heeft toegezegd in fase 1 van het traject en welke financieel neutraal kunnen worden uitgevoerd.

In hoofdstuk 3.2 is genoteerd welke maatregelen aansluiten bij het coalitieakkoord en waar het een wens is om uit te voeren in 2020-2021, maar waar nu nog geen financiële dekking voor is binnen de bestaande begroting en dus niet worden uitgevoerd. Dit zijn de 'oranje' maatregelen.

In hoofdstuk 3.3 wordt toegelicht welke maatregelen de gemeente Rijswijk niet neemt en waarom de gemeente Rijswijk in 2020 deze maatregelen niet uitvoert.

3.1. Groene maatregelen

Beoogde CO ₂ -reductie	Laadinfrastructuur uitbreiden	Thema
Geen effect toegerekend		Elektrisch vervoer
Omschrijving maatregel	De uitbreiding van Laadinfrastructuur zelf is randvoorwaardelijk voor de transitie naar zero-emissie vervoer in de gemeente Rijswijk. Laadpalen zelf dragen niet bij aan de reductie van CO2 door Mobiliteit.	
Rijswijkse aanpak	De gemeente Rijswijk breidt het aantal laadpalen geleidelijk uit binnen de gemeente. Op dit moment zijn er ongeveer 50 laadpalen in de gemeente Rijswijk en worden er nog 15 geplaatst. Voor 2020 is het streven om 15 tot 20 extra laadpalen te plaatsen en hiermee een dekkend netwerk te creëren via de lopende concessie. Vanaf 2021 richt de gemeente Rijswijk zich op het opzetten van laadpleinen, waar de laadbehoefte van de inwoners kan worden gerealiseerd. Van belang bij de realisatie van Laadinfrastructuur is de totale belasting op het Rijswijkse elektriciteitsnet. Hierover is overleg met de netbeheerder (Stedin).	
Acties voor uitvoering in 2020	Geen nieuwe acties benodigd. De uitvoeringsactiviteiten vallen binnen reguliere werkzaamheden van afdeling Parkeren. Binnen de reguliere afstemming met Stedin wordt de capaciteit van het totale stroomnet en de impact van laadinfrastructuur meegenomen.	
Financiële consequenties	Geen financiële consequenties. Realisatie van voorziene laadpalen is t/m 2021 gedekt door Programmabegroting 2019-2022. De realisatie van extra laadpalen in 2020 moet nog wel in de bestaande	

	begroting worden gevonden.
Politieke en beleidsmatige consequentie	In 2020 wordt een nieuwe versie van het Laadpalenbeleid voor de gemeente Rijswijk opgesteld. Daarnaast wordt bekeken of er kan worden aangesloten bij een nieuwe regionale aanbesteding voor laadinfrastructuur.
Verantwoordelijk team	De verantwoordelijkheid voor laadinfrastructuur ligt bij de het team Parkeren.
Raakvlakken	Geen
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO ₂ -reductie	Lagere parkeernorm toepassen bij nieuwbouw	Thema
2772 ton CO ₂		Parkeer- en ruimtelijk beleid
Omschrijving	Lagere parkeernormen dragen bij aan minder auto's in de gemeente Rijswijk. Een vermindering van het aantal auto's draagt bij aan de reductie van CO ₂ door mobiliteit binnen gemeente. Deze reductie is het geval zolang de transitie naar volledig zero-emissie vervoer niet is voltooid.	
Rijswijkse aanpak	Vanaf medio 2019 hanteert de gemeente Rijswijk eigen specifieke parkeernormen bij gebiedsontwikkelingen en grote projecten. Daarnaast wordt vanaf medio 2019 voor kleine projecten gebruikt gemaakt van CROW-kentallen. Voor de gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente Rijswijk t/m 2025 is uitgegaan van de realisatie van 4600 woningen. Via de nieuwe normen worden hierbij 1490 parkeerplaatsen 'bespaard', wat een gereduceerd autogebruik en dus verlaging van CO₂-uitstoot tot gevolg heeft. Het toepassen van lagere parkeernormen past daarnaast in de regionale ambities om meer woningen nabij OV-knooppunten te realiseren en de afspraken die de gemeente Rijswijk hiervoor binnen het Verstedelijkingsakkoord heeft gemaakt. Door te ontwikkelen nabij hoogwaardig openbaar vervoer, is het mogelijk om lage parkeernormen te hanteren en hierdoor het autobezit in de steden te beperken. De verstedelijking rondom deze OV knooppunten maakt een OV systeem mogelijk met een veel hogere frequentie dan nu het geval is. Dit maakt het OV een nog aantrekkelijker alternatief voor de	

	auto met een CO2 reductie als gevolg.
Acties voor uitvoering in 2020	De nieuwe parkeernormen worden reeds toegepast bij nieuwbouwontwikkelingen in Rijswijk. Specifiek gaat dit om ontwikkelingen in Rijswijk-Buiten, In de Bogaard en Havenkwartier.
Financiële consequenties	Het toepassen van lagere parkeernormen heeft geen financiële consequenties voor de gemeente Rijswijk.
Politieke en beleidsmatige consequentie	Het is wenselijk om de sinds medio 2019 bij gebiedsontwikkelingen en grote projecten gehanteerde parkeernormen bestuurlijk te borgen in een nieuwe Nota Parkeernormen. Daarin zullen deze nieuwe parkeernormen ook van toepassing worden verklaard voor kleinere projecten waarvoor nu nog de CROW kentallen worden gebruikt. Aan deze Nota wordt in 2020 gewerkt.
Verantwoordelijk team	De verantwoordelijkheid voor parkeernormen wordt gedeeld door team Ruimte & Parkeren.
Raakvlakken	Bereikbaarheid (doorstroming), Luchtkwaliteit
Looptijd	2020-2025

Beoogde CO₂-reductie	Betaald parkeren in centra	Thema
Geen effect toegerekend		Parkeer- en ruimtelijk beleid
Omschrijving	Betaald parkeren beïnvloedt de keuze van de Rijswijker om gebruik te maken van de auto of voor alternatief vervoer te kiezen voor korte afstanden binnen de gemeente. Hiermee heeft betaald parkeren direct invloed op het autogebruik, dat daalt bij het invoeren & in stand houden van betaald parkeren. Hiermee daalt ook de CO2 uitstoot van de mobiliteit.	
Rijswijkse aanpak	De gemeente Rijswijk heeft in 2014 naar aanleiding van betaald parkeren in Den Haag vergunningparkeren ingevoerd in een groot deel van (Oud) Rijswijk. In 2017 is vergunningparkeren omgevormd naar betaald parkeren en gedigitaliseerd. Op dit moment wordt verdere uitbreiding van betaald parkeren binnen de gemeente verkend.	

Acties voor uitvoering	Geen nieuwe acties benodigd. Betaald parkeren is reeds ingevoerd en uitvoering is belegd binnen reguliere taken Team Parkeren. De uitbreiding van zones binnen Rijswijk valt binnen de reguliere werkzaamheden van het team.
Financiële consequenties	Geen financiële consequenties. Uitvoering en beheer van het betaald parkeersysteem is opgenomen in de Programmabegroting 2019-2022.
Politieke en beleidsmatige consequentie	Het betaald parkeerbeleid wordt in 2020 opnieuw geactualiseerd. Eind 2020 wordt het vergunningenbeleid opnieuw besproken in de gemeenteraad. Effecten van het nieuwe beleid kunnen mogelijk effect hebben op het gebruik van de auto en dus de CO ₂ -uitstoot. Het team Bereikbare Stad en Parkeren monitoren deze ontwikkeling.
Verantwoordelijk team	De verantwoordelijkheid voor betaald parkeren ligt bij de het team Parkeren.
Raakvlakken	Bereikbaarheid (doorstroming), Gezondheid (groei fietsgebruik), Luchtkwaliteit
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO₂-reductie	Talking Traffic: inzet van slimme verkeerslichten (Logistiek)	Thema
Geen effect toegerekend		Verduurzaming logistiek
Omschrijving	Door gebruik te maken van slimme verkeerslichten (IVRI's) kan invloed worden uitgeoefend op het rijgedrag van de automobilist. Door bijvoorbeeld de doorstroming te verbeteren. Gewenste doelgroepen (fiets) kunnen mogelijk worden geprioriteerd en OV-ritten kunnen worden verkort. Ook kunnen slimme verkeerslichten toegepast worden op logistieke corridors om het vrachtverkeer beter te laten doorstromen. Dergelijke maatregelen dragen bij aan CO ₂ -reductie van de Mobiliteit in de gemeente.	
Rijswijkse aanpak	Er zijn in de gemeente Rijswijk twee trajecten Talking Traffic in de realisatiefase. Op de Beatrixlaan zijn 8 VRI's en op de Haagweg zijn 3 VRI's aangesloten. Doel van deze IVRI's is betere doorstroming voor alle weggebruikers te realiseren. Daarnaast verkent de gemeente Rijswijk de mogelijkheid om meer	

	IVRI's te plaatsen binnen de gemeente
Acties voor uitvoering	Geen nieuwe acties benodigd. De inzet van IVRI's wordt uitgevoerd binnen het Team Bereikbare Stad. Dit team monitort of de IVRI's ook kunnen worden ingezet voor andere doelstellingen, om CO ₂ te reduceren.
Financiële consequenties	Geen financiële consequenties. Aanschaf en beheer van IVRI's is opgenomen in de Programmabegroting 2019-2022.
Politieke en beleidsmatige consequentie	De gemeente Rijswijk doet mee aan de landelijke invoering van IVRI's.
Verantwoordelijk team	De verantwoordelijkheid voor IVRI's ligt bij de het team Bereikbare Stad.
Raakvlakken	Bereikbaarheid (doorstroming), Luchtkwaliteit
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO₂-reductie	Metropolitane fietsroutes	Thema
34 ton CO ₂		Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
Omschrijving	Verbetering van de doorgaande fietsinfrastructuur in de regio leidt tot een groter gebruik van deze fietstroutes. Een deel van deze fietsers maakte hiervoor gebruik van de auto. Verbeteringen in de fietsroutes leidt dus tot een CO₂-reductie gerelateerd aan mobiliteit. De ambitie van de 23 gemeenten in de metropoolregio Den Haag Rotterdam is om 250 km aan verbeterde, vernieuwde hoogwaardige fietsroutes aan te leggen. Het doel is het verbinden van woongebieden met de locaties in de regio waar veel mensen werken en bedrijven gevestigd zijn	
Rijswijkse aanpak	In de periode 2019-2023 wordt de eerste 90km van de beoogde 250 km aangelegd via 5 geprioriteerde routes. Van deze geprioriteerde routes loopt er 1 (Den-Haag-Pijnacker) via het grondgebied van Rijswijk. De gemeente faciliteert deze aanleg. De routes voor de 2^e tranche zijn nog niet bepaald. Rijswijk	

	participeert in de keuze voor deze routes. Naast metropolitane fietsroutes werkt de gemeente Rijswijk ook aan de verbetering van andere fietsinfrastructuur binnen de gemeente. Dit zijn: - Aanpak fietsroutes Romeinse Route: Sir Winston Churchillaan; - Sterfietsroute Den Haag – Wateringse Veld – Sammersweg ; - Fietspad Prinses Beatrixlaan; - Fietspad Laan van 't Haantje; - Fietsstraat Van Rijnweg.
Acties voor uitvoering in 2020	De volgende acties staan voor 2020 gepland: - Faciliteren aanleg routes 1^e tranche MFR - Aanhaking routebepaling 2^e tranche metropolitane fietsroutes - Verbeteren fietsinfrastructuur volgens Programmabegroting 2019-2022
Financiële consequenties	De activiteiten voor de 1^e tranche en verbetering van reguliere fietsinfrastructuur is gedekt via Programmabegroting 2019-2022. Dit bedrag (37.500 euro) voor benodigde aanpassingen kan in 2021 worden gelabeld vanuit de reguliere begroting. Voor nieuwe routes is additionele financiering nodig buiten de Programmabegroting 2019-2022.
Politieke en beleidsmatige consequentie	Financieringsvoorstel 2 ^e tranche metropolitaanse fietsroutes (indien gewenst)
Verantwoordelijk team	De verantwoordelijkheid voor Metropolitane fietsroutes ligt bij de het team Bereikbare Stad.
Raakvlakken	Gezondheid, Bereikbaarheid (doorstroming), Luchtkwaliteit
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO ₂ -reductie	Scholenaanpak	Thema
22 ton CO ₂		Fiets, OV en nieuwe mobiliteit

Omschrijving	De gemeente werkt (mee) aan plannen voor scholen in de eigen gemeente om 10% van de ritten naar school uit de auto en met de fiets of per voet te realiseren. Aangenomen is dat de aanpak resulteert in 5% ritten naar school per jaar met de fiets of lopend die voorheen werden gemaakt met de auto. Hiermee draagt dit bij aan reductie van CO2 door mobiliteit.
Rijswijkse aanpak	Rijswijk werkt aan verbetering van de verkeersveiligheid rondom scholen. In 2019 zijn de volgende activiteiten uitgevoerd betreffende de realisatie van schoolzones: - Drie schoolzones geopend. Dit houdt in het plaatsen van attentiepalen, het instraten van schoolzone, het plaatsen van tegels voor de kinderen (verkeerseducatie) en het aanbrengen van een zoen-en zoefstrook. - Door de aanleg van Zoen+Zoef zones wordt een groter gebied voor voetgangers en fietsers beschikbaar, waardoor het aantrekkelijker wordt om met de fiets of te voet de kinderen naar school te brengen. - Zo veel mogelijk laten deelnemen aan School op Seef en laten werken met het lespakket Leer in 't Verkeer.
Acties voor uitvoering in 2020	De volgende acties staan voor 2020 gepland - Het uitrollen van schoolzones bij de overige basisscholen. De komende jaren staan er nog elf scholen op de lijst om te voorzien van een schoolzone. - Zoen & zoefzone doorzetten - Het verder voorzetten van de School op Seef en het lespakket Leer in 't Verkeer. Hierbij is het aan de scholen zelf om keuze te maken voor deelname. - In de gesprekken met schoolbesturen en School op Seef wordt ook de transitie van de auto naar fiets & lopen meegenomen.
Financiële consequenties	De activiteiten voor de scholenaanpak zijn onderdeel van de reguliere Programmabegroting 2019-2022
Politieke en beleidsmatige consequentie	De werkzaamheden zijn belegd in het werkplan 2020 van de gemeente Rijswijk.
Verantwoordelijk team	De verantwoordelijkheid voor de Scholenaanpak ligt bij het team Bereikbare Stad.
Raakvlakken	Verkeersveiligheid, gezondheid
Looptijd	2020-2021

3.2. Oranje maatregelen

Onderstaande maatregelen zijn in fase 2 onderzocht op uitvoerbaarheid binnen de gemeente Rijswijk. Het genoemde reductiepotentieel is een inschatting wanneer de maatregel in de genoemde periode wordt uitgevoerd. Dit is dus een potentieel en wordt dus niet daadwerkelijk gerealiseerd. Op dit moment is **geen** financiële dekking voor uitvoering van oranje maatregelen.

Mogelijke CO ₂ -reductie	Zero emissie eigen wagenpark	Thema
2 ton CO ₂		Duurzaam inkopen
Omschrijving	Het eigen wagenpark van de gemeente Rijswijk stoot CO₂ uit binnen de gemeentegrenzen. Het gaat hier om wagens gebruik voor o.a. de groenvoorziening, handhaving en stadsbeheer. Vanuit de voorbeeldrol die de gemeente heeft is een transitie naar zero emissie vervoer gewenst. In de transitie naar duurzame mobiliteit is het daarnaast raadzaam om in te zetten op de technologie van de toekomst (elektrisch/waterstof) i.p.v. technologie verleden (benzine/diesel). Het volledig zero-emissie maken van het wagenpark van de gemeente Rijswijk levert een relatief kleine reductie op. Vanuit de voorbeeldrol van de gemeente is het echter wel wenselijk om de transitie naar een zero emissie wagenpark te stimuleren.	
Rijswijkse maatregelen	Sinds 2007 maakt de gemeente Rijswijk gebruik van auto's die op aardgas rijden. Voor onderdelen in het wagenpark die niet op aardgas kunnen rijden wordt gebruik gemaakt van blauwe diesel. Dit stoot minder CO₂ uit dan reguliere diesel. Daarnaast zijn enkele wagens uit het wagenpark al elektrisch. Op dit moment is dit 1% van het wagenpark. De gemeente Rijswijk kiest voor het verder zero emissie maken van het wagenpark tot 2025.	
Acties voor uitvoering in 2020	De volgende acties staan voor 2020 gepland: - Bij de aanschaf van nieuwe voertuigen voor het gemeentelijke wagenpark worden zero-emissie uitvoeringen als alternatief voor fossiele voertuigen bekeken. - Wanneer, in de gehele levenscyclus, totale kosten voor het gebruik van het elektrisch voertuig gelijk zijn of lager zijn dan het	

fossiele voertuig wordt gekozen voor het elektrische uitvoering.	
Financiële consequenties	Er wordt enkel gekozen voor een zero-emissie variant wanneer de totale kosten voor het gebruik gelijk zijn of lager zijn aan die van een voertuig op fossiele brandstoffen. De totale kosten voor aanschaf en beheer van het wagenpark stijgen dus niet en worden gedekt via de reguliere begroting.
Meerkosten voor 'groen' maken maatregel	Indien de gemeente versneld zijn wagenpark zero emissie wil maken moet rekening worden gehouden met een stijging van 10% van de aanschaf en beheerkosten van het wagenpark. Een grove inschatting van dit bedrag is 200.000,- per jaar in de transitiefase.
Benodigde beleidsontwikkeling	Via een collegebesluit over dit Actieplan wordt de beleidslijn vastgesteld.
Verantwoordelijk team	De verantwoordelijkheid van het beheer van het wagenpark ligt bij de afdeling Beheer Ruimtelijk Domein.
Raakvlakken	Luchtkwaliteit, voorbeeldrol gemeente Rijswijk
Looptijd	2020-2025

Beoogde CO ₂ -reductie	Zero emissie groenbeheer	Thema
2 ton CO ₂		Duurzaam inkopen
Omschrijving	Bij het groenbeheer dat uitgevoerd wordt voor/door de gemeente zijn veel vervoersbewegingen van auto's en bestelwagens. De meeste van deze bewegingen worden uitgevoerd door benzine en of dieselauto's binnen de gemeentelijke grenzen. Door gebruik te maken van zero emissie voertuigen bij het groenbeheer kan CO₂ uitstoot in de gemeente Rijswijk worden gereduceerd.	
Rijswijkse maatregelen	Het groenbeheer binnen de gemeente Rijswijk bestaat uit: - Onderhoud ruimtelijk domein (uitgevoerd met eigen medewerkers en vervoersmiddelen) - Groenwerkzaamheden uitgevoerd door DSW - Aanbesteed groenbeheer (aanbesteed door gemeente Rijswijk, uitgevoerd door onderaannemers). Door het eigen wagenpark te verduurzamen, bij regionale samenwerkingsverbanden aan te dringen op verduurzaming van het wagenpark en bij onderaannemers het gebruik van zero emissie voertuigen voor te schrijven kan een reductie worden behaald.	
Acties voor uitvoering in 2020	- Verduurzamen eigen wagenpark Rijswijk doorzetten - Monitoring van prijsontwikkeling ZE groenbeheer. Op dit moment is de verwachting dat een volledig ZE groenbeheer, de kosten voor beheer tussen 8-10% stijgen. Op dit moment is ZE maken van het groenbeheer nog niet mogelijk voor de gemeente Rijswijk. - Aanpassing in aanbestedingsleidraad groenbeheer - Binnen de GR DSW agenderen van verkennen van verduurzamen wagenpark DSW	
Financiële consequenties	Er wordt enkel gekozen voor een zero-emissie variant wanneer de totale kosten voor het gebruik gelijk zijn of lager zijn aan die van een voertuig op fossiele brandstoffen binnen een aanbesteding. Daarom is er geen stijging van het totale budget voor groenbeheer benodigd.	
Meerkosten voor 'groen' maken maatregel	Indien de gemeente versneld zijn groenbeheer zero emissie wil maken moet rekening worden gehouden met een stijging van 10% van de beheerkosten van het groen. Dit zou gaan om 250.000 euro	

	per jaar.
Politieke en beleidsmatige consequentie	Aanpassing aanbestedingsleidraad/ gunningscriteria met bonusmaatregel Bestuurlijk agendering binnen DSW om te kijken of gebruik kan worden gemaakt van elektrische wagens voor het groenonderhoud. Verduurzaming eigen wagenpark: zie vorige maatregel
Verantwoordelijk team	Verduurzaming eigen wagenpark – Beheer Ruimtelijk Domein Aanbesteding groenbeheer - Stadsbeheer Aansturing DSW – Nader te bepalen
Raakvlakken	Luchtkwaliteit, voorbeeldrol gemeente Rijswijk
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO ₂ -reductie	Zero emissie Grond, weg en waterbouw	Thema
60 ton CO ₂		Duurzaam inkopen
Omschrijving	Bij werkzaamheden uitgevoerd aan werken in de grond, weg & waterbouw (GWW) binnen de gemeente Rijswijk wordt CO₂ uitgestoten door de vervoerbewegingen van aannemers en onderaannemers. Ook aggregaten en bouwkronen stoten CO₂ uit bij stationair draaien. Door gebruik te maken van zero emissie voertuigen voor te schrijven bij GWW-werkzaamheden kan CO₂ uitstoot worden gereduceerd.	
Rijswijkse maatregelen	De gemeente Rijswijk heeft door het inkopen van GWW-diensten op de keten. De totale inkoopwaarde van de gemeente is jaarlijkse ongeveer 6 miljoen euro. Door verduurzaming van het wagenpark van aannemers voor te schrijven kan een reductie worden behaald. Dit is reeds door de gemeente Rijswijk toegepast in de aanbesteding voor het beheer van verhardingen. De firma de Fa. Hazebroek en Tamerus doen in Rijswijk onderhoud van verharding met als (bedrijfs)vervoermiddel twee elektrische Nissan e-NV200.	

Acties voor uitvoering 2020	- Monitoring van prijsontwikkeling ZE GWW. Op dit moment is de verwachting dat een volledig ZE GWW, de kosten voor een project tussen 8-10% stijgen. Op dit moment is ZE maken van de GWW sector nog niet mogelijk voor de gemeente Rijswijk. - Aanpassing in aanbestedingsleidraad GWW - Aanhaking regionale initiatieven voor verduurzaming GWW
Financiële consequenties	Er wordt enkel gekozen voor een zero-emissie variant wanneer de totale kosten voor het gebruik gelijk of lager zijn aan die van een voertuig op fossiele brandstoffen binnen een aanbesteding. Daarom is er geen stijging van het totale budget voor de GWW benodigd.
Meerkosten voor 'groen' maken maatregel	Indien de gemeente versneld zijn GWW zero emissie wil maken moet rekening worden gehouden met een stijging van 10% van de uitvoeringskosten van aanbestedingen binnen de gemeente. Dit zou gaan om 650.000 per jaar.
Politieke en beleidsmatige consequentie	Op dit moment kan binnen de bestaande aanbestedingsleidraad gekozen worden om duurzaamheid / CO2 reductie op te nemen als gunningscriterium. Er hoeft dus geen wijziging te worden doorgevoerd.
Verantwoordelijk team	Aanbesteding van GWW is verantwoordelijkheid voor team Stadsbeheer
Raakvlakken	Luchtkwaliteit, voorbeeldrol gemeente Rijswijk
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO ₂ -reductie	Zero emissie eigen medewerkers	Thema
118 ton CO2		Werkgebonden mobiliteit
Omschrijving	De bijna 500 medewerkers van de gemeente Rijswijk maken voor het woon-werk verkeer en zakelijk verkeer onder andere gebruik van de auto. Een verduurzaming van dit verkeer, bijvoorbeeld door het stimuleren OV/fiets of elektrisch vervoer levert een CO2-besparing op.	

Rijswijkse maatregelen	De gemeente Rijswijk voorziet via het huidige mobiliteitsbeleid in de mogelijkheid voor de aanschaf van een lease-fiets via het individueel keuzebudget. Zakelijke reizen worden bij voorkeur met de trein gemaakt door medewerkers. In 2020 staat een herziening van de reiskostenregeling van de gemeente Rijswijk. Duurzaamheid is hiervan een van de aspecten die wordt meegenomen.
Acties voor uitvoering in 2020	- Bij de herziening van het eigen mobiliteitsbeleid wordt duurzaamheid /CO2 reductie als een van de pijlers meegenomen.
Financiële consequenties	Er is geen extra budget gereserveerd voor stimulering/transitie naar zero emissie vervoer van de eigen medewerkers.
Meerkosten voor 'groen' maken maatregel	Voor het extra aantrekkelijk maken van het OV voor alle medewerkers van de gemeente kan bijvoorbeeld 1000 euro per medewerker worden begroot. Totale extra uitgaven komen dan uit om 500.000,- euro per jaar.
Politieke en beleidsmatige consequentie	In de Rijswijkse regelingen is het huidige beleid voor woon-werkverkeer opgenomen. Mogelijke wijzigingen dienen hierin verwerkt te worden.
Verantwoordelijk team	Zero emissie eigen medewerkers is belegd bij team HRM
Raakvlakken	Luchtkwaliteit, voorbeeldrol gemeente
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO ₂ -reductie	Werkgeversaanpak & inzet wagenparkadviseur+logistiek makelaar	Thema
280 ton CO ₂		Werkgebonden mobiliteit
Omschrijving	De werkgeversaanpak gaat uit van het maken van harde reductieafspraken met grote bedrijven (+100 medewerkers) binnen de gemeentegrenzen voor de verlaging van de CO₂ reductie van werkgerelateerde mobiliteit. Deze reductie kan van worden bereikt via verduurzaming van het wagenpark van een bedrijf, verduurzaming van vervoersbewegingen of logistiek of bijvoorbeeld via het woon-werk verkeer van medewerkers. Door inzet van een wagenparkadviseur en een logistiek makelaar kan deze aanpak worden ondersteund.	
Rijswijkse aanpak	De gemeente Rijswijk maakt geen harde afspraken met bedrijven voor de vermindering van hun CO₂. De gemeente ondersteunt ondernemers vraaggestuurd bij de verduurzaming van hun wagenpark. Dit wordt opgepakt in nauwe samenwerking met de BBR. In 2019 heeft de gemeente Rijswijk via de MRDH de wagenparkadviseur beschikbaar gesteld. De gemeente heeft op eigen initiatief 3 partijen in contact gebracht met deze adviseur(s). Hier zijn vooralsnog geen concrete verduurzamingsmaatregelen uit voort gekomen van ondernemers. MMG Advies heeft op haar beurt zelf bedrijven actief in Rijswijk benaderd.	
Acties voor uitvoering in 2020	- De gemeente Rijswijk neemt in haar regulier overleg met de BBR duurzame mobiliteit mee en kijkt of er vanuit het Rijswijkse bedrijfsleven kennis of ondersteuning gewenst is. - Mocht er vanuit MRDH of Bereikbaar Haaglanden in 2020 een vervolg worden gegeven aan de verduurzaming van het wagenpark dan zal de gemeente opnieuw MMG Advies inzetten voor advies richting ondernemers op dit onderwerp.	
Financiële consequenties	Ondersteuning van bedrijven binnen de gemeente vindt plaats via financiering vanuit de MRDH of via Bereikbaar Haaglanden. Voor 2020 is geen financiering benodigd.	
Politieke en beleidsmatige consequentie	De werkgeversaanpak heeft geen beleidsmatige consequenties voor de gemeente Rijswijk.	

Verantwoordelijk team	De werkgeversaanpak is belegd bij de teams Economische zaken en Bereikbare Stad.
Raakvlakken	Luchtkwaliteit
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO₂-reductie	(Pilots) nieuwe vervoersconcepten	Afdeling/thema
422 ton CO ₂		Fiets, ov en innovatie mobiliteit
Omschrijving	Nieuwe vervoersconcepten (zoals automatisch vervoer, Mobility as a Service, deelauto's) kunnen bijdragen aan een verduurzaming van de mobiliteit. Het CO₂-reductieeffect hangt sterk af van het soort maatregel (niet alle nieuwe vervoerconcepten leiden tot CO₂-reductie).	
Rijswijkse aanpak	De gemeente Rijswijk faciliteert de ontwikkeling van deelmobiliteit binnen de gemeente. Op dit moment zijn er 373 deelauto's in de gemeente. Bij de ontwikkeling van Rijswijk Buiten wordt ingezet op 50 deelauto's voor de bewoners, gecombineerd met een lagere parkeernorm. Ook wordt gekeken naar het bundelen van het mobiliteitsaanbod via Mobipunten en het aanbieden van andere vormen van deelmobiliteit. Bij een recente gebiedsontwikkeling in Plaspoelpolder wordt gewerkt met deelauto's voor de bewoners van het complex in combinatie met een lagere parkeernorm. Rijswijk voert actief gesprekken met aanbieders van deelmobiliteit om te verkennen welke mogelijkheden voor de gemeente aanwezig zijn.	
Acties voor uitvoering in 2020	- De gemeente Rijswijk zet een stagiair in voor een onderzoek naar de gemeentebrede mogelijkheden voor deelmobiliteit. Op basis hiervan worden strategische punten in de gemeente voorzien van deelmobiliteit. - De uitkomsten van de pilot deelmobiliteit bij de gebiedsontwikkeling in Plaspoelpolder wordt gemonitord. Indien deze resultaten positief (effectief gebruik) kan deze vorm van deelmobiliteit ook bij andere gebiedsontwikkelingen worden voorgesteld. - De gemeente Rijswijk zet de ontwikkeling van deelmobiliteit	

	binnen RijswijkBuiten door. - Verkenning kansen deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling In de Boogaard en Havenkwartier.
Financiële consequenties	Er is geen financiële bijdrage benodigd voor de ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten binnen de gemeente Rijswijk. Dit is een taak voor de marktaanbieders van deelmobiliteit.
Politieke en beleidsmatige consequentie	In de nieuw te ontwikkelen mobiliteitsvisie, die een mobiliteitstransitie moet bewerkstelligen, moet veel aandacht komen voor deelmobiliteit
Verantwoordelijk team	Nieuwe vervoersconcepten zijn belegd bij team Bereikbare Stad
Raakvlakken	Bereikbaarheid (Verbetering doorstroming)
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO ₂ -reductie	Modal shift korte ritten	Afdeling/thema
360 ton CO ₂		Fiets, ov en innovatie mobiliteit
Omschrijving	Een modal shift op korte ritten (<15 km) van de auto naar fiets en OV kan bijdragen aan de CO₂ reductie van de mobiliteit. Deze modal shift kan o.a. worden gerealiseerd door verbeterde verkeerscirculatie van fiets en OV en dit voorrang te geven boven de auto. Ook campagnes of directe stimulering van OV en fiets dragen bij aan deze modal shift.	
Rijswijkse aanpak	De gemeente Rijswijk stimuleert het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, door barrières weg te nemen en goede basisvoorzieningen te realiseren. In Rijswijk wordt op dit moment via de volgende sporen aan de modal shift gewerkt: - Fietsvisie en optimalisering van fietsroutes. Sinds 2018 was reeds 6 kilometer fietsroute geoptimaliseerd. In 2019 is hier 1500 meter bij gekomen. Dit wordt in 2020 voortgezet.	

	- Rijswijk investeert in goede, veilige en voldoende fietsparkeervoorzieningen. Dit draagt bij aan de mobiliteitstransitie. - Gratis parkeren bij Rijswijk Station/ Regionale P+R functies
Acties voor uitvoering in 2020	- Verbeteren fietsinfrastructuur: In dat kader staan voor 2020 op het programma de fietsprojecten op de route Sir Winston Churchillaan ("Romeinse Route", 2e fase), Van Rijnweg en Sammersweg. - In 2020 willen we investeren in een "gratis" bewaakte stalling bij de stationsuitgang op het Generaal Eisenhowerplein die de komende 5 jaar voorziet in circa 600 stallingsplaatsen. Samen met de MRDH, NS en ProRail wordt voor de periode na 2025 een plan uitgewerkt voor de grootschalige uitbreiding van het aantal fietsparkeervoorzieningen met het oog op de groei van de vraag op de lange termijn (na 2025 1600 stallingsplaatsen). - Daarnaast wordt in RijswijkBuiten een proef gedaan met een "smart stand-alone fietsenstalling".
Financiële consequenties	De investeringen in fiets, fietsparkeerplekken en campagnes voor verkeersveiligheid worden gedekt via de Programmabegroting 2020-2023
Meerkosten voor 'groen' maken maatregel	Gezien de diversiteit aan maatregelen is het niet mogelijk een duidelijke inschatting te maken van de kosten indien hier extra financiering beschikbaar moet worden gesteld. In de op te stellen mobiliteitsvisie moet ook aandacht zijn voor de kostencomponent van de modal shift.
Politieke en beleidsmatige consequentie	De mobiliteitstransitie in Rijswijk land beleidsmatig een op te stellen visie voor de mobiliteitstransitie. Deze wordt parallel aan dit traject ontwikkeld.
Verantwoordelijk team	Modal shift is belegd bij team Bereikbare Stad.
Raakvlakken	Bereikbaarheid (verbetering doorstroming), Luchtkwaliteit, Gezondheid
Looptijd	2020-2021

Beoogde CO ₂ -reductie	Zero emissie zones vrachtverkeer	Afdeling/thema
704 ton CO ₂		Verduurzaming logistiek
Omschrijving	Het instellen van een zero emissie zone voor vrachtverkeer leidt tot een vermindering van het aantal vervoersbewegingen binnen de gemeente Rijswijk. Ingeschat wordt dat ZE-zones in de binnensteden van de regio Haaglanden leidt tot ca. 10% CO₂-reductie voor bestelauto's en vrachtauto's. Daarnaast is het niet toegestaan om met vervuilende vrachtwagens het centrum van Rijswijk binnen te gaan.	
Rijswijkse aanpak	Op dit moment heeft de gemeente Rijswijk een milieuzone op de Haagweg Vanuit het actieplan Luchtkwaliteit wordt de mogelijkheid verkend voor een milieuzone voor vrachtverkeer over de Prinses Beatrixlaan. De invoering van een zero emissie logistiek zone, in bijvoorbeeld, In de Boogaard, voert voor nu te vroeg. Het aantal logistieke vervoersbewegingen (maximaal 250 per dag) staat niet in verhouding versus de investeringskosten voor aanleg van een dergelijke zone. Rijswijk volgt de ontwikkeling en ervaringen vanuit andere steden in de regio (Den Haag/Delft), welke hebben toegezegd per 2025 een zero emissie zone in te voeren. In een later stadium haakt Rijswijk hierbij mogelijk aan.	
Acties voor uitvoering 2020	- Afwachten resultaten verkenning milieuzone Prinses Beatrixlaan - Afstemming en lessons learned ophalen gemeenten in regio die traject ZE-zone zijn ingegaan. - Verbetering stadsdistributie in de Boogaard koppelen aan bredere gebiedsontwikkeling en mobiliteitsplan centrum.	
Financiële consequenties	Monitoren van de regio heeft geen financiële impact voor de gemeente Rijswijk.	
Meerkosten voor 'groen' maken maatregel	Bij het invoeren van een zero emissie zone in Rijswijk moet rekening gehouden worden met kosten voor: - Aanleg camerasysteem - Beheer en onderhoud systemen - Flankerende maatregelen en compensatie ondernemers - Toezicht en handhaving zero emissie zone Een ruwe inschatting van deze kosten is een minimale investeringskosten van 2 miljoen euro en jaarlijkse handhaving- en beheerkosten van 200.000,-	

Politieke en beleidsmatige consequentie	De gemeente Rijswijk geeft de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek ondertekend. Deze Green Deal heeft echter buiten een inspanningsverplichting geen juridische status. Voor het invoeren van een ZE-zone voor vrachtverkeer is een landelijk vastgestelde procedure te doorlopen.
Verantwoordelijk team	Zero emissie zones is belegd bij de teams Natuur&Samenleving, Bereikbare Stad en Economische zaken.
Raakvlakken	Luchtkwaliteit, Bereikbaarheid (doorstroming)
Looptijd	2020-2021

3.3. Rode maatregelen

De volgende maatregelen uit de regionale menukaart van de MRDH voert de gemeente Rijswijk niet uit. Deze maatregelen zijn niet in lijn met het Coalitieakkoord.

- **ZE doelgroepenvervoer (Duurzaam inkopen)**

In de huidige aanbesteding voor het doelgroepenvervoer is duurzaamheid een van de eisen. Zero emissie doelgroepenvervoer binnen het beschikbare budget voor het doelgroepenvervoer is niet mogelijk. Er wordt ingezet op minimaal gebruik van motoren met kenmerk diesel Euro 6 door de aanbieder van het doelgroepenvervoer in de aankomende aanbesteding van het doelgroepenvervoer.

- **Gedifferentieerde parkeertarieven (Elektrisch vervoer)**

Binnen de gemeente Rijswijk is er geen sprake van gedifferentieerde parkeertarieven per voertuigtype. Dit is ook niet de wens van de gemeente. De gemeente Rijswijk wil zelf keuze maken voor eigen parkeertarieven. Deze maatregel is dus niet in lijn met bestaand beleid. Wel wordt nu onderzocht wat de verstrekking van 2e en 3e parkeervergunningen op de parkeerdruk heeft.

- **Onderzoek regionale tariefstelling gebruik laadinfrastructuur (Elektrisch vervoer)**

De gemeente Rijswijk wil zelf in control blijven over de tarieven voor het gebruik van laadinfrastructuur in de gemeente. De tarieven in Rijswijk zijn op dit moment lager dan gemeente die in zee gaan met marktpartijen.

- **Laadinfrastructuur VVE (Elektrisch vervoer)**

Laadinfrastructuur die wordt aangelegd door VVE's is een rol voor de markt. Hier wordt door de gemeente Rijswijk niet op ingezet.

- **Pilots innovatieve beprijzing mobiliteit (Elektrisch vervoer)**

Beprijzing van mobiliteit is om te beginnen een taak van de Rijksoverheid. De gemeente Rijswijk voert hierop dan ook geen maatregelen uit.

- **Straat van de Toekomst (Parkeer- en ruimtelijk beleid)**

Op dit moment zijn er geen straten geselecteerd om een Straat van de Toekomst in te richten. (Een straat van de toekomst is geschikt voor autodelen, elektrisch rijden, waterberging, fietsparkeren & ruimte voor spelen). Indien vanuit de samenleving een initiatief ontstaat voor een Straat van de Toekomst bekijkt de gemeente of zij dit kan faciliteren.

3.4. Resultaten

Regionale opbrengst Programma Duurzame Mobiliteit

Onderstaande figuur vat de reductieopbrengst van het totale regionale Programma Duurzame Mobiliteit 2020 (volledige rapportage in bijlage 2) samen. Door EU, rijksbeleid met regionale uitwerking van mobiliteitsmaatregelen wordt 1/3 van de beoogde 30% reductie bereikt. 'Groene maatregelen' van alle 23 gemeenten tezamen levert 1/10 van de reductiedoelstelling. Regionale 'oranje' maatregelen kunnen ook voor 1/10 bijdragen: Hier is wel draagvlak voor, maar nog niet bestendigd in beleid of financiering voor gevonden. Er blijft nog een regionale restopgave over van bijna de ½ van de reductiedoelstelling van 30%.



Rijswijkse opbrengst

Het voorliggende Actieplan CO₂-reductie mobiliteit geeft voor de gemeente Rijswijk een mooie eerste stap naar het behalen van de doelstelling en draagt bij aan bovenstaande regionale opbrengsten. Het potentiële totaaleffect van de maatregelen in dit Actieplan is 4 Kton CO₂-reductie in 2025. In dit geval moeten wel de 'oranje'. Vertaald naar de lokale 'doelstelling van Rijswijk van 22,5 Kton reductie betekent dit dan 1/5 van de reductie door dit plan kan worden behaald. Voor Rijswijk worden echter de maatregelen die op Rijksniveau en Europees niveau worden genomen niet meegerekend in de lokale reductie.

Tegelijkertijd wordt de doelstelling dus nog niet behaald. Extra maatregelen zijn dus nodig. Hoofdstuk 4 gaat hier verder op in.

4. Vervolgstappen

Dit hoofdstuk schets een blik op de toekomst van duurzame mobiliteit in Rijswijk, de regio en landelijke ontwikkelingen.

4.1. Rijswijk

De gemeente gaat aan de slag met de uitvoering van de maatregelen in hoofdstuk drie van dit uitvoeringsprogramma.

De gemeente Rijswijk maakt een start met beleidsontwikkeling op het gebied van mobiliteitstransitie. Hierbinnen is ook aandacht voor de elementen van duurzame mobiliteit vanuit dit uitvoeringsprogramma.

De gemeente Rijswijk verkent nieuwe maatregelen om in 2021 uit te voeren. Hierbij is de aandacht gericht op het motiveren van de inwoners van de gemeente. Bijvoorbeeld door het uitvoeren van een “Mobiliteits-challenge”, waarbij de inwoners van de gemeente wordt aangemoedigd om gebruik te maken van duurzamere vormen van mobiliteit of te bekijken of gestart kan worden met de planvorming voor een Straat van de Toekomst. Hierover wordt eind 2020 gecommuniceerd.

Intern wordt begin 2021 gemonitord in hoeverre de acties uit het uitvoeringsprogramma zijn gerealiseerd en welke bijdrage dit aan de CO2-reductie heeft opgeleverd. Dit wordt teruggekoppeld naar de raad. Daarnaast wordt teruggekoppeld of oranje & rode maatregelen groen kunnen worden gemaakt.

Organisatie

Het opdrachtgeverschap van Actieplan is belegd binnen het team Bereikbare Stad. Dit team is verantwoordelijk voor de coördinatie en monitoring van de doelstellingen van het actieplan en de samenwerking met de MRDH. Tegelijkertijd zijn de uitvoering van individuele maatregelen binnen duurzame mobiliteit de verantwoordelijkheid van verschillende teams binnen de organisatie. Het Actieplan geeft inzicht in de activiteiten en het verantwoordelijke team per maatregel. Capaciteit wordt voorzien via regulier beschikbare capaciteit binnen de teams.

4.2. Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Met het Programma Duurzame Mobiliteit fase 1 (zie bijlage 2) wordt de doelstelling in 2025 (25% reductie t.o.v. 2015) niet behaald. De samenwerkende gemeenten binnen de MRDH stellen daarom voor om in 2020 via fase 2 van het programma aanvullende maatregelen aan het regionale (en dus lokale) uitvoeringsprogramma toe te voegen.

Hierin wordt een onderverdeling gemaakt in:

1. *Kansrijke oplossingsrichtingen voor regionale samenwerking.*
In de afgelopen periode zijn thema's geïdentificeerd waarvoor regionale samenwerking wenselijk is, maar waarover nog niet door alle gemeenten is besloten.
2. *Nieuwe maatregelen.*
Verschillende gemeenten herijken in 2020 hun mobiliteitsbeleid en hebben in dat kader nieuwe maatregelen aangedragen voor het Programma duurzame mobiliteit. In het najaar van 2020 vullen de partijen gezamenlijk het Programma duurzame mobiliteit aan met maatregelen die daaruit voortkomen. Vanuit de gemeente Rijswijk zal ook de kansen voor waterstof i.r.t. duurzame mobiliteit worden ingebracht.

Vanaf 2021 kan het programma in een volgende fase verder worden verrijkt.

Daarnaast is er aandacht voor regionale, doorlopende monitoring van de effecten van het regionale uitvoeringsprogramma. Eind 2020 is dit de eerste keer aan de orde. De precieze monitoringssystematiek wordt in eerste maanden van 2020 verder uitgewerkt. Daarbij sluit de regio aan bij de systematiek die het Rijk opzet voor de monitoring van de uitvoering van het Klimaatakkoord. Het doel van de monitoring is om overzicht te bieden van de maatregelen die de gemeenten en de MRDH uitvoeren, de voortgang van de maatregelen transparant te maken en het effect voor de reductie van de CO2-uitstoot weer te geven.

4.3. Landelijk

De ambitie om 30% CO2-uitstoot in het verkeer te reduceren in 2025, strookt met de klimaatafspraken van Parijs en sluit ook aan bij het Klimaatakkoord, welke een reductiedoelstelling van 49% CO2 in 2030 heeft(hierbinnen is mobiliteit een van de 5 reductiethema's, naast energie, industrie, landbouw en de gebouwde omgeving). De uitwerking die gemeenten binnen de MRDH gezamenlijk hebben ingezet vanaf 2016 loopt dus vooruit op de uitwerking van dit Klimaatakkoord.

Daarnaast wordt in het Klimaatakkoord voorgesteld dat iedere regio in Nederland een Regionaal Mobiliteitsplan formuleert voor de verduurzaming van de mobiliteit in de periode t/m 2030. Continue inzet vanuit de gemeente Rijswijk binnen de MRDH voorziet dus ook in deze verplichting.

5. Bijlage

Bijlage 1 – Aanpak CO2 reductie MRDH: Te raadplegen via:

https://mrdh.nl/system/files/projectbestanden/NB04.2.2%20%20Rapport%20MRDH_Aanpak%20CO2-reductie%20verkeer_LR_0.pdf

Bijlage 2 - Regionaal maatregelenpakket Duurzame Mobiliteit - fase 1: Te raadplegen via:

<https://mrdh.nl/duurzamemobiliteit>

Bijlage 3: Overzicht menukaart alle maatregelen en indeling per thema

A1- ZE bussen	1. Duurzaam inkopen
A2- Zonnepanelen HTM/RET grid - stations en remises	1. Duurzaam inkopen
A3- Zonnepanelen HTM/RET grid - naastgelegen partijen	1. Duurzaam inkopen
A4- Donkergroene stroom RET en HTM	1. Duurzaam inkopen
A5- Pilot waterstofbussen regionaal OV	1. Duurzaam inkopen
A6 - ZE doelgroepenvervoer	1. Duurzaam inkopen
A7 - ZE groen onderhoud	1. Duurzaam inkopen
A8 - ZE bestratings- en rioleringswerkzaamheden	1. Duurzaam inkopen
A9 - ZE eigen wagenpark	1. Duurzaam inkopen
B2- ZE OV over water	1. Duurzaam inkopen
B6 - Gedifferentieerde parkeertarieven	2. Elektrisch vervoer
B8 - Laadinfrastructuur uitbreiden en andere maatregelen elektrische auto's	2. Elektrisch vervoer
B9 - Onderzoek regionale tariefstelling	2. Elektrisch vervoer
B10 - Laadinfrastructuur VVE's	2. Elektrisch vervoer
C1 - Pilots innovatieve beprijzing	2. Elektrisch vervoer

B7 - Inzet logistiek makelaar	3. Verduurzaming logistiek
B16 - ZE-zones vrachtverkeer	3. Verduurzaming logistiek
B17 - Logistieke hubs	3. Verduurzaming logistiek
B18 - Talking traffic	3. Verduurzaming logistiek
B19 - Wagenpark adviseur	3. Verduurzaming logistiek
A10 - ZE zakelijk verkeer gemeenten	4. Werkgebonden mobiliteit
A11 - Mobiliteitplan gemeenten	4. Werkgebonden mobiliteit
B11 - Werkgeversaankpak	4. Werkgebonden mobiliteit
B1- Verhogen capaciteit en frequentie tram- en lightrailverbindingen	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
B3- Upgrade busverbindingen naar HOV/R-net	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
B4 - Metropolitaan fietsroutenetwerk	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
B5 - Pilot nieuwe vervoerconcepten	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
B14 - Onderzoek fiets- en autoparkeerplekken (herkomst P&R)	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
B15 - Scholenaankpak	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
C2- Verdubbeling Oude lijn	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
C3- Doortrekken CID/Binckhorst	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit

C4- MIRT-verkenning oeververbinding Rotterdam	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
C5- Verkenning CID Binckhorst lange termijn	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
D1- Duurzaam mobiliteitssysteem irt verstedelijkingsopgave	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
D2- Uitwerken benodigde opwaardering OV-knooppunten lange termijn	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
D4 - Modal shift korte ritten	5. Fiets, OV en nieuwe mobiliteit
B12 - Lage parkeernorm	6. Parkeer- en ruimtelijk beleid
B13 - Betaald parkeren in alle centra	6. Parkeer- en ruimtelijk beleid
D3 - Richtlijn bouwen rondom OV-locaties	6. Parkeer- en ruimtelijk beleid
D5 - Straat van de Toekomst	6. Parkeer- en ruimtelijk beleid