

Gebiedstransformatie Kesslerpark Rijswijk

Schetsonwerp openbare ruimte

Transformatie naar een groene woon- werkomgeving

04 maart 2025



Schetsontwerp openbare ruimte Gebiedstransformatie Kesslerpark is een opdracht uitgeschreven door de gemeente Rijswijk

04-03-2025

OPDRACHTGEVER

Gemeente Rijswijk

Postbus 5305
2280 HH Rijswijk

Richard van Hillo
rvhillo@rijswijk.nl

BURO SANT EN CO

Contactpersoon

Coos van Ginkel
coos@santenco.nl
+31 (0)70 346 37 86

Projectteam

Coos van Ginkel
Kristine Skujina
Anna Johansson
Sander Singor

Adres

Bink 36 I Unit M3.55
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag

Inhoud

1.1	Opgave en plangebied	4
1.2	De ontwikkeling een nieuwe stadscampus	6
1.3	Historie	8
1.4	Structuur	9
1.5	Identiteit	10
1.6	Straaten	11
1.7	Klimaat gevoeligheid	12
1.8	Mobiliteitsplan SWECO	13
2	Ontwerpprincipes	15
2.1	Langzaam verkeer	17
2.2	Menselijke maat en verblijfskwaliteit	18
2.3	Groen en klimaatadaptief	19
2.4	Nieuwe gezicht van het station	20
3	Schetsontwerp	23
3.1	Plankaart totaal	24
3.2	Kessler Park	26
3.3	Stationsplein	31
3.4	Lange Kleiweg	36
3.5	Visseringslaan	42
3.6	Volmerlaan	48
3.7.1	Parkeren Sir Winston Variant 1	52
3.7.2	Parkeren Sir Winston Variant 2	53
4	Materialisatie en vergroening	55
4.1	Verharding	56
4.2	Beplanting	58
4.3	Bomen	60
4.4	Straatmeubilair	62

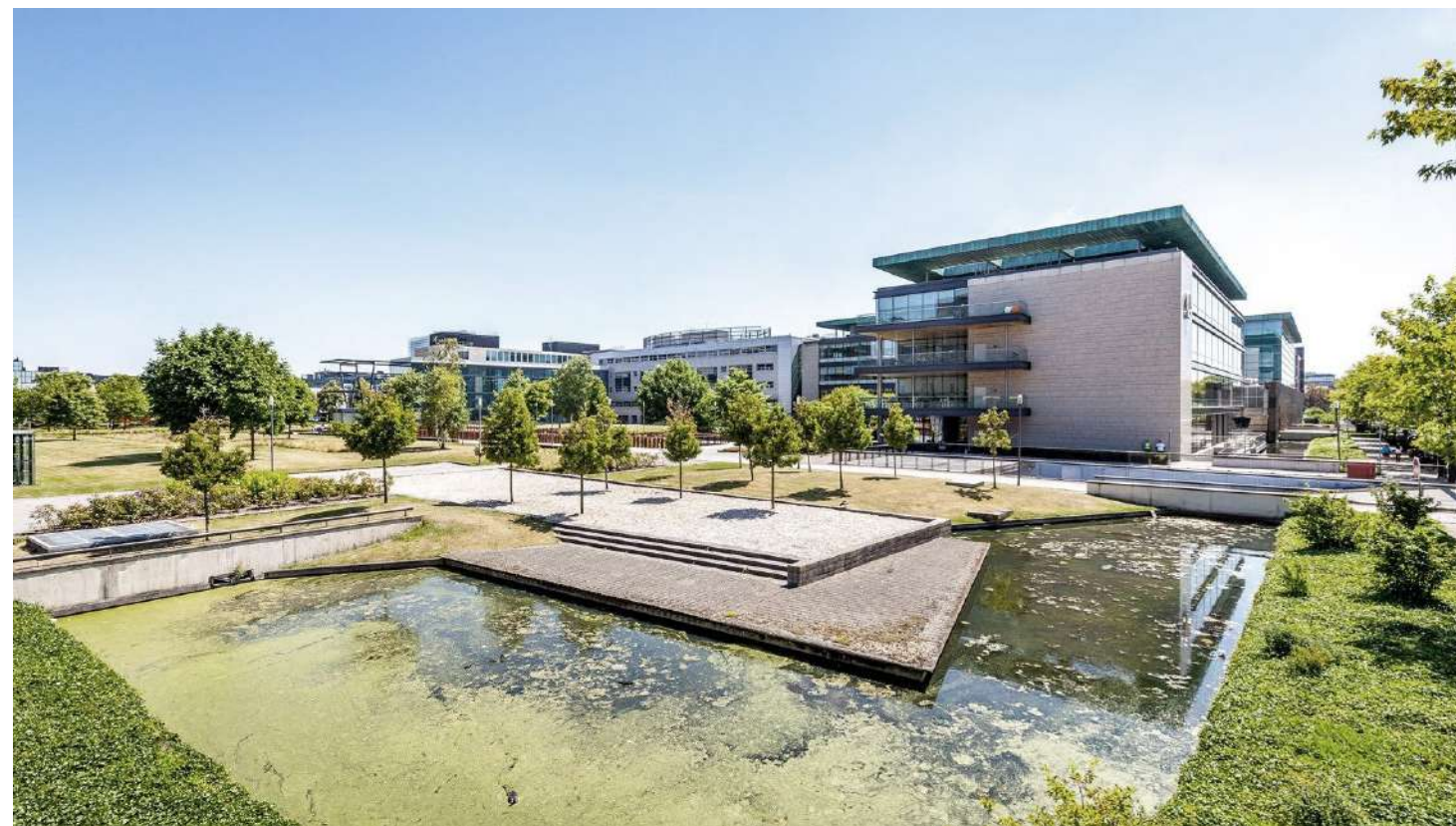
Opgave en plangebied

De gemeente Rijswijk is bezig met de toekomst van de Plaspoelpolder. Verschillende voormalige bedrijfspanden worden getransformeerd tot woningen en kleinschalige bedrijvigheid, op die manier transformeert de Plaspoelpolder in een multifunctioneel woon, werk en recreatiegebied. Een toekomstige bestemming op een steenworp afstand van het station Rijswijk en de stad Den Haag.

Bij het veranderend gebruik van het gebied hoort ook een aangepaste openbare ruimte. Met zijn huidige brede straten, veel parkeerplekken en weinig groen heeft de Plaspoelpolder nauwelijks menselijke maat en verblijfskwaliteit. Daarnaast is de huidige inrichting onvoldoende klimaatadaptief. Parallel met de transformatie van de gebouwen wordt daarom de openbare ruimte getransformeerd. Straten worden smaller, er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen en er komen prettige verblijfsplekken.

Door een nieuwe mix aan functies in een groene omgeving ontstaat leefbaarheid en levendigheid gedurende de hele dag en wordt de identiteit van het gebied versterkt. Dit alles komt ten goede aan het vestigingsklimaat van de Plaspoelpolder. Door de transformatie van gebouwen en openbare ruimte wordt de Plaspoelpolder een aantrekkelijke plek voor mens en dier.

De eerste grote ontwikkeling is de herinrichting van de openbare ruimte rondom de voormalige Shell-locatie Kesslerpark. Het betreft de straat Kesslerpark, een gedeelte van de Volmerlaan, de Visseringlaan, een gedeelte van de Lange Kleiweg en het plein achter het NS-station Rijswijk. Buro Sant en Co maakt voor deze straten een schetsontwerp en voorlopig



Voormalig Shell gebouw nu in gebruik als kantoorgebouw 'At the Park'

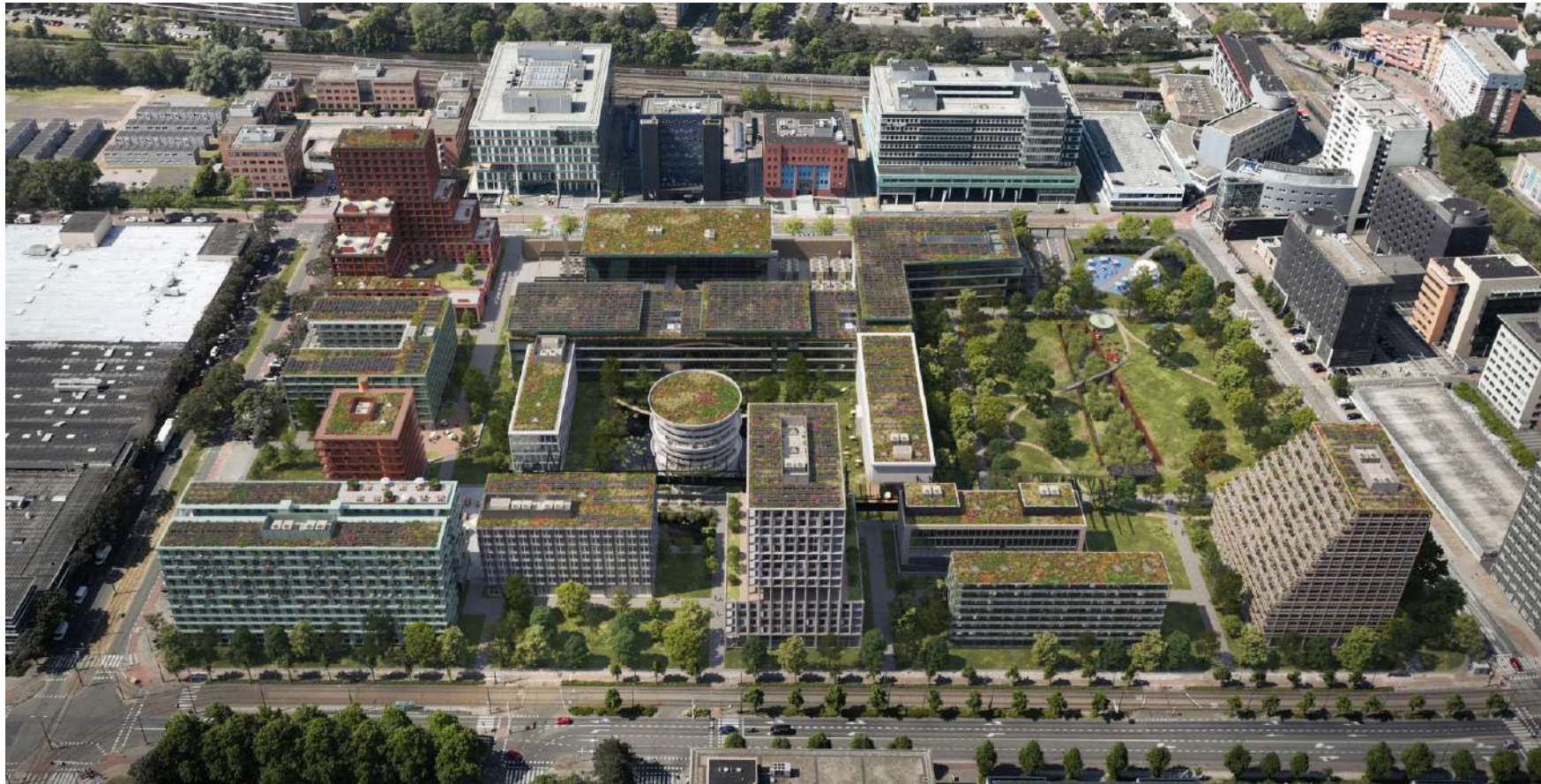


De ontwikkeling een nieuwe stadscampus

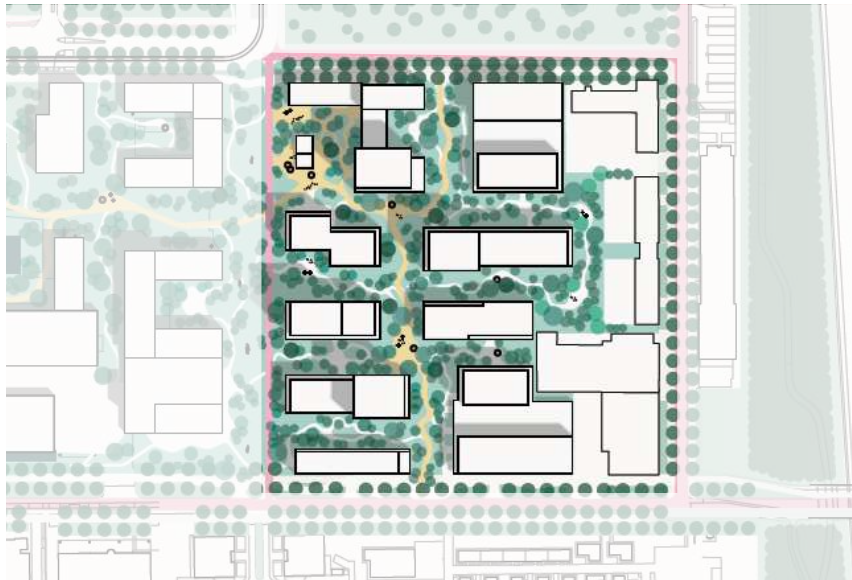
De Plaspoelpolder is volop in ontwikkeling. Er zijn op dit moment drie grote ontwikkellocaties: Kessler Park, de Broodfabriek en het Havenkwartier. Op deze drie plekken worden kantoor en bedrijfsruimtes getransformeerd naar gemengde woon-, werk- en recreatieomgevingen. Dit ontwerp richt zich op het gebied rondom het Kesslerpark, en grenst daarmee aan de Broodfabriek.

De herontwikkeling van het voormalige Shell-terrein bestaat uit twee projecten: Campus At The Park & Here At The Park verder te benoemen als “campusontwikkeling”. Het voormalige Shell gebouw wordt deels gesloopt, een ander deel wordt getransformeerd. Daarnaast komt er een flink aantal nieuwe woongebouwen bij, met veelal compact woningen voor studenten en starters. Dit alles rondom een groene openbare ruimte, met een centrale as die de gebouwen met elkaar verbindt en waaraan lokale bedrijvigheid een plek heeft

Het ontwerp van de Broodfabriek is in een minder vergevorderd stadium dan campusontwikkeling, maar ook hier wordt een open stadscampus ontworpen, met ruimte voor wonen en werken. Uitgangspunt is dat de openbare ruimte tussen de blokken op elkaar aansluit, en er uiteindelijk één samenhangend gebied ontstaat.



Impressie 'At the Park'

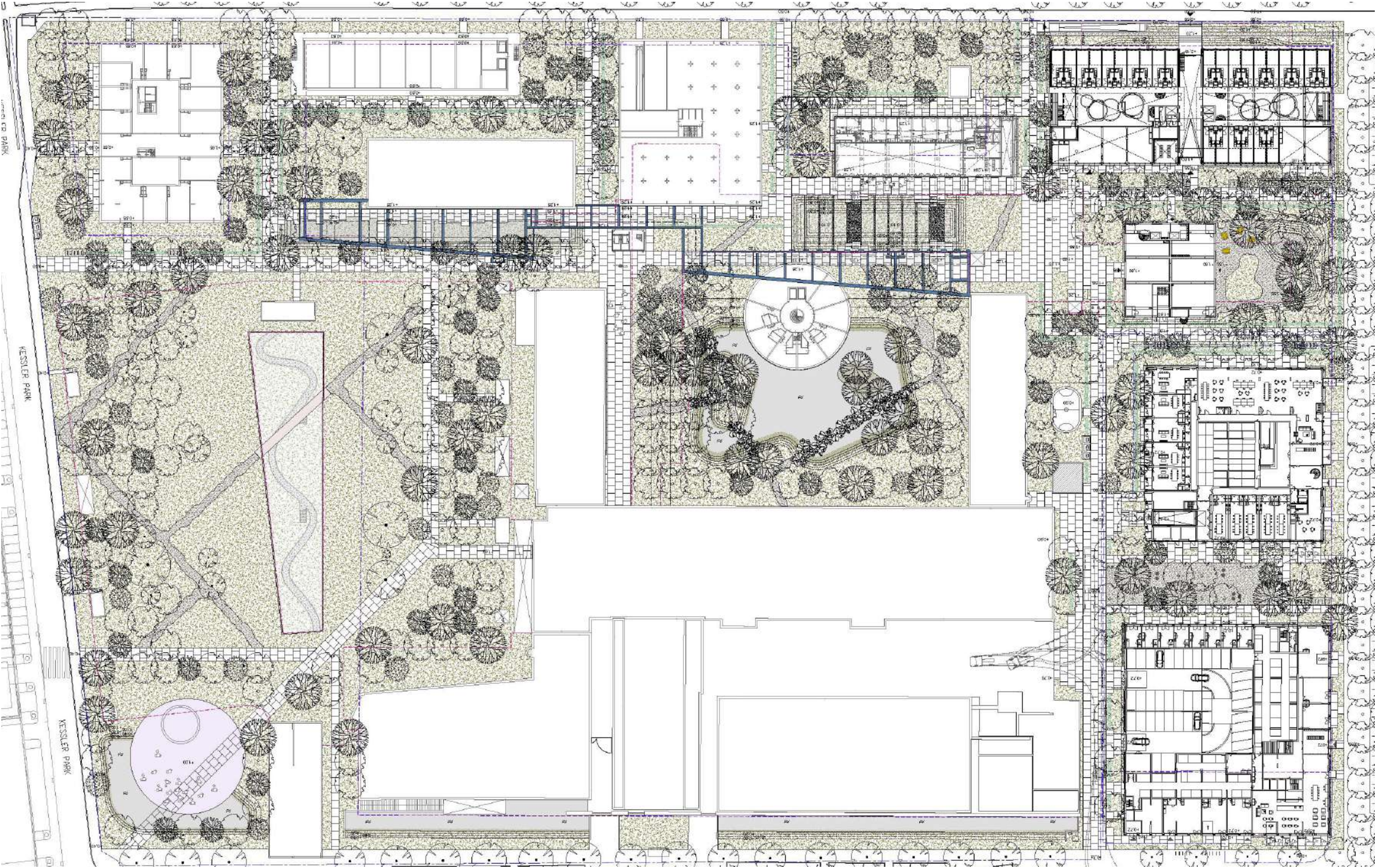


Conceptplan de Broodfabriek



Impressie 'At the Park'

VO plankaart - campusontwikkeling door BOOM Landscape



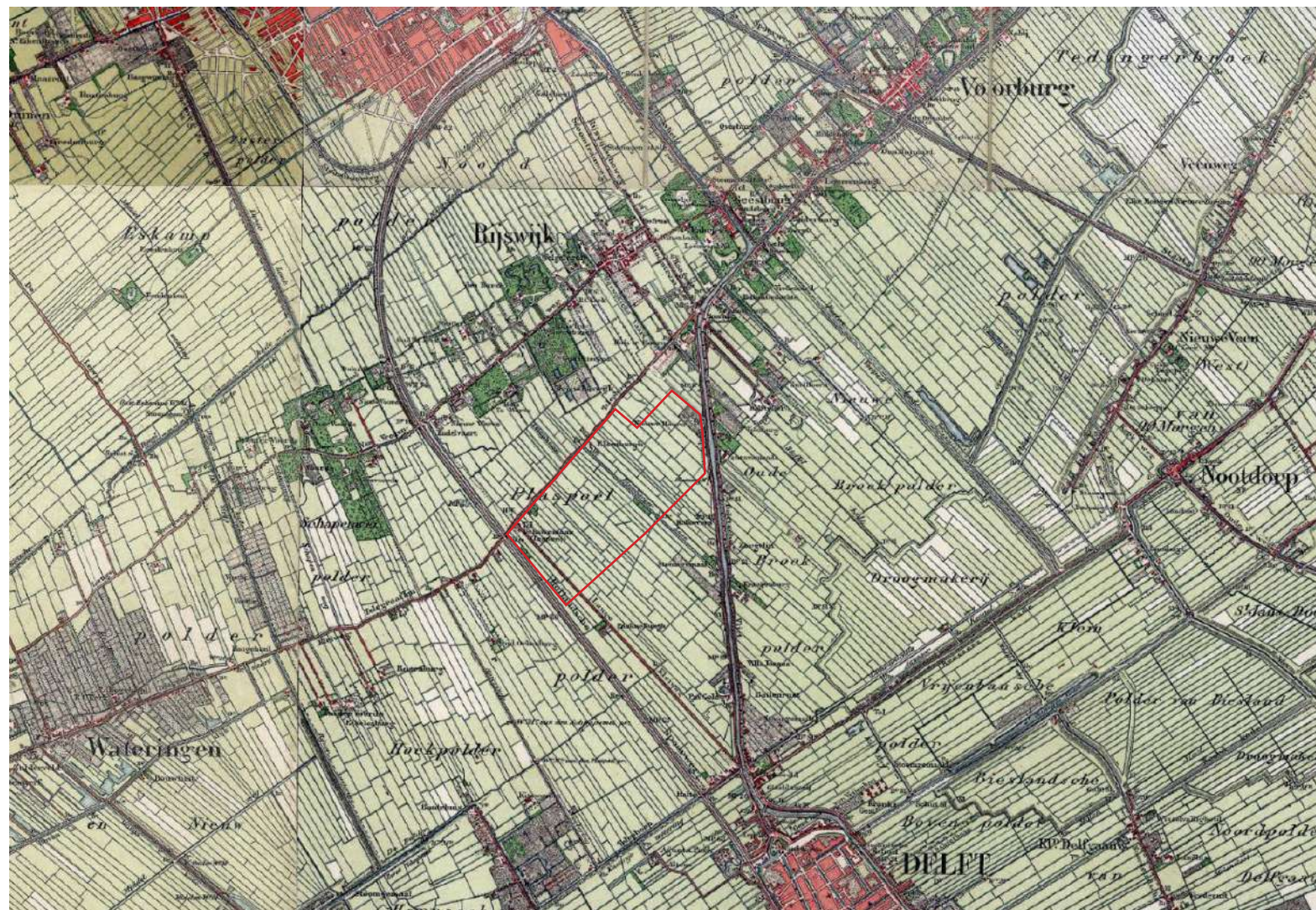
Legenda

- Campus ontwerp door BOOM Landscape
- De aangrenzende straat ontwerpen zijn tijdelijke aanduidingen en maken geen deel uit van BOOM Landscape opdracht voor campusontwikkeling

Historie

De historie van het bedrijventerrein de Plaspoelpolder gaat terug tot 1953, toen de eerste 'schone' industriën zich in het gebied vestigde. De komst van Shell in 1962 zorgde voor een sterke ontwikkeling van het gebied, hierna volgde snel andere, deels gerelateerde bedrijven. Kort daarop, in 1965 werd station Rijswijk geopend, grenzend aan de Plaspoelpolder, samen met een eigen snelwegafrit maakt dit het bedrijventerrein een bedrijventerrein op regionaal niveau.

De historie van het gebied gaat verder terug. De huidige Lange Kleiweg was er al in de 17^{de} eeuw. De ligging is hetzelfde, waarbij de weg enerzijds aansluit op de Schie, kort voor Delft, en anderzijds op de Sir Winston Churchillaan, die toen nog Kleiweg heette. Bij de aansluiting Lange Kleiweg-Kleiweg was een 'tapperij' en nadat in 1847 de Oude Lijn, de spoorlijn van Amsterdam tot Rotterdam, ook hier aangelegd was, een halte plaats.

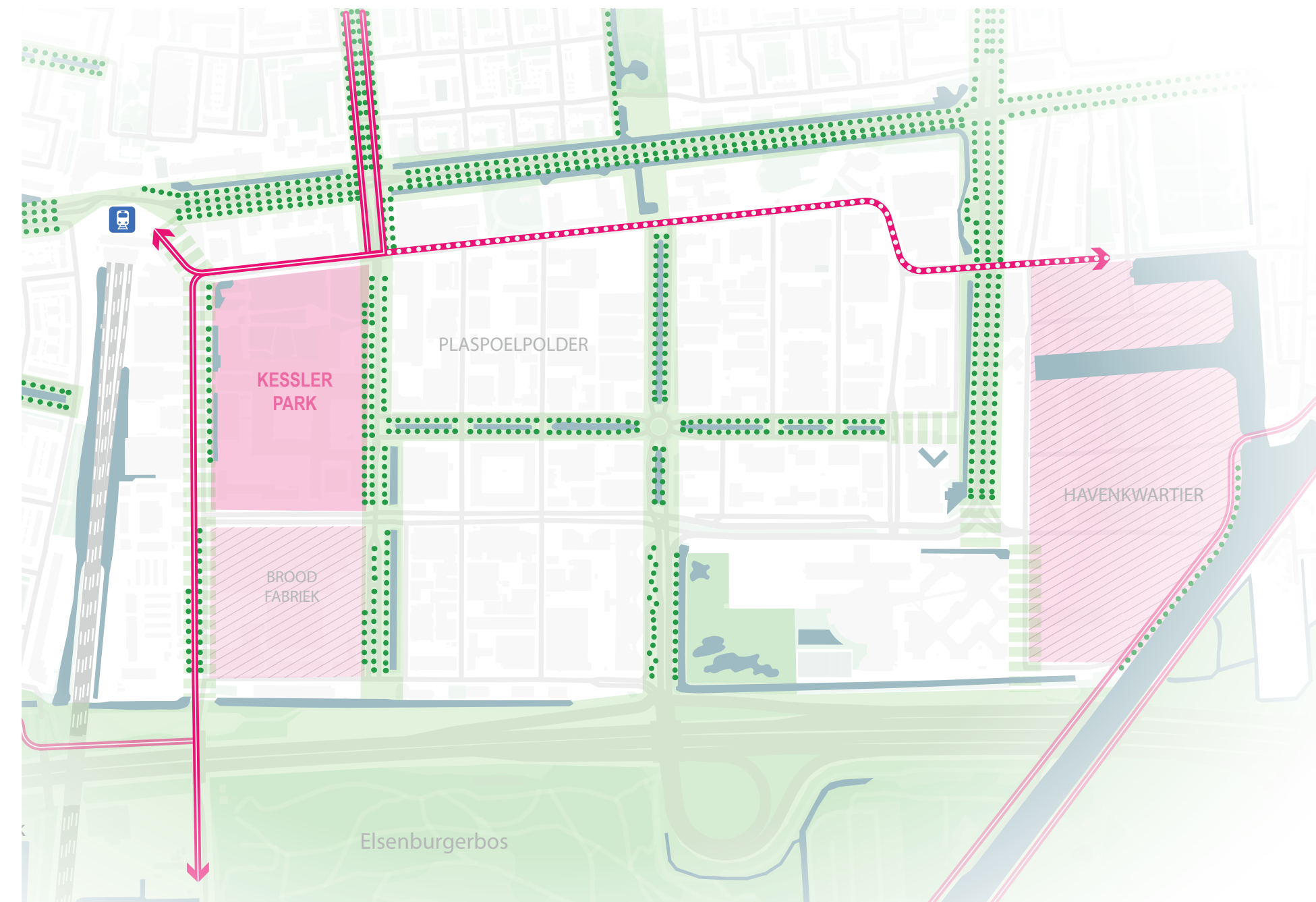


Kaart 1850, bron: topotijdreis.nl

Structuur

De Plaspoelpolder is functioneel opgezet met heldere groene-blauwe structuren zoals singels en lanen. Straten zijn er breed, lang en recht. Veel straten lijken op elkaar, en ondanks dat er niet zoveel straten zijn, verdwaal je er toch. Tussen de straten zijn aangesloten blokken met bedrijven.

Kenmerkend voor de opzet van de Plaspoelpolder is het assenkruis van Diepenhorstlaan en Verrijn Stuartlaan. Dit zijn beide brede straten met een singel in de centrale as, met ruime groene taluds en deels natuurvriendelijke oevers. In het talud staan aan de straatzijde laanbomen, en dicht bij de oever staan speels enkele treurwilgen, die de strakke lijnen en ritmiek speels onderbreken. De straten langs de singel vormen een grens tussen de vriendelijke groen blauwe as, en anderzijds een verharde kale wereld van parkeren en bedrijfspanden. Rondom het assenkruis ligt de meer verkeerstechnische ring van Burgemeester Elsenlaan, Visseringlaan en Volmerlaan. De Volmerlaan zelf is een verlenging van de historische Huis te Landelaan en begrenst samen met de historische Lange Kleiweg en de historische Sir Winston Churchillaan het westelijke gedeelte van de Plaspoelpolder. In dit gebied zijn er minder bedrijven en meer kantoorpanden.



Structuur van de Plaspoelpolder met lanen en ontwikkelingen

Identiteit

De huidige identiteit van de openbare ruimte van de Plaspoelpolder wordt door een aantal dingen bepaald. We willen graag oog hebben hiervoor en deze versterken in de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

Ongedwongen

De huidige functionele en wat kale opzet van het gebied zorgen voor een ongedwongen karakter. Door brede profielen en her en der overmaat aan ruimte blijft er ruimte voor aanpassingen en flexibiliteit. De gebruikers zetten het gebied naar hun eigen hand en passen het aan waar ze dat nodig vinden. De keerzijde is dat ruimtes desolaat en verlaten kunnen aanvoelen en dat er veel verharde ruimte is. In de transformatie van de straten zoeken we de balans. Er komt meer menselijke maat, meer kleinschalligheid, zonder dat het truttig word. Er blijft voldoende ruimte voor flexibel ruimte gebruik. Parkeerplekken kunnen eenvoudig een terras worden en er komt meer groen. De openbare ruimte kan meebewegen met de veranderende gebruikers. Ook in het materiaalgebruik wordt gezocht naar een beperkt palet van stoere materialen, die lang meegaan, klimaatadaptief zijn en er niet saai uitzien.

Groen

De huidige Plaspoelpolder is groen! Dit zit vaak in de straatprofielen, door middel van singels en lanen, maar ook in private groene campus gebieden, zoals het Kesslerpark. De overmaat aan ruimte die er op sommige plekken aanwezig is biedt potentie om nog meer groen te maken. Ook de groene plekken in de private ruimte moeten worden benut. Dat doen we door openbare ruimte en (semi) private ruimte naadloos op elkaar aan te laten sluiten, zodat het groene netwerk word versterkt.

Lanen

De belangrijkste straten in de Plaspoelpolder hebben een (gedeeltelijke) laan beplanting. Zoals ook andere hoofdstraten in Rijswijk een laanstructuur hebben, passend bij het historisch karakter van de stad. In het ontwerp voor de nieuwe straten worden de laanstructuren verbeterd en compleet gemaakt.

Detaillering

Het gebied is functioneel opgezet, met weinig verfraaiing en detaillering. Om het gebied te transformeren en menselijke maat toe te voegen is het nodig het bestaande raamwerk van openbare ruimte verder te detailleren en verfijnen. Op deze manier ontstaat herkenbaarheid en een prettige omgeving. Enkele voorbeelden hiervan zijn in de Plaspoelpolder al zichtbaar, zoals de hekwerken bij de rotonde in het assenkruis of de muurschildering bij De Loods. Beide dragen bij aan de herkenbaarheid van de plek en zijn een goede aanzet naar een beeldmerk van de Plaspoelpolder. Tijdens het ontwerp zal verder gezocht worden wat dit beeldmerk kan zijn en hoe dit vorm krijgt.



Detaillering in de Plaspoelpolder, bron: IPV Delft



Stoere uitstraling en sfeer in Plaspoelpolder, bron: Rijswijks Dagblad

Straten

Het projectgebied bestaat uit 4 (deel) straten met elk een eigen gebruik en identiteit. Doel is om een samenhangend ontwerp te maken, zonder de identiteit van de individuele straten uit het oog te verliezen.

Lange Kleiweg

De Lange Kleiweg is de oudste straat van het gebied. De aanpalende bebouwing zijn met name kantoorpanden en de TNO locatie. Ter hoogte van de Broodfabriek veranderd het karakter van de bestaande bebouwing. Doel is dat met de ontwikkeling van de Broodfabriek ook dit gedeelte van de Lange Kleiweg vergelijkbaar als het nu te herinrichten gedeelte wordt ingericht. De straat bestaat uit een brede asfalt loper, vrij liggend fietspad, haaksparkerplekken, en stoepen aan weerszijde. De bedrijven hebben vaak versteende entrees en sluiten slecht aan op de openbare ruimte. De straat is onderdeel van een regionale fietsroute. Er zijn mogelijkheden om de bestaande enkele bomenrij te verdubbelen, het fietspad te verbreden en de entrees van de kantoren aantrekkelijker te maken, daarnaast kan er meer en kwalitatiever groen worden gemaakt. De functies aan de straat blijven grotendeels gelijk.

Kesslerpark

Het Kesslerpark is voornamelijk een verbindingsweg, de enige voordeuren aan deze straat zijn Sir Winston Leisure Center en hotel Grand Winston. Er ligt een brede rijbaan met fietssuggestie stroken, aan weerszijde een stoep en haaksparkeren langs de bebouwing. Bij twee bedrijven is het regelmatig nodig om te laden en lossen. Dit is een uitdaging vanwege de beperkte ruimte. Daarom wordt er

gebruikgemaakt van het principe van gedeelde ruimte in het voetgangersgebied. Verder zijn er enkele verdwaalde bomen in de parkeerzone aanwezig. De straat is onderdeel van een regionale fietsroute. Vanwege de belangrijke verbinding met het station en het Havenkwartier word de straat ingericht als langzaam verkeer route van 30km/uur met fietssuggestiestrooken. Daardoor vervalt het haaksparkeren. De bovengrondse parkeergarage wordt vervangen door een nieuw appartementencomplex, en ook in het gebied van de campus komt er een bouwblok ter hoogte van de kruising Volmerlaan erbij. Door de functieverschuiving wordt de straat aanzienlijk levendiger!

Visseringlaan

De Visseringlaan heeft twee delen, die gescheiden worden door de Volmerlaan. Deels liggen er toegangen naar de huidige en toekomstige bebouwing van de campusontwikkeling aan. Er zijn twee gescheiden rijbanen met fietssuggestiestroken en parkeerplaatsen. De bebouwing aan weerszijde van de straat veranderd significant. In plaats van gesloten bouwblokken en achterkanten komen hier levendige plinten van woon-werkgebouwen. De Visseringlaan is nu nog een scheiding tussen het gebied van het Kesslerpark en de Broodfabriek, maar in de toekomst word dit één samenhangend gebied, waarbij de Visseringlaan een rustige woonstraat is, die eenvoudig over te stekken is.

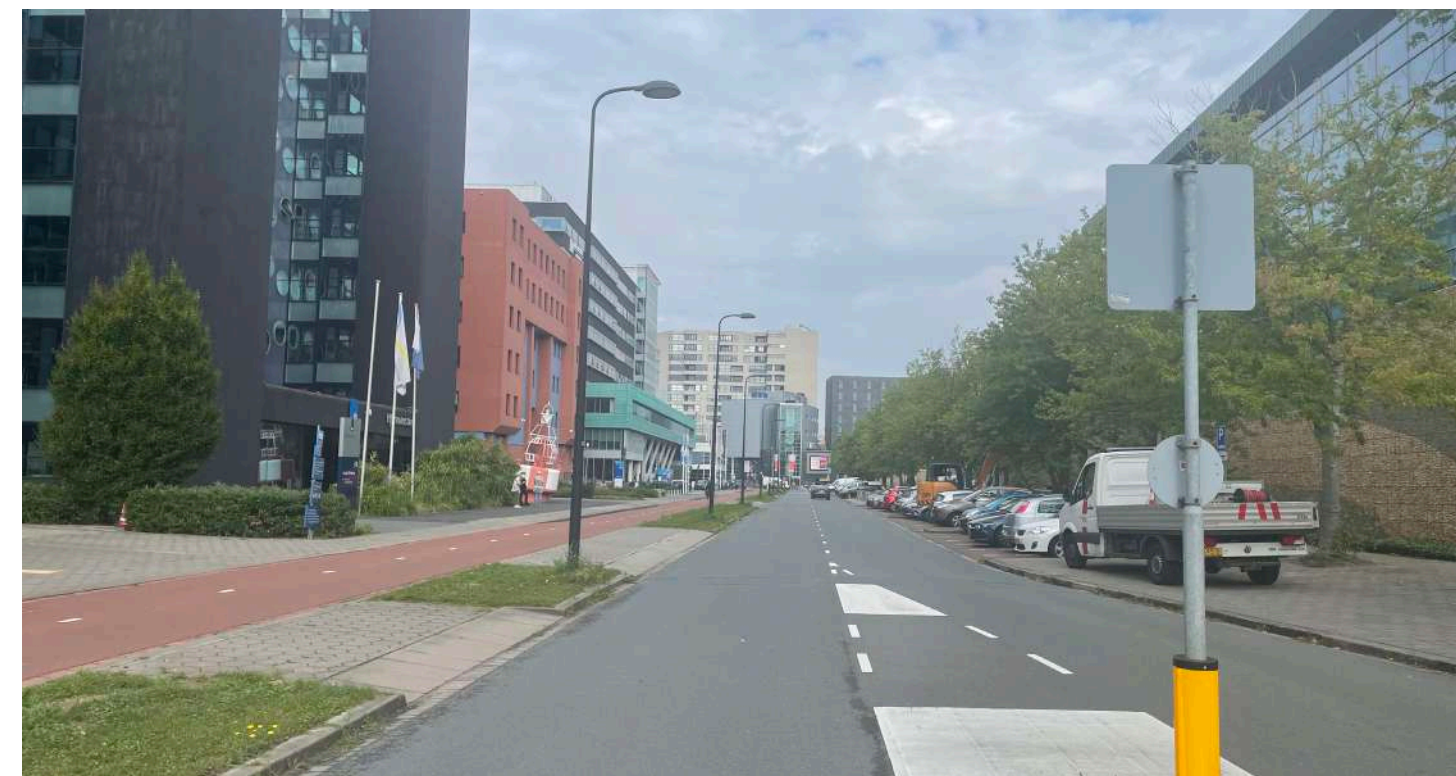
Volmerlaan

De Volmerlaan is een brede stadsstraat met vrij liggende fietspaden, een tram/busbaan en een hoofdauto route. Binnen dit project wordt alleen het gedeelte tussen de campusontwikkeling en de rijbaan heringericht. Er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers, en de groenstroken worden opnieuw ingeplant.

Stationsplein

Naast de diverse straten is de aansluiting van het stationsgebied op het Kesslerpark een belangrijk punt. Het station is, zeker in de toekomst, de belangrijkste poort naar het gebied. Op dit moment is dit een smalle en onaantrekkelijke doorgang. De ontvangst in de Plaspoelpolder is weinig logisch. In de ontwikkeling krijgt het station ook een gezicht

in de Plaspoelpolder. Daarnaast komt er een nieuwe brug binnen het gebied van de campusontwikkeling, die direct aansluit op de doorgang naar het station. Samen met de gemeente word verder onderzocht of het mogelijk is de doorgang te verbreden en meer menselijke maat en verblijfskwaliteit te geven.



Lange Kleiweg

Klimaat gevoeligheid

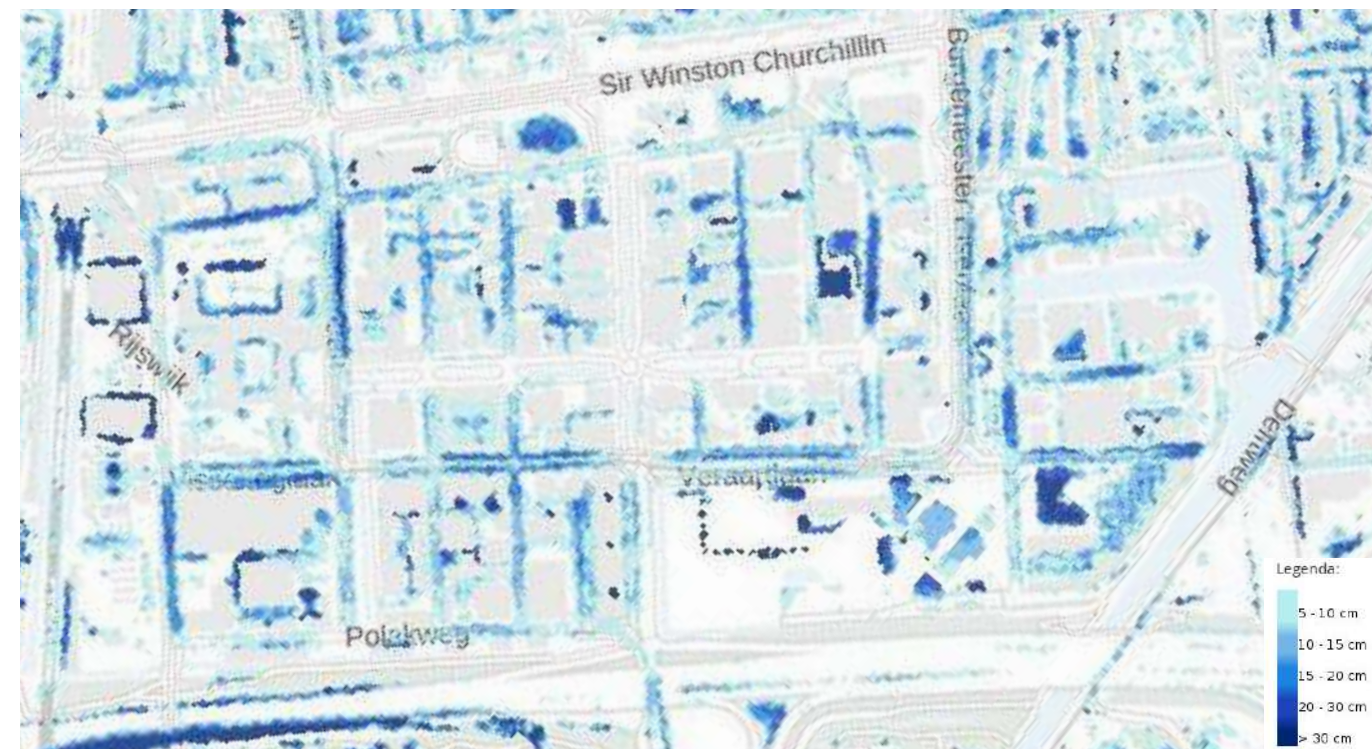
De plaspoelpolder is een bedrijventerrein met relatief veel verharding, daardoor is het een kwetsbare plek bij extreme hitte, droogte of piekbuien.

Op de kaart is duidelijk zichtbaar dat de straten erg gevoelig zijn voor hittestress. Alleen de Visseringlaan binnen het projectgebied lijkt minder op te warmen, omdat hier meer bomen en groen aanwezig is.

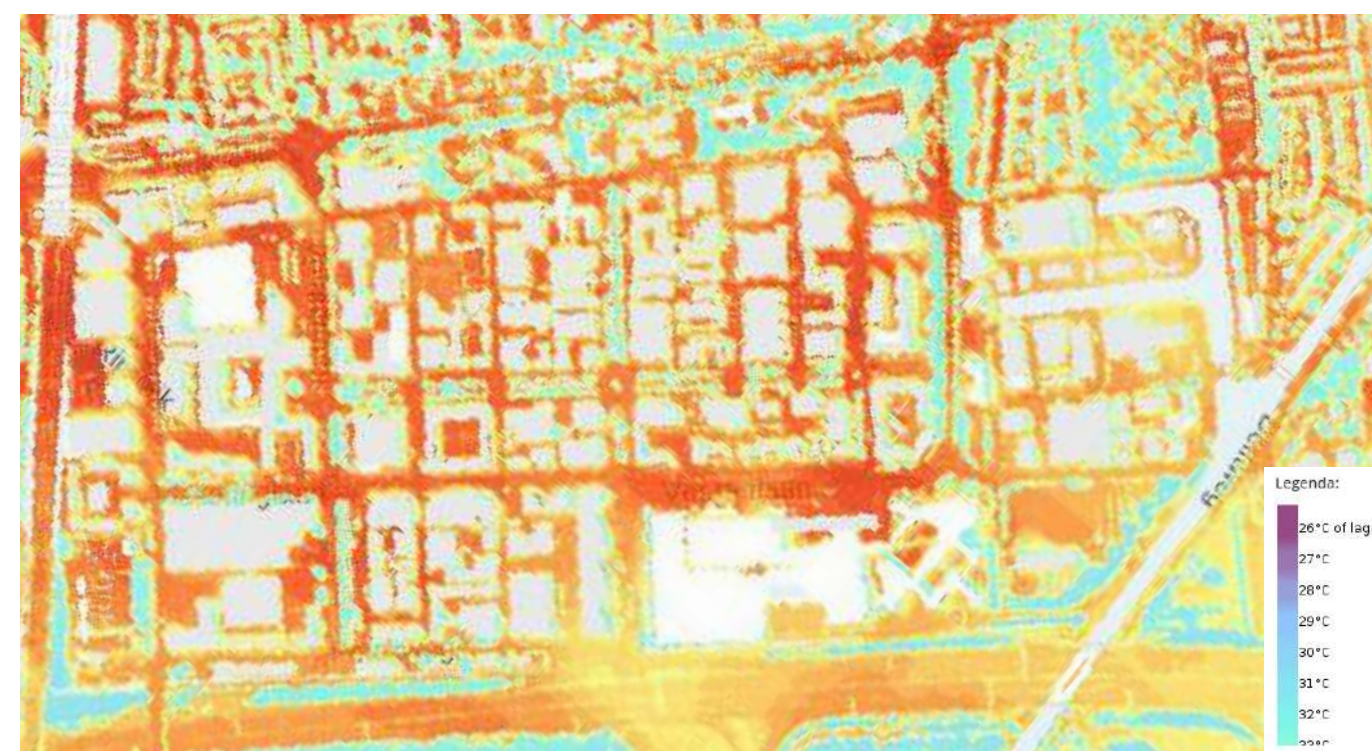
Bij een extreme bui staat een deel van de Volmerlaan, Kessler park en de Visseringlaan onder water. Dit zorgt voor problemen met de riolering, maar kan een straat ook tijdelijk ontoegankelijk maken voor verkeer. Daarnaast kan er water in de aangrenzende parkeergarages stromen.

Door meer groen, in de vorm van planten, struiken en bomen toe te voegen neemt de hitte stress af. Ook daken kunnen groen worden gemaakt. Harde materialen warmen veel op en geven de warmte langzaam af, door minder verharding toe te passen, of half open verharding zoals grasbeton, word de hitte stress beperkt.

Piekbuien komen steeds vaker voor en worden steeds zwaarder. Daarnaast zijn er vaker langere tijden van droogte. Door de openbare ruimte zo in te richten dat regenwater kan infiltreren in de bodem wordt wateroverlast beperkt en word ook verdroging verminderd. Dit kan gedaan worden door half open verharding, of klinkers met drainvoegen. Daarnaast worden waar mogelijk plantvakken ontworpen waar de bestrating in afwatert.



Water op straat na een extreme bui. Bron: atlasleefomgeving.nl



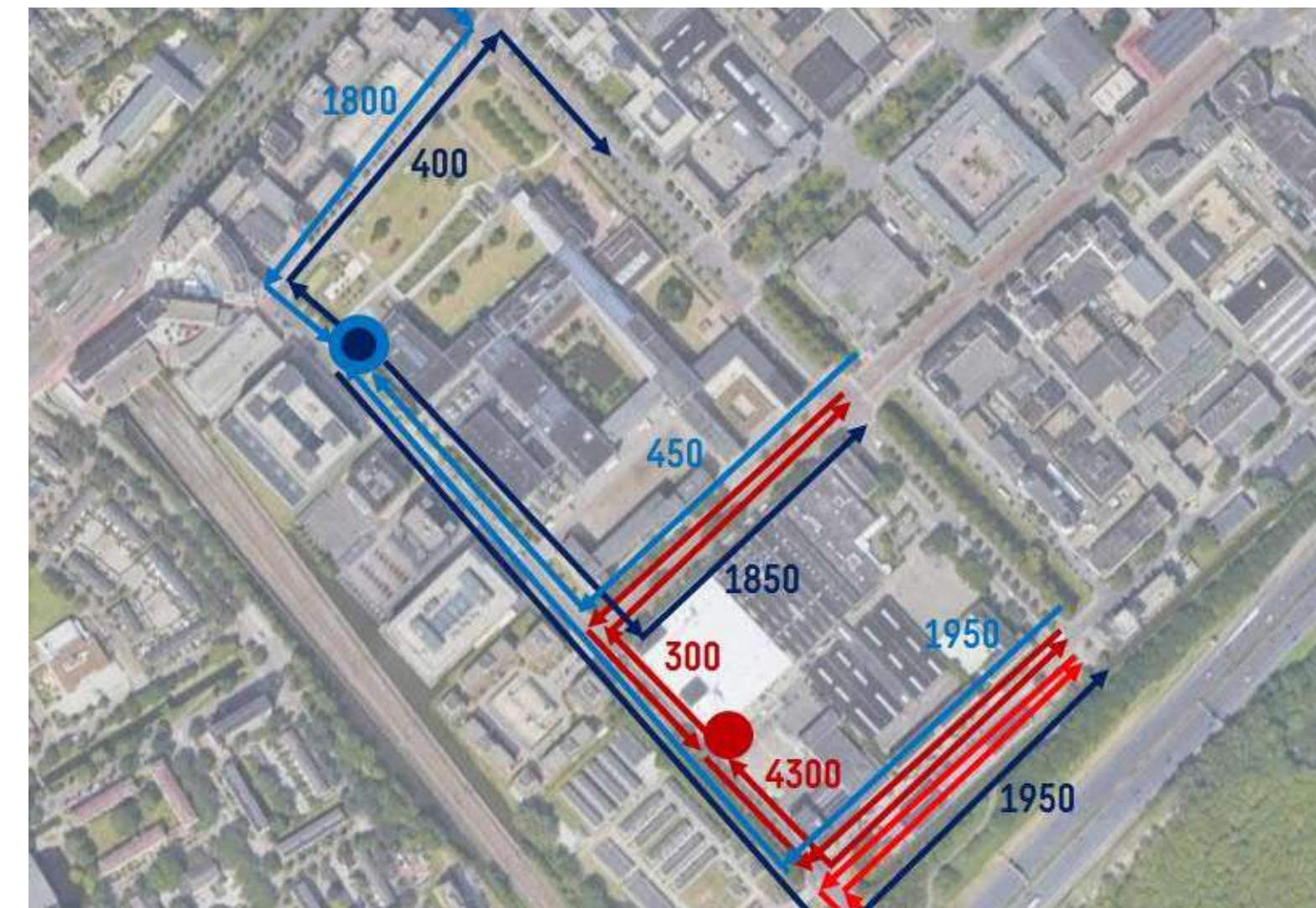
Hittestress. Bron: atlasleefomgeving.nl

Mobiliteitsplan SWECO

In opdracht van de gemeente Rijswijk voerde SWECO in 2023 een mobiliteitsplan voor het Kesslerpark uit. Hun bevindingen zijn de basis voor het ontwerp van de herinrichting van de straten.

De belangrijkste conclusies uit het rapport zijn:

- Het gebied wordt STOMP ingericht, voetgangers en fietsers krijgen voorrang, vervolgens het openbaar vervoer en de auto als laatste
- Er wordt betaald parkeren ingevoerd in het hele gebied
- Voor de nieuwe ontwikkeling wordt er op eigen terrein geparkeerd
- Met uitzondering van de Volmerlaan worden alle wegen 30 km/u, hierbij hoort een andere weginrichting
- In het rapport wordt een fietsstraat aanbevolen in de Kesslerpark straat. Op basis van de omgevingsdialoog met belanghebbenden is besloten de Kesslerparkstraat in te richten als 30-km/uur weg met fietssuggestiestroken. Er komt geen fietsstraat.
- Fietspad Lange Kleiweg wordt verbreed
- Stoepen worden waar mogelijk verbreed
- Verbeteren aantrekkelijke en herkenbare entree NS-station
- Kruispunt Volmerlaan-Kesslerpark krijgt een doorgetrokken middenberm, waardoor linksaf slaan onmogelijk word.
- Door de aanpassing aan het kruispunt zal een deel van het huidige verkeer de Visseringlaan in plaats van Kessler Park gebruiken.



Verwachte verkeersintensiteit 2035 (bron: SWECO Mobiliteitsplan Kessler Park 2-08-2023)

Langzaam verkeer

De verandering van zakelijke omgeving naar een ontwikkeling voor gemengd gebruik met meer residentiële en commerciële programma's vereist een verandering van de verkeers- en openbare ruimtebenadering van Kessel Park. Het huidige autogeorienteerde straatbeeld kent een monofunctionele beleving van de openbare ruimte. Met de nieuwbouw zullen de straten levendiger worden met woonactiviteiten, commerciële plinten van de gebouwen, parkgebruikers en cafégenieters. Daarbij verschuift de prioriteit van de auto naar voetgangers en fietsers.

De straten in het projectgebied worden, met uitzondering van de Volmerlaan 30km/uur-straten. Door de rijbaan te versmallen, drempels, plateau's en knikken in de weg aan te leggen wordt gemotoriseerd verkeer wordt deze snelheid als vanzelfsprekend beleeft. Kesseler park wordt een 30km/uur weg, waar fietsers op de rijbaan rijden op zogenaamde fietssuggestie stroken. De Visseringlaan wordt een buurtstraat, hier staat de omgeving in het teken van het groene en rustige campusleven. Alleen de Volmerlaan blijft over als stadsader waar het drukke autoverkeer snelle toegang biedt tot de naastgelegen snelweg A4 en de openbaar vervoerhaltes van tram en bus.



Fietsers en voetgangers krijgen prioriteit, autoverkeer wordt 30km/uur, bron: <https://londonlivingstreets.com/>

Menselijke maat en verblijfskwaliteit



Om een aangename en levendige straat te creëren, is het belangrijk om een dimensie van menselijke maat te geven om zich comfortabel en uitnodigend te voelen. In het ontwerp krijgen voetgangers prioriteit door een netwerk van beloopbare routes te creëren die veilig, gemakkelijk en prettig zijn om te doorkruisen. Door in het ontwerp meer groen toe te voegen, stoepen te scheiden van de rijbaan, zitmeubilair, detaillering en afwerking toe te voegen verandert de beleving van het gebied. In de lange lijn kiezen we voor robuuste materialen met een mooie verfijning. Op enkele plekken ontstaan prettige verblijfsplekken, vaak gekoppeld aan de functies in de gebouwen. Bij deze plekken hoort ook een ander materiaalgebruik.

Bij het ontwerpen van straatmeubilair wordt er aandacht besteed aan comfort en herkenbaarheid, zodat het meubilair past bij de plek.

Daarnaast is het nodig dat de nu grootschallige gesloten bouwblokken zich openen naar de straat, levendige plinten, horeca en winkels zijn essentiële ingrediënten voor verblijfskwaliteit.

Groen en klimaatadaptief

De campusontwikkeling wordt een groene parkgebied, dit groen willen we graag doorzetten van in de omliggende straten. In het ontwerp vergroten we het aantal bomen, struiken en vegetatiegebieden die de veerkracht van het gebied vergroten. De toename van het aantal bomen zorgt voor meer schaduw en verdamping wat het stedelijke hitte-eilandeffect vermindert en de luchtkwaliteit verbetert. Bomen bieden ook leefgebied voor vogels en andere dieren. Door plantensoorten te selecteren die inheems zijn in het gebied en droogtetolerant zijn, kunnen straten de watervoorraden behouden en de onderhoudsbehoeften verminderen, terwijl de lokale stedelijke biodiversiteit wordt bevorderd.

De plantenvakken worden zo aangelegd dat regenwater van aangrenzende verharding er makkelijk in kan infiltreren, bij teveel water lopen de vakken over op het riool of een volgend, groter vak. Ook parkeervakken worden klimaatadaptief ingericht. Waar mogelijk worden ze in grasbeton gelegd, waardoor het regenwater makkelijker kan infiltreren en de stad verkoelt. In de voegen tussen de klinkerverharding komen drainvoegen, zodat regenwater ook daar makkelijker kan infiltreren. In de Visseringlaan komen grote vakken met beplanting, er wordt onderzocht of deze ook als volwaardige wadi kunnen fungeren.



Nieuwe gezicht van het station

De locatie Kesselpark is zeer gewild en waardevol vanwege de nabijheid van het treinstation Rijswijk. Vanaf hier ben je in Den Haag, Rotterdam of Amsterdam. Het huidige stationsgebied verkeert in slechte staat qua openbare ruimte, aankomstbeleving, visuele connectiviteit, oriëntatie, verblijfskwaliteit en gebrek aan groen. Het is onze taak om de verbinding van het stationsgebied met de Plaspolder te verbeteren. Door prioriteit te geven aan ontwerpelementen die de visuele connectiviteit, voetgangersvriendelijke paden en uitnodigende openbare ruimtes bevorderen, kunnen we een stationsentree creëren die niet alleen aan functionele behoeften voldoet, maar ook de openbare ruimte verrijkt en de verblijfskwaliteit verbetert.

Aankomst bij de ingang van het station moet een gevoel van verwachting en verbondenheid oproepen,

wat het begin van een reis of de terugkeer naar huis aangeeft. Duidelijke oriëntatie, bewegwijzering en intuïtieve lay-out verbeteren de navigatie en zorgen voor een naadloze overgang tussen station en omgeving. Dit kan gedaan worden door een plein met veel groen en verblijfs- en zitgelegenheid te maken op de hoek van het Kesslerpark. We zijn enthousiast over het initiatief van de ontwikkelaar om een directe looproute te maken tussen de campussen het station en een café te bouwen op de hoek van het campuspark, direct tegenover het station. Daarnaast wordt de smalle doorgang ruimer en groener opgezet zodat de beide zijde van het station één geheel vormen. Door nu ook de openbare ruimte echt anders in te richten op deze plek ontstaat hier de nieuwe entree van Plaspolder en een nieuwe hotspot voor de stad.



Plankaart totaal

Op basis van de input van de gemeente en ontwikkelaars maakte Sant en Co een schetsontwerp voor de volledige transformatie van de openbare ruimte rondom het gebied Kessler Park, met veel ruimte voor groen, verblijven, lopen en fietsen.

Het schetsontwerp valt uiteen in vijf deelgebieden: Kesslerpark, Stationsplein, Lange Kleiweg, Visseringlaan en de Volmerlaan. Elke straat heeft een eigen karakter, maar door eenduidig materiaal gebruik ontstaat er een samenhangend geheel.

Alle vier de straten zijn functioneel ingericht, rekening houdend met de verschillende soorten gebruik. Voetgangers hebben comfortabele trottoirs en verblijfplaatsen, fietsers bredere fietspaden, auto's vertragen tot 30 km/u en parkeren veelal op groene parkeerplaatsen.

Het hele gebied heeft een robuuste en groene uitstraling, met veel bomen. Het nieuwe ontwerp biedt twee keer meer groenoppervlak en ook twee keer meer bomen dan in de huidige situatie. Dit heeft een enorme impact op de luchtkwaliteit, hittestress, regenwaterbeheer en de biodiversiteit. Daarnaast verbeterd de uitstraling van het gebied zich, leven mensen er gezonder en wordt het vastgoed meer waarde.

Er blijven evenveel parkeerplaatsen in het gebied, wel wordt het mogelijk om bepaalde parkeerplaatsen in de toekomst eenvoudig te transformeren naar groen.

Legend

Algemeen

- Projectscope
- Gemeentegrens

Verharding

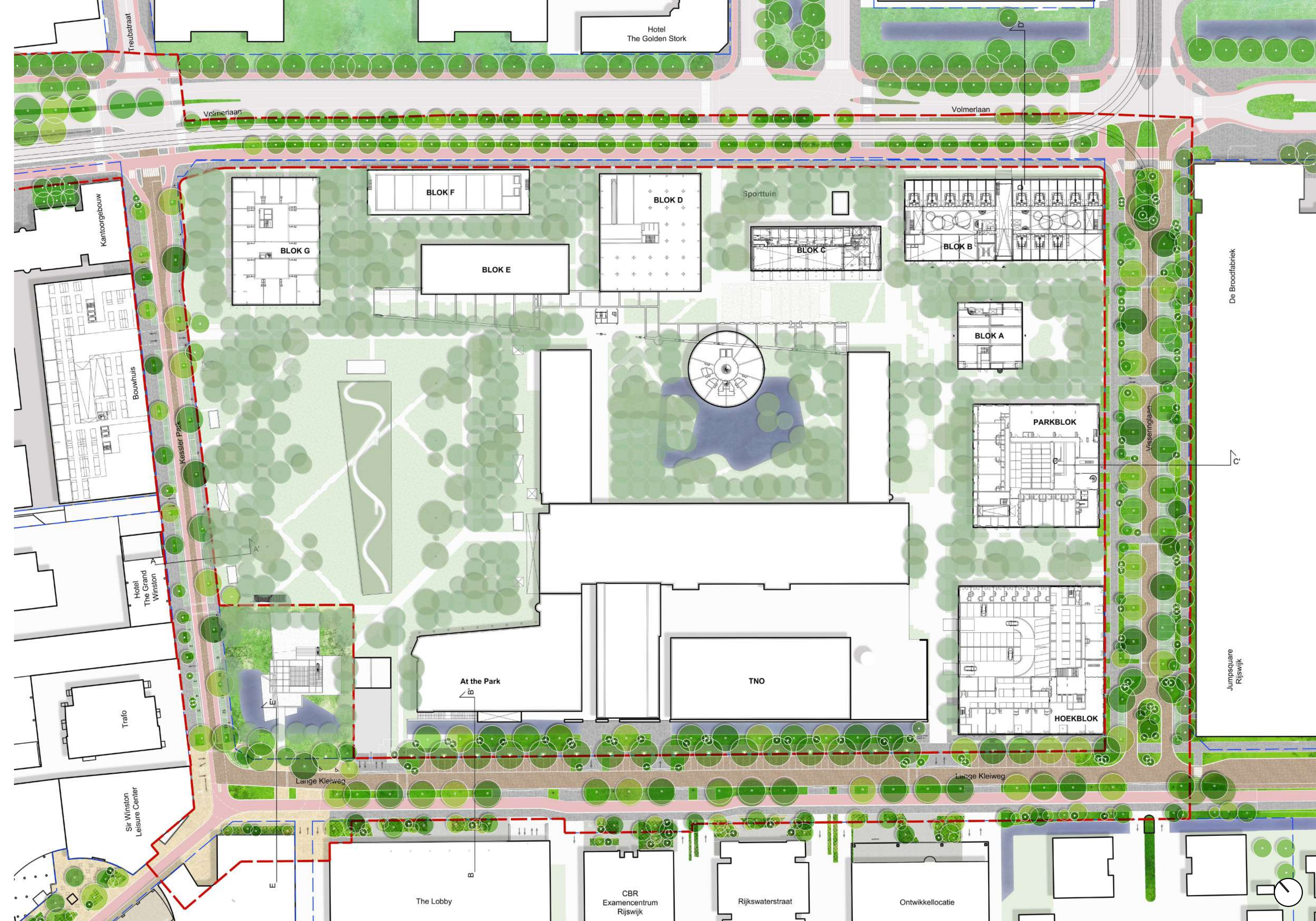
- Asfalt fietspad kleur paars
- Asfalt met klinkerprint, kleur paars
- Rijbaan in klinkers
- Parkeren in gebakken klinkers
- Trottoir in betontegels
- Trottoir in campus type (optioneel)
- Parkeren in grasbetontegels
- Stationsplein in natuursteen

Groen

- Bestaande bomen
- Nieuwe bomen orde 1
- Nieuwe bomen orde 2
- Nieuwe bomen orde 3
- Heesters
- Vaste planten

Straatmeubilair

- Zit rand
- * Lichting



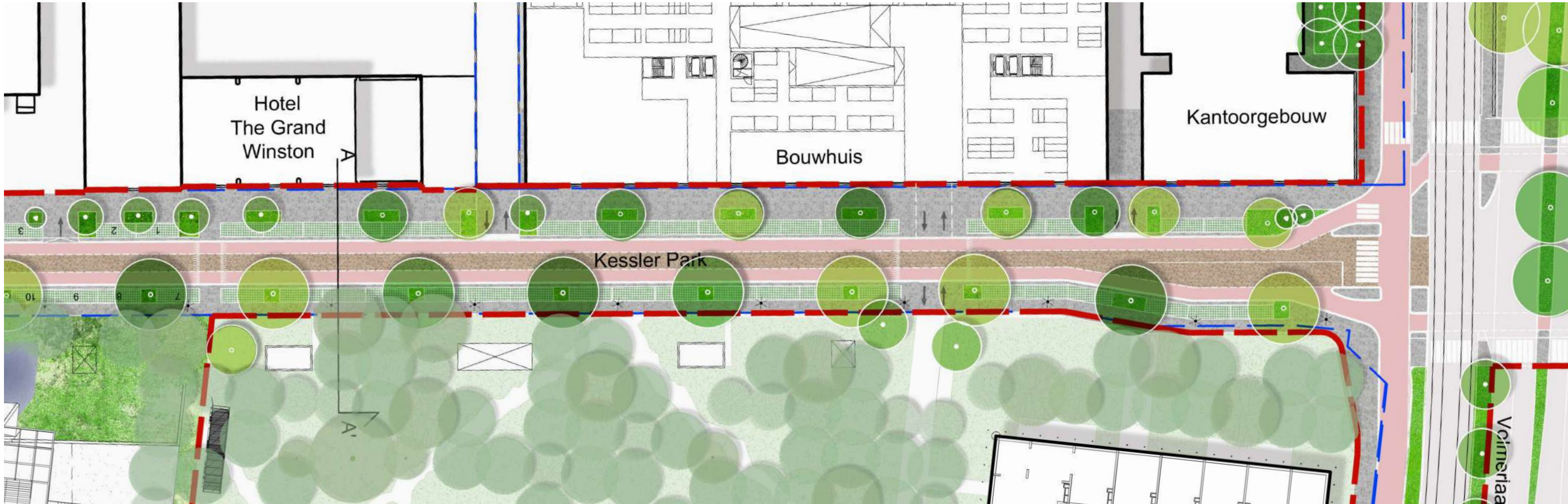
Kessler Park

De straat Kessler Park is nu een onaantrekkelijke straat. Er is een brede rijbaan, fietsuggestiestroken en stoepen aan weerszijde. De straat bestaat alleen uit verharding, veel haaks parkeren en 5 kleine bomen. In de toekomst zal de parkeergarage worden getransformeerd in een nieuw gemengd woon-werkgebouw.

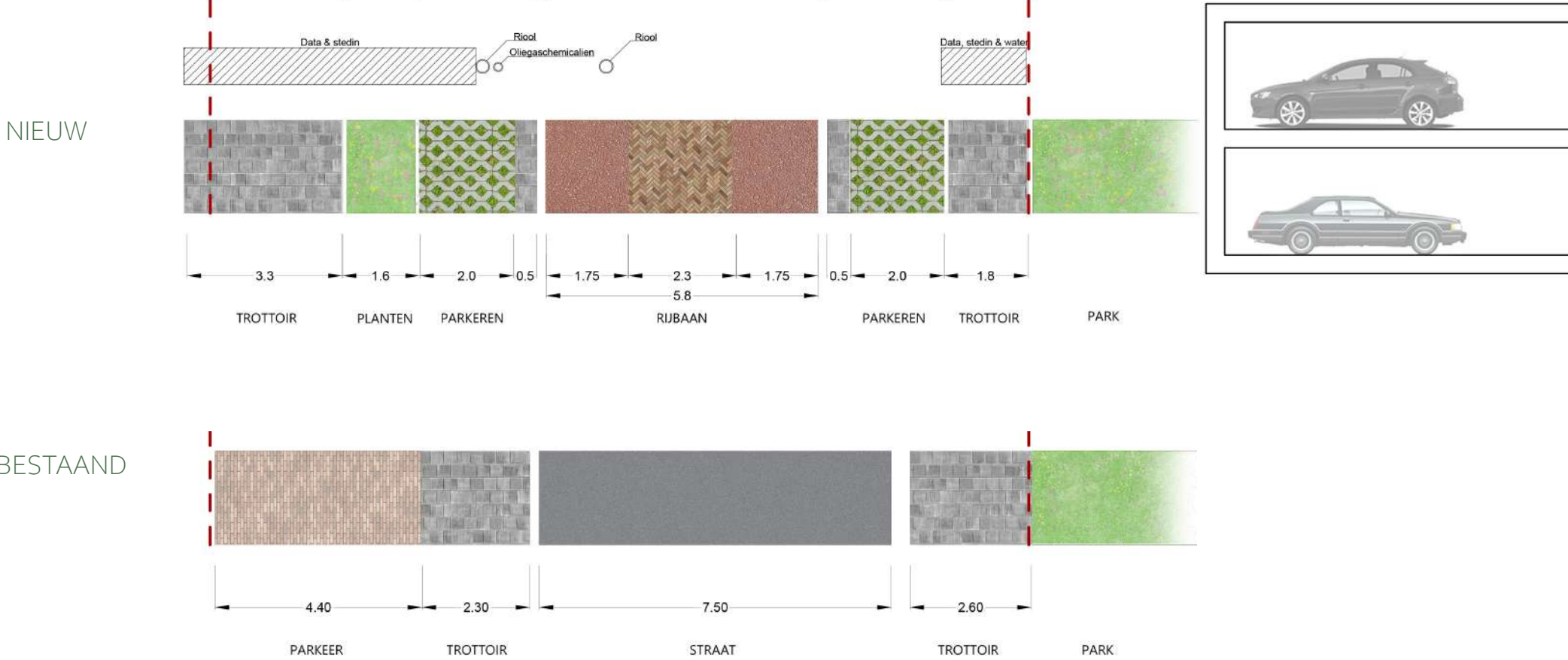
De straat wordt in het ontwerp aangepast. Het straatprofiel wordt 5,8 meter breed met fietssuggestiestroken aan weerszijde en een klinkerstrook in het midden. Door aanpassingen aan de kruising met de Volmerlaan halveert de hoeveelheid auto's die deze straat gebruiken.

De voetganger krijgt aan weerszijde van de straat een brede stoep. Aan de bebouwde zijde komt er in de stoep ook een strook met beplanting, die de voetganger van de straat scheidt en een prettig omgeving creëert.

De parkeerplaatsen komen aan weerszijde van de rijbaan en bevinden zich op trottoirniveau. Tussen de parkeervakken en de straat komt een smalle uitstapstrook. Er blijven ongeveer evenveel parkeerplaatsen als nu het geval is.



Kessler Park doorsnede A-A'





Kessler Park - erftoegangsweg



Erftoegangsweg



Voldoende ruimte om te parkeren

Stationsplein

De gemeente heeft de opdracht gegeven om een gemakkelijk bereikbaar en goed georiënteerd stationsplein te creëren dat sterk aansluit op het Kessler Park en het daar nieuw te bouwen paviljoen. Rondom de rijbaan komt een plein met mooie bestrating, veel groen en ruime zitbanken.

De huidige nauwe doorgang vanaf het plein richting het station beperken de verbinding van de Plaspoelpolder met het station. Als op termijn het voormalige bibliotheekgebouw wordt vervangen stellen we voor de nieuwe gevel deels terug te zetten. Op deze manier komt er meer ruimte, die we gebruiken om doormiddel van beplanting en zitranden een prettige verblijfsplek te maken. Op deze manier wordt visuele oriëntatie en ruimer toegangspoort tot het station gemaakt. Daarnaast stellen we voor om de plein taal, qua bestrating, plantenbakken en straatmeubilair, door te zetten tot aan de ingang van het treinstation om de reis op een samenhangende manier te beleven.







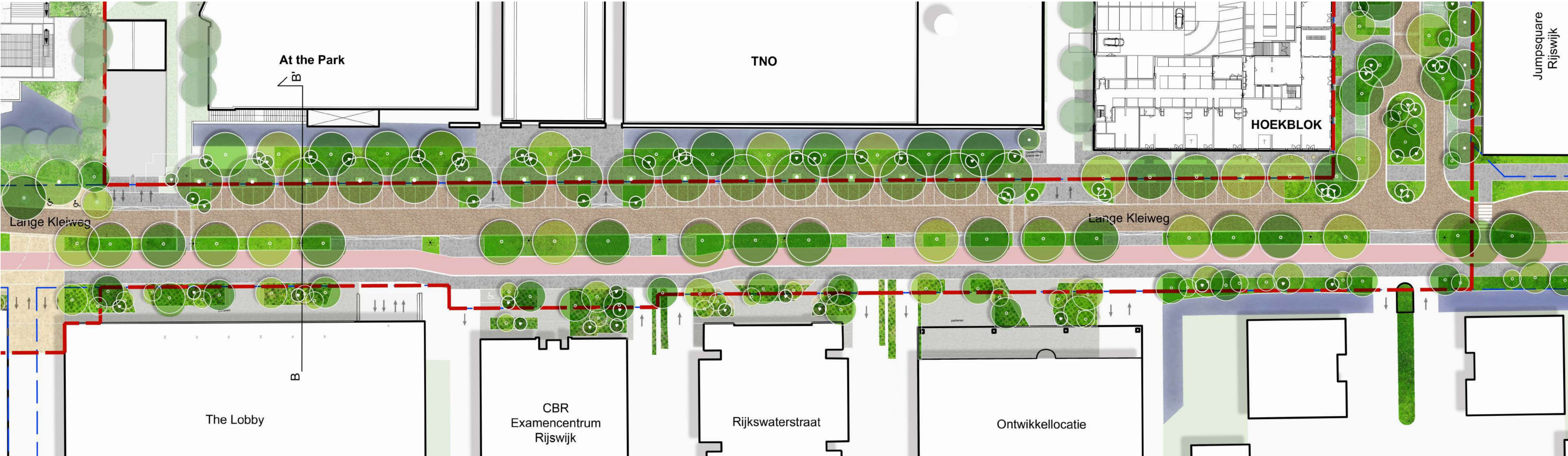
Lange Kleiweg

De huidige Lange Kleiweg heeft een zakelijk karakter met rechte lijnen, een sobere inrichting en entrees van kantoorgebouwen. De straat biedt veel potentie om de ruimte meer afwisselend te maken met meer groen, bomen en om levendigheid te creëren bij de ingangen van bedrijven om bezoekers te verwelkomen en verblijfskwaliteit te bieden.

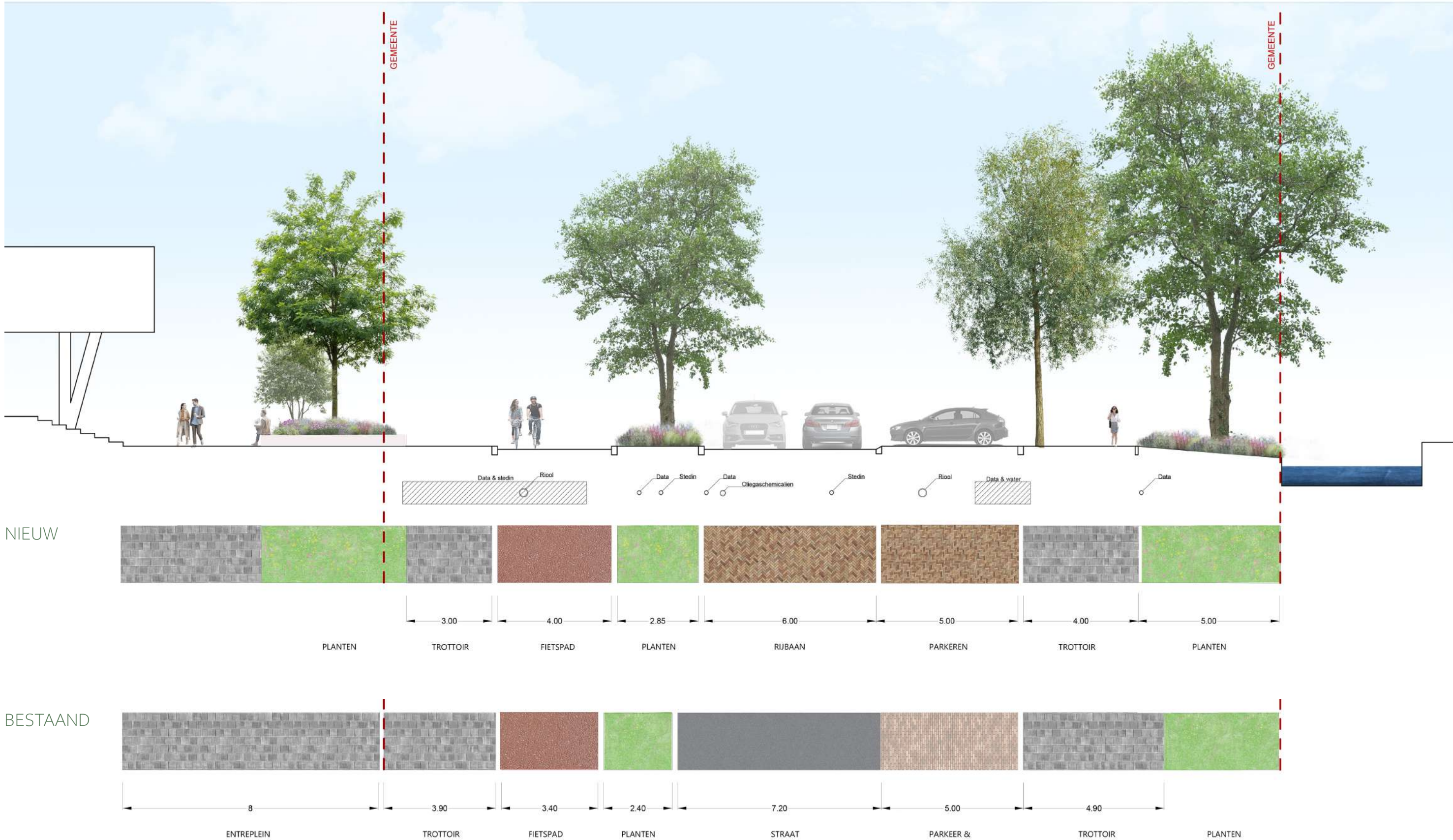
De huidige rijbaan wordt versmald van 7,2 meter naar 6 meter en verhard met klinkers om het verkeer te vertragen tot 30km/u. De fietser krijgt meer ruimte, door het huidige fietspad te verbreden tot 4 meter. Trottoirs zijn langs de hele straat duidelijk gedefinieerd in één materiaal (momenteel diverse bestrating of patroon) en gecombineerd met inriten, waardoor de prioriteit voor voetgangers wordt aangegeven.

De bestaande rij esdoorns blijft behouden en bepaalt het ritme van de nieuwe bomen. Hierdoor ontstaat een laanstructuur die typisch is voor Rijswijk.

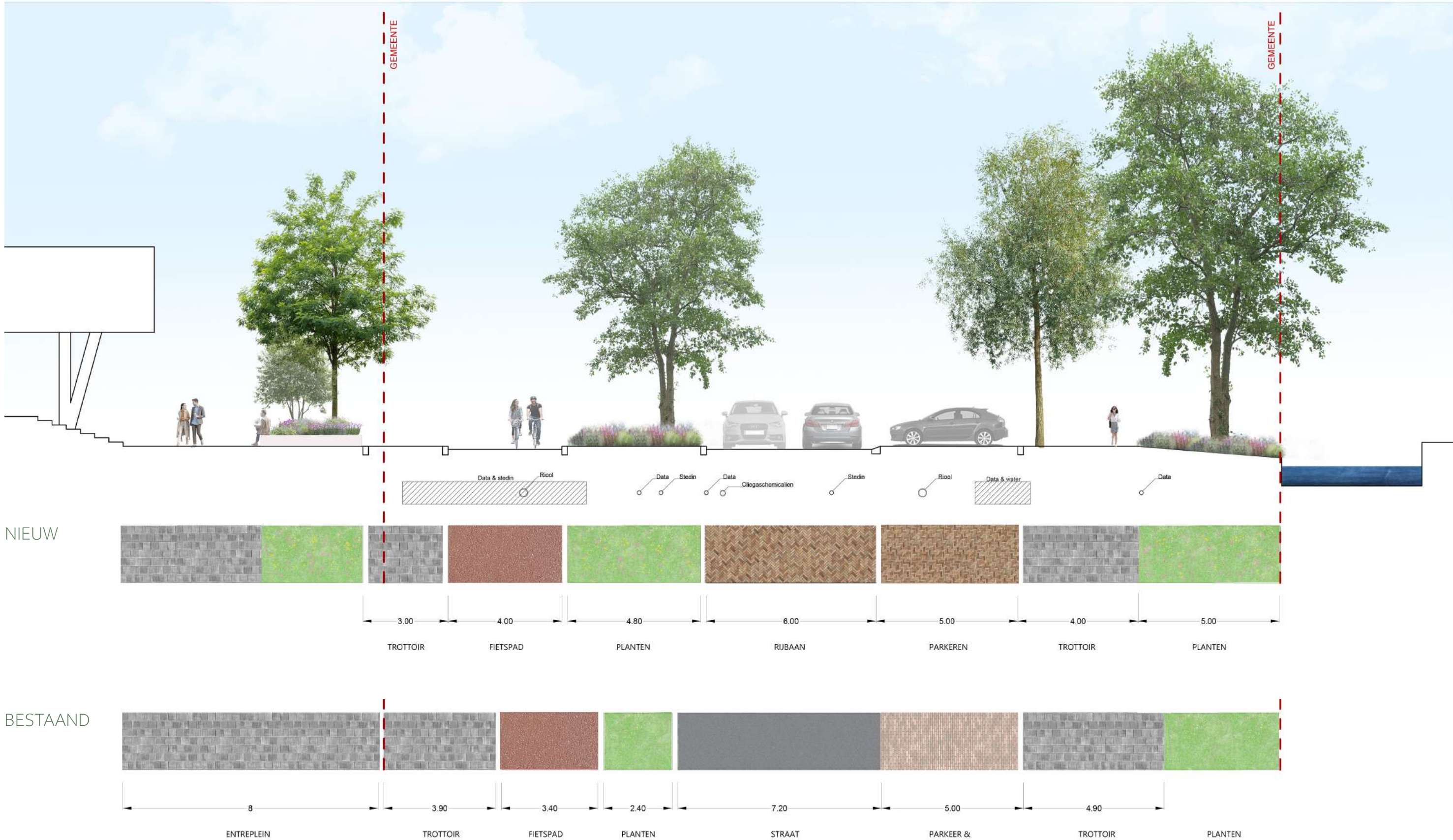
De bestaande parkeervakken worden geflankeerd door beplantingsvakken. Ook wordt er voorgesteld de entree zones van de kantoorgebouwen een vriendelijker en meer eigentijds beeld te geven door het toevoegen van plantenvakken.



Lange Kleiweg doorsnede B-B'



Lange Kleiweg doorsnede B-B'



Visseringlaan

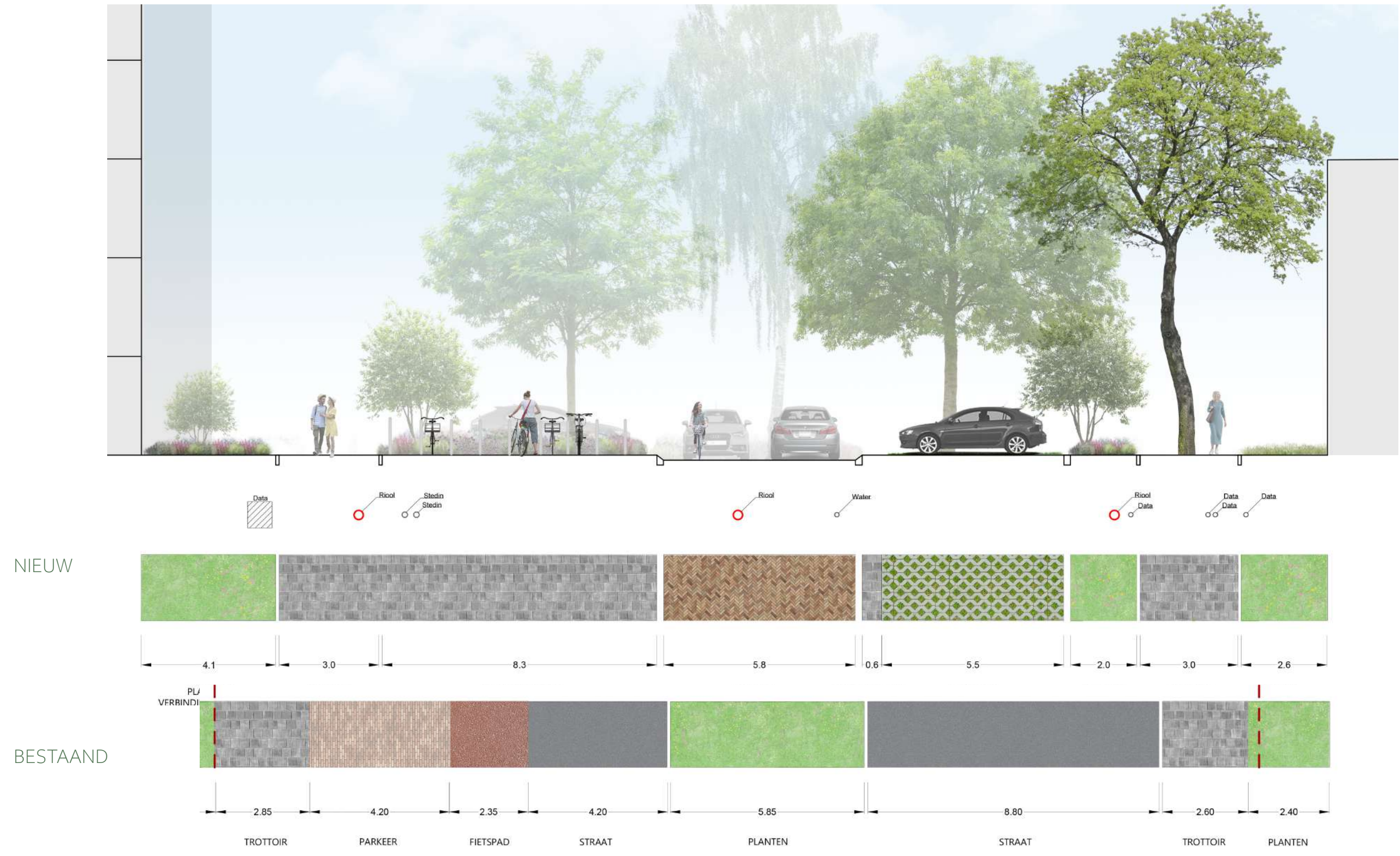
De Visseringlaan vormt de weeflijn tussen de twee ontwikkelingsgebieden Kesslerpark en de Broodfabriek, die uiteindelijk één campus zullen vormen. Het is de bedoeling dat de Visseringlaan een buurtstraat wordt met een ontspannen, zeer groene uitstraling, waarbij voetgangers de prioriteit krijgen. Nieuwe bouwblokken zullen plaats bieden aan jonge gezinnen, studenten met werkplaatsruimtes.

Auto's in de Visseringlaan rijden 30 km/ uur. De bochtige rijbaan, klinkerbestrating en parkeerplaatsen aan weerszijden waarschuwen voor langzaam verkeer. Langs de parkeervakken loopt een smalle strook bestrating om te kunnen in- en uitstappen. Bomen, heesters en beplantingszones zijn vrij georganiseerd om een parkachtige sfeer te creëren.

De openbare ruimte in de ontwikkelingsgebieden sluiten logisch op elkaar aan, je steekt de straat eenvoudig en veilig over.



Visseringlaan doorsnede C-C'

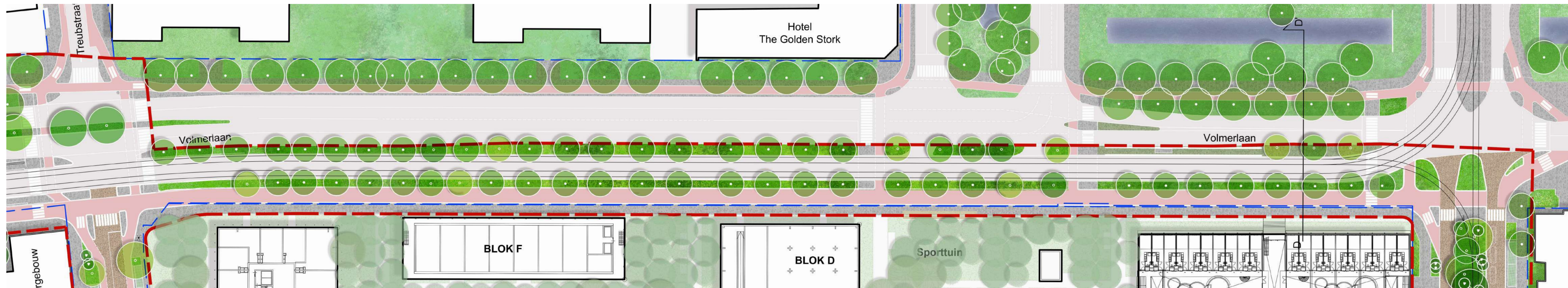




Volmerlaan

Binnen dit project wordt het fietspad en het voetpad langs het Kessler Park opnieuw aangelegd. Bij de herinrichting wordt de nu erg smalle strook beplanting onder de bomen verbreed en opnieuw ingeplant, ook wordt het fietspad **een tweerichtingspad**. Door de ontwikkeling van

het Kessler Park worden een aantal bestaande doorsteken van de trambaan overbodig. Deze worden dichtgezet, de bomen structuur wordt aangeheeld en ook hier komen nieuwe vaste planten.



Volmerlaan doorsnede D-D'



Verkeersaanpassing voor gemotoriseerd verkeer op kruispunt

Het kruispunt Kessler Park / Volmerlaan / Treubstraat krijgt een nieuwe inrichting. Gemotoriseerd verkeer kan hier straks alleen nog rechtsaf slaan. Dit betekent dat linksaf slaan en rechtdoor rijden niet meer mogelijk is. Deze verandering is belangrijk voor een betere doorstroming op de Volmerlaan en om opstoppingen te voorkomen. Het helpt ook om de verkeersveiligheid te verbeteren. De aanpassing wordt eerst voor één jaar getest. In deze periode wordt gekeken of het goed werkt en of er nog verbeteringen nodig zijn.

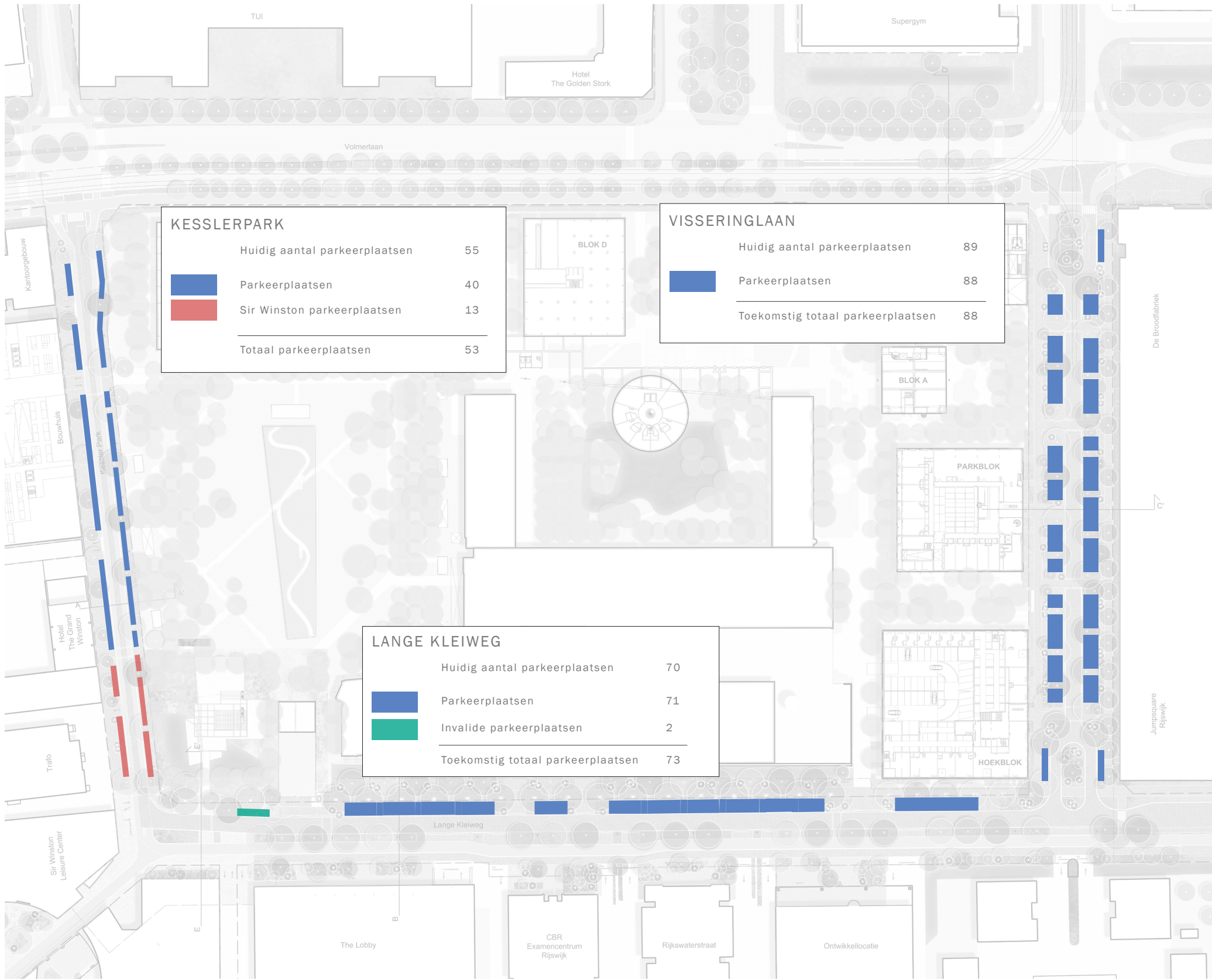


Parkeren

Een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van het gebied is dat het huidige aantal parkeerplaatsen behouden blijft. In dit ontwerp blijft het totaal van 214 parkeerplaatsen gehandhaafd. Omdat de straat Kessler Park een 30 km/uur weg met fietssuggestiestroken wordt, worden de huidige haakse parkeervakken omgezet naar langsparkeervakken. Dit kost in deze straat enkele parkeerplaatsen, die elders in het plan worden toegevoegd. Ook de huidige parkeerplaatsen op het stationsplein worden verplaatst naar andere locaties in het gebied. Met name op de Visseringlaan komen extra parkeerplaatsen ter compensatie.

Op dit moment heeft het gebied veel last van gebiedsvreemde auto's, met name in de Visseringlaan. Daarom wordt er binnen het gebied, zo spoedig mogelijk, betaald parkeren ingevoerd, dit zal een beter beeld geven van de daadwerkelijke parkeerbehoefte.

Huidig aantal parkeerplaatsen	214
Parkeerplaatsen	199
Invalide parkeerplaatsen	2
Sir Winston parkeerplaatsen	13
Toekomstig parkeerplaatsen	214



Parkeren Sir Winston - variant 1



Parkeren Sir Winston - variant 2



Verhardingen

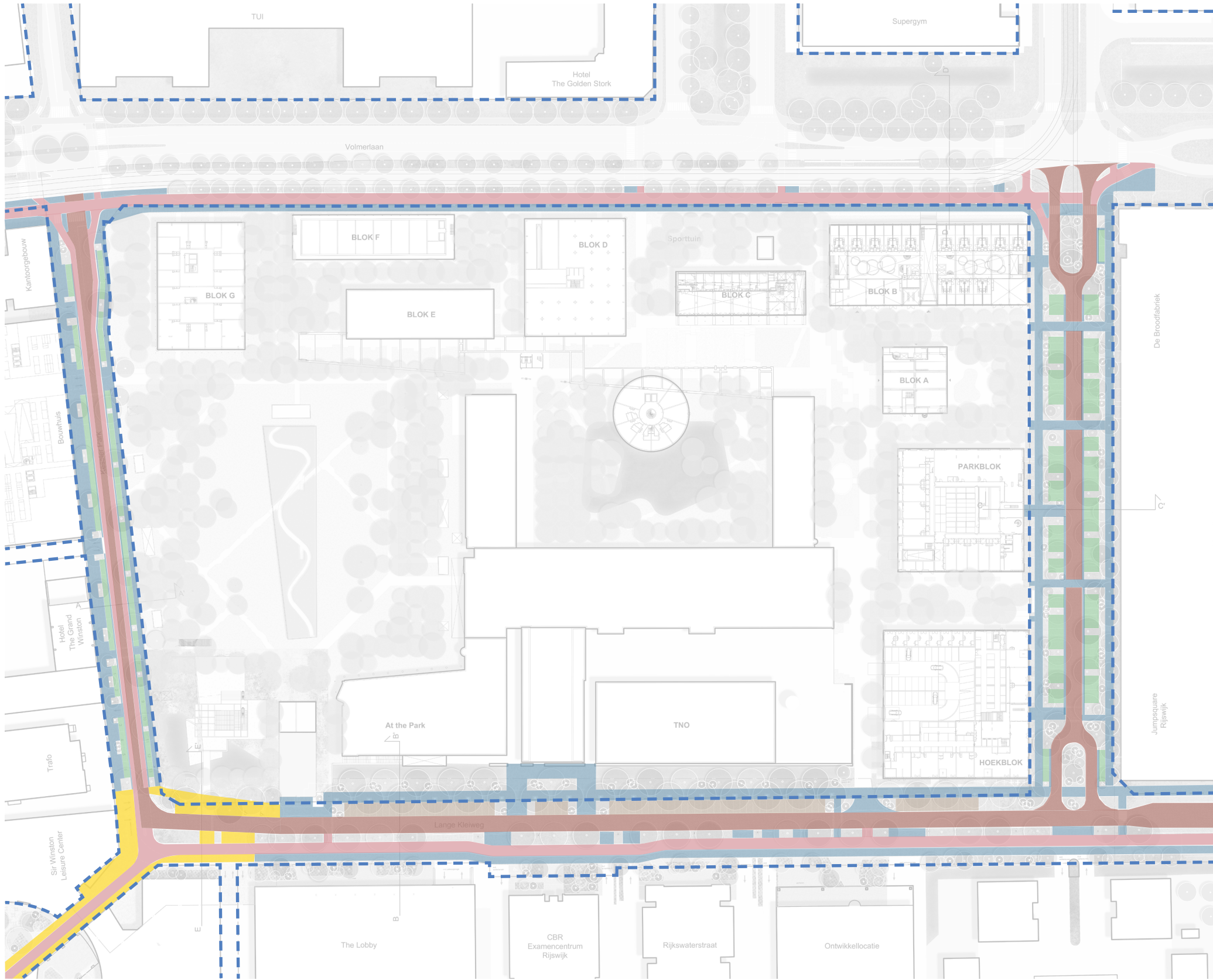
Het projectgebied wordt veel groener, een groot deel van de bestaande verharding wordt verwijderd, en de rijbanen worden smaller. De nieuwe verharding die wordt toegepast is robuust, functioneel, duurzaam en herkenbaar en past daarmee binnen de identiteit van de Plaspoelpolder.

De stoepen krijgen een variatie op de standaard stoepetegel, hier komen stoepetegels in het formaat 15x30, halve stoepetegels, met een basalt afstrooilaa. De fietspaden worden, en deels blijven, in asfalt, zodat het prettig fietsen is. De rijbaan voor de auto is in klinkers uitgevoerd, om de menselijke maat te benadrukken en het aan te laten voelen als een 30 km/u straat.

Het nieuwe plein achter het station wordt in natuursteen uitgevoerd. Door kleine accentverschillen vinden de verschillende gebruikers hun plek op dit plein.

Parkeren gebeurt zoveel mogelijk op grasbeton tegels, die zorgen voor meer groen in de straat en het doorlaten van regenwater.

- asfalt fietspad, kleur paars
- rijbaan in klinkers, 30km/uur straat
- parkeren in gebakken klinkers, bestaand
- trottoir in betontegels, 30x15 basaltafstrooilaa
- parkeren in grasbetontegels
- stationsplein in natuursteen



Fietspad in paars asfalt



30km/uur straat in paars asfalt met klinkerprint



Rijbaan in gebakken klinkers



Natuursteen plein



Trottoir in betontegels met basaltafstrooilaa



Parkeren in hergebruikt klinkers



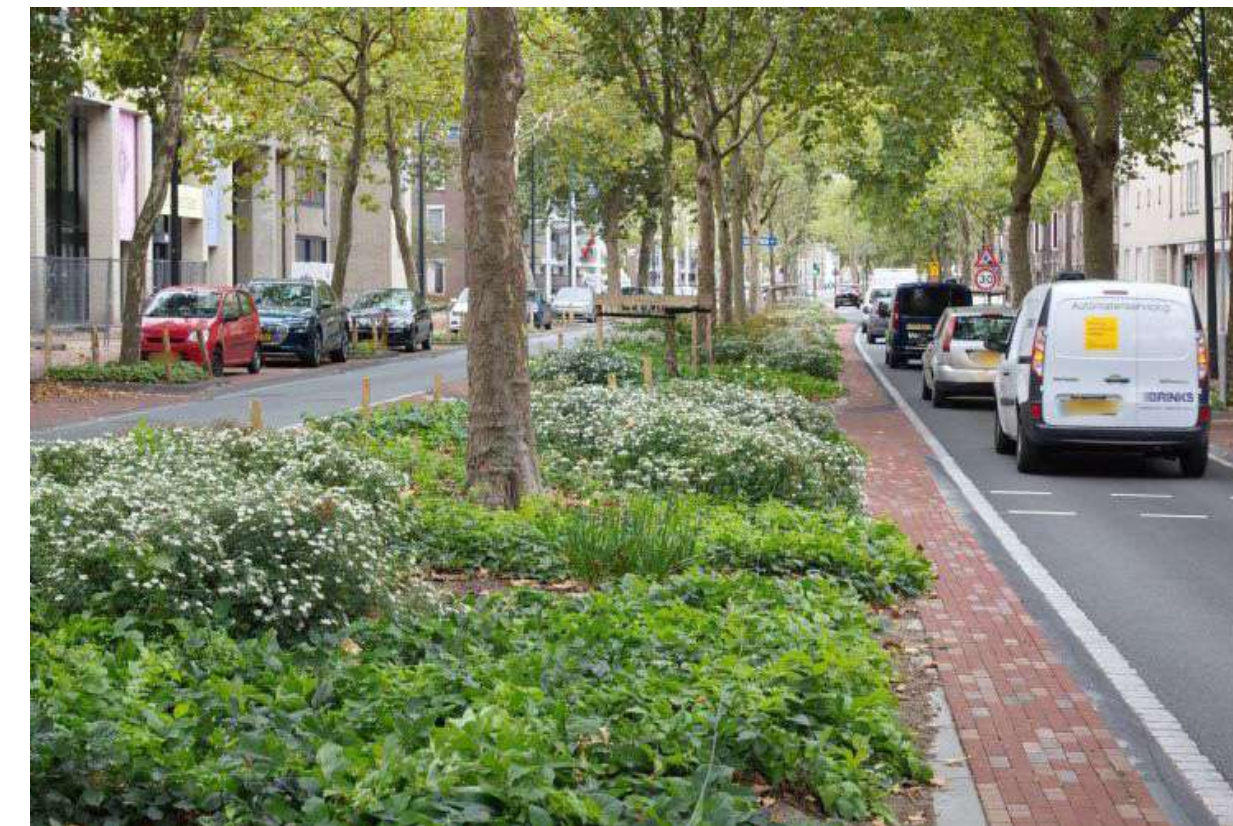
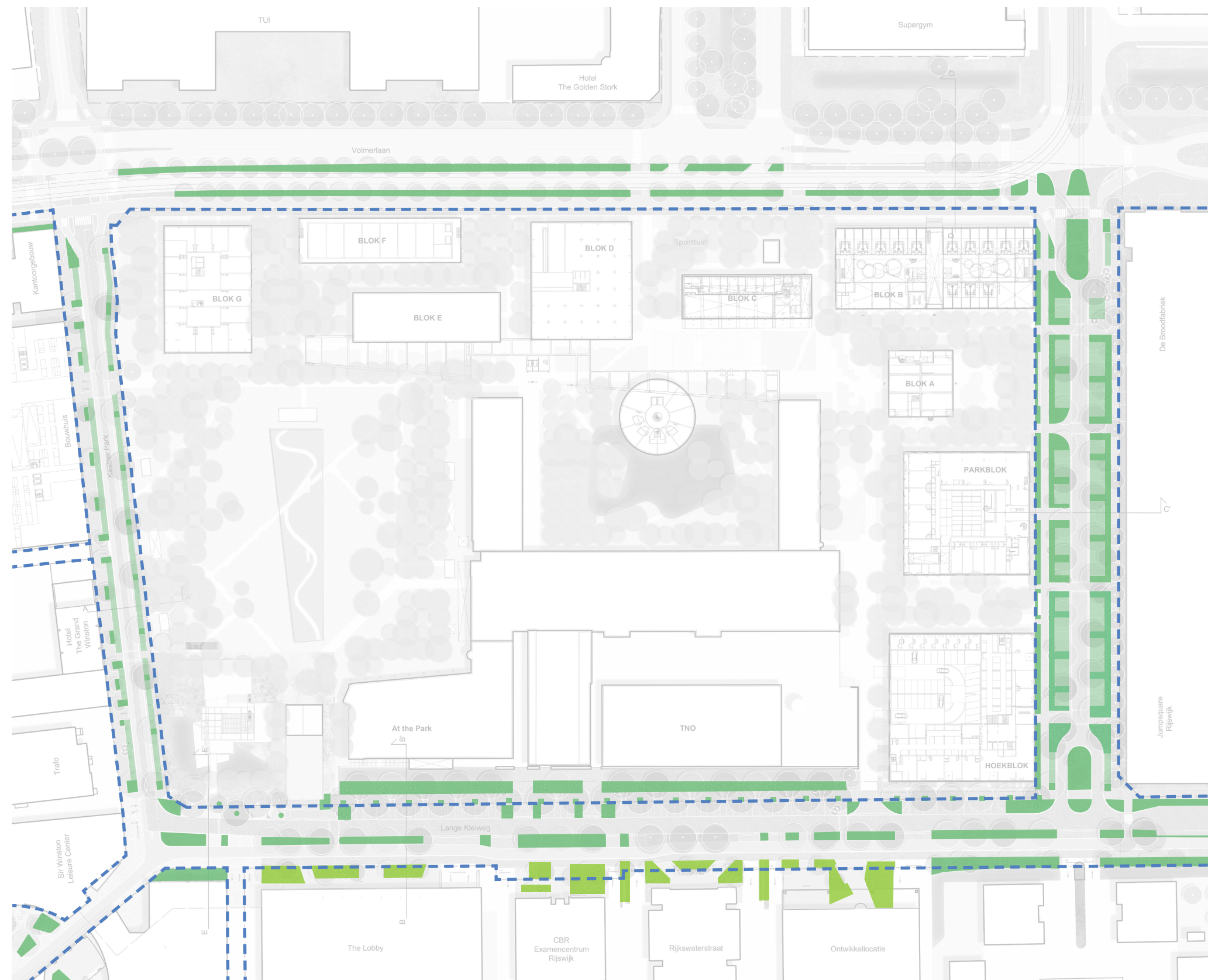
Parkeren in grastegels

Beplanting

Het gebied wordt veel groener. In alle straten komen vakken met vaste planten en heesters. Dit trekt veel insecten en vogels aan en verhoogt zo de biodiversiteit. Daarnaast ziet het er natuurlijk mooi uit! Doordat de beplantingsvakken met een herkenbare mix in te planten krijgt het gebied meer eenheid.

Ook de parkeerplaatsen worden groen, door ze in te richten met grasbetontegels heb je groene plekken langs de straat.

- Vaste planten
- Vaste planten bloemrijk
- Grastegel parkeren
- Eigendomsgrens gemeente



Bomen

Rijswijk is een stad met veel groen en bomen, met name bomenlanen zijn een belangrijk beeldmerk van Rijswijk. In het ontwerp wordt de bestaande enkelzijdige laanbeplanting van de Lange Kleiweg compleet gemaakt. Ook Kessler Park krijgt een tweezijdige laanbeplanting. De bestaande lindelaan aan de Volmerlaan wordt aangeheeld, daarbij krijgen de bomen een betere groeiplaats, waardoor ze beter zullen gaan groeien. De Visseringlaan is qua sfeer onderdeel van de binnenwereld van de campus, hier staan de bomen losgestrooid. In totaal komen er veel bomen bij, wat een grote impact heeft op de temperatuur en biodiversiteit van het gebied!

- Bestaande bomen 67
- Nieuwe bomen Orde I 83
- Nieuwe bomen Orde II 66
- Nieuwe bomen Orde III 49
- Heesters 99
- Bomen te verwijderen 21
- Eigendomsgrens gemeente



Straatmeubilair

Eén van de doelen van de transformatie van de openbare ruimte is het maken van menselijke maat en verblijfskwaliteit. Straatmeubilair is, naast groen en levendige plinten, bij uitstek een middel om dit te doen. Door het juiste straatmeubilair toe te voegen wordt de openbare ruimte een woonkamer waar je je prettig voelt.

Het straatmeubilair concentreet zich op de plekken waar mensen zijn en waar ze verblijven. Dit is met name op het stationsplein, bij de entree van de kantoren en in het groen rondom de Visseringlaan.

- Zitrاند - natuursteen
- Lichting
- Eigendomsgrens gemeente

