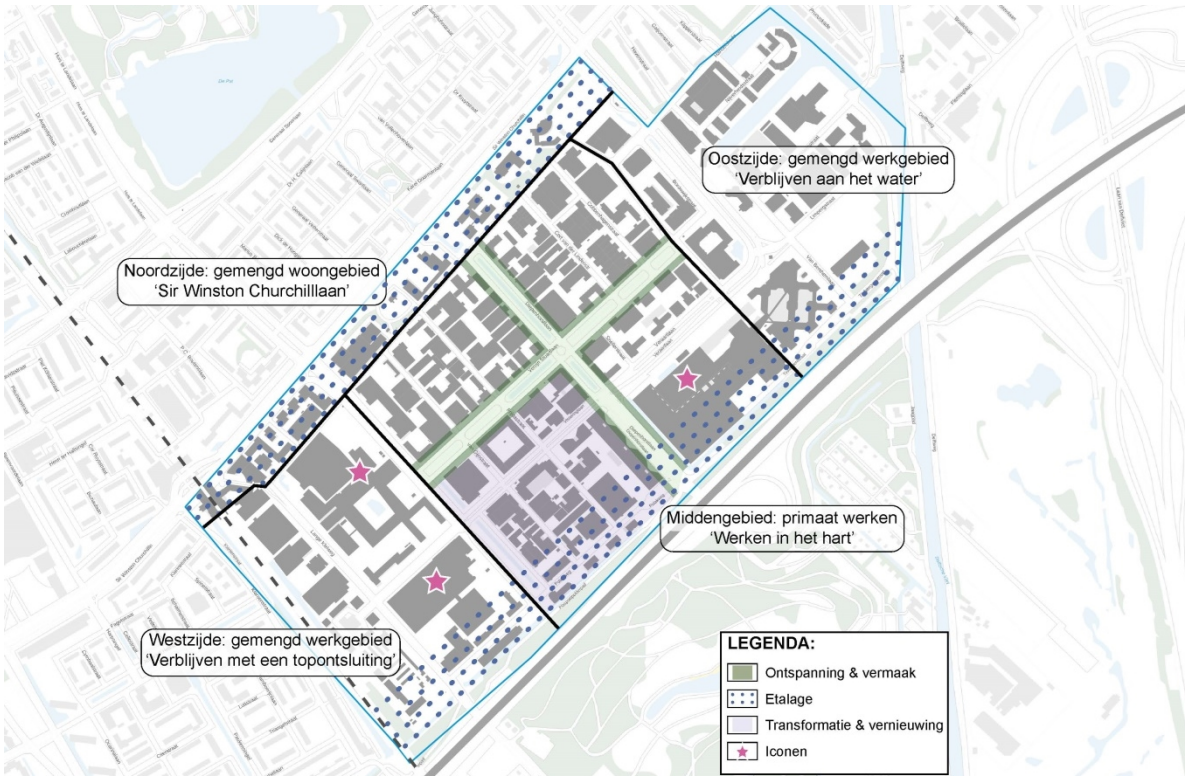
Toelichting ontwikkeling Stadsas Rijswijk

Rijswijk levert een belangrijke bijdrage aan de nationale woningbouwopgave. Door de bouw van ca. 12.000 woningen, waarvan ruim 11.000 voor 2030, groeit Rijswijk met bijna 43%. Het is daarmee een van de sterkst groeiende gemeentes van Nederland.

Dat brengt grote uitdagingen met zich mee. De Stadsas, één van de 13 hoofdgebieden van de Verstedelijkingsalliantie, is een gebied in transitie. Monofunctionele werk- en winkelgebieden maken ruimte voor gemengde woon-, werk- en winkelgebieden met meervoudig ruimtegebruik. Die sterke groei van het aantal inwoners heeft niet alleen impact op de ruimte binnen de deelprojecten zelf, maar ook op de Stadsas en zelfs de stad in zijn geheel. De bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad komen onder druk te staan en vragen om ingrijpen en investeringen door de gemeente.

De Stadsas bestaat grofweg uit drie zones. De Plaspoelpolder, het stationskwartier en Bogaard Stadscentrum en omgeving.
De Plaspoelpolder was uitsluitend een werkgebied met bedrijven en kantoren. Leegstand van die kantoren is aanleiding geweest om het gebied deels open te stellen voor woningbouw. Op basis van de toekomstvisie Plaspoelpolder is het gebied opgedeeld in gebieden die gereserveerd blijven voor bedrijven en gebieden die gemengd worden met woningbouw.

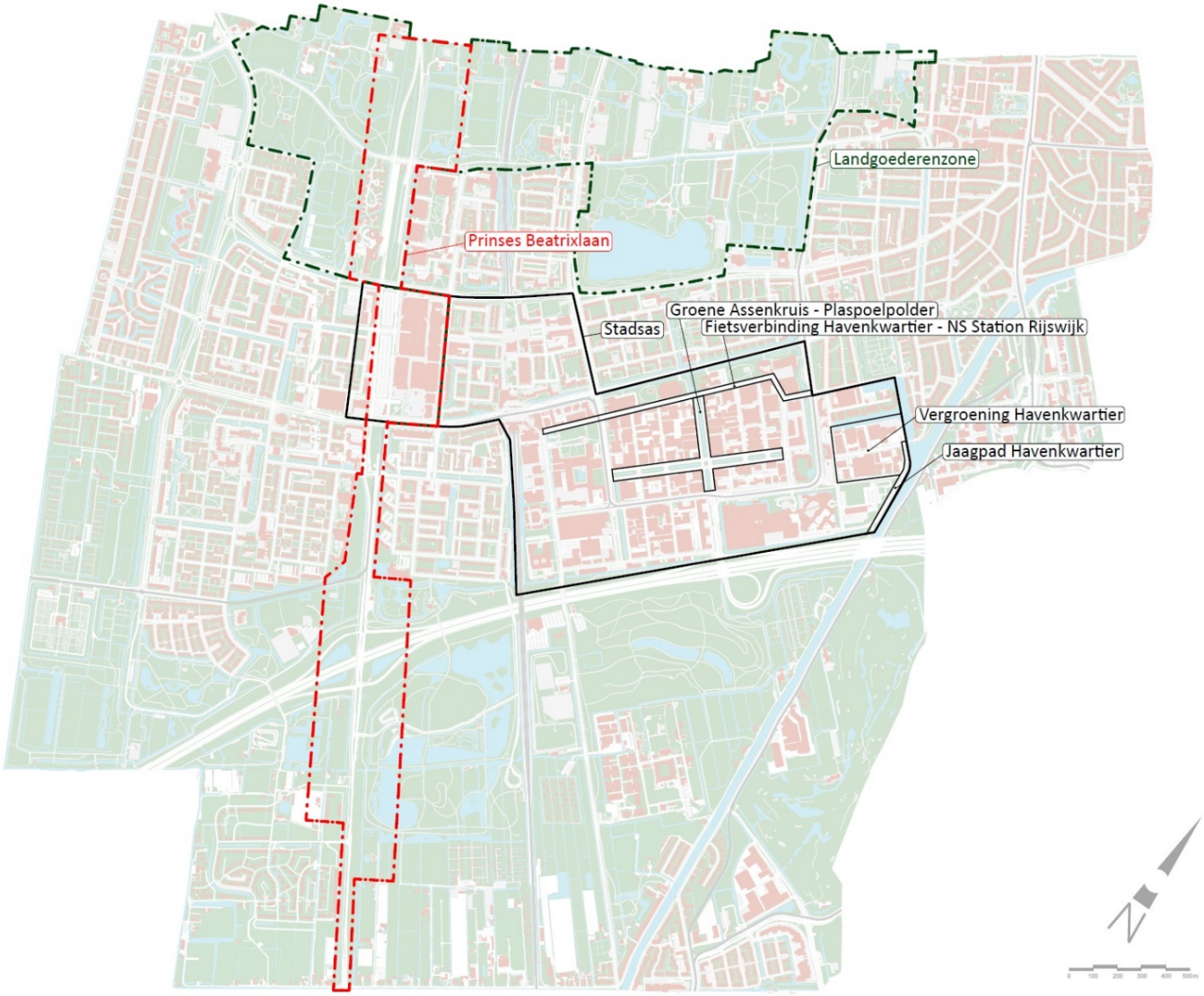


Naast de transformatie van de Noordzijde 'Sir Winston Churchilllaan' die grotendeels al getransformeerd is, worden er nu plannen ontwikkeld voor onder meer het Havenkwartier en het Kesslerpark e.o.. Samen goed voor 4.600 woningen.

Bogaard Stadscentrum was een winkelgebied met daaromheen kantoren. Ook hier is leegstand, van zowel de kantoren als een groot deel van het winkelcentrum, aanleiding geweest om het winkelcentrum en omgeving te transformeren naar een Stadscentrum met ruimte voor wonen, winkelen en verblijven. In dit gebied worden 3.479 woningen gebouwd.

Ook in het stationskwartier is er sprake van leegstand van kantoren. Als onderdeel van de planvorming voor het Kesslerpark en omgeving, aangevuld met enkele losse kantoorpanden buiten dit gebied vindt ook hier transformatie plaats.

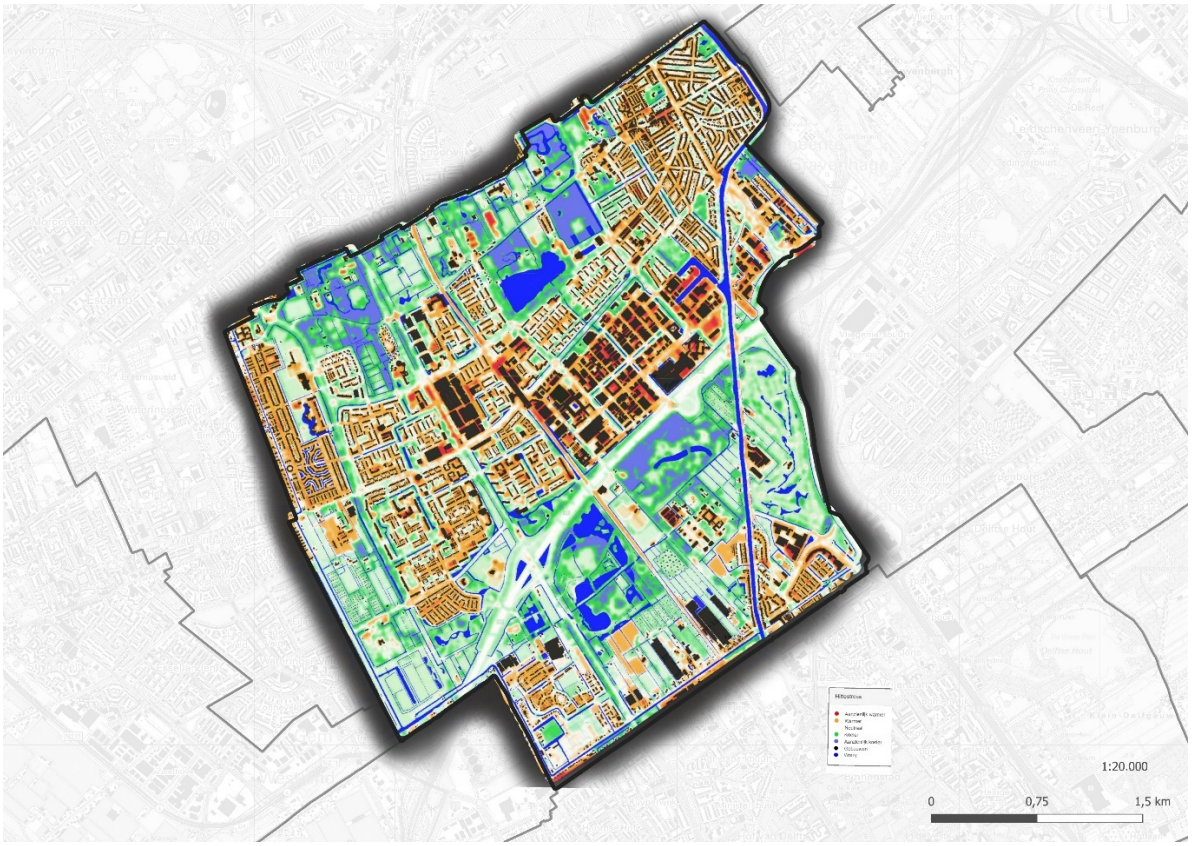
In totaal worden in de Stadsas 8.275 woningen gebouwd, waarvan 5.908 betaalbaar. Een percentage van ruim 71%.



Overzichtskaart totaal aantal maatregelen mobiliteitsbudget + gebiedsbudget binnen en in relatie tot de Stadsas

Leefbaarheid en biodiversiteit

De sterke groei van het aantal inwoners in combinatie met klimaatverandering zet de leefbaarheid in de stad erg onder druk. De Stadsas is op dit moment een hitte-eiland binnen Rijswijk. Juist daar woningen bouwen kan alleen indien ingezet wordt op vergroening van het gebied.



De Stadsas is goed zichtbaar als hitte-eiland

Niet alleen door oases te creëren binnen de gebiedsontwikkelingen zelf in een ‘hittewoestijn’ van bedrijfsruimtes en wegen, maar door de Stadsas onderdeel te maken van een groen netwerk. Dit doen we door het creëren van groene verbindingen tussen de twee belangrijkste groengebieden van Rijswijk, de Landgoederenzone en de Parkenzone. Aan drie van die verbindingen wordt nu uitvoering gegeven. Eén van die verbindingen loopt over en langs de Prinses Beatrixlaan. Het Groene Assenkruis is onderdeel van de tweede verbinding en de derde verbinding loopt via het Havenkwartier en het Jaagpad.

Door deze verbindingen pakken we niet alleen de hittestress aan. We vergroten de biodiversiteit, vergroten de waterbergingscapaciteit, creëren meer ruimte voor ontmoeten en bewegen en combineren dit alles met het creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

In zijn geheel zorgt dit ervoor dat Rijswijk ook in de toekomst een prettige stad is om in te wonen, werken en leven.

Bereikbaarheid

Om Rijswijk bereikbaar te houden wordt het in 2022 door de raad vastgestelde mobiliteitsprogramma uitgevoerd. De essentie van dit mobiliteitsprogramma is dat het verkeer zoveel mogelijk verdeeld moet worden over diverse modaliteiten. Voor een van oudsher auto-georiënteerde stad als Rijswijk betekent dit ontwikkelen volgens het STOMP-principe, waarbij lopen fietsen en openbaar vervoer voorrang krijgen. Dit vraagt niet alleen herinrichting binnen gebiedsontwikkelingen, maar stapje voor stapje een herijking van het hele mobiliteitsnet. Een belangrijke fundering hiervoor wordt gelegd in de MIRT-verkenning Oude Lijn, waarbij het City-Sprinter concept zorgt voor een verdubbeling van het aantal treinen dat stopt op Rijswijk station en op termijn mogelijk zelfs verdrievoudigd. Hiermee vervult het station Rijswijk een belangrijke positie als mobiliteitshub en is het motor achter de mobiliteitstransitie en spin in het web van het mobiliteitsnet in Rijswijk. Maar alleen verbetering van de knoop Rijswijk station is niet voldoende om een mobiliteitstransitie te realiseren. Het vraagt ook om aanpassingen in het netwerk op lokaal niveau. De fietsverbinding tussen het Havenkwartier en het station, het aanpassen van het Groene Assenkruis, de herinrichting van het Jaagpad en de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan zorgen er allen voor dat de fiets en aansluitend het OV aantrekkelijker wordt ten opzichte van de auto. Dit, gecombineerd met lagere parkeernormen en andere transitiemaatregelen zoals parkeerregulering, het aanbieden van deelmobiliteit en diverse fietsmaatregelen, moet ervoor zorgen dat de druk op het wegennet afneemt en dat er een volwaardig alternatief aangeboden wordt.

Plaspoelpolder: Relatie woningbouw en mobiliteit

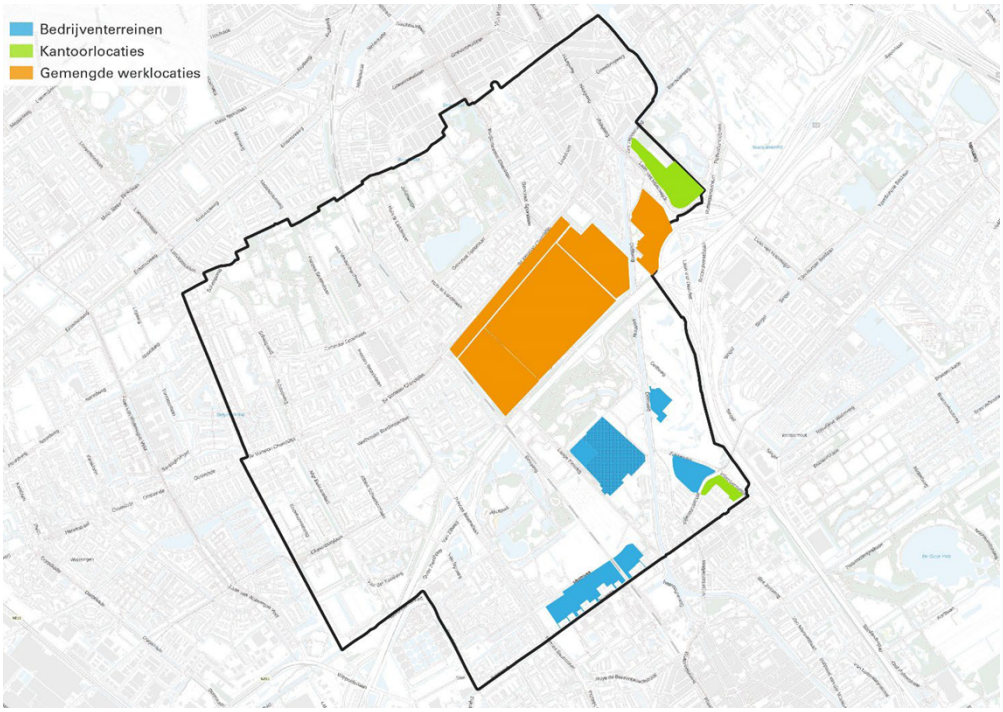
De Plaspoelpolder is één van de economische toplocaties in het MRDH-gebied. Het wordt omgebouwd tot een locatie voor wonen en werken. In de Toekomstvisie Plaspoelpolder staat functiemenging centraal en wordt er gewerkt aan vernieuwing en profilering van de werklocatie. De plannen voor de deelgebieden Kesslerpark, Havenkwartier en Noordzijde voorzien in de toevoeging van aan werk gerelateerde functies, voorzieningen en wonen. Het Middengebied blijft beschikbaar voor kantoor- en bedrijfsmatige activiteiten.

Economische toplocaties in MRDH-gebied

- Scheveningen
- Internationale Zone
- Den Haag Centrum
- Plaspoelpolder
- Zoetermeer Stationslocatie
- TU Delft
- RTHA (Rotterdam The Hague Airport)
- Rotterdam Alexandrium
- Rotterdam Centrum
- Kralingse Zoom/Brainpark

Door de geplande woningbouw en verwachte stijging van de werkgelegenheid zal de mobiliteit in, van en naar Rijswijk toenemen. Daarnaast hebben een aantal wegen in Rijswijk ook een ontsluitende functie voor Den Haag waardoor ook het doorgaande verkeer zal toenemen. Opgave voor Rijswijk is dat de stad tegelijkertijd bereikbaar, veilig en leefbaar blijft. Verkeersveiligheid vraagt hier extra aandacht omdat het aantal verkeersslachtoffers in Rijswijk hoog ligt. Rijswijk zet dan ook in op het stimuleren van andere mobiliteit dan de auto en verkeersveilige inrichting van de buitenruimte. In de eerste plaats door wonen, werkgelegenheid en voorziening in de nabijheid van elkaar te creëren. In de tweede plaats door goede loop- en fietsverbindingen van de woon- en werklocaties naar openbaar vervoerlocaties en goede fietsverbinding naar andere woon- en werklocaties en voorzieningen aan te leggen. Het principe van STOMP is hierbij het uitgangspunt.

Door het combineren van wonen en werken in dit gebied is er de mogelijkheid dat mensen dicht bij hun werk wonen en daarmee de mobiliteitsvraag wordt verminderd.



Werklocaties in Rijswijk (uit: Rijswijkse strategie op toekomstbestendige werklocaties, 2023)

Parkeernormering

Om andere vormen van mobiliteit dan de auto te stimuleren ligt een belangrijke sleutel bij de parkeernormering. Bij nieuwe woningbouw en gebiedsontwikkelingen wordt de parkeernorm verlaagd en daarmee wordt andere mobiliteit zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer gestimuleerd. Hiermee worden werklocaties en andere voorzieningen met fiets en openbaar vervoer beter bereikbaar. Voorwaarde is dan wel dat de alternatieven voor de auto goed functioneren en kwalitatief op orde zijn. Daarmee zijn de maatregelen zoals ingediend voor het mobiliteitspakket randvoorwaardelijk voor de woningbouw.

Rijswijk heeft een parkeerbeleid van 2011 (wordt momenteel herzien). De parkeernormen van 2011 (zie tabel) komt gemiddeld bij 50% koop- en 50% huurwoningen) uit op een norm van 1,7 parkeerplekken per woning. In het kader van de lopende gebiedsontwikkelingen en vastgoed projecten wordt per gebied/project een parkeernorm vastgesteld. Die norm wordt gebaseerd het type bewoner, de ligging (t.o.v. autosnelweg/openbaar vervoer en dergelijke). Inzet daarbij is een lagere parkeernorm dan conform het geldende parkeerbeleid.

Parkeernormen wonen:			
Functie	**Centrum**	**Bestaand stedelijk gebied**	**Uitleggebied Rijswijk Zuid**
Huurwoningen			
Goedkoop (< € 357,-)*	1,2	1,5	1,7**
Midden (€ 357,00 - € 940,-)*	1,4	1,7	1,9**
Duur (> € 940,-)*	1,5	1,8	2,0**
Koopwoningen			
Goedkoop (< € 185.000,-)*	1,2	1,5	1,7**
Midden (€ 185.000,- tot € 272.000,-)*	1,4	1,7	1,9**
Duur (> € 272.000,-)*	1,5	1,8	2,0**

Parkeernorm uit parkeerbeleid 2011

Kesslerpark

In Kesslerpark worden 2.400 nieuwe woningen ontwikkeld voor 2.640 jonge actieve bewoners. Voor Kesslerpark is uitgebreid gekeken naar een nieuwe modal split voor deze locatie. Hierbij is veel ruimte voor alternatieven voor de auto. In de onderstaande tabel is deze modal split weergegeven. Ook zijn referenties van andere locaties weergegeven.

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*

Modal split Kesslerpark (uit: Concept Mobiliteitsplan Kessler Park - Gemeente Rijswijk)

Als dit wordt omgezet in verplaatsingen per dag geeft dit het onderstaande beeld. Hieruit blijkt dat er alleen voor Kesslerpark al 5.000 verplaatsingen per dag met de fiets zullen zijn. Er is ook een groot aantal voetgangers en openbaarvervoerreizigers (NS Station Rijswijk). Het autoverkeer is beperkt tot ongeveer 1/3 van de verplaatsingen.

Modi	Aantal verplaatsingen per dag Bewoners (2640)	Aantal verplaatsingen per dag Arbeidsplaatsen (1000)	Aantal verplaatsingen per dag totaal
Lopen	1500	50	1550
Fietsen	4500	500	5000
OV	1500	150	1650
Auto	1900	1400	3300
Totaal	9300	2100	11400

Verplaatsingen Kesslerpark op basis van de modal split (uit: Concept Mobiliteitsplan Kessler Park - Gemeente Rijswijk)

Type woningen	Aantal nieuwe woningen	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Studio's	960	0,2	192
Micro appartementen	480	0,3	144
Kleine appartementen	960	0,4	384
Totaal	2400		720
Straatparkeren nu			200
Totale parkeerbehoefte 2040			920
Te benutten restcapaciteit Parkeergarages			1115

Parkeernorm Kesslerpark

Voor het Kesslerpark is een veel lagere parkeernorm vastgesteld dan het parkeerbeleid voorschrijft.

Havenkwartier

In het Havenkwartier worden 2.500 woningen ontwikkeld, met 1/3 kleine/goedkope woningen, 1/3 middelde woningen en 1/3 dure/grote woningen. Duidelijk een andere woningmix dan in het Kesslerpark. Het Havenkwartier ligt ook verder van het openbaar vervoer (NS-station Rijswijk). Er komen hier 4.000 nieuwe inwoners. Voor het havenkwartier is een aparte parkeernorm ontwikkeld, zie onderstaande tabel. Op basis van de mix van woningen komt de parkeernorm hier gemiddeld op 0,95 parkeerplaatsen per woning. Door inzet van de ontwikkelaar op deelmobiliteit, MaaS en fietsvoorzieningen kan deze norm worden verlaagd met 35%. De norm komt dan uit op 0,62 parkeerplaatsen per woning. Omdat gebouwde parkeerplaatsen duur zijn, niet alleen voor ontwikkelaars maar ook voor huurders en kopers, wordt er door veel ontwikkelaars vrijwillig meegewerkt aan deze mobiliteitsconcepten.

Gebiedsnorm Havenkwartier woningcategorieën	type/GBO	**kentallen bewoners** inclusief bezoek (0,2 pp)
grondgebonden, koop, groot	vrijstaand	2,1
grondgebonden, koop, middelgroot	2-onder-1-kap	1,8
grondgebonden, koop, klein	tussen/hoek	1,6
etage, koop, groot	> 120 m2	1,5
etage, koop, middelgroot	80-120 m2	1,3
etage, koop, klein	50-80 m2	1,2
etage, koop, micro	< 50 m2	0,8
grondgebonden, huur, groot	> 120 m2	1,4
grondgebonden, huur, middelgroot	80-120 m2	1,3
grondgebonden, huur, klein	50-80 m2	1,1
etage, huur, groot	> 120 m2	1,3
etage, huur, middelgroot	80-120 m2	1.0
etage, huur, klein	50-80 m2	0,8
etage, huur, micro	< 50 m2	0,6
kamerverhuur, zelfstandig[1]		0,5
kamerverhuur, niet-zelfstandig		0,2
serviceflat		0,4

Parkeernorm Havenkwartier

Met een hogere parkeernorm dan in Kesslerpark ligt de modal split in het havenkwartier ook anders dan in Kesslerpark. De modal split in het Havenkwartier is dan als volgt:

modi	Modal split nieuwe bewoners Havenkwartier %
Lopen	15
Fietsen	30
OV	15
Auto	40

Modal split Havenkwartier

Als dit wordt omgezet in verplaatsingen per dag geeft dit het onderstaande beeld:

Modi	Aantal verplaatsingen per dag Bewoners (4000)	Aantal verplaatsingen per dag Arbeidsplaatsen (1000)	Aantal verplaatsingen per dag totaal
Lopen	2100	50	2150
Fietsen	4250	500	4750
OV	2100	150	2250
Auto	5650	1400	7050
Totaal	14100	2100	16200

Verplaatsingen Havenkwartier op basis van de modal split

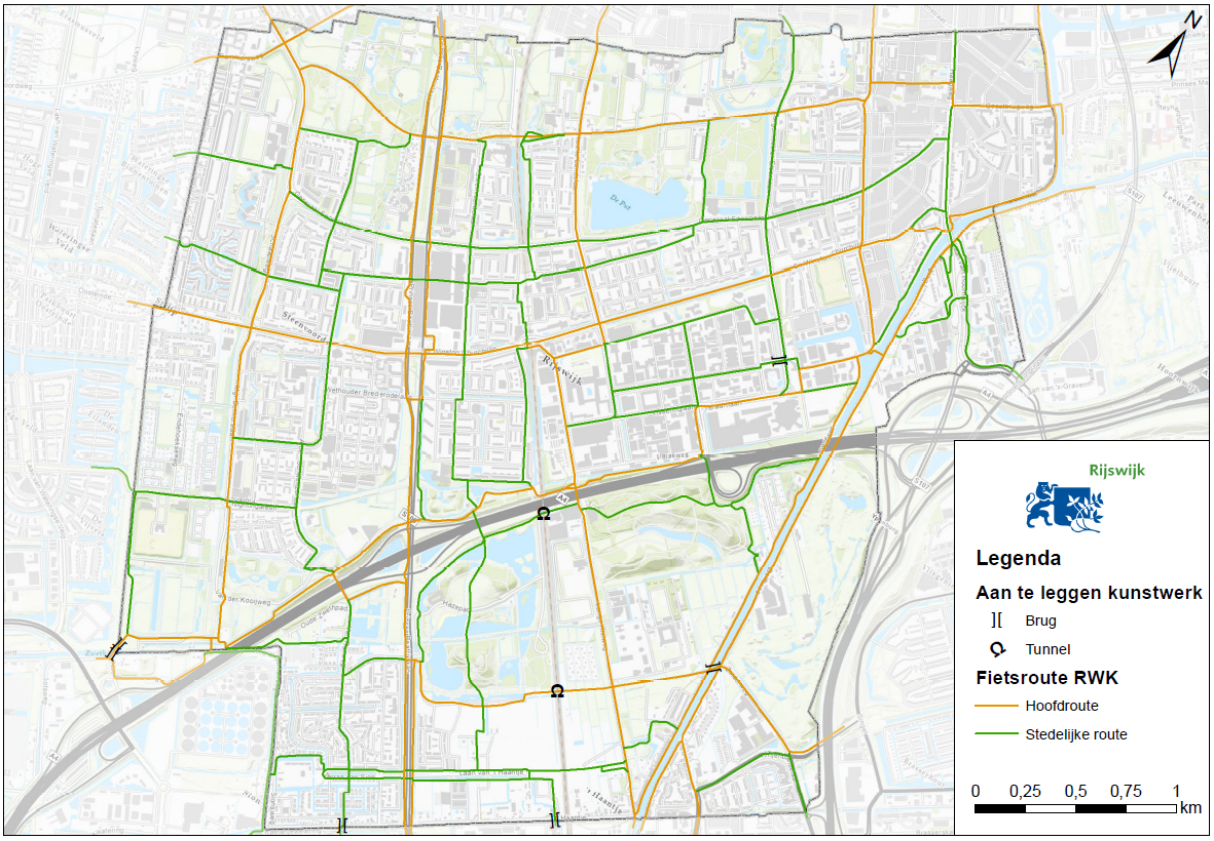
Mobiliteitsinzet

Om deze parkeernomen, en daarmee de woningbouw te realiseren moet een alternatief voor de auto worden gerealiseerd. Hiervoor worden afspraken gemaakt met de ontwikkelaars over de inzet op deelmobiliteit en hubs. Ook wordt ingezet op kwalitatief goede, comfortabele fietspaden waarmee de gebieden en vastgoedprojecten adequaat worden ontsloten. De voor het mobiliteitspakket genoemde projecten: fietsverbinding Havenkwartier - NS Rijswijk, Groene Assenkruis en Jaagpad, zijn daar essentiële onderdelen van. De fietsroutes binnen deze projecten zijn onderdeel van het Rijswijkse fietsnetwerk.

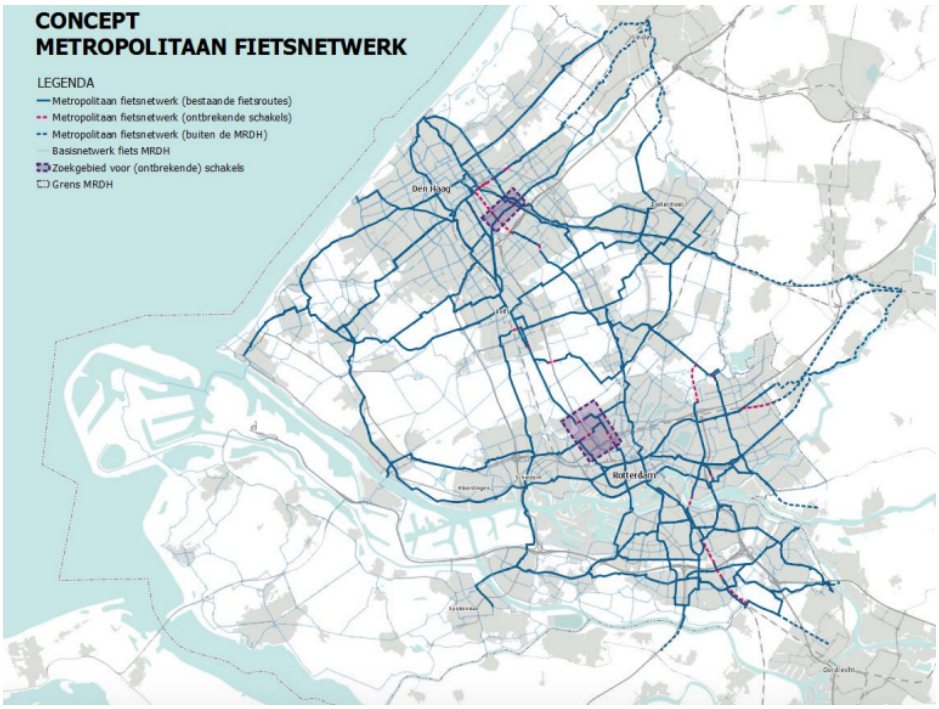
Rijswijks fietsnetwerk

Rijswijk zet in op andere mobiliteit dan de auto (door lage parkeernormen) om de stad veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. Hierbij wordt uitgegaan van het STOMP-principe. De fiets is daar een belangrijk onderdeel van. Gemeente Rijswijk moet daarom inzetten op het verbeteren van de fietspaden en fietsroutes in Rijswijk en een goede aansluiting op de (doorgaande) fietsroutes van aanliggende gemeenten. De fietsroutes Jaagpad, Groene Assenkruis en fietsverbinding

Havenkwartier - NS Rijswijk zijn onderdeel van het fietsnetwerk van Rijswijk (zie onderstaande kaart). Het fietsnetwerk van Rijswijk is onderdeel van de mobiliteitsstrategie van Rijswijk (in ontwikkeling) en sluit aan op het metropolitane fietsnetwerk van MRDH (zie onderstaande kaart). Deze fietsnetwerken maken samen een eenduidige structuur van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes die het voor fietsers makkelijk maken om hun bestemmingen goed te bereiken en het fietsen te stimuleren. Gemeente Rijswijk heeft een programma in ontwikkeling waarbij de kwaliteit (doorstroming en comfort) van de fietspaden wordt verbeterd en er extra aandacht is voor de verkeersveilige inrichting van deze routes.



Concept fietsnetwerkkaart Rijswijk



Metropolitaan Fietsnetwerk MRDH (UAB, 2018), wordt momenteel herzien

Aanvraag Gebiedsbudget / Mobiliteitspakket Oude Lijn

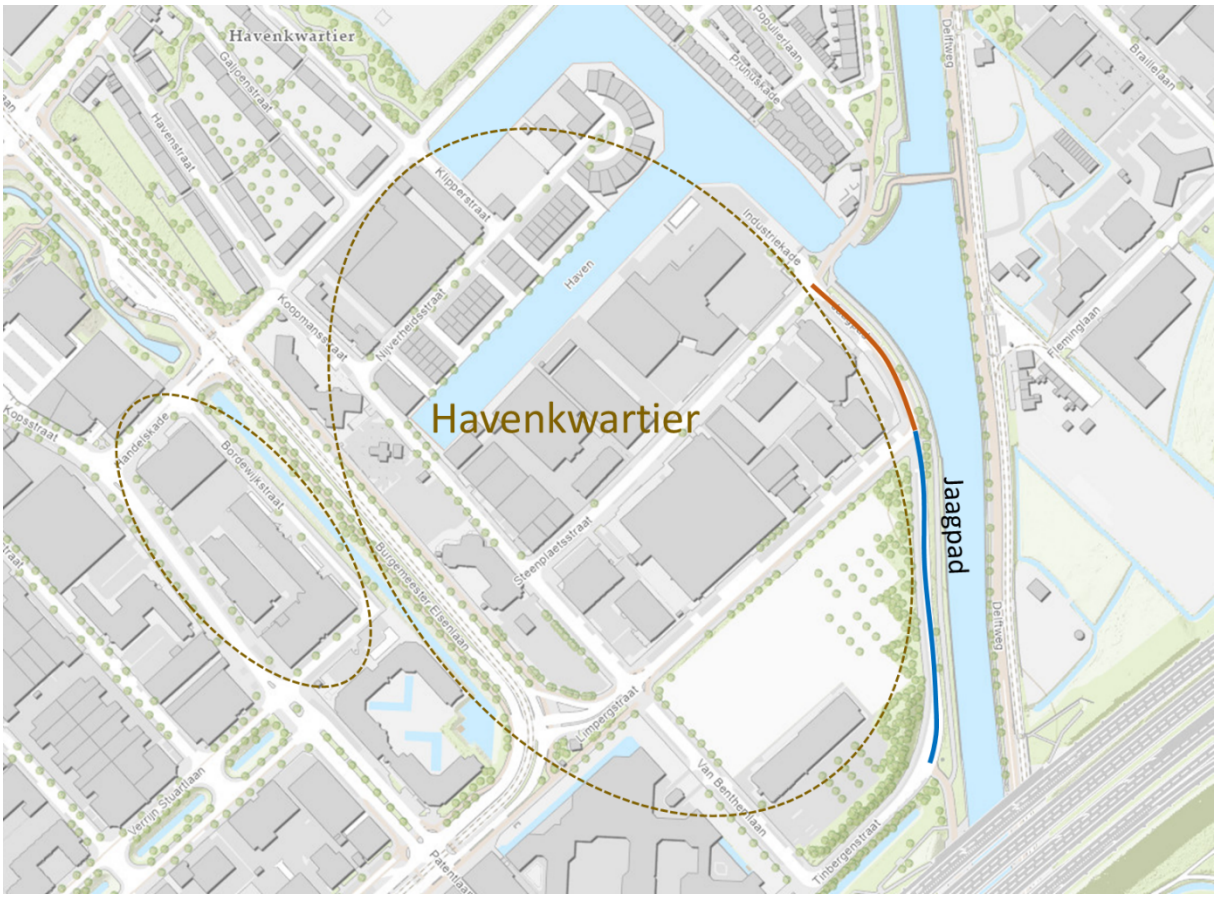
NB: Check vooraf of de maatregel voldoet aan:
- Gebied moet binnen gebied toplocatie liggen (zie gebiedsgrenzen woningbouwmonitor https://indd.adobe.com/view/436231c1-14ee-45e1-bcbe-9822e8c8f386.)
- Start realisatie voor 31/12/2030
- Niet dubbelop: geen geld toegekend voor dezelfde maatregel via b.v. versnellingsmaatregelen of WBI
- Max 50% bijdrage Rijk

1. Basisinformatie

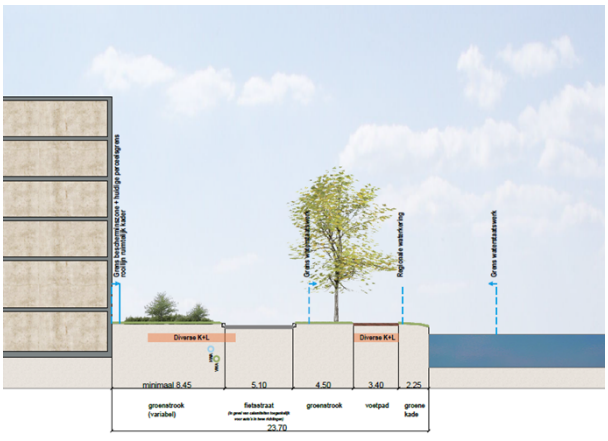
Gemeente + woningbouwgebied	*Stadsas Rijswijk*
Voorgestelde maategel	*Fietsstraat Jaagpad - Havenkwartier*
Aanvraag voor	Mobiliteitspakket
Aantal woningen gekoppeld aan maatregel	*1550*
Aandeel betaalbare woningbouw gekoppeld aan maatregel	*59%*
Start realisatie woningbouw gekoppeld aan maatregel	*Woningbouw te starten tussen 2027 en 2030*
Totale investeringskosten maatregel	*€ 1.750.000*
Andere toegekende regelingen / bijdragen	*n.v.t.*
Totaal tekort	*€ 1.750.000*
Gevraagde bijdrage Rijk	*€ 875.000*
Te leveren cofinanciering	*€ 875.000*

**Alle bedragen in euro's incl. BTW prijspeil 2022*

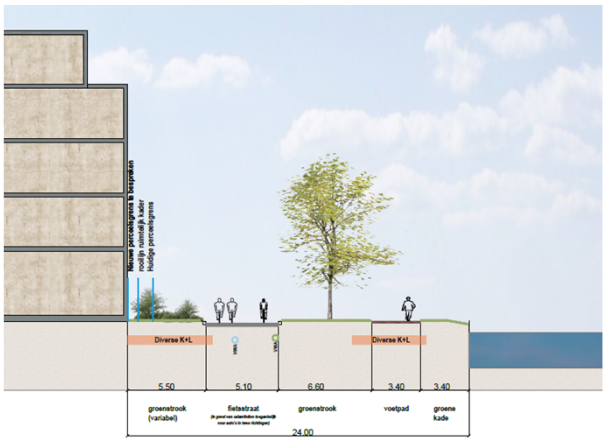
Duiding op kaartbeeld, eventueel aanvullen met impressie/foto project



Locatie Jaagpad in het Havenkwartier



Dwarsprofiel (concept) blauwe deel



Dwarsprofiel (concept) oranje deel

2. Randvoorwaardelijkheid van de maatregel voor de woningbouw

Het Jaagpad

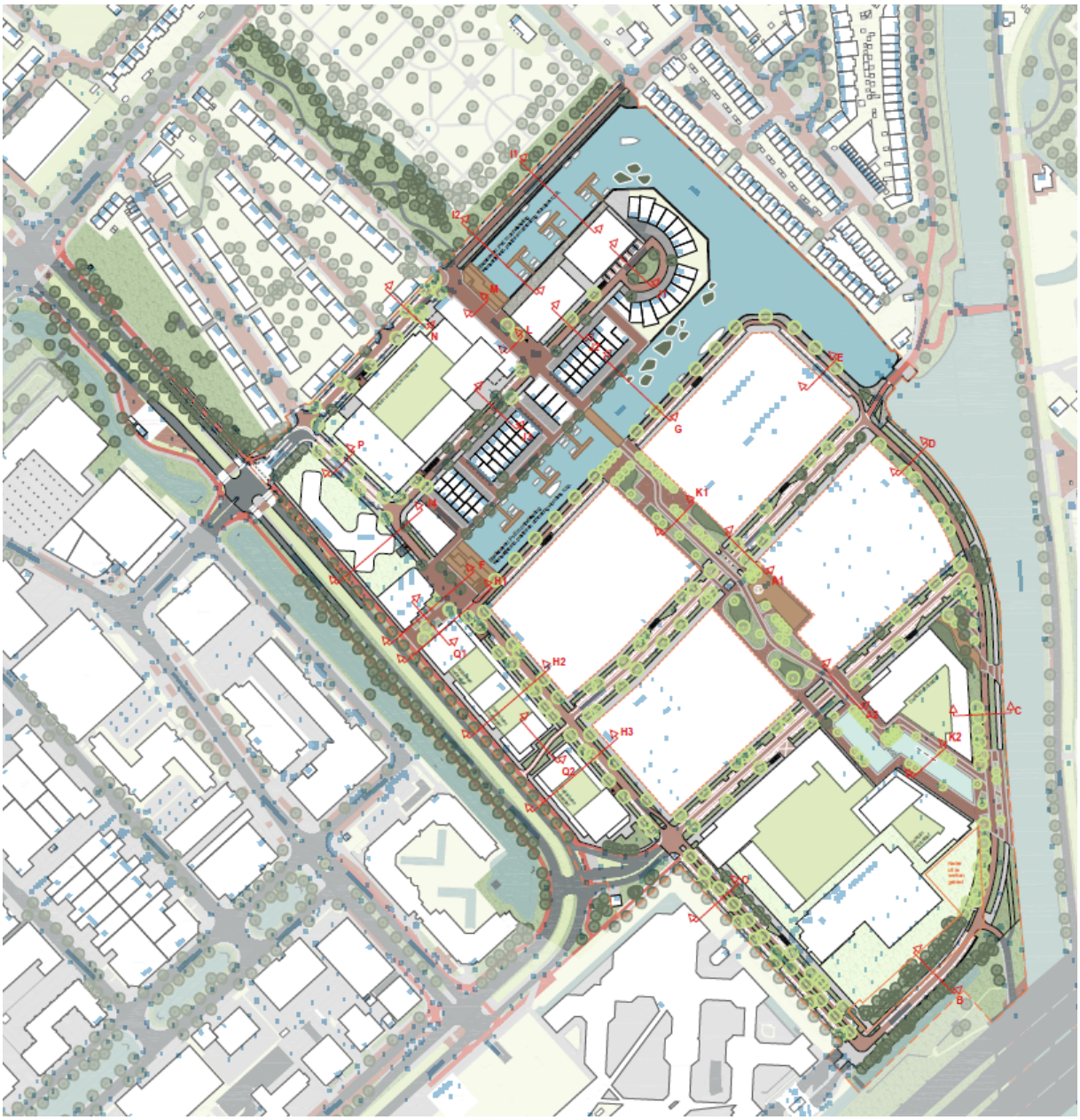
Het Jaagpad ligt aan de westelijke oever van het Rijn-Schiekanaal/De Vliet en is een belangrijke fiets- en wandelverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Delft. Het is een hoofdfietsroute van Rijswijk en een sterfietsroute van Den Haag. Het Jaagpad is in de laatste jaren omgebouwd tot een fietsstraat. Het gedeelte van het Jaagpad dat onder dit project valt is het laatste deel van het Jaagpad dat moeten worden omgebouwd tot een fietsstraat. In verband met de geplande woningbouw en gebiedsontwikkeling in het Havenkwartier is dit gedeelte van het Jaagpad nog niet uitgevoerd. Dit stuk van het Jaagpad ligt aan de rand van het Havenkwartier en zorgt met name voor de fietsontsluiting naar de omgeving van het Havenkwartier en is daarmee randvoorwaardelijk voor de woningbouw. Via het Jaagpad naar Delft en Den Haag en via de brug De Oversteek en de Delftweg richting Voorburg en Ypenburg.

Het Havenkwartier
Als voormalig bedrijventerrein is het Havenkwartier een versteende wijk met veel leegstand. In het Havenkwartier bieden de haven en de Vliet grote kansen om aangenaam te wonen en te verblijven. Het bedrijventerrein aan de haven van Rijswijk verandert de komende jaren in een levendige, groene stadswijk waar bedrijvigheid, wonen en recreëren bij elkaar horen. De herinrichting wordt gekoppeld aan fase 2, 1550 woningen. In totaal komen er 2500 woningen in het Havenkwartier.

3. Toelichting op de bereikbaarheidswaarde

Het Havenkwartier wordt een wijk waar andere mobiliteit dan de auto wordt gestimuleerd. Dit als onderdeel van het bereikbaar houden van Rijswijk als gevolg van de hele woningbouwopgave. Middels lagere parkeernormen en het aanbieden van deelmobiliteit wordt de automobiliteit gereduceerd om een leefbare en levendige wijk te creëren. Het gebruik van de fiets en lopen wordt gestimuleerd door de inrichting van de buitenruimte van het Havenkwartier en door goede fiets- en loopverbindingen naar de omgeving: NS Station, Bogaard Stadscentrum, Den Haag, Voorburg en Delft. Deze fiets- en loopverbindingen zijn essentieel om de ambitie om het Havenkwartier en Rijswijk met minder automobiliteit bereikbaar te houden.

Omdat de mobiliteitsmaatregelen die Rijswijk neemt, voor zowel het Kesslerpark, het Havenkwartier als de Stadsas in zijn geheel, betrekking hebben op verschillende aanvragen voor het mobiliteitspakket, zijn deze maatregelen verder omschreven in de bijgevoegde algemene toelichting over de ontwikkeling van de Stadsas.



Overzichtskaart met inrichting (concept) buitenruimte Havenkwartier

Aanvraag Gebiedsbudget / Mobiliteitspakket Oude Lijn

NB: Check vooraf of de maatregel voldoet aan:
- Ja - Gebied moet binnen gebied toplocatie liggen (zie gebiedsgrenzen woningbouwmonitor https://indd.adobe.com/view/436231c1-14ee-45e1-bcbe-9822e8c8f386.)
- Ja - Start realisatie voor 31/12/2030
- Ja - Niet dubbelop: geen geld toegekend voor dezelfde maatregel via b.v. versnellingsmaatregelen of WBI (WBI subsidieert ander deel van deze verbinding)
- Ja - Max 50% bijdrage Rijk

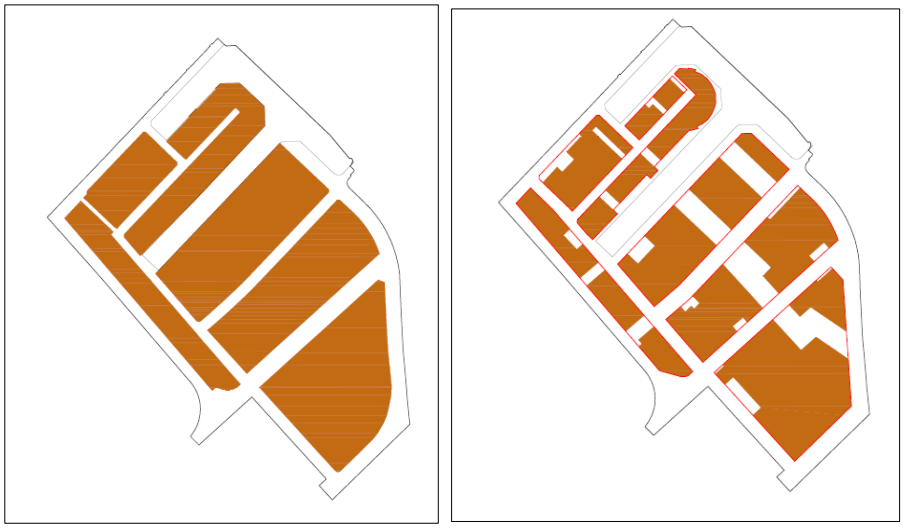
1. Basisinformatie

Gemeente + woningbouwgebied	*Stadsas Rijswijk*
Voorgestelde maategel	*Fietsverbinding Havenkwartier - NS Rijswijk*
Aanvraag voor	*Mobiliteitspakket*
Aantal woningen gekoppeld aan maatregel	*4600 (de 2500 nieuwbouwwoningen in gebiedsontwikkeling Havenkwartier en de 2100 nieuwbouwwoningen in het Kesslerpark en omgeving)*
Aandeel betaalbare woningbouw gekoppeld aan maatregel	*73 %*
Start realisatie woningbouw gekoppeld aan maatregel	*Woningbouw wordt fasegewijs gestart tussen 2024 en 2030. Maatregel uit te voeren uiterlijk 2029.*
Totale investeringskosten maatregel	*€ 1.056.000,-*
Andere toegekende regelingen / bijdragen	*€ 328.416 Woningbouwimpuls 4e tranche (WBI4) en Eigen Bijdrage. Dit betrof alleen het deel van de kosten die zijn toegerekend aan het Havenkwartier (31,1 %). Van deze 31,1% betaalt het rijk al 50% via de WBI subsidie. Voor de overige 68,9% wordt nu ook 50% bijdrage gevraagd.*
Totaal tekort	*€ 727.584,- (resterende deel buiten de WBI subsidie, 68,9%)*
Gevraagde bijdrage Rijk	*€ 363.792,-*
Te leveren cofinanciering	*€ 363.792,-*

**Alle bedragen in euro's incl. BTW prijspeil 2022*

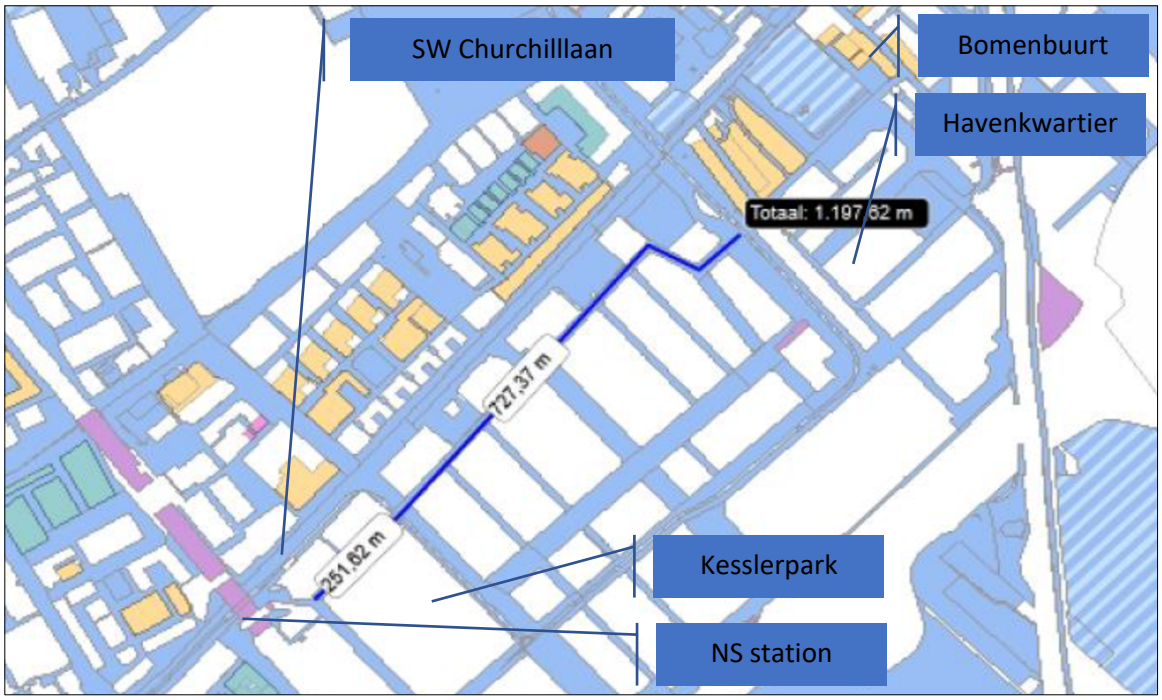
Duiding op kaartbeeld, eventueel aanvullen met impressie/foto project

Duiding van de voorgestelde maatregel en de daaraan te relateren woningbouw. Hoe concreter, hoe beter.



Situatie 2018 Toekomstige situatie

Afb. 1 huidige en toekomstig openbaar gebied Havenkwartier



Afb. 2 fietsverbinding Havenkwartier – NS Station Rijswijk met afstanden

2

3

Afb. 3 onderdeel Handelskade van de fietsverbinding, zonder fietsinfra. Plan: aanleg fietsinfra

Afb. 4 onderdeel Kesslerpark van de fietsverbinding, zonder fietsinfra, op 200 m van station. Plan: aanleg fietsinfra

2. Randvoorwaardelijkheid van de maatregel voor de woningbouw

In het Havenkwartier gaat gemeente Rijswijk meewerken aan de bouw van 2500 woningen naast globaal het handhaven van het aanbod aan bedrijven en het vervangen van kantoren door voorzieningen. Ook komt er ruimte voor groen, toegang tot het water, en ruimte voor mobiliteit voor bewoners.
Het Havenkwartier wordt een gebied voor werken, wonen en recreëren nabij water. Fase 1 is al concreet in ontwikkeling.
Deze fietsverbinding loopt daarnaast door het Kesslerpark e.o. waar 2.100 woningen worden gebouwd en is daarmee onderdeel van die ontwikkeling. Op dit deel van de fietsverbinding is het verbeteren van de verkeersveiligheid een belangrijke opgave.

Gemeente Rijswijk wil een loop-fietsverbinding verbeteren tussen Havenkwartier, Kesslerpark en Station via de route Handelskade-Treubstraat- Kesslerpark. Hierdoor wordt de reistijd t.o.v. de bestaande fietsroute langs de Sir Winston Churchilllaan verkort. Het doel is om een transitie van auto naar fiets en OV tot stand te brengen. Deze transitie is nodig voor beide projecten om de groei van autoverkeer beheersbaar te houden en de bereikbaarheid van bestaande centra, woningen en bedrijven op een aanvaardbaar peil te houden. De transitie is daarmee randvoorwaardelijk voor de realisatie van de woningen.

3. Toelichting op de bereikbaarheidswaarde

De loop- en fietsverbinding beperkt de reistijd t.o.v. de bestaande fietsroute langs de Sir Winston Churchilllaan met 33%. Het doel is om een transitie van auto naar fiets en OV tot stand te brengen. Deze verbeterde verbinding sluit aan op de MIRT-verkenning Oude Lijn waarmee op hoger schaalniveau ingezet wordt op meer OV gebruik.
De nieuwe fietsverbinding volgt straten in het bedrijventerrein Plaspoelpolder en moet verbeterd worden om het tot een veilige en comfortabele route te maken.

Onderdelen van het plan zijn:
- herinrichting van het kruispunt Kesslerpark-Volmerlaan t.b.v. vermindering van de auto-intensiteit op Treubstraat en Kesslerpark (het autoverkeer wordt omgeleid naar de Verrijn Stuartlaan en Visseringlaan),

- aanleg fietsinfra op Kesslerpark en
- aanleg fietsinfra op Handelskade/laatste deel Treubstraat
- aansluiting op de bestaande fietsstroken langs een deel van de Treubstraat.

In het Havenkwartier wordt bij bouwplannen een reductie op de parkeernorm toegepast. Randvoorwaarde voor het mogen toepassen van deze reductie (aanleggen minder parkeerplaatsen ten opzichte van de oorspronkelijke parkeernormen Havenkwartier), is het aanbieden van maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie zoals deelauto's en parkeren op afstand (mobiliteitshub Handelskade). Afspraken hierover met de ontwikkelaars zijn geconcretiseerd en vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Omdat de mobiliteitsmaatregelen die Rijswijk neemt, voor zowel het Kesslerpark, het Havenkwartier als de Stadsas in zijn geheel, betrekking hebben op verschillende aanvragen voor het mobiliteitspakket, zijn deze maatregelen verder omschreven in de bijgevoegde algemene toelichting over de ontwikkeling van de Stadsas.

Aanvraag Gebiedsbudget / Mobiliteitspakket Oude Lijn

NB: Check vooraf of de maatregel voldoet aan:
- Ja - Gebied moet binnen gebied toplocatie liggen (zie gebiedsgrenzen woningbouwmonitor https://indd.adobe.com/view/436231c1-14ee-45e1-bcbe-9822e8c8f386.)
- Ja - Start realisatie voor 31/12/2030
- Ja - Niet dubbelop: geen geld toegekend voor dezelfde maatregel via b.v. versnellingsmaatregelen of WBI
- Ja - Max 50% bijdrage Rijk

1. Basisinformatie

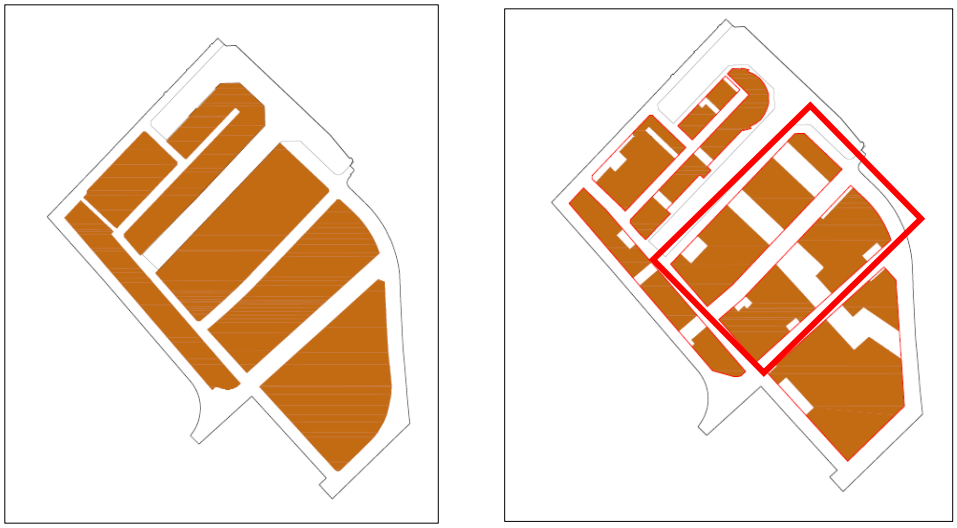
Gemeente + woningbouwgebied	*Stadsas Rijswijk*
Voorgestelde maategel	*Vergroening Havenkwartier*
Aanvraag voor	*Gebiedsbudget*
Aantal woningen gekoppeld aan maatregel	*1550 in fase 2. In totaal worden 2500 woningen gerealiseerd in het Havenkwartier. De overige fasen binnen het project hebben ook baat bij deze maatregel.*
Aandeel betaalbare woningbouw gekoppeld aan maatregel	*59%*
Start realisatie woningbouw gekoppeld aan maatregel	*Woningbouw te starten tussen 2027 en 2030* *Maatregel uit te voeren met start in 2029*
Totale investeringskosten maatregel	*€ 5.200.000,-*
Andere toegekende regelingen / bijdragen	*Woningbouwimpuls 4e tranche (WBI4) € 3,5 mlj: voor plankosten, uitvoeringskosten in gebied, aankoop vuurwerkhal, deel bijdrage in fietsverbinding naar station. Aankoopkosten groen zijn niet meegenomen in de WBI subsidie.*
Totaal tekort	*€ 5.200.000,-*
Gevraagde bijdrage Rijk	*€ 2.600.000,-*
Te leveren cofinanciering	*€ 2.600.000,-*

**Alle bedragen in euro's incl. BTW prijspeil 2022*

Duiding op kaartbeeld, eventueel aanvullen met impressie/foto project

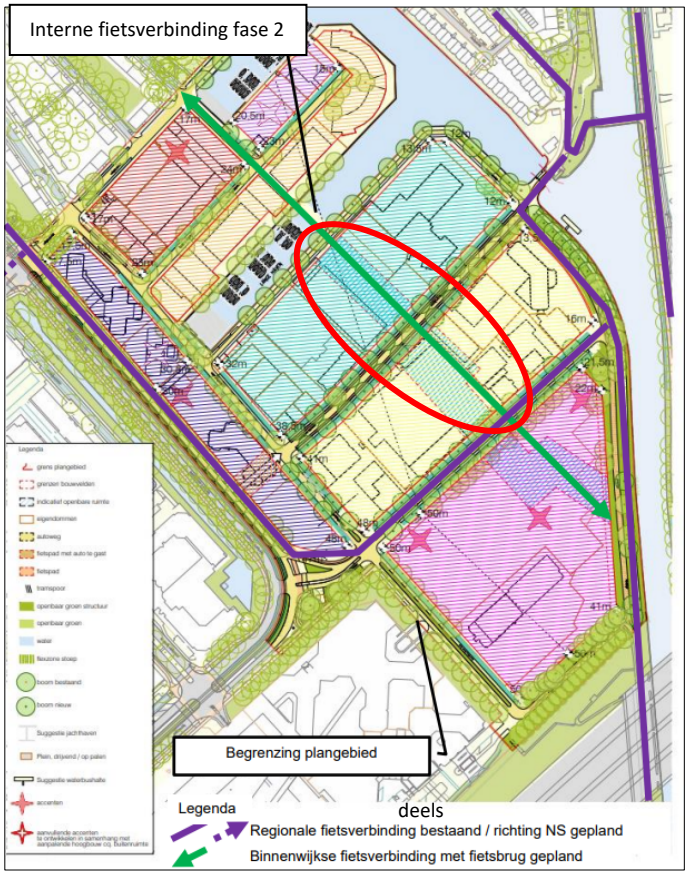
Duiding van de voorgestelde maatregel en de daaraan te relateren woningbouw. Hoe concreter, hoe beter.

Afb. 1 plan vergroening havenkwartier in fase 2



Situatie 2018		Toekomstige situatie	
Privé terrein:	125.877 m2	91.277 m2	
Openbaar gebied:	79.959 m2	114.558 m2	toename ± 35.000 m2
Rood omrande gebied:		fase 2	

Afb. 2 ligging en oppervlak huidig en toekomstig openbaar gebied (wit) Havenkwartier



Afb. 3 de vergroening wordt gecombineerd met een interne fiets- en wandelverbinding. In de rode contour de fietsverbinding voor zover gelegen in fase 2.

2. Randvoorwaardelijkheid van de maatregel voor de woningbouw

In het Havenkwartier gaat gemeente Rijswijk meewerken aan de bouw van 2.500 woningen naast globaal het handhaven van het aanbod aan bedrijven en het vervangen van kantoren door voorzieningen. Ook komt er ruimte voor groen, toegang tot het water, en ruimte voor mobiliteit voor bewoners.
Het Havenkwartier wordt een gebied voor werken, wonen en recreëren nabij water. Fase 1 is al concreet in ontwikkeling. Voor fase 2 (zie afb. 2) is een plan van aanpak zeer recent gestart.

Gemeente Rijswijk wil het Havenkwartier vergroenen t.b.v. ruimte voor recreatie en natuur. Gemeente Rijswijk wil 35.000 m2 bedrijfsterrein verwerven t.b.v. realisatie van vergroening, recreatie en mobiliteit. Uit recente inzichten blijkt dat 10.000 m2 voor vergroening, recreatie en een beetje mobiliteit in fase 2 niet om-niet verworven kan worden in ruil voor bouwmogelijkheden. Daar was ten tijde van de WBI-aanvraag wel vanuit gegaan. We verwachten daarvoor de onteigeningswaarde te moeten betalen. De kosten zijn gebaseerd op een overeenkomst over verwerving elders in het gebied (€ 520,-/m2 excl. BTW). De inrichtingskosten van dit oppervlak openbaar gebied zijn wel al begroot en beschikbaar. De realisatie van de groene zone is een fundamenteel onderdeel van de transformatie van het werkgebied naar een gemengd woon-

werkgebied en is vastgelegd door de raad in het ontwikkelkader en is daarmee randvoorwaardelijk voor de bouw van de woningen.

3. Toelichting op de bereikbaarheidswaarde

De locaties, waar vergroening voorzien is, liggen voor een groot deel in gebieden waar ook een langzaam verkeersverbinding dwars op de haven en de huidige bedrijfsterrein-straten is voorzien. Zie hiervoor afbeelding 3. De gedeelten van deze verbinding buiten fase 2 zijn wel uitvoerbaar binnen de projectbudgetten en de verkregen WBI- subsidie.
De maatregel is in zijn geheel bij de subsidie gebiedsbudget ondergebracht vanwege de nadruk op de vergroening, maar biedt ook bereikbaarheidswaarde voor wandelaars en fietsers, gerelateerd aan het mobiliteitspakket.

In het Havenkwartier wordt bij bouwplannen een reductie op de parkeernorm toegepast. Randvoorwaarde voor het mogen toepassen van deze reductie (aanleggen minder parkeerplaatsen ten opzichte van de oorspronkelijke parkeernormen Havenkwartier), is het aanbieden van maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie zoals deelauto's en parkeren op afstand (mobiliteitshub Handelskade). Afspraken hierover met de ontwikkelaars zijn geconcretiseerd en vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Omdat de mobiliteitsmaatregelen die Rijswijk neemt, voor zowel het Kesslerpark, het Havenkwartier als de Stadsas in zijn geheel, betrekking hebben op verschillende aanvragen voor het mobiliteitspakket, zijn deze maatregelen verder omschreven in de bijgevoegde algemene toelichting over de ontwikkeling van de Stadsas.

Aanvraag Gebiedsbudget / Mobiliteitspakket Oude Lijn

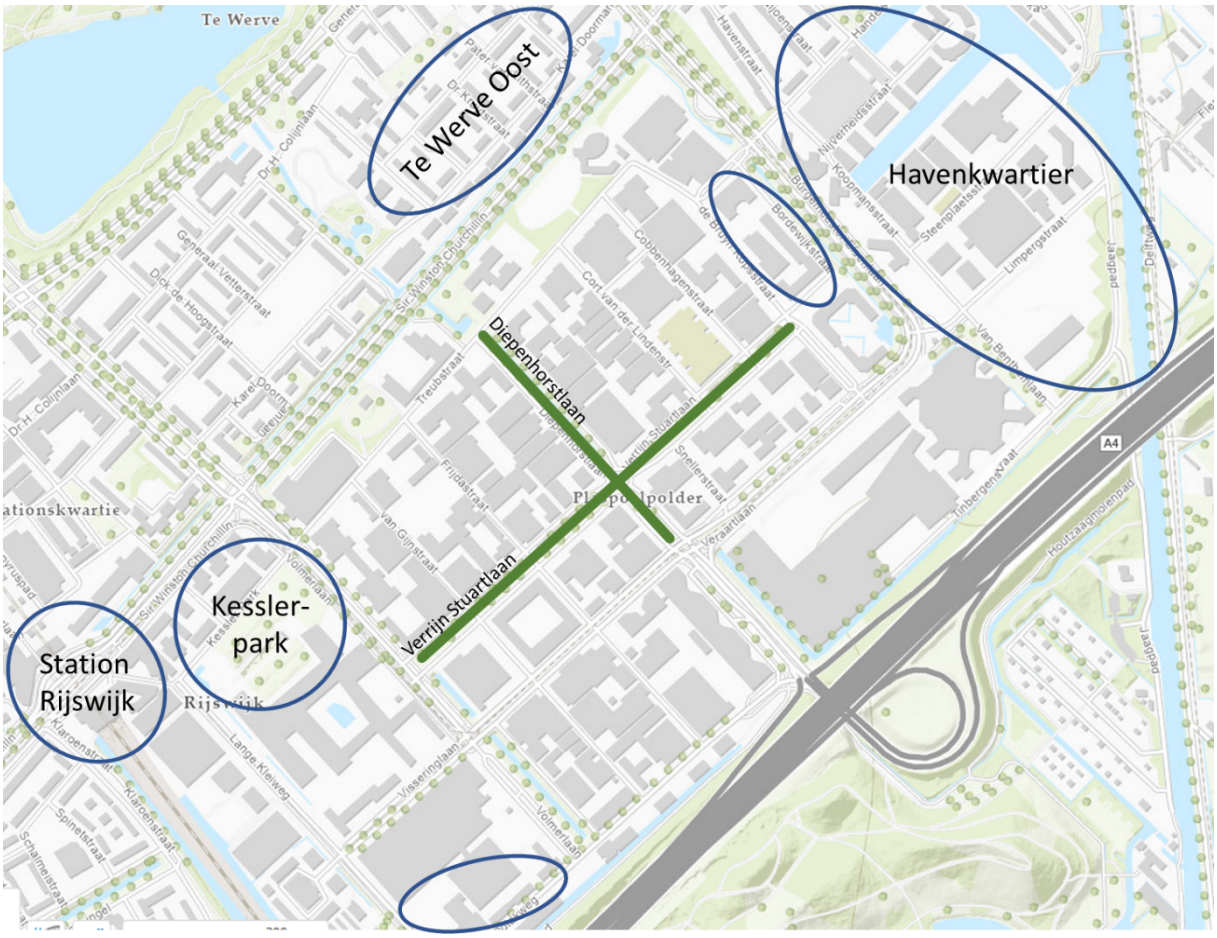
NB: Check vooraf of de maatregel voldoet aan:
- Gebied moet binnen gebied toplocatie liggen (zie gebiedsgrenzen woningbouwmonitor https://indd.adobe.com/view/436231c1-14ee-45e1-bcbe-9822e8c8f386.)
- Start realisatie voor 31/12/2030
- Niet dubbelop: geen geld toegekend voor dezelfde maatregel via b.v. versnellingsmaatregelen of WBI
- Max 50% bijdrage Rijk

1. Basisinformatie

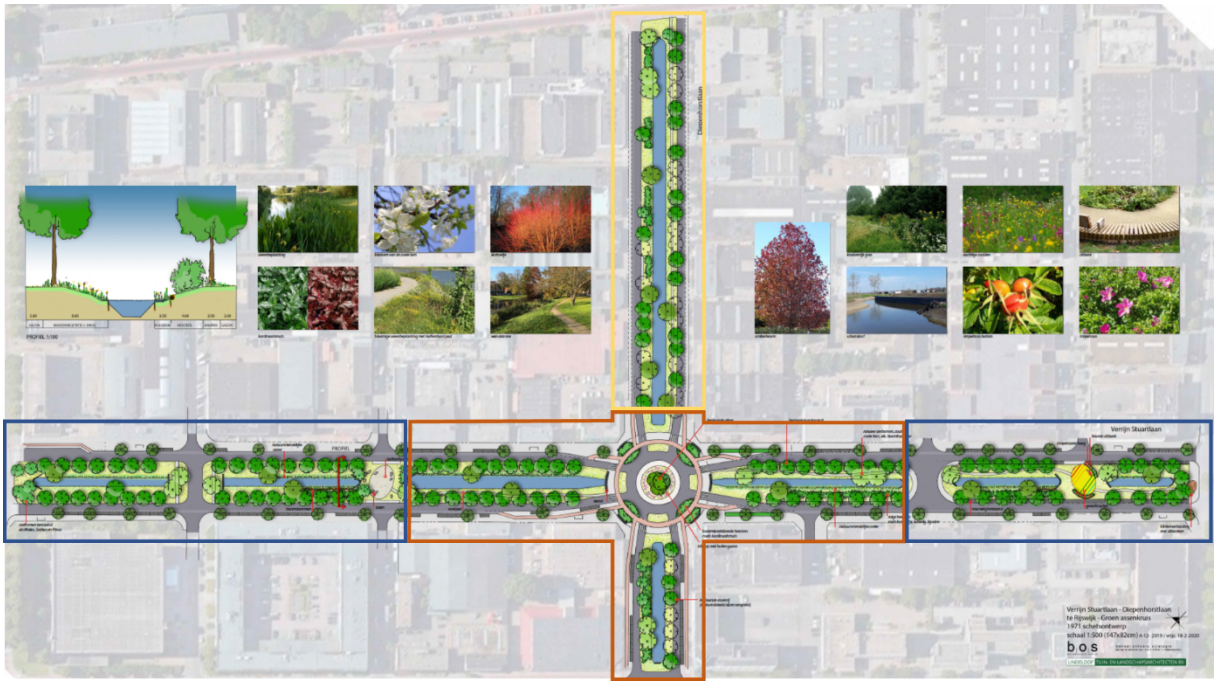
Gemeente + woningbouwgebied	*Stadsas Rijswijk*
Voorgestelde maategel	*Groene Assenkruis*
Aanvraag voor	*Mobiliteitspakket*
Aantal woningen gekoppeld aan maatregel	*4734 (alle nieuwbouwwoningen in de Plaspoelpolder)*
Aandeel betaalbare woningbouw gekoppeld aan maatregel	*73%*
Start realisatie woningbouw gekoppeld aan maatregel	*Woningbouw wordt fasegewijs gestart tussen 2024 en 2030.*
Totale investeringskosten maatregel	*€ 1.330.000*
Andere toegekende regelingen / bijdragen	*geen*
Totaal tekort	*€ 1.330.000*
Gevraagde bijdrage Rijk	*€ 665.500*
Te leveren cofinanciering	*€ 665.500*

**Alle bedragen in euro's incl. BTW prijspeil 2022*

Duiding op kaartbeeld, eventueel aanvullen met impressie/foto project



Woonlocaties die het Groene Assenkruis verbindt



Ontwerp van de Groene Assen. (het oranje deel is uitgevoerd, blauwe delen (west en oost) zitten in deze subsidieaanvraag, i.v.m. afschrijving wordt het gele deel op een nog nader te bepalen moment uitgevoerd)

2. Randvoorwaardelijkheid van de maatregel voor de woningbouw

Groene Assenkruis

Het Groene Assenkruis ligt in het hart van Plaspoelpolder. Eén van de elf economische toplocaties in het MRDH-gebied. Plaspoelpolder is, als een van de economische toplocaties in het MRDH-gebied, een werklocatie die als volwaardig onderdeel van Rijswijk steeds meer een groen en duurzaam werk- en verblijfsgebied wordt. Delen van Plaspoelpolder, zoals Kesslerpark en Havenkwartier, worden nu herontwikkeld naar wonen en werken. De bereikbaarheid is gegarandeerd door een goede aansluiting van Plaspoelpolder op de A4 en op NS-station Rijswijk. De buitenruimte van Plaspoelpolder sluit door de toenemende drukte door intensivering en woningbouw niet meer aan op de vragen voor groen en biodiversiteit en op de moderne mobiliteitsvragen. Het project betreft de Verrijn Stuartlaan en dwars daarop de Diepenhorstlaan. De Verrijn Stuartlaan en de Diepenhorstlaan zijn de drager van de Plaspoelpolder en zorgen voor de verbinding tussen de bedrijven en de woonlocaties binnen het gebied (zie kaart). Het project het Groene Assenkruis moet zorgen voor een goede ontsluiting voor alle vervoerswijzen in het gebied, met nadruk op fiets en lopen.
Het moet gaan functioneren als een recreatie- en verbindingselement voor de nieuwe woongebieden alsmede bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het bedrijvengebied voor werknemers en bezoekers. Tevens versterkt het Groene Assenkruis het groen en biodiversiteit in het gebied en is het onderdeel van een belangrijke verbinding tussen de Stadsas en de Langoederenzone. Het is daarmee direct verbonden aan de woningbouw in de Stadsas en randvoorwaardelijk voor het bijbehorende mobiliteitsconcept en het verbeteren van de leefbaarheid in het gebied.

Woningbouwopgave Plaspoelpolder

In Plaspoelpolder worden de komende jaren woning toegevoegd. De grootste ontwikkelingen zijn Kesslerpark en het Havenkwartier. Daarnaast zijn er nog diverse kleinere woningbouw ontwikkelingen in het gebied. Zie bovenstaande kaart.

3. Toelichting op de bereikbaarheidswaarde

Plaspoelpolder is een bedrijventerrein met een groeiende woon- en verblijfsfunctie. Dit vraagt aandacht voor een goede en veilige ontsluiting voor logistiek en woon-werkverkeer, maar ook in toenemende mate voor langzaam verkeer (fietsen en lopen). In dat kader is gestart met het opwaarderen van het Groene Assenkruis. In 2020 is de rotonde op de kruising en de tak van de assen richting Veraartlaan aangelegd met vrijliggende fietspaden. De drie nog te realiseren groene assen sluiten hierbij aan met brede voetpaden en fietsstroken. De assen en de rotonde maken een comfortabele en sociaal en verkeersveilige verbinding tussen de woonlocaties mogelijk. Met in het kader van de mobiliteitstransitie extra ruimte voor fiets en lopen, maar met aandacht voor de bereikbaarheid van de bedrijven.

De gerealiseerde rotonde

In de Rijswijkse Mobiliteitsvisie 2040 wordt gestreefd naar een mobiliteitstransitie waarin het principe van STOMP de basis is. Hiervoor wordt er bij de woningbouwontwikkelingen een lagere parkeernormen gehanteerd met een koppeling met deelmobiliteit. Tevens wordt er geïnvesteerd in goed lopen fietsverbindingen naar voorzieningen en OV-locaties (bv NS-station Rijswijk). Het project Groene Assenkruis valt binnen dit kader en sluit daarmee aan op de MIRT-verkenning Oude Lijn waarin ook meer ingezet wordt op OV-gebruik.

De Rijswijkse ambitie is om te voorkomen dat de diverse plannen leiden tot een vermindering van de biodiversiteit. De natuurinclusieve herinrichting van het Groene Assenkruis levert een bijdrage aan de Rijswijkse en landelijke beleidsdoelstellingen om natuurwaarden en biodiversiteit te versterken. Plaspoelpolder is een van de bouwstenen om dit te realiseren en de groene assen zijn daar de drager van. Een plek voor plant en dier om te gedijen. Maar ook voor de leefbaarheid van het gebied voor bewoners van de

toekomstige werkwoongebieden en werknemers vanuit het aangrenzende bedrijventerrein. Het is daarnaast ook een belangrijke maatregel om hittestress in het gebied terug te dringen.

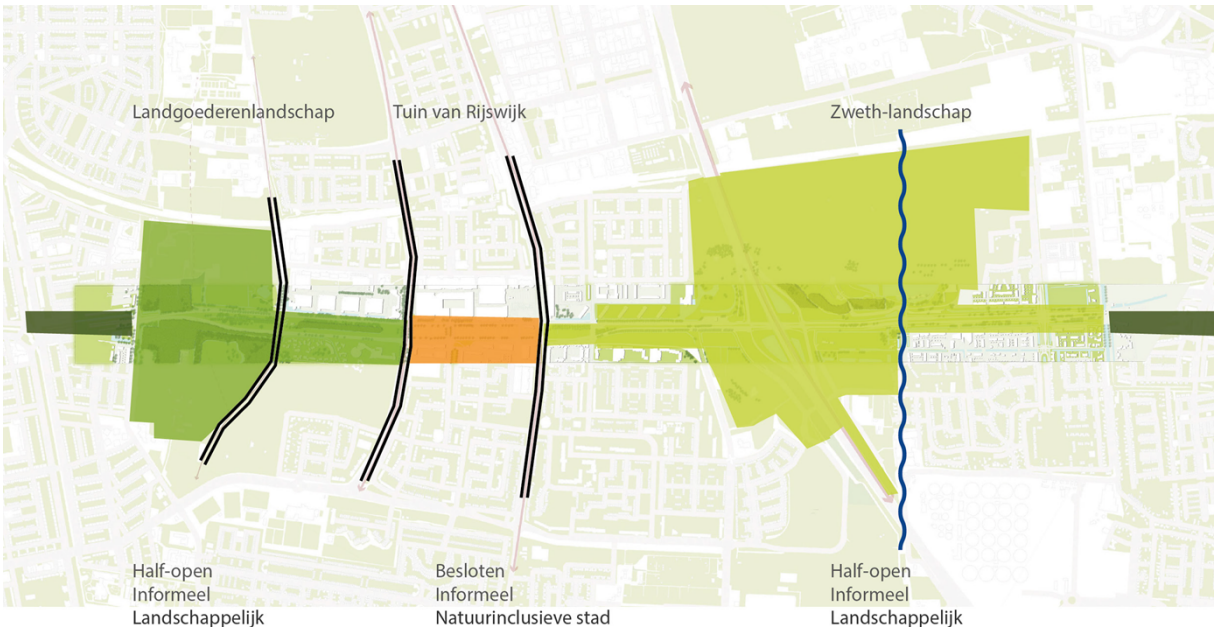
Omdat de mobiliteitsmaatregelen die Rijswijk neemt, voor zowel het Kesslerpark, het Havenkwartier als de Stadsas in zijn geheel, betrekking hebben op verschillende aanvragen voor het mobiliteitspakket, zijn deze maatregelen verder omschreven in de bijgevoegde algemene toelichting over de ontwikkeling van de Stadsas.

Aanvraag Gebiedsbudget / Mobiliteitspakket Oude Lijn

1. Basisinformatie

Gemeente + woningbouwgebied	*Rijswijk - Prinses Beatrixlaan*
Voorgestelde maatregel	*Herinrichting corridor Prinses Beatrixlaan mede als groene, ecologische verbinding*
Aanvraag voor	*Gebiedsbudget*
Aantal woningen gekoppeld aan maatregel	*12.103 nieuwbouwwoningen in totaal waarvan 8.257 in de Stadsas.*
Aandeel betaalbare woningbouw gekoppeld aan maatregel	*72%*
Start realisatie woningbouw gekoppeld aan maatregel	*2023 tot 2030 (investering is gevolg van de woningbouwopgave die fasegewijs opgepakt wordt. Een deel is al gestart. Het totaal van 8.257 woningen moet uiterlijk 2030 gerealiseerd zijn). Voor de HBG locatie, waar dit project direct op aansluit, is start bouw gepland voor 2025.*
Totale investeringskosten maatregel	*€26.086.000,-*
Andere toegekende regelingen / bijdragen	*Voor slechts een klein deel van de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan is al WBI-subsidie verkregen als onderdeel van de ontwikkeling van Bogaard Stadscentrum. De investeringskosten die zijn toegerekend aan de ontwikkeling van Bogaard Stadscentrum (€9.675.000) en die onderdeel waren van de berekening voor die WBI subsidie, zijn volledig buiten deze aanvraag gelaten.*
Totaal tekort	*€5.026.310,-*
Gevraagde bijdrage Rijk	*€ 2.513.155,-*
Te leveren cofinanciering	*€ 2.513.155,-*

**Alle bedragen in euro's incl. BTW prijspeil 2022*



Ambities Prinses Beatrixlaan

Prinses Beatrixlaan – Impressie verwezenlijking ambities

HBG locatie

2. Randvoorwaardelijkheid van de maatregel voor de woningbouw

Zoals in de toelichting op de ontwikkeling van de Stadas aangegeven is, is het onderdeel maken van de Stadsas van een groen netwerk een belangrijk onderdeel van de Rijswijkse verstedelijkingsstrategie. Door de aanleg van dit netwerk pakken we niet alleen hittestress aan. We vergroten de biodiversiteit, vergroten de waterbergingscapaciteit, creëren meer ruimte voor ontmoeten en bewegen en combineren dit alles met het creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Hierdoor voegen we geen woningen toe aan een winkelcentrum of bedrijventerrein, maar creëren een nieuw stuk stad waarin het prettig wonen én werken is. De Prinses Beatrixlaan is één van de belangrijke te realiseren groene verbindingen tussen de Landgoederenzone en de Parkenzone.

Doelstellingen

- Bewaking regionale biodiversiteit (Eco verbinding Den Haag-Rijswijk-Delft)
- Bewaking regionale biodiversiteit (Zweth- en Vlietzone)
- Bewaking regionale biodiversiteit (Landgoederenbiotoop)
- Bewaking lokale biodiversiteit (stadsbiotoop)
- Recreatie en leefbaarheid vergroten in de directe winkel-, woon- en werkwoonomgeving
- Recreatieve functies Landgoederenzone-Zweth-/Parkenzone/Stadscentrum) versterken
- Beleefbaar landschap door inrichting als landschapscorridor
- Regionale fietsverbindingen technisch verbeteren
- Gemotoriseerde mobiliteit terugdringen door aantrekkelijke fiets- en loopvoorzieningen
- Bereikbaarheid in bredere zin verbeteren
- Verlagen fietstijd te door de oversteekbaarheid de vergroten en tweezijdige fietspaden aan te leggen
- Verbeteren vestigingsklimaat

Hoge ambitie biodiversiteit

Nederland loopt wereldwijd voorop in het verlies aan biodiversiteit. In de nationale agenda voor natuurbeleid is meer natuur in de stad één van de speerpunten. In de Nationale Omgevingsvisie is veel aandacht voor het keren van de achteruitgang van de biodiversiteit. Eerder is door het rijk aangegeven dat de ecologische voetafdruk dient te worden gehalveerd.
Het plan voorziet naast versterking van lokale groen- en natuurwaarden in de realisatie van een robuuste ecologische verbinding tussen de regionale natuur-groen-recreatiegebieden Landgoederenzone en Vliet- en Zwethzone. De verbinding tussen de landgoederenzone en de Zwethzone wordt gerealiseerd door de aanleg van een robuuste droge ecologische verbinding voor doelsoorten als egel en bunzing. De verbinding is een droge greppel met flauw talud met een totale breedte van 9 tot 12 meter. De verbinding kruist op 8 locaties complete kruispunten, wegvakken of fietspaden. Totaal worden 26 ecopassages toegepast. Een grote diversiteit aan planten en struikensoorten bieden bescherming aan de doel- en andere soorten en zorgen voor biodiversiteit.

Ook wordt de Prinses Beatrixlaan zo ingericht dat zij bijdraagt aan de woonkwaliteit van de nieuwe woningen die in en rondom Bogaard Stadscentrum worden ontwikkeld. Het plan sluit ook aan op de doelstellingen van het Nationaal Park Hollandse Duinen om het kustlandschap landschappelijk en ecologisch te verbinden met het achterland. Tussen de A4 en de gemeentegrens van Delft is de ambitie om de bestaande groene bermen te ontwikkelen tot een robuuste ecologische verbindingszone. Dat geldt ook voor het gedeelte richting Den Haag.

Integraal Stedebouwkundig Ambitiedocument Prinses Beatrixlaan
Vanuit o.a. de verstedelijksopgave, verkeersplan, HBG, RijswijkBuiten, Bogaard Stadscentrum, Landgoederenzone en WarmtelinQ is een integraal stedenbouwkundig document opgesteld voor de Prinses Beatrixlaan om het functioneren van ecologische structuren, en het handhaven en versterken van de leefbaarheid te kunnen garanderen in relatie tot (de gevolgen van) de woningopgave. Dit document is door het college vastgesteld.

Woningbouw HBG
Op de hoek Prinses Beatrixlaan – Generaal Spoorlaan worden 550 woningen gerealiseerd. Voor de inrichting van de openbare ruimte op het gewenste niveau (programma van eisen openbare ruimte, natuurinclusief, eco verbinding, stadsbiotoop, leefbaarheid) is €2.000.000,- geraamd en die kosten zijn voor de gemeente. Hiervan is € 900.000,- extra nodig om dit op het noodzakelijke natuurinclusieve niveau uit te voeren.

Kostenoverzicht en toerekening
De totale kosten voor de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan bedraagt €24.086.000.
Het deel van deze kosten wat is toegerekend aan de herinrichting van Bogaard Stadscentrum in het kader van de WBI subsidie bedraagt €9.675.000. Het restant van de kosten bedraagt €14.411.000. Deze kosten worden voor 21% toegerekend aan de ontwikkeling van de Stadsas. Van het totaal aantal woningen in Rijswijk in 2030 is namelijk 70% bestaand, 21% nieuw gebouwd in de Stadsas en 9% nieuw gebouwd buiten de Stadsas.
De kosten die worden toegerekend aan de Stadsas bedragen daarmee €3.026.310.

Voor de aansluiting op en ontwikkeling van de HBG locatie is nog eens €2.00.000 extra nodig, wat het totale publieke tekort brengt op €5.026.310.

3. Toelichting op de bereikbaarheidswaarde

Daarnaast is de Prinses Beatrixlaan ook een belangrijke verkeersader door Rijswijk. Een verkeersader die steeds drukker wordt door verstedelijking in en rondom Rijswijk. Onderdeel van de mobiliteitsstrategie om de toename van het autoverkeer te dempen, is het aantrekkelijker maken van alternatieven zoals de fiets of lopen. De herinrichting verbetert dan ook de kwaliteit van en doorstroming op fietspaden en verbetert de oversteekbaarheid. Bij het woningbouwproject op de HBG-locatie wordt nu tijdens de herontwikkeling ook nadrukkelijk gekeken naar een toekomstgericht mobiliteitsconcept waarbij het STOMP-principe als uitgangspunt geldt.

De gemeente Rijswijk werkt samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de gemeente Den Haag aan de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan. Van gemeentegrens tot gemeentegrens wordt de weg heringericht. Het accent qua verbetering van de verkeersfunctionaliteit ligt tussen de A4 en de Generaal Spoorlaan. Met de herinrichting worden de volgende ambities nagestreefd:

- Verbeteren van de doorstroming voor autoverkeer
- Vrijmaken ruimte voor ontwikkeling van 400 woningen
- Verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers
- Verbeteren kwaliteit van en doorstroming op fietspaden. Bv door het twee-richtingen maken van het oostelijke fietspad tussen Generaal Spoorlaan en Van Vredenburghweg.
- Vergroten leefkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit.
- Inzet op mobiliteitsmaatregelen om de alternatieven voor de auto over de Prinses Beatrixlaan te verbeteren en te stimuleren.

Omdat de mobiliteitsmaatregelen die Rijswijk neemt, voor zowel het Kesslerpark, het Havenkwartier als de Stadsas in zijn geheel, betrekking hebben op verschillende aanvragen voor het mobiliteitspakket, zijn deze maatregelen verder omschreven in de bijgevoegde algemene toelichting over de ontwikkeling van de Stadsas.