

Mobiliteitsplan Kessler Park en omgeving

In opdracht van gemeente Rijswijk, december 2023



Rijswijk



SWECO 

Sweco Nederland B.V.
Onderwerp Mobiliteitsplan Kessler Park
Projectnummer 51014768

Klant Gemeente Rijswijk
Versie 6

Datum 11-12-2023
Auteur Jan Hartman
Documentnummer NL23-648800269-66733

Gecontroleerd door

Pim de Roos



Vrijgegeven door

Robert Coffeng



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	5
1.1 Mobiliteit Kessler Park nu en in de toekomst	5
1.2 Doel mobiliteitsplan	6
1.3 Samenhang met Mobiliteitsprogramma	7
2 Huidige en toekomstige gebruikers Kessler Park	8
2.1 Bedrijven	8
2.2 Wonen	9
2.3 Werken/leren	10
3 Sturing op mobiliteitsgedrag	11
3.1 Huidige situatie	11
3.2 Sturing parkeren	12
3.3 Sturing stallen	13
3.4 Organisatie parkeren	13
4 Principekeuzes in mobiliteitsnetwerk	15
5 Opgaven per modaliteit: STOMP	17
5.1 Stappen	17
5.2 Trappen	18
5.3 Openbaar vervoer	20
5.4 Mobiliteitsdiensten	21
5.5 Personenauto	22
6 Slotsom	25
7 Advies en aanbevelingen voor nader onderzoek	27

Voorwoord

Voor u ligt het Mobiliteitsplan Kessler Park.

De ambities voor Kessler Park en omgeving zijn vastgelegd in het Ontwikkelkader (december 2021).

De behandeling van dit kader in de gemeenteraad op 8 februari 2022 heeft geleid tot een amendement waarmee het college werd opgedragen de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen volgens het STOMP-principe voor te leggen.

Dit mobiliteitsplan beschrijft de doorvertaling van deze principes voor het aanbod van mobiliteitsdiensten en de inrichting van de wegen op en rond Kessler Park. Het mobiliteitsplan bevat de hoofdlijnen. Het geeft aanbevelingen voor nader onderzoek. In een volgende fase zullen nadere berekeningen nodig zijn en kan verdere uitwerking gegeven worden aan de verkeerstechnische ontwerpen.

1 Inleiding

De gemeente Rijswijk ziet Kessler Park als een kansrijke locatie voor de ontwikkeling van een campus en voor het toevoegen van woningen. Het toekomstbeeld is een nieuw stedelijk gebied in Rijswijk: een gemengd woon-werkgebied met overwegend één- of tweepersoonshuishoudens, en activiteiten in de plint van de bebouwing.

Er ontstaat een campusmilieu met bedrijven en (onderwijs)instellingen op het gebied van duurzame energie, life sciences en aanverwante innovatieve bedrijven. De bewoners die voor Kessler Park kiezen hebben een actieve levensstijl, en verplaatsen zich vooral per voet, fiets of openbaar vervoer. Kessler Park is een kansrijke locatie voor deze doelgroep. De directe nabijheid van het station, het aanbod van openbaar vervoer, aantrekkelijke looproutes en hoogwaardige fietsverbindingen maken een leef- en reisstijl mogelijk, waarbij gebruik wordt gemaakt van ruimte-efficiënte en schone vervoersmiddelen.

Dit plan beschrijft de keuzes die de gemeente Rijswijk voor Kessler Park volgt om de juiste randvoorwaarden voor duurzame mobiliteit te scheppen. Dit zodat lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit ook daadwerkelijk als hoofdvervoerswijzen kunnen fungeren.

In Hoofdstuk 1 kijken we allereerst naar de huidige situatie en kansen op het gebied van mobiliteit in Kessler Park. Wat is het doel van een mobiliteitsplan en hoe sluit deze aan bij de bredere mobiliteitsvisie voor Rijswijk? In Hoofdstuk 2 wordt verder ingegaan op huidige en toekomstige gebruikers en bijbehorende mobiliteitsbehoefte. Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op sturing van het mobiliteitsgedrag van de toekomstige gebruikers. In Hoofdstuk 4 presenteren we de principekeuzes op netwerk niveau en wat dit betekent voor de verknoping, veiligheid en directheid van het netwerk. In Hoofdstuk 5 wordt deze strategie concreter uitgewerkt op basis van het STOMP-principe.

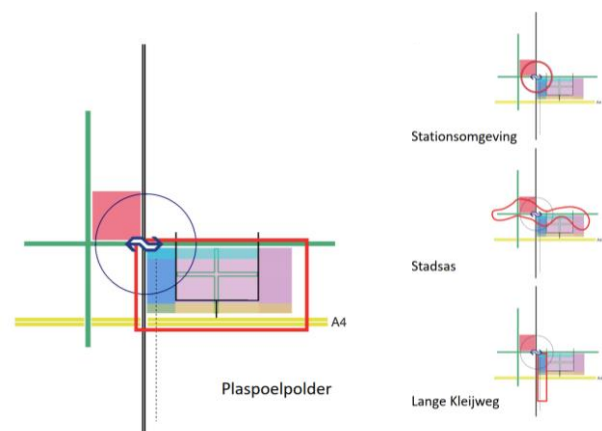
1.1 Mobiliteit Kessler Park nu en in de toekomst

Balans tussen verblijfsfunctie en bereikbaarheid

De huidige verkeersinfrastructuur in Kessler Park is ruim bemeten en vooral gericht op efficiënte afwikkeling van het in- en uitgaand autoverkeer. De bebouwing is grootschalig en voor het grootste deel geënt op de economische sector. Er zijn voorzieningen voor voetgangers en fietsers, maar de menselijke maat – en daardoor de verblijfskwaliteit – vraagt om verbetering. Het ontwikkelkader Kessler Park schetst een beeld waarbij de verblijfsfunctie de belangrijkste rol op maaiveldniveau krijgt.

Een gunstige ligging

Kessler Park is onderdeel van de Plaspoelpolder, een van de grotere bedrijventerreinen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het ligt centraal in de Randstad en is goed bereikbaar met het OV. Station Rijswijk ligt op loopafstand. Daarnaast bevinden winkelvoorzieningen bij Bogaardplein en Oud Rijswijk en recreatiemogelijkheden (Elsenburgerbos, Wilhelminapark) zich op fietsafstand. Woningbouwontwikkeling op deze locatie gaat gepaard met versterking van vervoersconcepten zoals openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit.



Figuur 1: Strategische ligging Kessler Park (Studio Hartzema, 2022).

Sterk inzetten op verduurzaming van mobiliteit

Met het oog op de MIRT-verkenning naar het opwaarderen van de Oude Lijn is landelijk afgesproken om met name rondom knooppunten van openbaar vervoer extra woningen te realiseren. Alleen op die manier kan ruimtelijk de groei van de regio opgevangen worden. Met nieuwe woningbouw geeft ook Rijswijk invulling aan het oplossen van de woningnood en het bestrijden van de grote kantorenleegstand. Het doel hierbij is om de verstedelijking en bijkomende toename in mobiliteit mogelijk maken, zonder verlies van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente.

Het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 sluit hierop aan. De gemeente Rijswijk heeft de ambitie om op een andere manier over mobiliteit na te denken, en mobiliteitsmaatregelen te nemen die bijdragen aan een efficiënt ruimtegebruik en een schone leefomgeving. Dit met als doel om de bereikbaarheid en leefbaarheid te borgen. De gemeente zet sterk in op de transitie naar gebruik van duurzame vormen van mobiliteit voor de nieuwe functies. Het doel is om de toename van autoverkeer door de nieuwe bewoners daarmee zoveel als mogelijk te beperken.

Tegelijkertijd is het belangrijk om de autobereikbaarheid van de economische bestemmingen in het gebied intact te houden. Ook hier dragen STOMP-maatregelen aan bij: hoe minder nieuwe inwoners de auto gebruiken, hoe beter de doorstroming voor het economisch gemotoriseerd verkeer. Parallel aan het opstellen van dit mobiliteitsplan voert de gemeente Rijswijk onderzoek uit naar optimalisatie van de verkeersstructuur en de relatie met RijswijkBuiten. Gezocht wordt naar aanpassingen van het wegennet om doorgaand autoverkeer door de wijken tegen te gaan. Doel hiervan is de leefbaarheid en de verkeersveiligheid voor huidige en toekomstige bewoners, werknemers en overige gebruikers in de wijken te verbeteren.



Figuur 2: De opgave (Mobiliteitsprogramma Rijswijk, 2021).

1.2 Doel mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan laat zien hoe het duurzame mobiliteitsgedrag in het nieuwe stedelijk gebied Kessler Park doorwerkt in keuzes voor voorzieningen en verkeers technisch ontwerp van de verkeersinfrastructuur. Behoud van de (auto)bereikbaarheid van de bestaande kantoor- en bedrijfsfuncties is hierbij een voorwaarde.

De ontwikkeling Kessler Park is ambitieus, maar niet uniek. De plannen zijn haalbaar en realistisch. Dit mobiliteitsplan laat zien dat de toekomstige hoeveelheid autoverkeer in het gebied en de inrichting van de verkeersinfrastructuur op elkaar zijn af te stemmen. De doelgroepen en ligging bieden goede uitgangspunten voor het beoogde mobiliteitspatroon. De verkeerskundige inrichting moet het mogelijk maken dat toekomstige bewoners zo veel als mogelijk gebruik kunnen en willen maken van ruimte-efficiënte en schone vervoersmiddelen. Dit mobiliteitsplan komt met aanbevelingen over de wijze waarop dit gerealiseerd kan worden.

Scope mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan beschrijft de beleidsmatige keuzes die de gemeente Rijswijk voor Kessler Park volgt. Dit op basis van het verwachte mobiliteitsgedrag van de beoogde bewoners, en de sturingsmogelijkheden die de gemeente hierop heeft.

Dit mobiliteitsplan is daarmee anders dan het mobiliteitsonderzoek als onderdeel van het nieuwe bestemmingsplan voor Kessler Park. Daarin wordt namelijk de verkeerssituatie in Kessler Park juridisch beoordeeld. Dit betekent dat hierin de verkeersgeneratie vanuit de planologische ruimte (i.e. op basis van vergunningen) beoordeeld wordt.



› **Bereikbaar:** Door de ligging aan de snelweg en het spoor is Rijswijk regionaal goed ontsloten. De tram en de bus leveren op het niveau van de metropool de interne en externe bereikbaarheid. De stadsassen geven een heldere basis voor een hoofdverkeersnetwerk voor alle verkeersmodi.



› **Leefbaar:** Rijswijk heeft een zeer slechte luchtkwaliteit, en van de wegen en kruispunten wordt geluidsoverlast ervaren. Meer gebruik van andere vormen van vervoer dan gemotoriseerd verkeer leidt tot vermindering van overlast, verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van de Rijswijkse inwoners.



› **Veilig:** Creëren van aantrekkelijke en veilige verbindingen, waarbij netwerken worden geprioriteerd volgens het STOMP-principe.

1.3 Samenhang met Mobiliteitsprogramma

De visie van Rijswijk op mobiliteit heeft de gemeenteraad vastgelegd in het Mobiliteitsprogramma 2040. De kern van deze visie is: een bereikbare, leefbare en veilige stad. Deze drie centrale thema's zijn kaderstellend voor de principekeuzes op gebiedsniveau en de herinrichting van de verkeersinfrastructuur voor Kessler Park.

De uitvoering van het Mobiliteitsprogramma 2040 wordt verder uitgewerkt in de mobiliteitsstrategie. De keuzes voor mobiliteit voor Kesslerpark en de inrichting van wegen volgt de uitgangspunten van het mobiliteitsprogramma, en sluit daarmee aan op de nog vast te stellen mobiliteitsstrategie.

De voorstellen voor verbetering van de verkeerssituatie en de gevolgen voor de verkeersstromen zijn afgestemd met het lopend verkeersmodelonderzoek naar optimalisatie van de verkeersstructuur gericht op RijswijkBuiten.

2 Huidige en toekomstige gebruikers

Kessler Park

In het Ontwikkelkader voor Kessler Park (2021) wordt de transformatie naar een uniek woon- werk gebied geschetst; een campusachtige plek waar wonen, werken en 'leisure' zich op korte afstand van elkaar bevinden. Door de ontwikkeling van Kessler Park ontstaat er momentum om de gepaste doelgroepen hier te laten landen, en in te spelen op het reisgedrag van deze toekomstige bewoners. Hieronder is voor elke bijpassende gebruikersgroep de mobiliteitsbehoefte uiteengezet.

2.1 Bedrijven

De bedrijven en instellingen die op Kessler Park gevestigd zijn en blijven, kunnen erop rekenen dat alle locaties ook met de auto goed bereikbaar blijven. Er is een hoofdindeling te maken in vier typen, met de bijbehorende mobiliteitspatronen.

Kennisinstituten en innovatieve bedrijven en organisatie

Onder andere TNO is gevestigd in Kessler Park. Door de nabijheid van het European Patent Office (EPO) in Plaspoelpolder, Rijswijk Center for Sustainable Geo-energy (RCSG), het Rijswijks EDUcatie en INformatiecentrum (REDIN) en diverse onderwijsinstellingen behorend bij de TU Delft vindt er gemakkelijk interactie plaats in en buiten Kessler Park. De mobiliteitsbehoefte van deze bedrijven rust op goede voorwaarden voor ontmoeting en een goede bereikbaarheid voor werknemers met openbaar vervoer en de fiets.

CBR Examen centrum

In de huidige en toekomstige situatie is het kantoor en centrum voor theorie- en praktijkexamens voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar. Werknemers en rijexaminatoren die per auto reizen zullen dagelijks lang parkeren. Kandidaten van het theorie-examen zullen voor een deel met de auto komen. De kandidaten voor het rijexamen en hun rijinstructeurs komen met de auto en worden gezien als kort parkeerders, met een hoge turnover.

Parkeren gebeurt door kantoorpersoneel op eigen terrein in de parkeergarage. Theoriekandidaten parkeren in de openbare ruimte, net als de praktijkexaminatoren.

Horeca- en Leisure-voorzieningen

Op het gebied van leisure zijn de Broodfabriek en Monkey Town/Jumpsquare de grootste partijen, met circa 140.000 jaarlijkse bezoekers bij de Broodfabriek en tussen 60-80.000 bij Monkey Town/Jumpsquare. Andere belangrijke partijen zijn de Halve Maan/Sir Winston Leisure Center en hotel Grand Winston/Best Western. De mobiliteitsbehoefte van deze partijen richt zich op een goede (auto)bereikbaarheid en de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen. Voor een deel van deze bedrijven (bijvoorbeeld Halve Maan/Sir Winston Leisure Center) is de avond- en nachtperiode (met name in weekenden) bepalend voor de parkeerbehoefte. Om (auto)bereikbaarheid te waarborgen is de verkeersproductie ten gevolge van deze activiteiten verwerkt in de mobiliteitscijfers, en dient als belangrijk uitgangspunt voor het mobiliteitsplan.

Overige bedrijven en instellingen

De huidige bedrijvigheid zorgt voor een hoge bezettingsgraad van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit betreft voornamelijk bezoekers van bedrijven en mogelijk ook werknemers die bijvoorbeeld langs de Lange Kleiweg en de Visseringlaan die momenteel gratis in de openbare ruimte kunnen parkeren. Overigens kan het straatparkeren ook forenzen betreffen die met de trein verder reizen.

2.2 Wonen

In 2035 zijn er in Kessler Park, via transformatie van kantoren en nieuwbouw, circa 2.400 woningen toegevoegd. Op basis van onderstaande uitgangspunten is het aantal toekomstige nieuwe bewoners in 2035 bepaald op 2.640 bewoners.

Tabel 1: Uitgangspunten toekomstige bewoners Kessler Park.

Type woningen	Aantal nieuwe woningen	Gem won. bez.	Aantal nieuwe bewoners
Studio's	960	1,0	960
Micro appartementen	480	1,1	528
Kleine appartementen	960	1,2	1152
Middelgrote appartementen	0	1,4	0
Totaal	2400		2640

De beoogde toekomstige bewoners van Kessler Park hebben een actieve levensstijl en kiezen hun eigen ritme in de woon-werkbalans. Onder andere studenten, werkende jongeren en young professionals typeren het bewonersprofiel. Deze doelgroepen hebben geen 9-17u werkdag, worden gekenmerkt door een laag autobezit, reizen veel met fiets en openbaar vervoer, en hechten veel belang aan de ruimtelijke kwaliteit van hun woonomgeving en de nabijheid van voorzieningen. Zo laat het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) zien dat personen tussen 18 en 35 jaar, die in hoogstedelijk gebied wonen en een huishouden hebben van maximaal 2 personen, voor 15% van hun verplaatsingen de auto kiezen.

Ook onderstaande algemene trends zijn relevant voor de ontwikkeling van dit woon-werkgebied gebied naast het station.

- Er is een trend waarneembaar dat (ook langere) autoritten steeds meer worden ingewisseld door ritten met de elektrische fiets.

- Een goed aanbod van openbaar vervoer en gemakkelijk bereikbare opstapplaatsen maken het gebruik aantrekkelijk.
- Het bieden van hoogwaardige en directe fietsverbindingen met zo min mogelijk oponthoud en goede stallingsmogelijkheden stimuleert het fietsgebruik.
- In de benadering van werkgevers kan worden aangedrongen op mobiliteitsmanagement en het stimuleren van de fiets en OV.
- In een hoog stedelijk (centrum)gebied met een lage parkeernorm, een autoluwe inrichting, een aanbod van deelauto's en betaald parkeren, is de fiets het meest populaire vervoermiddel.

Om de voorzieningen en maatregelen te kunnen treffen die aansluiten bij het mobiliteitsgedrag van deze doelgroep, is een ambitieuze verdeling van het gebruik van de verschillende verkeerswijzen neergezet als doelstelling. Deze modal split (de verdeling van verplaatsingen over de vervoerwijzen) voor de nieuwe bewoners sluit aan bij de, in het Mobiliteitsprogramma opgenomen, ambities om sterk in te zetten op de mobiliteitstransitie.

Op basis van het mobiliteitspatroon van de beoogde doelgroep pakken nieuwe bewoners voor ongeveer de helft van hun verplaatsingen de fiets. Dit past bij hun profiel en de campusachtige woon- en werkomgeving in hoog stedelijk gebied. Lopen en openbaar vervoer dekken samen ongeveer een derde van de verplaatsing. Zie ook Tabel 2. Circa 20% van de verplaatsingen wordt met de auto gemaakt.

Onderstaand de modal split voor toekomstige bewoners (2035). Deze wordt vergeleken met drie vergelijkbare gebieden in Utrecht, Delft en Groningen.

Tabel 2: Modal split nieuwe bewoners Kessler Park en referenties. (*) niet opgenomen in berekeningen.

Modi	Modal split nieuwe bewoners Kessler Park %	Referentie Utrecht: Ambitie Modal Split Merwedekanaalzone Utrecht %	Referentie Delft: Huidige Modal Split Binnenstad Delft %	Referentie Groningen: Huidige Modal Split Zernike Campus %
Lopen	16	(*)	25	7
Fietsen	48	53	50	49
OV	16	17	2	17
Auto	20	26	20	21

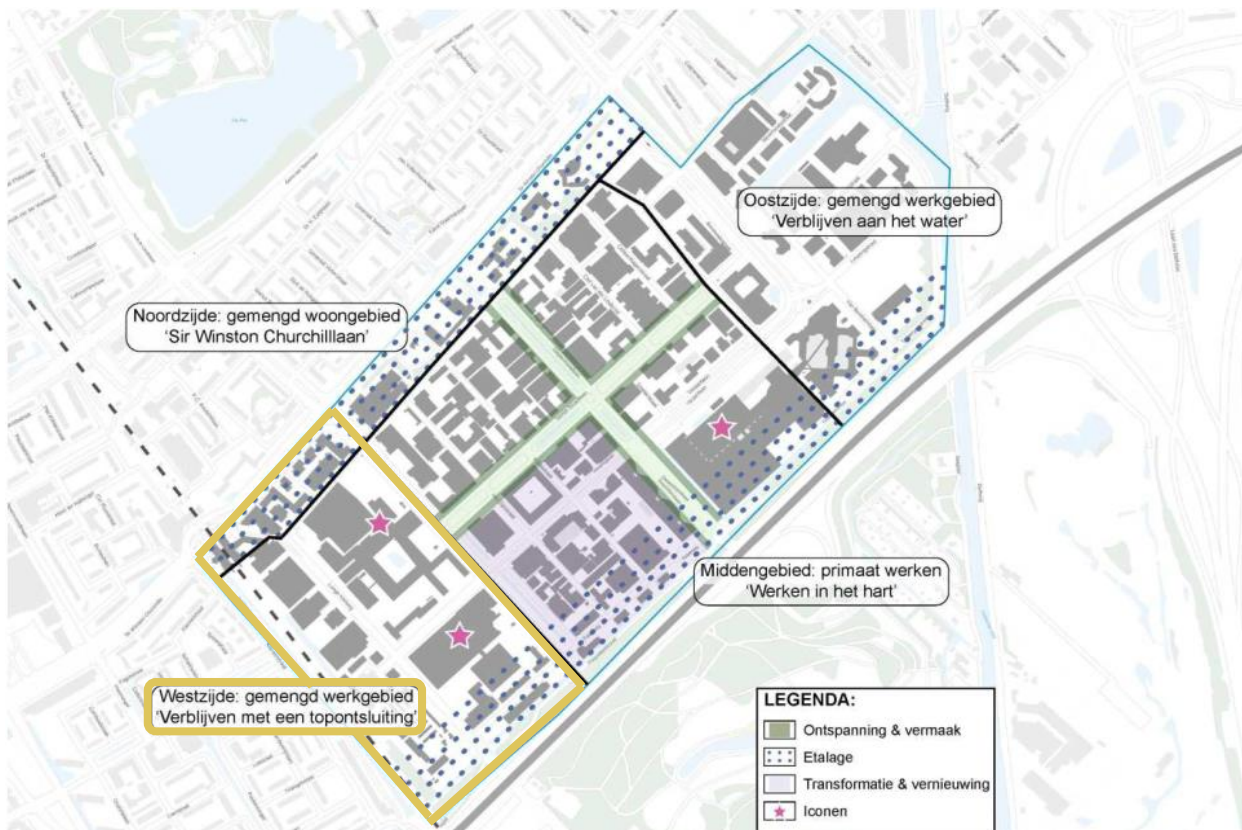
2.3 Werken/leren

Op Kessler Park zijn de laatste jaren kantoorruimtes vrijgekomen. Een transitie van werken naar wonen is onderdeel van de planvorming. In totaal staat er binnen het plangebied (afgerond) 90.000 m² leeg en 20.000 m² is in gebruik als campus/bedrijfsruimte van Kadans. Ongeveer 35.000 m² leegstand wordt weer verhuurd als onderdeel van de campus en onder de nieuwe gebouwen komt een kleine 10.000 m² aan nieuwe voorzieningen en werkfuncties. In deze ruimten zullen zich circa 1.000 extra hoogwaardige arbeidsplaatsen vestigen. De overige 65.000 m² leegstand wordt vervangen door het bouwprogramma met 2.400 woningen voor de beoogde doelgroepen.

De mobiliteitsbehoefte van studenten en starters (gericht op onderwijsvoorzieningen en startups

vanuit de TU Delft) heeft een atypisch patroon. Deze groep vermijdt lange woon-werkafstanden en reist grotendeels buiten de reguliere spitsmomenten. Dit vraagt om goede veilige, comfortabele voetgangers- en fietsvoorzieningen en aansluiting op het openbaar vervoer van en naar Kessler Park. Dit betekent dat de verwachte toename van het autogebruik beduidend lager is in vergelijking met een woningbouwlocatie met eengezinswoningen of andere doelgroepen.

Tot aan 2035 zullen zich geen grote ontwikkelingen in de werklocaties voordoen in de kantoorzone aan de spookkant. De provincie wil kantoren concentreren op A-locaties en niet bij kleinere stations zoals Rijswijk. Op langere termijn, na 2040, kunnen hier meer kantoren naar wonen worden getransformeerd. In de nu voorliggende analyse van de mobiliteit is daar (nog) geen rekening mee gehouden



Figuur 3: Visiekaart Plaspoelpolder en Kessler Park als gemengd werkgebied.

3 Sturing op mobiliteitsgedrag

Hét moment waarop mensen hun mobiliteitsgedrag opnieuw onderzoeken en daar keuzes in maken, is bij verhuizen of aanvaarden van een nieuwe baan. In het aanbod van reismogelijkheden, de nabijheid van voorzieningen en de tariefstelling zoekt men de gunstigste mobiliteitsoplossing.

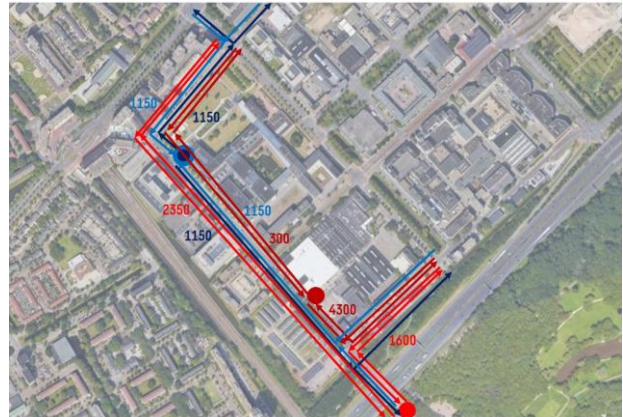
Daarom is het buitengewoon belangrijk dat alternatieven voor de auto, zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit, goed geregeld zijn op het moment dat de nieuwe bewoners hun intrek nemen, en dat er een actieve informatievoorziening is. Dit zodat de juiste randvoorwaarden aanwezig zijn voor het keuzegedrag van de nieuwe bewoners. Al in de placemaking en marketing door de ontwikkelaars moet dit zijn beslag krijgen. Daarnaast kunnen zittende bedrijven profiteren van het bredere aanbod aan mobiliteitsvoorzieningen en diensten. Dit vergroot keuzevrijheid.

In onderstaande paragraaf lichten we allereerst de parkeer- en verkeerssituatie zonder realisatie van de plannen in Kessler Park toe. In de daarop volgende drie onderdelen gaan we in op de sturingskeuzes op het mobiliteitsgedrag.

3.1 Huidige situatie

Op dit moment zijn er in het gebied Kessler Park circa 2.650 parkeerplaatsen. Daarvan zijn circa 2.450 parkeerplaatsen gelegen op private percelen achter een slagboom, en circa 200 in de openbare ruimte.

Figuur 4 geeft daarnaast de verkeerssituatie in Kessler Park in termen van autoverkeer-intensiteiten weer. Deze intensiteiten betreffen een schatting op basis van modelresultaten.



Figuur 4: Verkeersintensiteiten in 2021.

In Figuur 4 zijn vier verschillende kleuren lijnen te zien, die betrekking hebben op de volgende verkeersstromen:

- Donkerblauw: uitgaand verkeer vanaf Kessler Park.
- Lichtblauw: inkomend verkeer naar Kessler Park.
- Donkerrood: inkomend en uitgaand verkeer van/naar het Lange Kleiweg.
- Lichtrood: inkomend en uitgaand verkeer van/naar Lange Kleiweg ten zuiden van de A4.

De aantallen bij de gekleurde lijnen moeten bij elkaar opgeteld worden om de intensiteiten per wegvak te verkrijgen. Zo is in de figuur bijvoorbeeld te zien dat er in totaal circa 4.950 motorvoertuigen per etmaal op Kessler Park en de Lange Kleiweg rijden. Dit betreft een optelsom van de donkerblauwe en lichtblauwe verkeersstromen van en naar Kessler Park (1.150 + 1.150), en de lichtrode en donkerrode verkeersstroom op de Lange Kleiweg (2.350 + 300).

3.2 Sturing parkeren

Openbaar parkeren verdwijnt op termijn deels van het maaiveld, ten gunste van groen en verblijfskwaliteit. Om tegelijkertijd voldoende parkeervoorzieningen te faciliteren, worden als alternatief de huidige parkeergarages in en grenzend aan het plangebied efficiënter ingezet, voor wonen, werken en bezoekers.

Parkeerbehoefte bewoners

Tabel 3 laat allereerst de uitgangspunten zien die worden gebruikt voor de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners in Kessler Park. Daarbij is het aantal woningen gebaseerd op gemeentelijke stukken en de maximale parkeernorm en -behoefte op de modal split uit paragraaf 2.2.

Tabel 3: Uitgangspunten parkeerbehoefte bewoners Kessler Park.

Type woningen	Aantal nieuwe woningen	Maximale parkeernorm	Parkeerbehoefte
Studio's	960	0,2	192
Micro appartementen	480	0,3	144
Kleine appartementen	960	0,4	384
Middelgrote appartementen	0		
Totaal	2400		720

Naast de parkeerbehoefte van bewoners is er de toekomstige vraag naar parkeerplaatsen van werknemers van de nieuwe campus en van bezoekers aan bedrijven en bezoekers aan bewoners.

Parkeerbehoefte werknemers

Ten behoeve van de vergunde gebruiksruiming van het voormalige Shell-pand zijn naar verwachting circa 535 parkeerplaatsen nodig. Werknemers en scholieren parkeren hoofdzakelijk tijdens kantooruren, circa 5% van de parkeerbehoefte is in de avond en nachtelijke uren.

Bij de overige projecten is alleen sprake van woonfuncties, waarmee er geen verdere parkeerbehoefte voor werknemers is.

Parkeerbehoefte bezoekers

De huidige parkeerbehoefte van bezoekers aan bedrijven is onbekend, maar naar verwachting lager dan de huidige capaciteit van 200 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Voor bezoekers aan bewoners wordt gerekend met een nulnorm voor studio's en 0,1 parkeerplaats per appartement. Op het maatgevende moment zijn daarmee 144 parkeerplaatsen nodig voor bezoekers aan bewoners.

Toekomstige parkeercapaciteit

Op drie verschillende projectlocaties in het plangebied zijn momenteel 1.160 parkeerplaatsen permanent beschikbaar op eigen terrein achter de slagboom. Uitgangspunt is dat parkeerplaatsen op de verschillende locaties onderling uitwisselbaar zijn voor verschillende doelgroepen, zodat de verschillende parkeerfaciliteiten als één parkeervoorziening kunnen worden gezien.

Om inzichtelijk te krijgen of de parkeerbehoefte van bewoners, werknemers en bezoekers past binnen deze toekomstige parkeercapaciteit, is in Tabel 4 een grove (worst case) analyse per dagdeel gepresenteerd.

Tabel 4: Parkeerbehoefte en restcapaciteit naar dagdeel.

Doelgroep	Parkeerbehoefte		
	Overdag	's avonds	's nachts
Bewoners	360	650	720
Werknemers	535	30	30
Bezoekers	30	115	
Subtotaal	925	795	750
Restcapaciteit	235	365	410

Uit bovenstaande analyse blijkt dat er voor alle dagdelen voldoende parkeercapaciteit is voor de doelgroepen. Bovendien is er voldoende restcapaciteit voor andere resterende doelgroepen, zoals leisure en horecabezoek.

Parkeerplaatsen openbare ruimte

Forensen en bezoekers aan diverse bedrijven maken op dit moment gebruik van de circa 200 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In het najaar van 2023 wordt een parkeeronderzoek gehouden. Uit dit parkeeronderzoek blijkt welke doelgroepen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte en op welke momenten van de week zij parkeren in het gebied Kesslerpark en de directe omgeving.

In het verlengde hiervan wordt de haalbaarheid van alternatieve parkeermogelijkheden onderzocht voor

de verschillende doelgroepen, uitgaande van een aanzienlijke restcapaciteit van parkeerplaatsen in parkeervoorzieningen op eigen terrein.

Als het lukt om bezoekende automobilisten te verleiden om in een garage te parkeren – en daarmee de restcapaciteit in het gebied efficiënter te gebruiken – kan het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden verminderd en de verblijfskwaliteit verbeterd. De totale restcapaciteit van de drie parkeerlocaties is zodanig groot, dat voldoende ruimte beschikbaar is voor alle doelgroepen die op dit moment gebruik maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Parkeerplaatsen voor specifieke situaties en doelgroepen houden een plek in de openbare ruimte. Daarbij denken we aan laden en lossen, pakketdiensten en lopende contractuele verplichtingen.

Parkeerregulering aanscherpen en introduceren betaald parkeren

Voor de nieuwe bewoners van Kessler Park staat de auto niet meer voorop. Het gebied kent een maximale parkeernorm waarbij er niet voor elk huishouden een parkeerplaats is. De lage parkeernorm voor nieuwbouw is mogelijk in combinatie met het aanbieden van vervoersalternatieven. De hoogte van de parkeertarieven en de prijs van parkeerabonnementen moet nader worden bepaald.

Benutten van parkeergarages

In de toekomstige situatie kunnen bewoners, bezoekers en werknemers met een auto parkeren in bestaande en nieuwe parkeergarages in Kessler Park.

Het gaat in ieder geval om de garages van de ontwikkelaars van de eerste fase van deze gebiedsontwikkeling met in totaal 1.160 parkeerplaatsen. Daarnaast kan onderzocht worden of de private parkeergarage aan de Van Gijnstraat met 750 plekken meer ingezet worden voor openbaar parkeren. Tevens kan onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn voor modernisering van deze parkeergarages, bijvoorbeeld door het aanbieden van deelauto's en laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen.

In een breder verband kan onderzocht worden of een integraal parkeermanagement in het gebied kan leiden tot een beter gebruik van alle

beschikbare parkeerplaatsen van bedrijven in het gebied.

3.3 Sturing stallen

Bij de ruimtelijke ontwikkeling van Kessler Park is het van belang van meet af aan te voorzien in plekken voor het stallen van de fiets. Goede, veilige en voldoende fietsenstallingen zijn van belang voor de bereikbaarheid van Kessler Park en het aanliggende station. Aanvullende uitgangspunten voor fietsparkeren in Kessler Park zijn:

Op korte afstand van de bestemming

Het fietsparkeren bij het station dient sterk verbeterd te worden, zowel in aantal, kwaliteit als toegankelijkheid. Mogelijk dient ook het aantal fietsklemmen bij de direct omliggende OV-haltes te worden uitgebreid. Dit vraagt om een nadere analyse.

Toegankelijk

Fietsparkeren ten behoeve van bewoners en werknemers vindt plaats op eigen perceel, bij voorkeur in een ruime, gemeenschappelijke, inpandige fietsenstalling op maaiveldniveau met een directe ontsluiting naar de buitenruimte. Het mag niet zo zijn dat de restruimte of kelder in een gebouw (bij een woning of kantoor) de stalling wordt. De fiets verdient een goede plek zodat het uitnodigt om verder met de fiets te reizen. Ook voor bezoekers per fiets dienen overdekte stallingsvoorzieningen te worden aangeboden. Aantal, omvang en locaties worden in een later stadium bepaald.

Aantrekkelijk

De fietsenstallingen zijn direct beschikbaar, makkelijk te gebruiken, zonder (fysieke) weerstanden en gratis voor de gebruikers.

3.4 Organisatie parkeren

Onderdeel van het mobiliteitsconcept voor Kessler Park zijn lage parkeernormen. Omdat maatwerk wordt toegepast, is het nodig om een proactieve parkeerregulering in te voeren waarbij bewoners en werknemers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om op straat te parkeren. De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

Invoeren/uitbreiden betaald parkeren

In het ontwikkelgebied zal ook door bezoekers op parkeerplaatsen in de openbare ruimte betaald moeten worden voor het parkeren. Daarbij zal het parkeertarief voor straatparkeerplaatsen altijd hoger zijn dan de tarieven in de parkeergarages.

Uitbreiden zones parkeerregulering

Op dit moment geldt alleen een betaald parkeerregime in de straat Kessler Park, tussen Volmerlaan en het treinstation. Op deze wegsectie geldt momenteel betaald parkeren op maandag tot en met vrijdag van 8 tot 17 uur, waarbij het eerste uur gratis is. Betaald parkeren zal uitgebreid worden naar parkeerplaatsen op de openbare weg langs de Lange Kleiweg, (tussen NS station en Visseringlaan) en aan beide zijden van de Visseringlaan (tussen Lange Kleiweg en de Volmerlaan). De werkingstijden op zowel Kessler Park als Lange Kleiweg en Visseringlaan worden uitgebreid naar maandag tot en met zaterdag van 9 tot 24 uur. Hierbij wordt onderzocht of het huidige 'eerste uur gratis' op Kessler Park gehandhaafd

kan blijven en uitgebreid kan worden naar de Lange Kleiweg en de Visseringlaan.

Monitoren uitwijkgedrag




Het is belangrijk om de bereikbaarheid en leefbaarheid in naastgelegen delen van Plaspoelpolder, ten gevolgen van uitwijkgedrag Kessler Park, te monitoren. Door goede monitoring, duidelijke communicatie en eventueel gefaseerd doorvoeren van maatregelen, kan voorkomen worden dat de nieuwe parkeerregulering tot problemen leidt in het gebied rondom Kessler Park.

4 Principekeuzes in mobiliteitsnetwerk

Het mobiliteitsnetwerk in Kessler Park moet robuust zijn en voorbereid op toekomstige ontwikkelingen. Zeker voor lopen en fietsen geldt dat routes directe en snelle verbindingen moeten zijn, met zo min mogelijk omwegen en oponthoud. Als dat niet zo is, dan ontstaan er zogenaamde 'olifantenpaadjes'.

In Tabel 5 worden de principekeuzes per netwerkniveau weergegeven. Per netwerk is de directheid, verknoping en verkeersveiligheid uiteengezet.

Tabel 5: Principekeuze per netwerkniveau.

Principekeuze per netwerkniveau	Directheid	Verknoping	Verkeersveiligheid
	 <p>Een snel netwerk van verbindingen</p>	 <p>Prioriteren volgens het STOMP-principe</p>	 <p>Creëren van aantrekkelijke en veilige verbindingen</p>
Voetganger Voetganger volledig in de voorrang met het binnengebied als volledig voetgangersgebied	<ul style="list-style-type: none"> Betere doorwading van het gebied: nieuwe routes over voormalig Shell complex, Lange Kleiweg, Kessler Park, Visseringlaan. Borgen directheid door realiseren loopbrug richting station. Flessenhals bij station aanpakken. 	<ul style="list-style-type: none"> Verknoping met OV-netwerk door goede toegankelijkheid voetganger naar met tram- en bushaltes Kessler Park-Volmerlaan en station. 	<ul style="list-style-type: none"> Betere oversteekbaarheid op kruisingen en vermindering snelheidsverschillen met auto (30 km/u). VRI's.
Fietser Prioriteit voor fietsverbindingen richting station	<ul style="list-style-type: none"> Twee kwalitatieve fietsassen richting station. Flessenhals bij station aanpakken. 	<ul style="list-style-type: none"> Verknoping met het fietsnetwerk tussen Delft en station Rijswijk en nieuwe doorgaande fietsroute van Havenkwartier via Treubstraat-Kessler Park. 	<ul style="list-style-type: none"> Reductie ontmoetingskansen straat Kessler Park. Verbeteren vrijliggend fietspad Lange Kleiweg en aanleg fietspaden Visseringlaan. Aanpakken onveilige fietsoversteek viaduct A4. Aanpassen fietsstructuur Visseringlaan in verband met onveilige situatie door haaksparkeren.
OV-reiziger Ontsluitend OV behouden en bereikbaarheid haltes en station verbeteren	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren van de directheid en aantrekkelijkheid van de stations route. 	<ul style="list-style-type: none"> Herinrichting hoek Volmerlaan-Kessler Park-Treubstraat met betere voetgangers- en fietsbereikbaarheid van/naar tramhalte. 	<ul style="list-style-type: none"> Realiseren van veilige loop- en fietsroutes naar haltes en station.
Automobilist Behouden doorstroming/ bereikbaarheid van gebied met parkeren uit het zicht.	<ul style="list-style-type: none"> Toegankelijkheid op peil houden door vereenvoudigen knopen Kessler Park-Volmerlaan en Treubstraat-Churchillaan. Volmerlaan als hoofdader. 		<ul style="list-style-type: none"> Veiligheid op inprickers verbeteren door maximum 30 km/uur.

Zichtbaarheid en toegang naar het station

De aanwezigheid van het station in de directe nabijheid van Kessler Park is van evident belang voor de richting van de ontwikkeling van het gebied. Om de potentie van het spoor volledig te benutten is het verbeteren van de zichtbaarheid en toegankelijk van het station een must. De allure van het voet- en fietspad tussen Kessler Park en het station verdient een stevige kwaliteitsverbetering.

Om dit te realiseren zijn ingrijpende wijzigingen nodig. Reconstructie of sloop van aanliggende bebouwing lijkt onvermijdelijk. De mogelijkheden en consequenties dienen in nader ruimtelijk en stedenbouwkundig onderzoek te worden verduidelijkt.

Verwachte ritproductie

Onderstaande tabel geeft een indicatie van het aantal nieuwe ritten dat zal ontstaan in de situatie dat Kessler Park is ontwikkeld (2035). Deze indicatie is een doorvertaling van het aantal verwachte nieuwe inwoners en medewerkers van Kessler Park (paragrafen 2.2 en 2.3), en de verwachte verkeersgeneratie die hiermee

samenhangt. Daarbij is de onderverdeling van de verwachte verkeersgeneratie naar modaliteiten gebaseerd op de modal split van de nieuwe bewoners in Kessler Park (paragraaf 2.2). Inzicht in deze nieuwe verplaatsingen is nodig om een inschatting te maken van de opgaven per modaliteit (Hoofdstuk 5).

Zoals aangegeven adviseren wij de gemeente Rijswijk om op basis van de beoogde doelgroep realistische maar scherpe keuzes te maken om concreet invulling te geven aan de mobiliteitstransitie. Het profiel van de nieuwe bewoners in Kessler Park maakt het juist hier mogelijk om een flinke stap voorwaarts te maken. Wij stellen een pakket aan voorzieningen en een ontsluiting voor, die samen het autoverkeer van de nieuwe bewoners en werknemers op een laag niveau houdt. Dit vertaalt zich in de beoogde modal split (zie paragraaf 2.2) en in onderstaand aantal verplaatsingen dat hieruit per vervoerswijze volgt (over beide richtingen gesommeerd).

Tabel 6: Gemiddelde verplaatsingsproductie per vervoerswijze per dag van nieuwe bewoners en medewerkers Kessler Park.

Modi	Aantal verplaatsingen per dag		Aantal verplaatsingen per dag totaal
	Bewoners (2.640)	Arbeidsplaatsen (1.000)	
Lopen	1500	50	1550
Fietsen	4500	500	5000
OV	1500	150	1650
Auto	1900	1400	3300
Totaal	9300	2100	11400

5 Opgaven per modaliteit: STOMP



We introduceren het STOMP-principe, om in te zetten op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Rijswijk. Door het stimuleren van langzaam verkeer, openbaar vervoer en deelmobiliteit blijft Kessler Park bereikbaar en leefbaar. Bij het STOMP-principe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar in dit gebied houden we wel rekening met autobereikbaarheid van de bestaande bedrijven en kantoren. Er wordt eerst uitgegaan van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), Openbaar Vervoer en MaaS (Mobility as a service) en, als laatste, de privéauto. Lopen en fietsen nemen minder ruimte in dan de auto, waardoor er meer ruimte overblijft voor andere opgaven zoals vergroening.

aansluit op een nieuwe hoogwaardige toegang tot het station.

Minimale wachttijden bij verkeerslichten

In Kessler Park krijgt de voetganger prioriteit. Dit betekent dat de oversteekbaarheid in het gebied geoptimaliseerd moet worden. Een aandachtspunt hierbij is de oversteekbaarheid van de Volmerlaan, gezien de hogere verkeersintensiteiten. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is de insteek dat voetgangers en fietsers op een aantal geconcentreerde plaatsen gebruikmaken van (de bestaande) oversteekplaatsen met verkeerslichten. Onderzocht kan worden of voetgangers in de toekomst meer en/of langer groen kunnen krijgen en/of een gefaseerde oversteek, door middel van een middeneiland, is in te passen.

5.1 Stappen



Voor de voetganger is veel terrein te winnen. Zowel bij het bestaande netwerk als bij nieuwe routes in Kessler Park krijgt de voetganger meer ruimte. Niet alleen omdat dat functioneel en veilig is, maar ook omdat op deze manier de omgeving 'uitnodigt' tot het maken van een wandeling of tot ontmoeting.

Loopafstanden verkorten en tegengaan barrièrewerking

In het binnengebied van Kessler Park komen riante en directe looproutes van en naar het station. Ook langs de Lange Kleiweg, Kessler Park en Visseringlaan liggen voetpaden. Directe en aantrekkelijke looplijnen, zonder potentiële barrières voorkomen het ontstaan van olifantenpaadjes. De in de plannen opgenomen waterpartij precies voor de toegang naar het station kan door voetgangers worden ervaren als obstakel in de looplijn. Wij adviseren die waterpartij te voorzien van een loopbrug, zodat een nieuwe directe en aantrekkelijke route ontstaat die perfect

Aaneengesloten voetgangersnetwerk

Een succesvolle implementatie van functiemenging, zoals beoogd in Kessler Park, staat of valt bij een goede beloopbaarheid. Door grote aaneengesloten en aantrekkelijke en groene voetgangersgebieden te creëren, wordt prioriteit gegeven aan de voetganger. In Kessler Park wordt dan ook een fijnmazig en aaneengesloten voetgangersnetwerk gerealiseerd. Omdat bewoners (en ook bezoekers) hun fietsen stallen in schuren, boxen of andere stallingsvoorzieningen, zullen fietsritten ontstaan bij de woonbebouwing. In de verdere uitwerking van de langzaam verkeersroutes in het binnengebied dient een vorm van menging van voetganger en fietser mogelijk gemaakt te worden, waarbij een hoge verblijfskwaliteit voor voetgangers prevaleert. Routes over het voormalige Shell complex, lange Kleiweg, Kessler Park, Polakweg en Visseringlaan worden geoptimaliseerd door deze te verbreden en te vergroenen.



Afbeelding 1: Impressie voetgangersnetwerk Kessler Park.

5.2 Trappen



Fietsroutes- en verbindingen vormen tezamen het langzaam verkeersnetwerk van de wijk. Bij fietsroutes- en verbindingen is het belangrijk om aandacht te schenken aan de lay-out in het binnengebied van Kessler Park. De aansluitpunten op bestaande fietsstructuren en verbindingen met de aanliggende wijken dienen nader vormgegeven te worden. De consistentie van het fietsnetwerk is van groot belang voor het bereiken van de positieve duurzaamheids- en leefbaarheidseffecten.

Lokale fietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes optimaliseren

Kessler Park heeft de potentie om twee kwalitatieve fietsassen richting station te vormen. Het gaat hier zowel om de fietsverbinding tussen Delft en station Rijswijk en de nieuwe doorgaande fietsroute van Havenkwartier via Treubstraat-Kessler Park. Het verbeteren en realiseren van aantrekkelijke routes voor fietsers naar het station is niet alleen gunstig voor Kessler Park, maar ook voor aanliggende gebieden zoals Pasgeld, RijswijkBuiten en het Havenkwartier. De ambities voor Kessler Park zijn als volgt:

› **Lange Kleiweg:** Het eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad langs de Lange Kleiweg, als onderdeel van de fietssterroute Den Haag-Rijswijk-Delft, biedt nog niet de gewenste kwaliteit, comfort en continuïteit. De ligging aan de westzijde is gunstig voor de bereikbaarheid van bestemmingen per fiets. Suggesties voor optimalisatie zijn:



Afbeelding 2: Impressie Lange Kleiweg.

- Door het tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Lange Kleiweg vanaf Kessler Park tot aan de parkeerplaats Elsenburgerbos te verbreden tot 4.00m ontstaat meer allure en comfort voor de fietser. Ook vanwege veiligheid is dit aan te raden, gezien de aantallen fietsers en de grote verscheidenheid in het gebruik van verschillende type fietsen en bakfietsen. Het oostelijke fietspad op de brug over de A4 dient gehandhaafd te blijven met name vanwege de verbinding met de Polakweg. Mogelijk is een versmalling van de autorijbaan nodig om de verbreding van het tweerichtingsfietspad mogelijk te maken.
- Wij adviseren ter hoogte van de parkeerplaats Elsenburgerbos een veilige oversteekmogelijkheid met middengeleider en drempel voor het gemotoriseerd verkeer te maken. De bestaande fietsoversteek op het hoogste punt van het viaduct over de A4 is een risico voor de verkeersveiligheid, en komt daarmee te vervallen.
- De bestaande groenstructuur dient zoveel als mogelijk te worden behouden.

› **Kessler Park:** Kessler Park zal onderdeel worden van de nieuwe doorgaande fietsroute van Havenkwartier via Treubstraat-Kessler Park naar station. Voor optimalisatie van de fietsroute zal het profiel van Kessler Park worden herzien, ten faveure van de positie van de fietser. Daartoe zijn er meer mogelijkheden, die we hieronder op hoofdlijnen beoordelen.

Vrijliggende fietspaden:

- Biedt veel veiligheid en comfort voor de fietser.
- Is niet passend in een 30 km/h gebied met een vergaande menging van verkeerssoorten.
- Introduceert een eigen domein voor de auto die niet past bij de allure en de verblijfskwaliteit van Kessler Park.

Fietsstroken met een rijloper voor het autoverkeer in middenligging:

- Biedt enige veiligheid en comfort voor de fietser.
- Is minder goed passend bij de beoogde kwaliteit voor fietsers op de nieuwe hoogwaardige fietsroute.

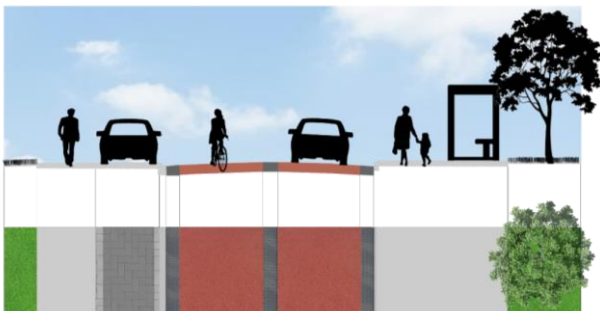
- Biedt continuïteit van het profiel op de Treubstraat.

Fietsstraat:

- Fietser heeft het primaat, de auto is te gast.
- Is passend in een 30 km/h gebied met een vergaande menging van verkeerssoorten.
- Aangepast snelheidsgedrag van autoverkeer is acceptabel gezien lengte straat Kessler Park (minder dan 250 m).

Dit overwegende adviseren wij een fietsstraat als meest passende inrichtingsvorm voor straat Kessler Park. Bij de keuze voor een fietsstraat gelden voorwaarden. Wij volgen de richtlijnen van het CROW. De intensiteit van het autoverkeer mag niet hoger zijn dan 2500 mvt/etmaal en er dient een aanbod van fietsverkeer te zijn van minimaal 2 keer het autoaanbod.

Kessler Park behoudt tweerichtingsverkeer, waarbij de huidige rijbaan versmald kan worden van 7,30 m naar 6,30 m. Ook om redenen van verkeersveiligheid dienen de haakse parkeerplaatsen te worden vervangen door langspareervakken. In- en met name uitparkerende auto's leveren immers een verhoogd risico op voor fietsers. Om het totaal aantal parkeerplaatsen in Kessler Park te behouden kan de afname van de parkeercapaciteit op straat in fasen worden gecompenseerd door gebruik te maken van de vrijkomende parkeerruimte in de parkeergarages. De vrijkomende ruimte in het profiel kan worden benut voor groen of voetpaden. Hiermee wordt de rijbaanbreedte ook optisch nog meer versmald, wat resulteert in lagere gereden snelheden. Afbeelding 3 geeft een impressie van het dwarsprofiel van de fietsstraat.



Afbeelding 3: Fietsstraat profiel Kessler Park.

› **Visseringlaan:** In de huidige situatie zorgt het conflict tussen fietsers en in- en uitrijdende haaksparkeerders voor een verhoogd verkeersveiligheidsrisico voor fietsers op de fietsstroken. De bestaande rijbanen zijn onnodig breed. Het bestaande wegprofiel van de Visseringlaan laat een aanpassing ten gunste van continuïteit en veiligheid voor het fietsverkeer toe, met realisatie van vrijliggende fietspaden.

Herkenbare fietsroutes en bewegwijzering

Voor de herkenbaarheid van fietsroutes worden rijlopers voor het fietsverkeer uitgevoerd in rood asfalt. Daarnaast krijgen fietsroutes van en naar Kessler Park heldere bewegwijzering. Voor de straat Kessler Park zal dit betekenen dat het Fietsstraatbord (L51) wordt geplaatst op strategische plekken, zoals ter hoogte van het station. Ook worden de hoekpunten Volmerlaan met Visseringlaan, Polakweg en Kessler Park vormgegeven als duidelijke en aantrekkelijke (fiets)entrees.

Doorstroming (lokale) fietsroutes verbeteren

Verbindingen naar omliggende wijken voor fietsers en voetgangers worden verbeterd. Door vereenvoudiging van het kruispunt Kessler Park – Volmerlaan ontstaat een minder complexe verkeerssituatie waardoor de oversteek voor fietsers sterk wordt verbeterd. De doorstroming van het fietsverkeer kan worden bevorderd door het zo mogelijk aanpassen van de verkeersregelstrategie om vermijdbaar oponthoud bij VRI's te voorkomen. In nader onderzoek moeten de verkeersregeltechnische mogelijkheden onderzocht worden, rekening houdend met de afwikkelingskwaliteit van het autoverkeer, onder meer op de twee belangrijke fietsroutes van en naar het station.

5.3 Openbaar vervoer



Toegang tot het openbaar vervoer is belangrijk met oog op het verminderen van de auto-afhankelijkheid en het tegengaan van vervoersarmoede.

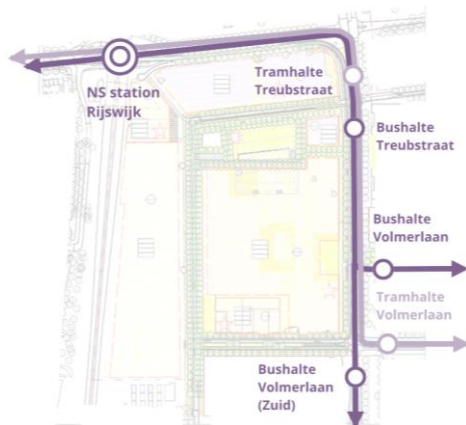
OV-aanbod op peil

Een goed OV-aanbod (loopafstand en voldoende frequent) is een voorwaarde voor duurzame mobiliteit in Kessler Park. De volgende ambities voor OV-aanbod gelden voor Kessler Park:

› **Impuls oude lijn:** Het NS station wordt opgewaardeerd met Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), zodat op traject per richting acht intercity's en zes sprinters kunnen rijden. De focus ligt hier op de belangrijkste reisrichtingen Delft en Den Haag.

Allure stations-route verbeteren

Station Rijswijk is de belangrijkste openbaar vervoersknoop en de grootste mobiliteitshub voor Kessler Park. De ambitie is om deze functie te versterken, door onder andere het voor- en natransport te verbeteren.



Figuur 5: Overzicht tram- en buslijnen.

Een herkenbare en aantrekkelijke route naar station vanuit Kessler Park is hierbij van belang. De doorgang naar het station moet beter zichtbaar en aantrekkelijker worden door de openbare ruimte hier opnieuw in te richten en een duidelijke route naar de fietsstalling en ingang station te realiseren.

Voorzieningen op het station op orde

Het station in het toekomstige Kessler Park wordt ervaren als een waardevolle plek. Dit betekent dat de stationsomgeving ruimte biedt aan (stedelijke) activiteiten en een goede mix van lokale functies die complementair zijn aan de spoorgerelateerde functies en voorzieningen. Daarnaast is de aanwezigheid van voorzieningen voor een goed georganiseerde overstap tussen verschillende vervoerstypen belangrijk, bijvoorbeeld de aanwezigheid van voldoende fietsstallingen. De combinatie van fiets- en treinreizen draagt bij aan duurzaam woon-werkverkeer.

De huidige bewaakte en overdekte fietsstalling kan worden uitgebreid aan de entreezijde van Kessler Park. De oude bibliotheek kan hierin een rol spelen, gezien de directe ligging naast het station. Op deze manier ontstaan voldoende, bereikbare en veilige fietsparkeervoorzieningen met directe toegang tot het station.

› **Bereikbaarheid tramhaltes vergroten:** Met het oog op de intensivering in het gebied is heropening van de halte Treubstraat (hoek Volmerlaan) gewenst.

Gezien het zwaartepunt van potentiële reizigers van en naar Kessler Park verdient het aanbeveling te onderzoeken of het naar het zuiden verplaatsen van de tramhalte Treubstraat naar de zuidkant van de kruising met de straat Kessler Park positief uitwerkt op het gebruik van de tram. Op deze manier wordt het dekkingsgebied vergroot en worden de loop- en fietstijd tot een halte in Kessler Park geminimaliseerd.

› **Busdiensten behouden:** Het huidige aanbod van busdiensten (verbinding Zoetermeer-Den Haag-Wateringen en verbinding met station Delft) sluit aan bij de ambitie voor Kessler Park. De bushaltes zijn op loopafstand en hebben een frequentie van minimaal 30 minuten. Zie ook Figuur 4 voor een overzicht van de tram- en busverbindingen en haltes rondom Kessler Park.

5.4 Mobiliteitsdiensten



Technologische innovaties volgen elkaar snel op en zorgen voor nieuwe kansen en mobiliteitsdiensten. Voor Kessler Park betekent dit:

Aansturen op passend aanbod deelmobiliteit

Het bewonersprofiel in Kessler Park maakt dat het aanbieden van (elektrische) deelauto's en scooters succesvol kan zijn. Bewoners die ervoor kiezen geen auto te bezitten, hebben wel bij tijd en wijle de behoefte gemakkelijk te kunnen beschikken over een auto bij specifieke ritten. Voor een reis met meerdere personen of met aanzienlijke bagage, of naar niet heel goed bereikbare bestemmingen is de deelauto een uitkomst. Afgaand op de vragenlijst uit het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040, is 20% van de mensen in Rijswijk geïnteresseerd in een deelauto. Daarnaast komt uit dit onderzoek naar voren dat twintigers het vaakst interesse hebben in deelmobiliteit.

Met dit als uitgangspunten verwachten wij dat ongeveer 20% van de bewoners 1 à 2 keer per maand een deelauto wenst te gebruiken. Als we rekening houden met zekere piektijden, dan is de inschatting dat er in beginsel een markt is voor 18 à 24 deelauto's. Uitbreiding van dit aantal in een later stadium is mogelijk.

Aanvullend op de deelauto's die de verhuurder aanbiedt, kan de gemeente Rijswijk meerdere speciaal aangewezen plekken in het plan opnemen. Dit zodat de deelauto's in het zicht worden aangeboden. In een volgend stadium kan een verbijzondering worden aangebracht op de verdeling van de plekken tussen de openbare ruimte en de particuliere parkeergarages. Daarnaast zijn coöperatieve deelauto-regelingen mogelijk, bijvoorbeeld bij Verenigingen van Eigenaren (VvE's) of huurdersgroepen. Die deelauto's kunnen op eigen terrein of in parkeergarages staan.

Het is raadzaam dat de gemeente Rijswijk met aanbiedende marktpartijen in overleg gaat om het aanbod van deelauto's rond te hebben op het moment dat de eerste bewoners hun intrek nemen.

Stimuleren gedragsveranderingsmaatregelen via werkgevers

Door het enthousiasmeren en ondersteunen van werkgevers wordt ingespeeld op vergroening van hun mobiliteitsbeleid om zodoende slim en duurzaam reizen van werknemers en bezoekers te stimuleren. Gedragsveranderingsmaatregelen zijn bijvoorbeeld het (financieel) aantrekkelijk maken van carpoolen, privileges voor parkeren van carpoolauto's en het organiseren van een gebruikersplatform. Ook fietsstimuleringsregelingen en bijbehorende vergoedingen zetten aan tot slimme mobiliteitskeuzes. Voor het adviseren en stimuleren van werkgevers over de mogelijkheden van slimme en duurzame mobiliteit en het terugkoppelen van behoeften van werkgevers aan de gemeente kan een mobiliteitsmakelaar worden ingezet.

Aanbieden pakketdiensten bij parkeergarages

Parcelstations, zogenaamde pakketkluisen waar klanten hun pakketjes bij drukbezochte locaties, zoals een bewaakte fietsstalling in Kessler Park, kunnen afhalen of afleveren, bieden (duurzame) meerwaarde. Het is raadzaam op deze voorzieningen te attenderen door middel van borden.

5.5 Personenauto



Bij het STOMP-principe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte. De ruimte binnen Kessler Park is schaars, en een toename in autoverkeer in dit gebied is niet wenselijk. Daarom staat de auto voor toekomstige inwoners en gebruikers niet meer op de eerste plaats, en worden maatregelen tegen doorgaand autoverkeer getroffen. De autobereikbaarheid van de bedrijven wordt tegelijkertijd in stand gehouden. Onderstaande maatregelen zorgen dat deze verschillende aspecten geborgd zijn.

De ambitie voor Kessler Park is om een bruisend stedelijk woon-werkgebied naast het station te creëren, met een groene, campusachtige verblijfskwaliteit. In die ambitie wordt concreet invulling gegeven aan vormen van duurzame mobiliteit.

Behouden van de autobereikbaarheid

De rijsnelheid van het autoverkeer op de wegen Lange Kleiweg, Kessler Park en Visseringlaan wordt gereduceerd tot 30 km/h. De auto wint geen terrein, maar bedrijven, parkeervoorzieningen en -garages blijven goed bereikbaar. Het autoverkeer van en naar de parkeervoorzieningen en de -garages wordt zo direct mogelijk afgewikkeld naar de Volmerlaan. De autobereikbaarheid van kantoren, bedrijven, horeca en parkeergarages blijft gegarandeerd.

Herinrichting wegennet

Maatregelen in het verkeersnetwerk rondom Kessler Park en herinrichting van de drie ontsluitingswegen leiden tot lagere auto-intensiteiten op deze wegen.

› **Reconstructie kruispunt Volmerlaan – Treubstraat:**

Een sterk sturende ingreep in het wegennet is de reconstructie van het kruispunt Volmerlaan – Treubstraat, waarbij de middenberm op de Volmerlaan wordt doorgetrokken, in combinatie met de aanleg van een fietsstraat op Kessler Park.

› **Kessler Park wordt fietsstraat:** Door de nieuwe inrichting en een herziene aansluiting op de Volmerlaan, waarbij alleen een rechts-in en rechts-

uit mogelijkheid geboden wordt, zal de hoeveelheid autoverkeer via Kessler Park sterk afnemen ten opzichte van de huidige situatie (2021). De indicatie is van circa 6.200 naar circa 2.200 mvt/etm. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarde van maximaal 2.500 mvt/etm. Het verwachte aantal fietsers groeit naar verwachting naar circa 4.500 per etmaal.

Figuur 6 laat het aantal motorvoertuigen per etmaal in 2035 zien op de relaties (de gekleurde lijnen). De aantallen bij de gekleurde lijnen moeten bij elkaar opgeteld worden om de intensiteiten per wegvak te verkrijgen.

› **Snelheidsremmende maatregelen Lange Kleiweg:**

De bereikbaarheid van economische bestemmingen via de Lange Kleiweg blijft behouden. Om de maximumsnelheid van 30 km/h te handhaven zijn snelheidsmaatregelen nodig. De verwachting is dat de intensiteit op het noordelijke deel van de Lange Kleiweg (tussen Visseringlaan en straat Kessler Park) toeneemt van 4.200 naar circa 5.200 mvt/etm in 2035. Een deel van het autoverkeer zal de straat Kessler Park mijden vanwege de herinrichting tot fietsstraat en de rechts-in en rechts-uit aanpassing van de aansluiting op de Volmerlaan. Op het zuidelijk deel (tussen Visseringlaan en Polakweg) zal de etmaalintensiteit toenemen van 4.000 naar circa 8.200 mvt/etm.

Voorstel is daarmee om de Lange Kleiweg in te richten als gebiedsontsluitingsweg, met een snelheidsregime van 30 km/uur (GOW30).

› **Optimaliseren Visseringlaan:**

De Visseringlaan krijgt een sterkere functie in het ontsluiten van het gebied. Omdat er geen directe en volledige doorverbinding van de Lange Kleiweg via de straat Kessler Park naar de Volmerlaan zal zijn, zal een groter deel van het autoverkeer via de Visseringlaan het gebied in- en uitrijden. De verwachting is dat de intensiteit sterk zal toenemen van circa 800 naar circa 2.600 mvt/etm in 2035.

Om de verkeersveiligheid met name voor fietsers te verbeteren wordt voorgesteld de huidige inrichting van de Visseringlaan te herzien en vrijliggende fietspaden aan te leggen. Ook op de Visseringlaan geldt straks 30 km/uur.

Belangrijkste reden om tot aanpassing van de Visseringlaan over te gaan is het vergroten van het

comfort en de verkeersveiligheid voor de fietsers. In de huidige situatie ontstaat een conflictpunt voor fietsers op de fietsstroken bij het haaks in- en uitparkeren. Door beide fietsstroken te vervangen door vrijliggende fietspaden aan de buitenzijde van het wegprofiel worden deze risico's weggenomen.

Voorstel is daarmee om de Visseringlaan in te richten als gebiedsontsluitingsweg, met een snelheidsregime van 30 km/uur (GOW30).

› **Polakweg, behoud van 50 km/h:** Verkeer van en naar RijswijkBuiten kiest de Polakweg als route naar de Volmerlaan en de A4 (en vice versa). Het verkeersaanbod op de Polakweg zal sterk toenemen van 3.100 tot circa 13.800 mvt/etm. Dit is gunstig voor het verkeersaanbod via Kessler Park, dat mede daardoor lager uitpakt. De Polakweg biedt voldoende capaciteit om dit verkeersaanbod af te wikkelen. Gezien de sterke toename van het autoverkeer moeten de fietsstroken op de Polakweg vervangen worden door fietspaden ten behoeve van de fietsveiligheid.

De verwachte auto-intensiteiten in het verkeersnetwerk Kessler Park

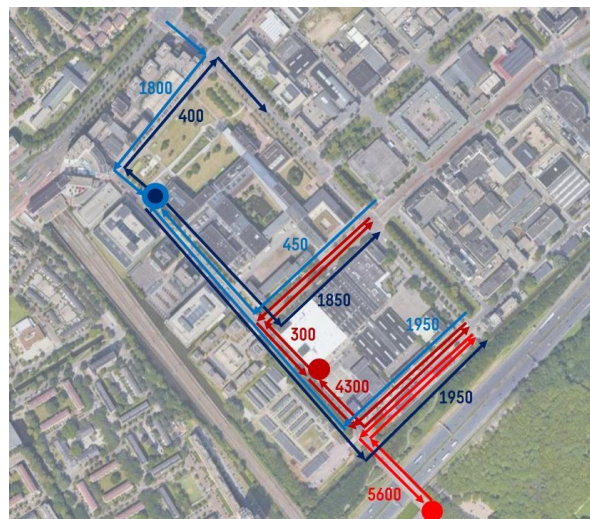
Om te kunnen beoordelen of de sturing op duurzame mobiliteit daadwerkelijk een rustiger verkeerssituatie oplevert is een vergelijking gemaakt met verkeersmodelonderzoek, onder meer naar de relatie met RijswijkBuiten. Daarin is het jaar 2021 gehanteerd als basisjaar. Er was toen ook al sprake van leegstand van kantoren. Het (mede door transitie) creëren van woningen en arbeidsplaatsen, zonder verdere ingrepen in de verkeersstructuur, genereert meer verkeer ten opzichte van de situatie met leegstand.

Lopende verkeersmodelberekeningen laten zien dat maatregelen in het verkeersnetwerk rondom Kessler Park en herinrichting van de drie ontsluitingswegen (straat Kessler Park, Lange Kleiweg en Visseringlaan) leiden tot lagere auto-intensiteiten op deze wegen. Voor een belangrijk deel ligt dit aan het sterk gereduceerde verkeersaanbod op de verbinding met RijswijkBuiten. Ontmoediging van het gebruik van de Lange Kleiweg door invoering van 30 km/h leidt tot beduidend minder autoverkeer dat over het viaduct over de A4 via Kessler Park zal gaan rijden. Er kan worden uitgegaan van een etmaalintensiteit van maximaal 5.600 mvt/etm in 2035. Het merendeel van dit verkeer is gericht op de A4 en

zal daarom het meeste gebruikmaken van de Polakweg.

Door alle maatregelen zullen de verkeersstromen via Kessler Park op een andere manier verlopen.

In Figuur 6 is te zien hoe de verwachte intensiteiten per richting en per wegvak zijn opgebouwd, op basis van modelresultaten. Hierbij zijn de bestaande verkeersstromen en de nieuwe verkeersstromen samengenomen.



Figuur 6: Verwachte verkeersintensiteiten 2035.

In Figuur 6 zijn vier verschillende kleuren lijnen te zien, die betrekking hebben op de volgende verkeersstromen:

- Donkerblauw: uitgaand verkeer vanaf Kessler Park richting kruispunt Kessler Park/Volmerlaan.
- Lichtblauw: inkomend verkeer naar Kessler Park vanaf Churchillaan, Visseringlaan en vanaf Polakweg.
- Donkerrood: inkomend en uitgaand verkeer van/naar het blok Lange Kleiweg (tussen Lange Kleiweg, Polakweg, Visseringlaan en Volmerlaan).
- Lichtrood: inkomend en uitgaand verkeer van/naar Lange Kleiweg ten zuiden van de A4.

De aantallen bij de gekleurde lijnen moeten bij elkaar opgeteld worden om de intensiteiten per wegvak te verkrijgen. In de figuur is te zien dat er in totaal circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal op Kessler Park rijden (1.150 + 1.150). Daarnaast is in

de figuur te zien dat er op de Lange Kleiweg circa 6.200 motorvoertuigen per etmaal rijden (1.850 + 450 + 1.950+ 1.950).

De Volmerlaan als hoofdader

De intensiteit op de Volmerlaan zal toenemen. Het is belangrijk om de doorstroming op peil te houden. De beoogde vereenvoudiging/ontvlechting van de het kruispunt Kessler Park – Volmerlaan – Treubstraat draagt hieraan bij.

Een eerste kruispuntanalyse laat zien dat de verkeersregelinstallatie op het kruispunt Visseringlaan – Volmerlaan een intensiever gebruik van de Visseringlaan aan kan. De kritische cyclustijd van 120 seconden wordt niet overschreden (93 seconden in de ochtendspits en 112 seconden in de avondspits). Een nader punt van aandacht is dat de wachtrijlengte op de Volmerlaan (noordtak) kan uitkomen op circa 100 meter. Dit kan terugslaan tot het kruispunt Volmerlaan – Verrijn Stuartlaan. Nader onderzoek naar het functioneren van de verkeersregelinstallaties is aan te raden.

6 Slotsom

Kessler Park als uniek woon-werkgebied

De gunstige ligging van Kessler Park, zowel ten opzichte van het station als ten opzichte van de snelweg, de eigenheid van het groene woon-werkmilieu in een campusachtige sfeer, het beoogde profiel van de nieuwe bewoners en het voortzetten en uitbreiden van de bedrijvigheid maken het gebied veelzijdig.

Nieuwe bewoners maken duurzame keuzes

Door de locatie, de doelgroepen en het beperkte aanbod van parkeerplaatsen zal het autobezit en het autogebruik door de nieuwe bewoners laag zijn. De meeste verplaatsingen betreffen lopen, fietsen, gebruik van openbaar vervoer en deelauto's (80%).

Het aanbod van mobiliteitsdiensten speelt hier op in en gaat hand in hand met de duurzame mobiliteitswensen van nieuwe bewoners in Kessler Park. De herinrichting van de verkeersinfrastructuur sluit aan op het groene verblijfsklimaat in het gebied.

Versterkt inzetten op de mobiliteitstransitie

In dit hoog stedelijk gebied wordt betaald parkeren ingevoerd en geldt voor de nieuwe bewoners een lage parkeernorm. Parkeervoorzieningen komen op eigen terrein of in de aanwezige parkeergarages. Daarnaast neemt door het aanbieden van deelauto's de noodzaak tot autobezit af. Aanvullend gaan de wegen terug naar 30 km/h en krijgen deze een autoluwe inrichting. Aanvullend wordt sterk ingezet op de mobiliteitstransitie door het stimuleren van de fiets door hoogwaardige en directe fietsverbindingen met zo min mogelijk oponthoud en goede stallingsmogelijkheden. Ook de directe nabijheid van de trein, tram en bus in combinatie met gemakkelijk bereikbare opstapplaatsen maken het OV-gebruik aantrekkelijk.

Tot slot adviseren wij om bij werkgevers in het gebied sterk aan te dringen op het vormen van mobiliteitsmanagement waarbij het autogebruik wordt ontmoedigd.

Aanpassing weginfrastructuur

Het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/h en het sterker faciliteren van langzaam verkeer leidt tot aanpassing van het verkeersnetwerk. De straat Kessler Park wordt een fietsstraat, het fietspad langs de Lange Kleiweg wordt verbreed en ook de Visseringlaan krijgt vrijliggende fietspaden.

Met deze inrichting krijgt de auto enerzijds een minder dominante positie in het gebied. Anderzijds vraagt dit om het op peil houden van de doorstroming op de Polakweg. De Polakweg gaat meer verkeer verwerken en daarom moet de maximumsnelheid van 50 km/h gehandhaafd blijven. De fietsstroken moeten op termijn vervangen worden door vrijliggend fietspaden. Om overbelasting te voorkomen moet het verkeersaanbod van en naar RijswijkBuiten over het viaduct A4 worden beperkt. Hier wordt verder op ingegaan in de verkeerstudie RijswijkBuiten.

Het wordt niet drukker in Kessler Park

Door de toename van voorzieningen en herinrichting van het wegennet zal het aantal autoverplaatsingen bij realisatie van de plannen voor Kessler Park in 2035 per saldo niet toenemen. We hebben dit afgemeten aan 2021, de situatie waarbij al sprake was van leegstand in de kantoren.

Het wordt niet drukker doordat 1) de nieuwe bewoners een beperkt aandeel auto in hun modal split hebben en 2) de mobiliteitsmaatregelen het autoverkeer in Rijswijk beter over het netwerk verdelen. Deze betere netwerkverdeling bestaat uit een aantal aspecten. Zo wordt het voor autoverkeer aantrekkelijker om direct via de Polakweg naar de A4 te rijden, in plaats van door Kessler Park. Ook treedt er een vermijdingseffect van autoverkeer van en naar RijswijkBuiten op, door de maatregelen op Kessler Park en de Lange Kleiweg.

Dit betekent wel dat er verschuivingen optreden in de verdeling van het verkeer over het wegennet. Zoals eerder benoemd, gaat de Polakweg een grotere rol spelen in de ontsluiting en zal deze fors drukker worden. Desalniettemin, hebben de wegen voldoende capaciteit om het gewijzigd verkeersaanbod te verwerken.

Noodzaak mobiliteitsplan in breder perspectief

Het voorgestelde mobiliteitsplan is niet alleen van meerwaarde voor de beoogde ontwikkelingen in Kessler Park. Gelet op de beoogde gebiedsontwikkelingen in Rijswijk, in het bijzonder RijswijkBuiten, wordt het ook zonder de woningbouw in Kessler Park drukker in dit gebied. Dit betekent dat mobiliteitsmaatregelen in Kessler Park ook wenselijk, zo niet noodzakelijk, zijn wanneer er geen ontwikkeling van een campus met de toevoeging van woningen in Kessler Park plaatsvindt.

7 Advies en aanbevelingen voor nader onderzoek

Stappen

1. Comfortabele en directe looproutes van/naar station in binnengebied inclusief loopbrug over nieuwe waterpartij.
2. Betere oversteekmogelijkheid voor voetgangers, met in het bijzonder aandacht voor de oversteekbaarheid van de Volmerlaan.

Trappen

3. Verbreding tweerichtingsfietspad westzijde Lange Kleiweg vanaf Kessler Park tot aan de parkeerplaats Elsenburgerbos naar 4.00m.
4. Inpassen verkeersveilige oversteekmogelijkheid met middengeleider en drempel voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van parkeerplaats Elsenburgerbos.
5. Bestaande fietsoversteek op viaduct over A4 verwijderen.
6. Herprofilering Kessler Park tot fietsstraat.
7. Herprofilering Visseringlaan (en mogelijk Polakweg) met vrijliggende fietspaden.
8. Betere oversteekmogelijkheid voor fietsers bij kruising Volmerlaan-Kessler Park, bijvoorbeeld door toepassen middeneiland en vereenvoudigen kruispunt.
9. Fietsparkeren ten behoeve van bewoners en werknemers bij voorkeur oplossen in ruime, gemeenschappelijke, inpandige fietsenstalling op maaiveldniveau met directe ontsluiting naar de buitenruimte.

Openbaar vervoer

10. Doorgang bij station voor fietsers beter zichtbaar en aantrekkelijker maken door herinrichting openbare ruimte.
11. Huidige bewaakte en overdekte fietsenstalling bij station uitbreiden aan entreezijde van Kessler Park, mogelijk kan locatie bibliotheek hier rol in vervullen.
12. Bereikbaarheid tramhaltes vergroten, bijvoorbeeld door tramhalte Volmerlaan op te nemen in dienstregeling inclusief verschuiven tramhalte in zuidelijke richting.
13. Huidige busdiensten in stand houden.

Maas

14. In overleg treden met aanbieders van deelauto's, in beginsel lijkt er een markt voor 18 à 24 deelauto's met uitbreidingsmogelijkheden naar de toekomst. Daarbij in een volgend stadium onderzoeken of een verbijzondering in de verdeling van de plekken tussen de openbare ruimte en de particuliere parkeergarages aangebracht kan worden.
15. Inzetten mobiliteitsmakelaar voor adviseren en stimuleren werkgevers over slimme en duurzame mobiliteit.
16. Aanbieden pakketkluisen bij parkeergarages en stallingen.

Privéauto

17. Lange Kleiweg, Kessler Park en Visseringlaan herinrichten tot 30 km/h wegen.
18. Reconstructie kruispunt Kessler Park-Volmerlaan-Treubstraat, waarbij de middenberm op de Volmerlaan wordt doorgetrokken, in combinatie met de aanleg van een fietsstraat op Kessler Park.
19. Om overbelasting in Kessler Park te voorkomen moet het verkeersaanbod vanuit RijswijkBuiten over het viaduct A4 worden beperkt. Hier wordt verder op ingegaan in het verkeersonderzoek 'Pasgeld en Kessler Park, Sweco juni 2023'.
20. Parkeerregulering aanscherpen en introduceren betaald parkeren inclusief monitoring uitwijkgedrag.
21. Modernisering parkeergarages bijvoorbeeld door het aanbieden van deelauto's en laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen.
22. Straatparkeren beperken in aantal en parkeerduur met ambitie om straatparkeren op termijn met 80% te verminderen en overige 20% te benutten voor specifieke situaties en doelgroepen zoals laden en lossen.

Aanbevelingen voor nader onderzoek

1. Nader ruimtelijk en stedenbouwkundig onderzoek naar concrete verbeteringen van de verbinding tussen Kessler Park en het station.
2. Nadere analyse van benodigde uitbreiding van aantal plaatsen in fietsenstallingen en aantal fietsenklemmen bij tram-/bushaltes.
3. Nader onderzoek naar het functioneren van de verkeersregelininstallaties op de kruispunten met de Volmerlaan.
4. Nader onderzoek naar verplaatsen van de tramhalte Treubstraat naar de zuidkant van de kruising met de straat Kessler Park.
5. Opstellen parkeerbalans Kessler Park, met inbegrip van een verkenning van de te hanteren parkeertarieven en de prijzen van parkeerabonnementen.
6. Uitwerking van een verkeerstechnisch ontwerp van de Polakweg, bij vervanging fietsstroken door fietspaden.
7. Verder kan onderzocht worden of:
 - Integraal parkeermanagement in het gebied kan leiden tot een beter gebruik van alle beschikbare parkeerplaatsen van bedrijven in het gebied.
 - De private parkeergarage aan de Van Gijnstraat meer ingezet kan worden voor openbaar parkeren.
 - Er mogelijkheden zijn voor modernisering van parkeergarages, bijvoorbeeld door het aanbieden van deelauto's en laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen.

Together with our clients and the collective knowledge of our 18,500 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together