STATIONSGEBIED ZEVENBERGEN

BOUWSTENEN VOOR GEBIEDSVISIE

JULI 2023



Behoort bij besluit van de raad van de gemeente Moerdijk d.d. 28 september 2023

mij bekend,
de raadsgriffier,

gemeente Moerdijk NS Stations ProRail Provincie Noord-Brabant KUIPER COMPAGNONS


P+R

INHOUD

01	**INLEIDING**	**5**
	1.1 Waarom deze bouwstenen voor een gebiedsvisie?	5
	1.2 Het doorlopen proces	7
	1.3 De ontwikkeling van Oost	7
	1.4 OV-knoop Zevenbergen: Focusknooppunt	9
	1.5 Koppelkansen	13
02	**INTERWIJKVERBINDING**	**17**
	2.1 Vanzelfsprekende nieuwe route	17
	2.2 Interwijkverbinding zonder nieuwe perronopgangen	21
	2.3 Kansen interwijkverbinding met nieuwe perronopgangen	23
03	**FUNCTIONELE OPZET STATIONSKNOOP**	**25**
	3.1 Voorstel stationsdomeinen	25
	3.2 Voorkeursmodel OV-knoop	25
04	**VERBEELDING STATIONSGEBIED ZEVENBERGEN**	**29**
	4.1 Stationsgebied als nieuw stukje stad	29
	4.2 Ruimtelijk raamwerk	31
	4.3 Van stenen kloof naar groene vallei	33
	4.4 Verkeersstromen: voetgangers en fietsers	41
	4.5 Verkeersstromen: bus	43
	4.6 Verkeersstromen: auto en parkeren	45
	4.7 Faciliteiten	47
05	**VERVOLG: AANPAK EN STRATEGIE**	**49**
	5.1 Mogelijke fasering en deelontwikkelingen	49
	5.2 Uitwerken integrale gebiedsvisie met participatie	51
	5.3 Lobby BOMIRT	53


Opgaven stationsgebied Zevenbergen
Langzaamverkeersroute
oost en west
Transformatie de Hil
OV knoop Zevenbergen

INLEIDING

01

1.1 Waarom deze bouwstenen voor een gebiedsvisie?

Zevenbergen is een levendige, historische stad in een economisch dynamische regio en staat niet stil. De historische haven is recent heropend, het centrum heeft een kwaliteitsimpuls gekregen en uitbreidingswijk Bosselaar Zuid nadert afronding. De volgende grote stap is de ontwikkeling van Zevenbergen Oost. Hier zal ruimte worden geboden aan nieuwe woningbouw en aan het vervolmaken van de rondweg rond de stad. Ook komt er langs de Mark meer ruimte voor recreatie. Zevenbergen Oost is een vanzelfsprekende plek voor de verdere doorontwikkeling van Zevenbergen, een mooie locatie nabij het station en nabij de belangrijke voorzieningen. In deze grote stadsontwikkeling heeft het stationsgebied een bijzondere plek, als belangrijke schakel tussen het centrum en Oost.

In de omgeving van station Zevenbergen is in eerste instantie behoefte aan een goede interwijkverbinding voor fietsers en wandelaars, die de bestaande spoorkruising van de Hazeldonkse Zandweg kan ontlasten bij verdere groei van de stad en vanuit Oost de belangrijke maatschappelijke voorzieningen en het historische centrum van Zevenbergen goed en veilig bereikbaar kan maken. Bovendien groeit het belang van de stationsknoop Zevenbergen als regionaal knooppunt. Er liggen hier interessante kansen om de stad Zevenbergen, de omliggende dorpen en de haven van Moerdijk met het nieuwe Logistiek Park Moerdijk beter bereikbaar te maken met openbaar vervoer. In het 'Ontwikkelplan mobiliteitshubs West-Brabant' is station Zevenbergen dan ook aangemerkt als regionale hub.

Deze verschillende opgaven zouden elkaar kunnen versterken en bieden interessante kansen om de woningbouwopgave in de regio te versnellen en Zevenbergen als regionale openbaar vervoersknoop verder te ontwikkelen. Om die reden heeft de afgelopen maanden een nadere verkenning plaatsgevonden met de belangrijke partners (NS, ProRail, Provincie, bureau Spoorbouwmeester en de gemeente Moerdijk), waarin de volgende zaken onder de loep zijn genomen:

- Hoe de interwijkverbinding zo zorgvuldig mogelijk kan worden ingepast in het stationsgebied Zevenbergen.
- Hoe daarmee de openbaar vervoersknoop rond station Zevenbergen kan worden doorontwikkeld.
- Hoe daaraan gekoppeld een versnelling in de woningbouwopgave kan worden bewerkstelligd.

Voorliggend document is tot stand gekomen op basis van het 'Handelingsperspectief OV Knoop Station Zevenbergen d.d. 24-06-2022', beleidsdocumenten en input van de partners. Het vormt een eerste verkenning naar de mogelijkheden, uitgangspunten en aandachtspunten bij de inpassing van een interwijkverbinding en de waardevolle koppelkansen die zich dan voordoen voor het doorontwikkelen van de stationsknoop, het verbeteren van openbaar vervoer en het doorontwikkelen van het gebied rondom de stationsknoop. Er ligt nog geen uitgewerkte visie of plan, maar we hebben met elkaar wel veel belangrijke ingrediënten/bouwstenen daarvoor in beeld kunnen brengen en de kansrijke ontwikkelrichting in beeld kunnen brengen.

De gezamenlijke conclusie is dat het zeer interessant zou zijn om deze bouwstenen met elkaar op te werken tot een integrale gebiedsvisie, in nauwe participatie met eigenaren, bewoners, ondernemers en gebruikers.

Uitsnede structuurvisiekaart Moerdijk 2030









1.2 Het doorlopen proces

Voorliggende verkenning is opgesteld in een gezamenlijk proces met de volgende partijen:

- Gemeente Moerdijk
- Provincie Noord-Brabant
- ProRail
- NS-stations
- Bureau Spoorbouwmeester

In een aantal workshops hebben we met elkaar gekeken naar de kwaliteiten, de opgaven en de kansen in het stationsgebied Zevenbergen en onderzocht wat een interessante ontwikkelrichting zou kunnen zijn en welke bouwstenen daarbij naar voren komen. Voor u ligt een samenvatting van de bevindingen. Dit is geen uitgewerkte visie of masterplan, maar wel een aanzet en aansporing om door te pakken met het stationsgebied Zevenbergen. De breed gedeelde mening van de betrokken partijen is dat de noodzakelijke interwijkverbinding een unieke kans biedt om meerdere belangrijke opgaven in samenhang op te pakken en OV-knoop, stationsgebied en Zevenbergen een kwaliteitsimpuls te geven.

1.3 De ontwikkeling van Oost

Na de ontwikkeling van het hart van Zevenbergen is het nu tijd voor de stap over het spoor naar Oost.

In de structuurvisie Moerdijk 2030 is de voorzet gegeven voor uitbreiding van wonen in de Markvelden en het Zwaneveld en recreatie in de Marklanden. Voorwaarde hiervoor is het vervolmaken van de rondweg, zodat het toenemende gemotoriseerd verkeer niet meer door de kern van Zevenbergen hoeft en de leefkwaliteit in de kern zelf kan verbeteren. Op dit moment worden de plannen voor Oost verder uitgewerkt. Daarnaast wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om het bedrijventerrein de Hil te transformeren naar een gebied met wonen en werken. Waar in Markvelden en Zwaneveld wordt ingezet op een rustig, groen en suburbaan woonmilieu, liggen er in de Hil kansen om een nieuw, meer intensief groen-stedelijk woonmilieu toe te voegen. Op deze plek naast het station ligt de unieke mogelijkheid om doelgroepen aan de stad te binden, die zich meer richten op openbaar vervoer en die de voorzieningen op loopafstand willen hebben, zoals bijvoorbeeld starters, senioren en stedelijk georiënteerde gezinnen. Er zijn regionaal niet veel plekken die daar geschikt voor zijn.

Zevenbergen breidt zich uit en het station en stationsgebied verschuiven van de rand, naar het hart. De Hazeldonkse Zandweg is nu al een belangrijke invalsweg vanuit het oosten, voor zowel gemotoriseerd verkeer en fietsers, en met de ontwikkeling van Zevenbergen Oost zal het belang van deze route verder toenemen. Het is onwenselijk dat de gelijkvloerse kruising met het spoor met de ontwikkeling van Zevenbergen Oost verder belast gaat worden. Om die reden zijn twee belangrijke infrastructurele ingrepen noodzakelijk:

- De vervolmaking van **de rondweg** structuur als hoofdontsluiting van Zevenbergen en Zevenbergen Oost. Dat biedt de kans om de Hazeldonkse Zandweg en de omgeving van het centrum te ontlasten van doorgaand autoverkeer en de auto-ontsluiting te organiseren met een systeem van ‘inprikkers’ tussen rondweg en centrum.
- Een **nieuwe interwijkverbinding** voor de fietser en voetganger tussen Zevenbergen Oost en centrum, door middel van een ongelijkvloerse kruising met het spoor in de omgeving van het station.

Huidige situatie stationsgebied Zevenbergen


verblijfskwaliteit stationsplein mist






ontvangstdomein




gelijkvloers reizigersoverpad


spoorwegovergang Hazeldonkse Zandweg



oncomfortabel busstation





In het stationsgebied komen daarmee veel belangrijke zaken samen, zoals de urgente woningbouwopgave, het binden van belangrijke doelgroepen aan de stad, het optimaliseren van de verkeersstructuur en het stimuleren van wandelen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer. Het is een cruciaal puzzelstukje in de verdere groei van Zevenbergen en in het verder bouwen aan de kwaliteit van leven in de stad.

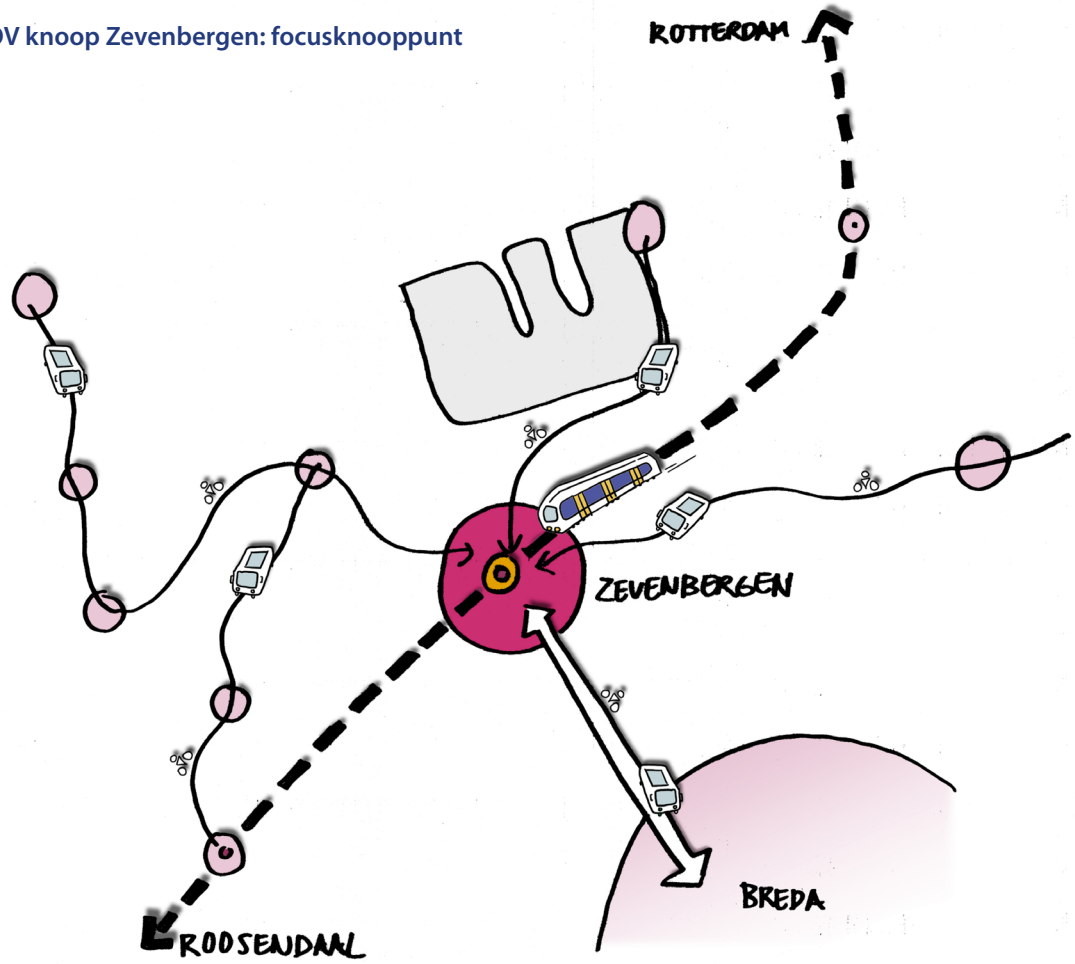
1.4 OV-knoop Zevenbergen: Focusknooppunt

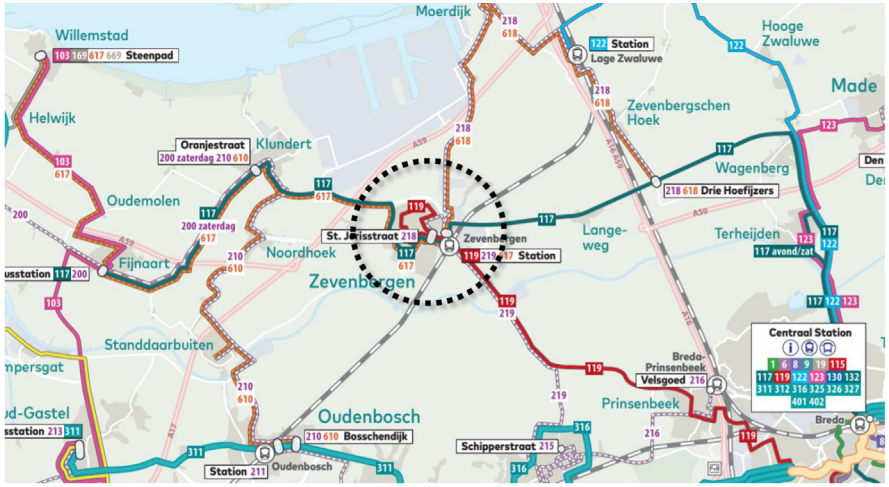
Zevenbergen is daarnaast ook aangewezen als focusknooppunt. Het station heeft een belangrijke rol als het om de regionale OV-bereikbaarheid gaat en vormt de centrale openbaar vervoersknoop voor Zevenbergen zelf en de omliggende dorpen en het havengebied. Vanaf station Zevenbergen zijn treinverbindingen met Roosendaal/Zeeland en met de Randstad, zijn er busverbindingen en goede fietsroutes met de dorpen en er liggen plannen om een nieuwe HOV-busverbinding naar Breda toe te voegen. Station Zevenbergen is een belangrijk overstapstation en de ambitie is om dit verder uit te breiden. Comfortabel en snel overstappen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten is dus heel belangrijk. Op dit moment is het station eenzijdig georiënteerd op het centrum en liggen fietsenstalling, bushalte en ontvangstdomein van het station vlak bij elkaar. De overstap is dus compact en overzichtelijk. Recent onderzoek wijst uit dat er meer dan voldoende fietsenstallingen aanwezig zijn en de bezetting van het P+R-terrein is maximaal 84%, dus ook daar zit voldoende ruimte. Het monumentale stationsgebouw met horeca-voorziening voegt bovendien verblijfskwaliteit toe en vormt het uithangbord van het station.

Station Zevenbergen krijgt een gemiddelde klantwaardering, maar er liggen ook een aantal opgaven voor de toekomst:

- De busperrons zijn krap bemeten, op drukke momenten staan mensen half op het fietspad. Met de geambieerde toevoeging van een HOV-busverbinding met Breda is dit niet ideaal. De meeste buslijnen en ook de beoogde nieuwe HOV-lijn hebben hun focus bovendien meer op de oostzijde, een busstation aan de oostzijde van het spoor is derhalve efficiënter en zorgt voor minder belasting van de spoorovergang van de Hazeldonkse Zandweg.
- Station Zevenbergen heeft nu geen directe toegang vanuit Zevenbergen Oost, het ontvangstdomein ligt alleen aan de centrumzijde. Bestaande en toekomstige bewoners en werknemers vanuit Oost zullen dus niet optimaal profiteren van de nabijheid van de OV-knoop. Met een dubbelzijdig station zou het station veel beter aanhaken op dit (toekomstige) stadsdeel en de nieuwe recreatie langs de Mark.
- Het gelijkvloerse reizigersoverpad dat vanaf het ontvangstdomein het oostelijke perron (met de treinen richting de Randstad) ontsluit is niet comfortabel. Bij langskomende treinen en als de trein op het perron staat te wachten moeten reizigers voor dichte spoorbomen wachten.
- Het monumentale stationsgebouw heeft een mooie horeca-invulling, maar het stationsplein voor de deur heeft weinig verblijfskwaliteit. Hier komen in een kleine ruimte veel vervoersstromen samen (doorgaand auto- en fietsverkeer), bushalte, K+R, taxistandplaats. Dit gaat ten koste van de verblijfskwaliteit en die is belangrijk voor de wandelaars, die in principe iedere overstapper in de stationsknoop op zijn minst even is. Een stationsgebied met verblijfskwaliteit en verblijfsfunctie draagt bij aan levendigheid en sociale veiligheid.

OV knoop Zevenbergen: focusknooppunt

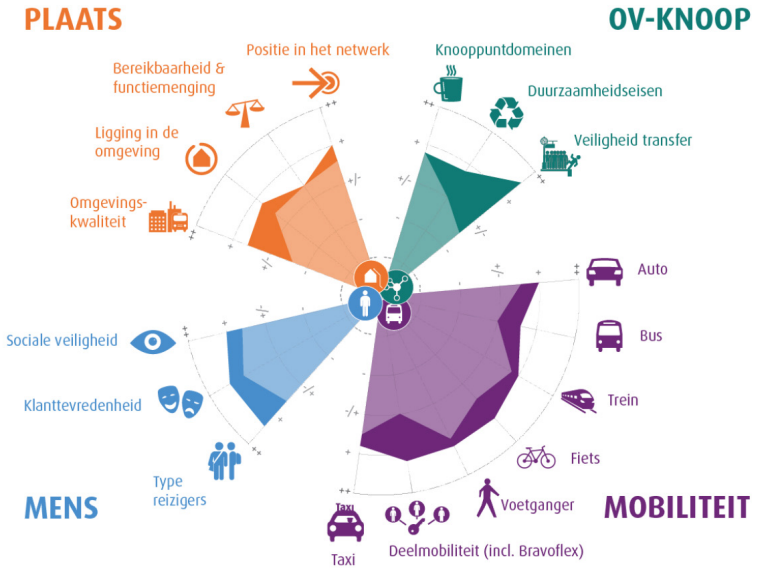




Busnetwerk

Regionale hub Zevenbergen

In het 'ontwikkelplan mobiliteitshubs West-Brabant' is station Zevenbergen aangewezen als één van de vier regionale hubs. De grotere doelstelling is het verbeteren van de bereikbaarheid en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, door het optimaliseren van de OV-knoop. Het optimaliseren van de overstap van fiets en auto op trein en bus is hierbij een belangrijke opgave. Daarbij zijn goede stallingsvoorzieningen zoals P+R, Kiss+Ride en comfortabele fietsenstallingen essentieel. De first en last mile moet op orde zijn om meer forenzen uit Zevenbergen, maar ook uit omliggende dorpen te verleiden het openbaar vervoer te gebruiken. Dat betekent van en naar het station goede, snelle veilige routes met de fiets en de bus naar de omliggende wijken en dorpen. Om de rol van het station als ontmoetingsplek en regionale mobiliteitshub te versterken is horeca en bij voorkeur ook andere voorzieningen, zoals een fietsenmaker en pakketmuur belangrijk om toe te voegen. Door ook de omgevings- en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte een impuls te geven wordt de aantrekkingskracht van de OV-knoop vergroot. Veel van de basis-faciliteiten en vervoersmodaliteiten zijn zoals beschreven al aanwezig in de OV-knoop Zevenbergen, de insteek is vooral deze verder te optimaliseren. In het ontwikkelplan is de verblijfskwaliteit als belangrijk verbeterpunt benoemd en het aanbod aan deelmobiliteit en stations-faciliteiten (zoals een pakketmuur of fietsenmaker) kan nog groeien.



Toekomstbeeld OV-knoop Zevenbergen (bron Handelingsperspectief)


1
2
7,5

1.5 Koppelkansen

De concrete aanleiding om naar het stationsgebied te gaan kijken was de inpassing van de interwijkverbinding tussen Zevenbergen Oost en centrum, om de bereikbaarheid van de voorzieningen vanuit Oost zo goed mogelijk te maken en de spoorovergang Hazeldonkse Zandweg te ontlasten. Vanuit de verkenning zien we de volgende waardevolle koppelkansen:

- Verbeteren van de bereikbaarheid van het station vanuit Zevenbergen Oost, voor zowel fietsers als wandelaars, maar ook voor bussen en gemotoriseerd verkeer, door een tweezijdige oriëntatie van station Zevenbergen.
- Saneren gelijkvloers reizigersoverpad station.
- Verder ontlasten van de spoorwegovergang Hazeldonkse Zandweg en de woonomgeving aan de centrumzijde van het station, door een deel van het busvervoer en andere gemotoriseerde verkeer naar de oostzijde van het station te halen.
- Verbeteren busstation met meer ruimte op de busperrons, meer ruimte voor de geambieerde HOV-buslijn naar Breda en een meer comfortabele overstap.
- Vergroten verblijfskwaliteit in het stationsgebied, door vergroening en meer ruimte voor wandelen, zitten, informeel wachten en/of een horeca-terras.
- Woningbouwversnelling en specifiek het toevoegen van een onderscheidend woonmilieu voor doelgroepen die op openbaar vervoer en de nabijheid van voorzieningen zijn gericht, zoals starters en senioren.
- Impuls voor de voorzieningen in en om het centrum van Zevenbergen, door het vergroten van de bereikbaarheid en het toevoegen van nieuwe woningen.



AMBITIES, UITGANGSPUNTEN EN WENSEN

Voor het stationsgebied zijn door de spoorse partijen, de provincie en de gemeente onderstaande ambities, uitgangspunten en wensen meegegeven als vertrekpunt voor de eerste verkenning naar de mogelijkheden, uitgangspunten en aandachtspunten bij de inpassing van een interwijkverbinding en de waardevolle koppelkansen die zich dan voordoen voor het doorontwikkelen van de stationsknoop, het verbeteren van openbaar vervoer en het doorontwikkelen van het gebied rondom de stationsknoop.

AMBITIES

- **Regionale mobiliteitshub**: Trein, bus, fietsroutes, deelmobiliteit. HOV bus naar Breda. Betekenis ook voor dorpen en haven Moerdijk.
- **Woningbouw-opgave Zevenbergen** concentreren rond station.
- Passend stedelijk woonmilieu de Hil. Ontwikkelpotentieel van het stationsgebied optimaal benutten – durf meer stad te maken. Hil ca. 200 appartementen en ruimte voor werk- en leisure.
- **Interwijkverbinding en spooronderdoorgang**: veilige aanhechting centrum en Zevenbergen-Oost, ontlasting overgang Hazeldonkse Zandweg.
- Hoofdstroom fietsers omleiden: nieuwe verbinding is een vanzelfsprekende route en logisch onderdeel van het nieuwe stedelijke weefsel.
- **Twee-zijdige oriëntatie station**
- Overwegen nu lang dicht, toenemende drukte, haastende reizigers die onder de spoorbomen door gaan. Geen acuut probleem, maar nieuwe stationsopgang gekoppeld aan interwijkverbinding kans om comfort en bereikbaarheid te verbeteren en veiligheid niet te laten verslechteren.
- **Verduurzaming stationsomgeving**: altijd kansen grijpen: zon, circulaire inrichting, vergroening, klimaatadaptatie, etc.

STATION EN STATIONSOMGEVING

- **Gewaardeerd station** (compact, overzichtelijk, veilig, schoon)– zorg voor consolidatie van waardering, of zelfs verbetering (pas op voor verslechtering in gebruik).
- Spooronderdoorgang vraagt **andere organisatie OV-knoop**: herschikken stationsfuncties – integraal bekijken en laten inspireren door wat er nu al goed is. Connecties logisch en leesbaar houden, ook als je ongelijkvloers gaat.
- Wens: **saneren van het reizigersoverpad en het smalle paadje** tussen de Hazeldonksezandweg en het reizigersoverpad
- **Stationsconcept als leidraad**: organiseer modaliteiten logisch, zodat een goed functionerende overstap gewaarborgd blijft.
- **Helderheid**: cluster OV-voorzieningen op één duidelijke plek en zorg voor een zo compact mogelijke en overzichtelijke overstap.
- Bij voorkeur **één helder ontvangstdomein** aan beide zijden, toegangen tot perrons daar zoveel mogelijk concentreren.
- **Zichtbaarheid** station vanuit de omgeving belangrijk.
- **Wonen** rondom station belangrijk en liefst zichtbaarheid vanuit woningen op alle onderdelen van de OV-knoop in verband met sociale veiligheid.

AMBITIES, UITGANGSPUNTEN EN WENSEN

gemeente Moerdijk | NS Stations | ProRail | Provincie Noord-Brabant | Spoorbeeld

UITSTRALING STATIONSOMGEVING

- Bestaande **monumentale stationsgebouw** met goede functie belangrijk voor kwaliteit en uitstraling station en stationsgebied.
- Rijksmonument vormt nu het gezicht van het station: zorgvuldig koppelen aan het ontvangstdomein, horecafunctie behouden en ondersteunen.
- Het stationsgebied heeft niet alleen een transferfunctie, maar ook een **verblijfsfunctie**. Opgave in o.a. de openbare ruimte.
- Station is meer dan een opgang in een tunneltje: maak echt een **prettige ontvangst**: korte overstaplijnen en heldere domeinen voor een optimale reizigersbeleving en sociale veiligheid.

LANGZAAMVERKEER

- Leg fietsers en wandelaars in de watten (**STOMP**)
- Sociale veiligheid onderdoorgang: lange zichtlijnen de tunnel in.
- **Fietsparkeren aan beiden zijden stationsknoop**. Snelle en comfortabele overstap fiets en trein. Huidige capaciteit stallingen links ruim voldoende. Mogelijk wel meer behoefte aan veilige stallingen in de toekomst. Goed aanbod aan fietskluizen beter passend bij dit station.
- **Locatie fietsenstalling** t.o.v. perron is essentieel voor het gebruik. Vergroten comfort en gebruik: Flexibele kluizen / OV fiets-abri, OV –fietsen (huidige capaciteit hier ook voorlopig voldoende).

BUSSEN EN HOV

- **Toekomstbestendig busstation**: oostzijde lijkt i.v.m. randweg meest interessant voor nieuw busstation, met ook regionale betekenis (HOV).
- Dan gelijk ruimte maken voor gelede bussen (ca. 18 m).
- Westzijde alleen een ‘normale’ halte (kans: halteren op de weg). Wel aandacht voor oversteken en nu smalle busperrons

AUTOVERKEER

- Met **randweg Zevenbergen** kans om Spoorlaan/P. van Kessellaan iets rustiger te maken. Blijft wel belangrijk voor goed bereikbaar station.
- **P&R aan beide zijden station**, behouden parkeren aan centrumzijde. Wel op P&R geleidelijk meer ruimte maken voor deelauto’s.

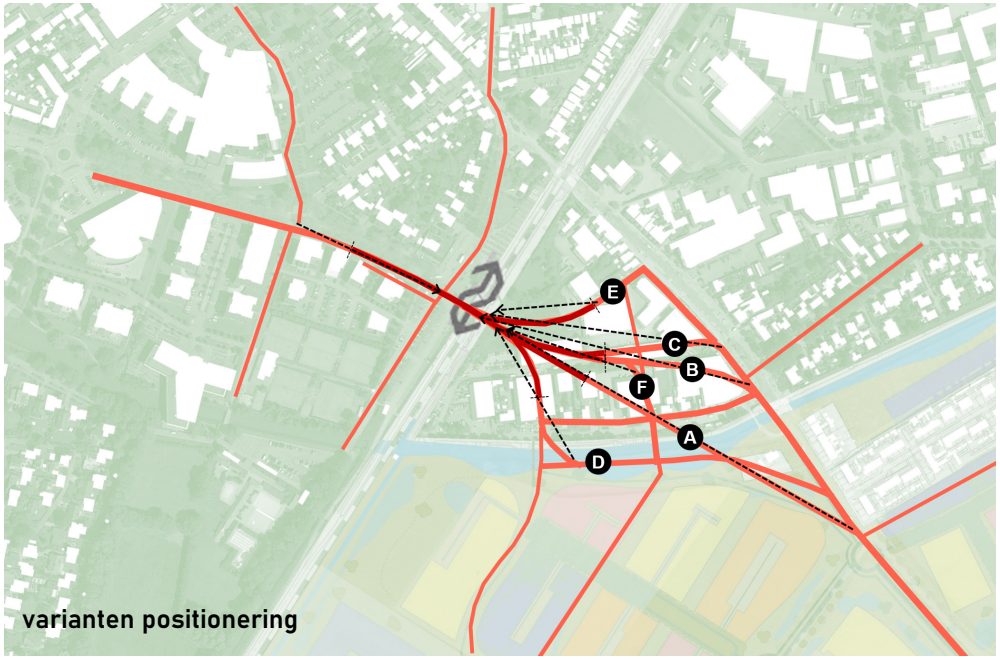
Verkenning interwijkverbinding



knelpunten fietsroute huidige situatie



ideale positionering



varianten positionering

Interwijkverbinding

Spoordonderdoorgang

Hoofdfietsroutes

Zichtlijnen

A/B Voor de meest vloeiende fietsroutes met direct zicht op station en onderdoorgang is relatief veel verwerving/verplaatsing van diverse bedrijven/woningen nodig. En wordt Zwanegat iets minder goed aangehaakt.

C Met alleen Vier Hoog en PSM is ook een redelijk vloeiende variant te maken, met goed zicht op station en goede aansluiting Zevenbergen Oost.

D Optimaal voor Markvelden, iets bochtiger en daardoor iets minder overzichtelijk voor Zwanenveld en Hazeldonkse Zandweg. Ook minder zicht in de onderdoorgang. Binnen huidige eigendommen te realiseren.

E Zonder additionele grondverwerving, maar ook minder overzicht op onderdoorgang en station. Redelijk dicht op bestaande overgang.

F Meest optimale vloeiende fietsroute voor Zevenbergen -Oost, minder overzichtelijk voor Zwaneveld en Hazeldonkse Zandweg.

INTERWIJKVERBINDING

02

2.1 Vanzelfsprekende nieuwe route

Aanleiding voor deze verkenning is de noodzaak om een ongelijkvloerse wandel- en fietsverbinding te realiseren tussen Zevenbergen Oost en het centrum. Deze interwijkverbinding is het meest concreet en bovendien zeer sturend voor de ruimtelijke inrichting van het gehele gebied en opzet en bereikbaarheid van de toekomstige OV-knoop Zevenbergen.
De doelstelling is om wandelaars en fietsers vanuit Zevenbergen Oost en op de doorgaande fietsroute van de Hazeldonkse Zandweg te verleiden niet de Hazeldonkse Zandweg te nemen, maar een nieuwe, comfortabele ongelijkvloerse route onder het spoor door te nemen, zodat de gelijkvloerse overweg van de Hazeldonkse Zandweg wordt ontlast.
De positie en inpassing van de onderdoorgang is daarbij belangrijk, maar zeker ook loop van de route en de aansluiting op de omliggende wegen.
De interwijkverbinding dient vanuit alle richtingen wandelaars en fietsers een vanzelfsprekende route te bieden. Alleen op die manier kunnen zij verleid worden om deze route te verkiezen boven de bestaande route via de Hazeldonkse Zandweg.

Bestaande en te verwachten fietsstromen

Dat begint met een goede analyse van bestaande fietsstromen en de belangrijkste bron- en eindpunten. Een recente analyse laat zien dat de Hazeldonkse Zandweg nu één van de belangrijkste en meest intensief gebruikte fietsroutes van Zevenbergen is. Er loopt een duidelijke hoofdstroom van fietsers vanuit Oost (o.a. uit Etten-Leur) naar het centrum en met name richting de maatschappelijke voorzieningen in de zuidrand van centrum Zevenbergen (o.a. veel leerlingen naar het Markland College).

Met de realisatie van Zevenbergen Oost zal het aantal fietsers over de nu al drukke spoorwegovergang van de Hazeldonkse Zandweg zonder andere maatregelen ruim verdubbelen. Maar ook de druk van overstekende fietsers op de kruisingen Prins Hendrikstraat-Stationslaan, Prins Hendrikstraat-Stationsstraat en Neerhofstraat-Pastoor van Kessellaan zal flink toenemen. Dit betekent dat de onveiligheid zal toenemen, een bevestiging van het nut en de noodzaak van een goede, nieuwe interwijkverbinding.
Met de realisatie van Zevenbergen Oost zal niet alleen de stroom fietsers over de Hazeldonkse Zandweg fors toenemen, maar zal ook een nieuwe stroom vanuit Marklanden en Markvelden gaan ontstaan.

Vanzelfsprekende nieuwe fietsroute

De nieuwe ongelijkvloerse interwijkverbinding zal beide stromen op een vanzelfsprekende manier moeten opvangen en richting de Pastoor van Kessellaan geleiden. Het voordeel is dat de huidige hoofdroute voor veel fietsers via de spoorwegovergang Hazeldonkse Zandweg niet heel 'vloeiend' loopt, met een wat onlogische 'slinger' via de Neerhofstraat, lastig oversteekbare kruispunten en een overgang die regelmatig dicht gaat.

Aan de centrumzijde is er maar één logische plek en dat is het inpassen van de nieuwe route en onderdoorgang in de Pastoor van Kessellaan. De Pastoor van Kessellaan is met stip de belangrijkste fietsroute in Zevenbergen, de ontsluiting voor veel belangrijke maatschappelijke voorzieningen en het historische centrum, maar ook richting een deel van de woonwijken in het westen. Er zijn bovendien aan de centrumzijde niet veel andere plekken beschikbaar.

Voorkeursvariant interwijkverbinding



Interwijkverbinding

Spooronderdoorgang

Hoofdfietsroutes

Een inpassing aan de zuidzijde lijkt daarbij het meest effectief. Om de bereikbaarheid van de P+R en omgeving van het zwembad te kunnen blijven borgen is een brugverbinding noodzakelijk over de onderdoorgang.

Aan de oostzijde komt de hoofdstroom via de Hazeldonkse Zandweg, maar zal er een tweede belangrijke stroom fietsers bijkomen vanuit Markvelden en Markzoom. Beide stromen worden idealiter zo goed mogelijk opgevangen en begeleid. Dat vraagt een zorgvuldige positionering van de entree van de onderdoorgang en de fietsroutes die daarnaartoe leiden. Bij een herontwikkeling van de Hil ontstaat er ook iets meer zoekruimte en dus zijn aan deze zijde meerdere mogelijkheden onderzocht en afgewogen. In de keuze van een voorkeursroute hebben we de volgende overwegingen aangehouden:

- Zoveel mogelijk ontlasten van de knelpunten, door een vanzelfsprekende nieuwe route voor fietsers en voetgangers te creëren, die vanuit de Hazeldonkse Zandweg, Markvelden en Markzoom zo optimaal en comfortabel mogelijk bereikbaar is. Fietsers verleiden en begeleiden.
- Goed zicht op onderdoorgang, liefst zo min mogelijk bochten in de onderdoorgang om de sociale controle en gevoelens van veiligheid te borgen.
- Bij voorkeur niet teveel afhankelijkheden als het gaat om eigendommen en zo min mogelijk lastige barrières opwerpen voor de (toekomstige) transformatie en herontwikkeling van de Hil.

Voorkeursvariant

Met de betrokken partijen zijn verschillende varianten opgesteld en afgewogen. De combinatie van variant C en F kwam daarbij als duidelijke voorkeursvariant naar voren. Deze voorkeursvariant heeft één duidelijke vloeiende hoofdroute vanaf de Hazeldonkse Zandweg vanuit Zwanenveld en Etten-Leur, met goed zicht vanaf de Hazeldonkse Zandweg op zowel de onderdoorgang en het station. Met de beoogde aansluiting op de Hazeldonkse Zandweg krijgen ook de fietsers vanaf bedrijventerrein Zwanengat een aantrekkelijk alternatief. De voorkeursroute laat bovendien nog voldoende ruimte voor de (toekomstige) transformatie/herontwikkeling van de Hil. Op de plek waar de onderdoorgang op maaiveld komt slaat een tweede route af richting Markvelden en Markzoom, deze fiets- en wandelroute komt mooi centraal uit in het hart van de nieuwe ontwikkeling en loopt daar vloeiend door richting de nieuwe recreatie aan de Mark.



Verworven eigendommen de Hil


Inpassing interwijkverbinding: zonder aanpak perronopgang
P+R

2.2 Interwijkverbinding zonder nieuwe perronopgangen
Het inpassen van alleen een interwijkverbinding zonder nieuwe perronopgangen is mogelijk met de doelstellingen die er zijn.
Met elkaar is onderzocht wat dit betekent:

- De eenzijdige oriëntatie van het station op het centrum en het bestaande enkele ontvangstdomein aan de centrumzijde en gelijkvloers reizigersoverpad blijven dan gehandhaafd. Een tweede ontvangstdomein toevoegen aan de oostzijde is in deze situatie ongewenst, omdat daarmee het huidige gelijkvloerse overpad mogelijk als interwijkverbinding gebruikt zal gaan worden, terwijl deze hier niet geschikt voor is.
- Dit betekent ook dat alle OV-voorzieningen logischerwijs aan de centrumzijde dienen te blijven. Dit biedt derhalve niet veel ruimte voor het optimaliseren van busstation en verblijfskwaliteit.
- De bereikbaarheid van het station en de fietsenstallingen aan de centrumzijde zijn niet optimaal, omdat fietsers vanuit Oost die de interwijkverbinding nemen gevoelsmatig om moeten rijden tot ze uit de onderdoorgang zijn en dan terug moeten draaien naar het station. Het is niet ondenkbaar dat veel bezoekers van het station vanuit Oost toch de overgang Hazeldonkse Zandweg zullen blijven gebruiken.

De conclusie is dat met het uitvoeren van de interwijkverbinding op deze manier de bereikbaarheid van Oost naar het centrum van Zevenbergen zal verbeteren, maar richting het station vanuit Oost niet beter wordt en mogelijk zal verslechteren.


Inpassing interwijkverbinding: met nieuwe perronopgangen
P+R
P+R

2.3 Kansen interwijkverbinding met nieuwe perronopgangen

Vervolgens is gekeken wat het zou kunnen opleveren als met het realiseren van de nieuwe interwijkverbinding ook de toegang tot de perrons wordt aangepast, door de perrons met twee trappen en liften vanuit de onderdoorgang te ontsluiten. De huidige breedte van de perrons maakt dit mogelijk.

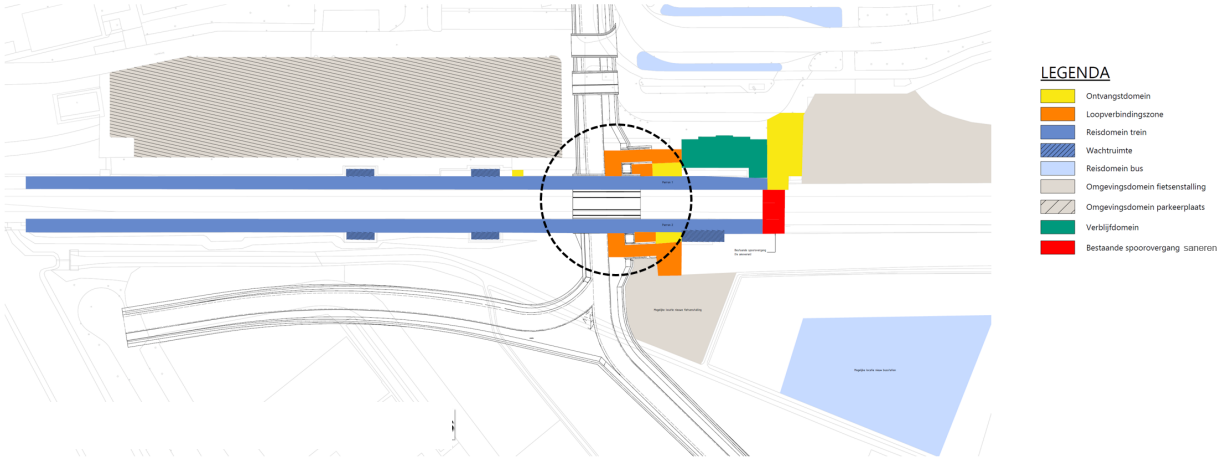
- Er ontstaat dan een tweezijdige oriëntatie van het station, met twee ontvangstdomeinen aan zowel de kant van het centrum als aan de oostzijde. Deze liggen dan idealiter direct ten zuiden van het monumentale stationsgebouw. Beide ontvangstdomeinen zijn met trappen en een lift vanuit de (royale) onderdoorgang bereikbaar.
- Dit biedt de kans het bestaande gelijkvloerse reizigersoverpad aan de andere zijde van het stationsgebouw te saneren.
- Het biedt ook de kans om OV-voorzieningen aan de oostzijde van het station een plek te geven en daarmee meer ruimte te maken voor bijvoorbeeld een comfortabel busstation, fietsenstallingen aan de oostzijde en meer verblijfskwaliteit aan de centrumzijde.
- Door de tweezijdige oriëntatie van het station verbetert de bereikbaarheid vanuit Zevenbergen Oost aanzienlijk en kunnen fietsers uit Oost hun fiets aan de oostzijde stallen.
- Veel busroutes zijn op de oostzijde gericht, inclusief de geambieerde nieuwe HOV-lijn met Breda. De buslijnen die niet in Zevenbergen zelf hoeven te zijn, hoeven dan niet meer de overweg van de Hazeldonkse Zandweg en aanliggende wegen te belasten. In de huidige praktijk betekent dit dat alleen buslijn 117 nog aan de centrumzijde hoeft te komen.
- Met de nieuwe rondwegstructuur met inprikkers ligt het voor de hand dat een wezenlijk deel van de auto's die naar het station gaan (Park+Ride, Kiss+Ride) via de oostzijde zullen komen. Door, behalve aan de centrumzijde, ook P+R aan de oostzijde van het station te faciliteren wordt de overgang Hazeldonkse Zandweg en woonomgeving aan de centrumzijde verder ontlast.
- Voor de sociale veiligheid van zowel de nieuwe fietsroute/onderdoorgang, als de stationsomgeving aan de oostzijde is het wel belangrijk dat er in het gebied van de Hil op een aantrekkelijke manier gewoond gaat worden. Een transformatie van dit bedrijventerrein is daarmee wenselijk. Het biedt echter ook de kans een uniek, OV-georiënteerd woonmilieu (in wat hogere dichtheid) te creëren, met directe aansluiting op het station.

De conclusie is dat een integrale aanpak van woningbouw, de interwijkverbinding én het oppakken van de stationsknoop verreweg de meeste kansen en waarde kan toevoegen aan Zevenbergen en het stationsgebied. Alleen op deze manier kunnen de genoemde koppelkansen echt verzilverd worden en ontstaat voor alle partijen onder aan de streep de meeste meerwaarde. Een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van deze richting is wel de compactheid en de overzichtelijkheid van de OV-knoop en overstap in het gebied. Hoe organiseren we deze nieuwe stationsknoop zo optimaal mogelijk en wat betekent dat voor de inrichting van het gebied? In het vervolg is dat nader onderzocht.

Huidige situatie domeinen (studie Witteveen & Bos 2022)



Wensbeeld domeinen (studie Witteveen & Bos 2022)



FUNCTIONELE OPZET STATIONSKNOOP

03

Een optimaal functionerende stationsknoop is voorwaardelijk voor de ontwikkeling van het stationsgebied Zevenbergen. Een comfortabele, veilige, overzichtelijke en uitnodigende overstap tussen verschillende vervoersmodaliteiten en een uitnodigend omgevingsdomein met hoge verblijfskwaliteit zijn de doelstelling. De beschreven voorkeursvariant voor de interwijkverbinding, met daaraan gekoppeld de nieuwe perrontoegangen, hebben we als vertrekpunt gebruikt om een aantal richtingen te verkennen voor een nieuwe organisatie van de openbaar vervoersknoop. Vanuit het reisdomein dient alles rondom het station zo optimaal mogelijk te worden georganiseerd. Dit begint bij de organisatie van het station zelf. Dit vormt het hart van de OV-knoop.

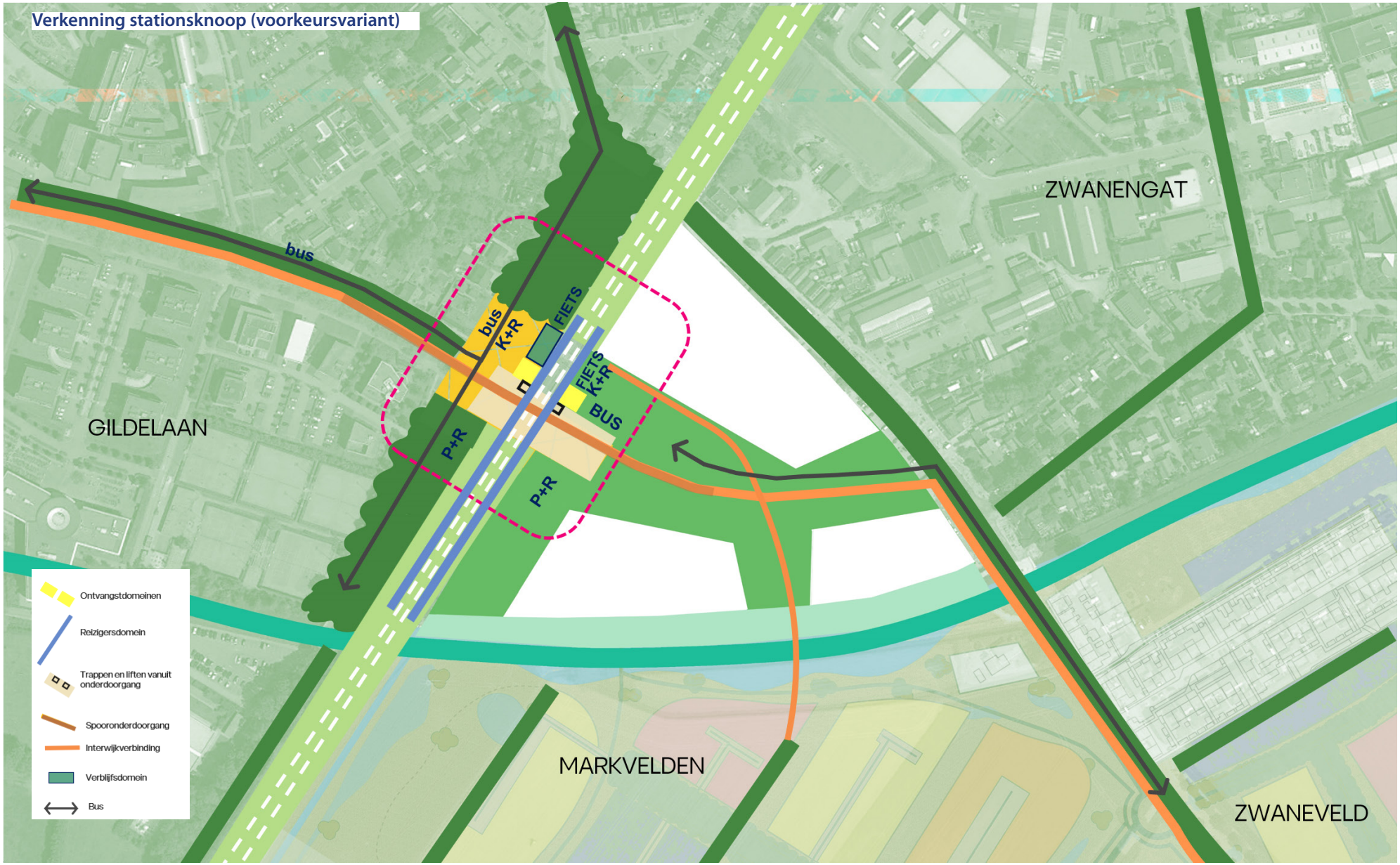
3.1 Voorstel stationsdomeinen

Het Stationsconcept is door ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester ontwikkeld als leidraad voor de ontwikkeling en vormgeving van de stationsomgeving. Het ordent het station in herkenbare domeinen. Doel hierbij is het vergroten van het comfort, de beleving en het reisplezier van de reiziger. Daarin worden de volgende domeinen onderscheiden:

- Omgevingsdomein: ontvangstgebied met verblijfskwaliteit en goede aanhechting op de omgeving, met fiets- en autoparkeervoorzieningen en overstapmogelijkheden naar openbaar vervoer, halen en brengen.
- Ontvangstdomein: ontvangen en verwelkomen, met kaartverkoop, reisinformatievoorzieningen, service, horeca, gericht op informeren en ontmoeten.
- Verblijfsdomein: met wachten, horeca, toiletten, commercie.
- Reisdomein: met in- en uitchecken, wachten, informatievoorziening.
- De loopverbindingszone: zorgt voor een snelle navigatie en doorstroming tussen het ontvangstdomein en treinperrons.

De afbeeldingen hiernaast tonen een schematische weergave van de huidige situatie en het toekomstige wensbeeld van de domeinen voor de stationsknoop Zevenbergen (studie Witteveen + Bos, 2022), gebaseerd op een interwijkverbinding met nieuwe toegang tot de perrons.

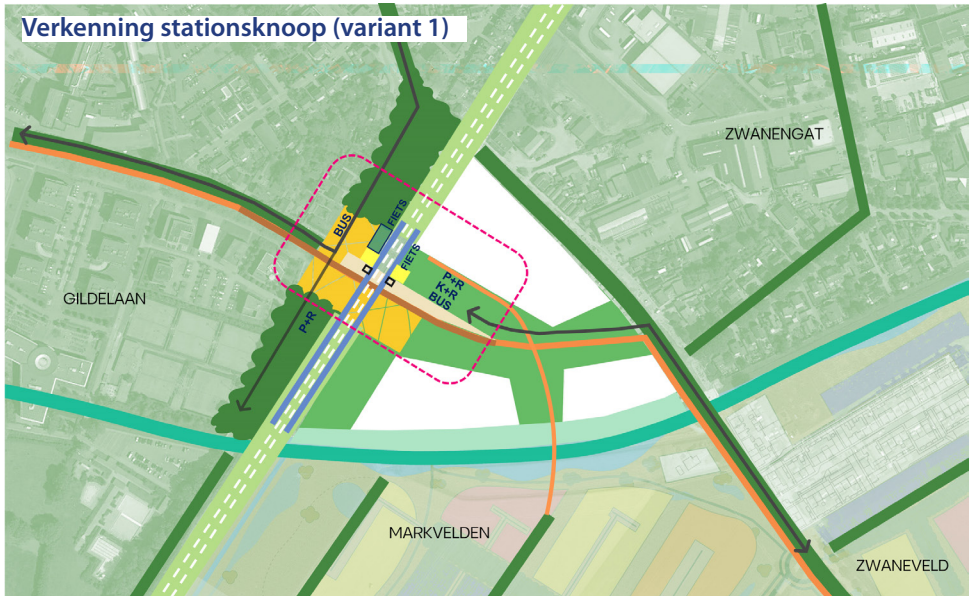
De basisopzet voor de nieuwe stationsknoop Zevenbergen is een tweezijdige oriëntatie van het station, met direct ten zuiden van het monumentale stationsgebouw aan beide zijden de op maaiveld gelegen ontvangstdomeinen, met daar de toegang tot het reisdomein. Beide ontvangstdomeinen zijn met elkaar verbonden via de royale onderdoorgang. Vanuit de onderdoorgang is er via twee brede trappen en twee liften direct toegang tot de ontvangstdomeinen aan weerszijden van het spoor. Het bestaande reizigersoverpad is niet meer nodig en wordt gesaneerd.

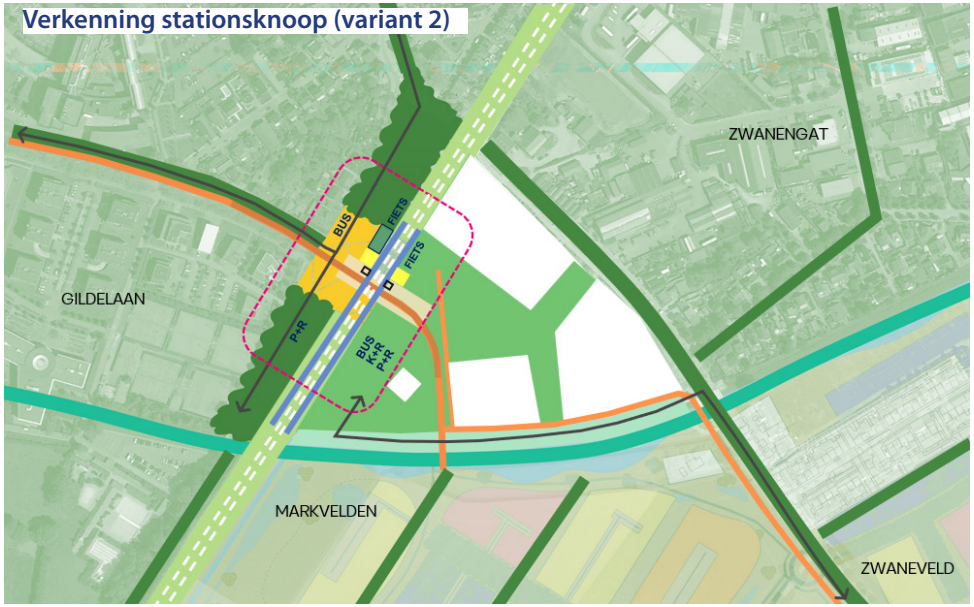

Verkenning stationsknoop (voorkeursvariant)
ZWANENGAT
GILDELAAN
MARKVELDEN
ZWANEVELD
bus
bus
K+R
FIETS
FIETS
K+R
BUS
P+R
P+R
Ontvangstdomeinen
Reizigersdomein
Trappen en liften vanuit onderdoorgang
Spoorondedoorgang
Interwijkverbinding
Verblijfsdomein
Bus

3.2 Voorkeusmodel OV-knoop

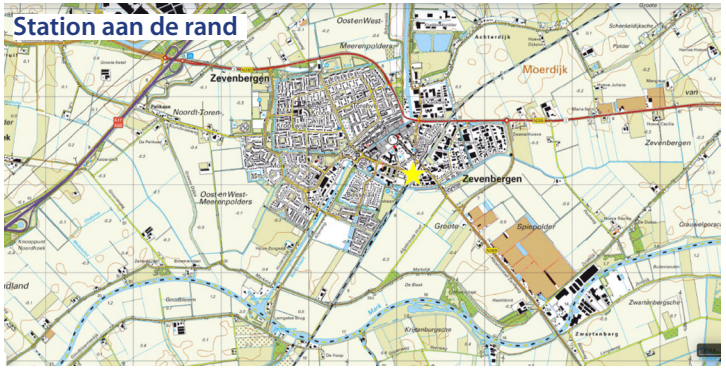
Het voorkeursmodel dat naar voren is gekomen in de gedachtewisselingen is een combinatiemodel waar wordt ingezet op een zo compact mogelijke OV-knoop en waarbij alle OV-functies en stationsfaciliteiten een snel en direct mogelijke toegang hebben tot de ontvangstdomeinen. In dit compacte voorkeursmodel zijn de diverse verkeersstromen ook zoveel mogelijk ontvlecht, waardoor een goede inbedding van de OV-knoop in de omgeving ontstaat. De fietsenstallingen liggen zo dicht mogelijk bij de ontvangstdomeinen, aan de oostzijde er direct aan gekoppeld, aan de centrumzijde via het voorpleintje van het stationsgebouw.
De bushalte komt ook zo dicht mogelijk bij de stationsknoop te liggen, met een busstation aan de oostzijde waar alle bussen voor het station halteren en reizigers kunnen overstappen en een bushalte voor lijn 117 aan de centrumzijde. Aan de oostzijde wandelt men vanuit de bus zonder oversteken het ontvangstdomein op. Ook de Kiss+Ride en de Park+Ride krijgen aan beide zijden directe looproutes naar het ontvangstdomein, zonder veel kruisend verkeer. De Park+Ride is aan weerszijden parallel aan het spoor gepositioneerd. Aan de oostzijde komt een wandelverbinding met het ontvangstdomein parallel aan het spoor over de onderdoorgang. Aan de centrumzijde een looproute over de brugverbinding.

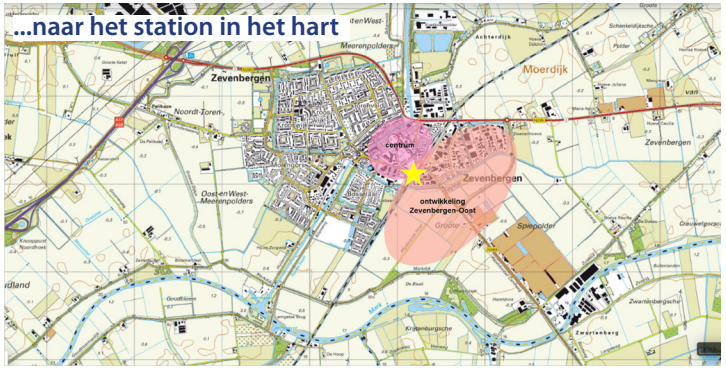
De onderdoorgang krijgt aan weerszijden royale trappartijen met ontvangstdomein en omgevingsdomein. Op die manier lopen 'beneden' en 'boven' ontspannen en vanzelfsprekend in elkaar over, loopt het ontvangstdomein zichtbaar door in de onderdoorgang, komt er veel licht en zicht in de onderdoorgang en worden ook de P+R terreinen goed bereikbaar vanuit de onderdoorgang. Op deze manier ontstaat een zeer compacte en comfortabele overstap tussen alle vervoersmodaliteiten en toch ook ruimte voor een ontspannen inrichting en verblijfskwaliteit.
Uiteraard moeten er nog diverse zaken verder uit worden gezocht, maar voor het principe van de organisatie van het station is dit een interessant en kansrijk vertrekpunt om verder te gaan uitwerken.






Station buiten de ‘muur’
Zevenbergen
Molendijk


Station aan de rand
Zevenbergen
Moerdijk


...naar het station in het hart
Zevenbergen
Moerdijk
centrum
ontwikkeling
Zevenbergen-Oost


Schakel: nieuw stukje stad als visitekaartje voor Zevenbergen
CENTRUM
BEDRIJVEN
MAATSCHAPPELIJK
GROEN STEDELIJK
WONEN
WONEN
WONEN







VERBEELDING STATIONSGEBIED ZEVENBERGEN 04

Op basis van het voorkeursmodel is met de betrokken partijen nog verder verkend en zijn ideeën, wensen en inspiraties verzameld voor het toekomstige stationsgebied Zevenbergen. Op basis daarvan hebben we een eerste verbeelding gemaakt. Dit is zoals gezegd nog geen plan, maar geeft een doorkijkje naar hoe het stationsgebied Zevenbergen zou kunnen worden en welke bouwstenen je zou moeten willen meegeven aan de verdere doorontwikkeling van de plannen en het gebied.

4.1 Stationsgebied als nieuw stukje stad

Ooit lag station Zevenbergen echt buiten de stad en buiten de stadsmuren. Het was toen vooral een werkspoor en goederenstation, voor onder andere de suiker- en bietenhandel. Met de gestage groei van Zevenbergen zijn stad en station naar elkaar toe gegroeid en is het personenvervoer (forenzen) het belangrijkste geworden. Toch ligt het station vandaag nog steeds gevoelsmatig een beetje aan de rand van de stad. Met de ontwikkeling van Zevenbergen Oost wordt het belang van het station weer groter en komt het letterlijk meer in het hart van het nieuwe Zevenbergen te liggen.

Rondom het stationsgebied liggen diverse gebieden met belangrijke functies voor stad en regio en een eigen kleur en uitstraling:

- Een groenstedelijk gebied met grote maatschappelijke voorzieningen, zoals middelbare school, sport, verzorgingstehuis en gemeentehuis, maar ook met kantoor- en appartementengebouwen in het groen. Dit gebied trekt veel bezoekers uit stad en regio en zoals gezegd ook veel (jonge) fietsers.
- Het historische centrum, met winkels, horeca, cultuur, activiteiten en historie. De Kasteeltuin en Stationsstraat leiden direct naar de Markt, die de huiskamer van Zevenbergen vormt. Het centrum krijgt veel bezoek vanuit Zevenbergen en vanuit daarbuiten, voor boodschappen, ontmoeting, een dagje uit of als toerist.
- Bedrijventerrein Zwanengat met veel regionale en lokale ondernemingen en belangrijk voor de werkgelegenheid en het ondernemerschap in Zevenbergen. Hier komen dagelijks veel mensen om te werken.
- Zevenbergen Oost wordt in aanvulling een suburbaan nieuw woongebied, met ruimte voor veel nieuwe bewoners, die ook gebruik gaan maken van de voorzieningen in de stad. Ook komt er nieuwe recreatie in Markvelden, dat recreanten uit de stad en regio gaat trekken. Een deel komt met de fiets, of het OV.

Bedrijventerrein De Hil ligt hier als een scharnier tussen en verbindt al deze belangrijke gebieden met elkaar en met het station. Dit gebiedje heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een nieuw en bijzonder stukje stad, met plek voor een aantrekkelijk nieuw en groenstedelijk woon-werkmilieu. Belangrijk voor de aantrekkingskracht, sociale veiligheid en levendigheid in het stationsgebied en interessant als nieuw visitekaartje voor Zevenbergen.

In dit nieuwe stationsgebied liggen voor de regio unieke kansen om doelgroepen te binden die zijn gefocust op openbaar vervoer en voorzieningen op loopafstand. Dat vraagt om een gebied met een eigen identiteit en onderscheidend woonprogramma, appartementen, aangevuld met kleinschalige faciliteiten in de plint zoals een sportschool, fysio, fietsenmaker, een koffiebarretje, leisurefuncties en flexwerkplekken. Een nieuw soort wonen met iets meer stapeling, meer levendigheid en meer publieke groene ruimte.

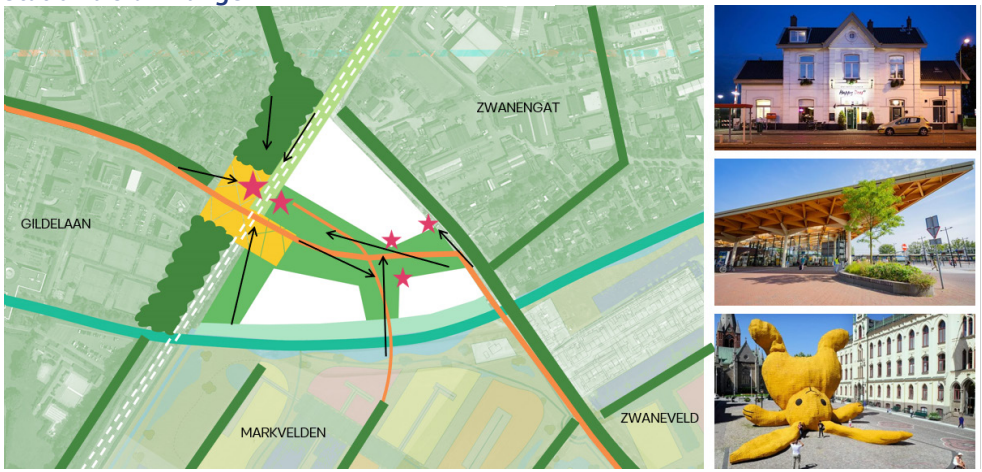
Samenhang | lange lijnen



Samenhang | verknopen



Station als blikvanger



Een centrumzijde en een landschapszijde



4.2 Ruimtelijk raamwerk

Lange lijnen

Het nieuwe stationsgebied is een belangrijke schakel en moet daarom op een vanzelfsprekende manier verankerd worden in de structuur van de stad. Prominente 'lange lijnen' komen er samen, zoals de Pastoor van Kessellaan, Prins Hendrikstraat, Hazeldonkse Zandweg en de nieuwe hoofdstructuren van de wijken Markvelden en Zwaneveld.

Stationsplein

In het stationsgebied zelf komen al deze belangrijke lijnen samen bij het station. Aan de centrumzijde is dat op het stationsplein.
Het stationsplein wordt het voorplein voor het monumentale stationsgebouw met ruimte voor terrassen in de zon, kunst, groen en zitgelegenheden. Het wordt het welkomstdomein van het station én van de stad. Het stationsplein kan worden opgedeeld in een verblijfsdeel en een deel voor de fietsers, auto en bus. Door zorgvuldige plaatsing van bomen en groen worden de primaire looplijnen op een natuurlijke wijze begeleid naar het ontvangstdomein. Het monumentale stationsgebouw is de blikvanger van het gebied. De horecafunctie kan verder worden versterkt met meer ruimte voor een leuk terras, direct aan het ontvangstdomein. Op deze wijze ontstaat er een aantrekkelijke stationsomgeving met verblijfskwaliteit als een logische stapsteen richting Markt en haven.

Esplanade

Aan de oostzijde is het een inspirerende gedachte om een nieuwe centrale groene ruimte toe te voegen, een soort 'esplanade' waar alle lijnen en routes bij elkaar komen en het station de blikvanger vormt. Deze 'esplanade' vormt dan het hart van het nieuwe stationskwartier en het groene omgevingsdomein van het station aan de oostzijde.
Op die manier ontstaat rondom de stationsknoop overzicht en een heldere oriëntatie, maar ook afwisseling en herkenbaarheid. Het stationsgebied krijgt als het ware twee verschillende gezichten: een voornaam en groen stationsplein aan de centrumzijde en een meer natuurlijke en bloemrijke esplanade aan de landschapszijde. Op het stationsplein en esplanade worden de reizigers ontvangen (welkom in Zevenbergen!) en worden stationsgebied en stad innige met elkaar verknoopt.

De esplanade is een ontspannen en groen ontmoetingsgebied voor bewoners, werknemers en reizigers waar groen, wonen en voorzieningen rondom de stationsknoop samenkomen. Een lommerrijke stadsbiotoop met ruimte voor biodiversiteit, de klimaatopgaven, ontmoeten, spelen en verblijven. Een nieuw baken in het gebied kan ook interessant zijn, zoals bijvoorbeeld een kunstwerk of een stationsklok.

Promenade

Het Zwanengat vormt de natuurlijke overgang tussen stationsgebied en de nieuwe wijk de Markvelden. Langs het Zwanengat, recht op het zuiden, ligt in potentie een prachtig verblijfsgebied, een soort wandelpromenade langs het water, met natuurlijke oevers en plekjes om de levendigheid van het stationsgebied even achter je te laten.
De voormalige kreek kan ecologisch worden versterkt met natuurlijke en biodiverse oevers en het water beleefbaar worden gemaakt door verblijfs- en speelplekken. Een fijne plek om te zijn, een groen welkom voor bezoekers en een geweldig adres om aan te wonen in de toekomst.

Inspiratiebeelden stationsgebied


excellente fietsverbinding


groene vallei




boven en beneden lopen vloeiend in elkaar




wachten wordt verblijven









4.3 Van stenen kloof naar groene vallei

De interwijkverbinding moet een aantrekkelijke en comfortabele route worden voor fietsers en voetgangers. De onderdoorgang wordt daarom idealiter geen ‘stenen kloof’ maar een ‘groene vallei’. Met groene taluds en (groene) trappen wordt de wandel- en fietsroute op die manier een ontspannen onderdeel van de rest van het stationsgebied en ‘boven’ en ‘beneden’ lopen vloeiend in elkaar over. Zo ontstaat een groene passage die op een natuurlijke wijze verbonden is met de omgeving en waar de sociale controle en zichtbaarheid groot zijn, ook vanuit de omliggende woongebouwen.

De inpassing aan de kant van de Pastoor van Kessellaan biedt minder ruimte voor zo’n groene vallei, hier zal de interwijkverbinding ingepast worden binnen het laanprofiel, globaal op de plek van het bestaande fietspad. Daar zullen een aantal van de bestaande bomen voor moeten plaatsmaken. Een ontspannen inpassing kan echter ontstaan als een deel van de voortuinen van de naastgelegen bedrijven kunnen worden meegenomen, zodat de wandel- en fietsroute naar het stationsplein groen kan worden ingepast en de bomenlaan hersteld kan worden.

Wachten wordt verblijven

Tijdens het overstappen kunnen er verschillende wachtmomenten zijn. De kwaliteit van de reis wordt mede bepaald door de kwaliteit van het wachten. Dit betekent droog en uit de wind kunnen staan of juist mogelijkheden om een koffie te halen, een broodje te eten of zelfs langer te wachten of te werken of te verblijven. Aan beide zijden van het station is hier ruimte voor voorzien, in het monumentale stationsgebouw of in een nieuw gebouw aan de oostzijde, gecombineerd met wonen op de verdiepingen. ‘Wachten wordt verblijven’ en ontspannen ingeweven in de sfeer van de openbare ruimte van het stationsgebied, door middel van groene treden, uitnodigende trappen, bijzondere zitelementen, etc.

BIETENPAD

Zevenbergen heeft een lange historie en er zijn veel verhalen te vertellen. In en om het stationsgebied en centrum zijn nog diverse historische elementen aanwezig, die op een leuke, ontspannen manier die verhalen tastbaar kunnen maken. Een leuke gedachte is om een nieuwe recreatieve wandelroute in te passen van de Mark naar de suikerfabriek; een ‘bietenpad’ dat mensen langs alle ‘iconen’ van Zevenbergen leidt. Misschien wel globaal het voormalige bietenspoor volgend, dat hier ooit heeft gelopen. Het stationsgebied is ook in zo’n recreatieve wandelroute dan een cruciale schakel en kan misschien wel een nieuw icoon toevoegen aan de stad?



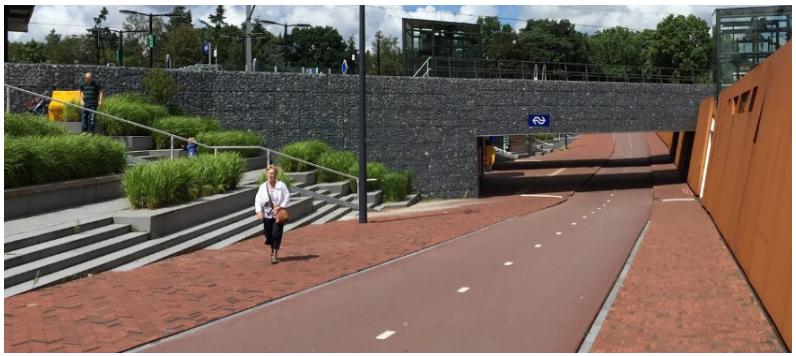
Verbeelding stationsgebied Zevenbergen



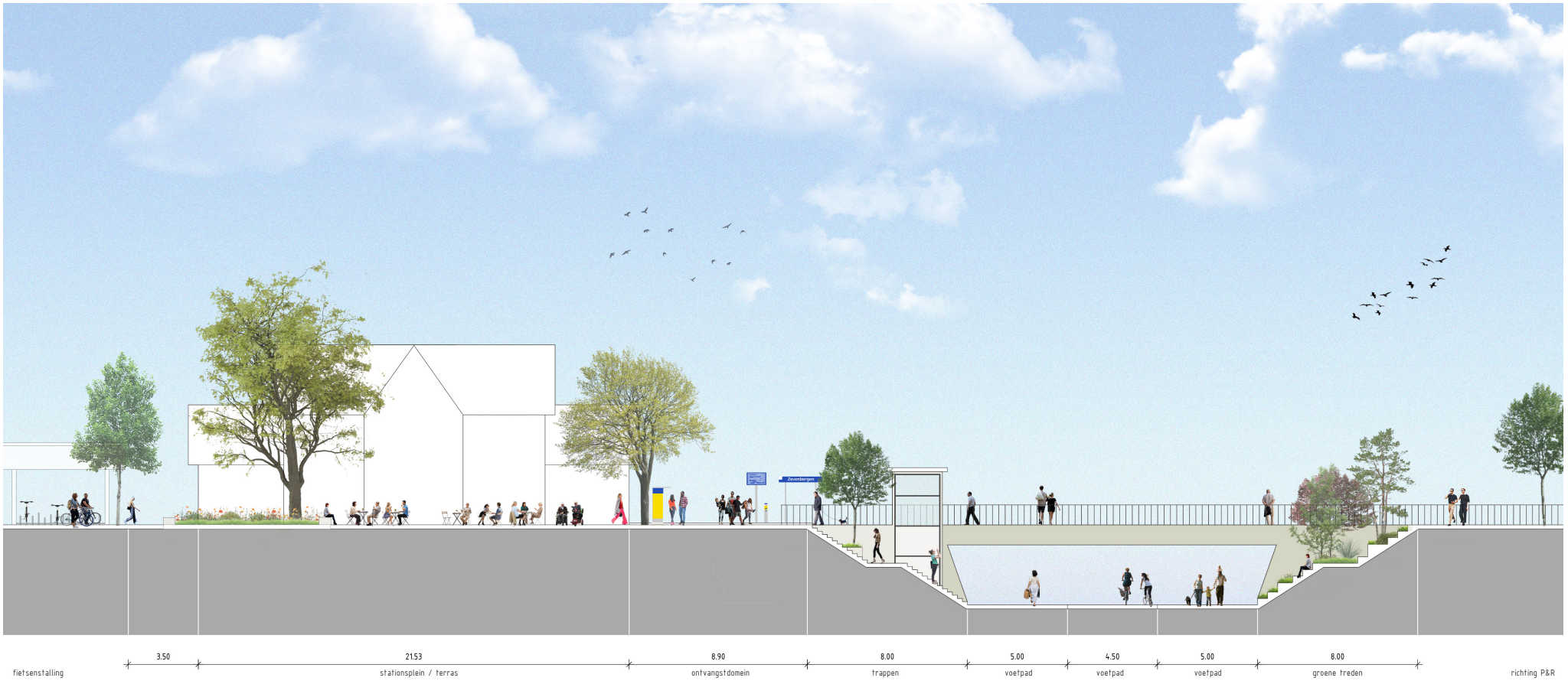
Lommerijke laan – principeprofiel Pastoor van Kessellaan





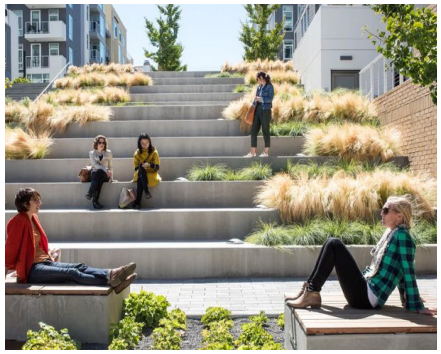


Groene onvangst en passage – principeprofiel spooronderdoorgang en ontvangstdomein












3D impressie stationsknoop Zevenbergen

Inspiratiebeelden stationsgebied Zevenbergen







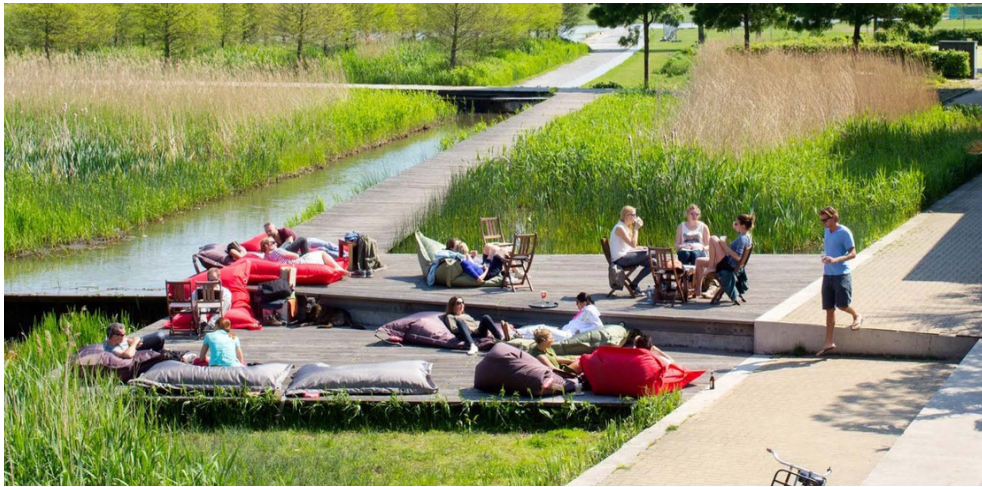








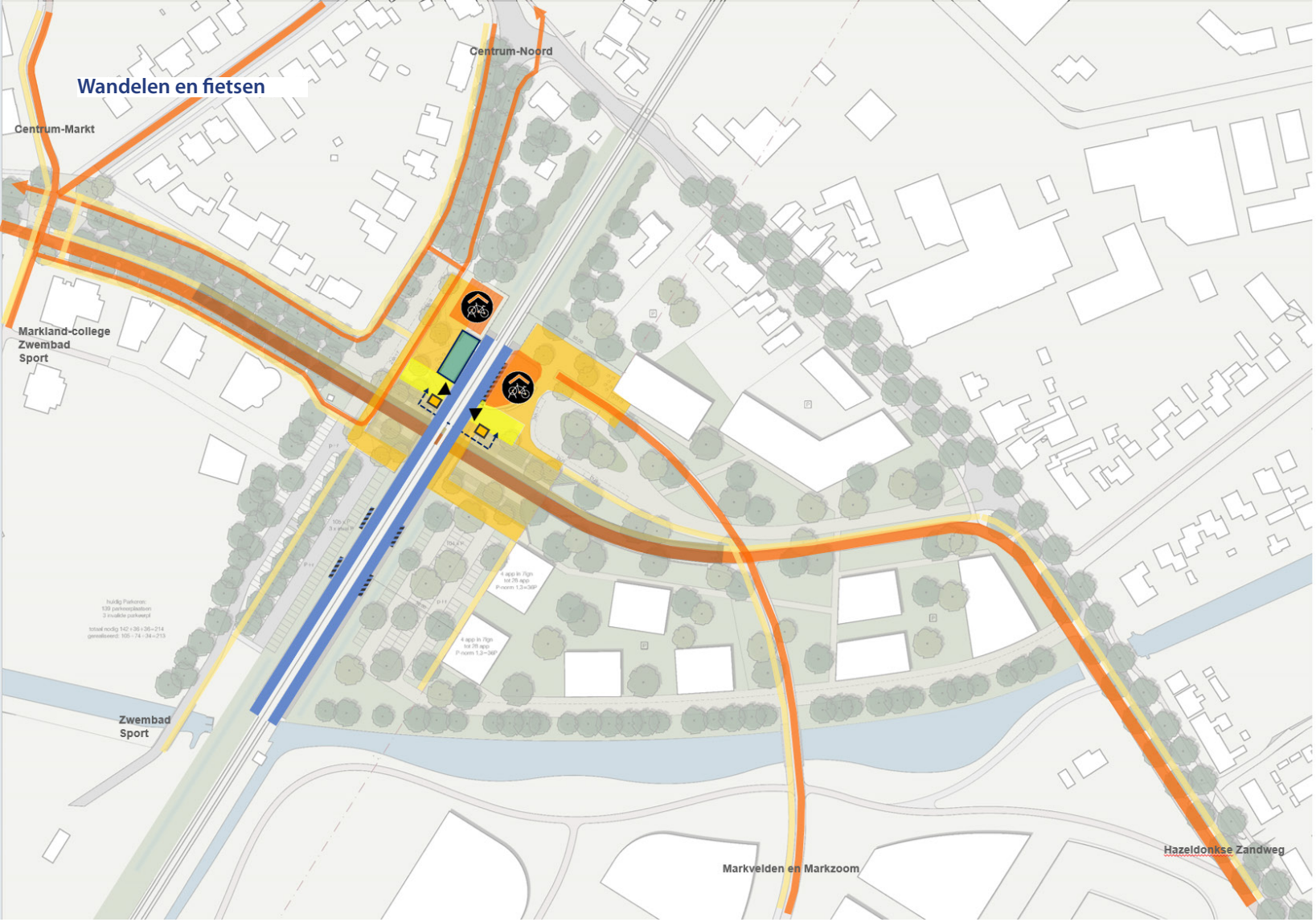




Verbeelding stationsgebied Zevenbergen



Wandelen en fietsen



- Reisdomein, met wachtruimtes
- Toegang reisdomein
- Ontvangstdomeinen, met lift en trappen
- Verblijfsdomein
- Openbaar wandel- en verblijfsgebied
- Interwijkverbinding
- Spooronderdoorgang interwijkverbinding
- Belangrijke wandelroutes
- Belangrijke fietsroutes tweezijdig
- Belangrijke fietsroutes eenzijdig
- Fietsenstalling









4.4 Verkeersstromen: voetgangers en fietsers

Het station is een gastvrije en uitnodigende plek waar je comfortabel en overzichtelijk kunt overstappen tussen modaliteiten. De voetganger en fietser staan centraal bij de inrichting van de openbare ruimte en de invulling van de stationsdomeinen. Vanaf de compacte stationsknoop vertakt zich een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes naar alle belangrijke bestemmingen in de omgeving.

De fietsroutes sluiten direct aan op de openbare, overdekte fietsenstallingen. De stallingen liggen geclusterd aan weerszijden van het station, direct aan de ontvangstdomeinen. Er is in deze eerste verkenningen rekening gehouden met het stallen van totaal circa 900 fietsen, evenredig verdeeld aan beide zijden. Dit is vergelijkbaar met de huidige capaciteit, waarvan uit onderzoek is gebleken dat dit meer dan voldoende is voor de toekomst.
Binnen deze opzet is ook voldoende ruimte voor het inpassen van en toenemend aantal OV–fietsen. Belangrijk is dat de fietsenstallingen transparant zijn, zodat er ruim zicht op de stationsknoop is.

Bij een verdere uitwerking zal het fietsparkeren en de mogelijkheden voor bijvoorbeeld deel-fietsen en flexibele kluizen, of mogelijk zelfs een bewaakte fietsenstalling verder onderzocht moeten worden.



Reisdomein, met wachtruimtes

Toegang reisdomein

Ontvangstdomeinen, met lift en trappen

Verblijfsdomein

Openbaar wandel- en verblijfsgebied

Interwijkverbinding

Spooronderdoorgang interwijkverbinding

Belangrijke wandelroutes

Hoofdroute bussen

Route 117 Zevenbergen

Busstation Zevenbergen

117? Onderzoeken halte 117









4.5 Verkeersstromen: bus

Het busstation wordt idealiter verplaatst naar de oostzijde, omdat daarmee de busroutes efficiënter kunnen worden, de overweg van de Hazeldonkse Zandweg kan worden ontlast, de woonomgeving aan de centrumzijde kan worden ontlast en er een comfortabeler busstation kan worden gerealiseerd waar overstappers geen andere verkeersstromen hoeven te kruisen, zoals nu aan de centrumzijde. Het nieuwe busstation aan de oostzijde wordt op een zo compact mogelijke wijze ingepast in de esplanade, met wandelverbinding direct aansluitend op het ontvangstdomein.

Aan de centrumzijde is een bushalte op het stationsplein voorzien voor buslijn 117, die door de stad rijdt. Deze kan nog op diverse plekken worden ingepast.

Met onder andere de provincie zal het programma van eisen van het busstation, de precieze aanrijroutes en de lus voor de bus nader uitgezocht moeten worden.

Verkeersstromen: auto en parkeren



- Reisdomein, met wachtruimtes
- Toegang reisdomein
- Ontvangstdomeinen, met lift en trappen
- Verblijfsdomein
- Openbaar wandel- en verblijfsgebied
- Interwijkverbinding
- Spooronderdoorgang interwijkverbinding
- Belangrijke wandelroutes
- Auto-ontsluiting
- P+R Park + Ride station
- K+R Kiss + Ride station







4.6 Verkeersstromen: auto en parkeren

De autobereikbaarheid van het station is belangrijk in Zevenbergen, omdat het station ook voor de omliggende dorpen een rol vervult. Het doel is wel dat gemotoriseerd verkeer zo weinig mogelijk het gebied belast en de auto te gast is. De Park+ride voorzieningen liggen aan weerszijden van het spoor, efficiënt in de zone waar in verband met externe veiligheid niet gebouwd kan worden (50 meter). De Kiss+Ride, waar alleen iemand kort wordt afgezet, heeft in deze verkenningen ruimte gekregen direct bij de stationsknoop, aangezien te verwachten is dat mensen hier in de haast toch gaan stoppen. Dan kun je dat maar beter vanaf het begin goed faciliteren. De P+R parkeervoorzieningen zijn direct gekoppeld aan het ontvangstdomein met logische looproutes over de onderdoorgang en hebben een goede zichtrelatie met het station.
Het valt nog te onderzoeken of de P+R-voorzieningen ook een eigen toegang tot de perrons zouden kunnen krijgen.

De ontsluiting van het spoorgericht parkeren aan de oostzijde, maar ook de parkeerplaatsen van de nieuwe woningen, vindt plaats vanaf de promenade en Hazeldonkse Zandweg. Op die manier blijft het aantal autobewegingen in het hart van het gebied en rondom het station beperkt tot de K+R.
Aan de centrumzijde zal de ontsluiting plaatsvinden via de huidige route naar Pastoor van Kessellaan. Deze ontsluiting is ook belangrijk voor de nieuwe sporthal in de buurt van het zwembad.

Sociale controle

In ieder geval heeft de voorkeur, vanuit omliggende woningen, goed zicht te maken op deze voorzieningen (en de rest van de OV-knoop) om ook 's avonds de sociale veiligheid te borgen. Er lijkt in deze verkenning voldoende ruimte om de P+R-plaatsen te combineren met een deel van het parkeren voor bestaande (sport)voorzieningen aan de centrumzijde en woningen aan de oostzijde. Op die manier wordt deels dubbelgebruik van parkeerplaatsen nodig, wat weer ruimte scheelt.

Er is in deze verkenningen vooralsnog rekening gehouden met totaal ca. 200 parkeerplekken voor het station, waarvan de helft aan de centrumzijde en de andere helft aan de oostzijde. Er is daarbinnen voldoende ruimte aanwezig om de benodigde deelmobiliteit te laten groeien binnen het huidige aantal parkeerplekken die er nu zijn.

Faciliteiten

P+R

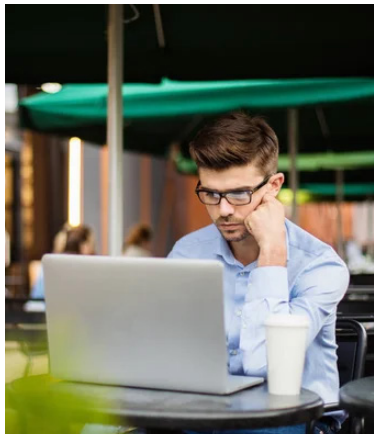
P+R

- Reisdomein, met wachtruimtes
- Toegang reisdomein
- Ontvangstdomeinen, met lift en trappen
- Verblijfsdomein
- Openbaar wandel- en verblijfsgebied
- Interwijkverbinding
- Spooronderdoorgang interwijkverbinding
- Belangrijke wandelroutes
- Belangrijke fietsroutes tweezijdig
- Belangrijke fietsroutes eenzijdig
- Fietsenstalling
- Busstation
- Onderzoeken halte 117
- Leisure/workspace, met bij voorkeur wonen op de verdieping
- Horeca
- Fietsenmaker











4.7 Faciliteiten

Een goed stationsgebied is een plek waar mensen graag komen, graag verblijven en waar veel te zien en te beleven is. De plinten (de stad op ooghoogte) vervullen daarbij een cruciale rol. Met name langs de belangrijke openbare ruimtes en wandelroutes is het essentieel om een goede en levendige invulling van de begane grond-verdiepingen te realiseren.

Daarnaast zijn er in een goed stationsgebied natuurlijk allerlei faciliteiten te vinden die het overstappen, verblijven en reizen aantrekkelijker en makkelijker maken. Om die reden moet de bestaande horeca in het stationsgebouw gekoesterd worden en zou de stationsknoop verder versterkt kunnen worden met een terras, stationswinkeltje of een toeristisch informatiepunt. De bevoorrading hiervan en de eisen die hieraan worden gesteld zijn een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.
Aan de oostzijde, nabij het ontvangstdomein en direct aan het welkomstdomein, is in de verkenningen bewust ruimte gemaakt voor een gebouw met op de verdiepingen wonen en in de plint mogelijkheden voor faciliteiten als horeca, een fietsenmaker, pakketmuur, leisurefuncties en/of werkruimtes en flexplekken. De woningen daarboven zorgen voor sociale veiligheid en levendigheid ‘s avonds. De bebouwing is buiten de contour van 50 meter geplaatst, in verband met de externe veiligheid.

In het nieuwe stationskwartier is er in de plinten van de gebouwen ook nog ruimte voor ondersteunende dienstverlening (kapper, kinderopvang, zorg), werkplekken en bedrijvigheid, specifiek langs de Hazeldonkse Zandweg. De precieze invulling moet worden bepaald.

Voorbeeld uitwerkingen van deelontwikkelingen stationsgebied Zevenbergen: van monofunctioneel werkgebied naar een gemengd stationskwartier









VERVOLG: AANPAK EN STRATEGIE

05

5.1 Mogelijke fasering en deelontwikkelingen

De ontwikkeling van de stationsomgeving Zevenbergen geeft mogelijkheden voor gefaseerde of gedeeltelijke ontwikkelingen. De voorkeursroute van de interwijkverbinding en de ontwikkeling van de stationsknoop laat voldoende ruimte voor de (toekomstige) transformatie/herontwikkeling van de Hil. Niet alles kan en hoeft in één keer gerealiseerd te worden. Tegelijkertijd is het ook nodig om over sommige zaken goede afspraken te maken en regie te voeren. Alleen dan kan een kwalitatief goed nieuwe stukje stad rondom het stationsgebied ontstaan.

In het nieuwe stationskwartier is een aantal zaken essentieel om de transformatie van het gebied op gang te helpen en aan te jagen. Het hart wordt gevormd door de interwijkverbinding en de stationsknoop. Gefaseerd kunnen vervolgens de kavels aan de Hazeldonkse Zandweg en de route richting Markvelden en Markzoom ontwikkeld worden. Vervolgens kan plotsgewijs langs het Zwanengat ontwikkeld worden. Er kunnen natuurlijk ook meerdere plots gelijktijdig ontwikkeld worden. De ontwikkeling wordt zodanig opgezet dat er binnen een overkoepelende visie ruimte is om variabel te zijn in losse ontwikkelingen. Dit betekent dat het geheel niet in een vooraf bepaalde volgorde ontwikkeld moet worden maar dat het mogelijk is om flexibel te zijn wanneer kavels eerder vrij komen.

Verbeelding Stationsgebied Zevenbergen



5.2 Uitwerken integrale gebiedsvisie met participatie

Participatie maatwerk

Om handen en voeten te kunnen geven aan de ambities in het stationsgebied en de kansen te kunnen pakken die zich aandienen op deze belangrijke en bijzondere plek is het noodzakelijk een integrale gebiedsvisie uit te gaan werken. Deze zal voor de zomer van 2024 afgerond moeten worden. De voorliggende bouwstenen geven al een duidelijke richting mee over waar we naar toe willen. De volgende stap is om deze met de betrokkenen verder uit te werken in een breed gedragen en integrale gebiedsvisie en een aantal principekeuzes met elkaar te maken.

Een interactief proces met alle samenwerkingspartners en andere betrokkenen in en om het stationsgebied is hierbij essentieel. Er zal met alle partijen moeten worden gekeken naar welke kansen we nu kunnen pakken en hoe deze slim zijn te verbinden. Deze interactieve manier van werken en communiceren zorgt voor een breder draagvlak, betrokkenheid en enthousiasme bij de plannen en stut op die manier de kansen om door te pakken en tot tastbaar resultaat te komen. Een goed participatieproces is maatwerk en wordt idealiter samen met de betrokken samenwerkingspartners opgesteld en uitgewerkt.

Op voorhand onderscheiden we de volgende groepen om mee te participeren in de vervolgstap:

- Samenwerkingspartners: gemeente, ProRail, NS, Provincie, busvervoerder.
- Eigenaren binnen transformatiegebied.
- Bewoners en ondernemers plangebied.
- Overige belangrijke stakeholders: waterschap, …
- Omwonenden en gebruikers.

Elke groep heeft een eigen rol en dient op een eigen wijze betrokken te worden in het vervolgproces. Dit dient bij de start van de volgende stap aan de hand van een stakeholderanalyse verder uitgewerkt te worden.


Verbeelding stationsknoop Zevenbergen

5.3 Lobby BOMIRT

De afgelopen periode hebben ProRail, NS, Provincie Noord-Brabant, IenW en de gemeente Moerdijk samengewerkt aan de toekomst van station Zevenbergen en omgeving.

Daarbij zijn de volgende stappen gezet en producten tot stand gekomen:

- Handelingsperspectief OV-knooppunt Station Zevenbergen, Goudappel, d.d.24-06-2022.
- Variantenstudie (conform eerste stap in de Tunnelaliantie), Witteveen+Bos in Q1 2023.
- Bouwstenen voor gebiedsvisie Stationsgebied Zevenbergen, KuiperCompagnons in Q2 2023.
- Risicoanalyse spoorwegovergangen - concept Witteveen+Bos.

De Provincie Noord-Brabant heeft, gezamenlijk met de samenwerkende partijen, het station Zevenbergen als focusknooppunt op de actieagenda OV Toekomstbeeld gezet. Focusknooppunten zijn knooppunten waar stakeholders een gezamenlijke opgave zien, waarbij de partijen met elkaar in gesprek gaan en nagaan wat de mogelijkheden zijn.

De gemeente is verantwoordelijk voor de langzaamverkeersverbinding in de stationsomgeving en legt in september aan haar Raad voor om daar de financiën voor te reserveren. Voor de langzaamverkeersverbinding in de Stationsomgeving is eind 2022 inmiddels ook 10 miljoen Euro (excl. BTW) (versnellingsbijdrage woningbouw Zevenbergen-Oost) vanuit het Rijk (BO-MIRT) beschikbaar gesteld.

Na besluitvorming in de Raad in september 2023 beogen partijen een business case op te stellen voor deze integrale opgave voor de stationsomgeving. Voorbereidend op en tijdens het opstellen van de business case worden de betrokken partijen (ambtelijk en bestuurlijk) meegenomen met als doel om tot een samenwerkingsovereenkomst te komen, waarin onder andere de scope en afbakening, financiële bijdragen en risico-allocatie staat beschreven en als start dient voor de realisatie.

Planning

- Raadsbesluit gemeente in september 2023.
- Uitwerken integrale gebiedsvisie met omgeving, stakeholders en samenwerkingspartners, vanaf oktober 2023 tot mei 2023.
- Uitwerken business case, vanaf oktober 2023 tot april 2024.
- Voorbereiden van concept stukken voor BO-MIRT 2024 mei/juni 2024.
- Agenderen BO-MIRT (juni 2024) / BO-MIRT oktober (2024).
- Indienen definitieve stukken voor BO-MIRT 2024 september 2024.
- Agenderen overige besluitvorming samenwerkingspartners (juni t/m oktober 2024).
- Terugkoppelen BO-MIRT besluit en afstemmen vervolgproces november/ december 2024.
- Vervolgstappen met de samenwerkingspartners
- Stuurgroep augustus/september.
- Bestuurlijk overleg gemeente / ProRail / NS / provincie Noord-Brabant.
- ProRail / NS / Provincie Noord-Brabant / gemeente nodigen de landsdeel coördinator IenW uit ter voorbereiding op agenda BO-MIRT.