

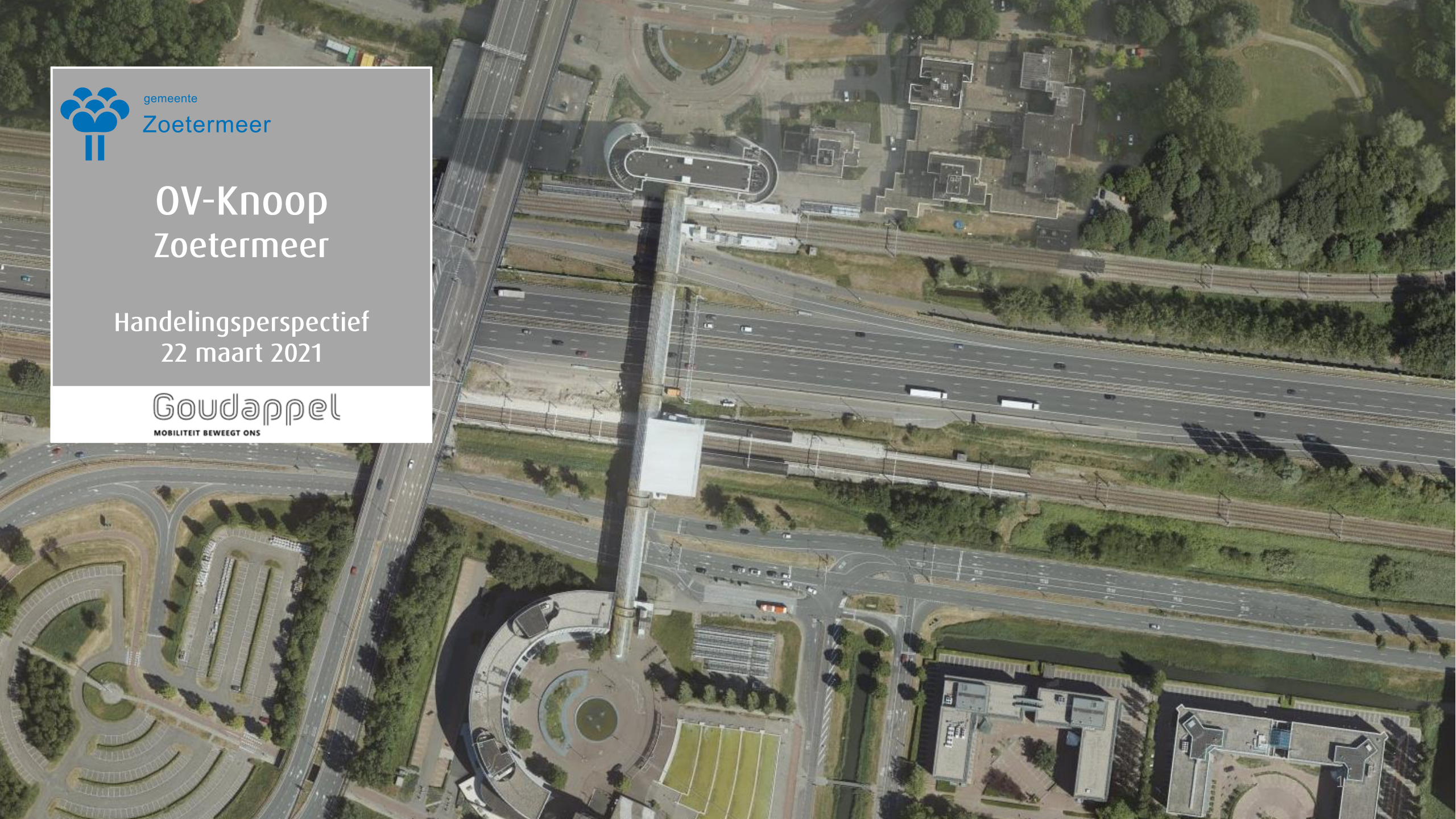


gemeente
Zoetermeer

OV-Knoop Zoetermeer

Handelingsperspectief
22 maart 2021

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Handelingsperspectief

OV-knoop Zoetermeer



Datum: 22-03-2021
Versie: 008490.20210302.R1.02
Status: Definitief
Afzender: Goudappel B.V.



OV-knooppunten:

Belangrijke schakel in totale multimodale mobiliteitssysteem

Het huidige mobiliteitssysteem van de knoop Zoetermeer bestaat voornamelijk uit gescheiden netwerken voor OV, auto, fiets en lopen. Verdere integratie van deze netwerken is in de toekomst gewenst om de toekomstige mobiliteitsvraag te kunnen faciliteren, maar ook met oog op de Zoetermeerse grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling Entree rond het station. Het faciliteren van de multimodale deur-tot-deur reis en een goede inrichting op en rondom OV-knooppunten is noodzakelijk.

Om te kunnen anticiperen op de toekomst moet naast het huidig functioneren ook een inschatting worden gemaakt over het gewenste functioneren van het OV-knooppunt in de toekomst. Als hulpmiddel hiervoor is een handelingsperspectief OV-knooppunten ontwikkeld. Dit instrument is bedoeld om een beeld te verkrijgen over het integraal functioneren in de huidige situatie en het wensbeeld in de toekomstige situatie van de OV-knoop in zijn omgeving.

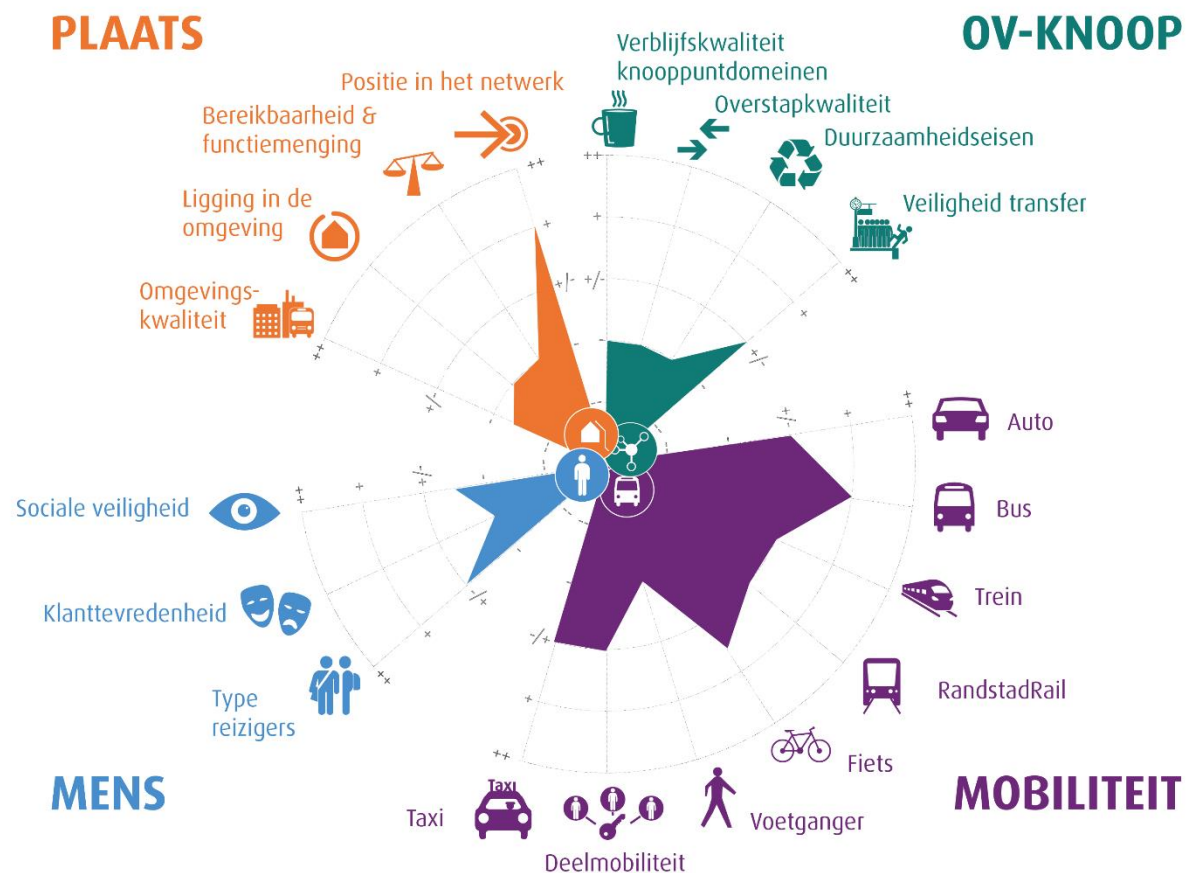
De totstandkoming van het Handelingsperspectief OV knoop Zoetermeer is een gezamenlijk proces geweest van ProRail, NS, HTM, MRDH, Provincie Zuid-Holland en de gemeente Zoetermeer. Alle opgaven die spelen rondom deze OV knoop zijn gezamenlijk doorlopen en geanalyseerd. Dit is gedaan op basis van beschikbare onderzoeken, enquêtes, analyses en tellingen. In twee verschillende werksessies is deze informatie bijeengebracht en gezamenlijk beoordeeld.



Samenvatting



Beoordeling huidige situatie



De figuur links toont de beoordeling van de huidige situatie van de OV-knoop Zoetermeer. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus.

- : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : (zeer) beperkt aanwezig / onvoldoende score
- +/- : aanwezig / redelijk, voldoende score
- + : ruim aanwezig / goede score
- ++ : zeer ruim aanwezig / uitstekende score

De score per thema volgt uit de enquête die was uitgezet onder de betrokken partijen. De score per thema is hieronder toegelicht.

Plaats

- De OV-knoop Zoetermeer ligt aan een sterke oost-west treinverbinding met concurrerende reistijden t.o.v. de auto richting Utrecht en Den Haag. Hierdoor scoort OV-knoop Zoetermeer een goed (+) op het thema **positie in het netwerk**. Qua noord-zuidverbindingen moet de reiziger veelal overstappen voor de richting Rotterdam, Leiden en Amsterdam.
- De OV-knoop heeft op **bereikbaarheid en functiemenging** een onvoldoende score (-) dit komt doordat de functie-menging rondom de OV-knoop Zoetermeer minimaal is door het gebrek aan functies.
- Dit heeft ook zijn weerslag op de **ligging in de omgeving**. De OV-knoop ligt los van het centrum en wordt in tweeën gesplitst door de A12. De OV-knoop heeft dan ook een onvoldoende score (-).
- Qua **omgevingskwaliteit** is de omgeving van OV-knoop Zoetermeer weinig uitnodigend om langere tijd te verblijven. Er is in beperkte hoeveelheid groen aanwezig en infrastructuur (incl. geluid) domineert. De score hierop van de OV-knoop is dan ook tussen een ruime onvoldoende (--) en een onvoldoende (-).

Beoordeling huidige situatie

OV-knoop

- De OV-knoop is functioneel ingericht maar bestaat uit twee zijden, gescheiden door de A12. Er zijn weinig tot geen aanvullende voorzieningen aanwezig en er is aandacht nodig voor de vindbaarheid van de verschillende **verblijfskwaliteit knooppunt domeinen**. Hiermee scoort de OV-knoop een onvoldoende (-).
- Voor sommige overstappen zijn lange afstanden noodzakelijk (>100m). Doordat verschillende haltes voor dezelfde modaliteit niet op dezelfde plek liggen, scoort de OV-knoop op het thema '**overstapskwaliteit**' onvoldoende (-).
- In de huidige situatie wordt weinig aan duurzaamheid gedaan op en rondom het OV-knooppunt. Op **duurzaamheid** scoort de OV-knoop een onvoldoende (-).
- De capaciteit op de treinperrons wordt als voldoende beschouwd, al zijn ze aan de smalle kant bij de opgangen. De capaciteit van de trappen zijn een aandachtspunt. **Transferveiligheid** scoort daarmee een redelijk voldoende (+/-).

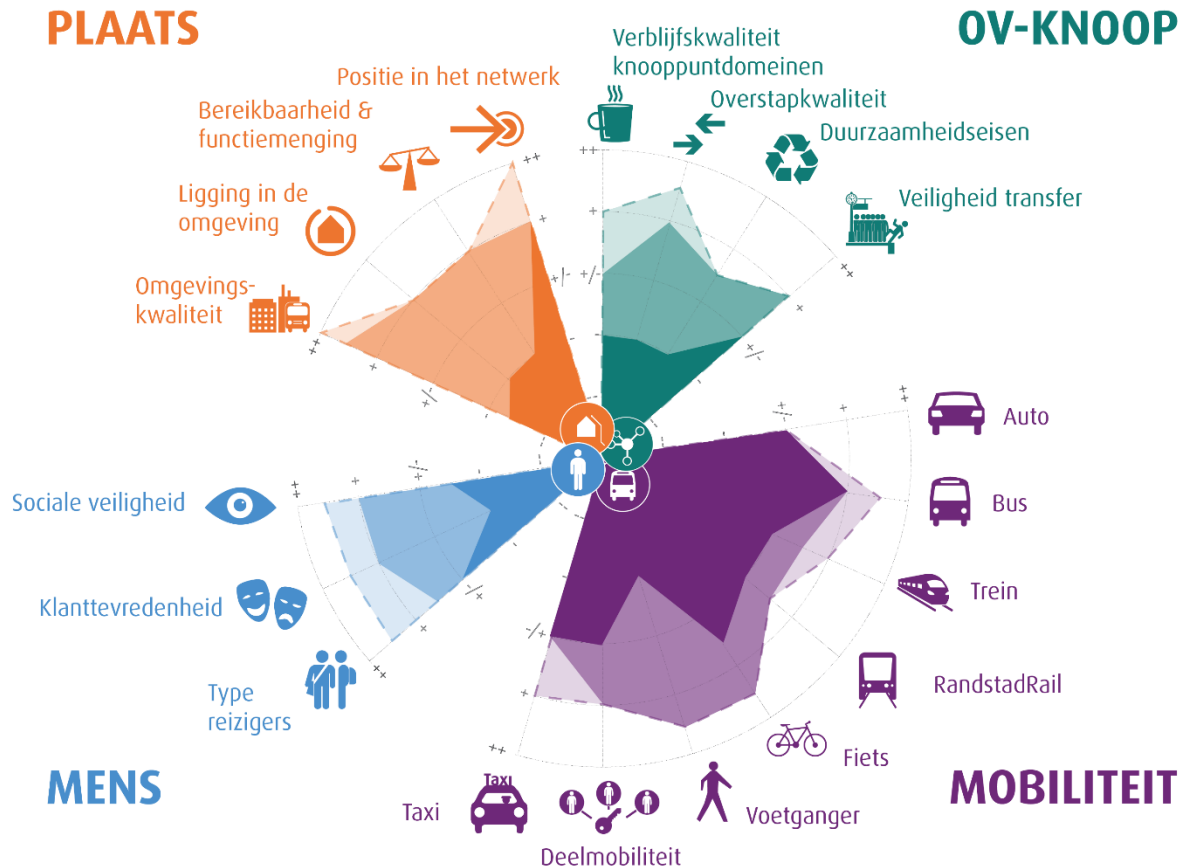
Mens

- Het **type reiziger** op de knoop is voor het overgrote deel forensen. Dit past bij het karakter van het knooppunt, maar betekent wel dat er een beperkte mix van type reizigers is. De OV-knoop scoort op dit onderdeel voldoende (+/-).
- De **klanttevredenheid** scoort een onvoldoende (-) De wachtbeleving voor reizigers is laag mede door het ontbreken van voorzieningen en de invloed van wind en wordt niet als sfeervol beoordeeld. De bereikbaarheid van het OV-knooppunt wordt als meest positief beschouwd.
- De **sociale veiligheid** op de OV-knoop scoort een voldoende (+/-). Door het grote aandeel forenzen (overdag) is het 's avonds erg rustig rond de knoop. Camera's hangen bij de OV-knoop, personeel is echter niet aanwezig. Vandalisme vindt plaats bij de P+R's in de avonduren en weekenden. De inrichting aan de noordzijde voelt onveilig aan net zoals de toegangswegen naar OV-knoop door beperkt zicht en toezicht.

Mobiliteit

- Parkeerplaatsen liggen ver van de OV-knoop vandaan, staan aan beide zijden bijna altijd vol en zijn niet exclusief als P+R in gebruik. Als K+R is deze OV-knoop minder aantrekkelijk door de lange afstand tot de treinperrons. Positief is de ligging aan de A12 vanaf Den Haag, echter is de afslag voor verkeer vanaf Gouda te ver weg gelegen. De OV-knoop scoort op **auto** gemiddeld een voldoende (+/-).
- Veel bussen doen OV-knoop Zoetermeer aan, hiermee scoort de OV-knoop op **bus** een goed (+).
- De bediening per **trein** is 4x/u/ri. overdag en 2x/u/ri. tijdens de avonduren, identiek aan Zoetermeer-Oost en Lansingerland-Zoetermeer welke binnen 3km liggen. Hiermee scoort het een voldoende (+/-).
- De frequentie van de **RandstadRail** is voldoende, echter sluit de bediening RandstadRail en trein niet goed op elkaar aan tijdens de daluren wat deze overstap minder aantrekkelijk maakt. Ook de zichtbaarheid van RandstadRail is beperkt vanaf de zuidzijde van de OV-knoop. Hiermee scoort het een voldoende (+/-).
- OV-knoop Zoetermeer is goed bereikbaar per fiets. De fietsroute door de knoop heeft wel ruimte voor verbetering. De fietsenstallingen zijn voor een groot deel bewaakt, maar zitten wel aan de maximale capaciteit, w.b.t overdekte stallingen is er ook verbetering mogelijk. Op **fiets** scoort de OV-knoop dan ook tussen een voldoende (+/-) en goed (+).
- De looproutes vanuit de omgeving richting de OV-knoop aan de noordzijde zijn niet erg uitnodigend en op de knoop kunnen lange afstanden nodig zijn voor een overstap. Op de modaliteit **voetganger** scoort de OV-knoop een onvoldoende (-).
- Er is beperkt deelmobiliteit aanwezig op de knoop: OV-fiets en HTM fiets. De uitstraling van de OV-fiets is niet hoogwaardig, de capaciteit van de deelfietsen is passend. Hiermee scoort de OV-knoop een voldoende (+/-) op **deelmobiliteit**.
- Er is een vaste taxi standplaats, echter is de taxi niet standaard aanwezig. Organisatie zone-taxi duidelijk. Voor de modaliteit **taxi** scoort de OV-knoop een voldoende (+/-).

Verschillende wensbeelden OV-knoop



Legenda

- Beoordeling huidige situatie
- Beoordeling wensbeeld – Lokale OV-knoop
- Beoordeling wensbeeld – (Boven)regionale OV-knoop

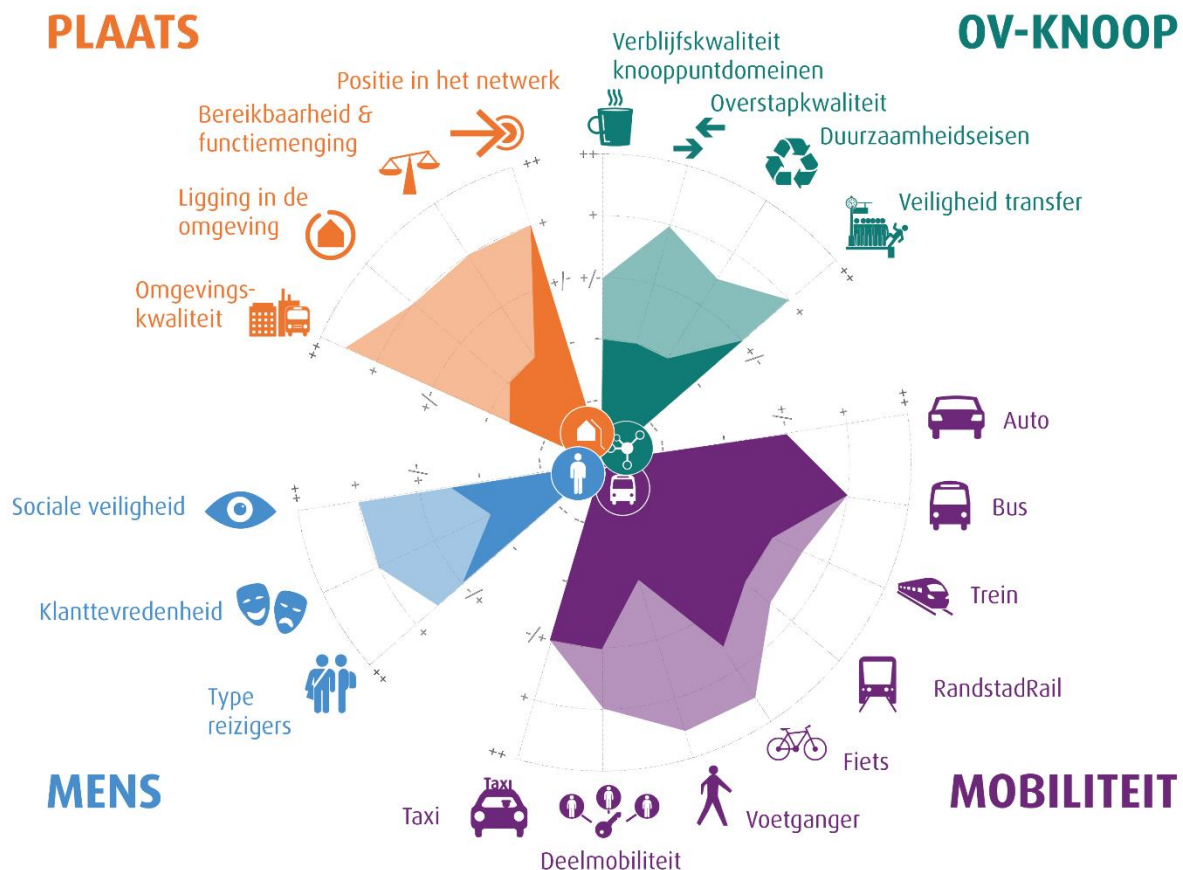
Op basis van de inventarisatie van de ambities blijkt dat het op dit moment nog niet duidelijk is wat de rol van het knooppunt Zoetermeer in de toekomst wordt ten opzichte van andere knooppunten in de omgeving zoals de treinstations Zoetermeer-Oost en Lansingerland-Zoetermeer en het busstation Zoetermeer Centrum West. De rol van het knooppunt Zoetermeer hangt mede af van verschillende (OV-)dilemma's waar op dit moment nog geen besluit over genomen is. In deze studie worden deze discussies over deze dilemma's niet geslecht, maar is in beeld gebracht hoe deze onzekerheden het wensbeeld voor de OV-knoop Zoetermeer in de toekomst kunnen beïnvloeden. Dit heeft geleid tot twee scenario's:

- OV-knoop Zoetermeer functioneert primair als een lokale knoop
- Ov-knoop Zoetermeer functioneert als een (boven)regionale knoop

Per thema van het handelingsperspectief is in beeld gebracht wat minimaal het wensbeeld is bij de OV-knoop Zoetermeer met een lokale functie. Aanvullend is in beeld gebracht waar extra kwaliteitsverbetering gewenst is wanneer de OV-knoop Zoetermeer een (boven) regionale functie gaat vervullen. Zichtbaar is dat op meerdere thema's opgaven liggen onafhankelijk van het scenario. Bij enkele thema's groeit de opgave als de knoop groeit van lokaal naar (boven)regionaal.

Op de volgende pagina's wordt allereerst het wensbeeld toegelicht indien Zoetermeer een lokale knoop blijft. Daarna wordt aangegeven hoe de ambities veranderen als Zoetermeer een (boven)regionale knoop wordt.

Beoordeling wensbeeld – lokale OV-knoop



De figuur links toont de beoordeling van het wensbeeld voor de OV-knoop Zoetermeer. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus.

- : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : (zeer) beperkt aanwezig / onvoldoende score
- +/- : aanwezig / redelijk, voldoende score
- + : ruim aanwezig / goede score
- ++ : zeer ruim aanwezig / uitstekende score

De score per thema volgt uit de enquête die was uitgezet onder de betrokken partijen. De score per thema is hieronder toegelicht.

Plaats

- Ontwikkelingen op het hoofdspoor, op regionale bereikbaarheid en verstedelijkingsopgaven moeten er toe leiden dat OV-knoop Zoetermeer haar huidige goede (+) **positie in het netwerk** behoud.
- De ambities, mede in de gebiedsontwikkeling Entree, zijn om de **bereikbaarheid & functiemenging** rondom de OV-knoop te verbeteren door de monofunctionele omgeving te transformeren in een dynamische omgeving met een balans tussen wonen en werken.
- Er zijn ambities om met de gebiedsontwikkeling Entree een toegangspoort naar Zoetermeer te realiseren. Daarbij is er aandacht voor mogelijke verdere verdichting aan de Zuidzijde van de OV-knoop in het verlengde van de gebiedsontwikkeling Entree. Deze ontwikkelingen bieden kansen om de stad dichter naar de knoop te brengen en de knoop beter te verbinden met het centrum en daarmee de **ligging in de omgeving** te verbeteren naar een goede score (+).
- Het wensbeeld is om de **omgevingskwaliteit** van de OV-knoop flink te verbeteren. Dit past ook in de bestaande gebiedsontwikkelingen waarin het doel is meer groen te realiseren, en de stedelijke laag over de knoop heen te trekken waardoor de omgeving van de OV-knoop een aantrekkelijke locatie wordt met verblijfskwaliteit.

Beoordeling wensbeeld – lokale OV-knoop

OV-knoop

- De **verblijfskwaliteit knooppunt domeinen** dient te worden verbeterd tot een voldoende (+/-), passend bij de functie van Zoetermeer als lokaal, sprinterstation. Het gaat om passende voorzieningen, maar ook verbetering in wachtvoorzieningen qua beschutting en geluid.
- Qua **overstapkwaliteit** ligt er een wens om dit naar een goed te tillen (+). De ambitie is om een compacte knoop te maken die voor de reiziger praktisch, logisch geordend is met een natuurlijke oriëntatie. Een opgave hierin is het bundelen van de momenteel verspreide bushaltes tot een centraal punt waar vandaan de andere modaliteiten goed bereikbaar zijn.
- De **duurzaamheid** van de OV-knoop wordt gezien als inherente eigenschap en dient altijd meegenomen te worden in toekomstige ontwikkelingen, aansluitend bij BENG-eisen. Hiermee scoort de OV-knoop in het wensbeeld tussen een voldoende (+/-) en een goed (+)
- Een goede (+) **transferveiligheid** wordt gezien als een basis eigenschap van de OV-knoop. Verbeteringen op dit gebied zijn te behalen door het realiseren van voldoende ruimte op de toegangsroutes tussen de modaliteiten om stromen veilig en comfortabel af te kunnen wikkelen, passend bij de toekomstige reizigersstromen.

Mens

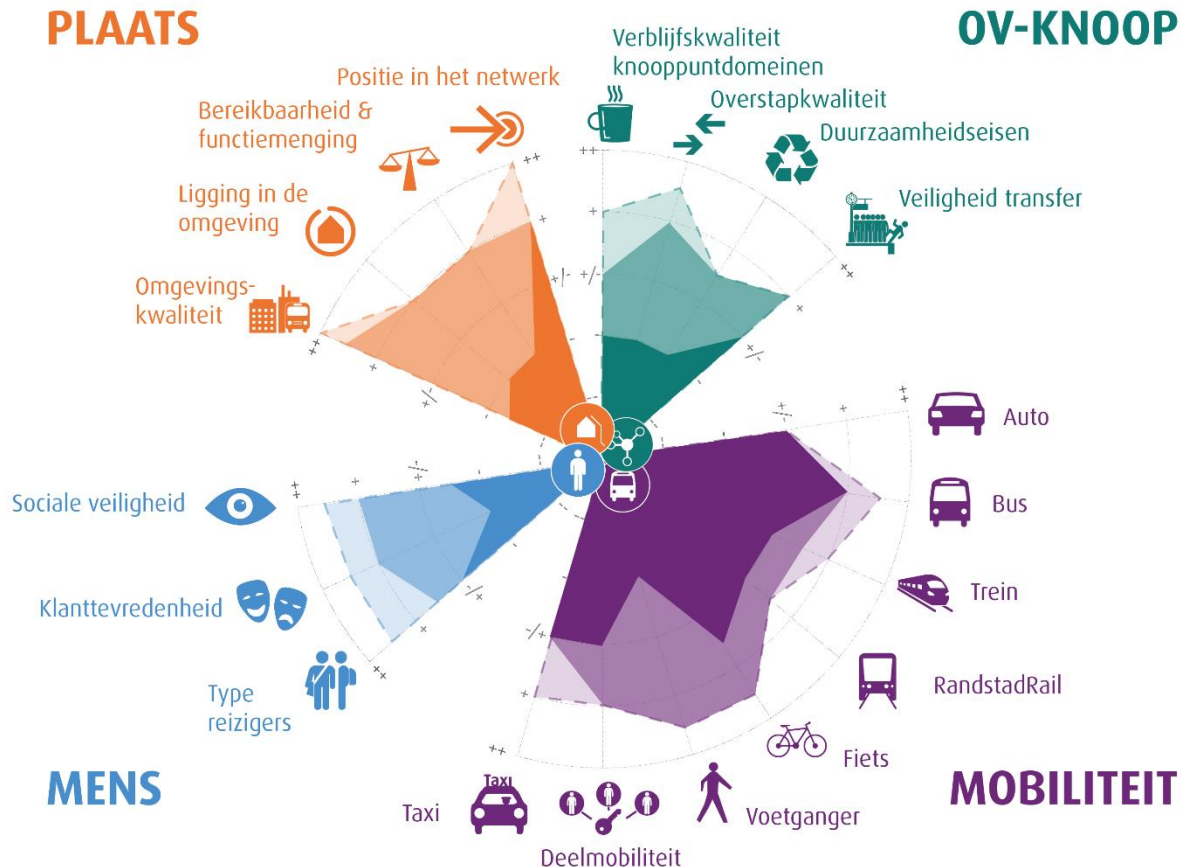
- De **type reizigers** op de knoop zijn met name zakelijke reizigers. De ambitie is om met de verschillende ontwikkelingen en betere aansluiting op de rest van de stad meer evenwicht te creëren tussen de verschillende type reizigers. Op die manier wordt verspreid over de dag gebruik gemaakt van de OV-knoop. Het wensbeeld is dit onderdeel te verbeteren tot een gemiddelde tussen een voldoende (+/-) en goed (+).
- Op het gebied van **klanttevredenheid** scoort de OV-knoop Zoetermeer in de huidige situatie onvoldoende. De ambitie is om te zorgen voor sterke verbetering tot een goede score (+) aan de hand van voorzieningen, uitstraling, sfeer, wachttijdbeleving en activiteiten. De gebiedsontwikkelingen vanuit Entree hebben hierop ook een positieve invloed.
- We ambiëren een hoge score (+) op **sociale veiligheid** op de knoop, passend bij de ambities over de kwaliteit van de openbare ruimte. Toevoegen van programma, aantrekkelijkere routes en overzichtelijkere inrichting dragen hieraan bij.

Mobiliteit

- Het aangeboden **trein**-product scoort nu een voldoende en de ambitie is om dit te behouden (+/-) en waar mogelijk te versterken tot een goed (+). Uitgangspunt is om tijdens de avond uren de frequentie van het treinproduct te verhogen en de kwaliteit hetzelfde te houden.
- De score voor de bediening van de modaliteit **RandstadRail** is redelijk en de ambitie is om dit te behouden. De afstand van de overstap tussen de trein en de RandstadRail is groot, het overstappen kan wel vergemakkelijkt worden door het beter afstemmen van de vertrektijden tijdens de daluren. Hiermee is het wensbeeld een score tussen de voldoende (+/-) en een goed (+).
- De modaliteit **bus** scoort goed (+) en de ambitie is om deze netwerkkwaliteit te behouden en waar mogelijk verder te versterken. Tevens ligt er een ambitie om de bus beter de voorzien op de OV-knoop, dit valt onder het thema overstapkwaliteit.
- In de toekomst zijn er geen ambities om de modaliteit **auto** verder te faciliteren. Wel dient de kwaliteit behouden te worden. Parkeerregulering kan hierbij helpen. Het wensbeeld is de voldoende score (+/-) te behouden.
- De ambitie voor de **fiets** is hoog met een score tussen een goed (+) en een uitstekend (++). Om dit te behalen zal ingezet worden op het stimuleren van de fiets als voor- en natransport naar de knoop, een goede verbinding tussen de noord- en de zuidzijde van de OV-knoop, het versterken van de verknoping met de omliggende snelfietsroutes en het aantal benodigde fietsparkeerplekken te verdubbelen en de vindbaarheid ervan te vergroten.
- Naast fiets is er de wens om actief in te zetten op kwaliteitsverbetering voor de **voetganger** (score tussen goed (+) en uitstekend (++). Toegankelijkheid en vindbaarheid van/naar/op het knooppunt is hierbij van belang.
- De ambitie is om **deelmobiliteit** aan te bieden op deze plek en daarmee een goede score (+) te behalen. Kansen liggen er vooral voor (de vindbaarheid van) deelfietsen.
- Er is momenteel voldoende plek voor de **taxi**, hierop zijn geen ambities in de toekomst: behoud van een voldoende (+/-) score.

Beoordeling wensbeeld – (boven)Regionale knoop

Indien de OV-knoop Zoetermeer zich verder ontwikkelt als een (boven)regionale OV-knoop, liggen de ambities op een aantal thema's hoger.



Legenda

- Beoordeling huidige situatie
- Beoordeling wensbeeld – Lokale OV-knoop
- Beoordeling wensbeeld – (Boven)regionale OV-knoop

Plaats

- Indien het knooppunt een (boven)regionale functie gaat vervullen, zullen de bijbehorende ontwikkelingen op het hoofdspoor en onderliggend net er toe leiden dat de **positie in het netwerk** nog sterker wordt (++). De ambitie voor de **omgevingskwaliteit** is al hoog, maar stijgt nog verder naar het niveau passend bij een (boven)regionale knoop (++).

OV-knoop

- In het geval dat de OV-knoop Zoetermeer een bovenregionale functie vervult zal het aandeel overstappers ook verder toenemen. De **verblijfskwaliteit** (+) en **overstapkwaliteit** (tussen + en ++) op de knoop zullen daarmee verder moeten ontwikkeld passend bij de kwaliteit van een (boven)regionale knoop. Dat betekent niet alleen een compacte OV-knoop, met goede wachtmogelijkheden, maar ook extra voorzieningen (eten, drinken, etc.) en het bieden van een goede overstapkwaliteit, passend bij de overstapsknoop die het dan is.

Modaliteit

- De ambitie is om de bediening van zowel de **bus** als de **trein** te verhogen (+). Dat betekent hogere frequenties, ook in de avonduren, en eventueel nieuwe verbindingen.
- Het kwaliteitsniveau van de **RandstadRail** (+/-), **auto** (+/-), **fiets** (tussen + en ++) en **voetganger** (tussen + en ++) verandert niet indien de knooppunt functie vergroot wordt; het niveau moet passend zijn bij het aantal reizigers.
- Voor de **taxi** geldt dat de ambitie stijgt tot een goed (+); taxi's moeten niet alleen op afroepbasis beschikbaar zijn.

Mens

- Voor zowel **het type reiziger**, de **klanttevredenheid** als de **sociale veiligheid** geldt dat de ambities stijgen (tussen + en ++). De kwaliteit stijgt door een kwaliteitsverhoging op bovengenoemde aspecten. Dé knoop in Zoetermeer dient functioneel, aantrekkelijk en (sociaal)veilig te zijn.

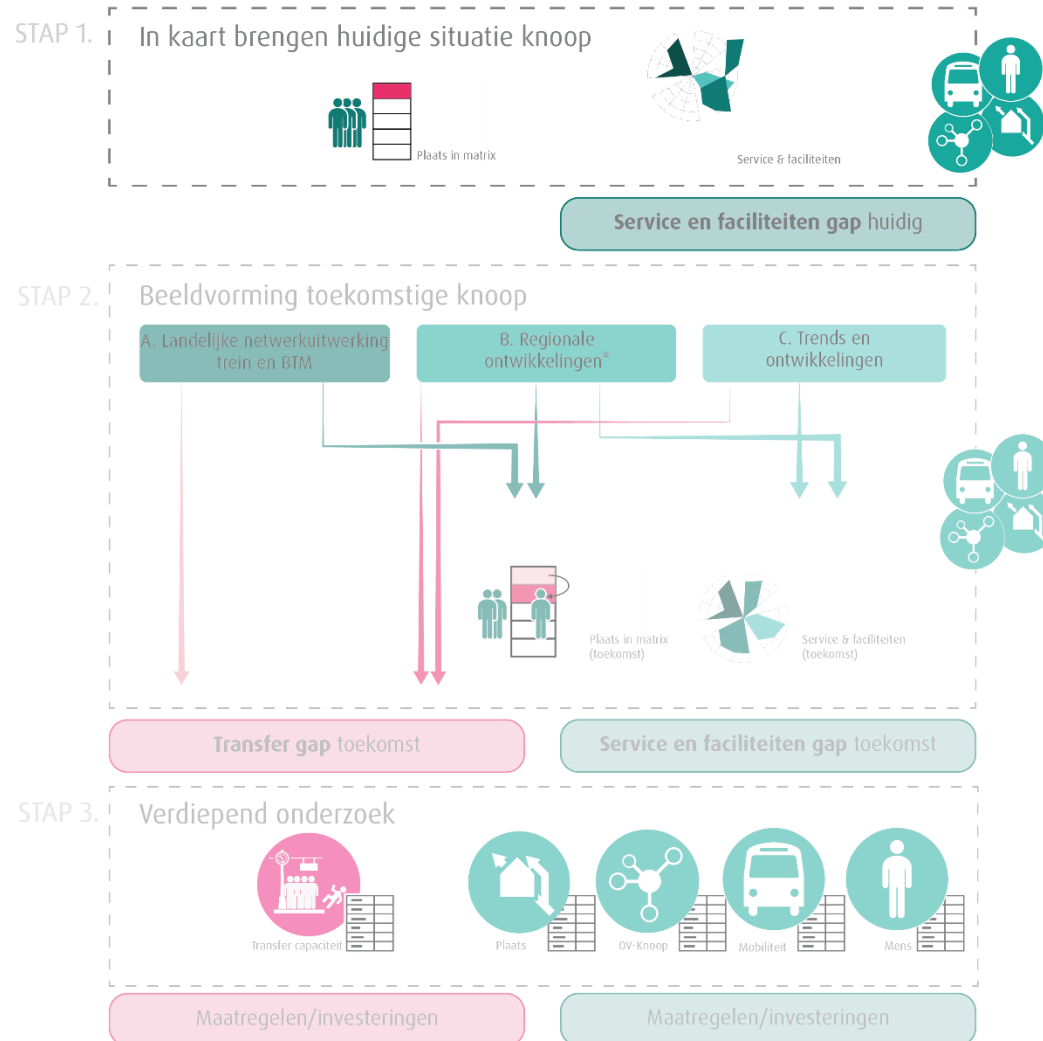
Handelingsperspectief

OV-knooppunten van de toekomst



STAP 1:

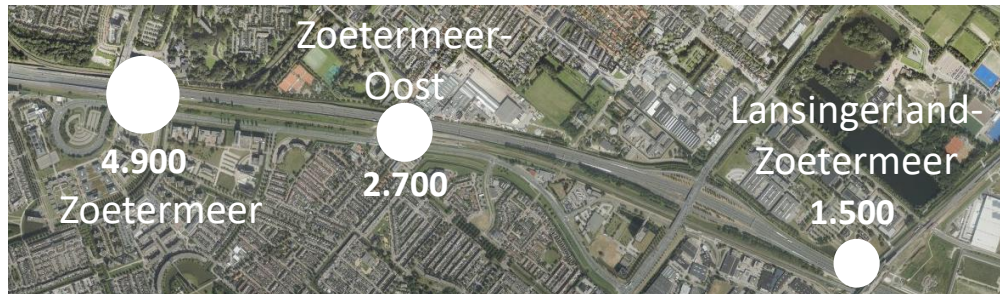
In kaart brengen huidige situatie van de knoop



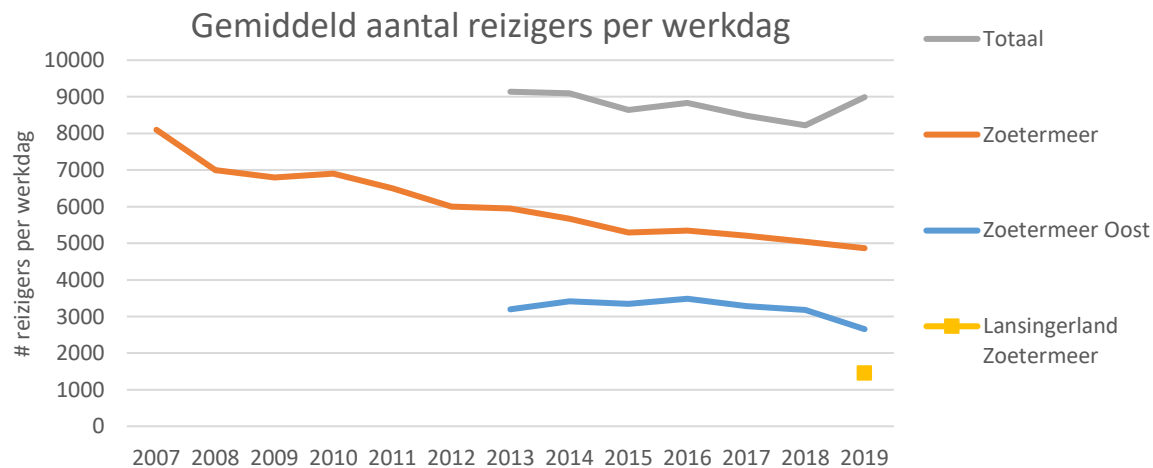
De huidige situatie van het knooppunt wordt in kaart gebracht aan de hand van de onderstaande thema's:

- A. Het aantal gebruikers
- B. Huidige situatie van de knoop
 - A. Plaats
 - B. Knoop
 - C. Mobiliteit
 - D. Mens

A. Aantal gebruikers en reizigers (1/2)



Aantal treinreizigers (in-/uitstappers) stations in Zoetermeer (NS,2019)



Gemiddeld aantal reizigers per werkdag per jaar (treinreiziger.nl/NS, 2019)

Station Zoetermeer is één van de drie sprinter-stations die de inwoners van Zoetermeer bedienen. Dit station valt in de stationscategorie Basis en heeft gemiddeld 4.900 in-/uitstappers per dag. Van de drie sprinterstations heeft dit station de meeste in-/uitstappers. Station Zoetermeer-Oost heeft rond de 2.700 in-/uitstappers per dag. De recente opening van station Lansingerland-Zoetermeer heeft niet geleid tot een significante afname van het gebruik op station Zoetermeer, wel is het aantal reizigers op het tussengelegen station Zoetermeer-Oost iets gedaald.

Station Zoetermeer heeft de meeste treinreizigers van de drie stations in Zoetermeer, desalniettemin is het gebruik al langere tijd aan het dalen, zie de grafiek links. De opening van station Lansingerland-Zoetermeer heeft geen extra invloed gehad op deze dalende trend, anders dan voor station Zoetermeer-Oost waar hierdoor wel een sterkere afname te zien is.

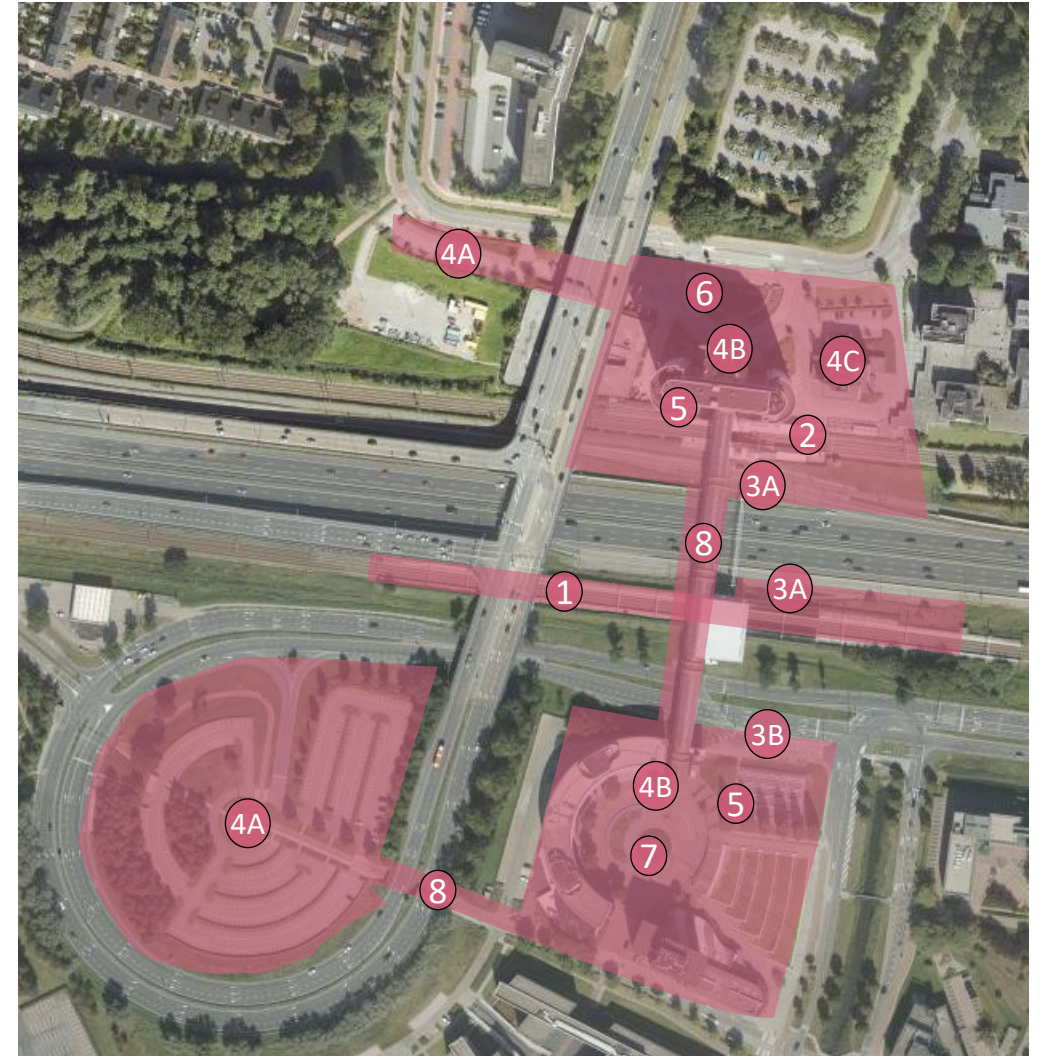
Scope: OV-knoop Zoetermeer

OV-knoop Zoetermeer bestaat uit een verzameling onderdelen, waaronder het hiervoor benoemde treinstation Zoetermeer. De onderdelen van OV-knoop Zoetermeer zijn afgebakend en hieronder benoemd zoals gehanteerd in dit handelingsperspectief:

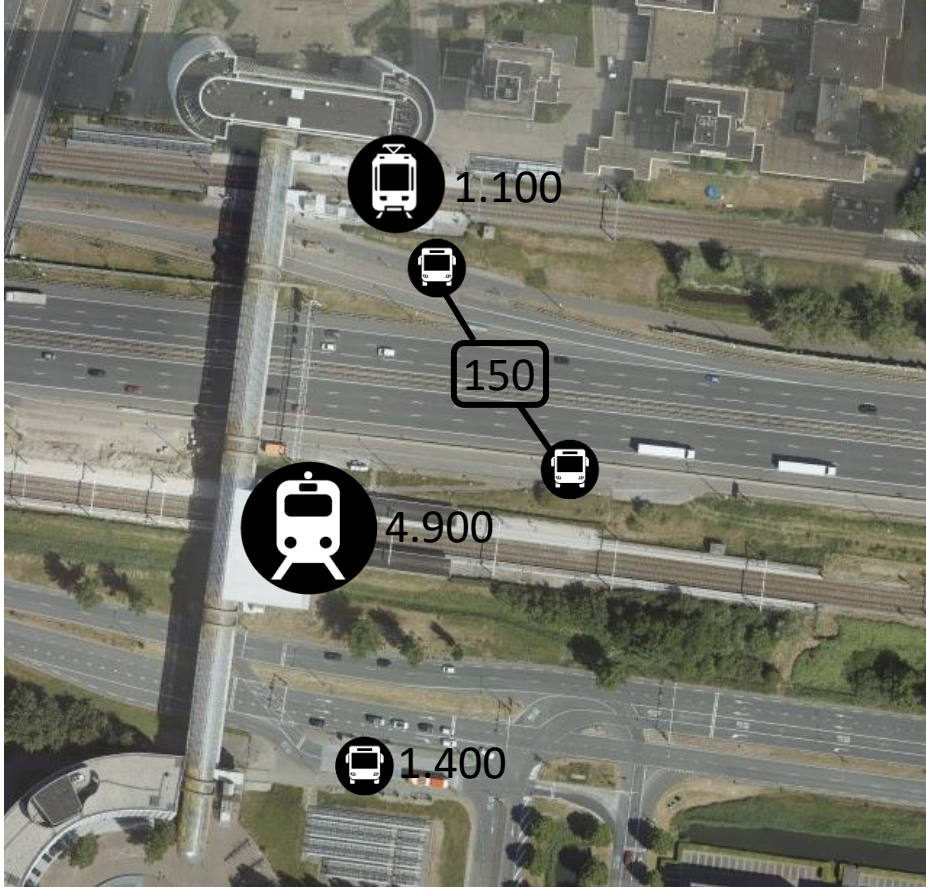
1. Treinstation;
2. Randstadrail-halte Driemanspolder;
3. Bushaltes
 - a) A12 oost- en westelijke richting;
 - b) Zuidweg;
4. Parkeervoorzieningen;
 - a) Niet-exclusieve P+R's aan de noord- en zuidzijde;
 - b) K+R's;
 - c) Parkeerplaatsen aan Kinderen van Versteegplein;
5. Bewaakt en onbewaakte fietsvoorzieningen aan de noord- en zuidzijde;
6. Plein Crown Business centre / Boerhaavelaan (noordzijde);
7. Plein van de verenigde naties (zuidzijde);
8. Looproutes tussen bovengenoemde onderdelen van de knoop.

In deze scope zijn niet opgenomen:

- Bushaltes Afrikaweg en Houtsingel door beperkte relatie met OV-knoop.
- Halte treinvervangend busvervoer Mahatma Gandisingel door beperkte relatie met OV-knoop.



A. Aantal gebruikers en reizigers (2/2)



In totaal zijn er ca 4.900 treinreizigers, 1.100 RandstadRail-reizigers en 1.550 busreizigers per werkdag op de knoop.

Op station Zoetermeer komen veel verschillende modaliteiten samen; trein, RandstadRail/tram, bus, auto, fiets en lopen. De OV-voorzieningen zijn gelegen aan beide zijden van de A12, een belangrijke auto verbinding richting Den Haag en Utrecht.

Via de RandstadRail verbinding is station Zoetermeer hoogfrequent verbonden via het centrum van Zoetermeer, Leidschendam-Voorburg en het Centrum van Den Haag, met als eindstation Den Haag Loosduinen. De NS sprinters verbinden station Zoetermeer richting het oosten met Gouda en Utrecht en verder naar Tiel. Richting het westen is Zoetermeer via Voorburg verbonden met Den Haag Centraal.

Het huidige gebruik op een gemiddelde werkdag in 2019 van de verschillende modaliteiten zag er als volgt uit:

- Aantal in- en uitstappers trein: **4.900** per dag (NS, 2019).
- Aantal overstappers trein-trein: **0** per dag (NS, 2019).
- Aantal in- en uitstappers Bus/RandstadRail: ca **2.650** per werkdag.
- Circa 800 Bus/Randstadrail - trein overstappers (NS, 2019).

Analyse huidige situatie:

We hebben de huidige situatie van het OV-knooppunt in kaart gebracht aan de hand van de volgende aspecten in het handelingsperspectief: *Plaats, OV-knoop, mobiliteit en mens*.

Deze indeling ondersteunt bij het vormen van een integraal beeld hoe de OV-knoop functioneert; als fysieke netwerkschakel met verschillende vervoersmodaliteiten, hoe de OV-knoop werkt in de omgeving en als overstappunt, zodat het een aantrekkelijke plek is om te wonen, werken en/of recreëren.

Met de onderstaande verbeelding geven we de score weer per aspect voor de huidige situatie.



Plaats



Positie in het netwerk



Ligging in de omgeving



Bereikbaarheid en functiemenging



Omgevingskwaliteit

OV-knoop



Knooppunt domeinen en hun positie en oriëntatie



Duurzaamheidseisen



Veiligheid knoop (transfer)

Mobiliteit



Deelmobiliteit



BTM



Fiets (bewaakt en onbewaakt)



Auto

Mens



Type reizigers



Klanttevredenheid



Veiligheid sociaal

Plaats

Ligging en bereikbaarheid



Plaats

Positie in het netwerk



Regionale netwerkfunctie
(Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025, MRDH, 2016)



Knooppunt in het netwerk

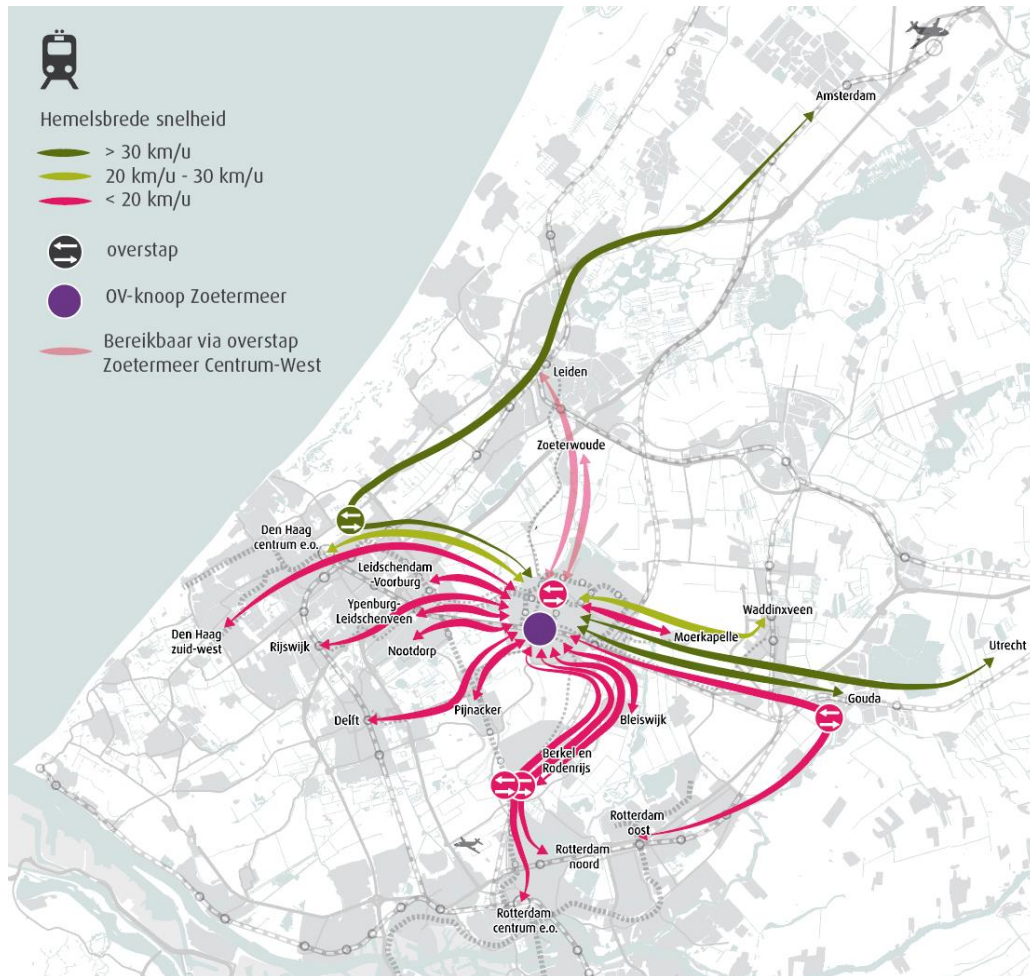
Zoetermeer maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en is een voorstad van Den Haag. In het netwerk ligt Zoetermeer aan de belangrijke verbinding tussen Den Haag en Utrecht en halverwege tussen Den Haag en Gouda.

- Station Zoetermeer is één van de drie sprinter stations van Zoetermeer gelegen op de trein verbinding tussen Den Haag en Utrecht en is direct verbonden met de stations Voorburg, Gouda en Woerden tot aan Utrecht. Na Utrecht rijdt de sprinter door met eindbestemming Tiel.
- De RandstadRail biedt vanaf halte Zoetermeer Driemanspolder een directe verbinding met Den Haag via Leidschendam-Voorburg. Via een overstap op halte Voorweg of Centrum West is echter een snellere route-optie.
Op 1,5km van het station Zoetermeer is de busknoop Zoetermeer Centrum-West gelegen. Deze knoop verbindt verschillende buslijnen met de RandstadRail verbinding en voorziet onder andere in de reizigersstromen richting Leiden. Op de verbinding van en naar Leiden telt Zoetermeer Centrum op een gemiddelde werkdag gemiddeld 2.800 in- en uitstappers.
- Via de haltes aan de Afrikaweg is Rijswijk te bereiken (buslijn 50).
- Station Zoetermeer is gelegen aan de A12, een belangrijke autoverbinding tussen Den Haag en Gouda (en verder).

Concurrentiepositie OV / auto

De ligging van OV-knoop Zoetermeer aan de OV-as tussen Den Haag en Utrecht, maakt dat richting deze twee steden het OV concurrerend is met de auto. Richting de andere steden zijn overstappen noodzakelijk, waardoor de auto een duidelijke overhand heeft op het OV.

Plaats Positie in het netwerk



*Huidige kwaliteit van het OV-netwerk voor de belangrijkste vervoersrelaties
(Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030, 2017)*



Regionale treinverbinding richting oost (Utrecht) en west (Den Haag)

De reistijd per trein naar Den Haag Centraal bedraagt 13 minuten. De reistijd per trein naar Utrecht is 37 minuten met een overstap op de intercity in Gouda of 55 minuten met de directe sprinter.

RandstadRail

De OV-knoop Zoetermeer is verbonden met de RandstadRail via halte Driemanspolder. De reistijd via lijn 3 naar Den Haag centraal bedraagt 34 minuten of 24 minuten met een overstap op de halte Voorweg. Tussen de halte Driemanspolder en de treinstop Zoetermeer bevindt zich de A12. Deze tweehaltes worden met elkaar verbonden via de Nelson Mandelabrug.

Bus/Tram

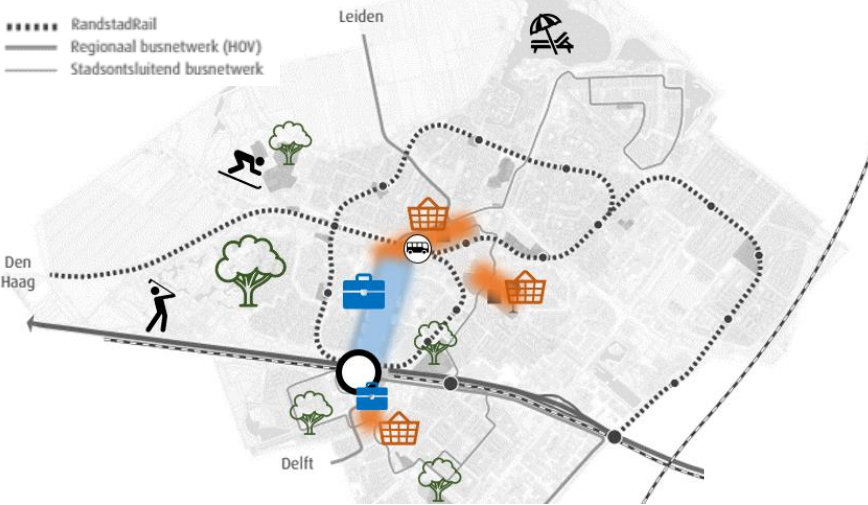
De OV-knoop Zoetermeer heeft verschillende (regionale) busverbindingen in verschillende richtingen, zie afbeelding boven de rode lijnen. De belangrijkste verbindingen zijn in de richting van het busstation Zoetermeer Centrum-West, richting Delft en richting Rodenrijs (aansluiting op de metro richting Rotterdam).

Samenvattend – Regionale positie in het netwerk

OV-knoop Zoetermeer vervult op regionaal/lokaal niveau een beperkte netwerkfunctie. Het heeft de focus op herkomst-bestemmingsrelaties en vervult zeer beperkt een overstapfunctie.

Plaats

Bereikbaarheid en functiemenging



De binnenstad van Zoetermeer bevindt zich op ca. 20 minuten lopen van de OV-knoep Zoetermeer. Rond het station bevindt zich een ring van kantoorgebied. Om deze ring heen bevindt zich woongebied. In deze woonwijken zijn winkelcentra aanwezig, met functiemenging (combinatie van wonen en winkelen).

Binnen een 15 minuten loop-contour bevinden zich:

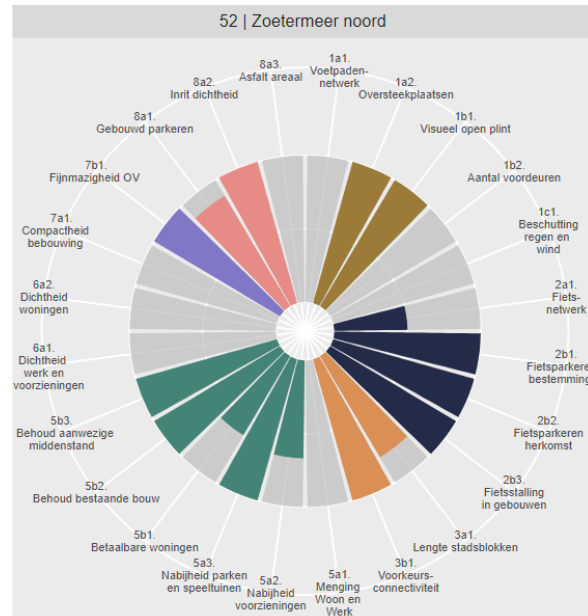
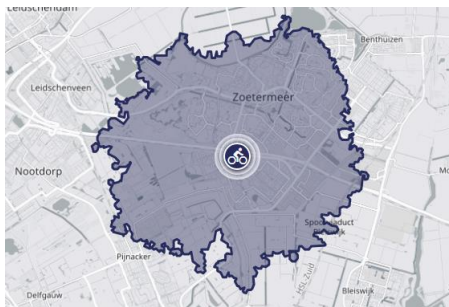
- 13.000 - 15.000 inwoners (Driemanspolder, deel Meerzicht en Rokkeveen-west);
- Tussen de 1.200 en 1.500 bedrijven;
- Ca. 11.000 banen;
- 4 basisscholen en 1 voortgezet onderwijs instelling.

Binnen een 15 minuten fiets-contour bevinden zich:

- 80.000 - 100.000 inwoners;
- Ca. 7.000 bedrijven;
- Ca. 46.000 banen;
- (Bijna) alle onderwijsinstellingen.

Samenvattend:

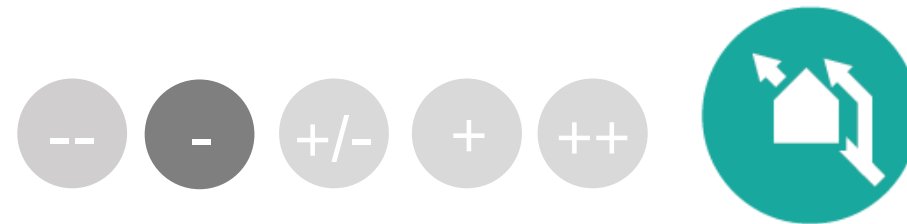
Rondom het station bevindt zich een ring van kantoren, met daaromheen woonwijken. Binnen 15 minuten lopen van het knooppunt is er sprake van een menging van functies. Het knooppunt vervult voor deze voorzieningen en functies echter een beperkte functie. Binnen 15 minuten fietsen van het knooppunt ligt de focus met name op wonen (in plaats van werken). Ook vanuit het TOD-analyse van de Provincie Zuid-Holland blijkt dat er winst te behalen is op de punten 'Dichtheid en compactheid bebouwing, werk en voorzieningen' en 'Functiemenging wonen en werken'.



Uit de TOD-analyse vanuit Provincie Zuid-Holland blijkt ook dat er winst te behalen is op het thema verdichten. (meer informatie via [deze link](#))

Plaats

Ligging in de omgeving



Station Zoetermeer ligt parallel aan de snelweg A12 en wordt gekruist door twee hoofdwegen: de Afrikaweg en Zuidweg die toegang geven tot de A12. De infrastructuur rond het knooppunt vormt een barrière tussen het noorden en zuiden van de stad.

De OV-knoop Zoetermeer wordt ontsloten via de Nelson Mandelabrug. De Nelson Mandelabrug fungeert als landmark voor Zoetermeer, en is altijd zichtbaar vanuit passerende modaliteiten.

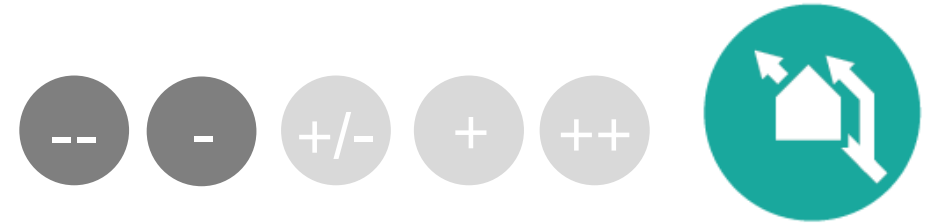
Met een lengte van 200 meter overbruggt het de RandstadRail, het spoor, de snelweg A12 en de fietssnelweg tussen Gouda en Den Haag. De Nelson Mandelabrug is verbonden aan het NS station, de RandstadRail, halte Driemanspolder en de bushaltes aan de A12 en Zuidweg. De koppeling van de OV-voorzieningen vindt plaats via de Nelson Mandelabrug. Fietzers en voetgangers die willen oversteken over de snelweg en het rails, maken gebruik van de Nelson Mandelabrug. Fietzers moeten hiervoor de lift gebruiken of via de roltrappen met de fiets omhoog.

Samenvattend:

- De OV-knoop ligt los van het centrum en wordt in drieën gesplitst door de A12 en Zuidweg.
- Via de Nelson Mandelabrug kan de A12 overgestoken worden, door zowel fietsers als voetgangers. Deze brug is verbonden aan het treinstation en de RandstadRail halte Driemanspolder.

Plaats

Omgevingskwaliteit - Noordzijde



Figuur 1



Figuur 2



Figuur 3



Figuur 4



Figuur 5



Figuur 6

De noordzijde van Station Zoetermeer wordt gedomineerd door het Crown Business Centre, welke als het ware een poort vormt over de ingang van de Nelson Mandelabrug (fig. 1 en 2). Voor de ingang van de brug bevindt zich een plein met een fontein. Het ontbreekt er aan verblijfsfunctie en vormt zo een utilitaire vlakte. De omgeving van het station wordt gedomineerd door motorverkeer en grotendeels leegstaande en verouderde bebouwing. Het geluid van de A12 is duidelijk aanwezig.

De bebouwing rond de noordzijde is gericht op bestemmingsverkeer. De functies zijn hier respectievelijk kantoor en hotel (Golden Tulip). De kantoorfuncties kennen weinig interactie met OV-knoop Zoetermeer, wat gekenmerkt wordt door entrees die van station Zoetermeer zijn afgekeerd.

Via de Nelson Mandelabrug is het mogelijk om het spoor, de A12 en de RandstadRail-verbinding over te steken (fig. 3 en 4). Om de Nelson Mandelabrug te bereiken is er een roltrap en lift aanwezig. Belangrijke element van de A12 is de geluidsoverlast.

Bij het verlaten van de Nelson Mandelabrug zijn de fietsenstallingen niet direct zichtbaar.

Het Kinderen van Vermeer plein is geïllustreerd in fig. 5, rondom dit plein zijn parkeerplaatsen beschikbaar voor onder meer reizigers van de OV-knoop. Ten slotte illustreert fig. 6 de U-stal fietsenstalling met uitzicht op de Nelson Mandelabrug.

Plaats

Omgevingskwaliteit - Zuidzijde



Figuur 1



Figuur 2



Figuur 3



Figuur 4



Figuur 5



Figuur 6

Overeenkomstig met de noordzijde kent ook de zuidzijde een plein direct aan de ingang van de Nelson Mandelabrug. Het plein van de Verenigde Naties (fig. 2) kent ook een waterelement en een groenelement, waar het verkeer omheen kan rijden. Bij het groenelement zijn zitmogelijkheden aanwezig.

De oostzijde van het plein wordt gedomineerd door een grote waterpartij met trappen langs de zijkant. Reizigers kunnen zo via de Mahatma Gandhisingel het plein van de Verenigde Naties (en het OV knooppunt) bereiken (fig. 3).

Ook aan deze zijde van de Nelson Mandelabrug zijn roltrappen aanwezig en een lift. Er is daarnaast ook een zijingang die via een trap verbonden is aan de brug. Op het plein is de fietsenstalling direct zichtbaar (fig. 4).

De bebouwing rond de zuidzijde is gericht op bestemmingsverkeer. De functies zijn hier respectievelijk kantoor en hotel (NH). Het geluid van de A12 is ook aan de zuidzijde duidelijk aanwezig.

Er liggen verschillende bushaltes verspreid over de knoop, de meest gebruikte bushalte is de bushalte aan de Zuidweg (fig. 5). Hier zijn overdekte wachtvoorzieningen waar busreizigers gebruik van kunnen maken. Fig. 6 illustreert de bushalte langs de A12, die te bereiken is via het perron van Station Zoetermeer. Er is één kleine overdekte wachtvoorziening aanwezig bij de bushalte aan de A12.

Samenvattend:

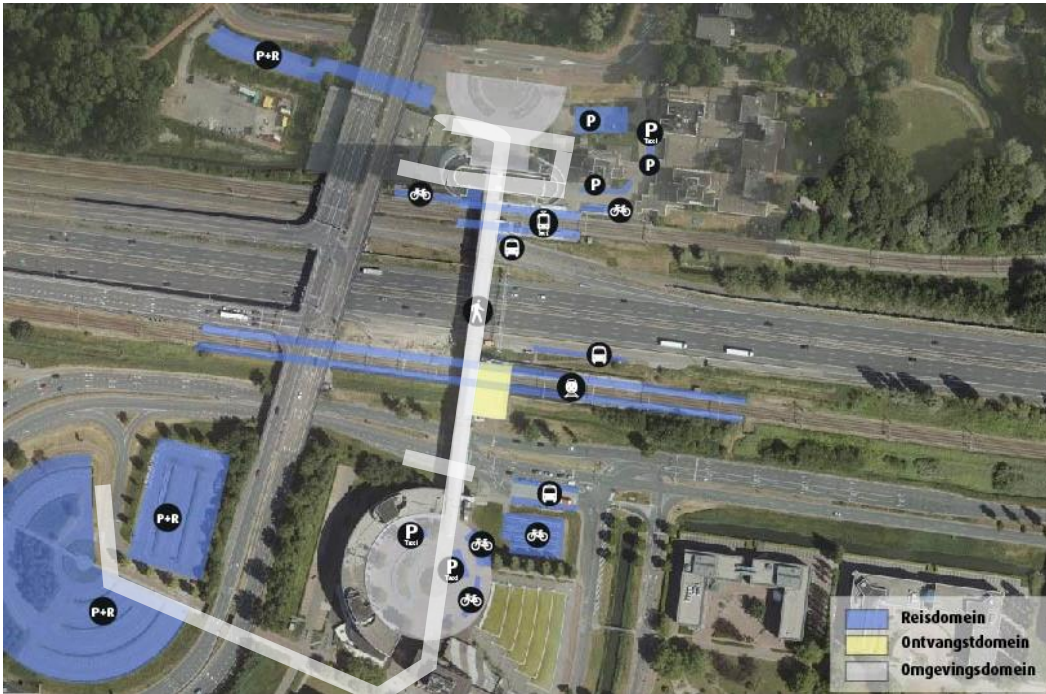
- Aan zowel de noord- als zuidkant is er gebrek aan verblijfskwaliteit. Ook zijn de afstanden tussen de verschillende modaliteiten groot, wat overstappen lastig maakt.

De OV-knoop



OV knoop

Verblijfskwaliteit knooppunt domeinen



Schematisch knooppunt domeintekening Zoetermeer

- Op de OV-knoop zijn alle basisvoorzieningen voor het vervoer aanwezig. Denk bijvoorbeeld aan incheck poortjes, kaartverkoopautomaten, liften, abri's en wachthokjes bij de tram-/bushaltes, fietsenstallingen (incl. fietskluizen), P+R (al dan niet exclusief), WC en watertappunt. Het aanlandingspunt voor treinvervangend busvervoer bij werkzaamheden aan het hoofdrailnet (HRN) ligt bij Station Zoetermeer. Alle basis functionaliteiten voor het maken van een reis zijn aanwezig, maar de stationsomgeving mist aantrekkelijkheid en verblijfskwaliteit.
- **Omgevingsdomein:** Het omgevingsdomein aan zowel de noordkant als de zuidkant bestaat uit een plein dat aansluit op de Nelson Mandelabrug. Beide zijden zijn geprogrammeerd met keten- en verkeersvoorzieningen en hebben weinig verblijfskwaliteit
- **Ontvangstdomein:** Het ontvangstdomein is beperkt. Er staan kaartautomaten en statische reisinformatieborden. Er is op dit moment geen mogelijkheid om iets te eten of drinken te kopen, echter zal de kiosk in de Nelson Mandelabrug binnenkort weer openen.
- **Reisdomein:** Op de perrons van trein en RR is een overkapping aanwezig, waaronder ook bankjes geplaatst zijn. In de praktijk wachten reizigers bij slecht weer vaak in de Nelson Mandelabrug, omdat men daar droog en beschut kan wachten. Hier zijn echter geen bankjes aanwezig. Het aantal abri's bij de A12 haltes zijn erg beperkt, waardoor reizigers bij slecht weer niet beschut kunnen staan. De bushaltes bij de Zuidweg hebben meerdere abri's waar reizigers overdekt kunnen wachten, daarnaast zijn er nog banken zonder overkapping aanwezig.

Samenvattend:

- Alle functionaliteiten zijn aanwezig, maar oriëntatie, omgevings- en gebruikskwaliteit zijn aandachtspunten.
- Verschillende haltes liggen ver van het treinstation en routes zijn niet gebruiksvriendelijk. Verschillende locaties voor vergelijkbare modaliteiten, vindbaarheid is verwarrend.

OV knoop

Overstapkwaliteit



Incheck poortjes in de Nelson Mandelabrug



Looproute P+R Rokkeveen (Zuidzijde): links bevindt zich de P+R en rechts het Plein van de Verenigde Naties (opgang Nelson Mandelabrug)

Samenvattend

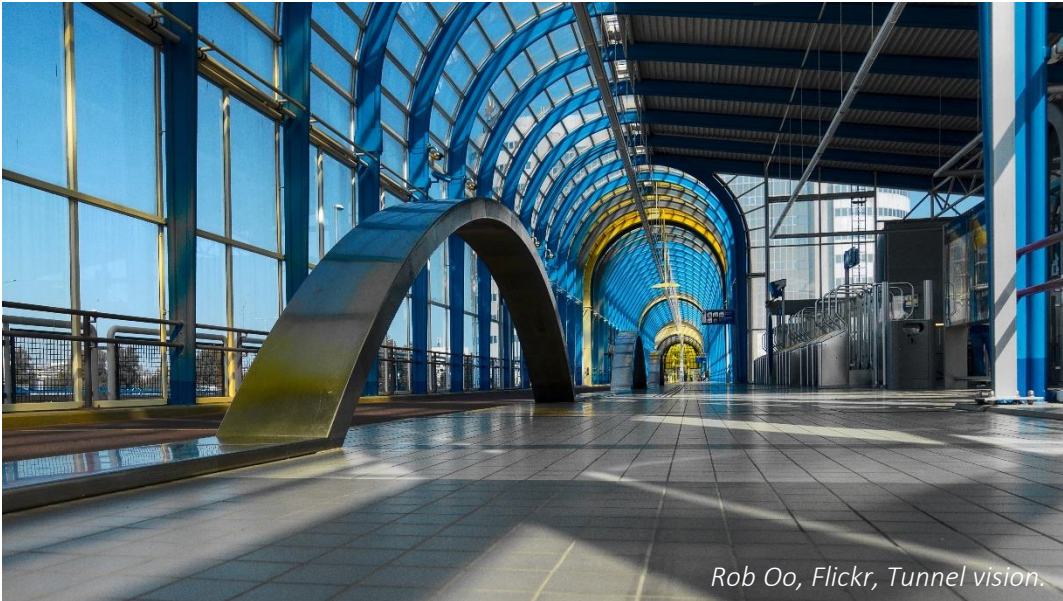
- Het realiseren van goede aansluitingen tussen de verschillende aanwezige modaliteiten is in de huidige situatie lastig, door de relatief grote afstand tussen deze modaliteiten en het feit dat de haltes verspreid liggen.

Overstap tussen de verschillende modaliteiten

- De bussen halteren niet op één locatie, maar verspreid over verschillende locaties rondom de OV-knoop. De verschillende bushaltes zijn verbonden via de Nelson Mandelabrug. Reizigers dienen in te checken om door de incheck poortjes te kunnen om zo de A12 bushaltes te bereiken. De vindbaarheid van de verschillende bushaltes, en daarmee het overstapgemak, is een aandachtspunt.
- De halte van de RandstadRail ligt aan de andere kant van de snelweg dan het treinstation. Bij een overstap tussen deze twee modaliteiten moeten reizigers dus altijd ca 100 meter over de Nelson Mandelabrug lopen, dit kan als lang worden ervaren. Daarnaast is er beperkt informatie voor reizigers over de overstapmogelijkheid tussen trein-RandstadRail.
- Fietsvoorzieningen bevinden zich zowel aan de noord- als zuidzijde vlakbij de ingangen van de Nelson Mandelabrug. Grenzend aan halte Driemanspolder (RR) bevindt zich nog een fietsenstalling incl. fietskluizen, waarbij reizigers via een kleine trapopgang zich direct op het perron van de RandstadRail bevinden.
- Er is een mogelijkheid tot K+R bij het Plein van de Verenigde Naties (zuidzijde) en aan het plein van de Boerhaavelaan (noordzijde). Vanaf de noordelijke K+R is de RandstadRail goed te bereiken, de noordelijke A12 bushalte en treinperrons bevinden zich echter verder weg en zijn te bereiken via de Nelson Mandelabrug. Vanaf de zuidelijke K+R is de Zuidweg bushalte goed te bereiken, de trein en zuidelijke A12 bushalte bevinden zich ook verder weg en zijn ook weer te bereiken via de Nelson Mandelabrug. Hiermee is de afstand van K+R's tot trein en A12 bushaltes fors.
- Naast de K+R voorzieningen kunnen auto's aan beide zijden van de OV-knoop parkeren bij de (niet-exclusieve) P+R voorzieningen en aan het Kinderen van Versteegplein, direct grenzend aan de RandstadRail halte. De P+R aan de noordzijde grenst direct aan het plein van de Boerhaavelaan, waar zich de noordingang van de Nelson Mandelabrug bevindt. De P+R voorziening is langwerpig met een totale lengte van ca. 150 meter, waardoor de afstand van parkeervoorziening tot de perrons van de RandstadRail, trein en A12 bushaltes als lang ervaren kan worden. De P+R aan de zuidzijde bevindt zich op een forse afstand van ca. 300 meter tot de zuidelijke opgang van de Nelson Mandelabrug en de Zuidweg bushaltes. Daarnaast is de P+R niet direct zichtbaar voor reizigers vanuit de Nelson Mandelabrug.

OV knoop

Duurzaamheidseisen



Duurzaamheidsscore

Van station Zoetermeer zijn er nog geen duurzaamheidsscores bekend. Het energieverbruik van het station is al wel bekend, dit bedroeg 31 kWh/m² in 2019. Dit betekent dat station Zoetermeer op de 11e plek staat van de 232 Basis stations in Nederland als hoogste energie verbruik. Een achterliggende oorzaak voor het verhoogde elektra gebruik van station Zoetermeer kan gevonden worden in de aanwezigheid van drie liften op het station. Een basisstation heeft vaak geen lift. Daarnaast scoren de perrons ook relatief slecht, door de lengte hiervan en de daarbij behorende perronverlichting. LED-verlichting is al wel aanwezig op het station. Op station Zoetermeer wordt afval nog niet gescheiden ingezameld.

Samenvattend

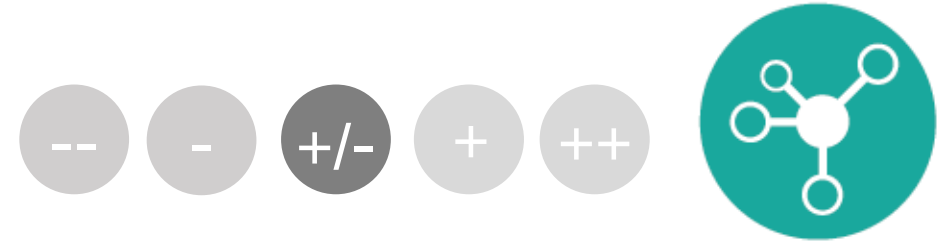
- Het energieverbruik op het station is hoog, vergeleken met andere vergelijkbare stations.

OV knoop

Veiligheid (transfer)



De verschillende modaliteiten liggen verspreid over de knoop
(Team V, 2020)



Treinperrons

- De transferveiligheid op de perrons is goed. Op de perrons zijn geen problemen met de transferveiligheid.
- Ter hoogte van de trapopgangen is het treinperron vernauwd. Wachtrijen ontstaan zodra uitstappende reizigers gebruik willen maken van de trappen, dit wordt versterkt zodra er ook reizigers van de andere richting gebruik willen maken van de trappen.
- Intercity treinen passeren station Zoetermeer op snelheid.

Bus/Tram

- Over de transferveiligheid tussen de verschillende modaliteiten is geen kwantitatieve data bekend.
- De overstapkwaliteit tussen de modaliteiten is beperkt. De verschillende modaliteiten liggen verspreid over de knoop, waardoor loopafstanden groot zijn. Daarnaast is de vindbaarheid ook een aandachtspunt.

Toegankelijkheid OV-knoop

- Aandacht voor betrouwbaarheid van de roltrappen/liften. Als deze buiten werking zijn, is de bereikbaarheid van de OV knoop voor mindervaliden ernstig aangetast. De trein en de A12 bushaltes zijn dan voor mindervaliden vanuit zowel de noord- en zuidzijde niet te bereiken. De RandstadRail is dan niet te bereiken voor reizigers vanuit de zuidkant.

Samenvattend:

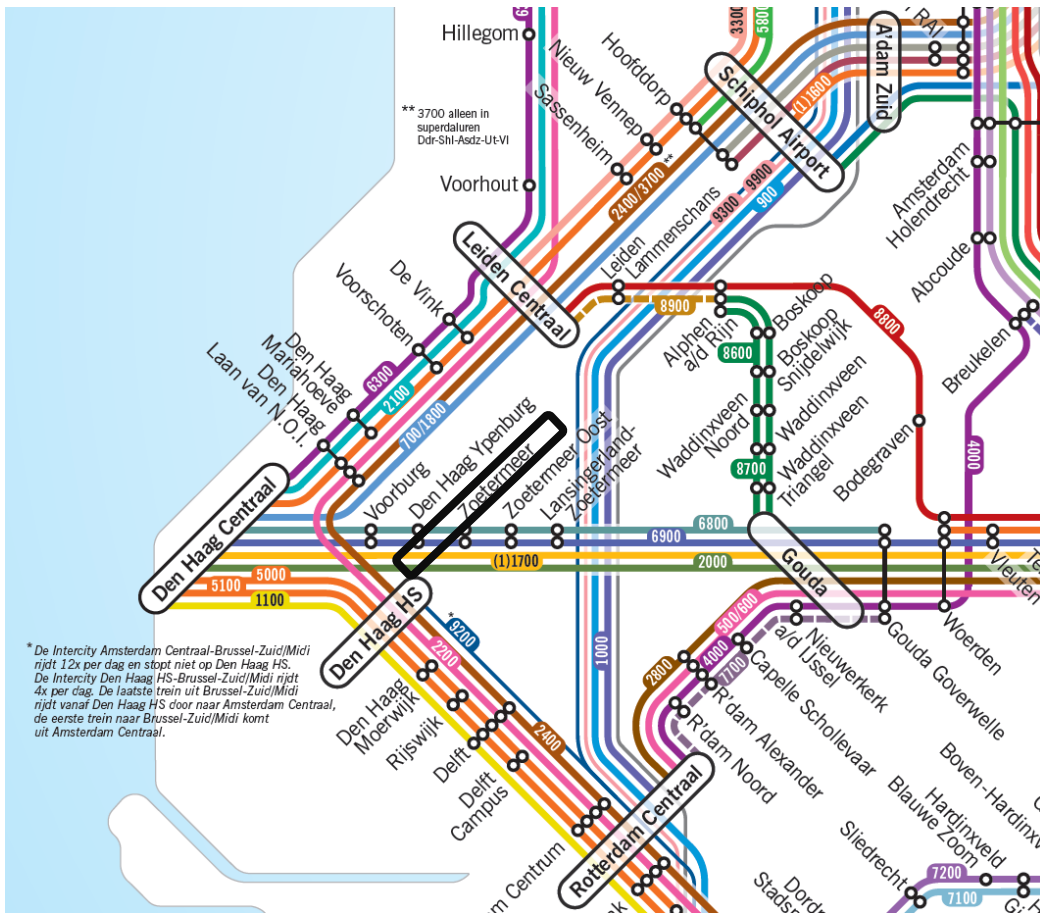
Er zijn geen aandachtspunten met betrekking tot de transferveiligheid op het perron, de trappen zijn een aandachtspunt. Er is geen sprake van een onveilige situatie. De overstapkwaliteit tussen modaliteiten daarentegen is beperkt.

Mobiliteit



Mobiliteit

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Treinfrequenties

Het betreft een station waar alleen sprinters halteren. NS is de vervoerder. In totaal stopt er 8x per uur een sprinter in beide richtingen (Gouda en Den Haag Centraal) op station Zoetermeer

- De sprinter tussen Den Haag Centraal – Zoetermeer – Gouda – Utrecht – Tiel stopt 2 keer per uur per richting op station Zoetermeer.
- De sprinter tussen Den Haag Centraal – Zoetermeer – Gouda Goverwelle stopt 2 keer per uur per richting op station Zoetermeer.

Dezelfde treinen stoppen ook op de andere treinstations in Zoetermeer; Zoetermeer Oost en Lansingerland-Zoetermeer. In de avonduren stoppen er 4 sprinters per uur in beide richtingen op station Zoetermeer.

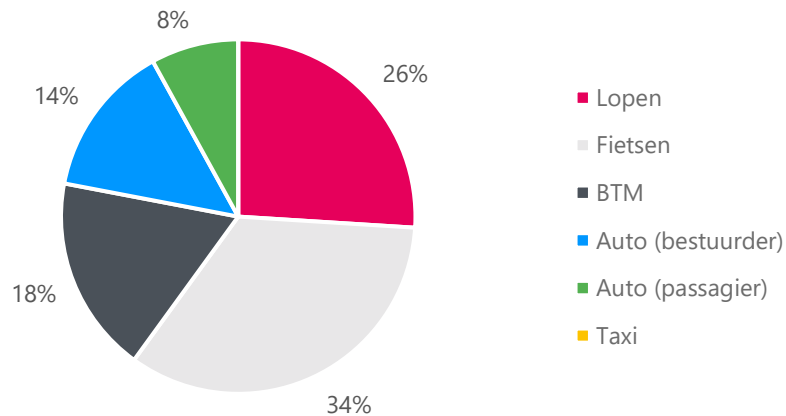
Er rijden ook intercity's over het traject, maar deze stoppen niet op Zoetermeer. Er rijden 4 intercity's per uur per richting langs Zoetermeer.

Mobiliteit

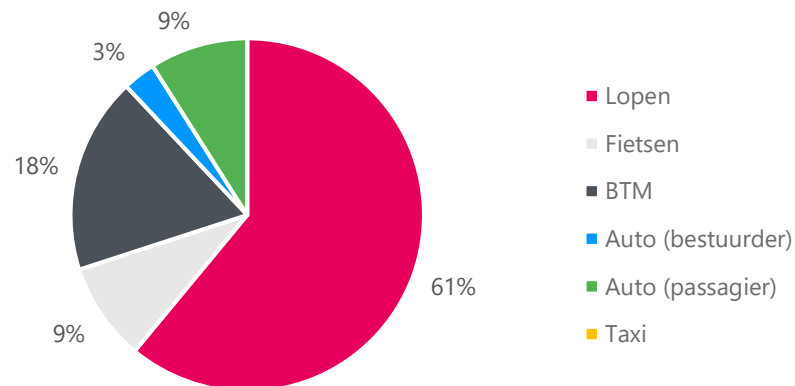
Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Voortransport



Natransport



Treingebruikers:

Aantal in- en uitstappers: 4.900 (2019)

Overstappers (trein-trein): 0 (2019)*

*NS (2020) Reizigersgedrag 2019.

Het voor- en natransport van treinreizigers is in het figuur links te zien. De auto vervult een relatief kleine rol in het voor- en natransport van treinreizigers. Het overgrote deel komt te voet of met de fiets naar het station. Eén op de vijf treinreizigers gebruikt de bus of RandstadRail om van/naar het station te reizen.

Samenvattend:

- Veel treinreizigers die in de buurt van het knooppunt moeten zijn; (fiets/voetgangersaandeel in voor-/natransport is hoog (respectievelijk 60% en 70%).
- Bijna 20% stapt over van trein naar BTM
- Auto vervult een relatief kleine rol in het voor- en natransport van treinreizigers (respectievelijk 22% en 12%). Vergeleken met andere, vergelijkbare stations, is dit echter een hoog aandeel.

Mobiliteit

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Samenvattend BTM:

- Aantal bus/RR-reizigers op deze knoop is ca 2.700 reizigers per werkdag.
- De verschillende haltes liggen verspreid rondom het knooppunt, wat de gebruiksvriendelijkheid vermindert. Ook de zichtbaarheid van de verschillende modaliteiten kan verbeterd worden.
- Knoopfunctie van station Zoetermeer is beperkt, door de concurrerende stations en Zoetermeer Centrum West (ZCW).

BTM

Op dit knooppunt vervullen verschillende buslijnen en de RandstadRail lijn 3 een rol. Verschillende vervoerders hebben een halte rondom het knooppunt. In totaal zijn er ca 2.700 reizigers per werkdag die gebruik maken van de bus of RR. Hiervan reist ca 30% ook met de trein.

Lijn	Frequentie ochtendspits (per uur per richting)	Aantal in-/uitstappers (per werkdag)
Buslijn 380 (Arriva, Alphen a/d Rijn Station - Den Haag Centraal Station)	1x (spitslijn)	45
Buslijn 381 (Arriva, Alphen a/d Rijn Station - Den Haag Centraal Station)	1x (spitslijn)	45
Buslijn 383 (Arriva, Krimpen a/d IJssel Busstation - Den Haag Centraal Station)	1-2x	65
Buslijn 170 (RET, Berkel en Rodenrijs Metro Rodenrijs - ZCW)	6x	115
Buslijn 71 (EBS, Zoetermeer, Centrum West - Station Lansingerland-Zoetermeer)	2x	800
Buslijn 455 (EBS, Delft Station - ZCW)	6x	500
RandstadRail 3 (HTM, Den Haag Loosduinen - ZCW)	6x	1120
Totaal	23-24x	2.690

*Haltes die meegenomen zijn, zijn: Station Zoetermeer, Mandelabrug/A12/Station en Driemanspolder (RR). De Haltes Houtsingel en Afrikaweg vallen buiten de scope van dit onderzoek.

INTERMEZZO

Busstation Zoetermeer Centrum West



Lijn	Frequentie ochtendspits (per uur per richting)	Aantal in- /uitstappers per werkdag
Tramlijn 3 (HTM, Den Haag Loosduinen - ZCW) en Tramlijn 4 (HTM, Den Haag De Uithof – Zoetermeer Station Lansingerland-Zoetermeer)	18x	7.300
Buslijn 30 (EBS; Naaldwijk Busstation - ZCW)	4x	PM
Buslijn 50 (EBS, Rijswijk Station - ZCW)	2x	PM
Buslijn 70 (EBS, ZCW– Noordhove)	4x	PM
Buslijn 71 (EBS, ZCW - Station Lansingerland- Zoetermeer)	2x	PM
Buslijn 73 (EBS, ZCW - Station Lansingerland- Zoetermeer)	2x	PM
Buslijn 165 (Arriva, Alphen a/d Rijn Station - ZCW)	1x	155
Buslijn 170 (RET, Berkel en Rodenrijs Metro Rodenrijs - ZCW)	6x	300
Buslijn 400 (Arriva, ZCW - Leiden Centraal Station)	8-10x	2.800
Buslijn 455 (EBS, Delft Station - ZCW)	4x	535
Totaal	46-48x	

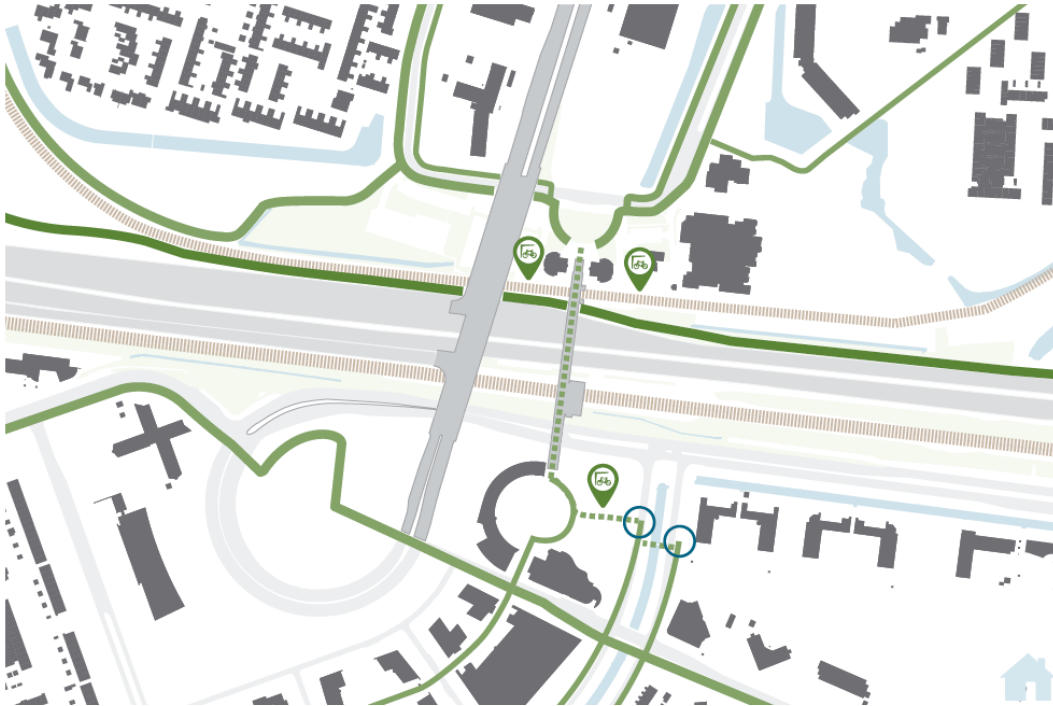
Naast OV-knoop Zoetermeer is het busstation Centrum-West een belangrijk ov-knooppunt voor de bereikbaarheid van Zoetermeer. Het centrale busstation in Zoetermeer, Zoetermeer Centrum West (ZCW), bevindt zich ca 1,5 km ten noorden van het treinstation Zoetermeer, ook aan de Afrikaweg. Vanwege de relatief grote afstand werken deze knooppunten nu niet met elkaar samen. Het OV-netwerk van Zoetermeer kan versterkt worden door het combineren van deze twee knopen. OV-knoop Zoetermeer kan versterkt worden als busknoop ZCW verplaatst naar OV-knoop Zoetermeer. Dit mag echter niet ten koste gaan van het OV-aanbod, de overstapmogelijkheden en -kwaliteit op ZCW, gezien het grote aantal reizigers dat via ZCW reist.

Op ZCW is het busaanbod in frequentie bijna twee keer zo groot als op het knooppunt Zoetermeer; er zijn meer buslijnen die hier halteren. Daarnaast komen zowel RandstadRail 3 als 4 hier aan. Het aantal reizigers op deze busknoop is ook groter dan bij de busstations bij OV-knoop Zoetermeer.



Mobiliteit

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Fietsnetwerk rondom het knooppunt (Team V, 2020)

Samenvattend

- De knoop is zowel aan de noord- als zuidzijde verbonden aan het lokale fietsnetwerk.
- De verbinding hiertussen is via de Nelson Mandelabrug.
- Het knooppunt is niet goed aangesloten op de snelfietsroute via het Nootdorpsepad.

Kenmerken fietsgebruik

Het grootste gedeelte van de treinreizigers (34%) gebruikt de fiets als voortransport, voor natransport is dit aandeel 9%.

Toegangswegen

Binnen 15 minuten fietsen is (bijna) heel Zoetermeer bereikbaar. Beide zijden van station Zoetermeer zijn verbonden aan het (lokale) fietsnetwerk. De verbinding tussen het netwerk ten noorden en ten zuiden van het station is verbonden via de Nelson Mandelabrug. Doorgaande fietsers moeten dan gebruik maken van een trap/lift om de A12 over te steken. Er zijn ook andere mogelijkheden voor fietsers om de A12 te kruisen, maar die liggen ca ≥ 1 km van het knooppunt.

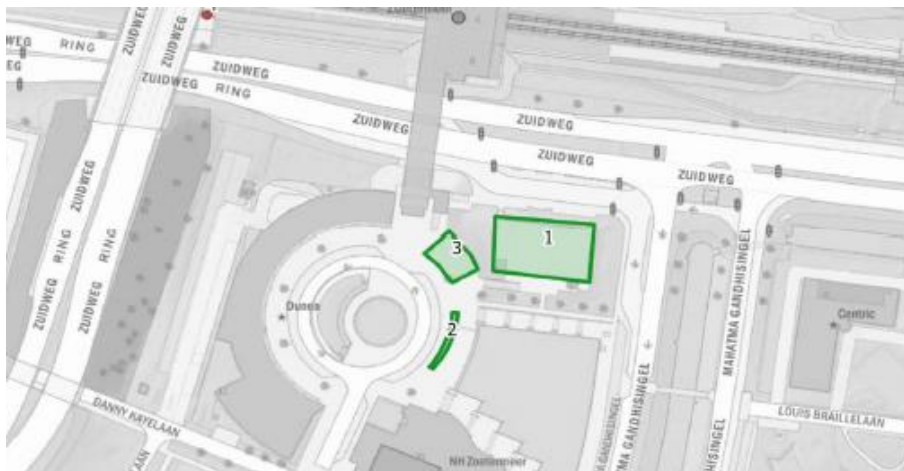
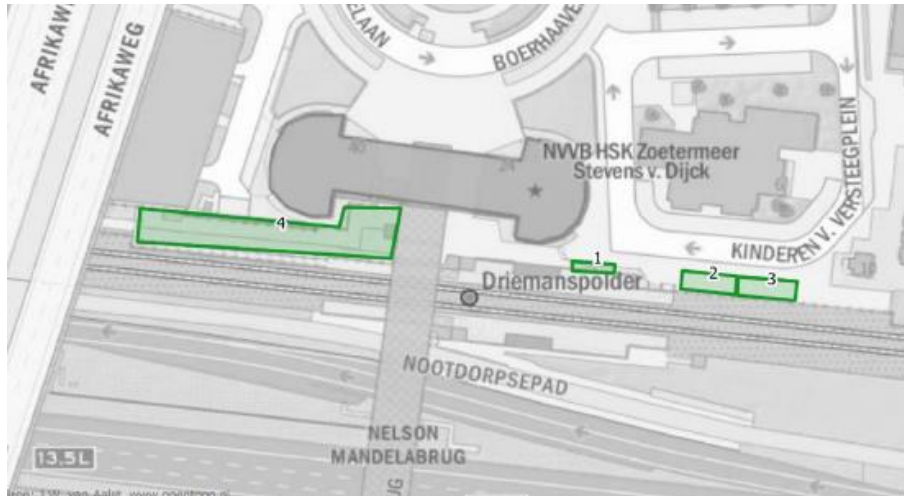
Via het Nootdorpsepad is een snelfietsroute richting Voorburg. Deze is niet direct aangesloten richting het centrum van Zoetermeer. De snelfietsroute loopt langs de RandstadRail en is vanaf de zuidzijde van het station via de Nelson Mandelabrug te bereiken. Ter hoogte van het knooppunt is er geen goede aansluiting op deze snelfietsroute.

Uit onderzoek van de MRDH en Mobycon bleek dat de bewegwijzering tussen het hoofdnetwerk fiets en de knoop onvoldoende is.

Fietsers in Zoetermeer die van noord naar zuid (of andersom) willen fietsen, moeten gebruik maken van de lift of roltrappen van de Nelson Mandelabrug om de snelweg te passeren.

Mobiliteit

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Fietsenstallingen rondom het knooppunt (MRDH, najaar 2019)

Fiets parkeerplekken

- Zowel aan de noord- als zuidzijde van het knooppunt zijn fietsparkeerplekken (zie groen-gemarkeerde locaties links in de figuren).
- Aan beide zijden van het station zijn stallingen aanwezig met toezicht; locatie 4 aan de noordzijde, locatie 1 aan de zuidzijde.
- Aan de noordzijde zijn 32 fiets kluizen aanwezig (locatie 3)
- Alleen op locatie 4 aan de noordzijde is er sprake van dubbellaagse fietsenstallingen. Deze stalling is gedeeltelijk overkapt. Ook de bewaakte fietsenstalling aan de zuidzijde is overkapt.
- Er zijn 22 OV fietsen aanwezig (noordzijde).
- Buitenmodel fietsen en scooters kunnen aan beide zijden van het station geparkeerd worden.
- In totaal zijn er rondom het knooppunt ca 1.200 plekken aanwezig, waarvan 56% bezet is. Daarnaast staat ca 8% van de fietsen foutgeparkeerd.
- De bezettingsgraad van de stallingen aan de noordzijde zijn erg hoog (98%).
- Er zijn geen laadpalen aanwezig voor elektrische fietsen.

MRDH, najaar 2019	Noordzijde			Zuidzijde			Totaal		
	Onbewaakt	Bewaakt	Totaal	Onbewaakt	Bewaakt	Totaal	Onbewaakt	Bewaakt	Totaal
Capaciteit	120	294	414	212	543	755	332	837	1169
Bezetting (incl. fout geparkeerd)	68%	98%	89%	75%	42%	51%	72%	61%	64%
Bezetting (excl. fout geparkeerd)	62%	95%	85%	49%	37%	40%	53%	57%	56%

Mobiliteit

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Voetgangersnetwerk rondom het knooppunt (Team V, 2020)

Voetganger

In het voortransport komt 26% van de treinreizigers te voet naar het station toe, voor het natransport bereikt vervolgens 61% te voet zijn/haar eindbestemming.

Toegangswegen

Via een roltrap/lift is het station te bereiken.

Aan de zuidzijde van het station ontbreekt het aan zicht op het station. Daarnaast ontbreekt ook bewegwijzering naar het station. Aan de noordzijde is het station beter zichtbaar. Bewegwijzering naar het station is aanwezig. Voetgangers dienen wel een verkeersroute voor het station langs (Bredewater) te passeren alvorens de bebording leesbaar is. Voetpaden ontbreken echter aan de overzijde van de Bredewater.

Uit onderzoek van de MRDH en Mobycon bleek dat de bereikbaarheid voor voetgangers erg slecht is, met een gemiddelde score van 10% voor de zuidzijde van het station en 20% voor de noordzijde.

Samenvattend

- Het aandeel lopen is in het voor- en natransport vergelijkbaar met andere basis stations.
- De zichtbaarheid van het station kan verbeterd worden door het (zichtbaar) plaatsen van bewegwijzering.
- De toegankelijkheid/bereikbaarheid van het station is een aandachtspunt: via een lift/roltrap kunnen voetgangers het station bereiken en/of naar de andere kant van het knooppunt lopen.

Mobiliteit

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, **Auto**, Deelmobiliteit



Autonetwerk rondom het knooppunt (Team V, 2020)

Kenmerken autoreizigers

Bijna een kwart (22%) van de treinreizigers bereikt het station met de auto; 14% als bestuurder en 8% wordt afgezet met de auto. In het natransport liggen deze cijfers lager, hier gaat 12% van de treinreizigers verder met de auto, waarvan 3% als bestuurder en 9% als passagier.

Bereikbaarheid

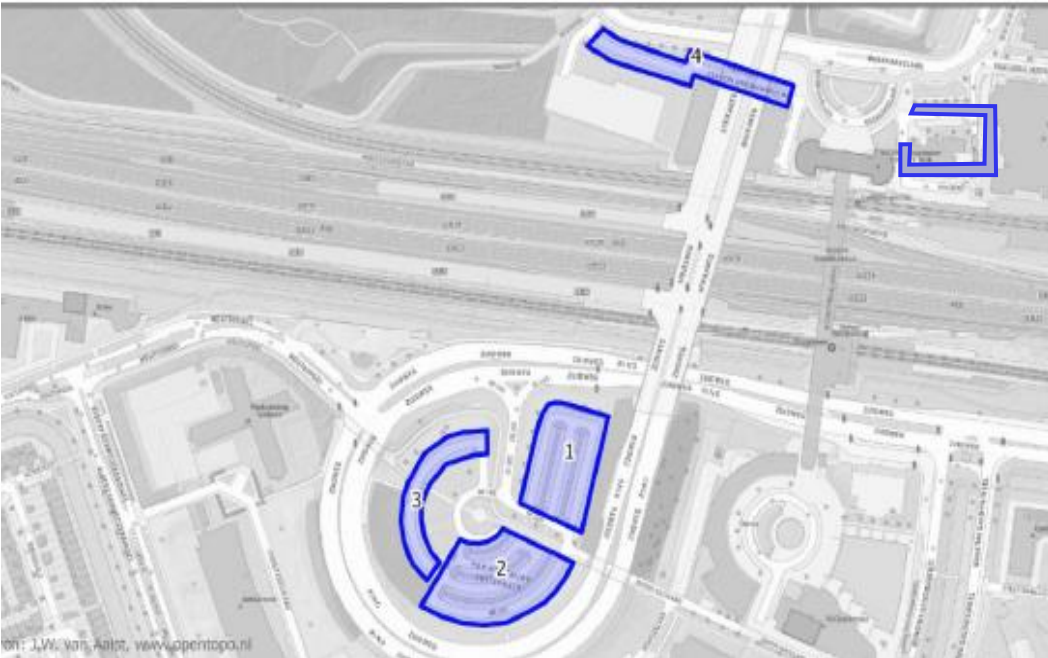
De vindbaarheid van het station met de auto ligt niet voor de hand. Het station kan aan de noordzijde door automobilisten bereikt worden via de Boerhaavelaan en Bredewater. Het bereiken van het station via de zuidzijde kan via de Afrikaweg/Zuidweg en de Danny Kayelaan. Reizigers kunnen de P+R Rokkeveen bereiken via de lus aan de Zuidweg.

Qua regionale P&R-functie spelen de station Zoetermeer-Oost en Lansingerland-Zoetermeer een belangrijkere rol, met name vanuit Gouda. Station Zoetermeer is namelijk vanuit de richting Gouda niet voor de hand liggend, omdat er geen directe afrit vanaf de A12 is. Vanuit die richting is de P+R bij Lansingerland-Zoetermeer en Zoetermeer-Oost relevanter.

Uit gesprekken bleek ook dat de K+R functie van OV-knoop Zoetermeer beperkt is door de langere afstanden tot de perrons en haltes in vergelijking met de andere knopen in Zoetermeer.

Mobiliteit

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



Parkeerplekken rondom het knooppunt (MRDH, najaar 2019)

Parkeerplekken

In totaal zijn er ca 600 parkeerplekken rond OV-knoop Zoetermeer waar gratis geparkeerd kan worden. De gemiddelde bezettingsgraad is 77% is (MRDH, najaar 2019).

- Noordzijde: ca. 545 plekken
- Zuidzijde: ca. 425 plekken

Uit parkeeronderzoek van de MRDH uit 2019 blijkt dat de bezettingsgraad voor locaties 1 t/m 4 erg hoog is; met ca. 100% voor de zuidelijke parkeerplaatsen en 94% voor de noordwestelijke parkeerplaats.

Uit onderzoek van de MRDH uit 2017 blijkt dat het oneigenlijk gebruik van de parkeerplaatsen relatief laag is; 10% van de gebruikers parkeert en loopt vervolgens naar de eindbestemming.

Naast autoparkeerplaatsen is zowel aan de noord- als zuidkant plek voor taxi's. Ook zijn er een aantal laad-en losplekken.

Samenvattend:

- De bereikbaarheid van de OV-knoop per auto is redelijk. Voor lokale reizigers is de bereikbaarheid beter dan voor regionale reizigers.
- Voor reizigers die onbekend zijn is de vindbaarheid een aandachtspunt.
- Het oneigenlijk gebruik van de parkeerplaatsen is laag, echter ligt het gebruik wel aan de maximale capaciteit.

Mobiliteit

Trein, BTM, Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit



HTM-dropzone voor deelfietsen



NS zonetaxi aan noordzijde Nelson Mandelabrug

Deelfietsen

Op het knooppunt zijn op dit moment 22 OV-fietsen geplaatst, deze zijn te huren bij halte Driemanspolder (RR). Dit aantal lijkt op dit moment voldoende te zijn.

Sinds mei 2020 zijn er aan de noord- en zuidzijde van knooppunt Zoetermeer twee HTM-dropzones voor deelfietsen. Tot nu toe is het gebruik van de deelfiets op dit knooppunt klein, maar doordat het alleen in Corona-tijd gefunctioneerd heeft, zijn er geen echte conclusies aan te verbinden.

Deelscooters

Zoetermeer valt niet in het servicegebied van deel-scooters (felyx en Go Sharing).

Deelauto's

Geen aanbieders in de nabije omgeving van OV-knoop Zoetermeer

Taxi

Mogelijkheid tot NS zonetaxi aan de noordzijde van de Nelson Mandelabrug.

Daarnaast zijn taxiplaatsen aanwezig aan zowel de noord- als zuidzijde, echter staan er nooit taxi's.

Mens



Mens

Type reiziger



Wat is het reismotief van de reizigers:

- Het reismotief van reizigers is niet exact bekend. Het globale beeld is dat de reizigers met name forenzen zijn; mensen die dagelijks naar en van hun werk gaan met de trein.
- Verdeling (vertrek over dag): 28% Ochtendspits, 22% Avondspits, 50% Daluren (Bron: Jaarverslag NS 2019)
- Het grote aandeel reizigers dat tijdens de daluren reist kan mogelijk verklaard worden door zakelijke reizigers
- Herkomst en bestemmingen van de reizigers van OV-knoop Zoetermeer liggen vrijwel allemaal binnen de bebouwde kom van Zoetermeer.

Samenvattend:

Het station beperkt zich in de huidige situatie met name tot forenzen en bediend voornamelijk reizigers van en naar Zoetermeer.

Mens

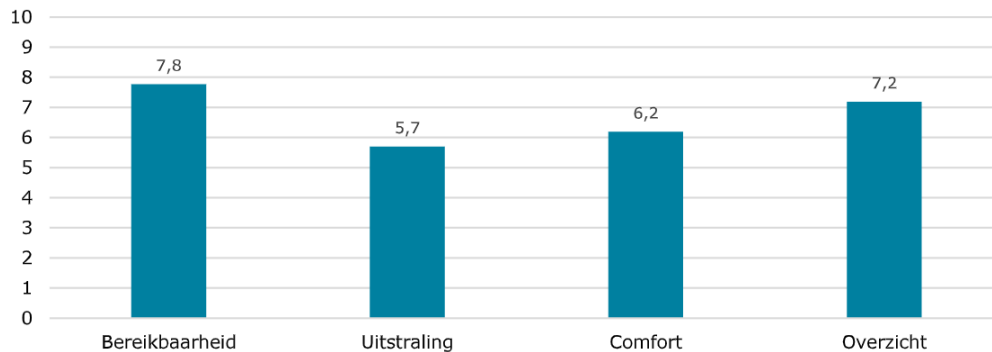
Klanttevredenheid



Totaal + thema's	Voortschrijdend dit station >= rapport- cijfer 7		Voortschrijdend alle stations type 4 >= rapport- cijfer 7	
Algemeen oordeel station	51,9%	6,4	72,1%	7,0
Algemeen oordeel perron	58,1%	6,5	70,7%	6,9
Thema Sfeervol	15,1%	4,9	25,1%	5,6
Thema Uitnodigend	48,2%	6,2	65,0%	7,1
Thema Wachtijdbeleving	24,6%	5,4	33,1%	5,9
Thema Functioneel	71,9%	7,4	77,9%	7,7
Subthema Oriëntatie	71,7%	7,3	79,0%	7,7
Subthema Doorstroming	78,6%	7,6	78,1%	7,6
Thema Schoon	61,5%	6,9	64,2%	7,1
Thema Veilig	53,5%	6,7	67,2%	7,2

Stationsbelevingsmonitor treinstation (I&O Research in opdracht van NS en ProRail, 2020)

Totaal gemiddelde van de verschillende kwaliteitsaspecten (1 = helemaal mee oneens; 10 = helemaal mee eens)



Klantbelevingsmonitor RandstadRail (I&O Research in opdracht van MRDH en Provincie Zuid-Holland, 2019)

Klanttevredenheid - trein

Reizigers beoordelen dit station met een 6,4. Van alle reizigers geeft bijna 52% dit station een 7 of hoger. Dat is onder het gemiddeld niveau voor dit type stations. De score van station Zoetermeer blijft vooral laag in verhouding tot andere basis stations op de volgende thema's:

- Sfeervol: reizigers beoordelen dit thema met een 4,9 en 15% heeft een 7 of hoger gegeven.
- Uitnodigend: reizigers beoordelen dit thema met een 6,2 en 48% heeft een 7 of hoger gegeven.

Klanttevredenheid – RandstadRail

Reizigers beoordelen het knooppunt gemiddeld met een 6,7. Met name de bereikbaarheid en de overzichtelijkheid van het knooppunt wordt goed gewaardeerd (respectievelijk 7,8 en 7,2). Aspecten als sfeer en beleving scoren relatief laag.

Overig

Uit gesprekken is ook naar voren gekomen dat reizigers windhinder ervaren bij OV-knoop Zoetermeer.

Samenvattend

OV-knoop Zoetermeer is op basis van de klanttevredenheidsonderzoeken over de trein en RandstadRail een functionele knoop. Er is ruimte voor verbetering voor de aantrekkelijkheid van de knoop.

Mens

Sociale veiligheid



	Voortschrijdend dit station >= rapport-cijfer 7		Voortschrijdend alle stations type 4 >= rapport-cijfer 7	
Thema Veilig				
Ik voel me veilig op dit station 's avonds na 19.00 uur	49,0%	6,3	65,8%	7,0
Ik ervaar de verlichting op dit station als prettig	63,9%	6,9	74,4%	7,3

Stationsbelevingsmonitor treinstation (I&O Research in opdracht van NS en ProRail, 2020)

STELLING	GEMIDDELDE
Ik voel me veilig op dit OV-knooppunt 's avonds na 19.00 uur	6,1

Klantbelevingsmonitor RandstadRail (I&O Research in opdracht van MRDH en Provincie Zuid-Holland, 2019)

Cameratoezicht

Op het treinstation en op het perron van de RandstadRail is cameratoezicht aanwezig, er blijken nauwelijks incidenten plaats te vinden. In de omgeving van de knoop is echter geen cameratoezicht.

Vandalisme

Bij de P+R's is sprake van vandalisme in de avonduren en in de weekenden.

Veiligheid avonduren

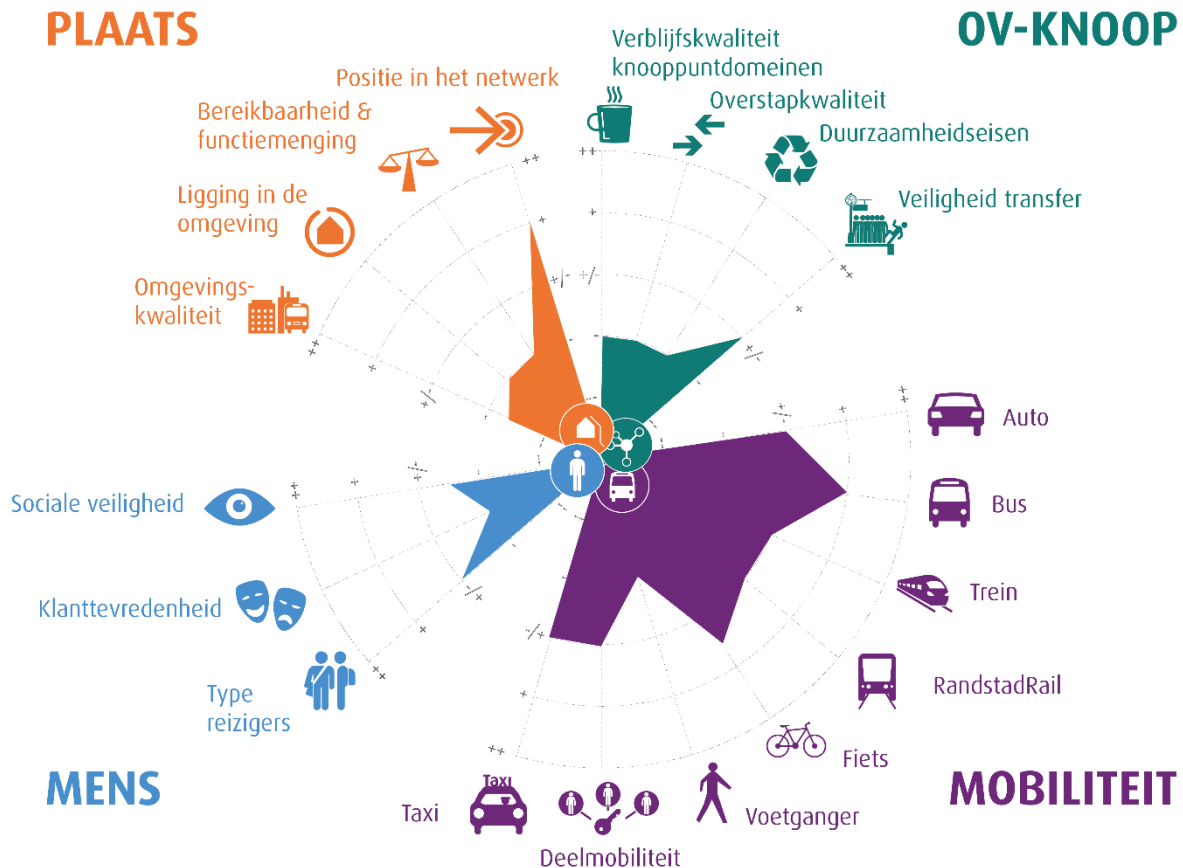
Uit de gesprekken is echter naar voren gekomen dat de sociale veiligheid onvoldoende is rondom het knooppunt. De omgeving van het station is 's avonds verlaten, wat een sociaal onprettig gevoel geeft. Dit komt ook naar voren uit de stationsbelevingsmonitor en het kwaliteitsbelevingsonderzoek over de RandstadRail-halte. Op het gebied van sociale veiligheid geeft 49% van de reizigers dit station een 7 of hoger. Dit komt overeen met de beoordeling van de Randstadrail-halte; men geeft aan zich beperkt veilig te voelen op dit OV-knooppunt 's avonds na 19:00 uur. Dit onderdeel wordt namelijk respectievelijk beoordeeld met een 6,1 en 6,3 voor de RandstadRail en treinstation.

Samenvattend:

- In de avond is de stationsomgeving stil, dit kan komen doordat er een beperkte functiemix aanwezig is. Dit heeft een negatieve impact op het sociaal veilige gevoel.

Beoordeling huidige situatie

Beoordeling huidige situatie



Legenda

Beoordeling huidige situatie

De figuur links toont de beoordeling van de huidige situatie van de OV-knoop Zoetermeer. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus.

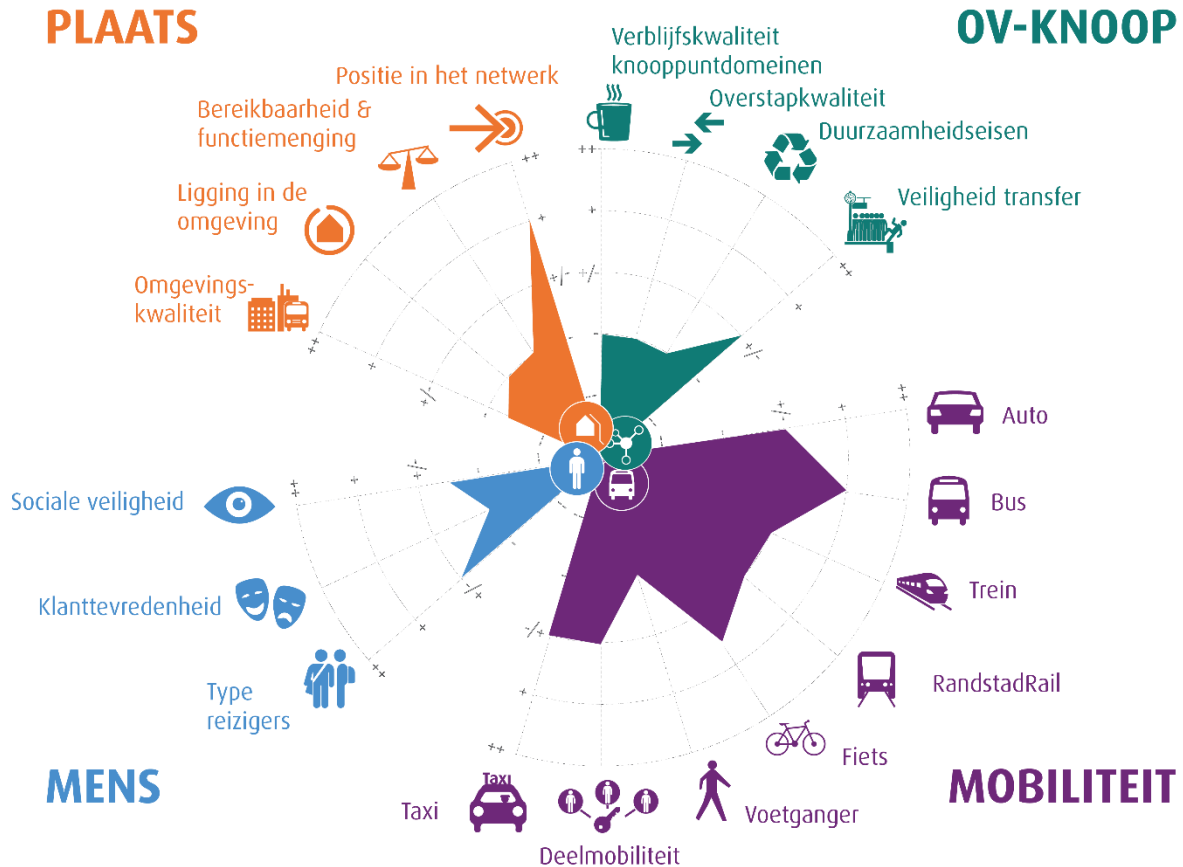
- : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : (zeer) beperkt aanwezig / onvoldoende score
- +/- : aanwezig / redelijk, voldoende score
- + : ruim aanwezig / goede score
- ++ : zeer ruim aanwezig / uitstekende score

De score per thema volgt uit de enquête die was uitgezet onder de betrokken partijen. De score per thema is hieronder toegelicht.

Plaats

- De OV-knoop Zoetermeer ligt aan een sterke oost-west treinverbinding met concurrerende reistijden t.o.v. de auto richting Utrecht en Den Haag. Hierdoor scoort OV-knoop Zoetermeer een goed (+) op het thema **positie in het netwerk**. Qua noord-zuidverbindingen moet de reiziger veelal overstappen voor de richting Rotterdam, Leiden en Amsterdam.
- De OV-knoop heeft op **bereikbaarheid en functiemenging** een onvoldoende score (-) dit komt doordat de functie-menging rondom de OV-knoop Zoetermeer minimaal is door het gebrek aan functies.
- Dit heeft ook zijn weerslag op de **ligging in de omgeving**. De OV-knoop ligt los van het centrum en wordt in tweeën gesplitst door de A12. De OV-knoop heeft dan ook een onvoldoende score (-).
- Qua **omgevingskwaliteit** is de omgeving van OV-knoop Zoetermeer weinig uitnodigend om langere tijd te verblijven. Er is in beperkte hoeveelheid groen aanwezig en infrastructuur (incl. geluid) domineert. De score hierop van de OV-knoop is dan ook tussen een ruime onvoldoende (--) en een onvoldoende (-).

Beoordeling huidige situatie



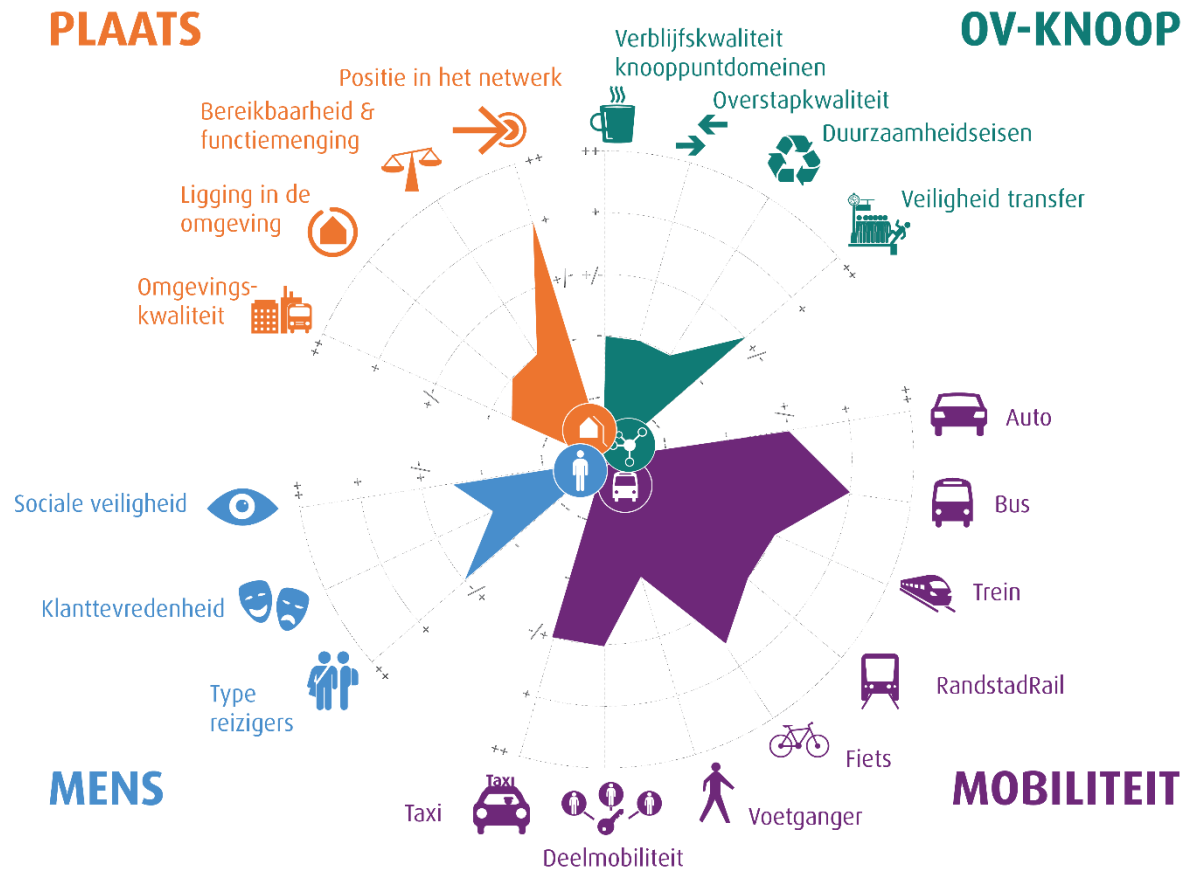
Legenda

Beoordeling huidige situatie

OV-knoop

- De OV-knoop is functioneel ingericht maar bestaat uit twee zijden, gescheiden door de A12. Er zijn weinig tot geen aanvullende voorzieningen aanwezig en er is aandacht nodig voor de vindbaarheid van de verschillende **verblijfskwaliteit knooppunt domeinen**. Hiermee scoort de OV-knoop een onvoldoende (-).
- Voor sommige overstappen zijn lange afstanden noodzakelijk (>100m). Doordat verschillende haltes voor dezelfde modaliteit niet op dezelfde plek liggen, scoort de OV-knoop op het thema '**overstapkwaliteit**' onvoldoende (-).
- In de huidige situatie wordt weinig aan duurzaamheid gedaan op en rondom het OV-knooppunt. Op **duurzaamheid** scoort de OV-knoop een onvoldoende (-).
- De capaciteit op de treinperrons wordt als voldoende beschouwd, al zijn ze aan de smalle kant bij de opgangen. De capaciteit van de trappen zijn een aandachtspunt. **Transferveiligheid** scoort daarmee een redelijk voldoende (+/-).

Beoordeling huidige situatie



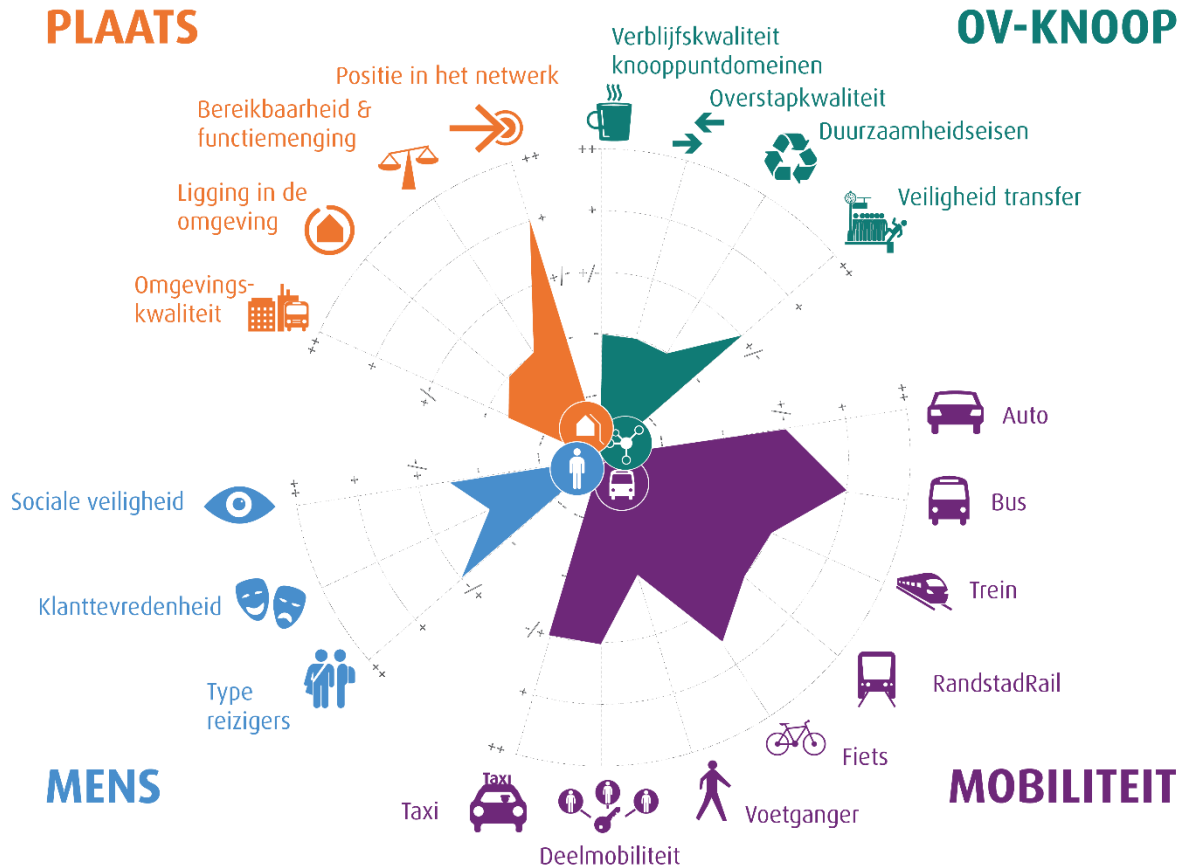
Legenda

Beoordeling huidige situatie

Mobiliteit

- Parkeerplaatsen liggen ver van de OV-knoop vandaan, staan aan beide zijden bijna altijd vol en zijn niet exclusief als P+R in gebruik. Als K+R is deze OV-knoop minder aantrekkelijk door de lange afstand tot de treinperrons. Positief is de ligging aan de A12 vanaf Den Haag, echter is de afslag voor verkeer vanaf Gouda te ver weg gelegen. De OV-knoop scoort op **auto** gemiddeld een voldoende (+/-).
- Veel bussen doen OV-knoop Zoetermeer aan, hiermee scoort de OV-knoop op **bus** een goed (+).
- De bediening per **trein** is 4x/u/ri. overdag en 2x/u/ri. tijdens de avonduren, identiek aan Zoetermeer-Oost en Lansingerland-Zoetermeer welke binnen 3km liggen. Hiermee scoort het een voldoende (+/-).
- De frequentie van de **RandstadRail** is voldoende, echter sluit de bediening RandstadRail en trein niet goed op elkaar aan tijdens de daluren wat deze overstap minder aantrekkelijk maakt. Ook de zichtbaarheid van RandstadRail is beperkt vanaf de zuidzijde van de OV-knoop. Hiermee scoort het een voldoende (+/-).
- OV-knoop Zoetermeer is goed bereikbaar per fiets. De fietsroute door de knoop heeft wel ruimte voor verbetering. De fietsenstallingen zijn voor een groot deel bewaakt, maar zitten wel aan de maximale capaciteit, w.b.t overdekte stallingen is er ook verbetering mogelijk. Op **fiets** scoort de OV-knoop dan ook tussen een voldoende (+/-) en goed (+).
- De looproutes vanuit de omgeving richting de OV-knoop aan de noordzijde zijn niet erg uitnodigend en op de knoop kunnen lange afstanden nodig zijn voor een overstap. Op de modaliteit **voetganger** scoort de OV-knoop een onvoldoende (-).
- Er is beperkt deelmobiliteit aanwezig op de knoop: OV-fiets en HTM fiets. De uitstraling van de OV-fiets is niet hoogwaardig, de capaciteit van de deelfietsen is passend. Hiermee scoort de OV-knoop een voldoende (+/-) op **deelmobiliteit**.
- Er is een vaste taxi standplaats, echter is de taxi niet standaard aanwezig. Organisatie zone-taxi duidelijk. Voor de modaliteit **taxi** scoort de OV-knoop een voldoende (+/-).

Beoordeling huidige situatie



Legenda

Beoordeling huidige situatie

Mens

- Het **type reiziger** op de knoop is voor het overgrote deel forensen. Dit past bij het karakter van het knooppunt, maar betekent wel dat er een beperkte mix van type reizigers is. De OV-knoop scoort op dit onderdeel voldoende (+/-).
- De **klanttevredenheid** scoort een onvoldoende (-) De wachtbeleving voor reizigers is laag mede door het ontbreken van voorzieningen en de invloed van wind en wordt niet als sfeervol beoordeeld. De bereikbaarheid van het OV-knooppunt wordt als meest positief beschouwd.
- De **sociale veiligheid** op de OV-knoop scoort een voldoende (+/-). Door het grote aandeel forensen (overdag) is het 's avonds erg rustig rond de knoop. Camera's hangen bij de OV-knoop, personeel is echter niet aanwezig. Vandalisme vindt plaats bij de P+R's in de avonduren en weekenden. De inrichting aan de noordzijde voelt onveilig aan net zoals de toegangswegen naar OV-knoop door beperkt zicht en toezicht.



Ambitieniveau knooppunt

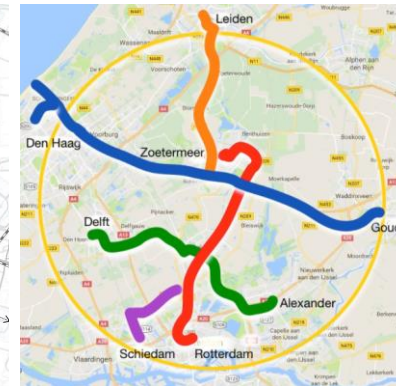
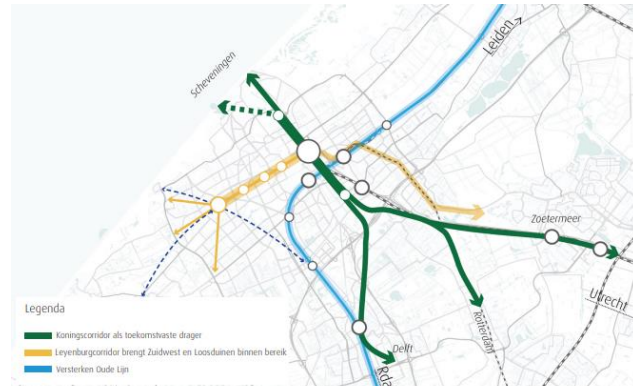
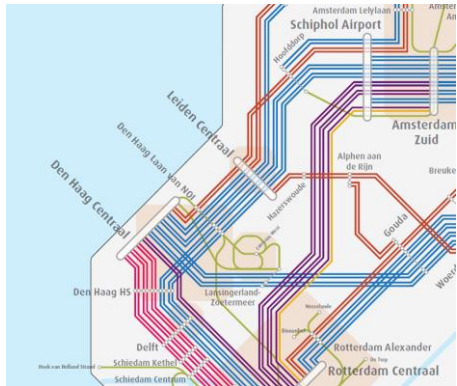
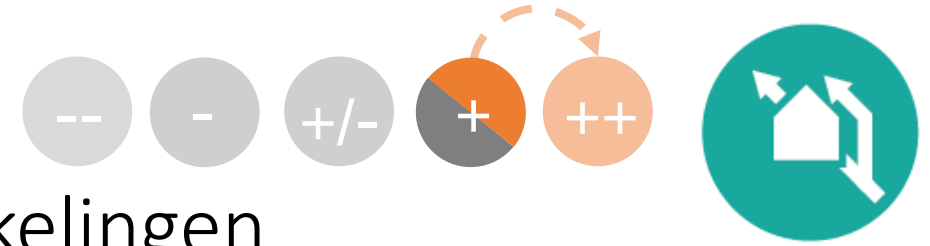
Plaats

Ligging en bereikbaarheid



Plaats

Positie in het netwerk: lopende ontwikkelingen



Verstedelijkingsopgave

- Entree Zoetermeer
- Lansingerland-Zoetermeer

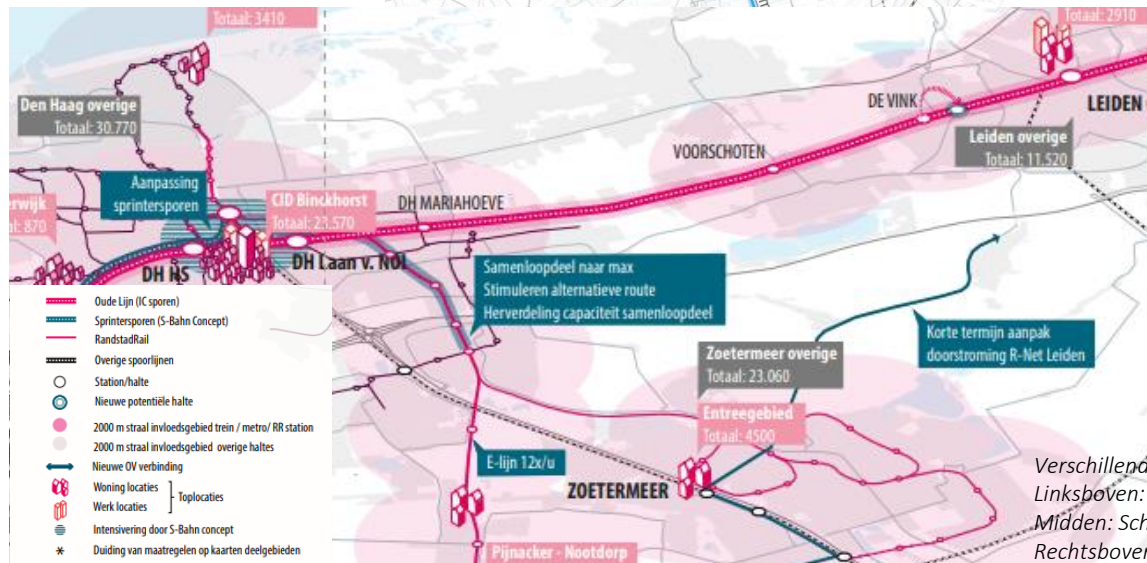
Ontwikkelingen hoofdspoor

Goudse lijn:

- Frequentie trein
- Mogelijke IC-status station Zoetermeer of Lansingerland-Zoetermeer
- Viersporigheid

Ontwikkelingen regionaal

- Mogelijke ontwikkeling Koningscorridor
- Mogelijke ontwikkeling ZoRo-rail
- Lange termijn ontwikkeling OV-corridor Leiden-Zoetermeer
- Korte termijn maatregelen studie middengebied
- Positie Zoetermeer Centrum West



Verschillende studies, met verschillende uitgangspunten.

Linksboven: Toekomstbeeld OV

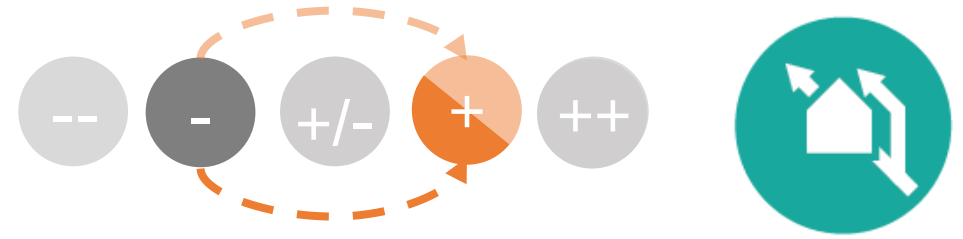
Midden: Schaalsprong OV Den Haag

Rechtsboven: gebiedsuitwerking Zoetermeer

Onder: Adaptieve ontwikkelstrategie MOVE

Plaats

Bereikbaarheid en functiemenging



Gebiedstransformatie van (grotendeels leegstaand) kantorenbied naar gemengd stedelijk milieu (Masterplan Entree, 2019)



Het plangebied (links) bestaat uit zowel het OV-knooppunt Zoetermeer, als de Afrikaweg aan de noordkant en de lus Zuidweg en Plein van de Verenigde Naties aan de zuidkant (Masterplan Entree, 2019)

Entree wordt een nieuwe stadswijk, met minimaal 4.500 nieuwe woningen voor het gebied aan de Afrikaweg en rond de Mandelabrug. Het plangebied omvat zowel de noordkant van het OV-knooppunt Zoetermeer (Afrikaweg) als de zuidzijde (de lus Zuidweg en plein van de Verenigde Naties). In het kader van Entree krijgt de omgeving van station Zoetermeer een upgrade. Entree vormt de aantrekkelijke toegangspoort naar Zoetermeer. Binnen dit kader wordt het station een aantrekkelijk OV-knooppunt, waar de verschillende modaliteiten logisch met elkaar verboden zijn en waar je in een aantrekkelijk gebied in-/uit- en overstapt. Hierbij is ook aandacht voor bijvoorbeeld aantrekkelijke eettentjes of vergadercentra om het gehele gebied aantrekkelijker te maken.

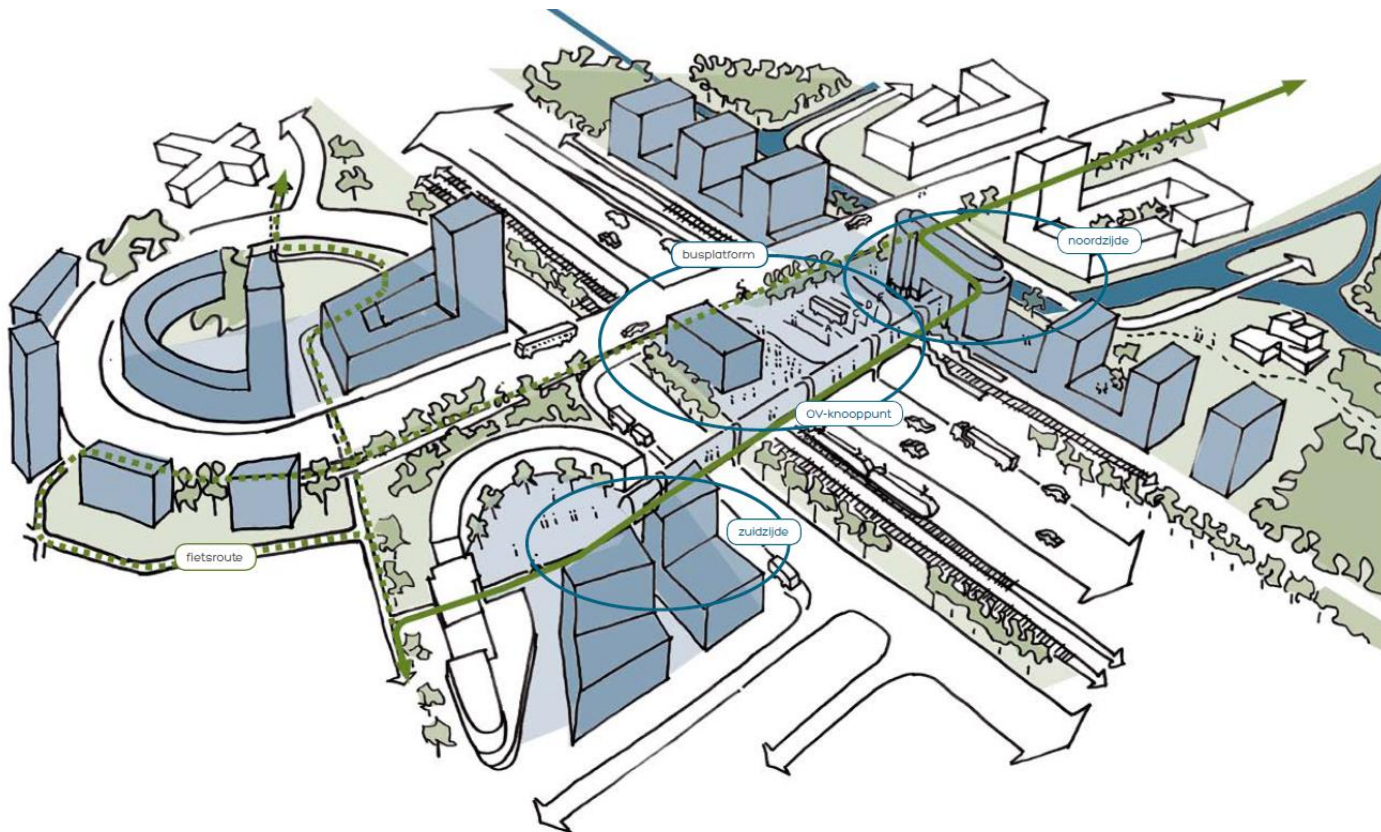
De eerste ring direct om het knooppunt wordt ingericht met een sterke mix van programma en voldoende voorzieningen met regionale aantrekkingskracht. Nadruk ligt op werken, beleven en wonen. De tweede ring hieromheen voorziet in een stedelijke mix, met de nadruk op levendigheid (leren, werken, wonen). Kantoren worden grotendeels vervangen door nieuw programma; een klein deel wordt herontwikkeld.

Ambitie:

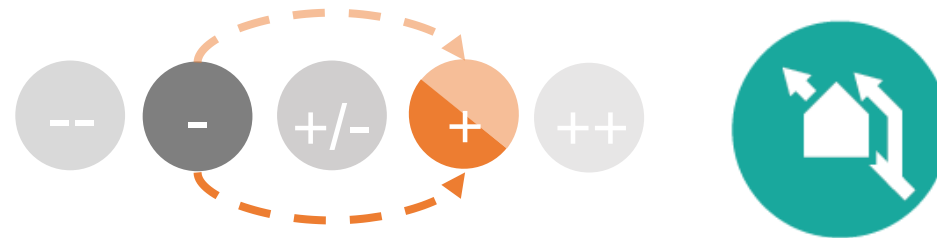
- Het huidige monofunctioneel gebied verdichten en ontwikkelen, waarbij een mix van functies en een gevarieerde bevolking van belang is.

Plaats

Ligging in de omgeving



OV-knoop als verbinding tussen noord en zuid (Team V, 2019)



Uitgangspunt is dat het knooppunt transformeert van functionele knoop naar een aantrekkelijk omgevingsdomein en ankerpunt in het gebied. Het wordt een plek waar reizigers makkelijk kunnen in-/uit-/overstappen, maar ook een plek die uitnodigt tot verblijf en ontmoeting waarbij de verblijfskwaliteit hoog is. Het knooppunt is ook goed aangesloten op de omgeving en verbindt de wijken ten zuiden van het knooppunt met het gebied ten noorden hiervan (Masterplan Entree, 2019).

Ambitie:

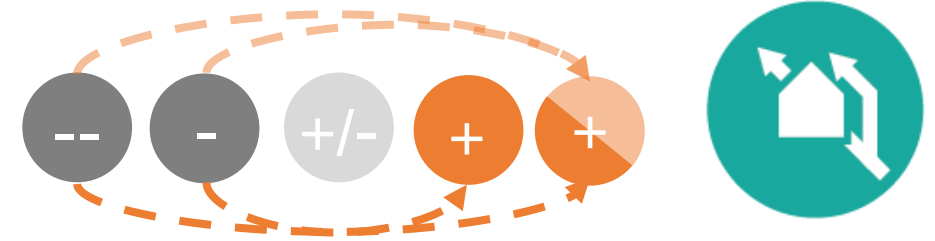
- De ambitie voor de OV-knoop is om meer één geheel met de omgeving te worden, waarbij het station een centrale functie heeft voor omliggende gebieden en de stad.

Plaats

Omgevingskwaliteit



Masterplan Entree, 2019



Op dit moment is de omgeving rondom het OV-knooppunt onaantrekkelijk, heeft weinig verblijfskwaliteit en biedt onvoldoende ruimte om elkaar te ontmoeten. Daarnaast zijn de afstanden tussen de verschillende modaliteiten groot, wat overstappen onaantrekkelijk maakt. Het gebied rondom de OV-knoop moet een vestigingslocatie worden dat een visitekaartje voor de stad is. Een hoogwaardige openbare ruimte, waar een mix van wonen, werken en andere functies komt.

Ambitie:

De gebiedsontwikkelingen in de buurt van het station biedt kansen voor:

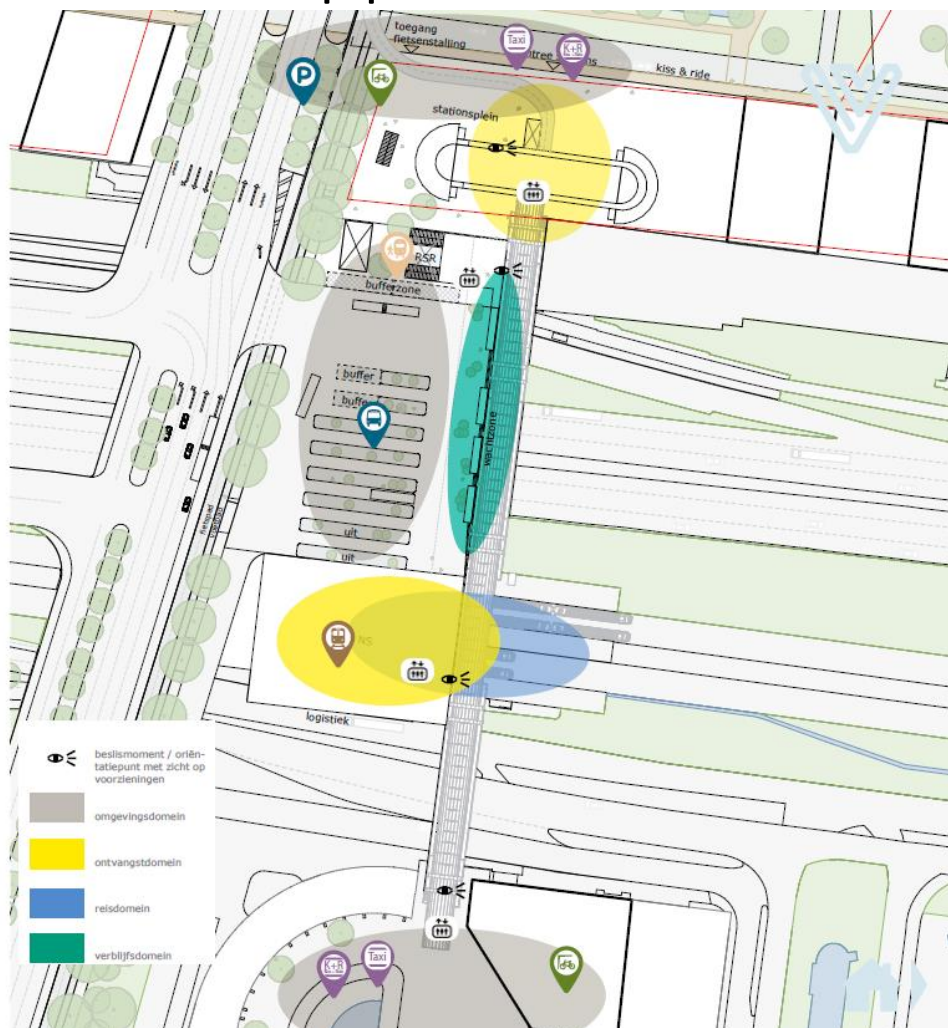
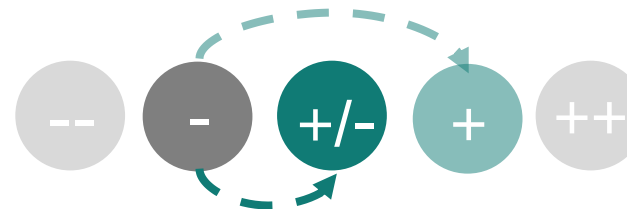
- Verbetering van de omgeving: het is noodzakelijk om de belevingswaarde op en rondom de knoop te verhogen.
- Overstappen: een centrale, compacte knoop, waar vindbaarheid en overstapgemak belangrijk is.

De OV-knoop



OV knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie



Van functioneel naar aantrekkelijk en duidelijk geordend knooppunt (Team V, 2020)

Op dit moment zijn alle basisfunctionaliteiten aanwezig, maar zijn oriëntatie, omgevings- en geluidskwaliteit een aandachtspunt. De verschillende functies van het knooppunt liggen op afstand van elkaar en de stationsomgeving mist aantrekkelijkheid en verblijfskwaliteit. De knoop dient voor de reiziger praktisch en logisch geordend te zijn voor de gebruikers en een herkenbaar omgevings-, ontvangst-, verblijf- en reisdomein te hebben, onderling met elkaar verbonden door de loopverbindingszone. Dit wordt gekenmerkt door een natuurlijke wayfinding, wat zorgt voor snelle navigatie en doorstroming. Stationsvoorzieningen (commercieel en niet commercieel) en ketenmodaliteiten worden geconcentreerd rondom het station en worden zoveel mogelijk aan de (hoofd)loopstromen gesitueerd.

De ambitie is om een compacte OV-knoop te realiseren, waarbij overstappen makkelijker wordt (Team V, 2019):

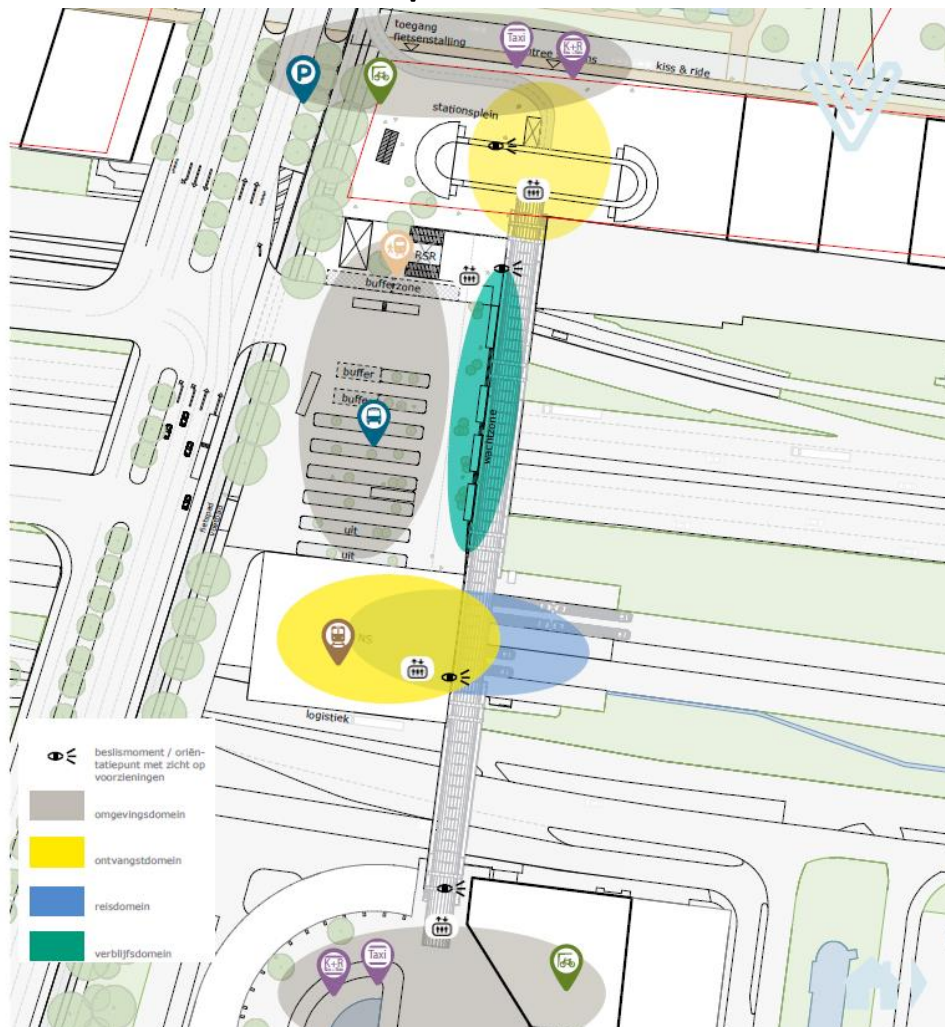
- Oriëntatie van alle modaliteiten op één overzichtelijk plein,
- Nelson Mandelabrug wordt een aantrekkelijke stationshal met verblijfsfunctie,
- Verspreide bushaltes wordt gebundeld tot één compacte busstation,
- Verschillende haltes liggen ver van het treinstation en routes zijn niet gebruiksvriendelijk. Verschillende locaties voor vergelijkbare modaliteiten, vindbaarheid is verwarrend.
- De zichtbaarheid van het station kan verbeterd worden door de entree meer aanzicht en herkenning te geven als toegang naar het OV.

Ambitie

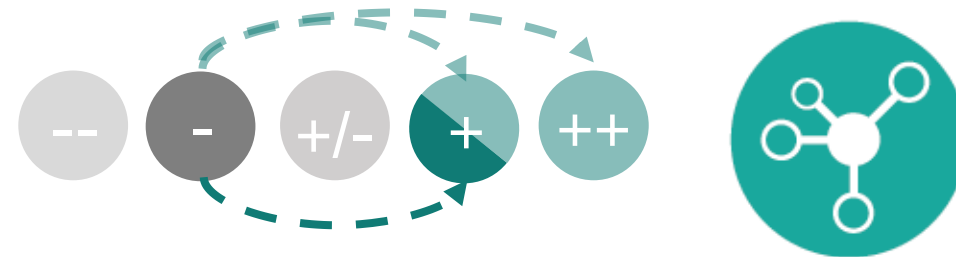
- Toevoegen van verschillende functies (zoals bijvoorbeeld eet- en drinkgelegenheden) om verblijven te veraangename. Om de kwaliteit van de knoop te verbeteren is een centraal punt nodig, waarbij informatie, kiosk en horeca en kaartverkoop bij elkaar komt. Ook is verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de knoop (en de directe omgeving) daarbij van belang, waarbij duidelijke loopverbindingen belangrijk zijn. Ook het verbeteren van de wachtvoorzieningen op de knoop is nodig.

OV knoop

Overstapkwaliteit



Van functioneel naar aantrekkelijk en duidelijk geordend knooppunt (Team V, 2020)



Op dit moment is de afstand tussen de verschillende modaliteiten relatief groot en liggen de haltes verspreid over de knoop. Hierdoor is het realiseren van goede aansluitingen lastig. Routes zijn niet gebruiksvriendelijk en de vindbaarheid van verschillende locaties voor vergelijkbare modaliteiten is onvoldoende. De ambitie is om een compacte OV-knoop te realiseren, waarbij overstappen makkelijker wordt (Team V, 2019):

- Oriëntatie van alle modaliteiten op één overzichtelijk plein,
- Nelson Mandelabrug wordt een aantrekkelijke stationshal met verblijfsfunctie,
- Verspreide bushaltes wordt gebundeld tot één compact busstation,
- Verschillende haltes liggen ver van het treinstation en routes zijn niet gebruiksvriendelijk. Verschillende locaties voor vergelijkbare modaliteiten, vindbaarheid is verwarrend.
- De zichtbaarheid van het station kan verbeterd worden door de entree meer aanzicht en herkenning te geven als toegang naar het OV.
- Viersporigheid: mogelijkheid tot het uitbreiden, verdubbelen van het aantal sporen, ongeacht het product dat erop rijdt.
- Verschuiven van de toegangen naar de perrons van de RandstadRail.

Ambitie

- Compacte OV-knoop: verbeteren van onderlinge verbondenheid van functies, waarbij aandacht is voor zowel aantrekkelijkheid en vindbaarheid. Op deze manier verbeteren van de overstapfuncties.

OV knoop

Duurzaamheidseisen



Divers groen



Openbare ruimte als waterberging

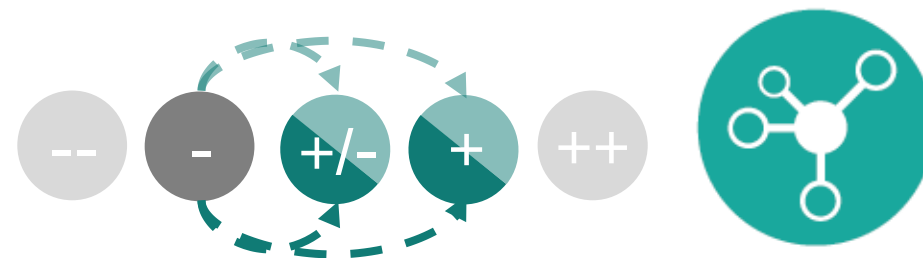


Groene gevels



Groen zonnedak

Masterplan Entree, 2019



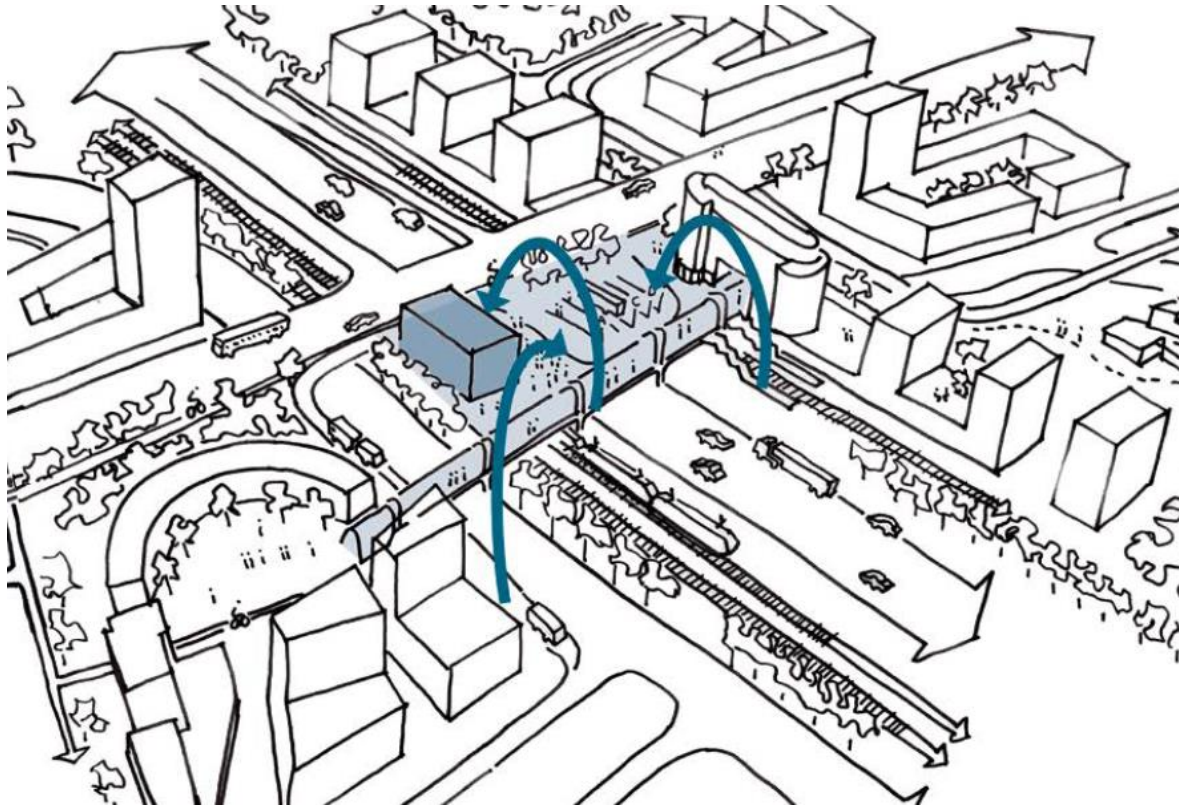
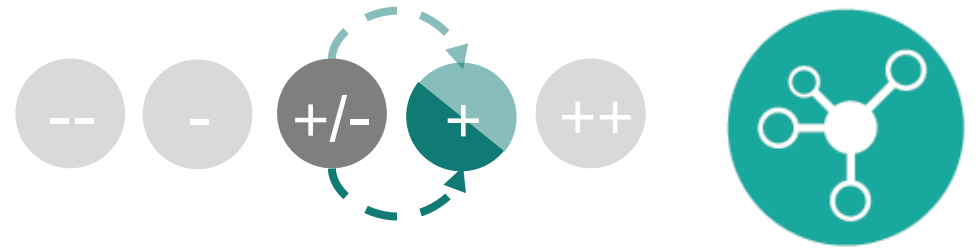
Uitgangspunt bij de gebiedsontwikkeling Entree is dat ingezet wordt op verdichten, vergroenen en verduurzamen. De ambitie is om het station in 2030 energieneutraal te laten functioneren. Daarnaast zijn er forse ambities op dit thema vanuit het programma Entree. Bij de gebiedsontwikkeling wordt ingezet op het ontwikkelen van een energieneutraal gebied. Groenvoorzieningen in de omgeving worden opgezet. Daarnaast wordt sterk ingezet op frequent en goed toegankelijk OV en het promoten van fietsen en wandelen. Ook wordt deelmobiliteit aangeboden.

Ambitie:

Uitgangspunt bij de gebiedsontwikkeling Entree is dat ingezet wordt op verdichten, vergroenen en verduurzamen. Voor de OV-knoop Zoetermeer kan hierbij aanhaken. Voor de OV-knoop zelf is een neutrale ambitie gesteld, omdat kansen voor verduurzaming op deze plek met name worden gezien buiten het station zelf.

OV knoop

Veiligheid (transfer)



- In 2030 wordt een transferknooppunt verwacht op het treinstation, ervan uitgaande dat Zoetermeer een intercity station zou worden (NMCA, 2017). Indien Zoetermeer geen intercity station wordt, is er naar verwachting sprake van een comfort-/doorstromingsknooppunt, vanwege de wachttijd bij het stijgpunt. Er is geen sprake van een veiligheidsknooppunt op het perron.
- Compact OV-knooppunt wordt, waarbij de verschillende modaliteiten dichter bij elkaar komen te liggen, vergemakkelijkt de overstap voor reizigers.

Ambitie:

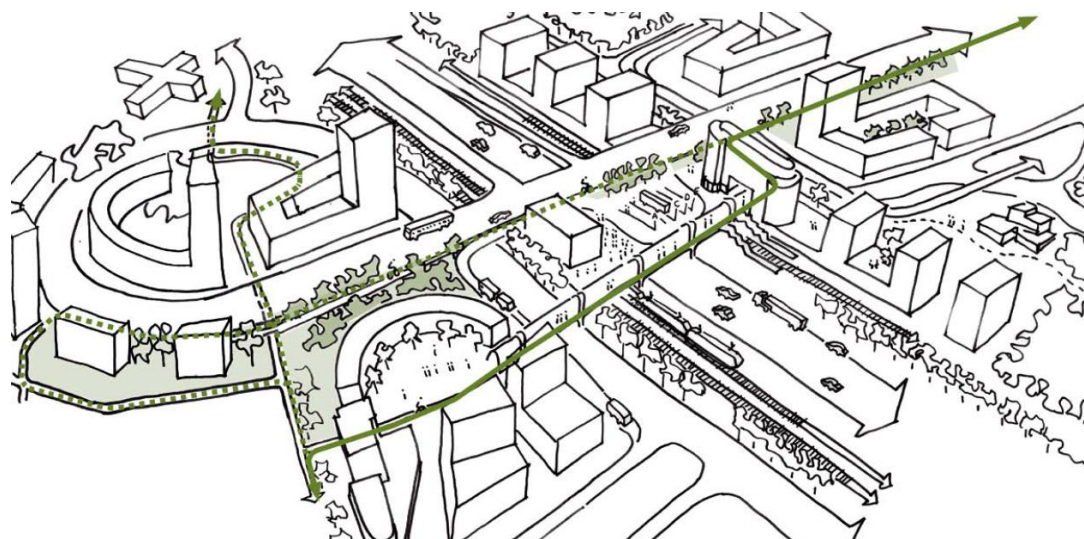
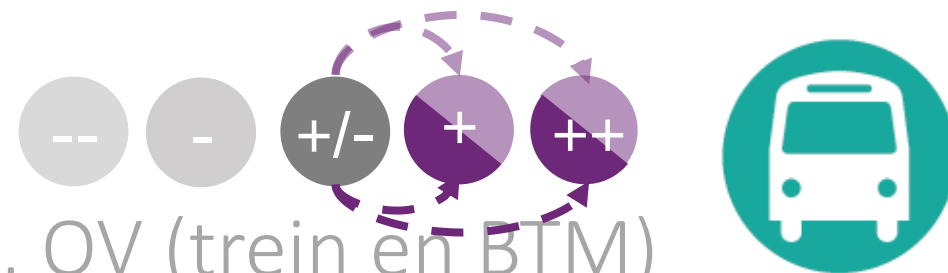
- Reizigerstromen moeten in de toekomst ook veilig worden afgewikkeld, waarbij dit zowel veilig als comfortabel moet gaan. Ook is het van belang dat overstappen tussen de verschillende modaliteiten goed is (snel en comfortabel).

Mobiliteit



Mobiliteit

Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit, OV (trein en BTM)



Team V, 2019

Kenmerken fietsgebruik

- Stimuleren van fiets (en voetganger) is onderdeel van de gebiedsagenda voor Entree. Er wordt ingezet op optimaal comfort voor fietsers (en voetgangers).

Fietsparkeerplekken

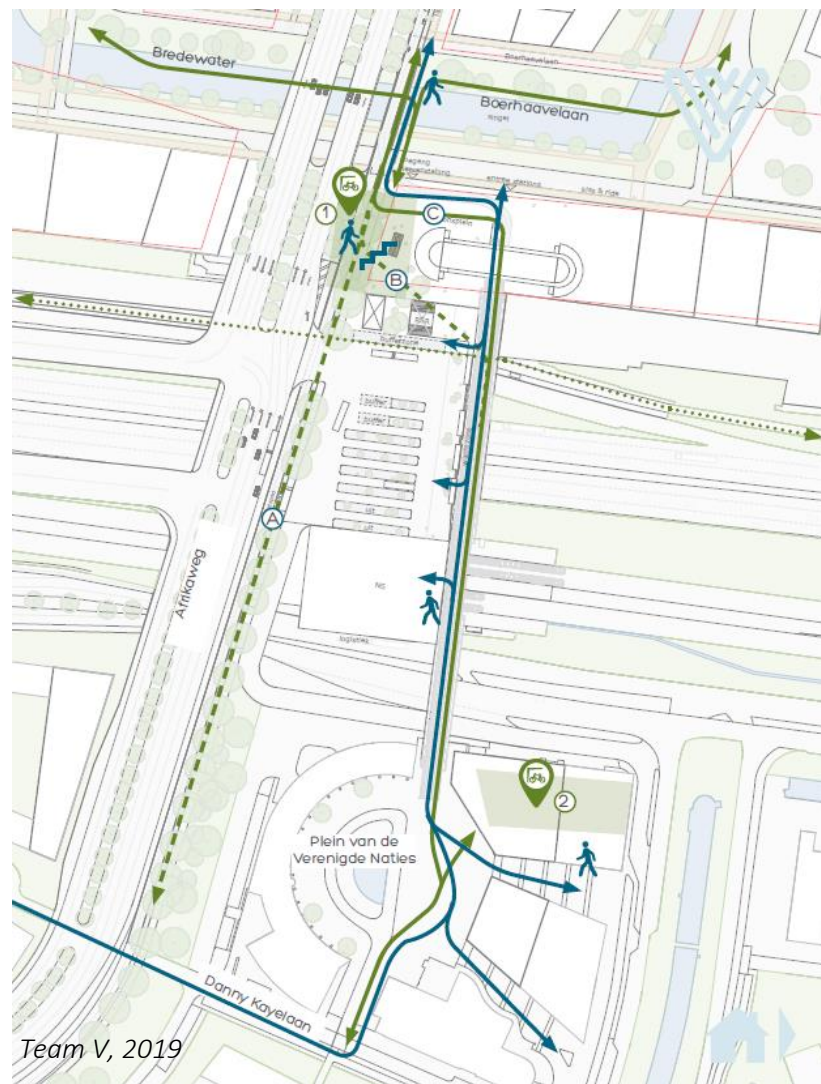
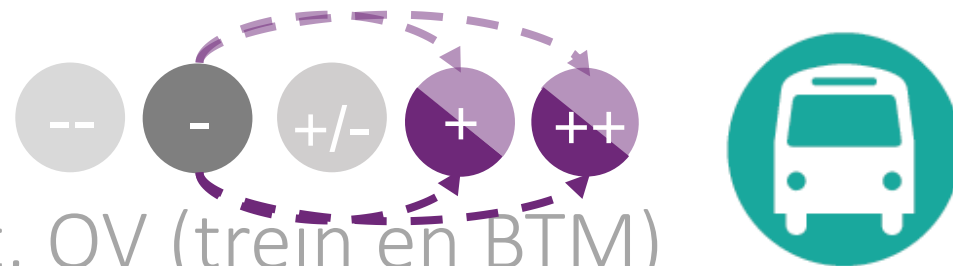
- Op dit moment zijn er ca 1.200 fietsparkeerplaatsen rondom de knoop.
- Uit de prognoses van ProRail volgt dat er behoefte is naar ca 2.350 fietsparkeerplaatsen in 2030 en ca 2.650 in 2040 voor OV-reizigers. Dit betekent een verdubbeling van de behoefte naar fietsparkeerplekken in de stationsomgeving. Hierin zijn de ontwikkelingen van Entree niet in meegenomen.
- In de huidige situatie stallen aan de noordkant iets meer fietsers hun fiets dan aan de zuidkant (respectievelijk 350 en 300). Gezien de gebiedsontwikkelingen aan de noordkant kan het zo zijn dat daar de behoefte harder stijgt dan aan de zuidkant. Hoe dit in de toekomst de vraag beïnvloedt, is op dit moment niet duidelijk.
- Op dit moment zijn 22 OV-fietsen aanwezig. De verwachting is dat de behoefte zal toenemen naar ca 30 OV-fietsen in 2030.

Ambitie:

- Entree zet in op het stimuleren van onder andere fietsgebruik. Daarvoor is het nodig om voldoende fietsparkeerplekken te realiseren. Een goede verbinding tussen het noorden, de OV-knoop en het zuiden is ook belangrijk, net als de verbinding met de omliggende snelfietsroutes. Dit betekent dat de routes zowel toegankelijk als aantrekkelijk dienen te zijn.
- Ambitie is om de organisatie van fietsparkeerplekken te verbeteren; centrale locaties waarbij fietsparkeerplekken overdekt zijn.

Mobiliteit

Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit, OV (trein en BTM)

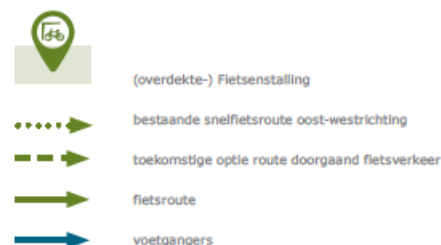


Team V, 2019

Veel reizigers komen of gaan te voet naar/van het knooppunt. Stimuleren van de voetganger is onderdeel van de gebiedsagenda voor Entree. Het is belangrijk om routes goed in te richten: veilige, overzichtelijke en aantrekkelijke looproutes van/naar het knooppunt. Op die manier kunnen reizigers verleid worden om naar de knoop te wandelen. Een ruimtelijk aantrekkelijke route is hierbij ook van belang, zodat een looproute intuïtief duidelijk is.

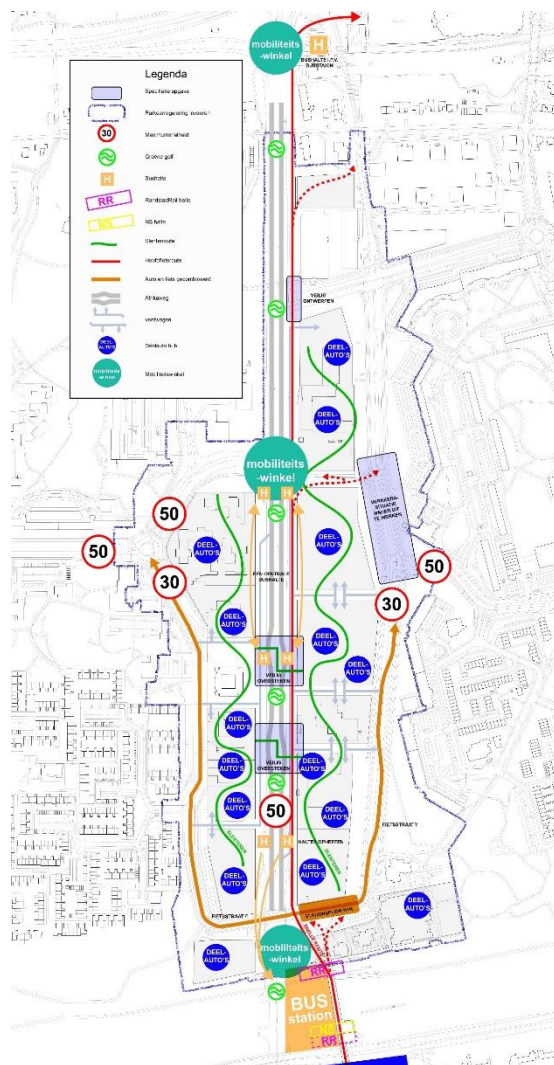
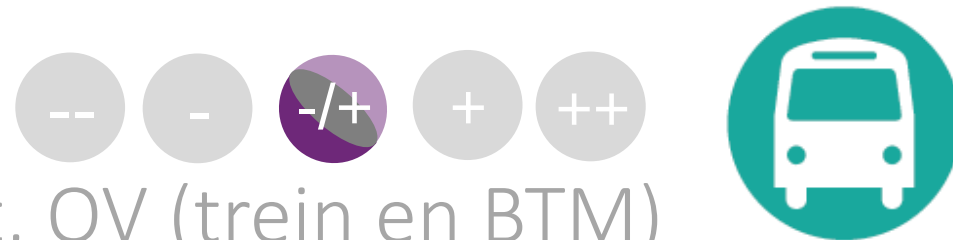
Ambitie:

- Vanuit de gebiedsontwikkeling Entree wordt lopen gestimuleerd. Het is de ambitie om veilige, herkenbare, overzichtelijke en aantrekkelijke looproutes van/naar het knooppunt te realiseren. Ook de gebiedsontwikkeling Entree draagt hier aan bij; door functiemenging en verdichting verbetert de aantrekkelijkheid van het gebied en worden looproutes ook aantrekkelijker.



Mobiliteit

Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit, OV (trein en BTM)



Binnen de gebiedsontwikkeling vanuit Entree wordt ingezet op anders gebruiken van de vervoerssystemen van Zoetermeer. Het accent komt vooral te liggen op het OV en nieuwe vormen van deelmobiliteit en minder op de auto. Een van de onderdelen is dan ook het veranderen van de Afrikaweg naar een stadsstraat, waarbij de snelheid verlaagd wordt naar 50 km/uur.

Ambitie:

- In de huidige situatie voldoen de voorzieningen van de auto. De ambitie is om dit zo te houden, maar niet te verbeteren omdat er ingezet wordt op OV en fiets. Aandachtspunt is het handhaven van de P+R-functie indien aantallen reizigers gaat groeien en tegelijkertijd ingezet wordt op meer ruimtelijk programma.
- Er is in de huidige situatie voor de taxi; ook in de toekomst zijn er taxi-voorzieningen nodig, maar de huidige voorzieningen zijn toereikend genoeg.

Mobiliteit

Fiets, Voetganger, Auto, Deelmobiliteit, OV (trein en BTM)



Nieuwe vormen van (deel-) mobiliteit

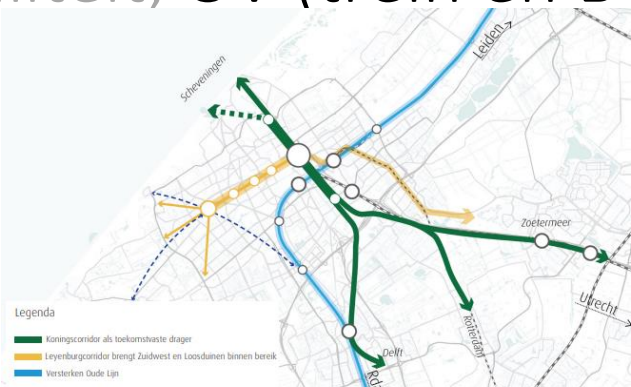
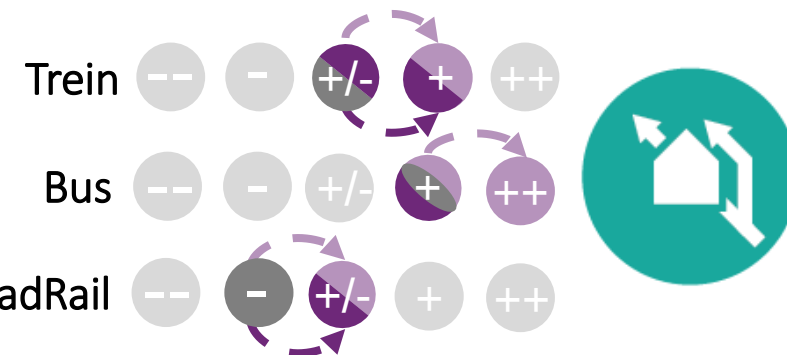
Op dit moment zijn er alleen deelfietsen beschikbaar op het knooppunt. Vanuit Entree wordt ingezet op vernieuwende vormen van (deel-)mobiliteit; elektrische fietsen, elektrische auto's, deelfietsen, deelscooters, deelauto's en zelfrijdende auto's. Het OV-knooppunt Zoetermeer kan een HUB zijn waar ook alle deel-modaliteiten samenkomen.

Ambitie:

- Vanuit de gebiedsontwikkeling Entree wordt ingezet op meer deelmobiliteit. Op dit moment zijn er alleen deel-fietsen aanwezig. De ambitie is om dit aanbod te verbreden, het liefst aan zowel de noord- als zuidkant van het knooppunt.
- Deelauto's zullen naar verwachting beperkt aantrekkelijk zijn als voor- en natransport voor OV reizigers. Deelauto's kunnen wel van meerwaarde zijn voor bijvoorbeeld bewoners in de directe omgeving.
- Vindbaarheid van de deelmobiliteit moet verbeterd worden.

Mobiliteit

Fiets, Voetganger, Auto,
Deelmobiliteit, OV (trein en BTM)



OV-dilemma's

- Goudse lijn:
 - Frequentie trein
 - Mogelijke IC-status station Zoetermeer of Lansingerland-Zoetermeer
 - Viersporigheid
- Mogelijke ontwikkeling Koningscorridor
- Mogelijke ontwikkeling ZoRo-rail
- Mogelijke verbinding LeiZo
- Positie busstation Zoetermeer Centrum West

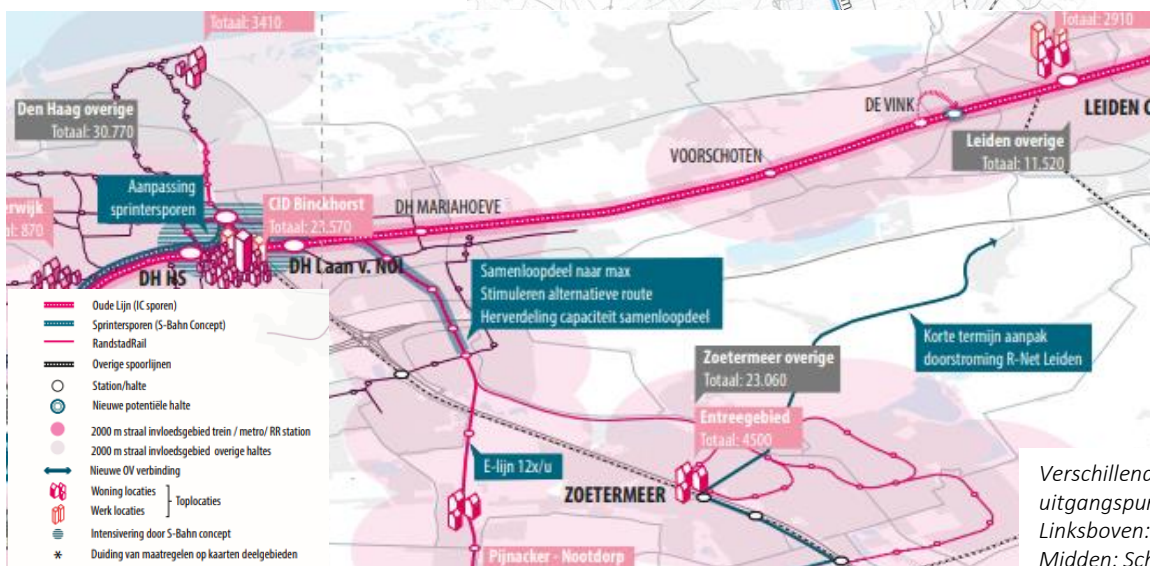
Gezien de nog uit te werken plannen voor de Goudse Lijn, de grootschalige ruimtelijke plannen en de mogelijke verplaatsing van het belangrijkste busstation naar hier, is een zinvolle prognose moeilijk te maken.

Ambitie – trein

- Het huidige trein-aanbod voldoet in de basis.
- Verhogen frequenties in de avonduren.
- Onderzoeken of stop IC/sneltrein meer reizigers trekt.

Ambitie – BTM

- Huidige aanbod bus en RandstadRail voldoet.
- Verbeteren overstap tussen trein/RR/bus



Verschillende studies, met verschillende uitgangspunten.

Linksboven: Toekomstbeeld OV

Midden: Schaa sprong OV Den Haag

Rechtsboven: gebiedsuitwerking Zoetermeer

Onder: Adaptieve ontwikkelstrategie MOVE

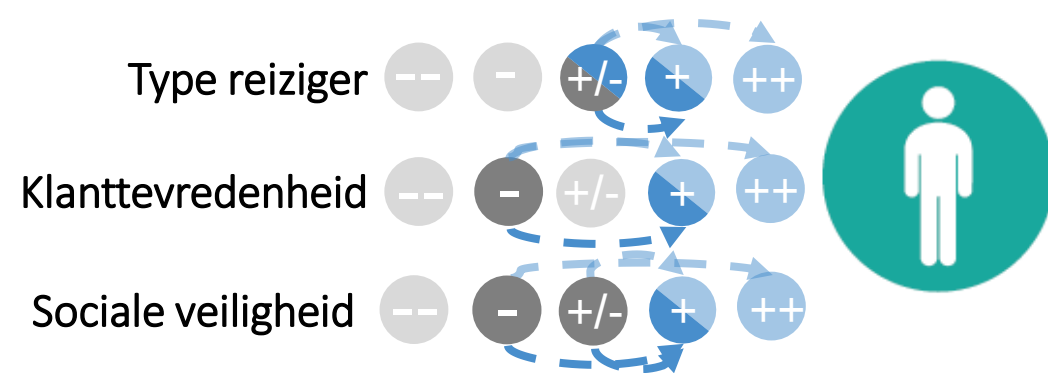
Mens



Mens



Figuur: Sfeerimpressie levendige stadswijk (Masterplan De Entree, 2019)



Type reiziger - Ambitie

Vanuit Entree wordt ingezet op een mix aan doelgroepen door de combinatie van wonen, werken en voorzieningen rondom het knooppunt. De ambitie is om een levendige en aantrekkelijke plek te creëren. Deze ontwikkelingen dragen bij aan een diverser gebruiksprofiel.

Klanttevredenheid – Ambitie

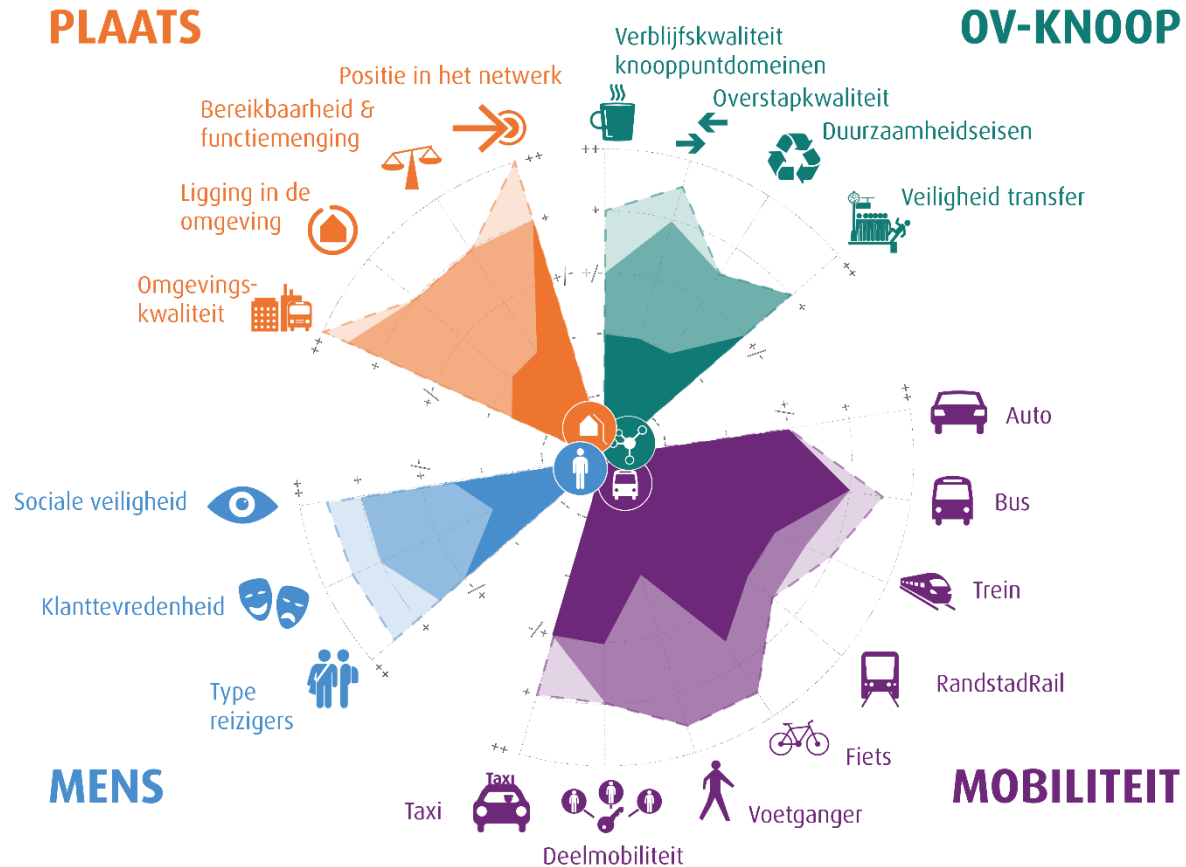
De ambitie is om de klanttevredenheid te verhogen. De ambitie is om meer in te zetten op ruimtelijke kwaliteit (uitstraling en sfeer), verblijfskwaliteit (meer voorzieningen en activiteiten) en wachttijdbeleving.

Sociale veiligheid – Ambitie

De ambitie is om de sociale veiligheid te verhogen. De impuls vanuit gebiedsontwikkeling Entree draagt hieraan bij. Door toevoegen van programma, functies, aantrekkelijkere routes en compactere inrichting van de knoop wordt de sociale veiligheid vergroot.

Beoordeling wensbeelden

Verschillende wensbeelden OV-knoop



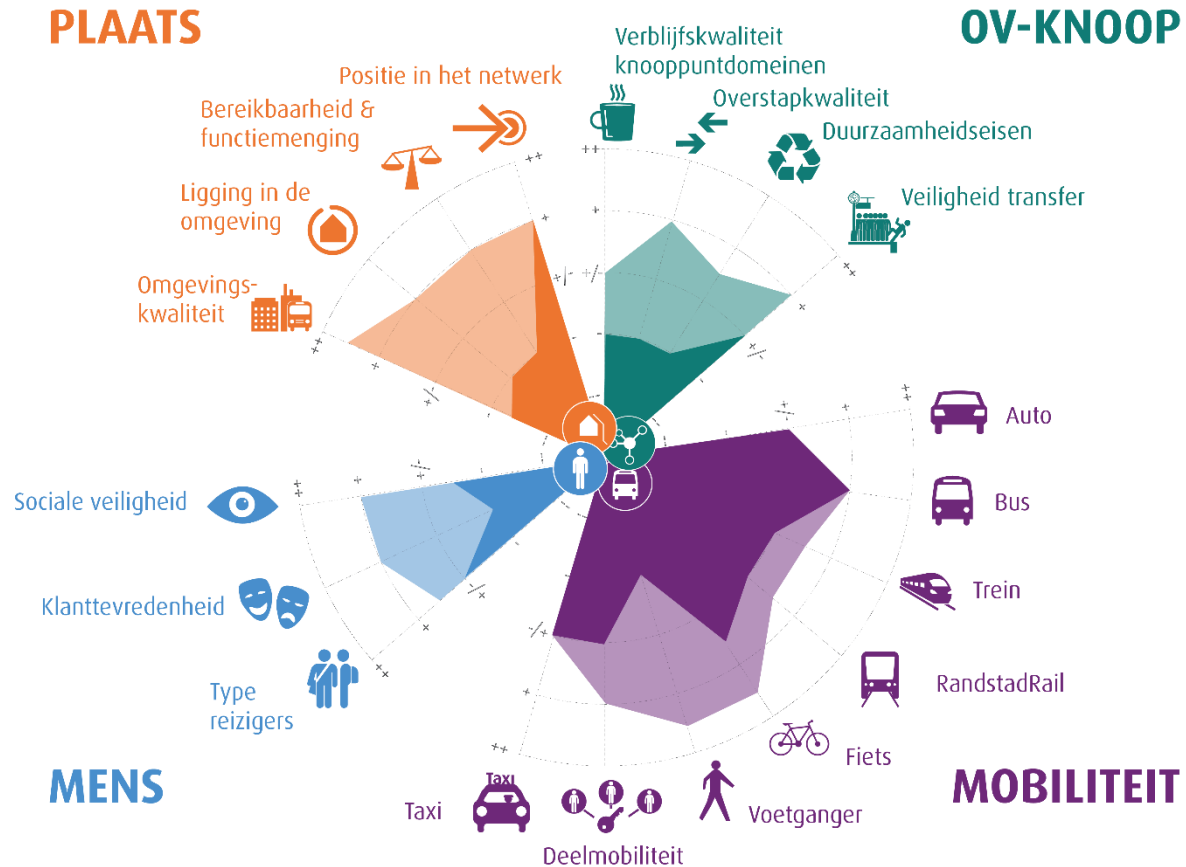
Op basis van de inventarisatie van de ambities blijkt dat het op dit moment nog niet duidelijk is wat de rol van het knooppunt Zoetermeer in de toekomst wordt ten opzichte van andere knooppunten in de omgeving zoals de treinstations Zoetermeer-Oost en Lansingerland-Zoetermeer en het busstation Zoetermeer Centrum West. De rol van het knooppunt Zoetermeer hangt mede af van verschillende (OV-) dilemma's waar op dit moment nog geen besluit over genomen is. In deze studie worden deze discussies over deze dilemma's niet geslecht, maar is in beeld gebracht hoe deze onzekerheden het wensbeeld voor de OV-knoop Zoetermeer in de toekomst kunnen beïnvloeden. Dit heeft geleid tot twee scenario's:

- OV-knoop Zoetermeer functioneert primair als een lokale knoop
- Ov-knoop Zoetermeer functioneert als een (boven)regionale knoop

Per thema van het handelingsperspectief is in beeld gebracht wat minimaal het wensbeeld is bij de OV-knoop Zoetermeer met een lokale functie. Aanvullend is in beeld gebracht waar extra kwaliteitsverbetering gewenst is wanneer de OV-knoop Zoetermeer een (boven) regionale functie gaat vervullen. Zichtbaar is dat op meerdere thema's opgaven liggen onafhankelijk van het scenario. Bij enkele thema's groeit de opgave als de knoop groeit van lokaal naar (boven)regionaal.

Op de volgende pagina's wordt allereerst het wensbeeld toegelicht indien Zoetermeer een lokale knoop blijft. Daarna wordt aangegeven hoe de ambities veranderen als Zoetermeer een (boven)regionale knoop wordt.

Beoordeling wensbeeld – lokale OV-knoop



De figuur links toont de beoordeling van het wensbeeld voor de OV-knoop Zoetermeer. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus.

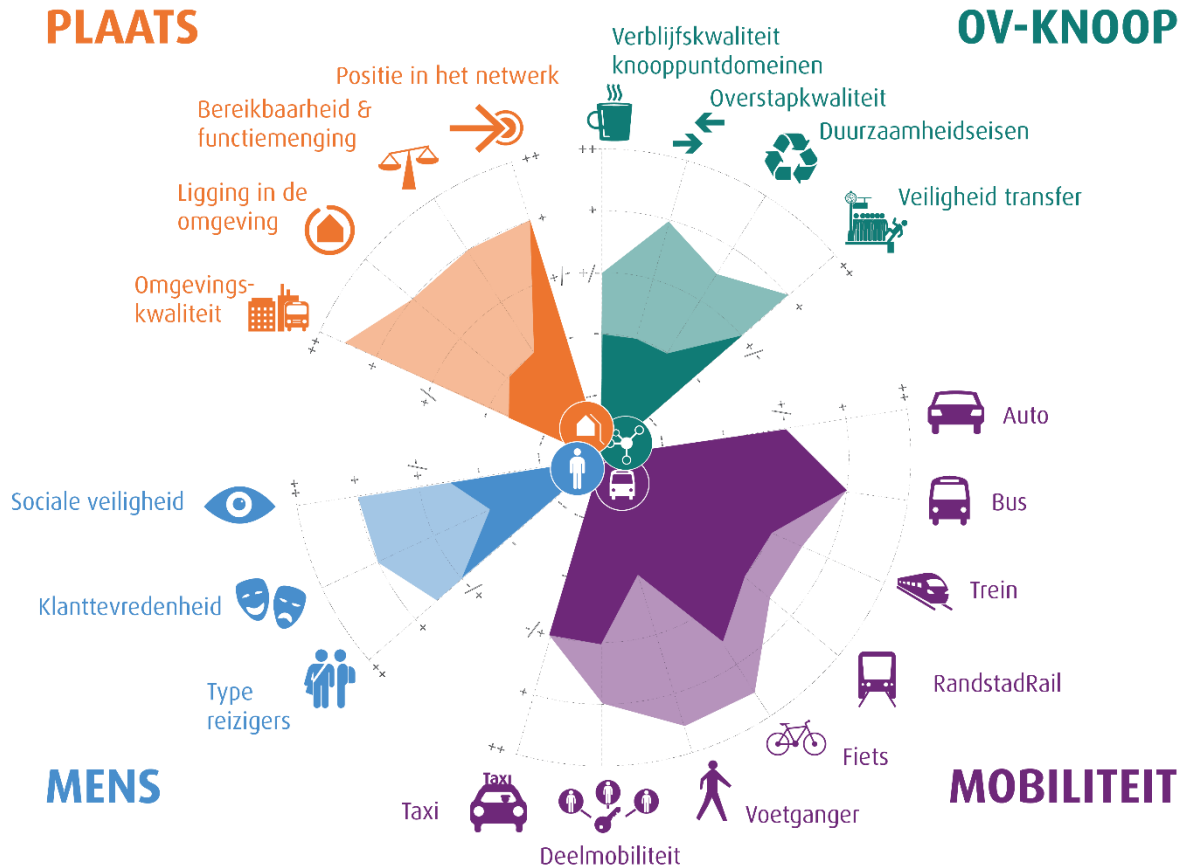
- : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : (zeer) beperkt aanwezig / onvoldoende score
- +/- : aanwezig / redelijk, voldoende score
- + : ruim aanwezig / goede score
- ++ : zeer ruim aanwezig / uitstekende score

De score per thema volgt uit de enquête die was uitgezet onder de betrokken partijen. De score per thema is hieronder toegelicht.

Plaats

- Ontwikkelingen op het hoofdspoor, op regionale bereikbaarheid en verstedelijkingsopgaven moeten er toe leiden dat OV-knoop Zoetermeer haar huidige goede (+) **positie in het netwerk** behoud.
- De ambities, mede in de gebiedsontwikkeling Entree, zijn om de **bereikbaarheid & functiemenging** rondom de OV-knoop te verbeteren door de monofunctionele omgeving te transformeren in een dynamische omgeving met een balans tussen wonen en werken.
- Er zijn ambities om met de gebiedsontwikkeling Entree een toegangspoort naar Zoetermeer te realiseren. Daarbij is er aandacht voor mogelijke verdere verdichting aan de Zuidzijde van de OV-knoop in het verlengde van de gebiedsontwikkeling Entree. Deze ontwikkelingen bieden kansen om de stad dichter naar de knoop te brengen en de knoop beter te verbinden met het centrum en daarmee de **ligging in de omgeving** te verbeteren naar een goede score (+).
- Het wensbeeld is om de **omgevingskwaliteit** van de OV-knoop flink te verbeteren. Dit past ook in de bestaande gebiedsontwikkelingen waarin het doel is meer groen te realiseren, en de stedelijke laag over de knoop heen te trekken waardoor de omgeving van de OV-knoop een aantrekkelijke locatie wordt met verblijfskwaliteit.

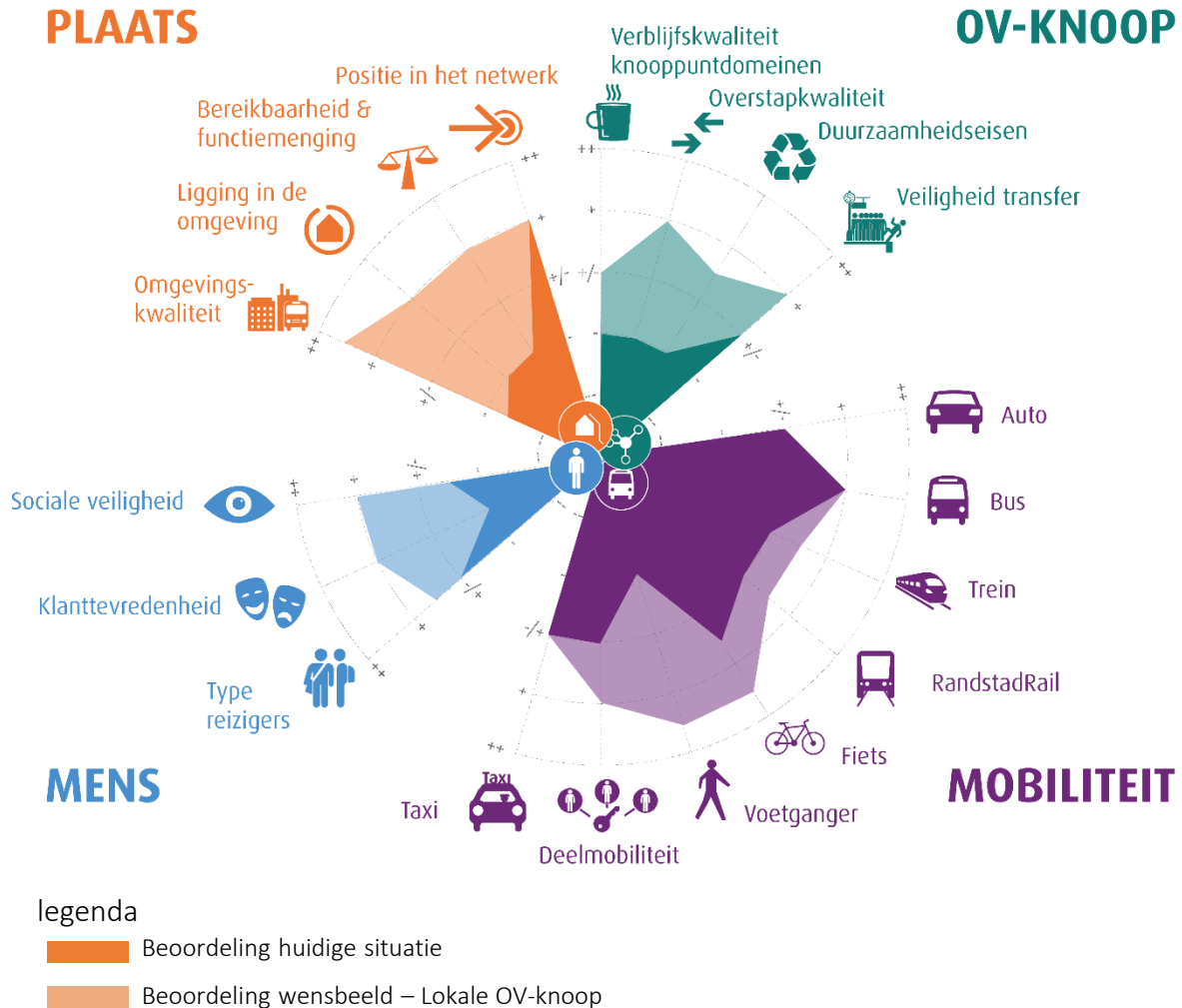
Beoordeling wensbeeld – lokale OV-knoop



OV-knoop

- De **verblijfskwaliteit knooppunt domeinen** dient te worden verbeterd tot een voldoende (+/-), passend bij de functie van Zoetermeer als lokaal, sprinterstation. Het gaat om passende voorzieningen, maar ook verbetering in wachtvoorzieningen qua beschutting en geluid.
- Qua **overstapkwaliteit** ligt er een wens om dit naar een goed te tillen (+). De ambitie is om de OV-knoop een compacte knoop te maken die voor de reiziger praktisch, logisch geordend is met een natuurlijke oriëntatie. Een opgave hierin is het bundelen van de momenteel verspreide bushaltes tot een centraal punt waar vandaan de andere modaliteiten goed bereikbaar zijn.
- De **duurzaamheid** van de OV-knoop wordt gezien als inherente eigenschap en dient altijd meegenomen te worden in toekomstige ontwikkelingen, aansluitend bij BENG-eisen. Hiermee scoort de OV-knoop in het wensbeeld tussen een voldoende (+/-) en een goed (+)
- Een goede (+) **transferveiligheid** wordt gezien als een basis eigenschap van de OV-knoop. Verbeteringen op dit gebied zijn te behalen door het realiseren van voldoende ruimte op de toegangsroutes tussen de modaliteiten om stromen veilig en comfortabel af te kunnen wikkelen, passend bij de toekomstige reizigersstromen.

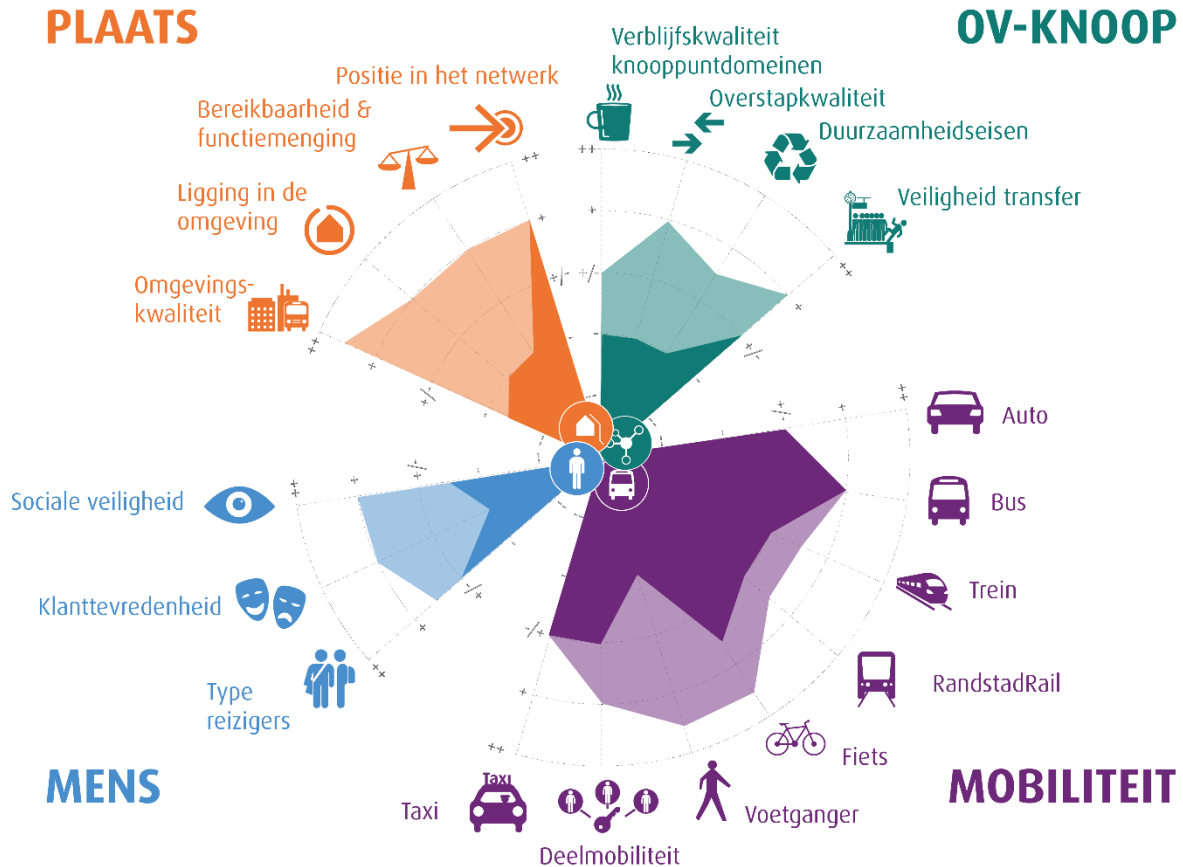
Beoordeling wensbeeld – lokale OV-knoop



Mobiliteit

- Het aangeboden **trein**-product scoort nu een voldoende en de ambitie is om dit te behouden (+/-) en waar mogelijk te versterken tot een goed (+). Uitgangspunt is om tijdens de avond uren de frequentie van het treinproduct te verhogen en de kwaliteit hetzelfde te houden.
- De score voor de bediening van de modaliteit **RandstadRail** is redelijk en de ambitie is om dit te behouden. De afstand van de overstap tussen de trein en de RandstadRail is groot, het overstappen kan wel vergemakkelijkt worden door het beter afstemmen van de vertrektijden tijdens de daluren. Hiermee is het wensbeeld een score tussen de voldoende (+/-) en een goed (+).
- De modaliteit **bus** scoort goed (+) en de ambitie is om deze netwerkqualiteit te behouden en waar mogelijk verder te versterken. Tevens ligt er een ambitie om de bus beter de voorzien op de OV-knoop, dit valt onder het thema overstapkwaliteit.
- In de toekomst zijn er geen ambities om de modaliteit **auto** verder te faciliteren. Wel dient de kwaliteit behouden te worden. Parkeerregulering kan hierbij helpen. Het wensbeeld is de voldoende score (+/-) te behouden.
- De ambitie voor de **fiets** is hoog met een score tussen een goed (+) en een uitstekend (++). Om dit te behalen zal ingezet worden op het stimuleren van de fiets als voor- en natransport naar de knoop, een goede verbinding tussen de noord- en de zuidzijde van de OV-knoop, het versterken van de verknoping met de omliggende snelfietsroutes en het aantal benodigde fietsparkeerplekken te verdubbelen en de vindbaarheid ervan te vergroten.
- Naast fiets is er de wens om actief in te zetten op kwaliteitsverbetering voor de **voetganger** (score tussen goed (+) en uitstekend (++). Toegankelijkheid en vindbaarheid van/naar/op het knooppunt is hierbij van belang.
- De ambitie is om **deelmobiliteit** aan te bieden op deze plek en daarmee een goede score (+) te behalen. Kansen liggen er vooral voor (de vindbaarheid van) deelfietsen.
- Er is momenteel voldoende plek voor de **taxi**, hierop zijn geen ambities in de toekomst: behoud van een voldoende (+/-) score.

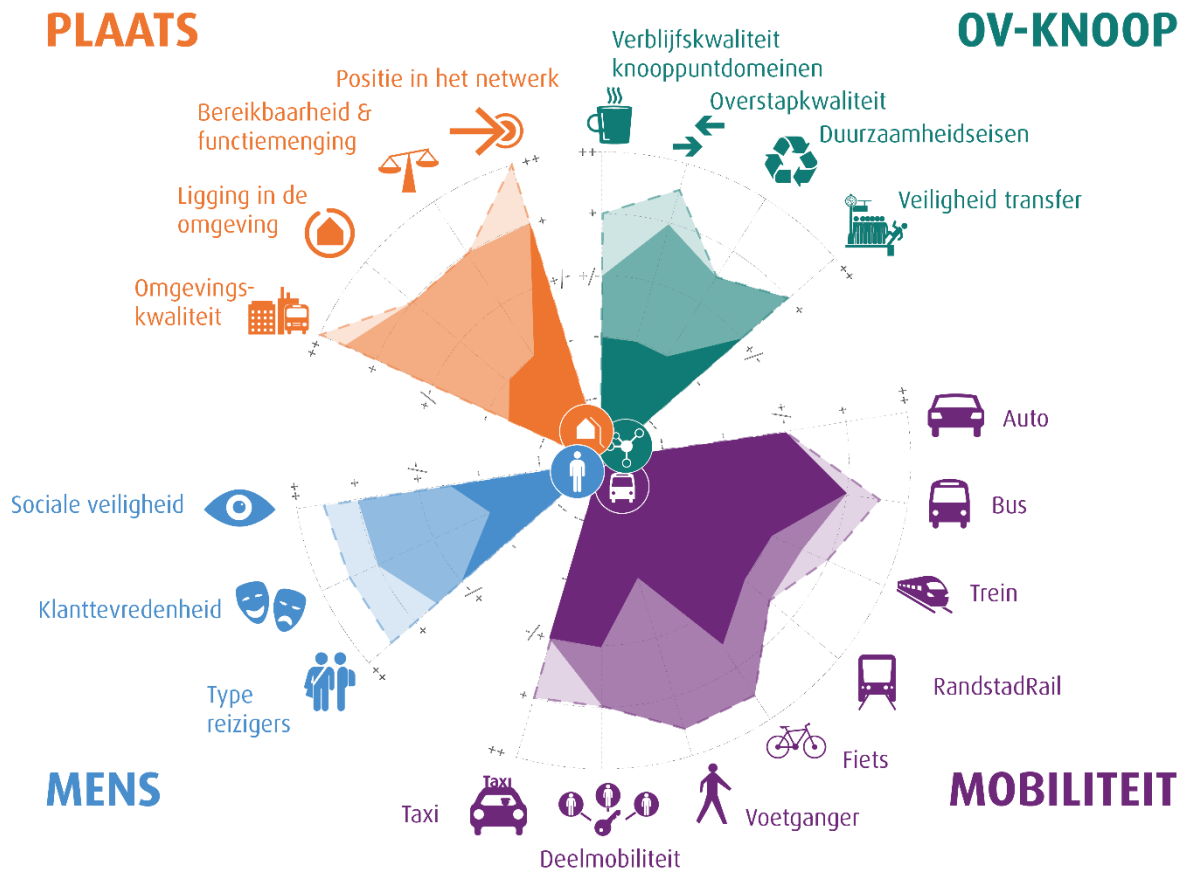
Beoordeling wensbeeld – lokale OV-knoop



Mens

- De **type reizigers** op de knoop zijn met name zakelijke reizigers. De ambitie is om met de verschillende ontwikkelingen en betere aansluiting op de rest van de stad meer evenwicht te creëren tussen de verschillende type reizigers. Op die manier wordt verspreid over de dag gebruik gemaakt van de OV-knoop. Het wensbeeld is dit onderdeel te verbeteren tot een gemiddelde tussen een voldoende (+/-) en goed (+).
- Op het gebied van **klanttevredenheid** scoort de OV-knoop Zoetermeer in de huidige situatie onvoldoende. De ambitie is om te zorgen voor sterke verbetering tot een goede score (+) aan de hand van voorzieningen, uitstraling, sfeer, wachttijdbeleving en activiteiten. De gebiedsontwikkelingen vanuit Entree hebben hierop ook een positieve invloed.
- We ambiëren een hoge score (+) op **sociale veiligheid** op de knoop, passend bij de ambities over de kwaliteit van de openbare ruimte. Toevoegen van programma, aantrekkelijkere routes en overzichtelijkere inrichting dragen hieraan bij.

Beoordeling wensbeeld – (boven)Regionale knoop



legenda

- Beoordeling huidige situatie
- Beoordeling wensbeeld – Lokale OV-knoop
- Beoordeling wensbeeld – (Boven)regionale OV-knoop

Indien de OV-knoop Zoetermeer zich verder ontwikkelt als een (boven)regionale OV-knoop, liggen de ambities op een aantal thema's hoger.

Plaats

- Indien het knooppunt een (boven)regionale functie gaat vervullen, zullen de bijbehorende ontwikkelingen op het hoofdspoor en onderliggend net er toe leiden dat de **positie in het netwerk** nog sterker wordt (++) . De ambitie voor de **omgevingskwaliteit** is al hoog, maar stijgt nog verder naar het niveau passend bij een (boven)regionale knoop (++) .

OV-knoop

- In het geval dat de OV-knoop Zoetermeer een bovenregionale functie vervult zal het aandeel overstappers ook verder toenemen. De **verblijfskwaliteit** (+) en **overstapkwaliteit** (tussen + en ++) op de knoop zullen daarmee verder moeten ontwikkeld passend bij de kwaliteit van een (boven)regionale knoop. Dat betekent niet alleen een compacte OV-knoop, met goede wachtmogelijkheden, maar ook extra voorzieningen (eten, drinken, etc.) en het bieden van een goede overstapkwaliteit, passend bij de overstapsknoop die het dan is.

Modaliteit

- De ambitie is om de bediening van zowel de **bus** als de **trein** te verhogen (+) . Dat betekent hogere frequenties, ook in de avonduren, en eventueel nieuwe verbindingen.
- Het kwaliteitsniveau van de **RandstadRail** (+/-), **auto** (+/-), **fiets** (tussen + en ++) en **voetganger** (tussen + en ++) verandert niet indien de knooppuntfunctie vergroot wordt; het niveau moet passend zijn bij het aantal reizigers.
- Voor de **taxi** geldt dat de ambitie stijgt tot een goed (+); taxi's moeten niet alleen op afroepbasis beschikbaar zijn.

Mens

- Voor zowel **het type reiziger**, de **klanttevredenheid** als de **sociale veiligheid** geldt dat de ambities stijgen (tussen + en ++). De kwaliteit stijgt door een kwaliteitsverhoging op bovengenoemde aspecten. Dé knoop in Zoetermeer dient functioneel, aantrekkelijk en (sociaal)veilig te zijn.