

TEAM V

ARCHITECTUUR

Stationsgebied Zoetermeer
Haalbaarheidsstudie
Juni 2020



gemeente

Zoetermeer



Inleiding

De gemeente Zoetermeer heeft Team V Architectuur gevraagd om in samenwerking een gebiedsvisie te ontwikkelen en de haalbaarheid te onderzoeken van een busplatform op de A12. Team V heeft ontwerpend onderzoek gedaan naar de kansen voor een busplatform en de ruimtelijke en logistieke ontwikkeling van de directe omgeving.

In dit document is in het eerste hoofdstuk de opgave gedefinieerd, in het volgende beknopt de bestaande context geanalyseerd in het derde hoofdstuk is de visie op het gebied geïllustreerd. De detailonderzoeken zijn ter nadere onderbouwing gebundeld in het laatste hoofdstuk.

Dit onderzoek is tot stand gekomen in enkele workshops in februari, maart en april 2020 met deskundigen van gemeente Zoetermeer en is afgestemd met Landschapsarchitect Lola en Bura urbanism.

Leeswijzer
Dit document is interactief opgemaakt in PDF-formaat voor de goede leesbaarheid op een beeldscherm. Pijltjesknoppen gaan naar de volgende bladzijde. Op de overzichtspagina, te bereiken met het huisje, zijn de plangebieden snel te benaderen. Diverse knoppen gaan direct naar de onderbouwende onderzoeken.

Inhoud

Inleiding	2
Opgave	3
Busstation en aangrenzende ontwerpogaven	4
Uitgangspunten	5
Context	7
Analyse van bestaande situatie	8
Logistiek en ruimtelijke beleving	8
Nelson Mandelabrug	13
Gebiedsvisie	15
Ambities voor het gebied	16
Verbinden van Noord en Zuid	16
Compacte OV-Knoop op A12	18
Verbinden groene oost- en westzijde	19
Stedelijke leefomgeving	21
Stationsomgeving	23
Stedelijk programma	25
Stationsomgeving	26
Noordzijde	27
OV-knooppunt	32
Nelson Mandelabrug als verbindende stationshal	35
Domeinen	38
Landmark	39
Ruimtelijke kwaliteit	40
Zuidzijde	43
Bijlagen detailonderzoek	45
Busstation	46
Lay-out	46
Ruimtelijke inpassing	51
Wegverkeer	52
Buslijnen en dienstregeling Zoetermeer	54
onderzoek noordzijde stationsgebied	58
Hoogte-opbouw	63
technische aspecten	64
vrije hoogten en hellingen	65
Fietsverkeer	70



Opgave

Busstation en aangrenzende ontwerpopgaven

Het busstation op de A12

De haalbaarheid van een busstation op de snelweg A12 is de primaire onderzoeksvraag van deze opgave. Samen met de ontwikkeling van de direct aangrenzende gebieden is dit een kans voor de realisatie van een levendige stedelijke entree van Zoetermeer. Het busstation ligt direct boven de A12, de sporen van de NS en RandstadRail, tussen het viaduct van de Afrikaweg en de Nelson Mandelabrug. De A12 blijft zelf ongewijzigd. Op deze locatie kan een compacte vervoersknoop worden gerealiseerd met optimale overstapmogelijkheden op de verschillende op dit moment zeer verspreid liggende modaliteiten. Dit anticipeert op de groei van het aantal reizigers in de toekomst.

Stedelijke kwaliteit in de directe omgeving en op grote schaal

Een aantrekkelijk openbaar vervoers-(OV-)knooppunt biedt ook kansen voor de ontwikkeling van het gebied en is een belangrijke pijlers van het masterplan 'Entree Zoetermeer'. Het is verbindende schakel tussen het noordelijke en zuidelijk gelegen deel van de stad.

A. Verbinding Oost-west

De Boerhaavelaan en Bredewater blijven gehandhaafd als belangrijke ontsluitingsweg voor de wijk en worden aangepast ten gunste van het langzaam verkeer en een groene inrichting.

B. Entree Noord en Zuid

Met de auto of taxi bereiken reizigers de noordzijde van het station via het Bredewater of de Boerhaavelaan. De stationsentree wordt een levendig onderdeel van de Boerhaavelaan met representatieve entrees naar het Ov-knooppunt met kiss-ride, taxistandplaatsen en de Nelson Mandelabrug.

C. Parkeren

Een goede gebouwde parkeervoorziening voor fietsen en auto's en een mobiliteitswinkel maken deel uit van toekomstige bebouwing voor een ruimtelijke eenheid.

D. Aansluiting poortgebouw

Het poortgebouw gaat onderdeel uitmaken van een ruimtelijk samenhangend stedenbouwkundig plan. De entree van het poortgebouw sluit goed aan op zowel het maaiveld van de Boerhaavelaan als het hoger gelegen busplatform.

E. Fietsroute

De langzaam verkeersroute over de Nelson Mandelabrug wordt gebruiksvriendelijker en sluit goed aan op de Afrikaweg richting het zuiden, Boerhaavelaan en Bredewater in het noorden en op de locaties van de fietsenstallingen van het OV-knooppunt. Mogelijkheden ter optimalisatie van de doorgaande fietsroutes in de stad worden onderzocht.

F. Halte RandstadRail

Aandacht gaat uit naar de haltes en de opgangen, uitnodigende en sociaal veilige uitstraling, goede overstapmogelijkheden en een goede integratie met het gehele OV-knooppunt.

G. Afrikaweg

Het busstation sluit met de in- en uitritten goed aan op de Afrikaweg en is afgestemd op de rijrichtingen van het busvervoer. Rekening wordt gehouden met een aangepast profiel van de Afrikaweg voor een groene beleving en verbeterde doorstroom voor auto's, bussen en, eventueel in de toekomst, fietsers.

H. Nelson Mandelabrug

De Nelson Mandelabrug is van iconische waarde voor Zoetermeer, wordt beter bruikbaar en bereikbaar en krijgt een nieuwe betekenis in de stad.

K. Station NS

Rekening wordt gehouden met de toekomstige verdubbeling van het spoor, de grotere capaciteit van de perrons en de opgangen, de uitnodigende en sociaal veilige uitstraling, de goede overstapmogelijkheden en de verbeterde functionaliteit van het station.

L. Aansluiting bebouwde omgeving Zuid

Aandacht voor de aansluiting van het busplatform op de gebouwen aan de zuidzijde met een ruimtelijk stedenbouwkundig goede samenhang.

M. Aansluiting hoogteverschil

Aandacht voor het gemakkelijke overbruggen voor voetgangers en fietsers van de Nelson Mandelabrug en naar het busplatform.

N. Fietsenstalling en bebouwing

Er is aandacht voor uitbreiding en inrichting van de fietsenstalling aan de zuidzijde, rekening houdend met toekomstige bebouwingsmogelijkheden en het hoogteverschil tussen Plein van de Verenigde Naties en Mahatma Gandhisingel.

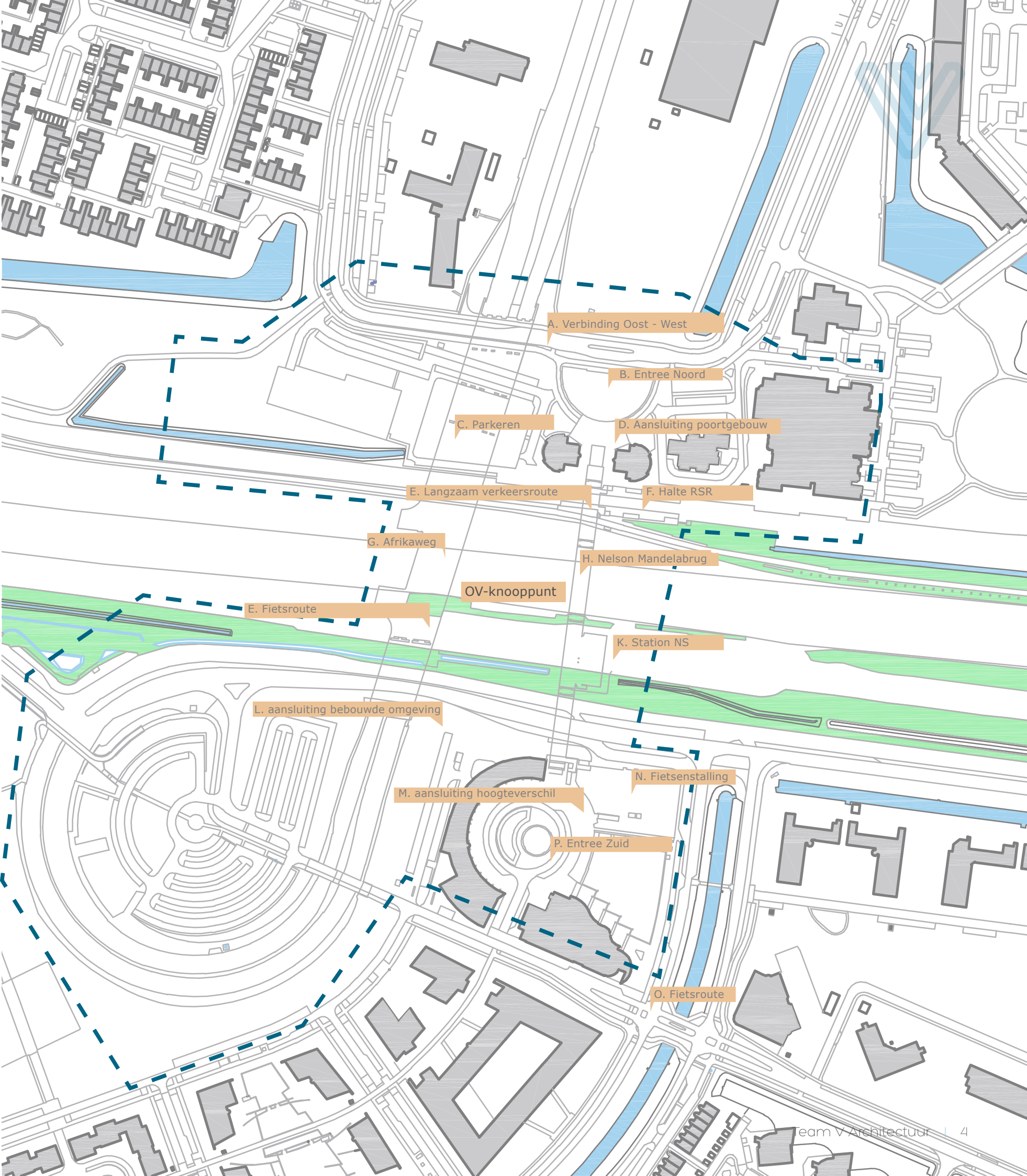
O. Fietsroute

Onderzoek naar een functionele inrichting van een doorgaande fietsroute noord-zuid en de overbrugging van het hoogteverschil.

P. Entree Zuid

Aan de zuidzijde blijven de Kiss&Ride en taxi-standplaatsen beschikbaar voor reizigers maar krijgt het Plein van de Verenigde Naties een inrichting met verblijfskwaliteit. Toekomstige bebouwing maakt het plein 'af', geeft beschuttingen en mogelijkheden voor aantrekkelijk plintprogramma, waaronder bijvoorbeeld een Koffiebar en een gebouwde fietsenstalling.

— demarcatie ontwerpend onderzoek



Uitgangspunten

Haalbaarheidsstudie

De mobiliteit in de zuidelijke randstad loopt vast, vanuit het gebiedsprogramma Move wordt gewerkt aan verstedelijking in combinatie met het versterken en beter benutten van het HOV. Het ontwerpend onderzoek naar de mogelijkheden van het stationsgebied is gebaseerd op een toekomstvisie met in dit perspectief de volgende uitgangspunten:

- masterplan 'Entree Zoetermeer, vastgesteld 7 januari 2019,
- met een ontwikkeling van minimaal 4500 woningen in het noordelijke deel in de nabije toekomst,
- met een ontwikkeling het zuidelijke deel van de A12 in de verdere toekomst,
- de verplaatsing van het busstation Centrum-West naar station Zoetermeer, op locatie E uit de locatie-analyse,
- een groei van het reizigers aantal van 50%,
- rekening houdend met een versterkt knooppunt, meer woningen in de directe omgeving en autonome groei.

Belangrijkste stakeholders in het stationsgebied zijn NS, ProRail, Rijksoverheid, Provincie, Metropoolregio, Rijkswaterstaat, leidingeigenaren, projectontwikkelaars/gebouweigenaren, HTM, EBS, RET, Arriva, MRDH en Gemeente Zoetermeer.

locatie-analyse busstation

Het verplaatsen van het busstation van de huidige locatie Station Centrum-West naar het station Zoetermeer Centraal betekent een verbetering van de verbindingen met de regio op het knooppunt Afrikaweg. De volgende locaties nabij de Afrikaweg zijn onderzocht:

- A. aan de Bredewater,
- B. aan de Boerhaavelaan,
- C. in de Lus,
- D. aan het Plein van de Verenigde Naties,
- E. op de snelweg A12.

Locatie E is naar voren gekomen uit een boordeling aan de hand van nevenstaande criteria en is verder uitgewerkt in deze haalbaarheidsstudie.

De locaties worden beoordeeld aan de volgende criteria:

Oriëntatie

In hoeverre draagt de locatie bij aan een goede vindbaarheid van openbaar vervoer.

Ruimtelijke kwaliteit

Heeft de locatie voldoende potentie om een verbetering te katalyseren van de kwaliteit van het stationsgebied en de openbare ruimte? Werkt het station verbindend voor de stad?

Functionaliteit

Draagt de locatie bij aan een functioneel stationsgebied waar de verschillende vervoersmodaliteiten snel en goed gekoppeld kunnen worden.

Ruimtebeslag

Is voldoende ruimte beschikbaar voor de organisatie van een functioneel busstation.

Logistiek

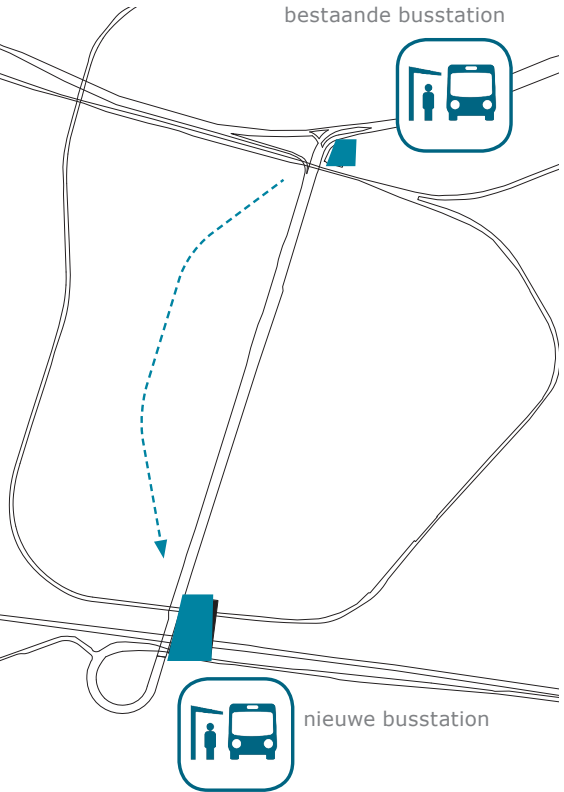
Verbeteren verkeersafwikkeling en rij-tijden?

Toekomstbestendigheid

Neemt potentiële ontwikkelingsruimte in beslag.

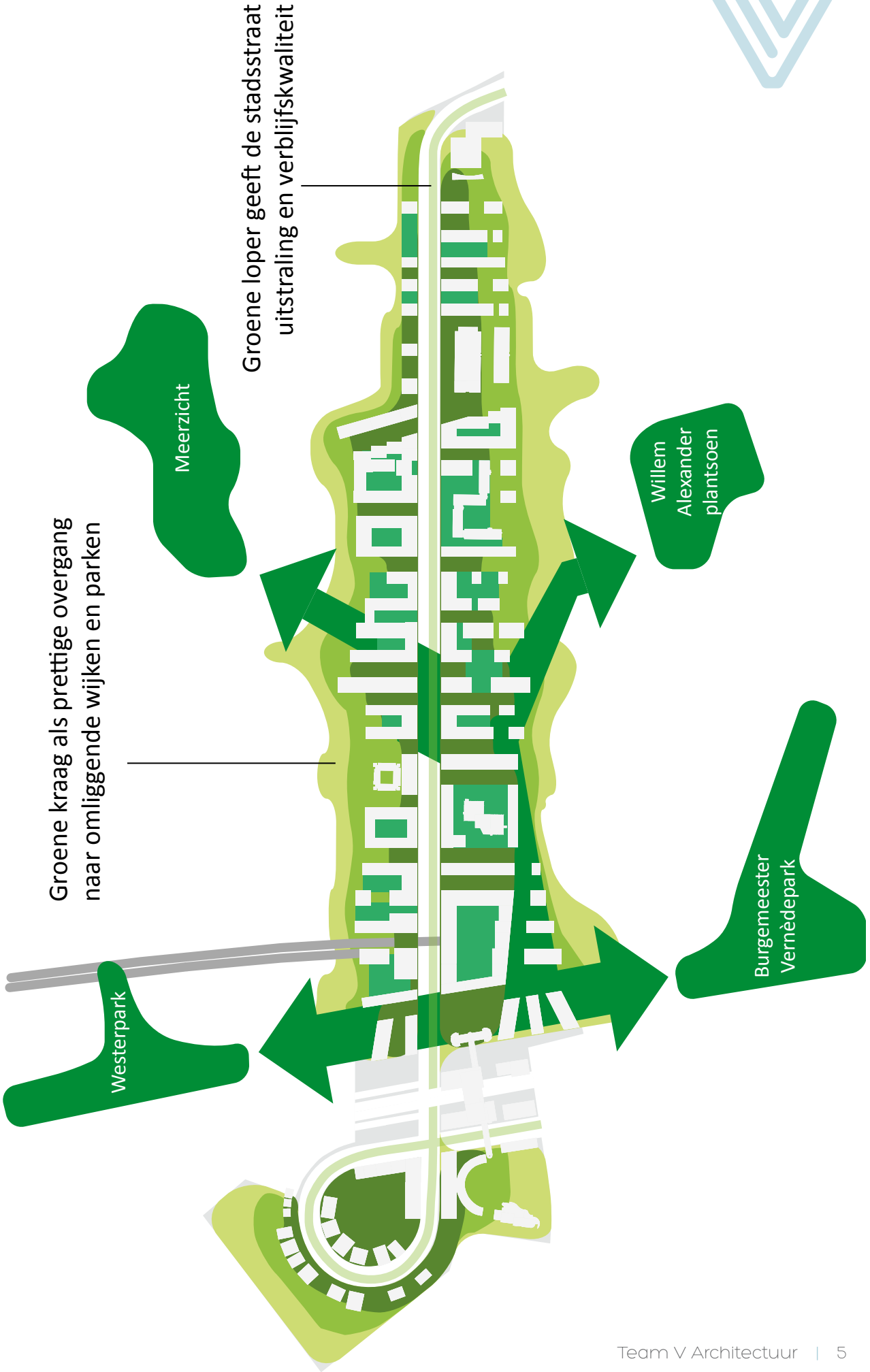
Financiën en Planning

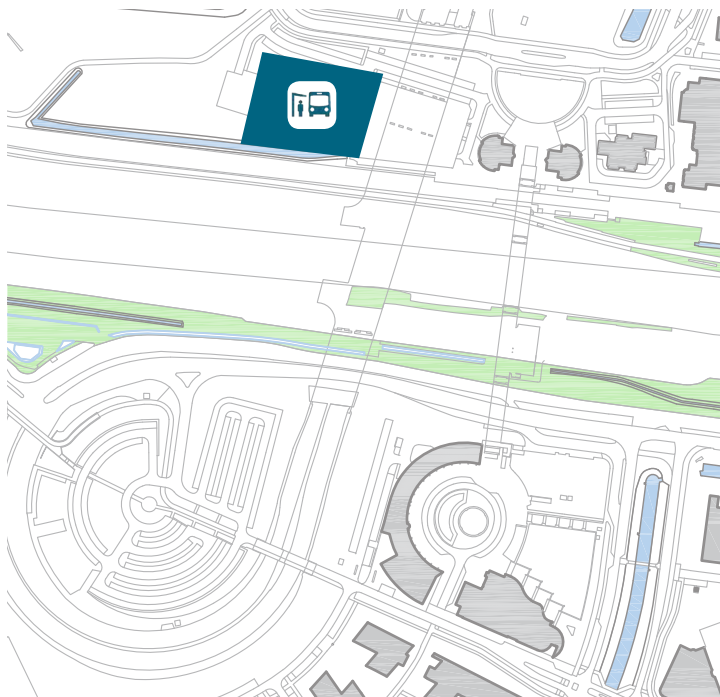
Hoe ingrijpend is de variant financieel en plannings-technisch.



Nieuw station verknoopt verbindingen, verplaatsen van het busstation

waarderingsmatrix					
	A Bredewater	B Boerhaavelaan	C Lus	D Plein van de Verenigde Naties	E snelweg A12
Oriëntatie bereikbaarheid en vindbaarheid modaliteiten	1 -/-	3 +/-	1 -/-	3 +/-	5 +/+
Ruimtelijke kwaliteit kwaliteit van de openbare ruimte, bus-station en sociale veiligheid	1 -/-	1 -/-	1 -/-	1 -/-	5 +/+
Functionaliteit (bus-)station en omgeving	1 -/-	3 +/-	1 -/-	3 +/-	5 +/+
Ruimtebeslag busstation	5 +/+	1 -/-	5 +/+	1 -/-	5 +/+
Logistiek aansluiting op en verbetering van bestaande verkeerssysteem	1 -/-	1 -/-	1 -/-	1 -/-	5 +/+
Toekomstbestendig ontwikkelingspotentie omgeving en toekomstflexibiliteit	1 -/-	3 +/-	1 -/-	1 -/-	5 +/+
waardering kwalitatief	10	12	10	10	30
Financien en planning	€ +/-	€ +/-	€ +/-	€ +/-	€ -/-





variant A aan Bredewater

Ter plaatse van het bestaande parkeerterrein is ruimte indien de parkeerplaatsen op een andere (ondergrondse) locatie worden ondergebracht.

-/- Oriëntatie

Verslechterde vindbaarheid voor passagiers van het OV. Grote afstand tot de treinen en regionale bussen.

-/- Ruimtelijke kwaliteit

Draagt niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied. Werkt niet verbindend.

-/- Functionaliteit

Ligt relatief afgelegen.

+/+ Ruimtebeslag

Voldoende ruimte beschikbaar,

-/- Logistiek

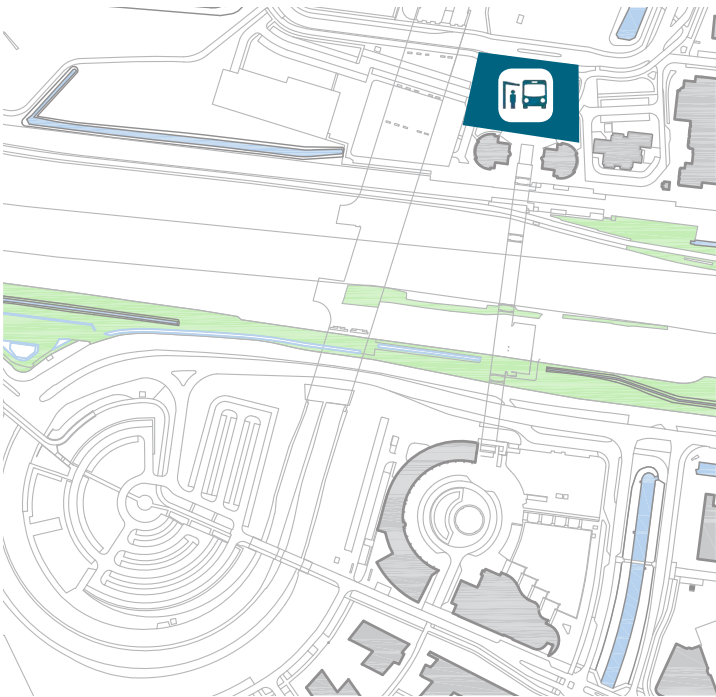
Aanrij-routes bussen via Bredewater en Boerhaavalaan, geen directe koppeling met de Afrikaweg mogelijk. Langere rijtijden

-/- Toekomstbestendigheid

Neemt potentiële ontwikkelingsruimte in beslag.

+/- Financiën en Planning

Neutraal.



variant B aan Boerhaavalaan

Voor het poortgebouw bevindt zich in de huidige situatie een plein en parkeergelegenheid.

+/- Oriëntatie

Geen verbetering (of verslechtering) van de vindbaarheid voor passagiers van het OV.

-/- Ruimtelijke kwaliteit

Draagt niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied. Werkt niet verbindend.

+/- Functionaliteit

Ligt direct tegen stationsgebied aan.

-/- Ruimtebeslag

Beperkte ruimte beschikbaar.

-/- Logistiek

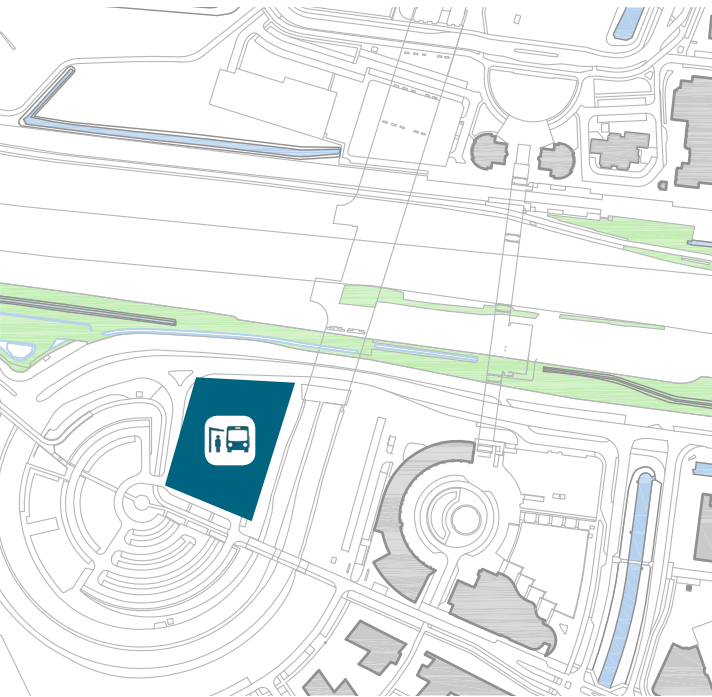
Aanrij-routes bussen via Bredewater en Boerhaavalaan, geen directe koppeling met de Afrikaweg mogelijk. Langere rijtijden

+/- Toekomstbestendigheid

Neutraal.

+/- Financiën en Planning

Neutraal.



variant C in de Lus

Ter plaatse van het bestaande parkeerterrein is ruimte indien de parkeerplaatsen op een andere (ondergrondse) locatie worden ondergebracht.

-/- Oriëntatie

Verslechterde vindbaarheid voor passagiers van het OV. Grote afstand tot de treinen en regionale bussen.

-/- Ruimtelijke kwaliteit

Draagt niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied. Werkt niet verbindend.

-/- Functionaliteit

Ligt relatief afgelegen.

+/+ Ruimtebeslag

Voldoende ruimte beschikbaar,

-/- Logistiek

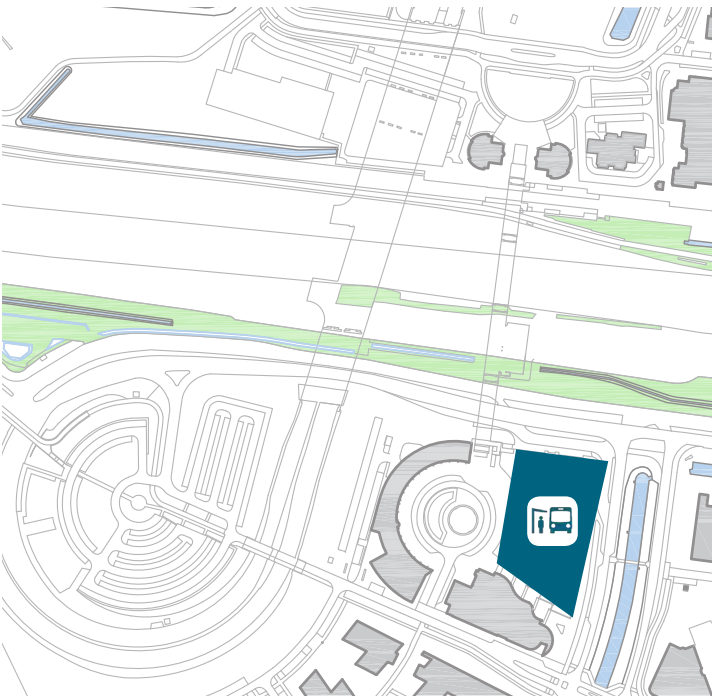
Aanrij-routes bussen via de lus van de Zuidweg naar de Afrikaweg. Langere rijtijden.

-/- Toekomstbestendigheid

Neemt potentiële ontwikkelingsruimte in beslag.

+/- Financiën en Planning

Neutraal.



variant D aan het Plein van de Verenigde Naties

Tussen het Plein van de Verenigde naties en de Mahatma Gandhisingel bevindt zich in de huidige situatie een fietsenstalling en waterpartij.

+/- Oriëntatie

Geen verbetering (of verslechtering) van de vindbaarheid voor passagiers van het OV. Grote afstand tot de treinen en regionale bussen.

-/- Ruimtelijke kwaliteit

Draagt niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied. Werkt niet verbindend.

+/- Functionaliteit

Ligt direct tegen stationsgebied aan.

-/- Ruimtebeslag

Beperkte ruimte beschikbaar, hoogteverschil in terrein.

-/- Logistiek

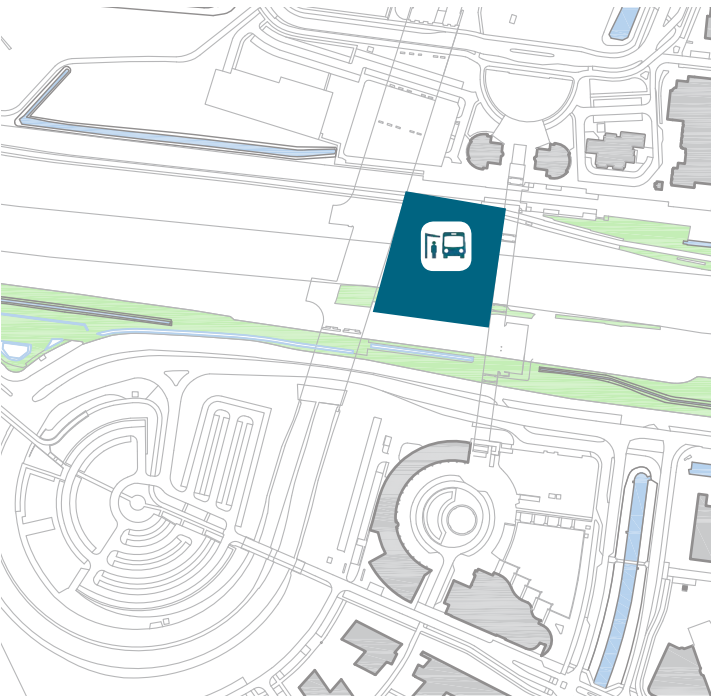
Aanrij-routes bussen via de lus van de Zuidweg naar de Afrikaweg. Langere rijtijden.

-/- Toekomstbestendigheid

Neemt potentiële ontwikkelingsruimte in beslag.

+/- Financiën en Planning

Neutraal.



variant E op snelweg A12

Tussen het viaduct van de Afrikaweg en de Nelson Mandelabrug is ruimte voor de aanleg van een plateau met busstation.

+/+ Oriëntatie

Goede vindbaarheid voor passagiers van het OV in een compact en overzichtelijk station. Compacte bundeling van modaliteiten, korte looplijnen.

+/+ Ruimtelijke kwaliteit

Hergebruik van Nelson Mandelabrug voor busplein is een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied. Werkt verbindend.

+/+ Functionaliteit

Ligt optimaal op het stationsgebied.

+/+ Ruimtebeslag

Voldoende ruimte beschikbaar.

+/+ Logistiek

Aanrij-routes bussen via de Afrikaweg. Kortere rijtijden, directe verbinding vanuit het oosten aan de Zuidweg.

+/+ Toekomstbestendigheid

Is katalysator voor toekomstige ontwikkeling. Laat ruimte voor ontwikkeling langs de A12.

-/- Financiën en Planning

Ingrijpend.



Context



Analyse van bestaande situatie

Logistiek en ruimtelijke beleving

Analyse van de bestaande situatie

De logistieke organisatie en de ruimtelijke beleving van het stationsgebied rond de Afrikaweg is globaal geanalyseerd aan de hand van de bereikbaarheid:

- per openbaar vervoer,
- per auto,
- voor fietsers,
- voor voetgangers.

De stad is weinig zichtbaar voor zowel passanten met het openbaar vervoer en automobilisten vanaf de snelweg of Afrikaweg. Het stationsgebied is onaantrekkelijk en monofunctioneel en mist de dichtheid, diversiteit en levendigheid van een stad. De snelweg vormt een barrière tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte van de stad voor voetgangers en fietsers. De ruimte en de groene omgeving is een kwaliteit.

Openbaar vervoer

Zoetermeer heeft een goed openbaar vervoer netwerk en is goed ontsloten, maar voor het versterken van het netwerk is het van belang om twee belangrijke knooppunten, Centrum West en station Zoetermeer samen te voegen bij de locatie station Zoetermeer.

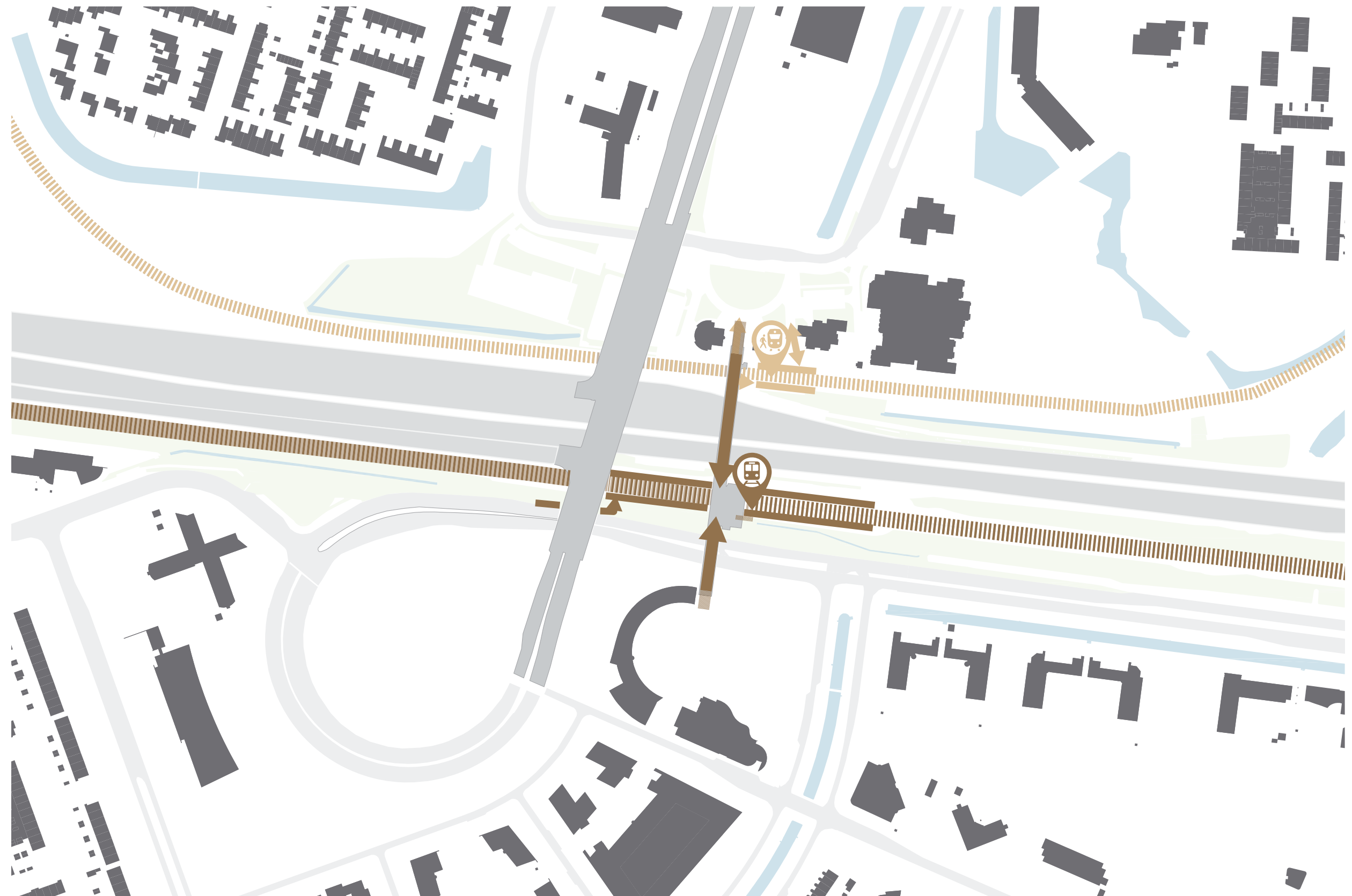
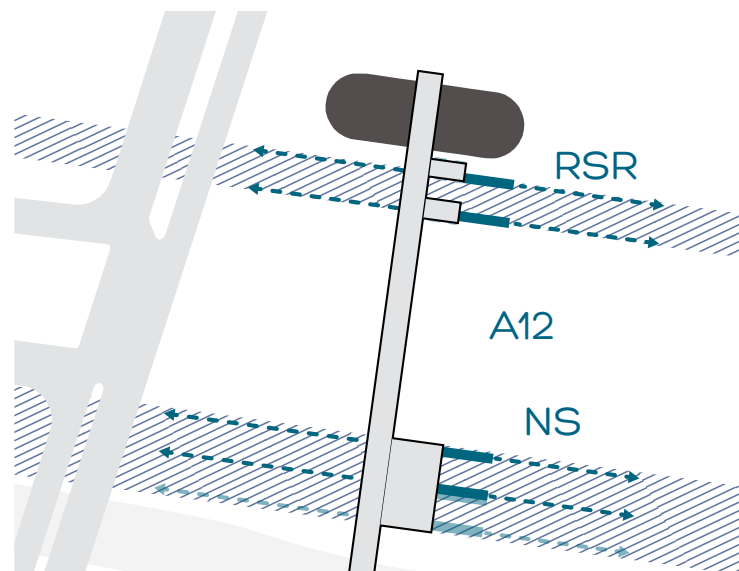
Het centrale busstation bevindt zich even verder op de Afrikaweg in Centrum-West van Zoetermeer. Dit maakt de verbindingen niet optimaal. Op het station bevinden de verschillende modaliteiten zich op afstand van elkaar zodat het realiseren van goede aansluitingen lastig wordt en overstappen tijd kost.

De treinstations en de RandstadRailhaltes worden door reizigers maar matig gewaardeerd, blijkt uit onderzoek 'Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030' door de gemeente Zoetermeer uit 2017.

De belangrijkste aandachtspunten zijn sociale veiligheid, de uitstraling van de halte/station en gebrek aan (goed functionerende) voorzieningen, zoals een loket, toilet, wachtruimten en voldoende winkelaanbod.

Trein

Een verdubbeling van het aantal sporen aan de zuidzijde van het station, is reeds voorzien in het profiel van de spoordijk, het viaduct van de Afrikaweg en de Nelson Mandelabrug.





Bus

De bussen halteren niet geconcentreerd op één locatie, maar verspreid over diverse locaties rond het station. De vindbaarheid ervan is lastig, het comfort en de sociale veiligheid laat te wensen over.

De bushaltes parallel aan de A12 (lichtblauw) zijn nog in gebruik maar kunnen in de toekomst vervallen.

Kansen

Het concentreren van de diverse bushaltes op één overzichtelijk busstation als OV-knooppunt is een geweldige optimalisatie van het openbaar vervoer. Het doel van de deze ontwerpende studie is de haalbaarheid van deze kans te onderzoeken en in beeld te krijgen.





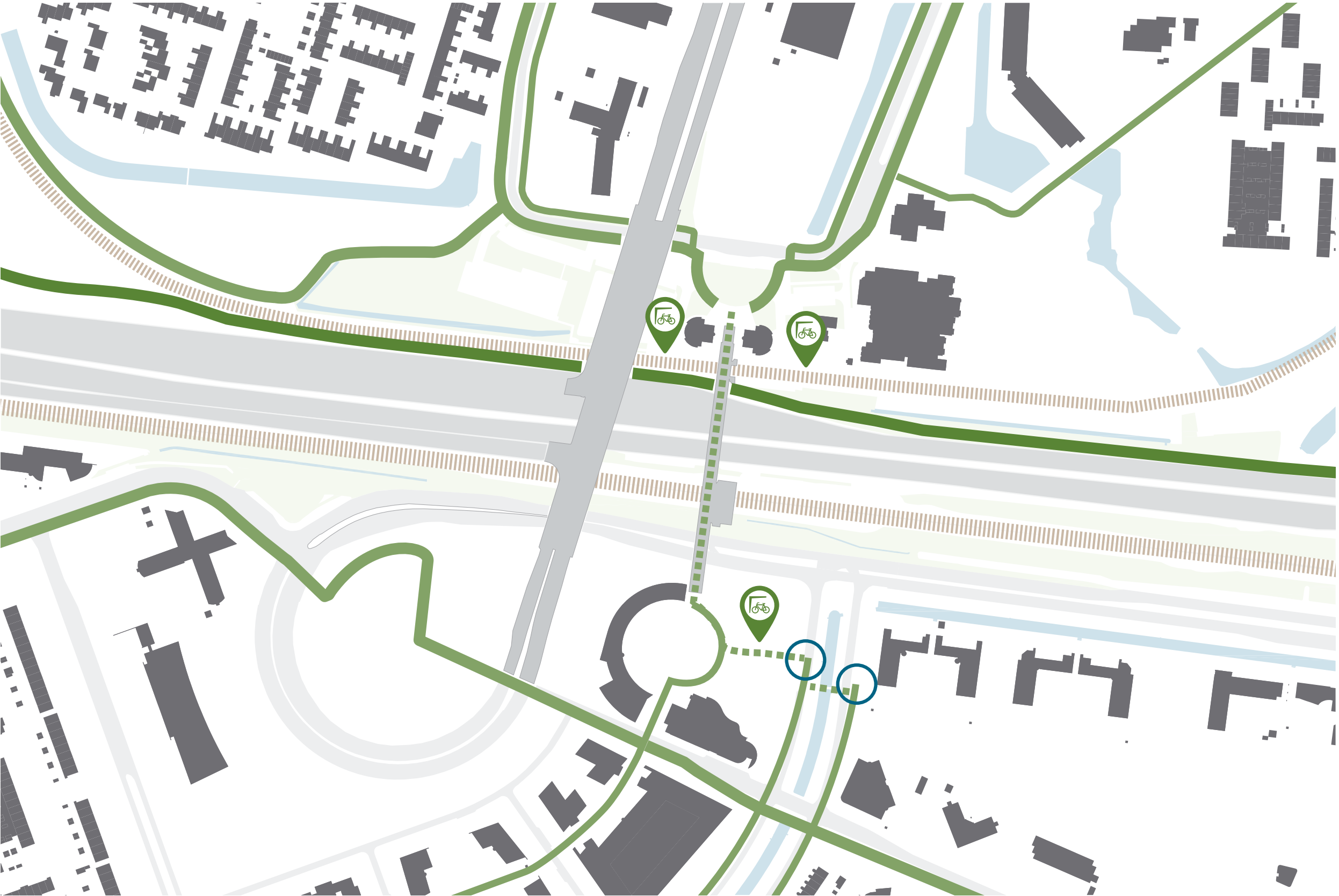
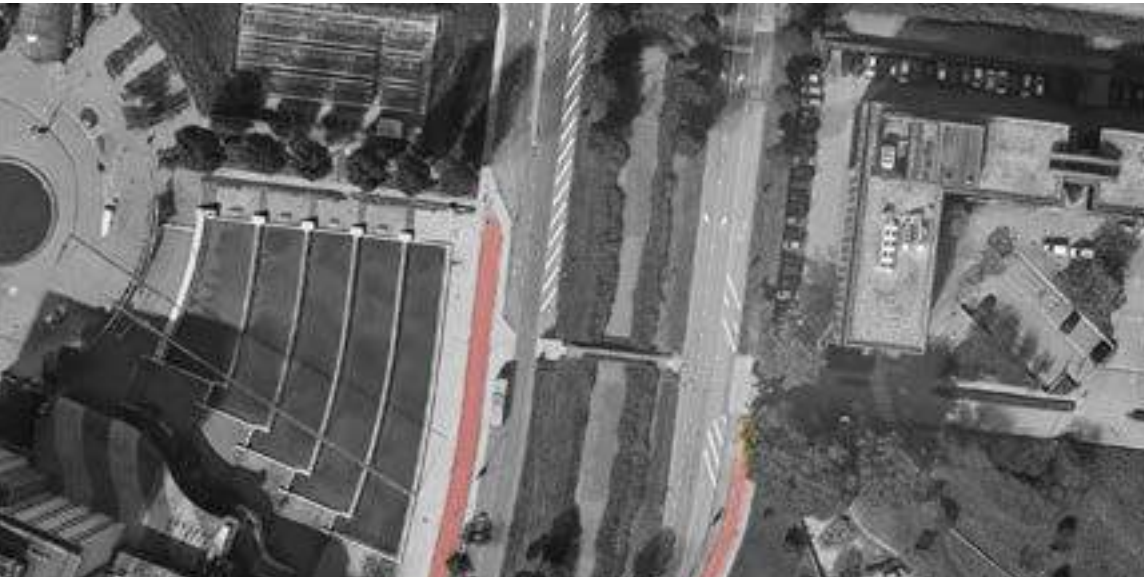
Fietsroutes

Fietsroutes in zowel de noord-zuid als de oost-westrichting zijn slecht verknoopt. Fietsroutes houden abrupt op en fietsers moeten moeite doen om met de lift of roltrap van de Nelson Mandelabrug de snelweg te passeren. Fietsenstallingen zijn zowel aan de noord- als zuidzijde gratis, bewaakte en overdekt, maar zijn weinig uitnodigend, bieden weinig comfort en ogen verlaten.

Kansen

Zowel aan de noord- als zuidzijde bieden de gebouwde fietsenstallingen een comfortabele voorziening voor reizigers die overstappen op openbaar vervoer. Deze moeten eenvoudig bereikbaar worden gemaakt met fietsroutes, goede toegankelijk met gelijkvloerse toegang, luie hellingen of goed bruikbare fietsentrappen.

Het plan dient invulling te geven aan een doorgaande fietsroute over de A12 en het hoofdspoor die aansluit op het fietsnetwerk.





Autoroutes

Het autoverkeer heeft ruim baan in het gebied Afrikaweg. De snelweg ligt als een barrière tussen het noordelijke en zuidelijke stadsdeel van Zoetermeer. De Afrikaweg zelf is 2 baans met 1x 2 en 1x 3 rijstroken, die vervolgens aansluit op de Boerhaavelaan en Bredewater, allemaal wegen met ruime profielen. De bereikbaarheid van het station via het Bredewater of de Boerhaavelaan ligt niet voor de hand en voelt voor de onbekende bezoekers als een onlogische omweg.

Dit gedeelte van de stad heeft geen afslag vanaf de snelweg vanuit de richting Gouda / Utrecht, via de aansluiting Zoetermeer Centrum. Hiervoor dient met de aansluiting Zoetermeer (bij de N470/Oostweg) te gebruiken.

De parkeerplaatsen zijn zeer druk bezocht, maar uit onderzoek blijkt, maar erg beperkt voor P&R, ondanks het onbetaald parkeren. Ze worden vooral benut als parkeergelegenheid voor de omliggende kantoorvoorzieningen, zijn niet bijzonder uitnodigend en liggen zeer verspreid over het gebied.

De Park&Ride aan de zuidzijde is redelijk makkelijk bereikbaar vanaf de snelweg, maar alleen vanuit de richting Den Haag.

Kansen

Bij intensiever ruimtegebruik in het gebied is een publieke parkeergelegenheid in een gebouwde voorziening te combineren met andere ontwikkelingen in de directe nabijheid. En resulteert in meer ruimte voor kwalitatief hoogwaardige openbare ruimten en groene inrichting, zonder veel geparkeerde auto's. Door de levendigheid en diversiteit aan functies kan een aantrekkelijke openbare ruimte worden gerealiseerd met sociaal veilige parkeer- en Kiss&Ride-voorzieningen.

De ruimte tussen de wegdelen van het viaduct is dicht gelegd met overrijdbare roosters en laten weinig daglicht door. Deze ruimte biedt mogelijkheden voor meer daglicht of het realiseren van boom bakken met bomen voor een groene beleving van de Afrikaweg. Aandachtspunt is de verkeersveiligheid, aanrijdbeveiliging of vangrail is noodzakelijk voor de rijbanen van de Afrikaweg voor het geval dat automobilisten van de weg afraken en in de lichtstrook terecht komen.



beperkte herkenbaarheid vanaf de snelweg





Voetgangers

Het gebied rond het station en de Afrikaweg is redelijk verlaten, biedt geen voorzieningen zoals bijvoorbeeld een kiosk en is weinig uitnodigend voor voetgangers. Zowel overdag als 's avonds is er weinig levendigheid. De oriëntatie, routing, het comfort en de sociale veiligheid van de perrons en de bushaltes laten te wensen over.

Het station aan de zuidzijde maakt onderdeel uit van de wandelroute 'Hof van Delfland', in 2015 aangelegd. Deze route start echter ook door een mono-functionele kantooromgeving.



Matige verblijfskwaliteit aan het Plein van de Verenigde Naties



Onaantrekkelijk stationsgebied voor voetgangers

Kansen

De ontwikkeling van de Entree biedt ook een enorme kans voor het gebied. Reizigers-, passanten- en bezoekersaantallen nemen enorm toe.

Door de positie van een busplatform op de A12 wordt een compact OV-knooppunt gerealiseerd waarbij hele directe en korte looproutes tussen de verschillende modaliteiten kunnen worden gerealiseerd.

Het busplatform biedt ruimte voor veilig en comfortabel wachten en voorzieningen zoals kiosken, koffie-bar, toiletten, lockers etcetera. Op het busplatform kan een bijzondere functie zoals een stadsbibliotheek, theater of kunsthall een publiek aantrekkende rol gaan spelen en doel op zich worden.



Slechte oriëntatie





Nelson Mandelabrug

De Nelson Mandelabrug is een icoon voor Zoetermeer, of je het nou wil of niet: ‘Het is unieke architectuur’ Al 27 jaar ligt de Nelson Mandelabrug over de A12. Zoetermeeders hebben een haat-liefdeverhouding met de verbinding. Maar het Architectuurpunt riep het uit tot 'gebouw van de maand'. „Het is unieke architectuur, waar mensen onwetend langslopen.”

Uit: Algemeen dagblad, Hans Hemmes 17-12-19

Geschiedenis

De Nelson Mandelabrug werd in 1992 ontworpen door architect Johan Bak voor de tuinbouwtentoonstelling Floriade uit 1992 in Zoetermeer. Deze verving de oorspronkelijke oude tuibrug uit 1973. De brug functioneert als toegang voor de halte Driemanspolder van de RandstadRail en station Zoetermeer van de Nederlandse Spoorwegen.

Stedenbouw

Naast de stationsfunctie heeft de brug een belangrijke verbindende stedenbouwkundige functie. Met 180m lengte verbindt deze het Plein van de Verenigde Naties in de wijk Rokkeveen, ten zuiden van de rijksweg A12, met de Boerhaavelaan in de wijk Driemanspolder ten noorden van de rijksweg. Hij kruist rijksweg A12 en twee raillijnen (treintraject Utrecht - Den Haag en RandstadRail Zoetermeer - Den Haag) en gaat onder het gebouw ‘de poort van Zoetermeer’ door.

Architectuur

Het voetgangers- en fietspad liggen op de brug onder een 9 meter hoge glazen overkapping en zijn aan weerszijden bereikbaar door hoge roltrappen onder een monumentale entreeconstructie. De architectuur van de brug kenmerkt zich door glazen in elkaar overlopende daken en gevels met opvallend kleurgebruik en een bijzondere betonconstructie van liggers en dubbele gebogen spanten met afgeronde vormgeving. Het stationsdeel van de NS is gesitueerd op een verbreed gedeelte van de brug wordt gemarkeerd door een lessenaarsdak dat hoog boven de perrons uitsteekt en die afwijkt van de rest van de brugoverkapping. De trappen en liften van RandstadRail hebben een bescheiden overkapping en voeren individueel naar de perrons.

Renovatie

De architectuur van de Nelson Mandelabrug heeft door de bijzondere constructie een karakteristieke, voor Zoetermeer herkenbare iconische uitstraling. De essentie van de constructie wordt vertroebeld en minder herkenbaar door de toevoeging van bouwdeelen zoals het lessenaarsdak, trappen en reclame. Door het ‘opruimen’ van storende afleidende elementen komt de oorspronkelijk structuur weer goed tot zijn recht en is de brug te herwaarderen.

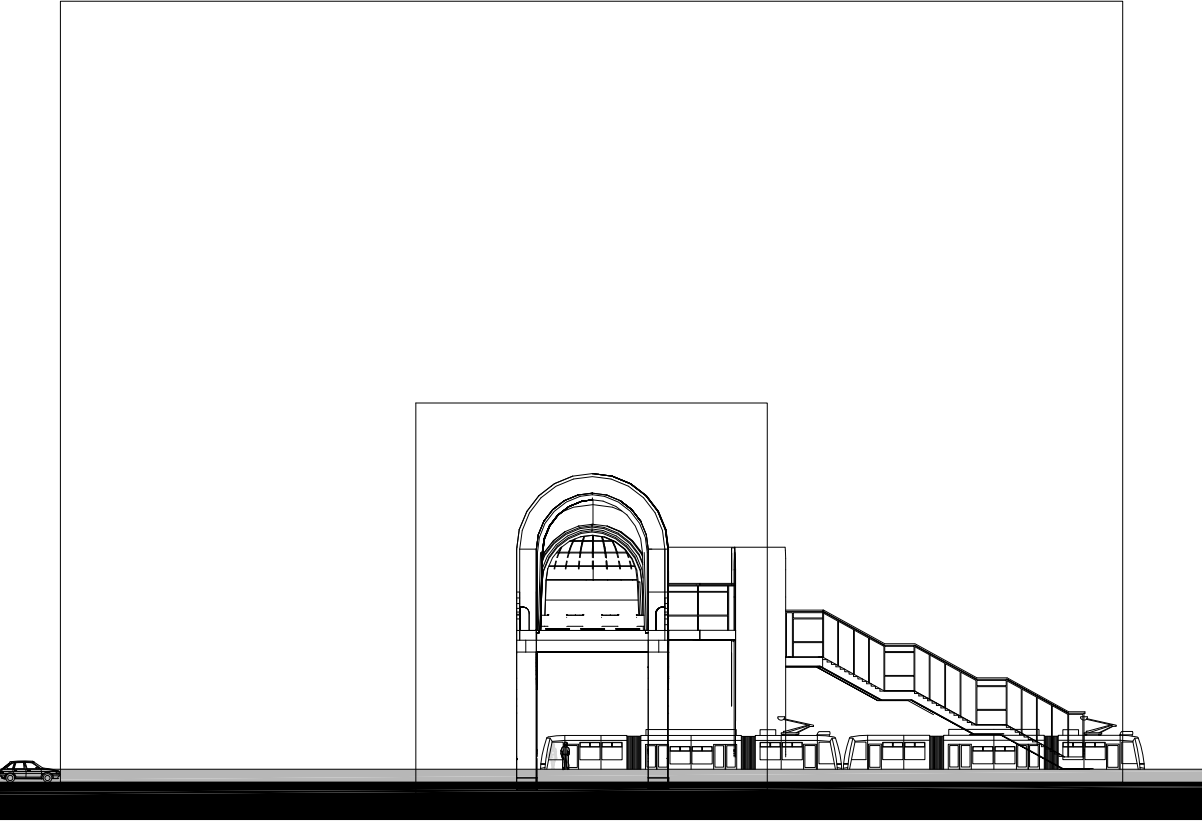


Oorspronkelijke tuibrug uit 1973

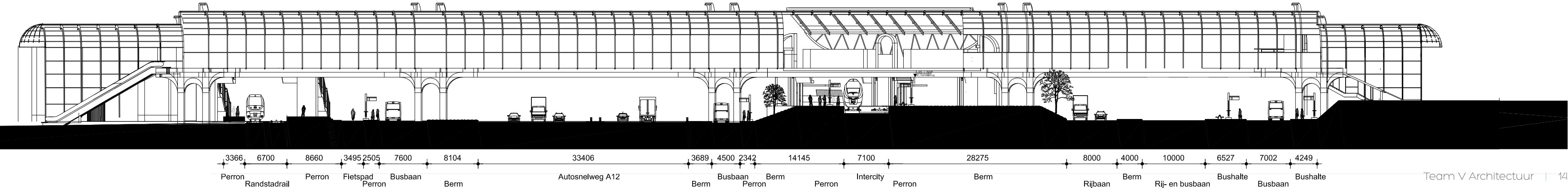




Lengte: 180 m
Breedte 10m
Bouwjaar: 1992
Gebruik: fiets- en voetgangersbrug
Type constructie: liggerbrug
Architect(en): Johan Bak
Materiaal: Beton, staal en glas
Kunstwerk: Golvende roestvrijstalen band die voetpad en fietspad scheidt; Arnold Hamelberg.



Nelson Mandelabrug uit 1992





Gebiedsvisie

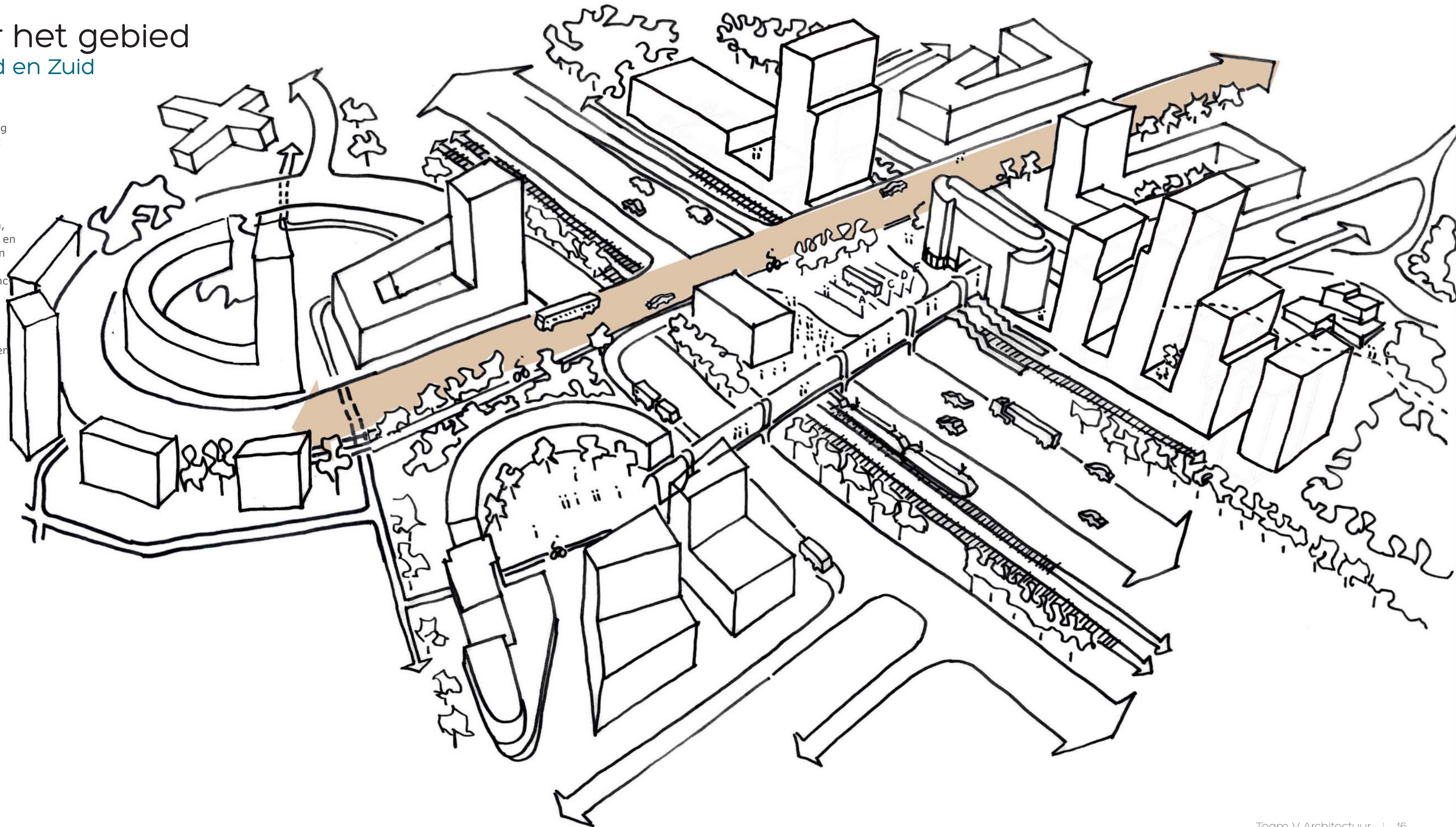
Ambities voor het gebied

Verbinden van Noord en Zuid

Bewoners en bezoekers komen in de toekomst de stad Zoetermeer binnen via de Afrikaweg. De entree van de stad heeft een stedelijk karakter met een hoogwaardig station en een groene levendige stadstraat Afrikaweg. De entree van de stad is de verbindende schakel tussen Zoetermeer Noord en Zuid.

Ambities:

- Veel kwalitatief hoogwaardige woningen, minimaal 4500 in het gebied Afrikaweg en een nader uit te werken hoeveelheid aan de zuidzijde in de lus en langs de A12.
- Sterk publiek programma, levendige functies in het stationsgebied,
- Stationsgebied als vestigingslocatie,
- Goede entree voor de stad voor zowel autoverkeer als het openbaar vervoer,
- Betere fietsconnectiviteit over de A12, en interwijk-verbindingen,
- Groene, duurzame en sociaal veilige inrichting van de openbare ruimte,
- Representatieve uitstraling van een skyline aan de A12,
- Een verbeterd openbaar vervoer,
- Stationsgebied als visitekaartje voor de stad, hoogwaardige openbare ruimte rondom het stationsgebied.



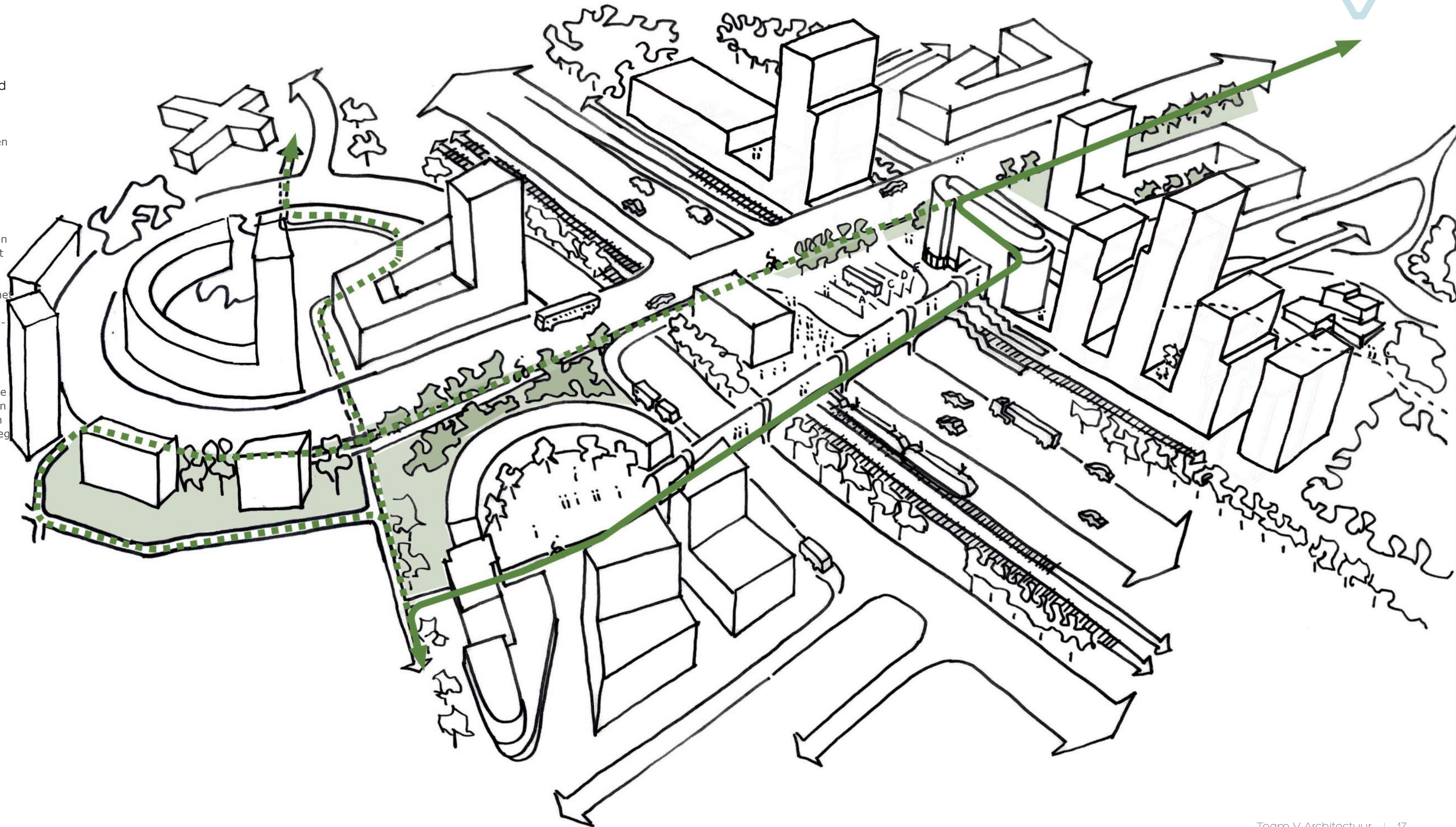


Afrikaweg groene verbinding noord zuid

- stadsboulevard met bomen
- aantrekkelijke route voor voetgangers en fietsers
- stedelijke bebouwing aan de Afrikaweg met gevels en voordeuren
- ruimtelijke kwaliteit, groene beleving in stedelijke omgeving en infrastructuur

Op dit moment gebruiken fietsers de Nelson Mandelabrug als noord-zuid-verbinding met de roltrappen en liften. In deze studie is de noordzijde van de Nelson Mandelabrug beter bereikbaar te maken in combinatie met ontwikkelingen aan de noordzijde van het station. De liften en roltrappen aan de zuidzijde blijven voorlopig in gebruik.

In de toekomst is het mogelijk om aan de zuidzijde een helling te integreren in de toekomstige gebouwen aan het Plein van de Verenigde Naties. Zodra ontwikkelingen aan de lus aan de zuidzijde gestalte krijgen kan de doorgaande fietsroute langs de Afrikaweg komen te liggen, mocht dat wenselijk zijn.



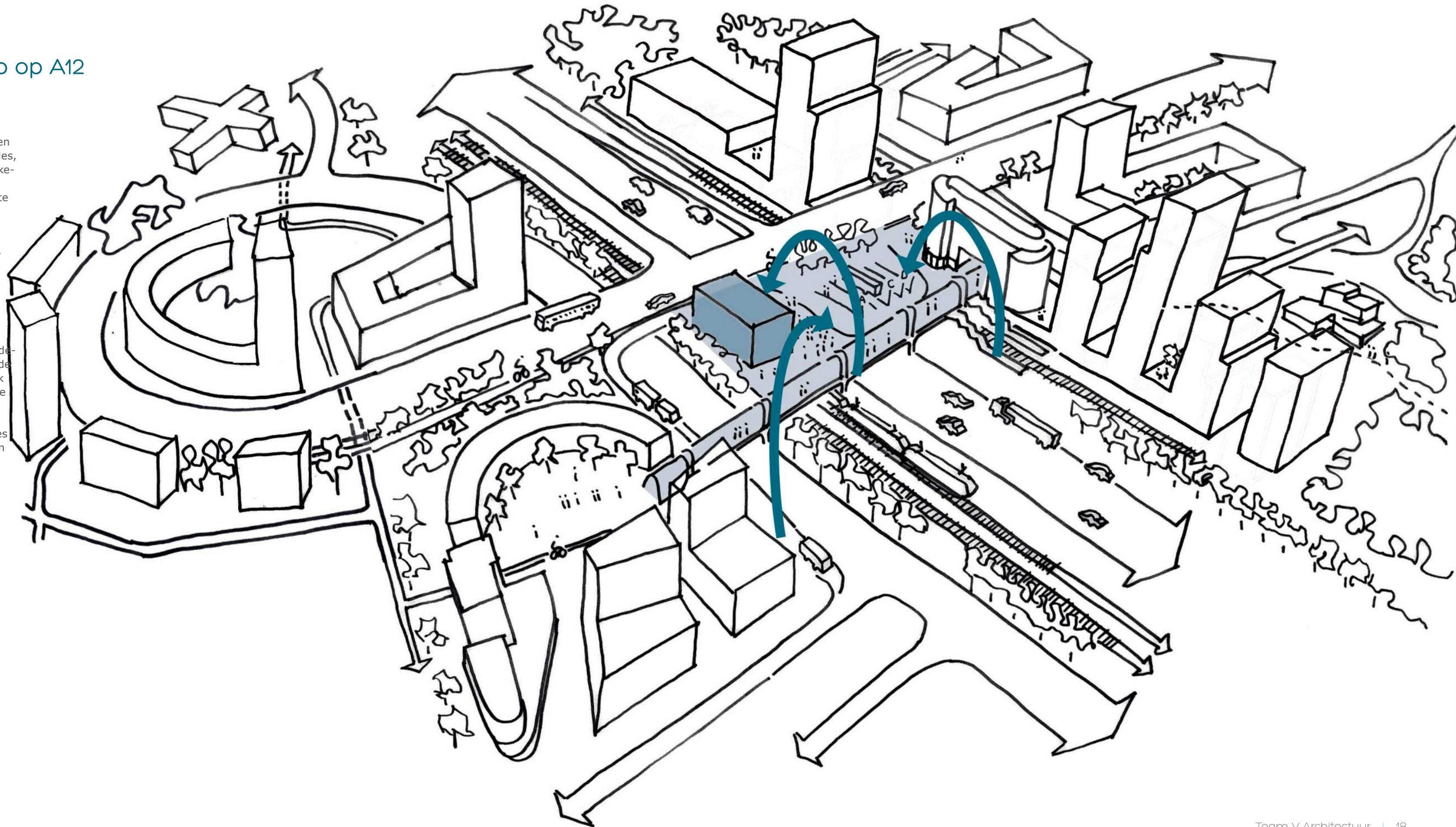
Compacte OV-Knoop op A12

Een compacte OV-knoop met extra ruimte voor de toekomst.

- oriëntatie van alle modaliteiten op één overzichtelijk plein.
- Stationsgebouw met ruime stationshal en andere voorzieningen op publieke functies,
- Nelson Mandelabrug wordt een aantrekkelijke stationshal met verblijfsfunctie,
- bundeling van bushaltes in één compacte busstation,
- verschuiven van de toegangen naar de NS-perrons onder het busplatform,
- mogelijkheid tot het uitbreiden, verdubbelen van het aantal treinsporen,
- verschuiven van de toegangen naar de perrons van de RandstadRail.

De OV-knoop voelt voor reizigers compact met snelle verbindingen en overstapmogelijkheden. Tegelijkertijd betekent deze bundeling van modaliteiten en voorzieningen en de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden ook een aanzienlijk ruimtebeslag, welke op deze locatie boven de A12 te realiseren is.

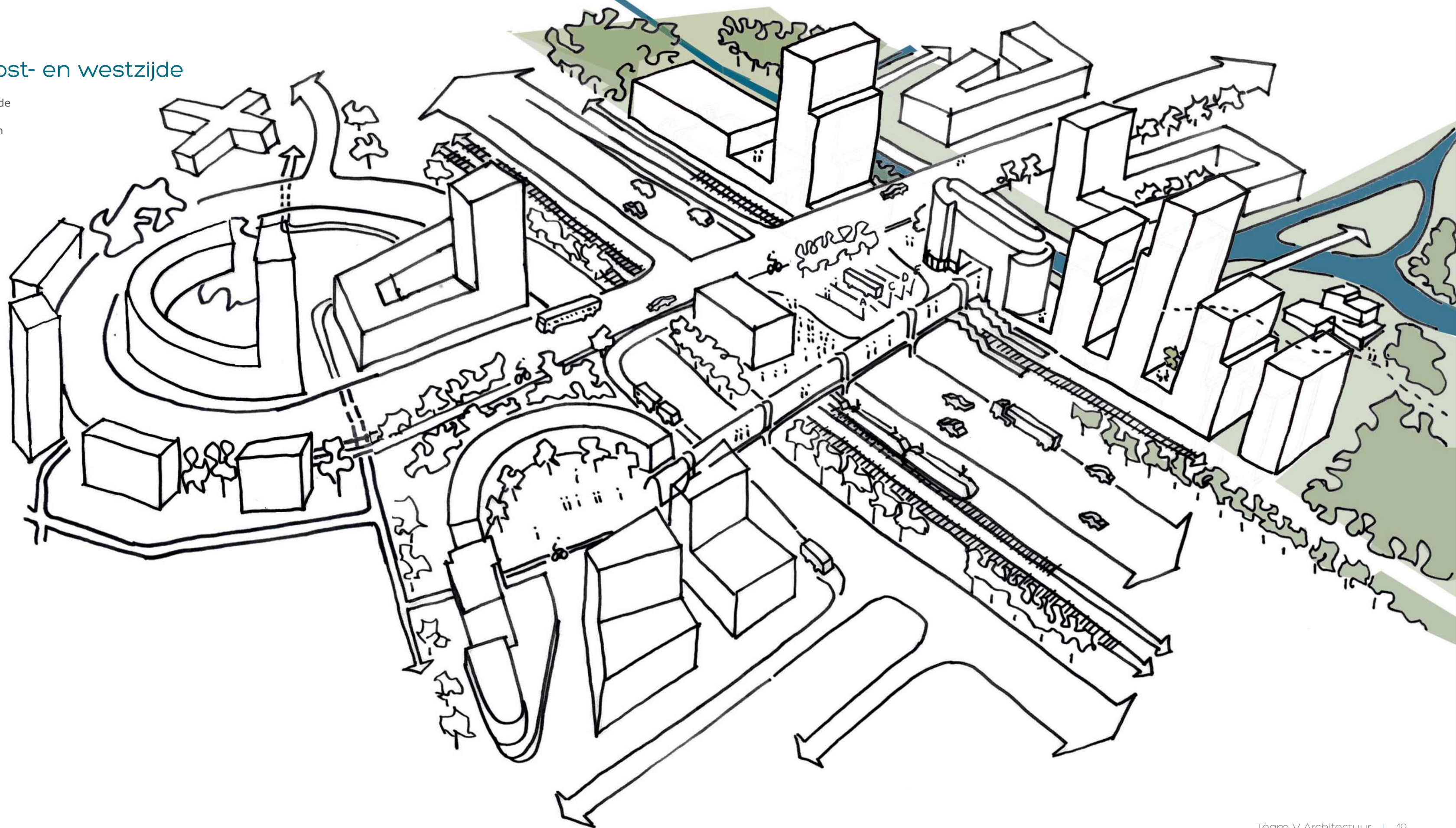
In hoofdstuk detailonderzoek zijn de studies met betrekking tot het ruimtebeslag op een nader detailniveau geïllustreerd.



Verbinden groene oost- en westzijde

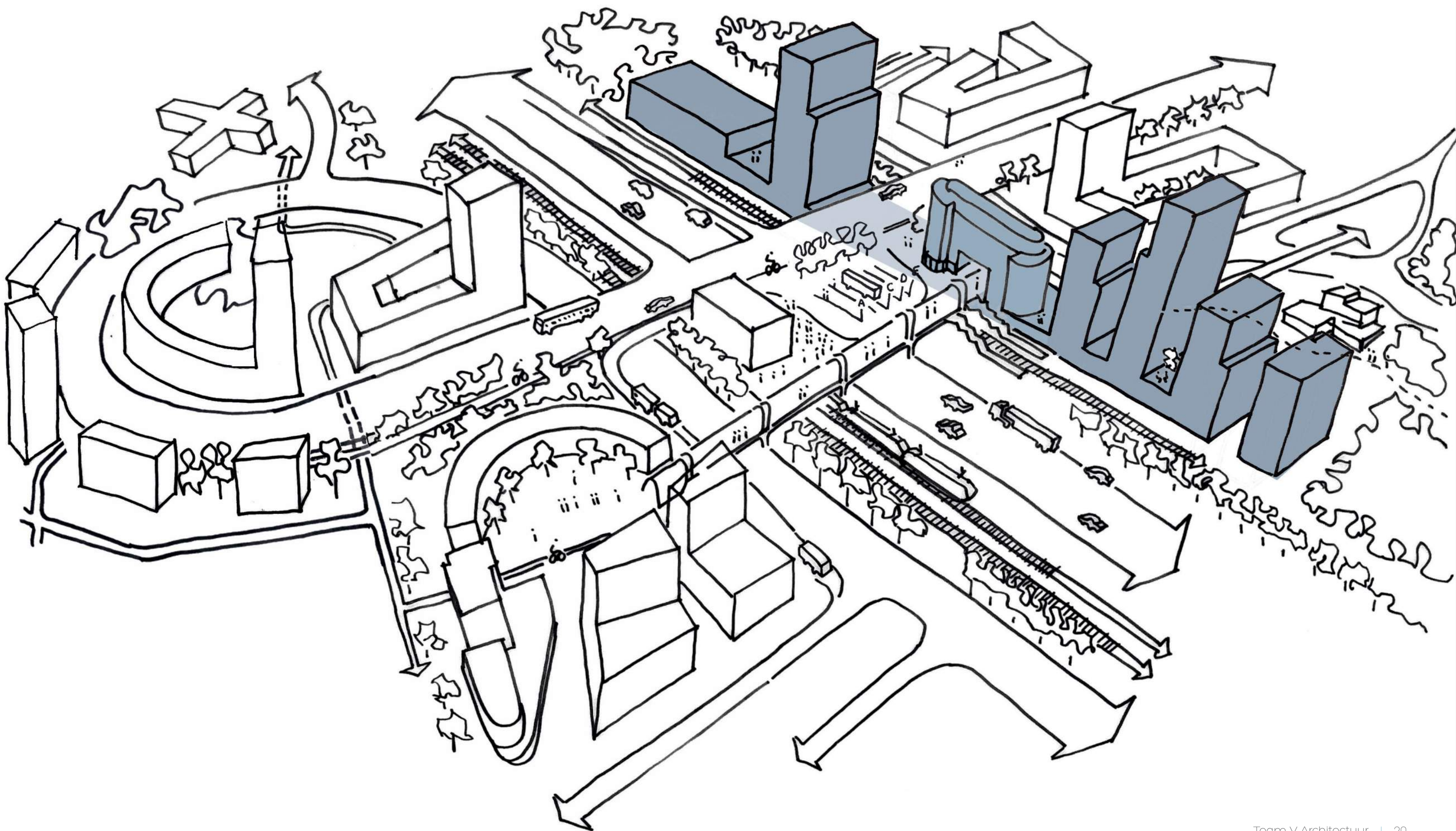
De ontwikkeling van de stationsomgeving biedt een impuls aan de levendigheid van de noordzijde:

- versterken van de groene inrichting van de openbare ruimte,
- Verbinding van de parken Westerpark - Burgemeester Vernèdepark,
- langzaam verkeersroute versterken in Oost-westrichting,
- versterken van waterstructuren.



Bebouwing op een plint langs de A12:

- fungeert als een geluidswal en beschermt de achtergelegen toekomstige woonwijk tegen geluidshinder van de A12 en sporen.
- vormt een gevel aan de singel,
- huisvest diverse stationsvoorzieningen zoals fietsenstallingen en parkeergarages,
- biedt aantrekkelijke functies voor de bewoners uit de wijk,
- vormt een stedelijke en levendige woon- en werkomgeving aan de noordzijde van het station.
- biedt de mogelijkheid om op het niveau van de Mandelabrug een toegangsplein voor fietsers en voetgangers te creëren,
- integreert het poortgebouw in de totale gebiedsontwikkeling
- maakt een gelijkvloerse aansluiting vanaf de Afrikaweg richting de Mandela-brug en het OV-knooppunt mogelijk.



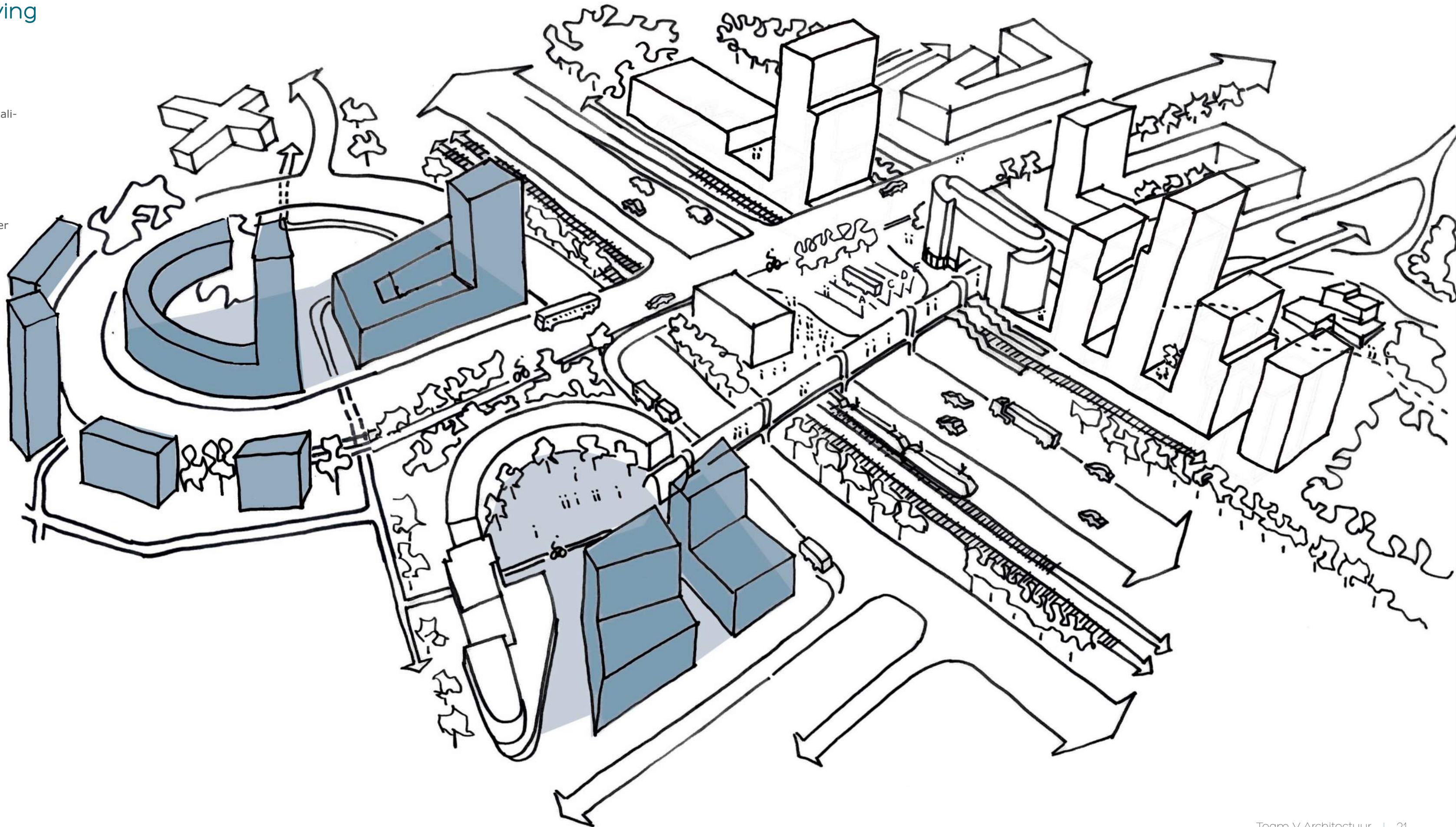
Stedelijke leefomgeving

Intensiveren van de zuidzijde

De ontwikkeling van de stationsomgeving biedt ook een impuls aan de ruimtelijke kwaliteit van de zuidzijde:

- levendigheid aan het Plein van de Verenigde Naties.
- mogelijkheden voor bebouwing aan het plein
- bebouwing aan de lus.

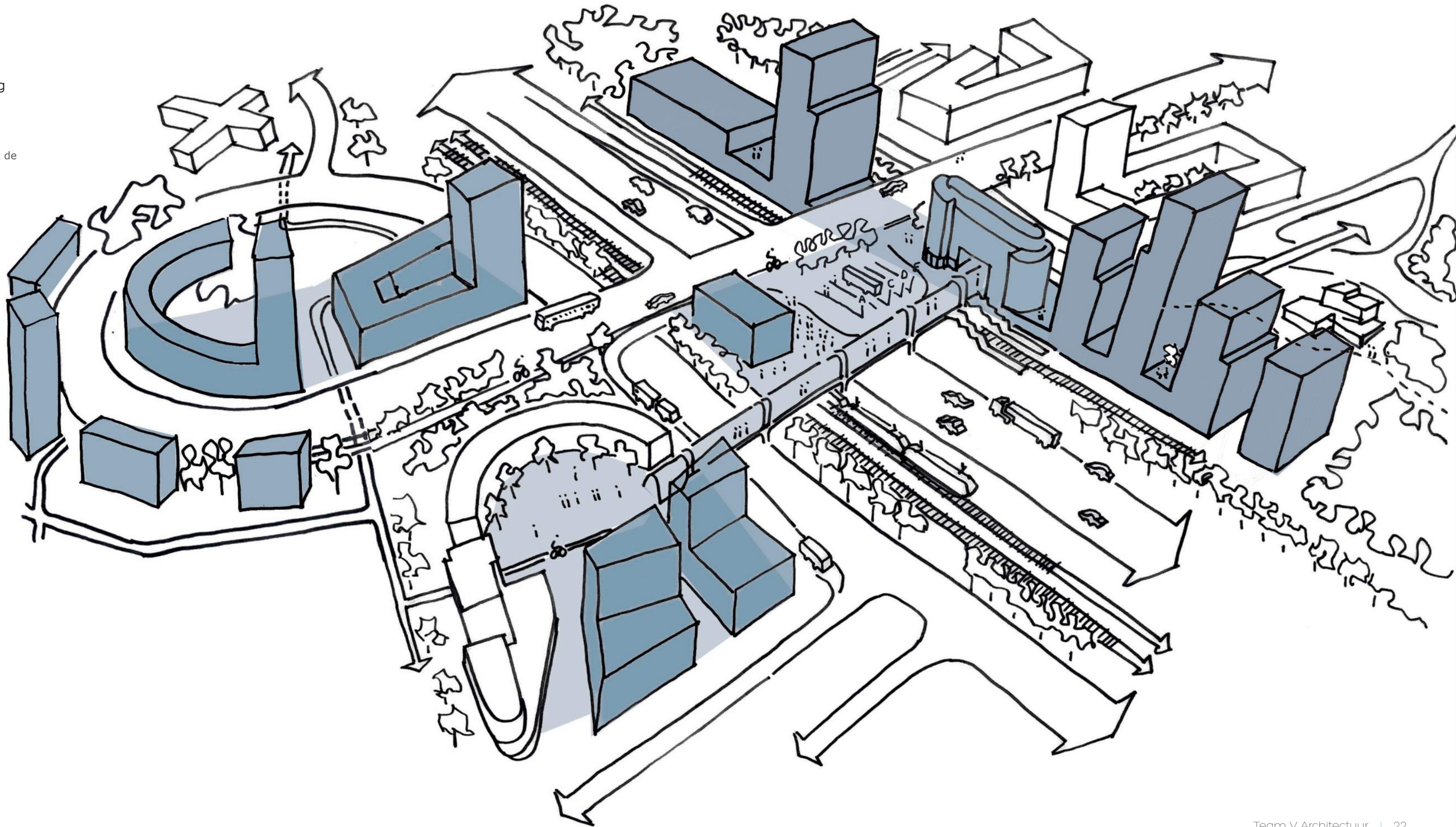
De zuidzijde is indicatief en dient nog verder uitgewerkt te worden.



Verankering in stedelijke omgeving

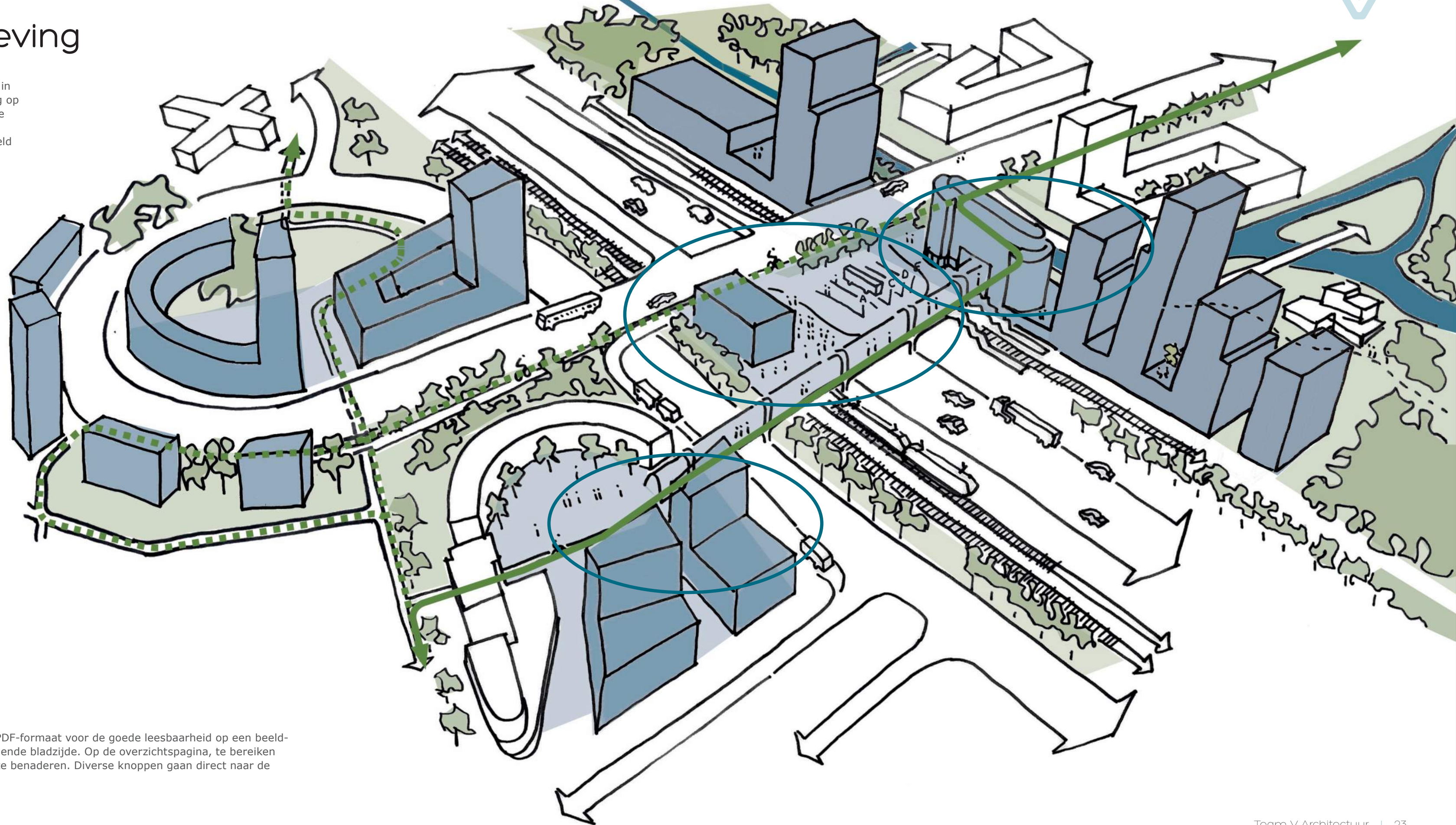
Het OV-knooppunt en de ontwikkeling van het gebied 'Entree Zoetermeer' eromheen betekenen een geheel nieuw stuk stad.

- bebouwing met een hogere dichtheid,
- hoge accenten en goed zichtbaar vanuit de omgeving,
- 4 hoekpunten van stationsplein,



Stationsomgeving

In het volgende hoofdstuk wordt in dieper in gegaan op het stationsplein, de aansluiting op de ontwikkelingen aan de noordzijde en die aan de zuidzijde. Daarnaast zijn de mogelijkheden voor fietsroutes in de stad in beeld gebracht.



Leeswijzer

Dit document is interactief opgemaakt in PDF-formaat voor de goede leesbaarheid op een beeldscherm. Pijltjesknoppen gaan naar de volgende bladzijde. Op de overzichtspagina, te bereiken met het huisje, zijn de plangebieden snel te benaderen. Diverse knoppen gaan direct naar de onderbouwende onderzoeken.



brug in stedelijke omgeving met bomen, Utrecht



brug in stedelijke omgeving met groene inrichting, 's-Hertogenbosch



Station Lansingerland - het OV-knooppunt even ten oosten van het station Zoetermeer.



brug in stedelijke omgeving met groene inrichting, Utrecht

Stedelijk programma

Stedelijke structuren, de Afrikaweg, Boerhaavelaan Bredewater, Plein van de Verenigde Naties worden versterkt en op logische wijze met elkaar verweven door het nieuwe stationsplein en de nieuwe gebouwen.

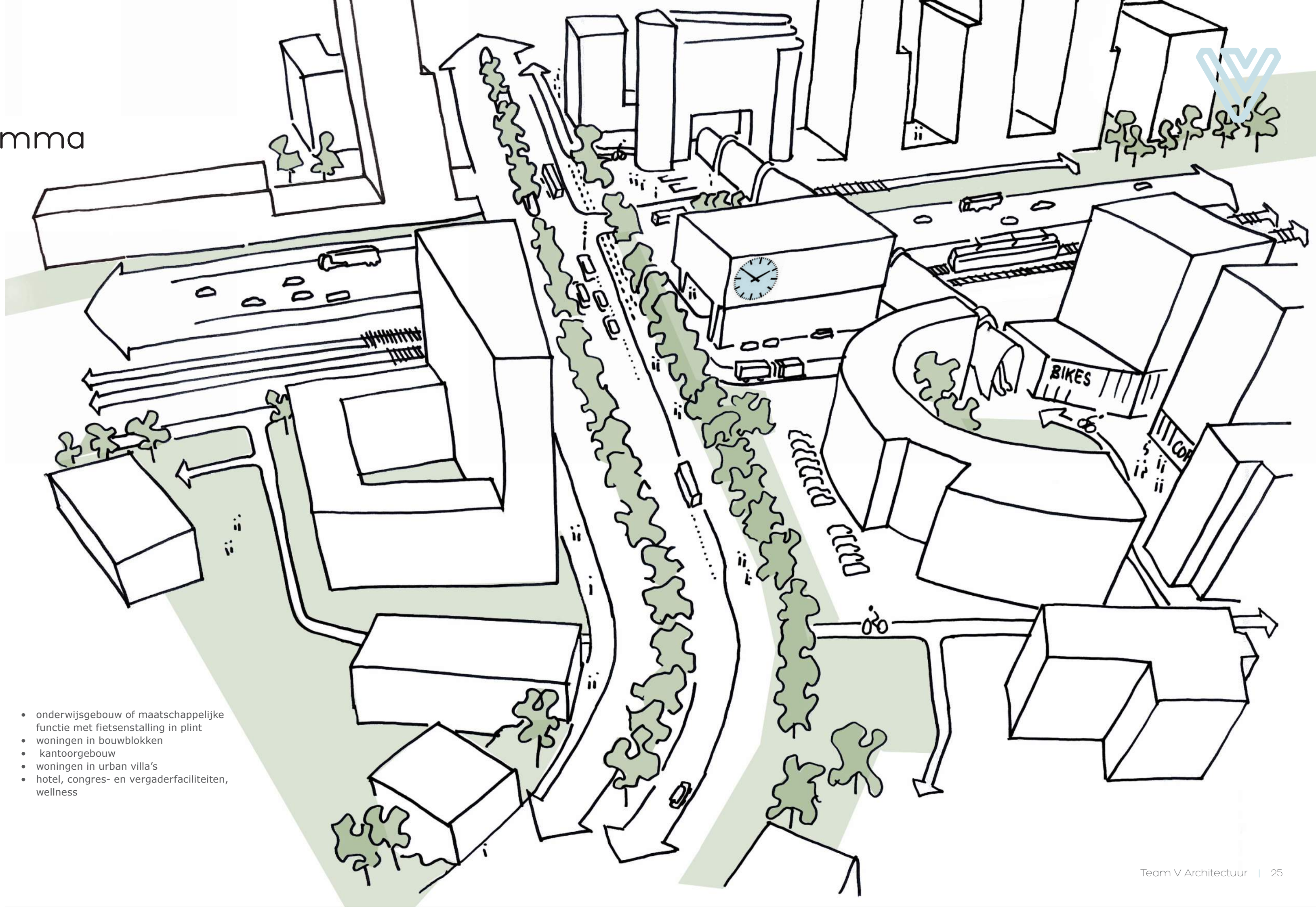
Het stationsgebouw geeft het gebouw Dunea een tegenoverliggende gevel aan de andere kant van de Zuidweg en zorgt zo voor een goede aansluiting met het busplatform. Gebouwen aan het Plein van de Verenigde Naties maken het plein af. De plint met torens aan de noordzijde begeleiden de nieuwe singel. De gebouwen in de lus maken geven evenwicht in de skyline en maken het stationsplein af.

Programma

Een aantrekkelijk OV-knooppunt biedt ook kansen voor de ontwikkeling van het gebied. Met woonprogramma, meer werkgelegenheid en een divers aanbod van voorzieningen, wordt dit knooppunt een levendig onderdeel van de stad. Er zijn kansen voor een cultureel of recreatief programma, waardoor het station naast een overstapmoment ook een bestemming wordt voor mensen uit de omgeving.

- Nelson Mandelabrug en stationshal, met stationsvoorzieningen zoals kiosk, gemakswinkels, kluisjes en chauffeursvoorzieningen.
- publieke culturele functie, bibliotheek, theater, wijk- en filmhuis. Kunsthal eventueel in combinatie met nieuwe werkconcepten,
- bestaande en / of gerenoveerde poortgebouw
- kantoorgebouwen op plint of woongebouwen,
- commerciële functies in plint gerelateerd aan gezondheid en ontspanning, recreatie, sportfaciliteiten, fitness, spa, wellness, bioscoop, horeca, foodhall,
- mobiliteitswinkel, parkeren in plint
- publieke parkeergebouw onder viaduct
- publieke fietsenstalling onder viaduct

- onderwijsgebouw of maatschappelijke functie met fietsenstalling in plint
- woningen in bouwblokken
- kantoorgebouw
- woningen in urban villa's
- hotel, congres- en vergaderfaciliteiten, wellness





Stationsomgeving

Noordzijde

Aantrekkelijke openbare ruimte

Veel maat wordt gereserveerd voor de aantrekkelijke inrichting van de Boerhaavelaan en het Bredewater met een groene singel.

De Boerhaavelaan en het Bredewater blijven gehandhaafd als interwijkverbinding en toegang tot het stationsgebied. De maximale snelheid wordt aangepast waardoor het autoverkeer minder ruimte vraagt, ten gunste van het langzaam verkeer en een groene inrichting.

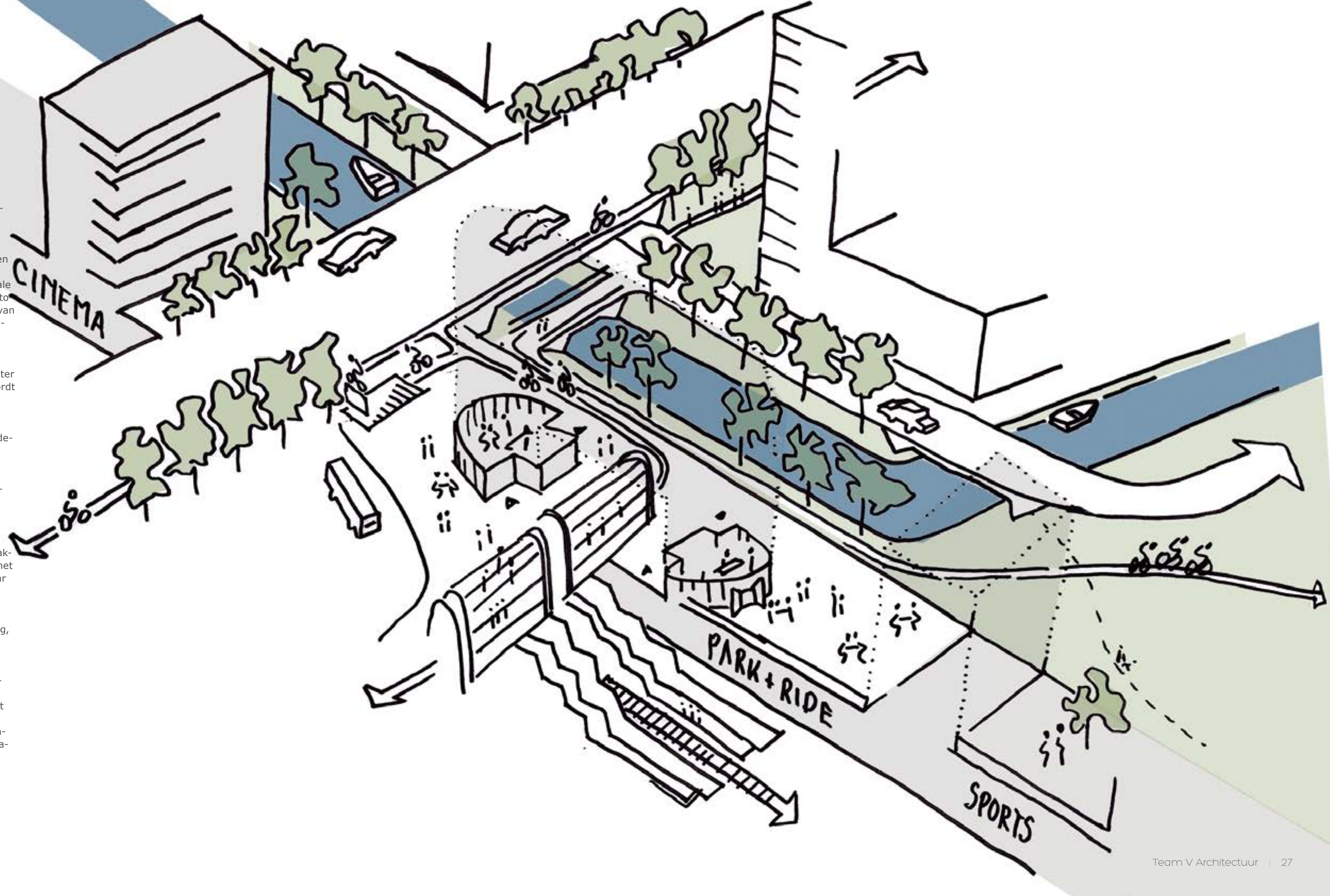
Met de auto of taxi bereiken reizigers de noordzijde van het station via het Bredewater of de Boerhaavelaan. De stationsentree wordt een levendig onderdeel van de Boerhaavelaan met representatieve entrees naar het OV-knooppunt met Kiss&Ride, taxistandplaatsen en de toegang tot de Nelson Mandelabrug.

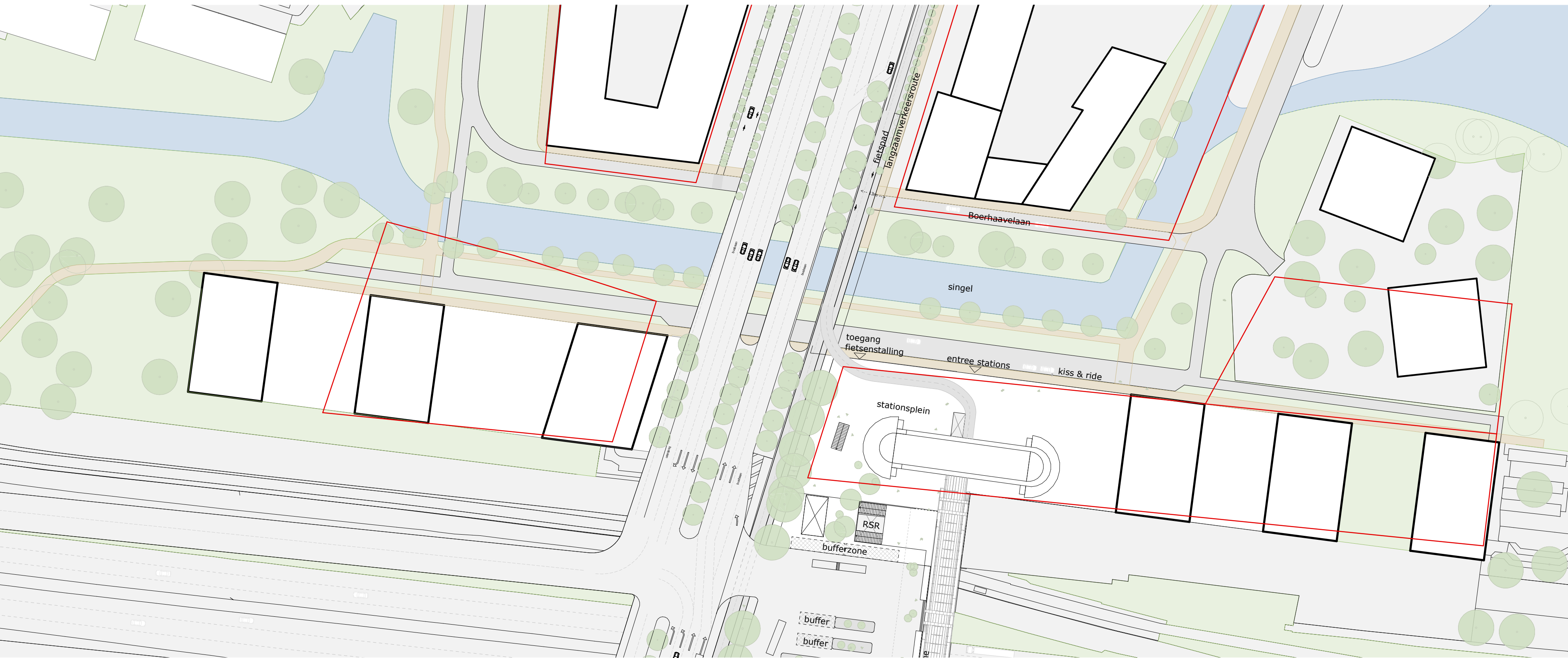
De plint verbindt

Een plintbebouwing vormt een vanzelfsprekende gevel met stationshal, commerciële voorzieningen een fietsenstalling aan de singel en tegelijkertijd een bouwkundige bescherming tegen verkeersgeluid van de A12. Het dak vormt een gelijkvloerse gemakkelijke verbinding tussen de Afrikaweg en het platform naar de bussen en de entrees naar het NS-station en Randstadrail.

Fietsers bereiken eenvoudig de bewaakte inpandige fietsenstalling vanaf de Afrikaweg, de Boerhaavelaan en het Bredewater.

Het poortgebouw krijgt in de plint extra ruimte voor een riante entreehal of aanvullende ontvangstfuncties en een nieuwe entree op het hoger liggende niveau. Direct aan het stationsplein zijn de functies op de tweede verdieping eenvoudig direct toegankelijk, heel uitnodigend met nieuwe transparante gevels.



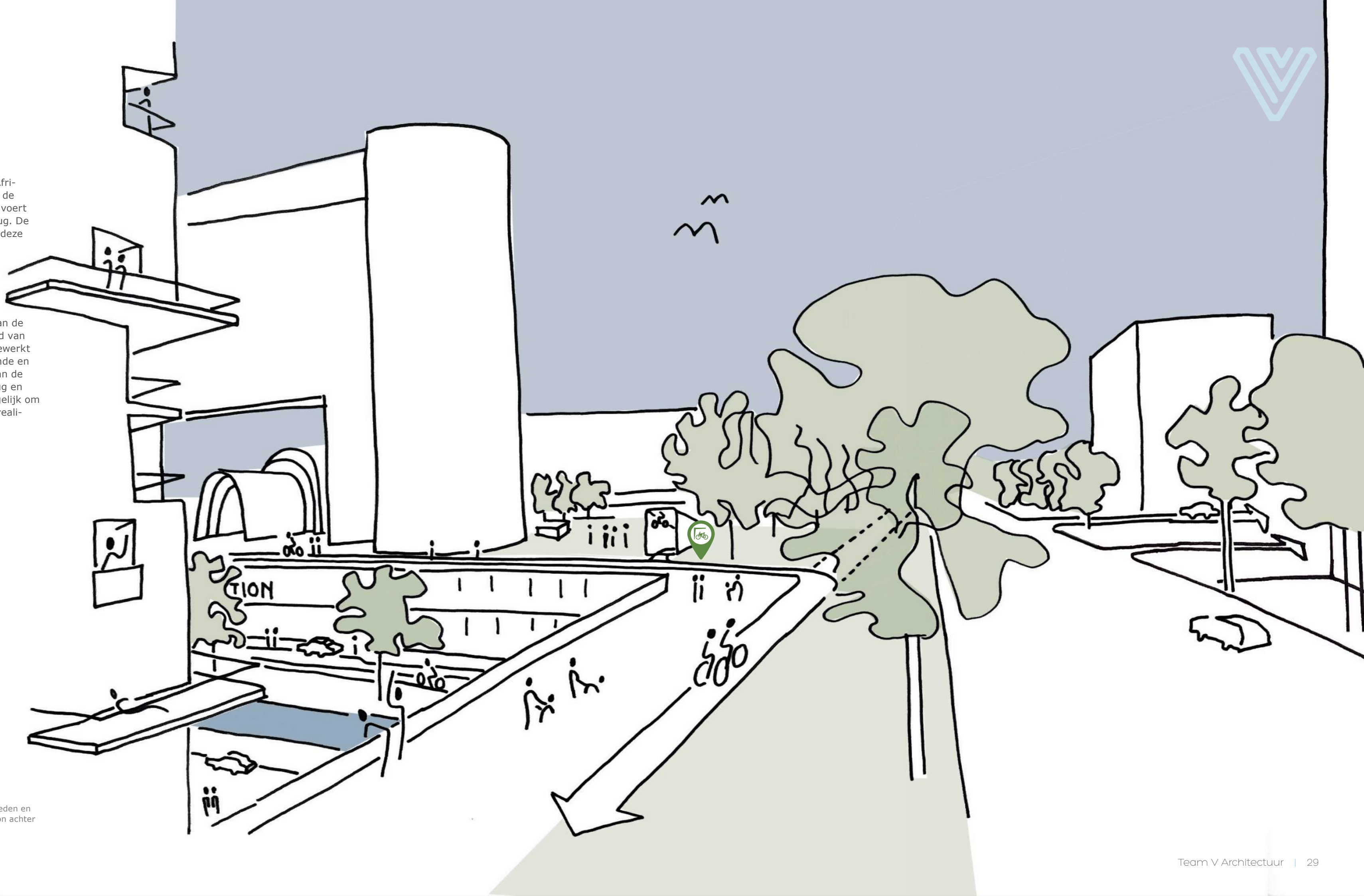




De langzaam verkeersroute over de Afrikaweg is al op hoogte ter plaatse van de Boerhaavelaan en het Bredewater en voert eenvoudig naar de Nelson Mandelabrug. De bewaakte fietsenstalling is ook vanaf deze route eenvoudig te bereiken.

Het fiets- en voetpad, de inrichting van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van de fietsenstalling, moeten nader uitgewerkt worden met aandacht voor uitnodigende en logische bewegingen en kruisingen van de Afrikaweg naar de Nelson Mandelabrug en vice versa. Het is in de toekomst mogelijk om een fietsroute langs de Afrikaweg te realiseren.

Zicht vanaf de Afrikaweg naar de Singel beneden en een doorkijk naar het plein van het busstation achter het poortgebouw

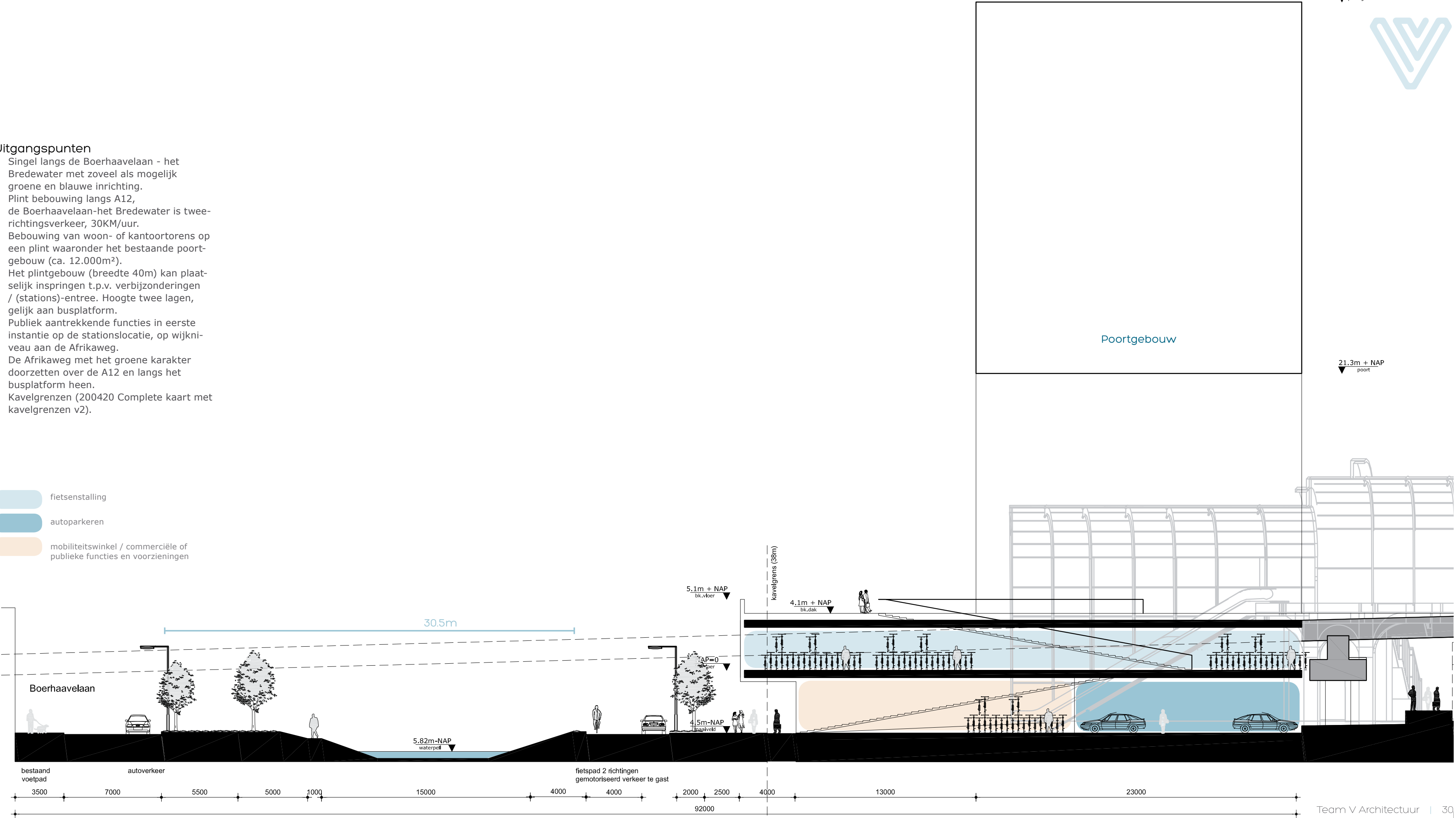


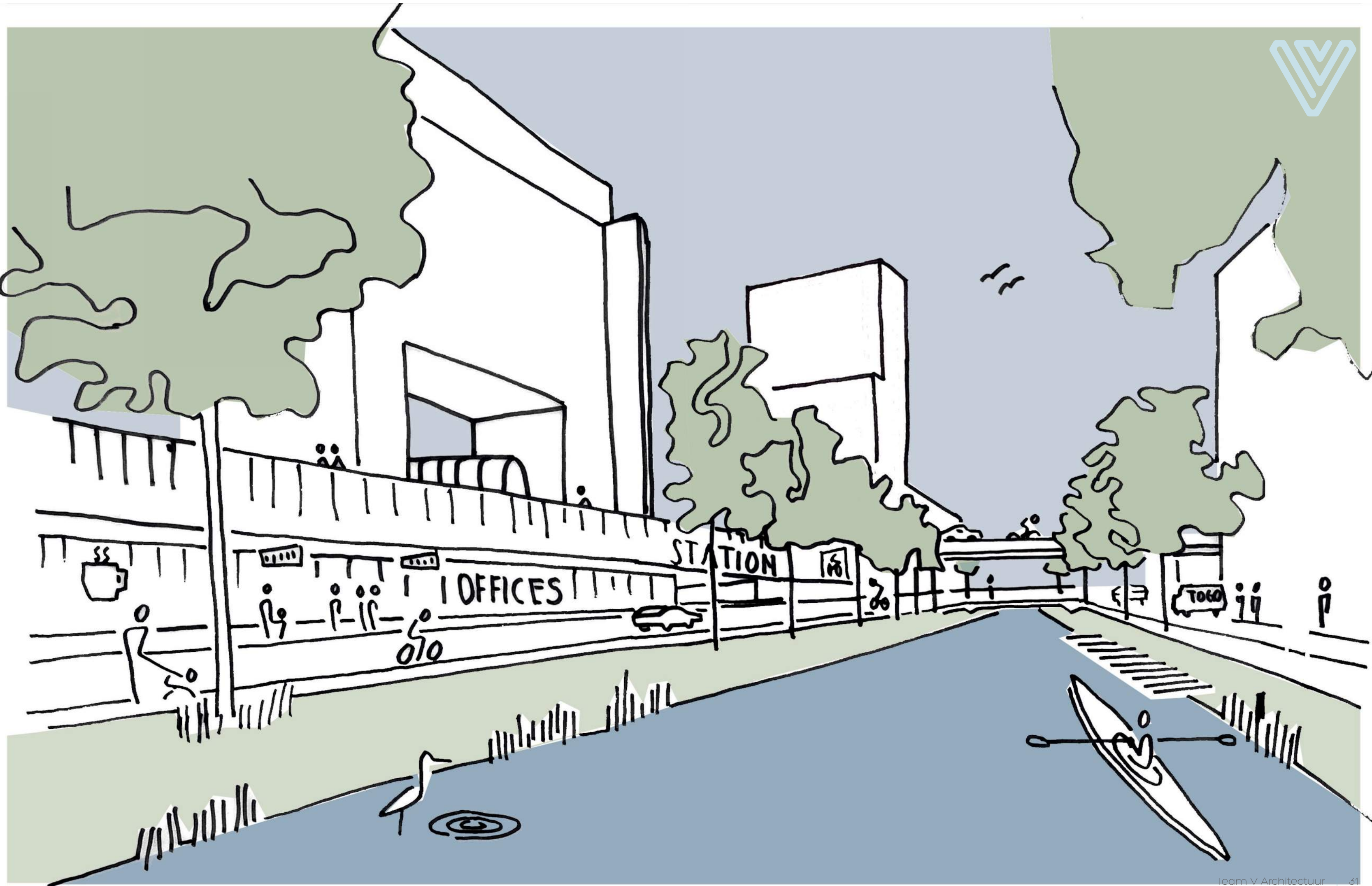


Uitgangspunten

- Singel langs de Boerhaavelaan - het Bredewater met zoveel als mogelijk groene en blauwe inrichting.
- Plint bebouwing langs A12,
- de Boerhaavelaan-het Bredewater is twee-richtingsverkeer, 30KM/uur.
- Bebouwing van woon- of kantoortorens op een plint waaronder het bestaande poortgebouw (ca. 12.000m²).
- Het plintgebouw (breedte 40m) kan plaatselijk inspringen t.p.v. verbijzonderingen / (stations)-entree. Hoogte twee lagen, gelijk aan busplatform.
- Publiek aantrekkende functies in eerste instantie op de stationslocatie, op wijkniveau aan de Afrikaweg.
- De Afrikaweg met het groene karakter doorzetten over de A12 en langs het busplatform heen.
- Kavelgrenzen (200420 Complete kaart met kavelgrenzen v2).

-  fietsenstalling
-  autoparkeren
-  mobiliteitswinkel / commerciële of publieke functies en voorzieningen





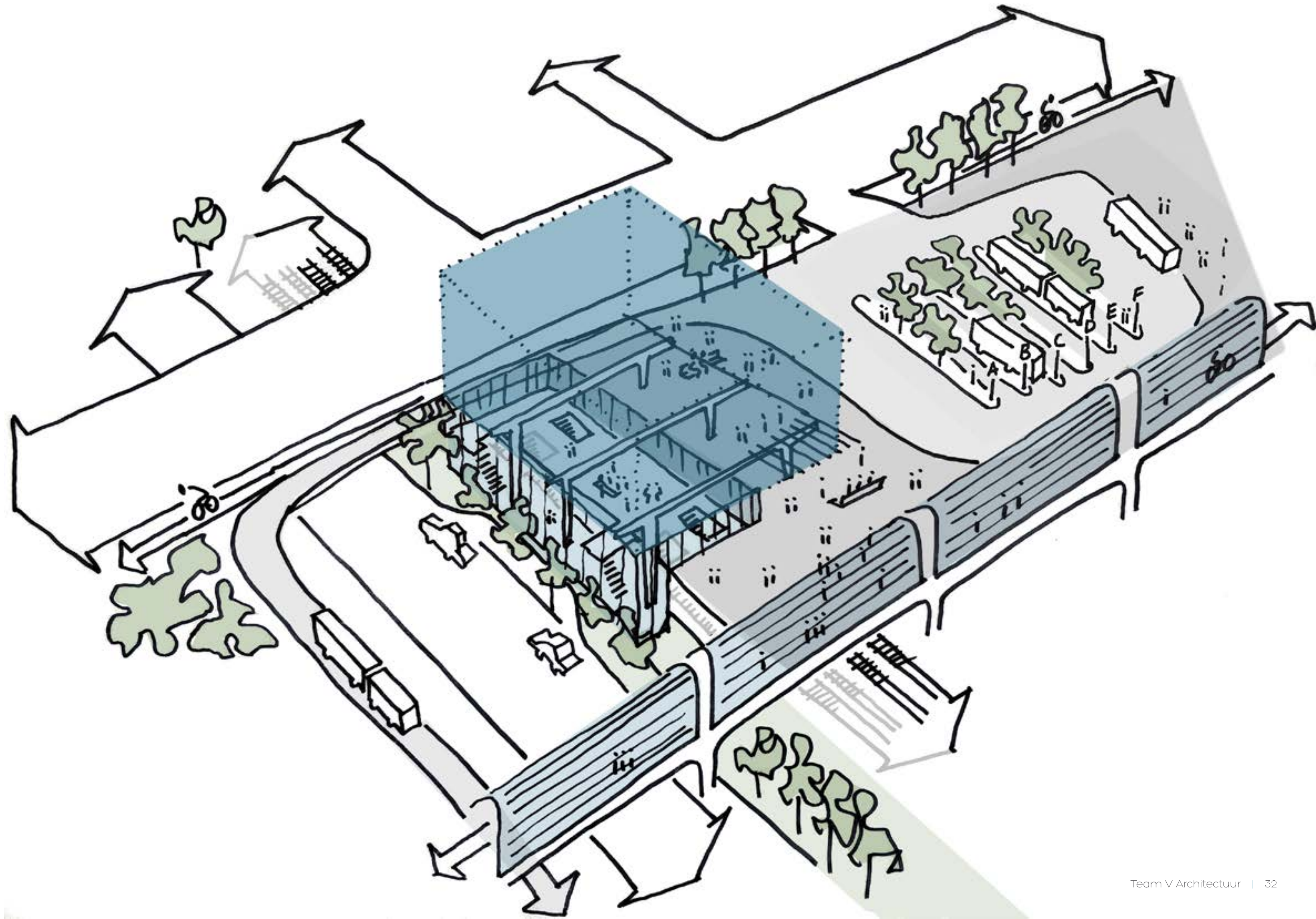
OV-knooppunt

Stationsgebouw

Een publieke functies in het stationsgebouw versterkt de centrumfunctie van de stations-omgeving, trekt bezoekers aan, waardoor het stationsgebied niet alleen een doorreis-functie heeft maar ook doel op zich wordt. Het is een publieksaantrekkende functie voor bezoekers van buiten de stad maar vooral voor de Zoetermeerders. Een iconisch gebouw markeert de entree van de stad.

Rekening wordt gehouden met een eventuele toekomstige verdubbeling van het spoor, grotere capaciteit van de perrons en de opgangen, uitnodigende en sociaal veilige uitstraling, goede overstapmogelijkheden en de verbeterde functionaliteit van het station.

Het stationsgebouw met een gevel aan de Zuidweg is een nette beëindiging van het busplatform, in zowel een tijdelijke situatie als in de toekomst. Het sluit nu goed aan op de tegenoverliggende gevel van het gebouw Dunea en in de toekomst is het een startpunt voor een samenhangende ruimtelijke ontwik-keling in het gebied aan de zuidzijde.





Voorbeelden van publieke functies, theater, bibliotheek, museum, mediatheek, welke goed passen in het toekomstige stationsgebouw.



Reizigers van, naar en langs busstation

Het compacte OV-knooppunt kent de volgende modaliteiten:

- Trein
- Tram, RandstadRail,
- Bussen, stads- en streekvervoer,
- Auto, Kiss&Ride, Park&Ride, Taxi's
- Fiets
- Lopen, voetgangers

Daarnaast wordt rekening gehouden met locaties voor hulpdiensten en expeditie, welke nader in detail moeten worden uitgewerkt.

Trein

De opgangen van de perrons worden in westelijke richting verschoven en liggen hierdoor onder het busplatform. Deze stijgpunten zijn direct bereikbaar vanuit de stationshal en de Nelson Mandelabrug. Rekening wordt gehouden met een eventuele toekomstige uitbreiding van het aantal sporen en de benodigde capaciteit van de stijgpunten.

Tram, RandstadRail

De perrons worden eveneens verschoven en liggen ook onder het busplatform en zijn direct vanuit de Nelson Mandelabrug te bereiken met stijgpunten. Rekening kan worden gehouden met een grotere capaciteit in de toekomst.

Bussen, stads- en streekvervoer

De perrons liggen op het busplatform, georiënteerd op de Nelson Mandelabrug. Het busstation sluit met de in- en uitritten voor de bussen goed aan op de Afrikaweg en is afgestemd op de rijrichtingen van het busvervoer. (zie nadere technische studie in het hoofdstuk detailonderzoek)

Auto, Kiss&Ride, Park&Ride, Taxi's

Zowel aan de noord- als zuidzijde is de Nelson Mandelabrug goed bereikbaar voor taxi's en zijn Kiss&Ride plaatsen gereserveerd voor mensen die worden afgezet en opgehaald. Met een stijgpunt kunnen reizigers die gebruik maken van de P&R aan de noordzijde direct het platform bereiken, naar de Nelson Mandelabrug om vervolgens hun reis te continueren per trein, tram of bus.

Fietsers

Fietsers zijn te onderscheiden in bestemmingsverkeer naar het station en doorgaand verkeer tussen de noordelijke wijken, het centrum en Rokkeveen.

bestemmingsverkeer

Onder het viaduct van de Afrikaweg (1) aan de noordzijde van de A12 wordt een grote gebouwde fietsenstalling ondergebracht voor reizigers van of naar het noordelijke gedeelte van de stad. Fietsers bereiken op maaiveldniveau van Bredewater of Boerhaavelaan de fietsenstalling in de plint. De fietsenstalling wordt tevens toegankelijk gemaakt van boven af vanaf het viaduct van de Afrikaweg. Op deze plek biedt een 'mobiliteitswinkel' ook OV-fietsen, autoverhuur, Car-To-Go-faciliteiten en een fietsenmaker.

Aan de zuidzijde (2) ligt direct naast de toegang naar de Nelson Mandelabrug aan het Plein van de verenigde Naties een tweede grote fietsenstalling. Reizigers van en naar het zuiden van de stad stallen hun fiets in een gebouwde fietsenstalling in de plint van de beoogde nieuwbouw.

doorgaand verkeer

Doorgaand verkeer in de noord-zuid-richting neemt de Afrikaweg en passeert de A12 via de Nelson Mandelabrug of eventueel Afrikaweg in de toekomst. Het doorgaand fiets- en voetgangersverkeer uit de wijk vanuit de oost- (Boerhaavelaan) of westrichting (Bredewater) maken gebruik van de bestaande roltrappen en liften in de Nelson Mandelabrug.

Beoogde fietsroutes:

- A. bestaande route over Nelson Mandelabrug
- B. bestaande route over Nelson Mandelabrug, met helling aan zuidzijde
- C. over de Afrikaweg.

Op dit moment fungeert de Nelson Mandelabrug als verbinding voor fietsers van noord naar zuid, echter deze is weinig aantrekkelijk door de grote hoogteverschillen, die moeten worden overbrugt met (rol-)trappen en liften. Deze kunnen aantrekkelijker worden gemaakt

door de toegankelijkheid te verbeteren met hellingbanen.

Een doorgaande fietsroute parallel aan de Afrikaweg over de A12 en het spoor is een alternatieve en directe verbinding van het noorden en zuiden van Zoetermeer. Fietsers moeten naar ca. 3.75m + NAP klimmen boven het spoor. Een nadeel is dat de fietsers ter plaatse van het busstation de toegang van het busplatform gelijkvloers kruisen. (zie nadere technische studie in het hoofdstuk detailonderzoek)

Noordzijde

Aan de noordzijde volgt de doorgaande fietsroute de Afrikaweg welke al op hoogte is ter plaatse van de Boerhaavelaan en Bredewater. De Nelson Mandelabrug wordt eenvoudig bereikt over het dak van de nieuw te realiseren plint.

Zuidzijde

Aan de zuidzijde is het hoogteverschil 5.25m van het hoogste punt boven het spoor naar de kruising van het peil van de verenigde Naties met de Danny Kayelaan. Een goede helling voor fietsers heeft een hellingspercentage van maximaal 2% en is te realiseren met een in de toekomstige bebouwing geïntegreerde helling. (zie nadere technische studie in het hoofdstuk detailonderzoek)

Voetgangers

Voetgangers volgen dezelfde routes als fietsers.



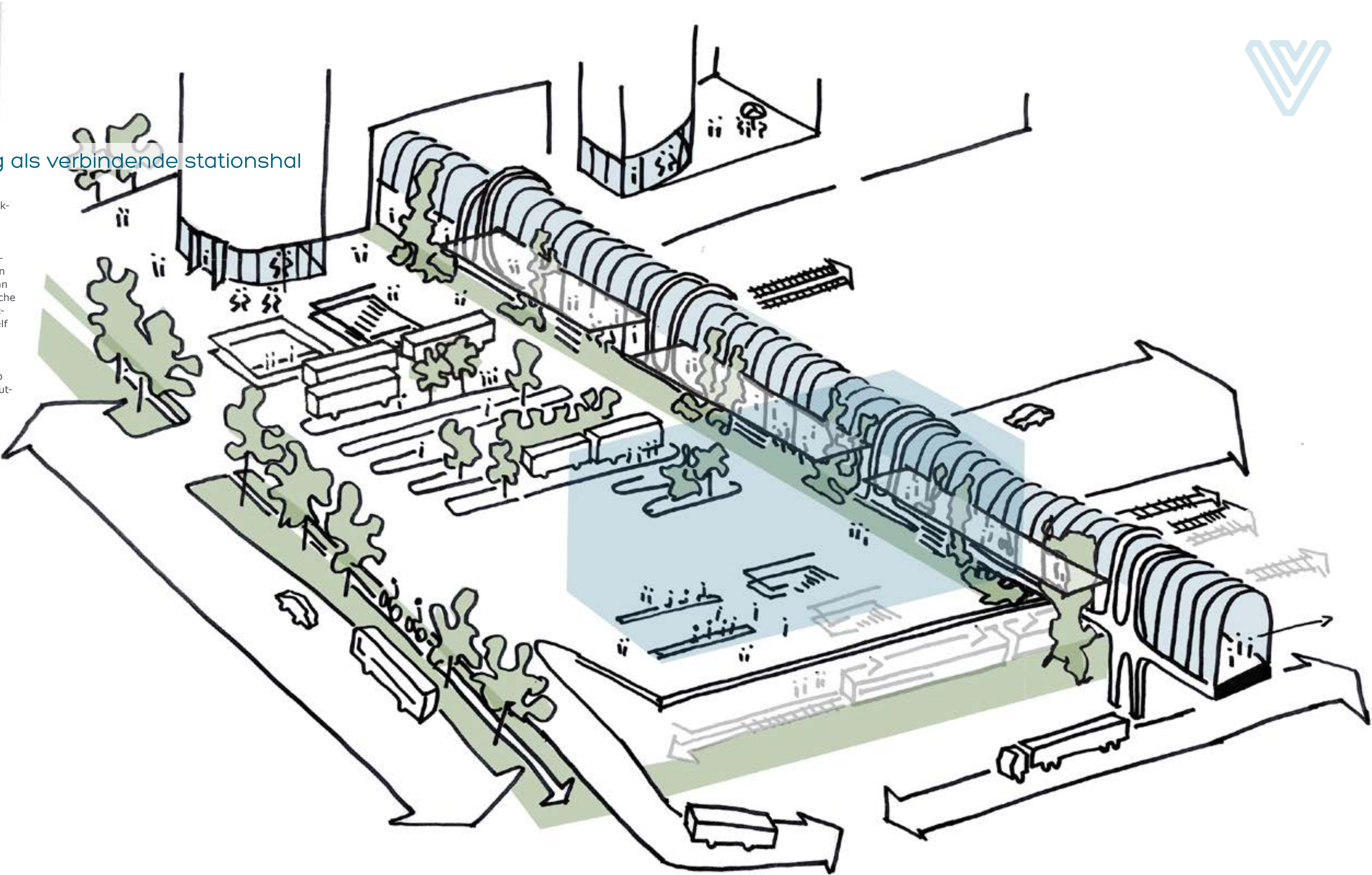


Nelson Mandelabrug als verbindende stationshal

Visie

De Nelson Mandelabrug is van iconische waarde voor Zoetermeer, wordt beter bruikbaar en bereikbaar en krijgt een nieuwe betekenis in de stad. In de ontwerpvisie voor het stationsgebied wordt de functie van de stationshal van de Nelson Mandela-brug versterkt. Door de A12 te overkappen grenst de brug met de westgevel direct aan het traditionele stationsplein met de typische bijbehorende voorzieningen, zoals een fietsenstalling, horeca en kiosken. De brug zelf krijgt verblijfskwaliteit en wordt een stationshal met voorzieningen.

De bomen en groenvoorziening rond en op het platform zorgen voor de nodige beschutting.





Windhinder

De ligging van een busstation boven de A12, naast de Nelson Mandelabrug vraagt om een goede beschutting tegen regen en wind, met name vanuit het westen. Bomen op de Afrikaweg en de busperrons breken de wind en geven schaduw in de zomer. Aanvullende luifels en gesloten wachtruimten en de Nelson Mandelabrug zelf maken het wachten ook bij slechte weersomstandigheden comfortabel wind- en geluidsluw.

Over de volledige lengte van de Nelson Mandelabrug wordt een luifel voorgesteld aan de pleinzijde, deels binnen de brug, deels buiten brug, met daarachter langs de door-gaande fietsroute. In de strook van de luifel worden voorzieningen ondergebracht zoals een kiosk, wachtgebied, lockers et cetera.

In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt nadere aandacht besteed aan het voor-komen van de windhinder op deze locatie.



licht kleurgebruik, busstation met overkapping, Pforzheim



transparante kap met gefilterd daglicht, Manetti shrem museum



busstation met transparante lichtdoorlatende overkapping, Winterthur



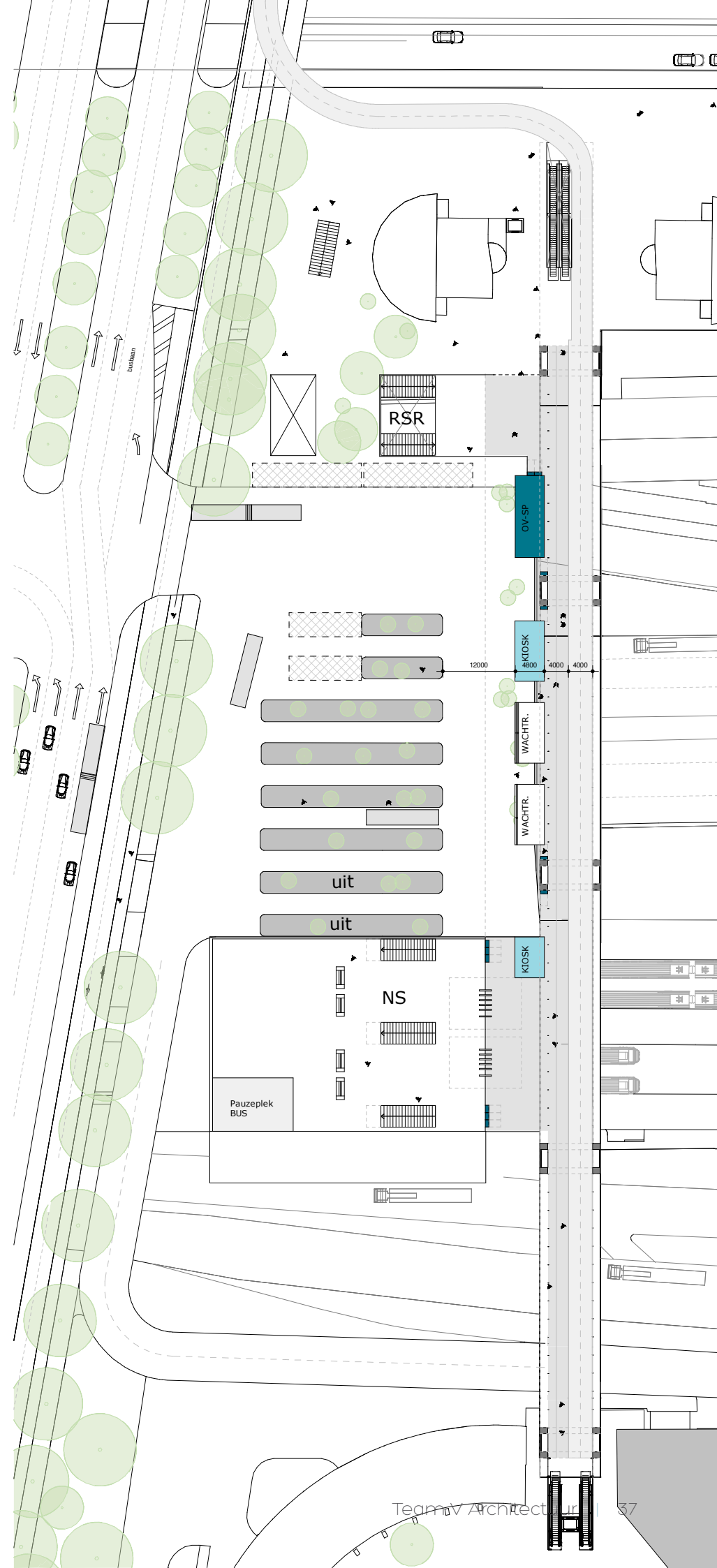
bomen verspreid op plein, Leidsche Rijn, Utrecht



transparante luifel aan een bestaande gebouw, CAS San Francisco, Renzo Piano

Het bijeenbrengen van verschillende mogelijkheden van OV op een compact en overzichtelijk plein draagt sterk bij aan een sociaal veilige beleving. Er zijn veel mensen op één overzichtelijke plek. Duidelijke gevelwanden van het plein markeren een heldere openbare pleinruimte zonder donkere hoeken of achtergebieden.

Fietsroutes worden geclusterd zodat deze 's avonds frequenter gefietst worden voor een veilige omgeving.



Domeinen

Het stationsconcept is door het bureau spoorbouwmeester ontwikkeld als leidraad voor de vormgeving van de spoorse omgeving. Daarin wordt de ruimtelijke opbouw onderscheiden in domeinen:

- omgevingsdomein, met fiets- en auto-parkeervoorzieningen en overstapmogelijkheid naar openbaar vervoer, taxi's en halen en brengen.
- ontvangstdomein, met kaartverkoop, informatievoorziening service en horeca gericht op het ontmoeten,
- verblijfsdomein, met wachten, commercie, toiletten en diverse diensten zoals bijvoorbeeld bagageopslag.
- reisdomein, met in- en uitchecken, wachten, commercie en informatievoorziening.

Oriëntatie

Reisinformatie bus, tram, metro

Reisinformatie trein

Overige informatie

In- en uitchecken

Kaartverkoop

Service en assistentie

Wachten

Horeca gericht op ontmoeten

Commercie: winkels en horeca

Diensten

Toilet

Parkeren

Fietsenstalling

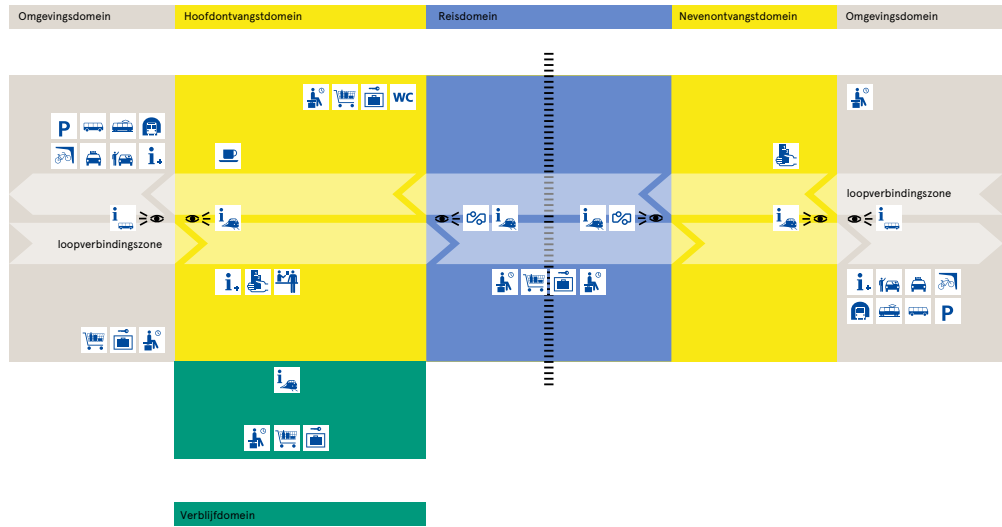
Bus

Tram

Metro

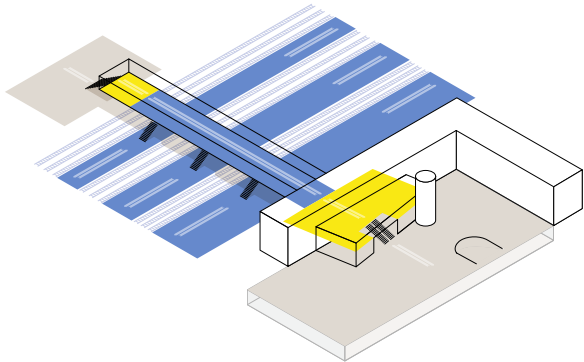
Taxi

Halen en brengen

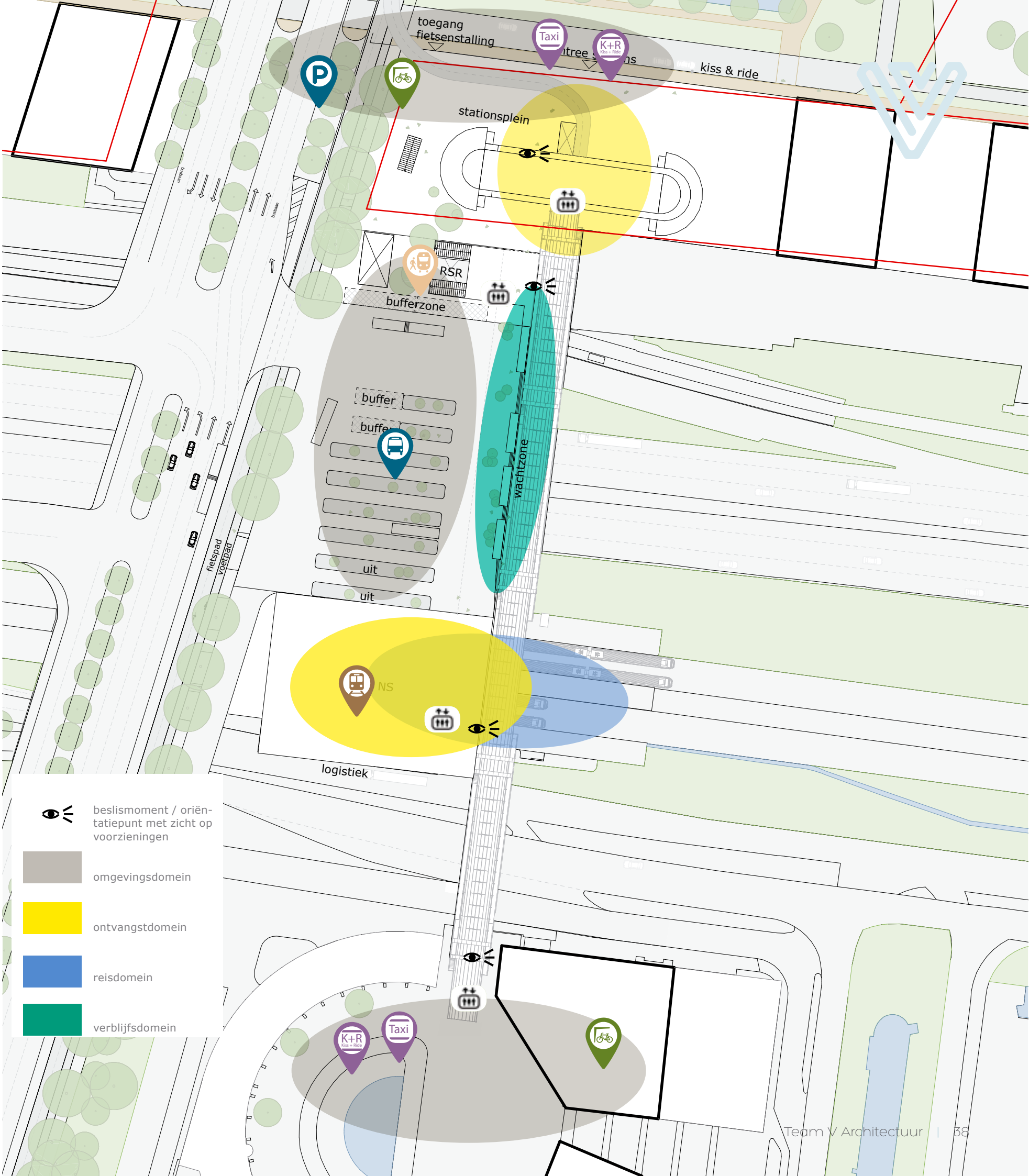


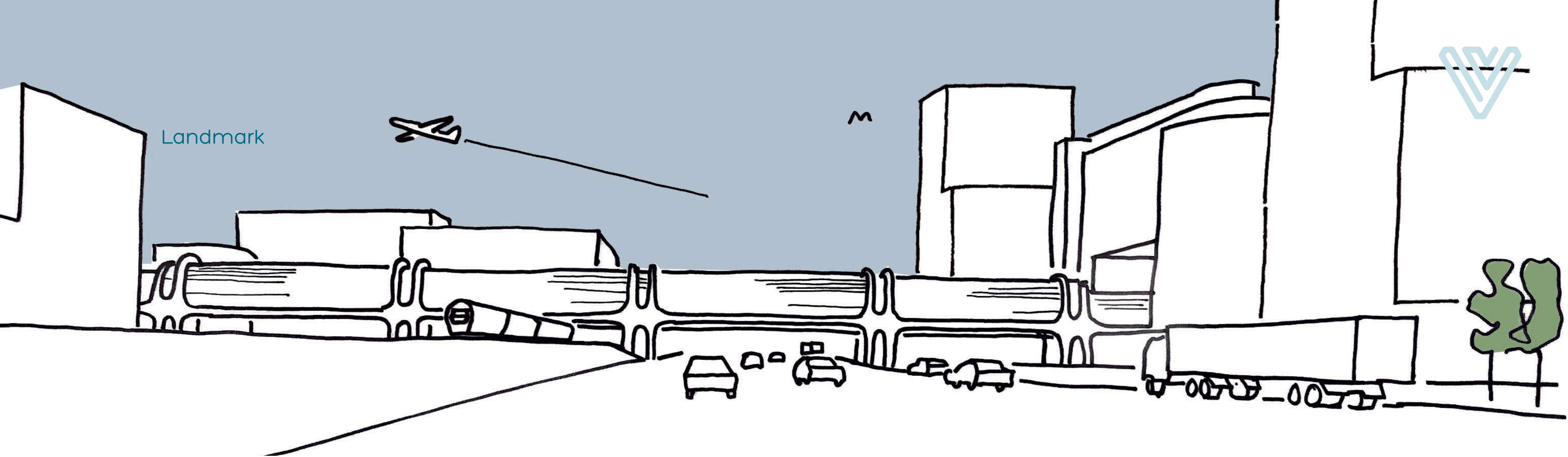
Het stationsconcept met een opbouw uit domeinen. Uit: het stationsconcept, visie en toepassing Spoorbeeld door bureau Spoorbouwmeester

De nevenstaande afbeeldingen tonen een schematische weergave van een mogelijke projectie van de domeinen op het voorgestelde station op de A12.



Het stationsconcept geprojecteerd op het station van 's-Hertogenbosch





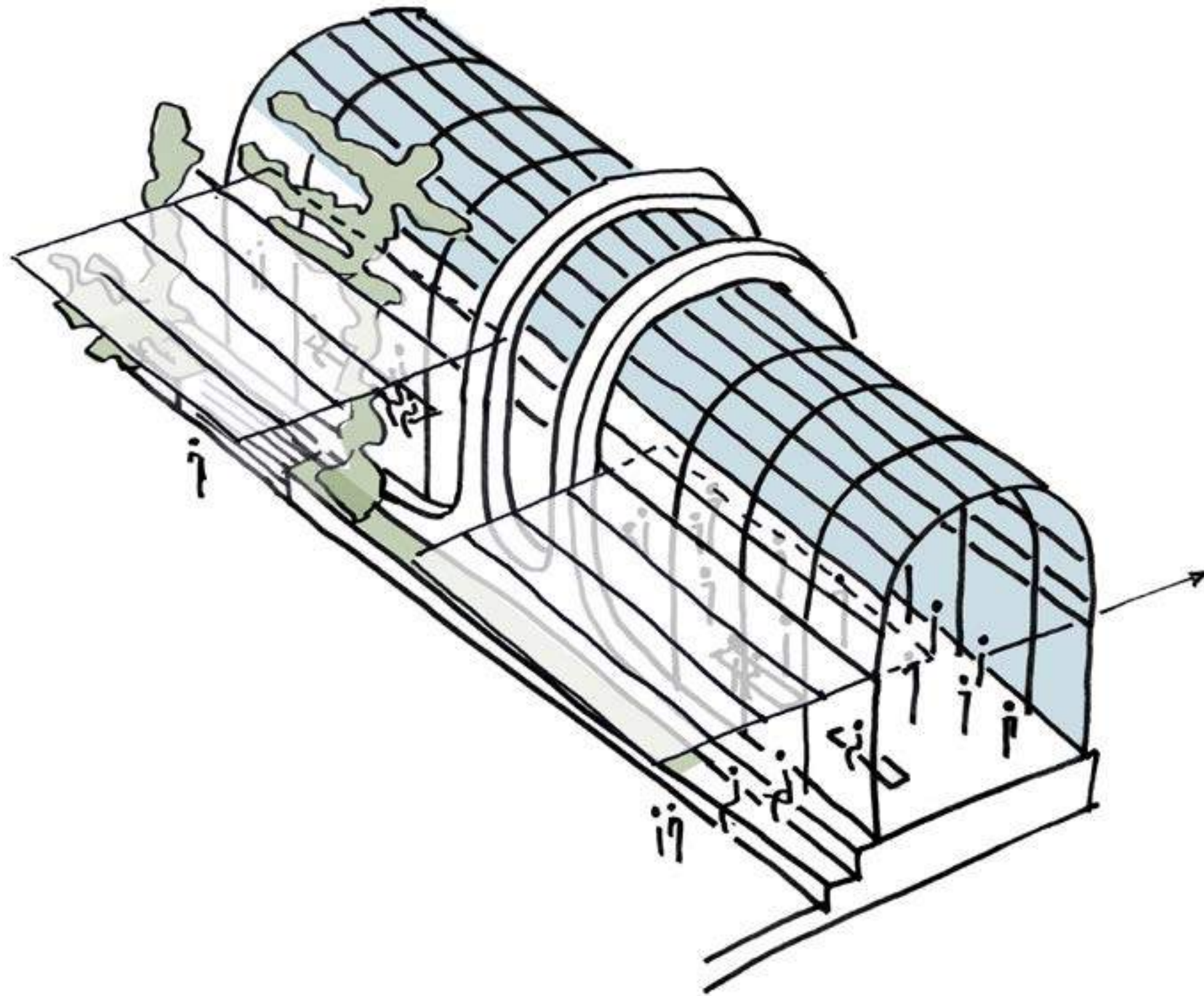
Vanaf de A12, gezien vanaf de oostelijke richting komt de Nelson Mandelabrug herkenbaar als landmark in beeld, ontdaan van alle afleidende componenten.

De brug wordt binnen een paar jaar onderdeel van een gebied dat de naam 'Entree' heeft gekregen en komt in een geheel andere setting te staan. Oude kantoorgebouwen worden gesloopt en herontwikkeld en er komt een levendige woonwijk met ongeveer 4.500 woningen. De Nelson Mandelabrug, blijft de in dit nieuwe stukje Zoetermeer de prominente blikvanger.

Ruimtelijke kwaliteit



groen op het dek voor meer (verblijfs)kwaliteit



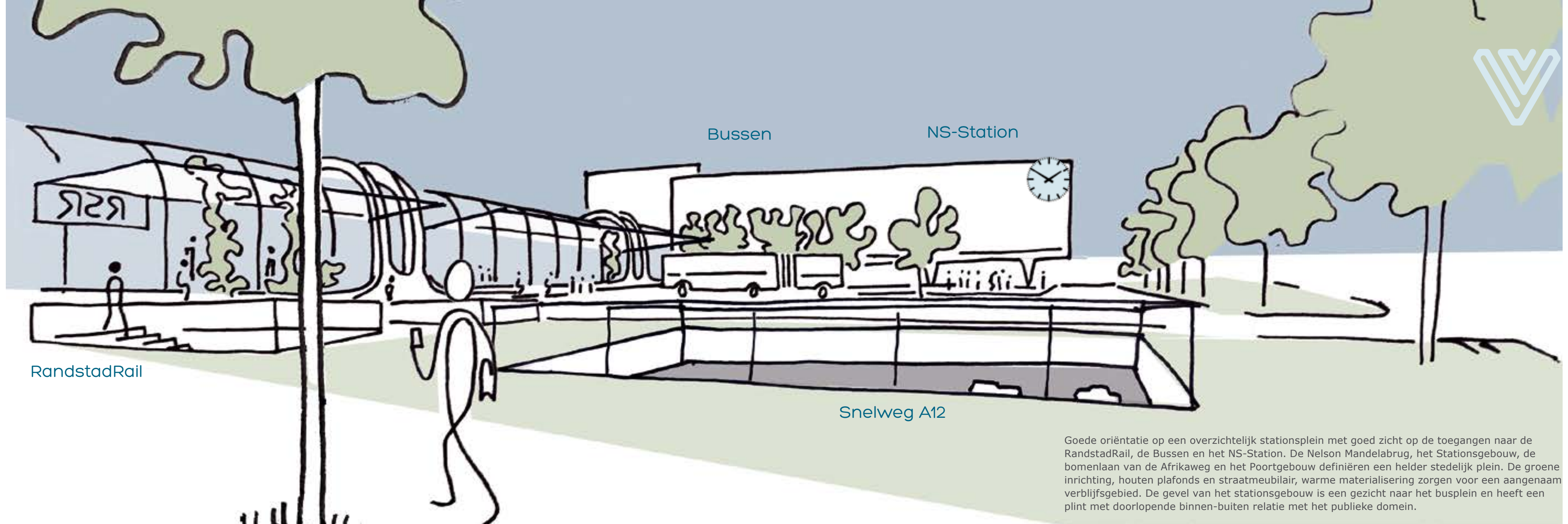
kenmerkende boog van Nelson Mandelabrug hergebruiken als overkapping van een nieuwe stationshal



referentie busstation met zitrand / plantenbak, Tilburg



(deels) open maken, structuur laten staan en begroeien



Fietsenstallingen

Uitgangspunt:
2000 tot 3000 publiek beschikbare fiets-
klemmen voor het stationsgebied.



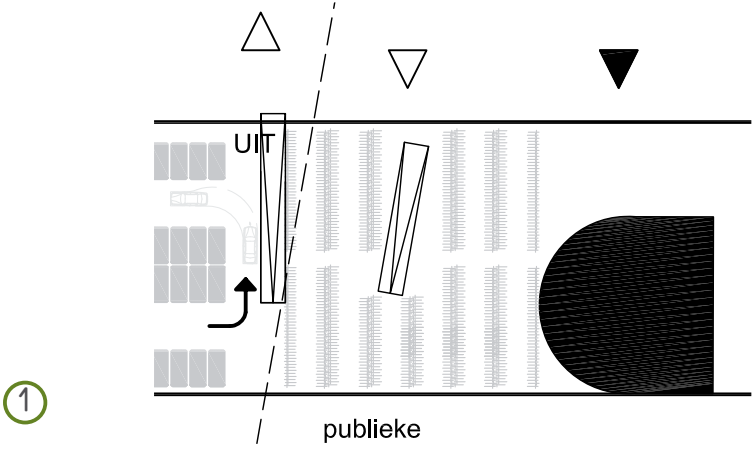
daglichttoetreding in de fietsenstalling



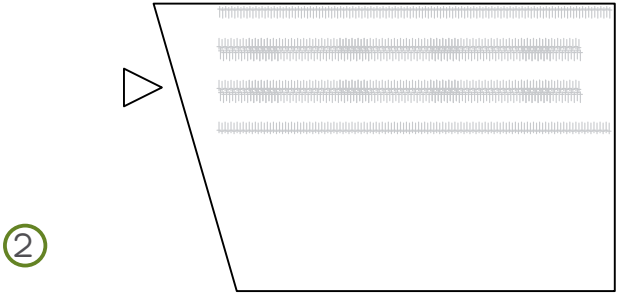
efficiënte gestapelde stalling



helder en lichte materialisering van de fietsenstalling

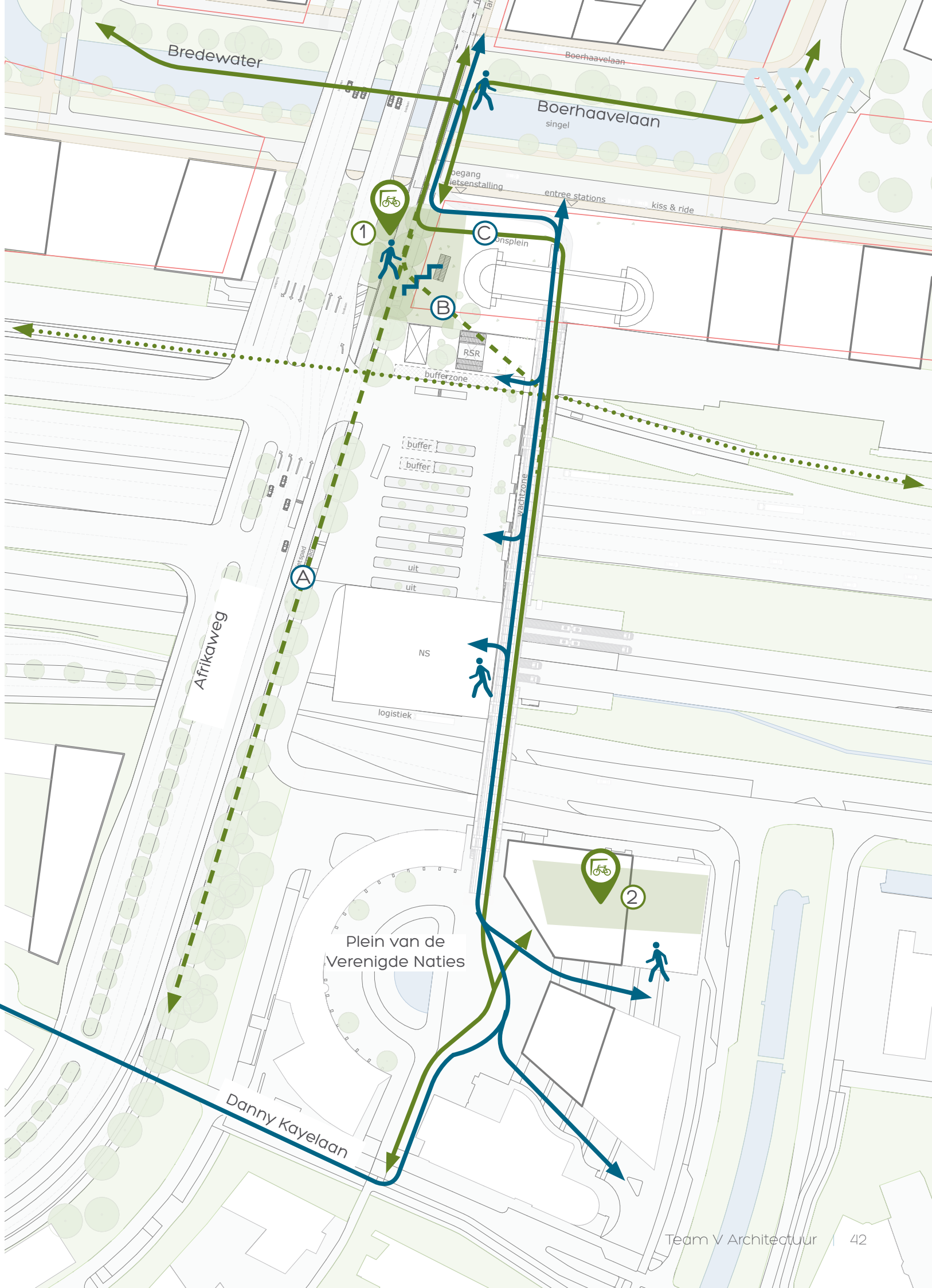


Noordelijke fietsenstalling op Begane grond en / of 1e verdieping van de plint , deels onder het viaduct van de Afrikaweg. 1600-1700 gestapelde stallingen. Fietsers stallen hun fiets en nemen de trap richting naar het platform, om vervolgens gebruik te maken van een van de modaliteiten, RSR, bussen of NS.



Zuidelijke fietsenstalling op Begane grond van nieuw te ontwikkelen bebouwing direct naast de toegang van de Nelson Mandelabrug aan het Plein van de Verenigde naties. 1400-1500 gestapelde stallingen.

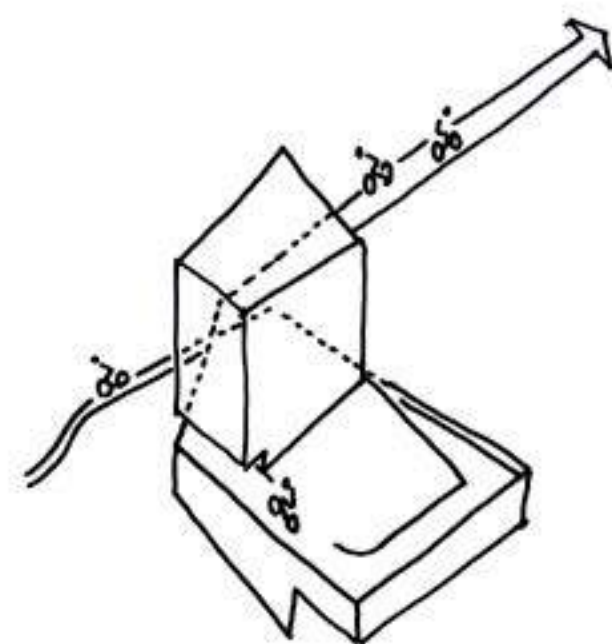
-  (overdekte-) Fietsenstalling
-  bestaande snelfietsroute oost-westrichting
-  toekomstige optie route doorgaand fietsverkeer
-  fietsroute
-  voetgangers



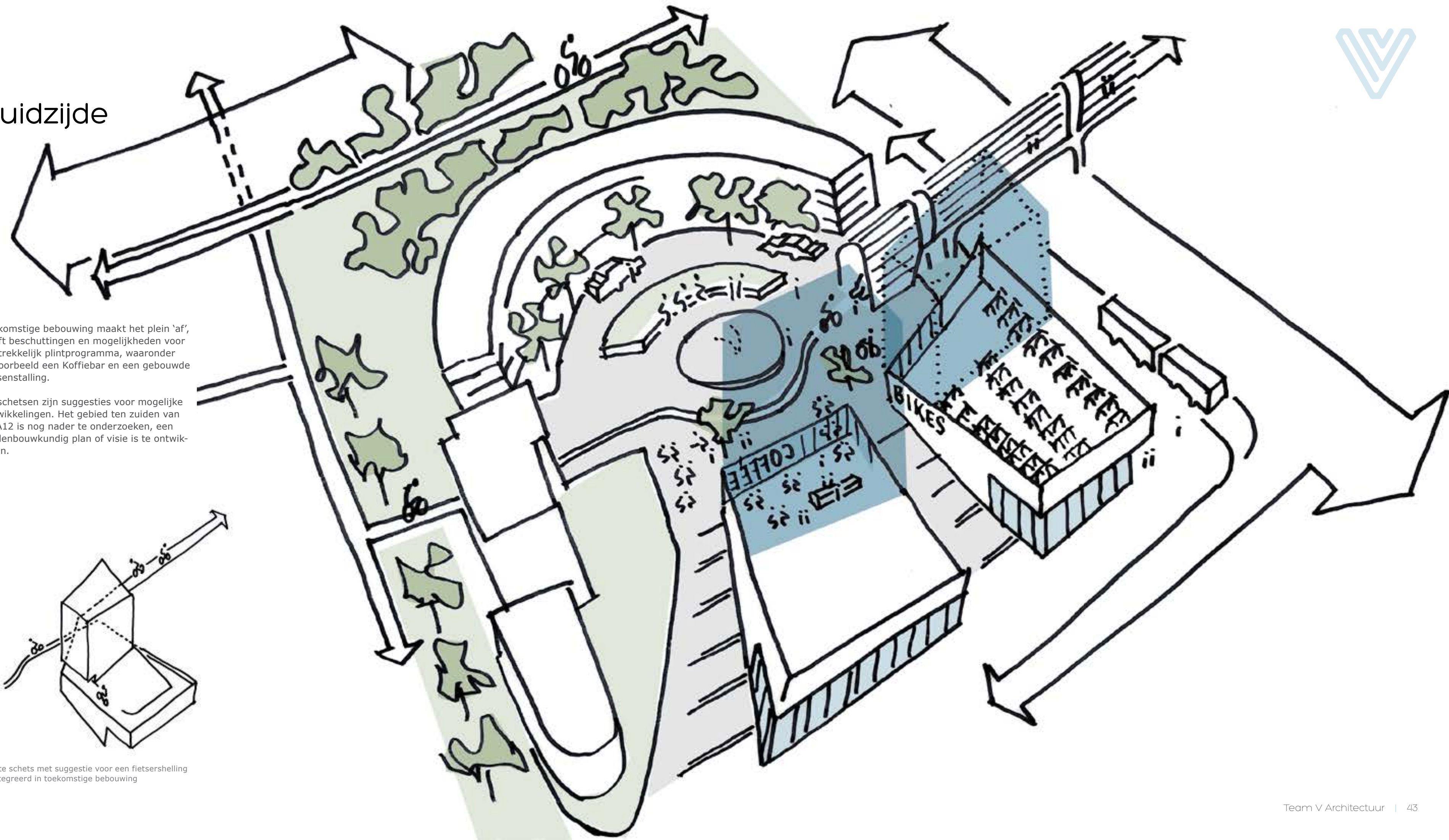
Zuidzijde

Toekomstige bebouwing maakt het plein 'af', geeft beschuttingen en mogelijkheden voor aantrekkelijk plintprogramma, waaronder bijvoorbeeld een Koffiebar en een gebouwde fietsenstalling.

De schetsen zijn suggesties voor mogelijke ontwikkelingen. Het gebied ten zuiden van de A12 is nog nader te onderzoeken, een stedenbouwkundig plan of visie is te ontwikkelen.



eerste schets met suggestie voor een fietsershelling geïntegreerd in toekomstige bebouwing



Colofon

gebruikte publicaties en adviezen

- Masterplan De Entree 07012019 VASTGESTELD
- De Collectie Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen, Rotterdam 2006-2007.
- Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030, gemeente Zoetermeer uit 2017.
- 200210 Perroncapaciteit Busstation Zoetermeer d.d. 10 februari 2020.
- De X-factor van een fietsvriendelijke helling, fietsverkeer 21, maart 2019
- het stationsconcept, visie en toepassing Spoorbeeld door bureau Spoorbouwmeester
- 200420 Complete kaart met kavelgrenzen v2, Gemeente Zoetermeer, 20 april 2020
- 200407 div. schetsen busstation, Gemeente Zoetermeer, 7 april 2020
- 200430 aanvullende info station ztm aangepast, gemeente zoetermeer, 30 aril 2020
- RT024576-Voertuigomgrenzingsprofielen RegioCitadis Serie 4000, 23 november 2015
- 20191216 Parkeernormenlijst Zoetermeer
- Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019
- ASVV 2012

Team V Architectuur

Jeroen van Schooten
Irène Horvers
Maarten van der Burg
Miyushi van Hijfte
Milo Greuter



Gemeente Zoetermeer

Dennis Dierikx
Rene Weerheim
Marcel Keijzer
Ed Kroet
Niek van de Velde
Mischa Beij



Afgestemd met

Lola landscape architects en BURA Urbanism



Team V Architectuur
Jacob Bontiusplaats 9
1018 LL Amsterdam

+31 (0)20 344 95 00
info@teamv.nl
www.teamv.nl

KVK 58036814
BTW 852844542B01
IBAN NL30 ABNA 0544 0668 12