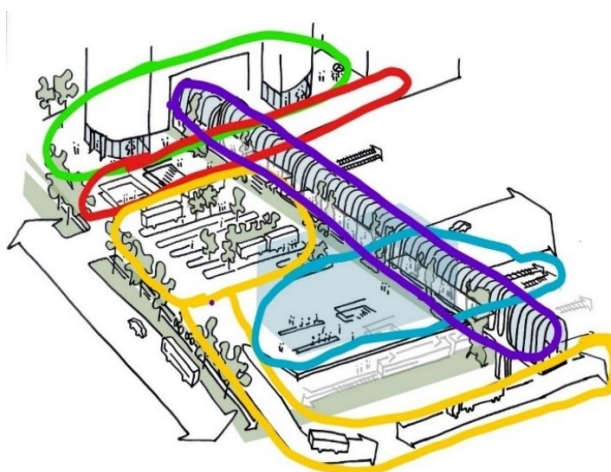

Inventarisatie Raakvlakken

Stationsomgeving
Station Zoetermeer



Versiebeheer		
07-05-2021	Versie 0.1	Concept, eerste opzet
16-07-2021	Versie 0.2	Interne review

Bestandsnaam	210716 Inventarisatie Raakvlakken stationsomgeving Station Zoetermeer	Auteur	R. Weerheim
Versie:	0.2	Config.ID	SZTM-RKV- 01-0.2
Datum opgeslagen	16-07-2021	Project	Stationsomgeving Station Zoetermeer
© Zoetermeer 2021			

Inhoudsopgave

1. Introductie.....	4
1.1. Toelichting op de opbouw het document.....	4
1.2. Accordering en bijstelling.....	4
1.3. Begrippen en afkortingen.....	5
1.4. Leeswijzer.....	5
2. Externe raakvlakken	6
2.1. Brugdek boven A12	6
2.1.1. Brugdek/ Rijksweg A12	6
2.1.2. Brugdek/ Fietspad langs A12.....	6
2.1.3. Brugdek/ Spoor Den Haag - Utrecht.....	6
2.1.4. Brugdek/ Kabels en leidingen (bestaand)	6
2.2. Station Zoetermeer	7
2.2.1. Station Zoetermeer/ Rijksweg A12	7
2.2.2. Station Zoetermeer/ Spoor Den Haag - Utrecht.....	7
2.2.3. Station Zoetermeer/ Kabels en leidingen (bestaand)	7
2.3. Plintgebouw.....	7
2.3.1. Plintgebouw/ Poortgebouw.....	7
2.3.2. Plintgebouw/ Gebiedsontwikkeling Entree	8
2.3.3. Plintgebouw/ Kabels en leidingen (bestaand).....	8
2.4. P+R in Plintgebouw.....	8
2.4.1. P+R/ Poortgebouw.....	8
2.4.2. P+R/ Gebiedsontwikkeling Entree	8
2.5. Fietsparkeren in Plintgebouw	9
2.5.1. Fietsparkeren/ Poortgebouw	9
2.5.2. Fietsparkeren/ Gebiedsontwikkeling Entree	9
2.6. Transferhallen.....	9
2.6.1. Transferhallen/ Poortgebouw.....	9
2.6.2. Transferhallen/ Kabels en leidingen (bestaand).....	10
2.7. Fiets-/ voetgangersverbinding van/ naar Afrikaweg.....	10
2.7.1. Fiets-/ voetgangersverbinding/ Gebiedsontwikkeling Entree	10
2.7.2. Fiets-/ voetgangersverbinding/ Kabels en leidingen (bestaand)	10
2.8. Nelson Mandelabrug.....	10
3. Interne raakvlakken.....	11
3.1. Brugdek.....	11
3.1.1. Brugdek/ Station Zoetermeer.....	11
3.1.2. Brugdek/ Transferhallen	11
3.1.3. Brugdek/ Halte RSR Driemanspolder.....	11
3.1.4. Brugdek/ Nelson Mandelabrug.....	11
3.2. Station Zoetermeer	12
3.2.1. Station Zoetermeer/ Transferhallen	12
3.2.2. Station Zoetermeer/ Nelson Mandelabrug.....	12
3.3. Plintgebouw.....	12
3.3.1. Plintgebouw/ P+R in Plintgebouw.....	12
3.3.2. Plintgebouw/ Fietsparkeren in Plintgebouw	13
3.3.3. Plintgebouw/ Transferhallen.....	13
3.3.4. Plintgebouw/ Fiets-/voetgangersbrug van/ naar Afrikaweg.....	13
3.3.5. Plintgebouw/ Halte RSR Driemanspolder	13
3.3.6. Plintgebouw/ Nelson Mandelabrug	13
3.4. P+R in Plintgebouw.....	14
3.4.1. P+R in Plintgebouw/ Fietsparkeren in Plintgebouw	14
3.4.2. P+R in Plintgebouw/ Transferhallen	14

Bestandsnaam	210716 Inventarisatie Raakvlakken stationsomgeving Station Zoetermeer	Auteur	R. Weerheim
Versie:	0.2	Config.ID	SZTM-RKV- 01-0.2
Datum opgeslagen	16-07-2021	Project	Stationsomgeving Station Zoetermeer
© Zoetermeer 2021			

3.4.3.	P+R in Plintgebouw/ Nelson Mandelabrug	14
3.5.	Fietsparkeren in Plintgebouw	15
3.5.1.	Fietsparkeren in Plintgebouw/ Transferhallen	15
3.5.2.	Fietsparkeren in Plintgebouw/ Fiets-/voetgangersbrug van/ naar Afrikaweg	15
3.5.3.	Fietsparkeren in Plintgebouw/ Nelson Mandelabrug	15
3.6.	Transferhallen	16
3.6.1.	Transferhallen/ Halte RSR Driemanspolder	16
3.6.2.	Transferhallen/ Nelson Mandelabrug	16
3.7.	Halte RSR Driemanspolder	16
3.7.1.	Halte RSR Driemanspolder/ Nelson Mandelabrug	16
Bijlage 1: Overzicht raakvlakken		17
Bijlage 2: Demarcatie Plintgebouw		18

Bestandsnaam	210716 Inventarisatie Raakvlakken stationsomgeving Station Zoetermeer	Auteur	R. Weerheim
Versie:	0.2	Config.ID	SZTM-RKV- 01-0.2
Datum opgeslagen	16-07-2021	Project	Stationsomgeving Station Zoetermeer

1. Introductie

Een unieke stationsomgeving, aan de noordzijde aansluitend op een nieuwe woonwijk met een aantrekkelijke mix van hoogwaardige, betaalbare woningen met stedelijke allure. Entree is een vernieuwende wijk waar duurzaamheid en een actieve leefstijl het groene straatbeeld bepalen. Waar fietsers en wandelaars de ruimte krijgen en u snel gebruik maakt van het OV. Een unieke wijk die uitnodigt om te bewegen en te ontmoeten. En dat alles midden in de Randstad.

Een vernieuwd NS-station, een vernieuwde RandstadRailhalte, een nieuwe bushalte, parkeervoorzieningen en fietsenstallingen.

Het is in een notendop de nieuwe stationsomgeving Station Zoetermeer.

Het station wordt aan de noordzijde ontsloten door het Plintgebouw. Dit gebouw van 2 verdiepingen wordt om het bestaande Poortgebouw heen gebouwd. In het Plintgebouw worden parkeren en fietsenstallingen ondergebracht. Ook worden de huidige transfermodaliteiten geïntegreerd. (liften, trappen)

Aan de zuidzijde wordt het station begrensd door het NS-station dat langs de Zuidweg ligt. De toegang tot het nieuwe station wordt geoptimaliseerd.

De nieuwe stationsomgeving hangt nauw samen met de gebiedsontwikkeling Entree. Hier worden in de komende 10 jaar 4.500 woningen gebouwd.

Om draagvlak te creëren is ervoor gekozen om samen met alle partijen een gedragen totaalvisie voor de stationsomgeving op te stellen. Door middel van deze visie komt de integratie van de verschillende onderdelen tot stand.

Om het project beheersbaar te houden zijn 8 delen van de stationsomgeving benoemd, van waaruit input geleverd wordt ten behoeve van de nadere technische en financiële uitwerking. Ook kunnen deze onderdelen gedeeltelijk in fases worden gerealiseerd:

- Plintgebouw
- Fietsenstallingen
- P+R
- Bussen op Brugdek A12 (streek en Interliner)
- Fietsbrug van/naar Afrikaweg
- Transferhallen
- Poortgebouw
- Nelson Mandelabrug

1.1. Toelichting op de opbouw het document

Het onderliggende document is opgesteld ten behoeve van het beheersen van raakvlakken tussen verschillende contractdelen, percelen, geografische ligging en fasering in en om het project “Stationsomgeving Station Zoetermeer”. Binnen dit document zijn de raakvlakken geïnventariseerd en zijn de afspraken m.b.t. raakvlakbeheersing en (scope)verdeling vastgelegd.

Het document is een “levend” document dat bij scopewijzigingen wordt bijgewerkt naar de laatste stand van zaken.

1.2. Accordering en bijstelling

Accordering van het Raakvlakkendocument vindt plaats door de projectmanager. Bijstelling vindt plaats door de projectleiders van de verschillende onderdelen.

1.3. Begrippen en afkortingen

Om verwarring te voorkomen is onderstaand een overzicht opgenomen van de gehanteerde begrippen en afkortingen binnen dit document.

Begrip/ afkorting	Omschrijving
RSR	RandstadRail
K+L	Kabels en Leidingen
...	...

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de externe raakvlakken weergegeven.

In hoofdstuk 3 is een inventarisatie van de interne raakvlakken opgenomen.

Er wordt per onderdeel aangegeven met welke ander onderdeel een raakvlak (relatie) bestaat.

Een raakvlak tussen 2 onderdelen wordt slechts één keer aangegeven.

2. Externe raakvlakken

2.1. Brugdek boven A12

Het Brugdek boven de A12 heeft directe relaties met de Rijksweg A12, het fietspad langs de A12, het spoor Den Haag-Utrecht en de bestaande kabels en leidingen (K+L).

2.1.1. Brugdek/ Rijksweg A12

Het Brugdek kruist Rijksweg A12 over grote lengte. Er dient te worden voldaan aan alle technische zaken zoals die in de WBR-vergunning aan de orde komen. Belangrijke aspecten daarbij zijn het profiel van de A12 over ca. 20 jaar en de bouwbaarheid boven de in functie zijnde A12.

Beheersmaatregelen:

Er is al overleg geweest met Rijkswaterstaat over deze kwestie. Aan de eisen die Rijkswaterstaat stelt kan worden voldaan. De geëiste overspanningen kunnen vrij zeker gerealiseerd worden. Verder blijft regulier overleg met Rijkswaterstaat noodzakelijk.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.1.2. Brugdek/ Fietspad langs A12

Het Brugdek kruist aan de noordzijde van de A12 bovenlangs met het doorgaande fietspad. Deze kruising levert alleen een belemmering op met betrekking tot het plaatsen van de pijlers van het viaduct over de A12.

Beheersmaatregelen:

Het ontwerp van het viaducten moet afgestemd worden op de aanwezige infrastructuur. Het fietspad kan, indien noodzakelijk, in de verdere uitwerking verlegd worden zodat de conflicten geminimaliseerd worden.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.1.3. Brugdek/ Spoor Den Haag - Utrecht

Het Brugdek stopt ten noorden van het Spoor Den Haag – Utrecht. De transferruimte moet wel doorgetrokken worden in zuidelijke richting om o.a. transfer tussen NS-reizigers en busreizigers mogelijk te maken. Daarbij wordt het Spoor Den Haag – Utrecht bovenlangs gekruist.

Beheersmaatregelen:

Bij het integrale ontwerp dient een nauwkeurige afstemming plaats te vinden over de kruising tussen beide modaliteiten. Samen met ProRail wordt het ontwerp, door één ingenieurs- en architectenbureau, integraal uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.1.4. Brugdek/ Kabels en leidingen (bestaand)

Het Brugdek kruist de bestaande K+L bovenlangs. Dit geldt zowel voor het gebied ten noorden van de A12 als ten zuiden hiervan.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het ontwerp dient vooral bij de positionering van de pijlers naar de ligging van de K+L worden gekeken en dienen de consequenties hiervan te worden bepaald. Afhankelijk van het soort conflict kan besloten worden tot aanpassing van het ontwerp van het Brugdek of voor verlegging of aanpassing van de kabels of leidingen. Dit moet nader met de K+L beheerders worden besproken.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.2. Station Zoetermeer

Station Zoetermeer heeft directe relaties met de Rijksweg A12, het spoor Den Haag – Utrecht en de bestaande K+L.

2.2.1. Station Zoetermeer/ Rijksweg A12

Station Zoetermeer grenst aan de noordkant tegen de Rijksweg A12.

Beheersmaatregelen:

Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van het station (en andere onderdelen van de stationsomgeving) moet de relatie nader worden beschouwd.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.2.2. Station Zoetermeer/ Spoor Den Haag - Utrecht

Station Zoetermeer ligt langs het bestaande spoor.

Beheersmaatregelen:

Bij het integrale ontwerp dient een nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen beide onderdelen. Samen met, maar vooral ook door, ProRail wordt het ontwerp integraal uitgewerkt. Binnen ProRail is alle kennis aanwezig om dit te kunnen uitwerken.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.2.3. Station Zoetermeer/ Kabels en leidingen (bestaand)

De huidige projectie van het bestaande station toont geen directe conflicten aan met bestaande K+L.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het ontwerp zal intensief overleg met de K+L beheerders moeten plaatsvinden om te bepalen welke maatregelen noodzakelijk zijn om het station aan te kunnen passen.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.3. Plintgebouw

Het Plintgebouw heeft directe relaties met het Poortgebouw, de gebiedsontwikkeling Entree en de bestaande K+L.

2.3.1. Plintgebouw/ Poortgebouw

Het Plintgebouw sluit aan op het Poortgebouw, het wordt 'eromheen' gebouwd.

Er dient een bouwkundige aansluiting te worden gemaakt tussen de beide gebouwen op de begane grond en eerste verdieping.

Beheersmaatregelen:

Er dient een optimale bouwkundige aansluiting te worden gemaakt tussen de beide gebouwen op de begane grond en eerste verdieping. De bouwkundige en constructieve tekeningen van het Poortgebouw worden beschikbaar gesteld.

Aan de westzijde dienen het (fiets-) parkeren in het Plintgebouw en de invulling van de aansluitende verdiepingen van het Poortgebouw functioneel op elkaar te worden afgestemd.

Aan de oostzijde wordt de nadere (interne) aansluiting tussen beide bouwwerken en de invulling door een derde partij gedaan.

Zie bijlage 2 voor de demarcatie.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.3.2. Plintgebouw/ Gebiedsontwikkeling Entree

Het Plintgebouw sluit aan op de gebiedsontwikkeling Entree. Het bouwwerk bestaat uit een begane grond en een eerste verdieping. Aansluitingen op de gebiedsontwikkeling vinden plaats op maaiveldniveau en op het dak van het Plintgebouw (niveau +2).

Beheersmaatregelen:

Bij het integrale ontwerp moet nadrukkelijk afgestemd worden met het ontwerp van de gebiedsontwikkeling.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.3.3. Plintgebouw/ Kabels en leidingen (bestaand)

Het Plintgebouw heeft een relatie met de bestaande K+L. Voorafgaand aan de bouw van het Plintgebouw zullen meerdere K+L moeten worden verlegd. Verleggingen hebben waarschijnlijk ene relatie met de (nieuwe) indeling van K+L in Entree.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het ontwerp dienen de raakvlakken nadrukkelijk in beeld te worden gebracht zodat tijdig overleg kan plaatsvinden met de K+L beheerders.

Verleggingen zullen een relatie hebben met de ontwikkelingen in Entree.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.4. P+R in Plintgebouw

Het P+R in het Plintgebouw heeft een relatie met het Poortgebouw en de gebiedsontwikkeling Entree. In het Plintgebouw zijn op de begane grond en de eerste verdieping Parkeerplaatsen aanwezig. Toegang tot het P+R is via de noordzijde vanaf maaiveldniveau (via Boerhaavelaan en Bredewater).

2.4.1. P+R/ Poortgebouw

Het P+R in het Plintgebouw moet worden afgestemd met de mogelijkheden voor P+R in de aansluitende verdiepingen aan de oostzijde van het Poortgebouw.

Beheersmaatregelen:

Bij het integrale ontwerp moet de functionele verbinding tussen het Plintgebouw en het Poortgebouw optimaal worden ontworpen om een optimale invulling van het P+R ten opzichte van de andere functies te krijgen.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.4.2. P+R/ Gebiedsontwikkeling Entree

Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Entree wordt de infrastructuur aansluitend op de Boerhaavelaan en Bredewater gereconstrueerd. Daarbij wordt o.a. een weg voorlangs het Plintgebouw aangelegd.

Via deze weg is toegang mogelijk tot het P+R. Vooralsnog is het P+R alleen bedoeld voor gebruikers van het Poortgebouw, ter vervanging van het huidige parkeren onder de Afrikaweg.

Beheersmaatregelen:

Bij het integrale ontwerp moet de functionele verbinding tussen het Plintgebouw en de gebiedsontwikkeling optimaal worden ontworpen om een goede toegang vanuit de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken op maaiveldniveau.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.5. Fietsparkeren in Plintgebouw

Het Fietsparkeren in het Plintgebouw heeft een relatie met het Poortgebouw en de gebiedsontwikkeling Entree. In het Plintgebouw zijn op de begane grond en de eerste verdieping fietsparkeerplaatsen aanwezig. Toegang tot het Fietsparkeren is via de noordzijde vanaf maaiveldniveau (via Boerhaavelaan en Bredewater) en via het dak van het Plintgebouw.

2.5.1. Fietsparkeren/ Poortgebouw

Het Fietsparkeren in het Plintgebouw moet worden afgestemd met de mogelijkheden voor Fietsparkeren in de aansluitende verdiepingen aan de oostzijde van het Poortgebouw.

Beheersmaatregelen:

Bij het integrale ontwerp moet de functionele verbinding tussen het Plintgebouw en het Poortgebouw optimaal worden ontworpen om een optimale invulling van het Fietsparkeren ten opzichte van de andere functies te krijgen.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.5.2. Fietsparkeren/ Gebiedsontwikkeling Entree

Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Entree wordt de Afrikaweg gereconstrueerd waarbij een vrijliggend fietspad wordt aangelegd. Dit vrijliggende fietspad wordt via een fiets-/voetgangersbrug verbonden met het Plintgebouw. Ook gaat in het gebied tussen Boerhaavelaan en Bredewater grootschalige woningbouw plaats vinden. Vanuit dit gebied moet ook vanaf maaiveldniveau een toegang tot het Fietsparkeren in het Plintgebouw aangelegd worden.

Beheersmaatregelen:

Bij het integrale ontwerp moet de functionele verbinding tussen het Plintgebouw en de gebiedsontwikkeling optimaal worden ontworpen om een goede toegang vanuit de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken, zowel op dekniveau als op maaiveldniveau.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.6. Transferhallen

De Transferhallen hebben directe relaties met het Poortgebouw en de bestaande K+L. De transferhallen spelen een belangrijke rol binnen de stationsomgeving. Bij de Transferhallen komen de verschillende modaliteiten samen. Ook kunnen het markante punten binnen het ontwerp van de stationsomgeving worden. Dat kan als onderdeel van het totale bouwwerk zijn, het hoeven geen afzonderlijke (afgebakende) bouwwerken te zijn. Het gaat om de functionaliteit.

2.6.1. Transferhallen/ Poortgebouw

Het Poortgebouw sluit direct aan op de transferhal noord.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen deze onderdelen. Van belang is vooral dat de transfer functionaliteit geborgd wordt. Het is niet noodzakelijk dat de transferhal een afgebakende ruimte is.

De onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.6.2. Transferhallen/ Kabels en leidingen (bestaand)

Specifiek de Transferhal noord ligt binnen een gebied waarin veel K+L voorkomen.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het ontwerp van de Transferhallen dient vooral bij de positionering van de fundering naar de ligging van de K+L worden gekeken en dienen de consequenties hiervan te worden bepaald. Afhankelijk van het soort conflict kan besloten worden tot aanpassing van het ontwerp van de Transferhallen of voor verlegging of aanpassing van de kabels of leidingen. Dit moet nader met de K+L beheerders worden besproken.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.7. Fiets-/ voetgangersverbinding van/ naar Afrikaweg

De Fiets-/ voetgangersverbinding verbindt het fietspad langs de Afrikaweg met het dak van het Plintgebouw. Via het dak van het Plintgebouw is het Fietsparkeren in het Plintgebouw te bereiken. De verbinding heeft directe

2.7.1. Fiets- /voetgangersverbinding/ Gebiedsontwikkeling Entree

De Fiets-/ voetgangersverbinding sluit aan op het nieuwe fietspad langs de Afrikaweg. De reconstructie van de Afrikaweg maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Entree.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het tracé dient de aansluiting op het fietspad langs de Afrikaweg optimaal te worden ontworpen.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.7.2. Fiets- /voetgangersverbinding/ Kabels en leidingen (bestaand)

De Fiets-/ voetgangersverbinding kruist een gebied waarin veel belangrijke K+L voorkomen.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het tracé dienen de consequenties voor de K+L in beeld te worden gebracht. In overleg met de K+L beheerders moet dan naar oplossingen worden gezocht, in samenhang met de oplossingen voor de andere onderdelen binnen de stationsomgeving.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

2.8. Nelson Mandelabrug

De bestaande Nelson Mandelabrug heeft externe relaties met het Poortgebouw, de Rijksweg A12, het Fietspad langs de A12, het Spoor Den Haag-Utrecht en bestaande K+L.

Aangezien er geen wijzigingen aan constructie en alignement plaatsvinden aan de brug zijn er geen ontwerp-aandachtspunten waar rekening mee gehouden moet worden.

Bij het slopen van de transfers aan de oostzijde van de brug moet wel rekening worden gehouden met de bestaande K+L. Dit is echter een uitvoerings-aandachtspunt.

3. Interne raakvlakken

3.1. Brugdek

Het Brugdek heeft in meer of mindere mate directe relaties met het Station Zoetermeer, de Transferhallen, de Halte RSR Driemanspolder en de Nelson Mandelabrug.

3.1.1. Brugdek/ Station Zoetermeer

Het Brugdek ligt boven de A12 en moet aan gaan sluiten op het Station Zoetermeer. Dit gebeurt via de Transferhal aan de zuidzijde.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen deze onderdelen. Samen met ProRail wordt het ontwerp integraal uitgewerkt. Deze onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.1.2. Brugdek/ Transferhallen

Het Brugdek ligt boven de A12 en moet aan gaan sluiten op het Station Zoetermeer. Dit gebeurt via de Transferhal aan de zuidzijde.

Via de Transferhal aan de noordzijde wordt de Halte RSR Driemanspolder aangesloten.

Via de Transferhallen is er een relatie tussen de verschillende onderdelen.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen deze onderdelen. Deze onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt. Het is van belang in het integrale ontwerp goede looproutes van en naar de Transferhallen te ontwerpen.

Ook de bewegwijzering verdient de nodige aandacht in het ontwerp.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.1.3. Brugdek/ Halte RSR Driemanspolder

Het Brugdek ligt boven de A12 en moet aan gaan sluiten op de Halte RSR Driemanspolder. Dit gebeurt via de Transferhal aan de noordzijde.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen deze onderdelen. Deze onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.1.4. Brugdek/ Nelson Mandelabrug

Het Brugdek ligt boven de A12 en moet aan gaan sluiten op de Nelson Mandelabrug.

Via deze aansluiting zullen vooral reizigers gebruik gaan maken voor een transfer van en naar de bushaltes.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp, en vooral van het Brugdek, dient nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen deze onderdelen. Met name het hoogteverschil tussen de onderdelen zal nauwkeurig moeten worden uitgewerkt. Deze onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.2. Station Zoetermeer

Station Zoetermeer heeft directe relaties met het Brugdek, de Transferhallen en de Nelson Mandelabrug.

3.2.1. Station Zoetermeer/ Transferhallen

Station Zoetermeer wordt via de transferhal zuid verbonden met het Brugdek en daarmee met de rest van het station.

Beheersmaatregelen:

Bij de herinrichting van het station speelt de transferhal een belangrijke rol. Het is niet noodzakelijk dat de transferhal een eigen (afgebakende) ruimte is. Het kan onderdeel uitmaken van het totale ontwerp, alleen de functionaliteit moet goed geïntegreerd worden. Ook de bewegwijzering verdient de nodige aandacht in het ontwerp. Deze onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.2.2. Station Zoetermeer/ Nelson Mandelabrug

Station Zoetermeer wordt via de transferhal zuid verbonden met het de Nelson Mandelabrug en daarmee met de rest van het station. De huidige transfers aan de oostzijde van de Nelson Mandelabrug komen te vervallen.

Beheersmaatregelen:

Bij de herinrichting van het station speelt de Nelson Mandelabrug, als Centrale Stationshal, een belangrijke rol. Er moet, via de transferhal zuid, een goede functionele aansluiting gemaakt worden op het Station. Deze onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.3. Plintgebouw

Het Plintgebouw heeft directe relaties met het P+R in het Plintgebouw, Fietsparkeren in Plintgebouw, de Transferhallen, de Fiets-/voetgangersbrug, de Halte RSR Driemanspolder en de Nelson Mandelabrug.

3.3.1. Plintgebouw/ P+R in Plintgebouw

In het Plintgebouw wordt P+R voor personenauto's ondergebracht, zowel op de begane grond als op de 1^e verdieping.

Beheersmaatregelen:

Bij het ontwerp van het Plintgebouw dient een optimale configuratie voor het parkeren te worden uitgewerkt, in nadrukkelijke samenhang met het ontwerp voor het Fietsparkeren. Daarbij spelen o.a. toegang, hellingen en voetgangersontsluiting een belangrijke rol.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.3.2. Plintgebouw/ Fietsparkeren in Plintgebouw

In het Plintgebouw wordt Fietsparkeren ondergebracht, zowel op de begane grond als op de 1e verdieping.

Beheersmaatregelen:

Bij het ontwerp van het Plintgebouw dient een optimale configuratie voor het Fietsparkeren te worden uitgewerkt, in nadrukkelijke samenhang met het ontwerp voor het P+R. Daarbij spelen o.a. toegang, hellingen en voetgangersontsluiting een belangrijke rol.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.3.3. Plintgebouw/ Transferhallen

Het Plintgebouw sluit direct aan op de transferhal noord.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen deze onderdelen. Van belang is vooral dat de transfer functionaliteit geborgd wordt. Het is niet noodzakelijk dat de transferhal een afgebakende ruimte is. De onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.3.4. Plintgebouw/ Fiets-/voetgangersbrug van/ naar Afrikaweg

De Fiets-/voetgangersbrug landt op het dek van het Plintgebouw. De fietsverbinding vervolgt zijn weg via de Nelson Mandelabrug naar de zuidzijde van de A12. Via het dek van het Plintgebouw is ook een toegang naar het Fietsparkeren.

Beheersmaatregelen:

Er moet een optimaal alignement van de Fiets-/voetgangersbrug tussen de Afrikaweg en het Plintgebouw worden ontworpen. De vervolgroute van het fietspad en de toegang naar het Fietsparkeren dienen optimaal op elkaar te worden afgestemd.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.3.5. Plintgebouw/ Halte RSR Driemanspolder

Het Plintgebouw sluit, al dan niet via de Transferhallen, aan op de halte RSR.

Beheersmaatregelen:

Er moet een optimaal functionele verbinding worden ontworpen tussen het Plintgebouw en de Halte RSR. De transferhal hoeft geen afzonderlijke ruimte te zijn.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.3.6. Plintgebouw/ Nelson Mandelabrug

Het Plintgebouw sluit aan op de Nelson Mandelabrug. De huidige noordelijke toegang tot de brug, met 2 roltrappen en 1 lift, wordt geïntegreerd in het Plintgebouw.

Beheersmaatregelen:

Het ontwerp van het Plintgebouw dient optimaal te worden afgestemd op de huidige toegang tot de Nelson Mandelabrug.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.4. P+R in Plintgebouw

Het P+R in het Plintgebouw heeft relaties met het Plintgebouw, het Fietsparkeren in het Plintgebouw, de Transferhallen met de P+R, het Fietsparkeren, de Transferhallen en de Nelson Mandelabrug.

3.4.1. P+R in Plintgebouw/ Fietsparkeren in Plintgebouw

Het P+R en het Fietsparkeren worden ondergebracht in het Plintgebouw.

Beheersmaatregelen:

Binnen het Plintgebouw moeten het P+R en het Fietsparkeren optimaal op elkaar worden afgestemd. Daarbij moet rekening worden gehouden met de opgegeven aantallen parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Bij de fietsen ook rekening houden met buitenmaatse fietsen en elektrische fietsen. Verder dient er aandacht te zijn voor de logistieke bewegingen binnen het Plintgebouw. Daarbij moeten de in- en uitgangen worden meegenomen en de routes naar de andere modaliteiten binnen de stationsomgeving.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.4.2. P+R in Plintgebouw/ Transferhallen

Het P+R dient een goede aansluiting te krijgen naar de transferhal noord zodat alle openbaar vervoersmodaliteiten goed bereikbaar worden.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient de relatie tussen beide onderdelen nauwkeurig te worden afgestemd.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.4.3. P+R in Plintgebouw/ Nelson Mandelabrug

Het P+R dient een goede aansluiting te krijgen naar de transferhal noord zodat alle openbaar vervoersmodaliteiten goed bereikbaar worden, waaronder de Nelson Mandelabrug.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient de relatie tussen beide onderdelen nauwkeurig te worden afgestemd.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.5. Fietsparkeren in Plintgebouw

Het Fietsparkeren in het Plintgebouw heeft relaties met het Plintgebouw, het P+R in het Plintgebouw, de Transferhallen, de Fiets-/ voetgangersverbinding van/ naar de Afrikaweg en de Nelson Mandelabrug.

3.5.1. Fietsparkeren in Plintgebouw/ Transferhallen

Het Fietsparkeren dient een goede aansluiting te krijgen naar de transferhal noord zodat alle openbaar vervoersmodaliteiten goed bereikbaar worden.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient de relatie tussen beide onderdelen nauwkeurig te worden afgestemd.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.5.2. Fietsparkeren in Plintgebouw/ Fiets-/voetgangersbrug van/ naar Afrikaweg

De Fiets-/voetgangersbrug landt op het dek van het Plintgebouw. De fietsverbinding vervolgt zijn weg via de Nelson Mandelabrug naar de zuidzijde van de A12.

Via het dek van het Plintgebouw is ook een toegang naar het Fietsparkeren.

Beheersmaatregelen:

Er moet een optimaal alignement van de Fiets-/voetgangersbrug tussen de Afrikaweg en het Plintgebouw worden ontworpen. De vervolgroute van het fietspad en de toegang naar het Fietsparkeren dienen optimaal op elkaar te worden afgestemd. De toegang vanaf de fietsroute naar het Fietsparkeren moet optimaal en veilig worden ontworpen waarbij ook de ruimte op het dak van het Plintgebouw, naast het Poortgebouw, voldoende mogelijkheden heeft voor bijvoorbeeld de invulling van een terras.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.5.3. Fietsparkeren in Plintgebouw/ Nelson Mandelabrug

Het Fietsparkeren dient een goede aansluiting te krijgen naar de transferhal noord zodat alle openbaar vervoersmodaliteiten goed bereikbaar worden, waaronder de Nelson Mandelabrug.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient de relatie tussen beide onderdelen nauwkeurig te worden afgestemd.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.6. Transferhallen

De Transferhallen hebben in meer of mindere mate directe relaties met het Brugdek boven de A12, Station Zoetermeer, het Plintgebouw, het P+R in het Plintgebouw het Fietsparkeren in het Plintgebouw, de Halte RSR Driemanspolder en de Nelson Mandelabrug.

3.6.1. Transferhallen/ Halte RSR Driemanspolder

De transferhal noord speelt een belangrijke rol in de verbinding tussen het Brugdek boven de A12, het Plintgebouw (incl. parkeervoorzieningen) en de Halte RSR Driemanspolder.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen deze onderdelen. De transferhal behoeft geen afzonderlijke (afgebakende) ruimte te zijn. Het gaat om de functionaliteit.

Deze onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.6.2. Transferhallen/ Nelson Mandelabrug

De transferhal noord sluit in functionele zin aan op de Nelson Mandelabrug. De huidige noordelijke toegang tot de brug, met 2 roltrappen en 1 lift, wordt geïntegreerd in het Plintgebouw.

Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen deze onderdelen. De transferhal behoeft geen afzonderlijke (afgebakende) ruimte te zijn. Het gaat om de functionaliteit.

Deze onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

3.7. Halte RSR Driemanspolder

De halte RSR heeft relaties met het Brugdek boven de A12, het Plintgebouw, de Transferhallen en de Nelson Mandelabrug.

3.7.1. Halte RSR Driemanspolder/ Nelson Mandelabrug

Op dit moment zijn aan de oostzijde van de brug transfers aanwezig naar beide sporen van de RSR. Deze transfers vervallen.

De transferhal noord speelt een belangrijke rol in de verbinding tussen het Brugdek boven de A12, het Plintgebouw (incl. parkeervoorzieningen), de Halte RSR Driemanspolder en de Nelson Mandelabrug.

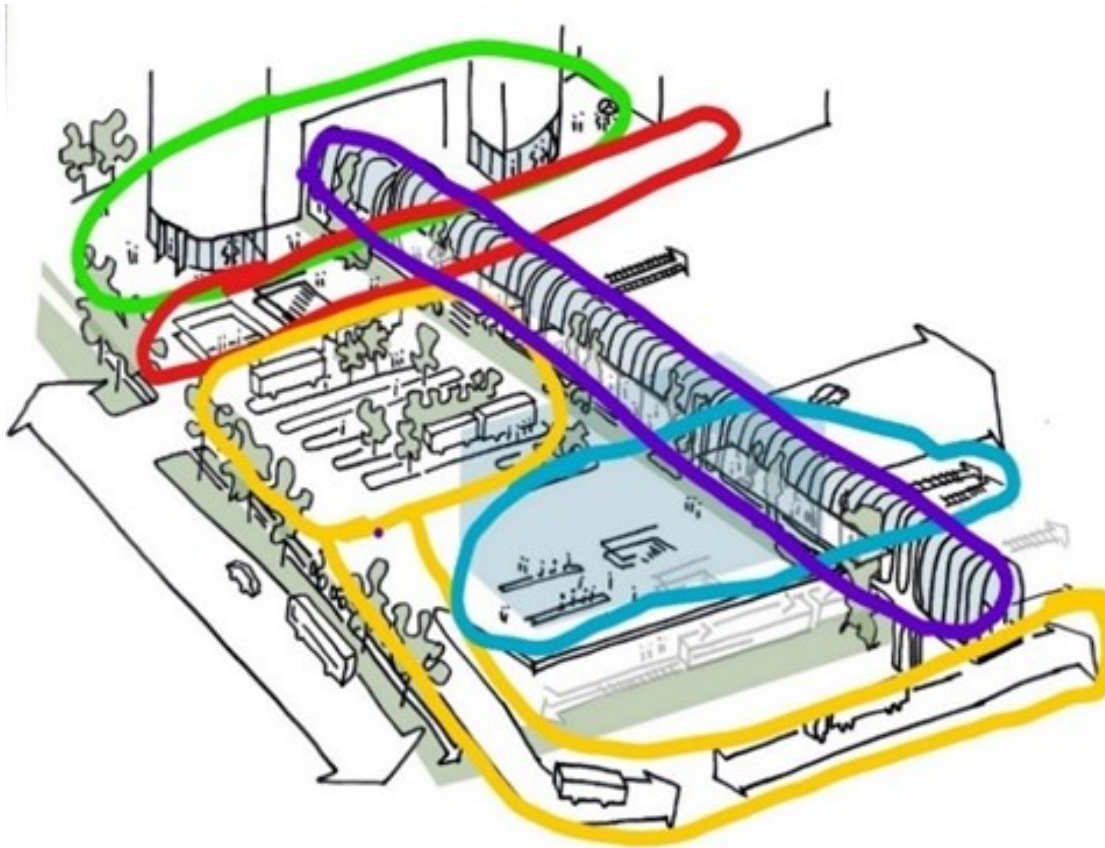
Beheersmaatregelen:

Bij de uitwerking van het integrale ontwerp dient nauwkeurige afstemming plaats te vinden tussen deze onderdelen. De transferhal behoeft geen afzonderlijke (afgebakende) ruimte te zijn. Het gaat om de functionaliteit.

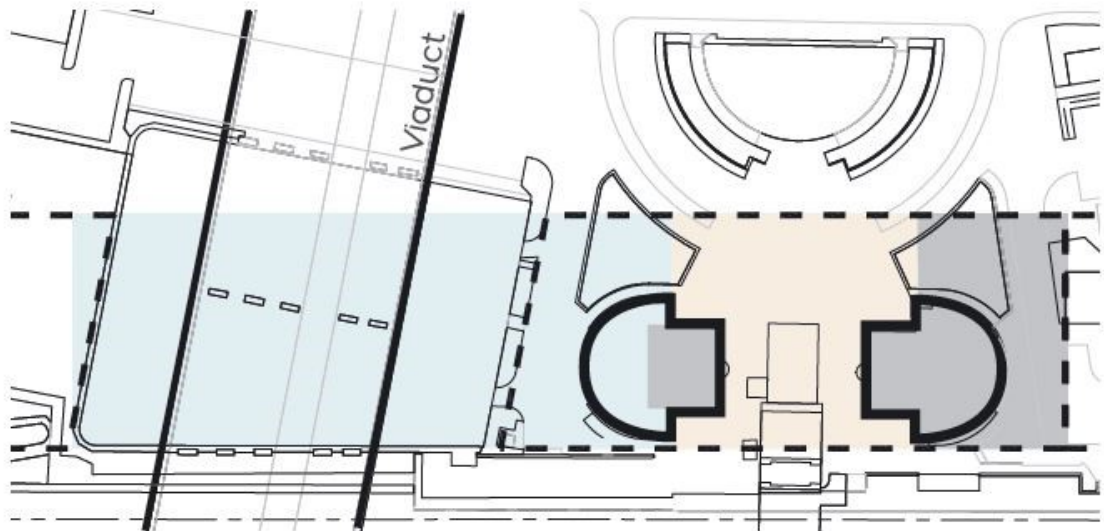
Deze onderdelen worden door één ingenieurs- en architectenbureau uitgewerkt.

Verantwoordelijk voor raakvlak: [PL, nader in te vullen]

Bijlage 1: Overzicht raakvlakken



Bijlage 2: Demarcatie Plintgebouw



- plangebied west
- stationshal
- plangebied oost