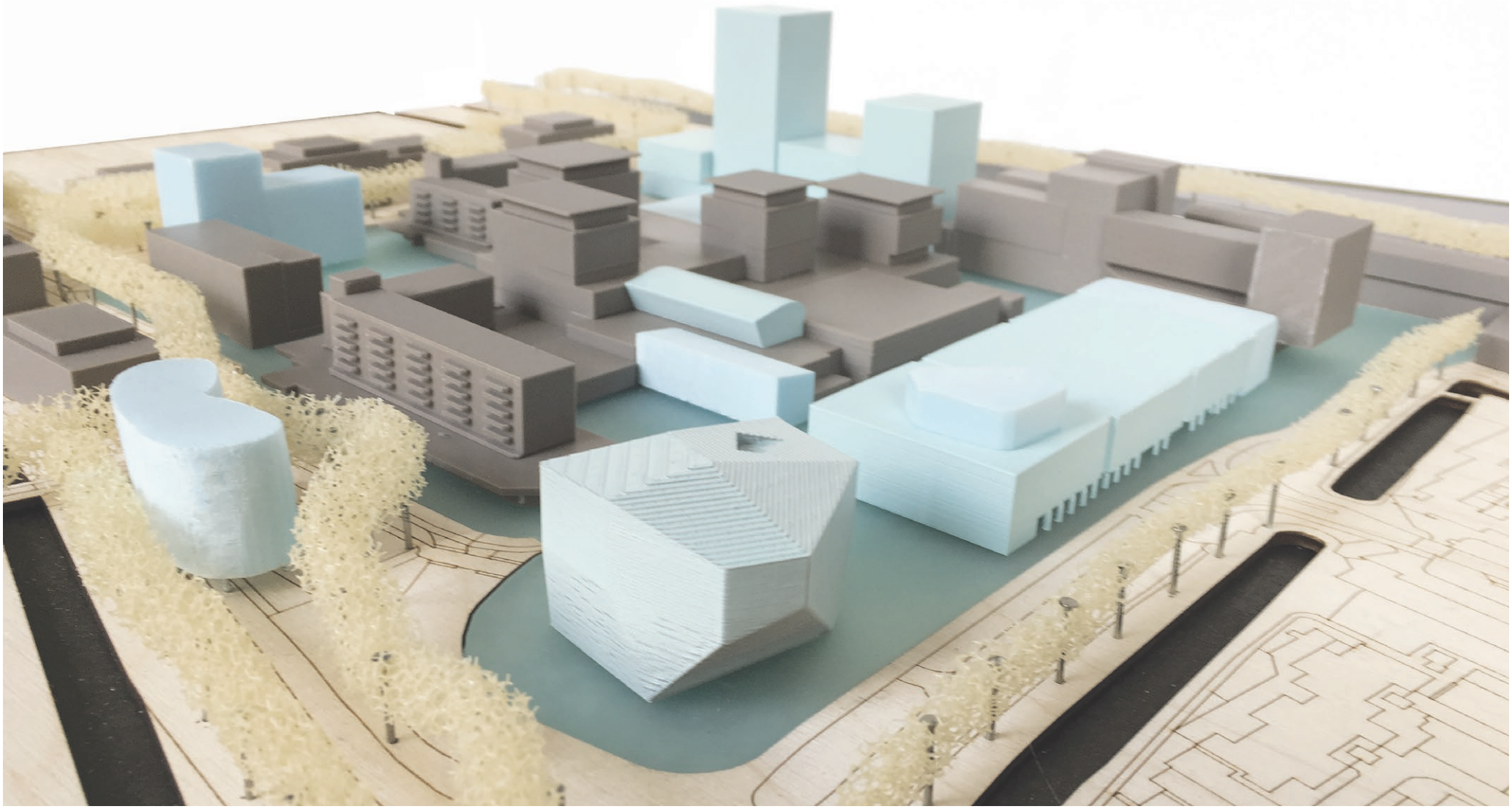


BISONSPOOR MAARSSEN

DEFINITIEF STEDENBOUWKUNDIG KADER EN BEELDKWALITEITPLAN

JANUARI 2018

MAAN
STEDENBOUW BEELDENDE KUNST LANDSCHAP ARCHITECTUUR

BISONSPOOR MAARSSEN

DEFINITIEF STEDENBOUWKUNDIG KADER EN BEELDKWALITEITPLAN

JANUARI 2018

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 5
1.0 Actualisaties 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Planproces 5

2. CULTUURHISTORIE 7

3. PROGRAMMA 10
3.1 Huidige situatie 10
3.2 Ontwikkelingen 11
3.3 Fasering 13

4. STEDENBOUWKUNDIG KADER 15
4.1 Identiteit Bisonspoor 15
4.2 Stedenbouwkundige Kernwaarden 16
4.3 Visie Bisonspoor 18

5. BEELDKWALITEITPLAN 22
5.1 Algemeen 22
5.2 Gebouwen 25
Winkelcentrum Bisonspoor 27
Bisondok- P3 Locatie 29
Parkeergarage - P1 Locatie 30
Landmark - P2 Locatie 31
Bisonstaete 33
Bisonspoor 333 34
Bisonspoor 332 35
Voetgangersbruggen 36

6 OPENBARE RUIMTE 37
6.1 Ruimtelijke kwaliteit ‘Bisonplein’ 37
6.2 Deelaspecten - Thema’s 37
6.3 Deeluitwerkingen - Locaties 45
6.4 Gebruikskwaliteit, functionaliteit en bereikbaarheid 50
6.5 Beheers- en uitvoeringsaspecten 56

7 DUURZAAMHEID 57

8 PROJECTMATIGE AANPAK 59

BIJLAGEN
Bijlage I Blauwe kaders uit het Ambitiedocument 61
Bijlage II Consultatie volgens het Ambitiedocument 62
Bijlage III Beleidskaders volgens het Ambitiedocument 62
Bijlage IV Gebouw & gebiedsbeschrijving 64
Bijlage V - XI Kaartbijlagen 66



Huidige situatie

1 INLEIDING

1.0 Actualisaties

14 december 2017
Het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitplan Bisonspoor Maarssen, zoals eerder vastgesteld in juni 2017, is op 14 december 2017 aangepast om een aantal aanvullende inzichten te kunnen verwerken. De eerste aanpassing hangt samen met aanvullende ambities om een geoptimaliseerd (woningbouw)programma mogelijk te maken tussen het huidige politiebureau en de P1-parkeergarage en deels boven de P1-parkeergarage. De tweede aanpassing hangt samen met de ambitie voor de ontwikkeling van commerciële, leisure en/ of zorgconcepten (zorgcentrum met eventueel zorgwoningen). Hiertoe is de stedenbouwkundige essentiekaart aangepast, zijn er twee bouwenveloppen benoemd op basis van het vigerende bestemmingsplan en zijn er aanvullende randvoorwaarden voor de betreffende locaties opgenomen. Daarnaast zijn in het hoofdstuk Duurzaamheid de bevindingen van Deltares omtrent een klimaatrobuuste ontwikkeling van het plangebied opgenomen.

31 januari 2018
Op 31 januari 2018 is het Stedenbouwkundig kader en Beeldkwaliteitplan vastgesteld door de gemeenteraad Stichtse Vecht. Het aangenomen amendement om voor de locatie Bisonspoor 333 een bouwhoogte toe te staan van maximaal 40 meter, is (op de pagina's 4, 25, 26 en 34) verwerkt in dit document. Aangaande de motie 'speelplaatsen en parkeren Bisonspoor' zijn ook de speelplekken expliciet benoemd en zijn er aanvullende referentiebeelden en randvoorwaarden opgenomen (op de pagina's 42, 45, 47 en 48).

1.1 Aanleiding

Voor u ligt het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitplan voor de architectuur en de openbare ruimte van het gehele plangebied rondom winkelcentrum Bisonspoor. In dit document worden verschillende aspecten behandeld, van ontwerpafwegingen tot technische randvoorwaarden. Dit zijn onder andere de situering van gebouwen, de hoogtes en beeldkwaliteit hiervan, de structuur van de openbare ruimte en hoe te parkeren.

Een stedelijke omgeving met een eigen kwaliteit, als tegenhanger van de historische dorpskern, die de bezoekers aangenaam verrast en gastvrij verwelkomt. Een plek met een menselijke maat en schaal, die inwoners van Maarssenbroek ervaren als onderdeel van hun wijk. Voor de ondernemers een aantrekkelijk winkelconcept gekoppeld aan een heldere ruimtelijke structuur, als basis voor een duurzaam en toekomstbestendig winkelcentrum.

1.2 Planproces

Dit document is een vervolgstap op het bestaande Ambitiedocument Bisonspoor, vastgesteld door de gemeenteraad in december 2016. Het voorziet in stedenbouwkundige vertrekpunten en een ruimtelijk afwegingskader voor de reeds geformuleerde ambities, ten aanzien van de architectuur en openbare ruimte van het winkelcentrum en de omliggende bebouwing.

Het plangebied wordt begrensd door het spoor aan de noordzijde en de watergangen aan de oost, zuid en westzijde van Bisonspoor (zie luchtfoto blz 4).

Samen met winkeliers is door de eigenaar van het Winkelcentrum Bisonspoor, een proces tot vernieuwing van het gebouw geïnitieerd. In samenwerking met de gemeente Stichtse Vecht zijn in het Ambitiedocument ambities benoemd die bijdragen aan een kwaliteitsimpuls, zowel van het vastgoed als van de openbare ruimte in de directe omgeving van het winkelcentrum. Realisatie van de gedeelde ambities moet zorgen voor:

- het creëren van werkgelegenheid;
- stimuleren van bestedingen binnen de gemeente;
- verbetering van het voorzieningenniveau;
- meer bedrijvigheid in de kantoortorens;
- grotere bezettingsgraad winkelunits;
- betere parkeergelegenheid;
- betere en veilige(re) bereikbaarheid;
- een sociaal prettiger verblijfs- en winkelgebied.

De geplande opwaardering van het winkelcentrum volgt op een recente renovatie van de kantoortorens en bij schrijven van het document liggen er reeds verschillende ontwerpvoorstellen voor onder andere het winkelcentrum zelf, de parkeergarage op de P1 locatie en woningbouw op de P2 locatie. Intussen is ook de (woning)bouw op de herontwikkelingslocatie aan het marktplein bijna voltooid.

Dit document legt een stedenbouwkundig kader vast; een raamwerk dat op hoofdlijnen de ruimtelijke samenhang van ontwikkelingen rondom het winkelcentrum borgt. Daarnaast biedt het ook flexibiliteit en ruimte voor toekomstige ontwikkelingen. Middels het beeldkwaliteitplan wordt gestuurd op de ruimtelijke en architectonische samenhang van de verschillende ontwikkellocaties en de openbare ruimte daartussen. Het stedenbouwkundig kader is er op gericht lopende en toekomstige ontwikkelingen in te bedden in een nieuwe ruimtelijke structuur. Deze nieuwe ruimtelijke structuur schept voorwaarden voor een toekomstbestendig en duurzaam winkelcentrum. Het stedenbouwkundig kader en het beeldkwaliteitplan vormen voor onder andere de Welstandscommissie het toetskader voor de (her)ontwikkeling van Bisonspoor.

Voor de openbare ruimte wordt een inrichtingsplan opgesteld als uitwerking van het Ambitiedocument en het beeldkwaliteitplan. Hiermee wordt samenhang gecreëerd tussen de openbare ruimte van het winkelcentrum en de wijk Bisonspoor.

Het Ambitiedocument geldt als vertrekpunt voor het stedenbouwkundig kader en het beeldkwaliteitplan. De uitgangspunten uit het Ambitiedocument worden zoveel mogelijk meegenomen in dit vervolgdocument.

1.3 Communicatie

Elk onderdeel van de omvangrijke aanpassing van het Bisonspoor wordt gecommuniceerd met omwonenden en mensen uit Maarssen.

Bij het opstellen van het Ambitiedocument zijn eerder verschillende partijen betrokken. De uitkomsten van de consultatie van deze partijen zijn opgenomen in de bijlage van dit document (zie pagina 62).

1.4 Randvoorwaarden Beleid

De beleidskaders zoals geformuleerd in het Ambitiedocument zijn opgenomen in de bijlage van dit document (zie pagina 62).

1.5 Retailvisie

(Inter)nationale trends en ontwikkelingen kunnen van grote invloed zijn op de ontwikkeling van lokale detailhandel. Denk aan internetwinkels, of het toenemend succes van de horeca in stadscentra. Het kunnen inspelen op dergelijke trends is bepalend voor de toekomstbestendigheid van mede dit winkelgebied.

Het snel kunnen inspelen op veranderende retailconcepten heeft invloed op de gebouwde ruimte en architectuur van Bisonspoor. Het is daarom van belang flexibel te kunnen anticiperen met ruimtelijke en architectonische middelen op deze hedendaagse en toekomstige veranderingen met een blijvende ruimtelijke kwaliteit.

2 CULTUURHISTORIE





Bisonspoor ligt in Maarssenbroek, een uitbreidingswijk uit de jaren ’70 en ’80 voor zo’n 23.000 inwoners nabij de historische kern van het dorp Maarssen.

Vanaf de middeleeuwen tot ongeveer 1970 was Maarssenbroek agrarisch gebied. De naam Maarssenbroek voert terug op een gebied met een moerasachtig karakter.

Het contrast tussen Maarssen-dorp en Maarssenbroek is duidelijk zichtbaar, laatstgenoemde heeft een meer stedelijke uitstraling t.o.v. het dorpse karakter van Maarssen-dorp. Dit contrast wordt versterkt door de harde scheidslijn die wordt gevormd door het Amsterdam-Rijnkanaal en parallel daaraan de eerder aangelegde spoorlijn tussen Utrecht en Amsterdam. Samen met de aanleg van de snelweg A2 hebben deze drie elementen voor een groot deel bijgedragen aan de bereikbaarheid van Maarssen.

Inmiddels bestaat Maarssenbroek uit veertien woonwijken. Het centrum van Maarssenbroek vormt het voorzieningencentrum voor heel Maarssen, maar heeft tevens een ook regionale functie met als hart het winkelcentrum, treinstation en omliggende functies.

Het winkelcentrum Bisonspoor (fase 1) werd in 1981-1982 gerealiseerd. Het ontwerp, getekend door Groosman uit Rotterdam was voor die tijd erg modern met prefab gevelelementen. Het plan omvatte 11.000 m2 winkels, 17.000 m2 kantoor en 2.500 m2 recreatieruimte. Al bij de ontwikkeling van Bisonspoor wordt aansluiting gezocht met de grootschalige infrastructuur. In de vorm van loopbruggen naar het station en de gebouwde parkeergarages worden verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden. Het maaiveld is voornamelijk het domein van de auto.

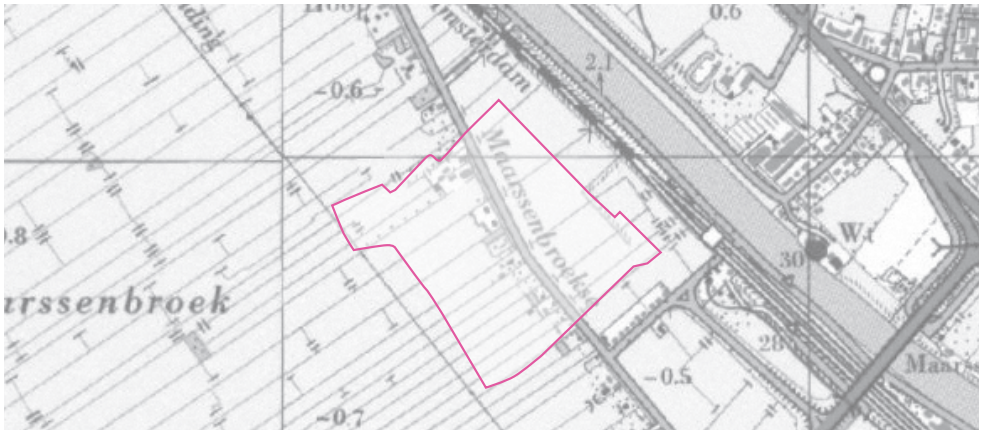
De oorspronkelijke stedenbouwkundige en architectonische uitwerking is karakteristiek voor de tijdsgeest waarin het complex gebouwd is en vertrekt vanuit structuralistische principes.

Binnen het structuralisme is een gebouw meer dan een optelling van functies. De architectuur moet menselijke activiteiten mogelijk maken en sociale contacten bevorderen. Gebouwen bestaan voornamelijk uit kleinere eenheden, meestal van dezelfde vorm, die zich op één of andere manier herhalen. De kleinere eenheden zijn gebaseerd op de menselijke maat en vormen samen een totaalstructuur. Bij de inrichting van de openbare ruimte stond de auto centraal en werd langzaam verkeer gescheiden van autoverkeer. Hierdoor is een sterke scheiding ontstaat tussen interieur en exterieur en wordt het winkelcentrum als introvert ervaren. De buitenruimte is vooral een functionele ruimte met weinig belevingswaarde.

** http://www.joostdevree.nl/shtmls/structuralisme.shtml*



Het Bisonspoor winkelcentrum voor de verbouwing



De polder van Maarssenbroek in 1975



Huidige situatie

Inmiddels zijn de loopbruggen ontmanteld en heeft de oorspronkelijke architectuur een gedateerde uitstraling. De laatste jaren wordt gewerkt aan het opknappen van het gebieden de gebouwen. In 2011 is gestart met diverse kleinere renovaties en vervolgens het vernieuwen van de kantoortorens die op het winkelcentrum staan. Tegelijkertijd heeft het stationsplein een impuls gekregen met onder meer de nieuwbouw van MAR'CS. Aan de andere zijde van het winkelcentrum is de oorspronkelijke sporthal gesloopt en is er een multifunctioneel centrum voor in de plaats gekomen. Het opknappen heeft zich in de meeste gevallen beperkt tot kleinschalige incidentele ingrepen met name op gebouwniveau. De rust en eenheid die voorheen uitging van de architectuur lijkt daarmee uiteengevallen in een diffuse verzameling van objecten zonder duidelijke oriëntatie en samenhang.

Met het verdwijnen van de loopbruggen en door de komst van nieuwbouw is het winkelcentrum meer verscholen komen te liggen. De ontsluitingsring Bisonspoor voelt sinds deze nieuwe ontwikkelingen meer aan als een functionele expeditiestraat. De relatie en samenhang tussen het winkelcentrum en zijn omgeving is daarmee onder druk komen te staan. De meeste entrees zijn niet uitnodigend. Een uitzondering hierop vormt de noordoost zijde van het winkelcentrum, het MAR'CS en het stationsgebouw. Samen omkaderen ze een plein dat een entree vormt tot beide functies.

Een nieuw Bisonspoor

Het stedenbouwkundige kader stuurt op het creëren en herstellen van de ruimtelijke en architectonische samenhang tussen de verschillende onderdelen van het winkelcentrum en het realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte. Ook wordt ingezet op het verbeteren van de relatie van het winkelcentrum met de directe omgeving en op een eigentijdse uitstraling voor wonen, werken en winkelen. Het doel hiervan is de zichtbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkingskracht van Bisonspoor te versterken voor nu en in de toekomst.









3 PROGRAMMA

De huidige economische situatie noodzaakt tot aanpassing van het oorspronkelijke programma met meer flexibiliteit en een goede fasering. Het Ambitiedocument omschrijft uitvoerig de bestaande situatie en knelpunten rondom het winkelcentrum Bisonspoor en benoemd de programmatische uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de stedenbouwkundige visie en beeldkwaliteitsplan.

3.1 Huidige situatie (volgens Ambitiedocument)

Winkelcentrum Bisonspoor maakt onderdeel uit van de jaren '70-80 uitbreidingswijk Maarssenbroek. Het is een groot overdekt winkelcentrum verdeeld over twee etages met gratis parkeervoorzieningen. Er bevinden zich zowel food als non-food winkels en er zijn diverse horecagelegenheden. Boven het winkelcentrum bevinden zich kantoortorens.
Kenmerkend zijn de galerijflats en kantoortorens op het winkelcentrum, de 2 parkeergarages met (leegstaande) kantoortorens en de vele appartementengebouwen
en voorzieningen rondom het winkelcentrum. Het gebied heeft een stenig karakter door de vele parkeerplaatsen die rondom de appartementengebouwen en het winkelcentrum zijn gesitueerd. Het plangebied bestaat uit het winkelcentrum zelf met de bebouwing erboven en de parkings P1 en P2 met de kantoorgebouwen 5 en 6.

Parking P1 en kantoorgebouw 6

De belangrijkste en grootste parkeergelegenheid vormt parking P1. De tweelaagse parkeergarage heeft 650 parkeerplaatsen die bereikbaar zijn vanuit de Safariweg en Bisonspoor. De technische staat van de parking is door achterstallig onderhoud matig doch veilig. Op de begane grond kunnen in de parking ook fietsen gestald worden, maar daar wordt relatief weinig gebruik van gemaakt. Er zijn stallingsplekken voor de winkelwagens van de supermarkten Albert Heijn en Dirk van den Broek. Dwars door de parking ligt de voetgangersverbinding van en naar de noordelijk gelegen woonwijk Antilopespoor. Op de begane grond is er vanuit de parking via een voetgangersoversteekplaats direct toegang tot het winkelcentrum. Een traverse vormt de verbinding tussen de parking en het winkelcentrum op de eerste verdieping. Het kantoorgebouw 6 is niet meer in gebruik en staat net als de parking op de nominatie om gesloopt te worden.

Parking P2 en kantoorgebouw 5

Aan de westzijde van het winkelcentrum is een tweelaagse parking P2 (350 parkeerplaatsen) en kantoorgebouw 5 gelegen. De parking heeft de ingang aan de Safariweg en de uitgang aan de Bisonspoor. De bouwwerken bevinden zich in de zelfde staat als parking P1 en kantoorgebouw 6, en zullen ook gesloopt worden. Er is vanuit parking P2 geen directe verbinding met het winkelcentrum dat aan deze zijde een anoniem en enigszins 'unheimisch" karakter heeft. Naast parking P2 ligt het tankstation Tango en vakgarage Accuraat.

Winkelcentrum

Het winkel- en kantorencentrum Bisonspoor vormt samen met het Safarigebouw het grootschalige voorzieningencentrum van Maarssenbroek. Vanwege de centrale ligging en goede bereikbaarheid vanuit de regio heeft het winkelcentrum een bovenlokale winkelfunctie gekregen, met bezoekers uit Maarssen, Breukelen, maar ook Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. Het voorzieningencentrum bevat in haar huidige verschijning circa 20.500 m² detailhandel, 1.600 m², horeca, 2.000 m² dienstverlening en ca. 1.300 m² recreatieruimte. Op het complex staan 180 galerijwoningen en kantoren. De kantoortorens zijn ontsloten via het winkelcentrum. In het winkelcentrum zijn twee winkellagen aanwezig. De tweede verdieping is verbonden met één van de parkeerdekken middels een loopbrug. Aan de noord- en oostzijde van het winkelcentrum zijn parkeergarages aanwezig met in totaal circa 1000 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn op maaiveldniveau nog 244 parkeerplaatsen aanwezig.

Marktplein

Aan de zuidzijde van het winkelcentrum ligt het Marktplein. Dit plein met in het midden het kunstwerk "De Naald" doet dienst als parkeerplaats en op zaterdag is hier de markt. Aan het Marktplein ligt het bedrijvenverzamelgebouw Bisonstaete en de voormalige bibliotheek. Dit laatste pand is gesloopt en er wordt momenteel een appartementencomplex met 60 appartementen met een halfverdiepte parkeergarage (voor huurders) gebouwd. Nadat de bouw van het appartementencomplex gereed is zal de gemeente Stichtse Vecht het Marktplein herinrichten waarna er nog beperkt geparkeerd kan worden.

Huidige wegenstructuur Bisonspoor

Rond winkelcentrum Bisonspoor ligt een binnenring. Rondom Bisonspoor loopt de Safariweg. De binnenring kent een ringstructuur met een verplichte rijrichting tegen de klok in.

Parkeren

Het parkeren vindt plaats op maaiveld (oranje aanduidingen op de kaart) en in twee parkeergarages: P1 en P2. De parkeerplaatsen op maaiveld zijn eigendom van de gemeente Stichtse Vecht. De parkeergarages P1 en P2 zijn in privaat eigendom, net als de winkels en de kantoorruimtes die daarboven liggen. De parkeerplaatsen op maaiveld aan Bisonspoor zijn te bereiken via de binnenring. P1 is bereikbaar via de binnenring en de Safariweg. P2 is alleen bereikbaar via de Safariweg. De uitgang van P2 zit zowel aan de Safariweg als aan de binnenring. De parkeergarages zijn met slagbomen afgesloten en geopend van 08:00uur tot 02:00uur.

Laden en lossen

Het laden en lossen in Bisonspoor vindt op een aantal locaties plaats:

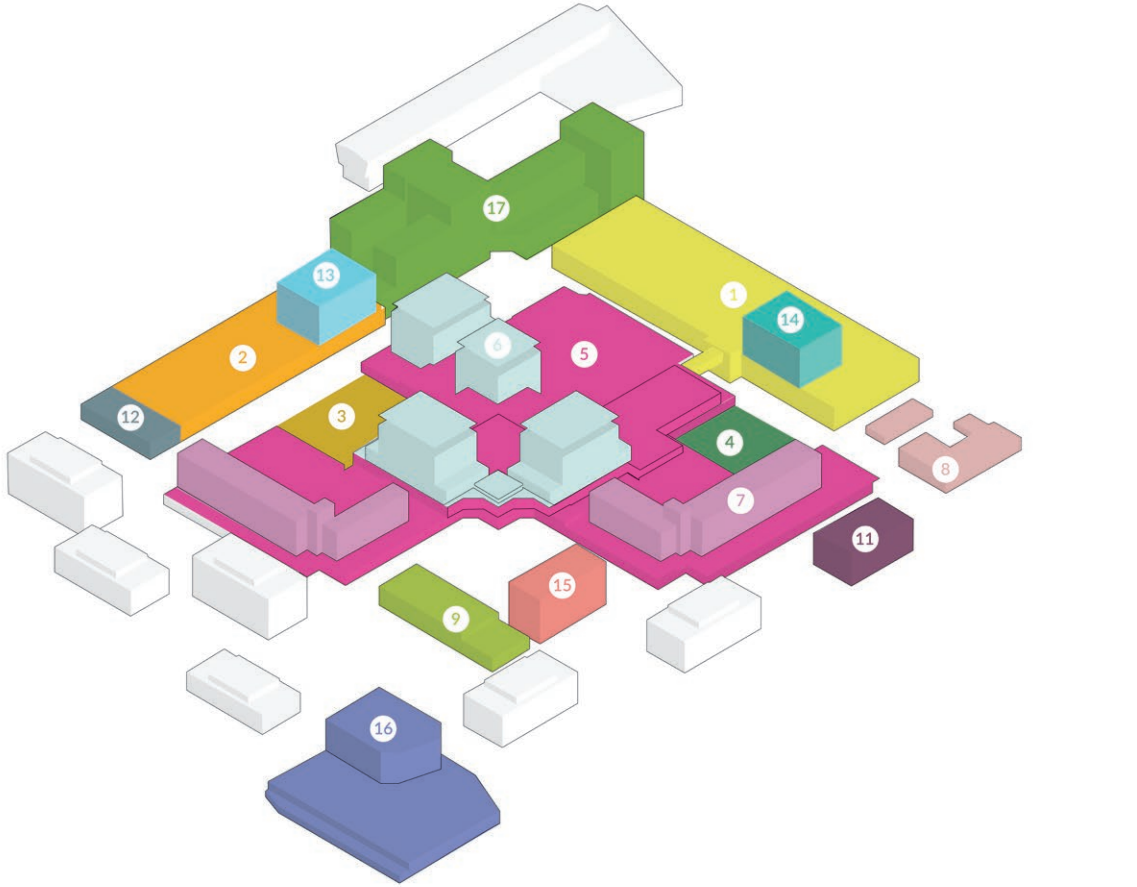
- *Achter de HEMA op het parkeerterrein*
- *Achter Albert Heijn/Bison Bowling op het parkeerterrein*
- *Naast Dirk van den Broek (tussen Dirk van den Broek en het politiebureau)*
- *Op het marktterrein*
- *Naast het Safarigebouw*

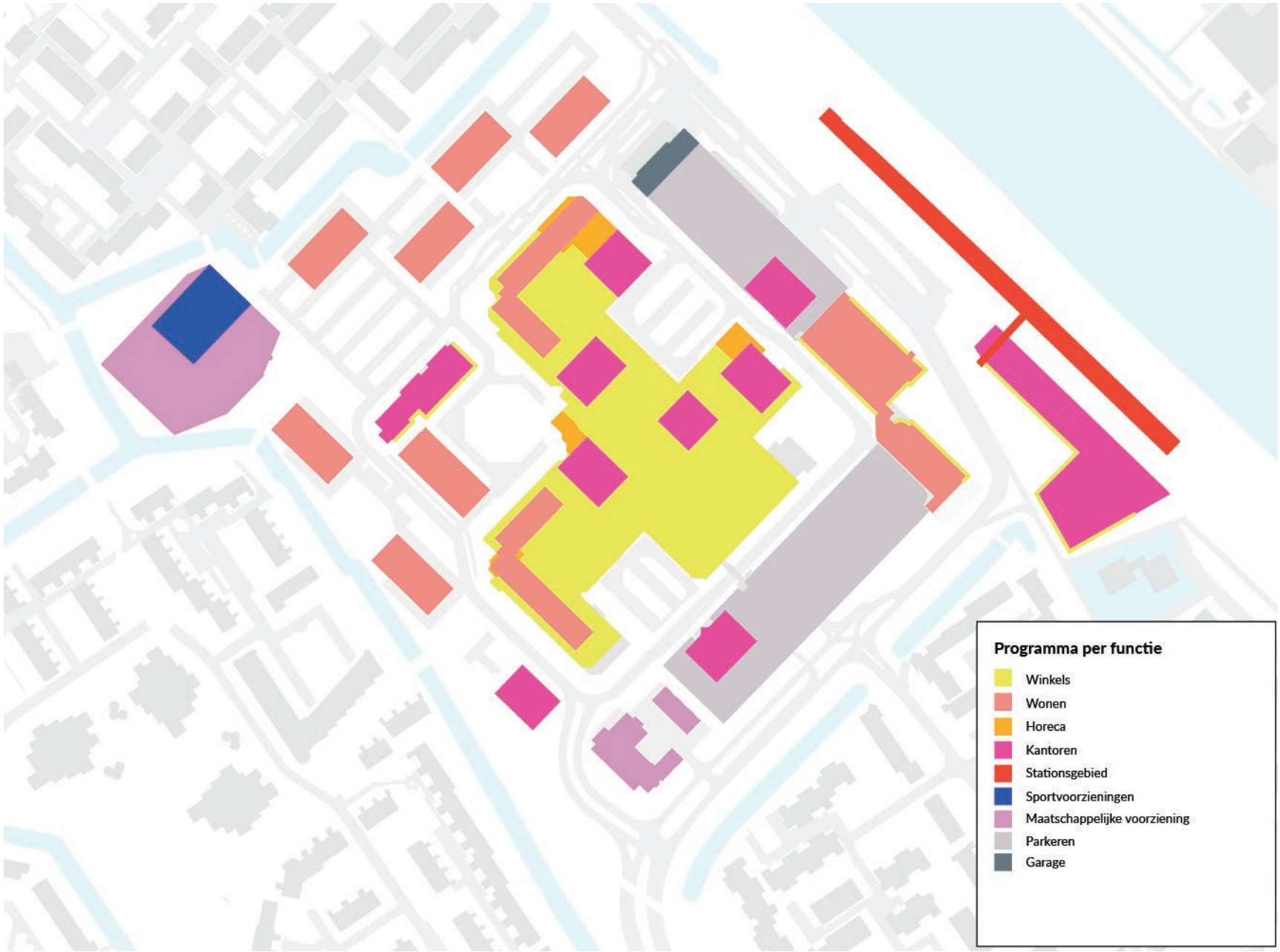
3.2 Ontwikkelingen

Ook de ambities ten aanzien van het toekomstig vastgoed en de herinrichting van de openbare ruimte staan benoemd in het Ambitiedocument.

De geplande renovatie van het winkelcentrum gaat gepaard met een aantal grote wijzigingen in de functieverdeling van het winkelcentrum en de overige functies. Daarnaast wordt er door de geplande sloop van de twee kantoortorens op de P1 en P2 locaties in totaal 12.000m2 onttrokken aan de kantoormarkt. Op de P2 locatie wilt de huidige eigenaar ongeveer 200 tot 300 appartementen terugbouwen. De parkeerfaciliteiten voor het winkelcentrum zullen voor het overgrote deel worden geconcentreerd op de huidige P1 locatie. Hiervoor wordt een nieuwe meerlaagse parkeergarage op deze locatie gerealiseerd. Deze ontwikkelingen hebben een grote invloed op het openbaar gebied rondom het winkelcentrum. In het Ambitiedocument zijn ook nog een aantal andere aanvullende functies benoemd, zoals een gezondheidscentrum en business centrum als toevoeging op het bestaande programma rondom Bisonspoor en ter verdichting van het winkelcentrumcomplex.

Ook de locaties van het Politiekantoor, Bisonstaete, Bisonspoor 332 en 338 (waar op het moment van schrijven van dit document nog geen concrete plannen voor zijn) zouden in de toekomst herontwikkeld kunnen worden en zijn daarom toegevoegd aan dit stedenbouwkundig document. Ook hier kunnen mogelijk nieuwe functies worden toegevoegd aan het Bisonpoor die verder bijdragen aan het versterken van een levendig, uitnodigend en aantrekkelijk karakter van het centrumgebied Bisonspoor. Stedelijke 'leisure' functies zoals een wijktheater, bioscoop of museum kunnen nog goed worden ingepast in het plangebied.




Programma per functie
Winkels
Wonen
Horeca
Kantoren
Stationsgebied
Sportvoorzieningen
Maatschappelijke voorziening
Parkeren
Garage

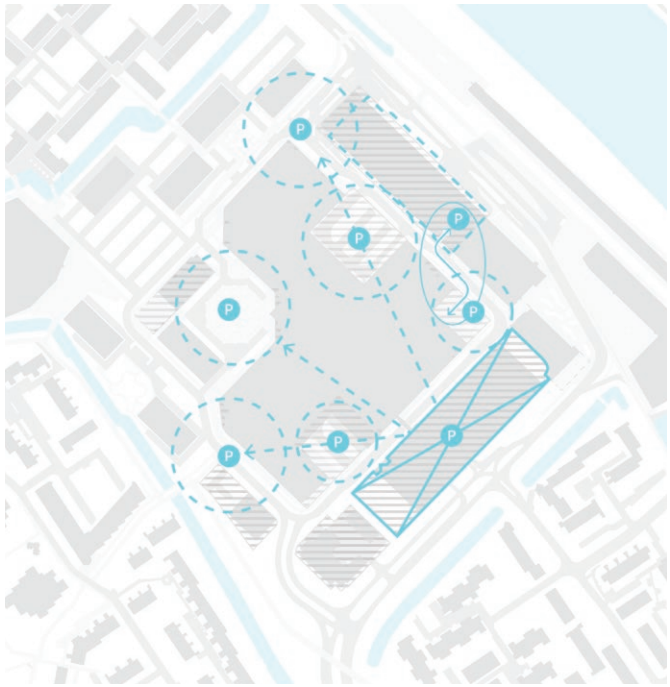
3.3 Fasering

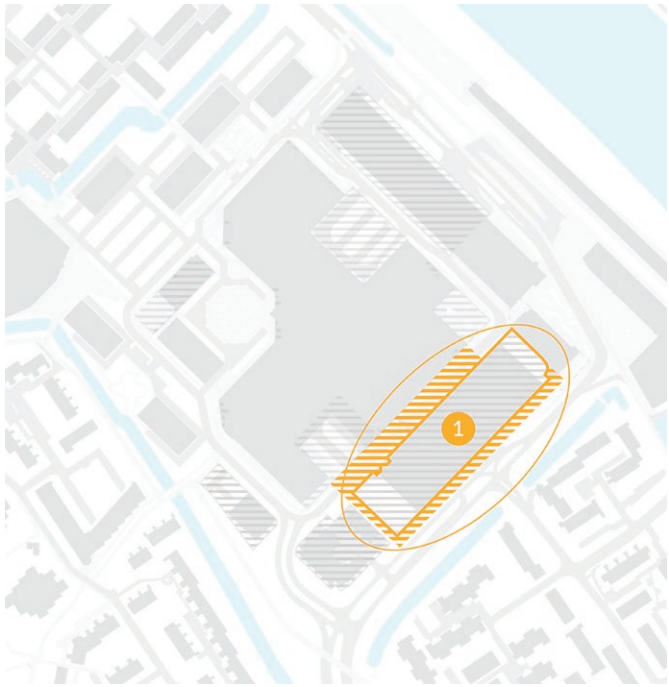
Het stedenbouwkundig plan bestaat uit meerdere opgaven voor zowel de gebouwen als de openbare ruimte die in meerdere fasen worden uitgevoerd. De uitvoeringswerkzaamheden voor de openbare ruimte en gebouwen dienen logistiek op elkaar te worden afgestemd en vinden te allen tijde in overleg met de gemeente plaats.

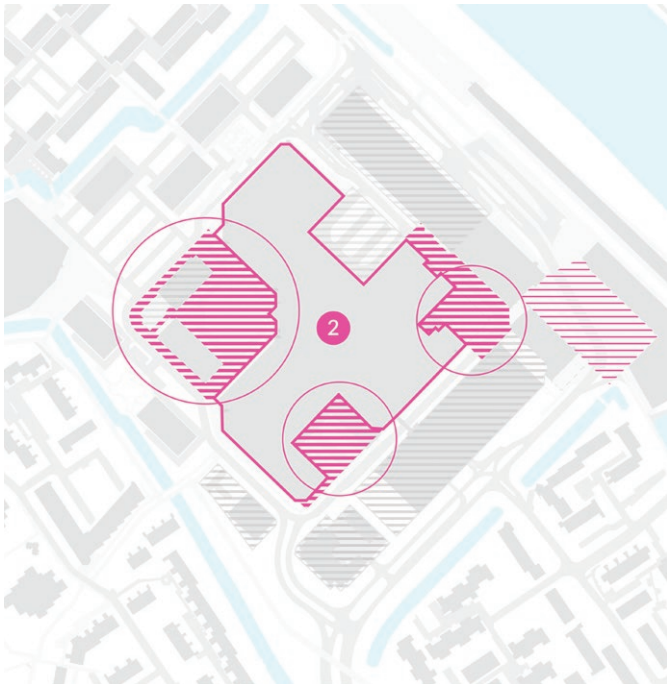
Fase 0
Tijdelijke parkeervoorzieningen en routing als voorbereiding op fase 1.

Fase 1
De sloop en vernieuwing van de parkeergarage op de locatie P1. De nieuwe parkeergarage krijgt een capaciteit, gelijkwaardig aan de huidige hoeveelheid parkeerplaatsen van de locaties P1 en P2. De openbare ruimte rondom de nieuwe P1 locatie wordt bij de oplevering van het gebouw eveneens heringericht.

Fase 2
De renovatie en wijziging van de eerste twee verdiepingen van het winkelcentrum. Hierbij wordt de gehele buitengevel vernieuwd en een aantal ingangen verplaatst of gesloten. De openbare ruimte aan de (nieuwe) entrees wordt heringericht, met de nadruk op het Marktplein en het plein tussen het winkelcentrum en MAR' CS. Deze fase gaat bijvoorkeur gelijktijdig op met fase 1.



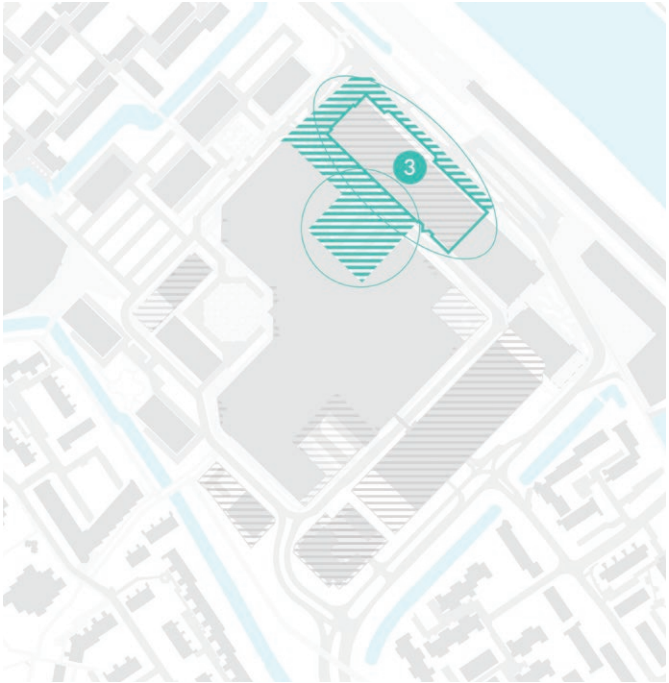


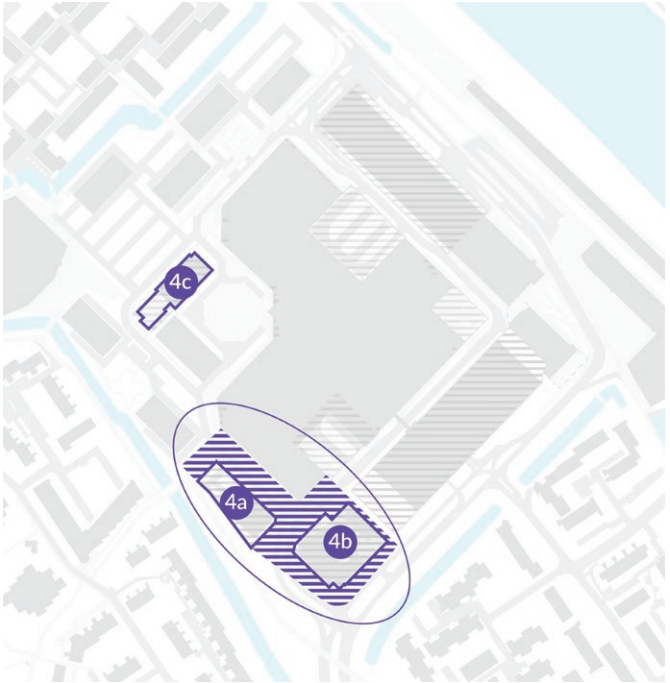


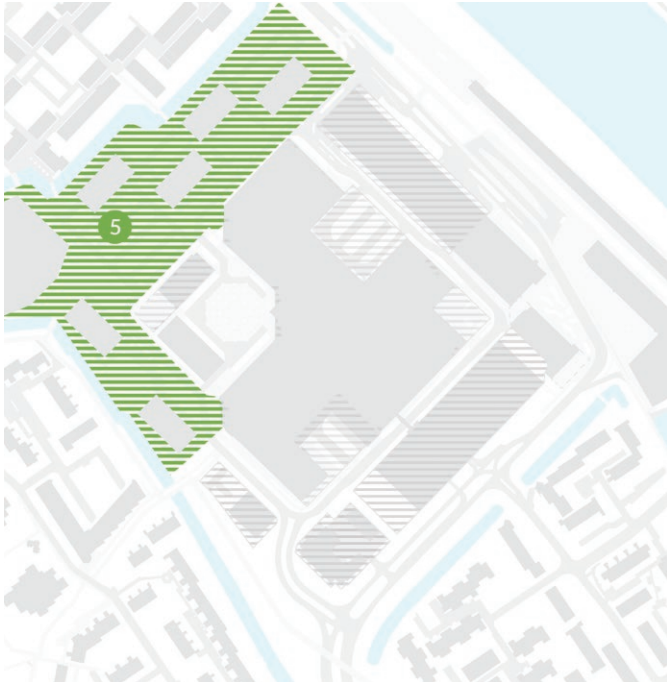
Fase 3
De kantoortoren en parkeergarage op de locatie P2 worden gesloopt en vervangen door een appartementencomplex. Het is bij het schrijven van dit document nog onduidelijk wat er precies met het tankstation en de garage gaat gebeuren. Voor de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van het winkelcentrum is de herontwikkeling van deze locatie echter van groot belang. Dit geldt ook voor de openbare ruimte rondom het tankstation en de P2 locatie. Met name vanaf de Safariweg en het P&R terrein vormt deze hoek de voorkant van Bisonspoor.

Fase 4
Deze fase betreft een aantal cruciale locaties die het winkelcentrum vanaf de hoofdinfrastructuur een nieuw modern gezicht kunnen geven; het Politiekantoor, Bisonstaete en Bisonspoor 332. Deze locaties bieden tevens kansen om Bisonspoor beter te verankeren aan zijn omgeving. Bij een eventuele herontwikkeling van deze locaties zijn andere partijen (eigenaren) betrokken ten opzichte van de eerste drie fasen. Het is van belang hen ook tijdig te betrekken in dit proces.

Fase 5
De sociale woningbouw rondom Bisonspoor kan in een latere fase ook worden meegenomen als potentiële herontwikkeling. Met name de aansluiting op maaiveld kan hier aan kwaliteit winnen.





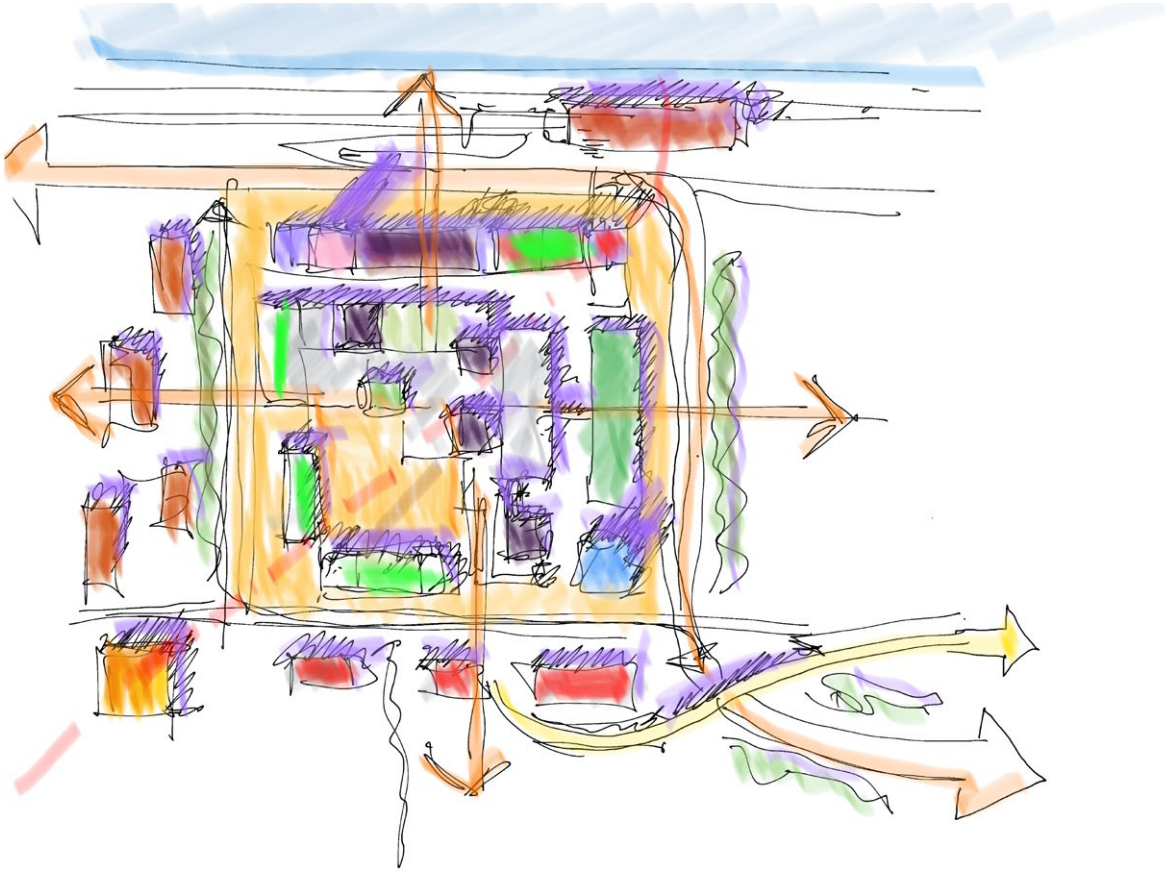


4 STEDENBOUWKUNDIG KADER

4.1 Identiteit Bisonspoor

Bisonspoor is herkenbaar als een karakteristiek centrumgebied waar verschillende activiteiten; wonen, winkelen, werken en recreatie samenkomen. Voor zowel bewoners als bezoekers is het gebied goed bereikbaar. Nieuwe en bestaande doelgroepen vinden hier hun weg. De van oorsprong krachtige ‘superstructuur’, ontworpen als architectonische eenheid geeft, na diverse veranderingen door de tijd heen, aanleiding voor een nieuwe stedenbouwkundige totaalopzet met een hedendaagse vertaling.

Om te komen tot gedeelde criteria ten aanzien van de stedenbouwkundige, architectonische opzet en toekomstige inrichting van de openbare ruimte rondom het winkelcentrum is - in aanvulling op het bestaande Ambitiedocument - een overkoepelende stedenbouwkundige visie voor het plangebied opgesteld. Deze visie is geschreven op basis van een reeks bestaande en nieuwe stedenbouwkundige kernwaarden.



4.2 Stedenbouwkundige Kernwaarden

De onderstaande stedenbouwkundige kernwaarden zijn reeds aanwezig en vormen een uitgangspositie waarbinnen verschillende ontwikkelingen kunnen plaatsvinden:

Strategische Positie
Bisonspoor heeft een centrale positie binnen Maarssenbroek en is strategisch gelegen ten opzichte van bovenlokale infrastructuur. Het kanaal, het spoor en de Safariweg als hoofdwijkontsluiting, vormen een duidelijke begrenzing van het gebied. De schaal en maat van de bebouwing aan de noord- en oostzijde sluit aan op de beleving vanuit de passerende auto en trein- en busreiziger. De bebouwing aan de zuid- en westzijde sluit aan op de bezoekers vanuit de omliggende woonwijken.

Groenstructuur
Maarssenbroek heeft een kenmerkende groenstructuur. Deze structuur begeleidt de hoofdinfrastructuur door verschillende woonbuurten. De groenstructuur wordt strategisch ingezet om de ruimtelijke relatie met de wijk te versterken t.b.v. de oriëntatie in het gebied en om de verblijfskwaliteit van het winkelcentrum Bisonspoor te vergroten.

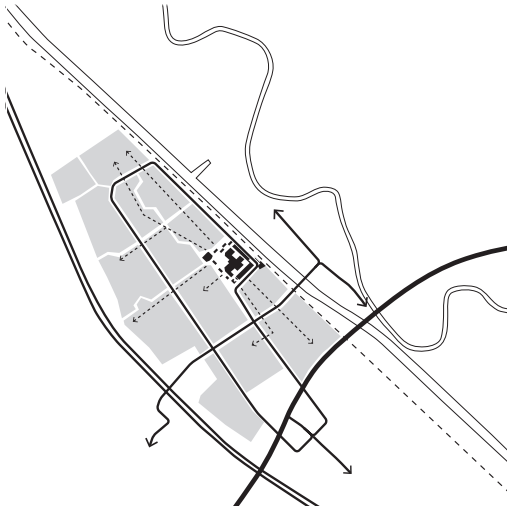
Van grote naar kleine gebouwen
De bebouwing rondom de Bisonspoorweg, heeft een grotere schaal dan de bebouwing in de omliggende woonbuurten. De woonwijken worden gekenmerkt als een woonmilieu met voornamelijk grondgebonden woningen en bijbehorende voorzieningen. Aan de zuidwest zijde van het winkelcentrum, daar waar het gebied direct grenst aan de omliggende woonbuurten, hebben de gebouwen een kleinere schaal. Richting de Safariweg worden de gebouwen in schaal en maat groter, hier zijn appartementengebouwen en kantoorgebouwen van 4-6 lagen terug te vinden. Door intensivering van het programma is er sprake van schaalvergroting om en nabij het winkelcentrum Bisonspoor. Hiermee wordt het contrast tussen Bisonspoor en de omliggende buurten versterkt.

Ensemblevorming (Eenheid vs. Diversiteit)
De oorspronkelijke opzet en het gebouwontwerp van het winkelcentrum wordt gekenmerkt als een gebouwde totaalstructuur. Er was sprake van een architectonische samenhang tussen verschillende gebouwvolumes, de doorlopende plint en verbindingsbruggen op verdiepingsniveau. Latere toevoegingen en gebouwtransformaties, zoals het multifunctionele Safari-, stations- en MAR'CS gebouw, zorgen ervoor dat er steeds meer architectonische diversiteit in het gebied is ontstaan. Nieuwe architectonische programmatische eenheden moeten zorgvuldig worden afgestemd op de schaal en maat van het gebied. Zij versterken de diversiteit van het centrum Bisonspoor als geheel. Dit geeft ruimte voor flexibiliteit en diverse verschijningsvormen, maar vraagt per ontwikkeling om een architectonische eenheid of ensembles. De bestaande schaal en maat van de huidige gebouwen zijn daarbij richtinggevend voor in de verschijningsvorm van de architectuur. In het beeldkwaliteitsplan worden op bijzondere plekken uitzonderingen gefaciliteerd. Deze dragen vanuit de omgeving gezien bij aan de oriëntatie en herkenbaarheid van Bisonspoor.

Fijnmazig Netwerk
Naast de positionering van Bisonspoor aan de hoofdinfrastructuur, heeft het gebied ook een fijnmazig netwerk van plekken, pleinen en passages. De ambitie is, binnen en buiten zorgvuldig in elkaar over te laten lopen om zo de verblijfskwaliteit te versterken. Het winkelplein binnen in het winkelcentrum presenteert zich straks naar buiten toe als een welkom voor de bezoekers. Het langzaam verkeersnetwerk vanuit de omliggende wijken sluit hierop aan.

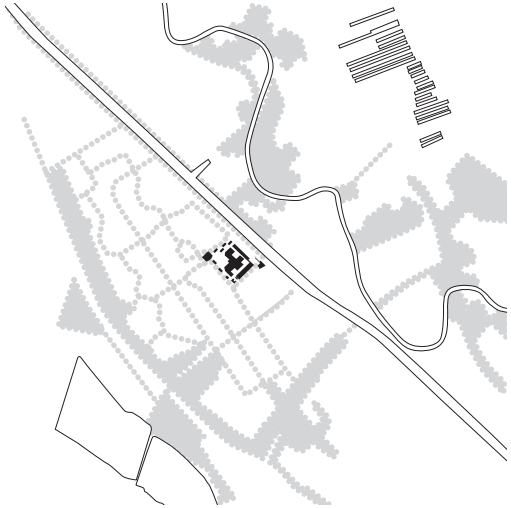
Tweede maaiveld
Kenmerkend aan de ontwikkeling van Bisonspoor als werk- en winkelconcept uit de jaren '80 is de introductie van een tweede maaiveld. Dit maaiveld wordt bereikbaar gemaakt middels loopbruggen en stijgpunten in het winkelcentrum. Deze bevinden zich in het openbaar gebied en winkelcentrum op strategisch gekozen plekken. Ze zorgen voor een zichtbare dynamiek en dragen bij aan de stedelijke beleving. De loopbruggen en stijgpunten zijn opvallende elementen in de openbare ruimte en benadrukken de publieke toegankelijkheid. Hierboven bevindt zich het derde maaiveld, een daklandschap tussen de kantoortorens dat wordt behandeld als vijfde gevel.

1. Strategische positie



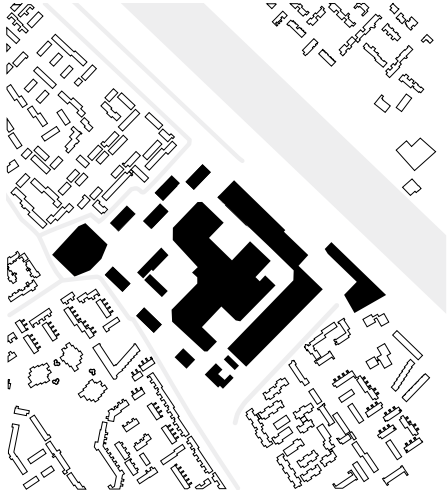
Strategisch gelegen, aan de hoofdontsluiting, langs het kanaal en het spoor

2. Groenstructuur



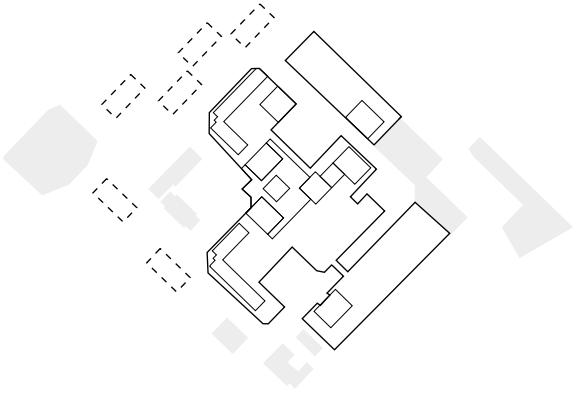
Verankering in groenstructuur van Maarssen

3. Korrel



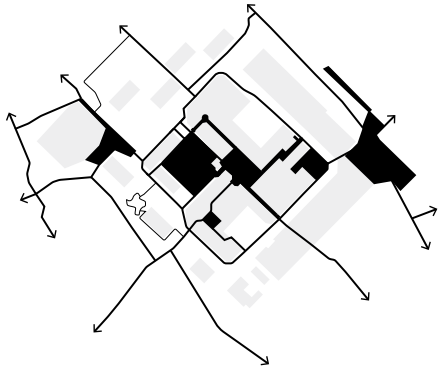
De grove korrel van het centrum versus de kleinere korrel van de omringende woonwijken

4. Ensemblevorming



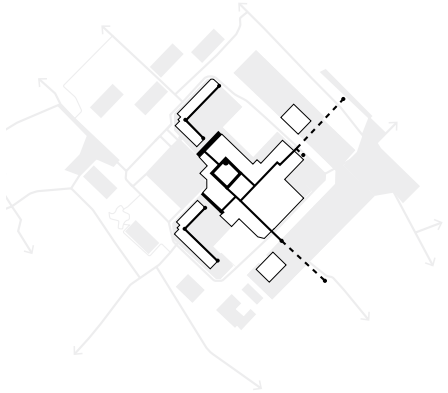
Onderlinge afstemming van volumes

5. Fijnmazig netwerk



Fijnmazig netwerk van langzaam verkeer met een diagonale verbinding tussen het Safarigebouw en het station

6. Tweede maaiveld



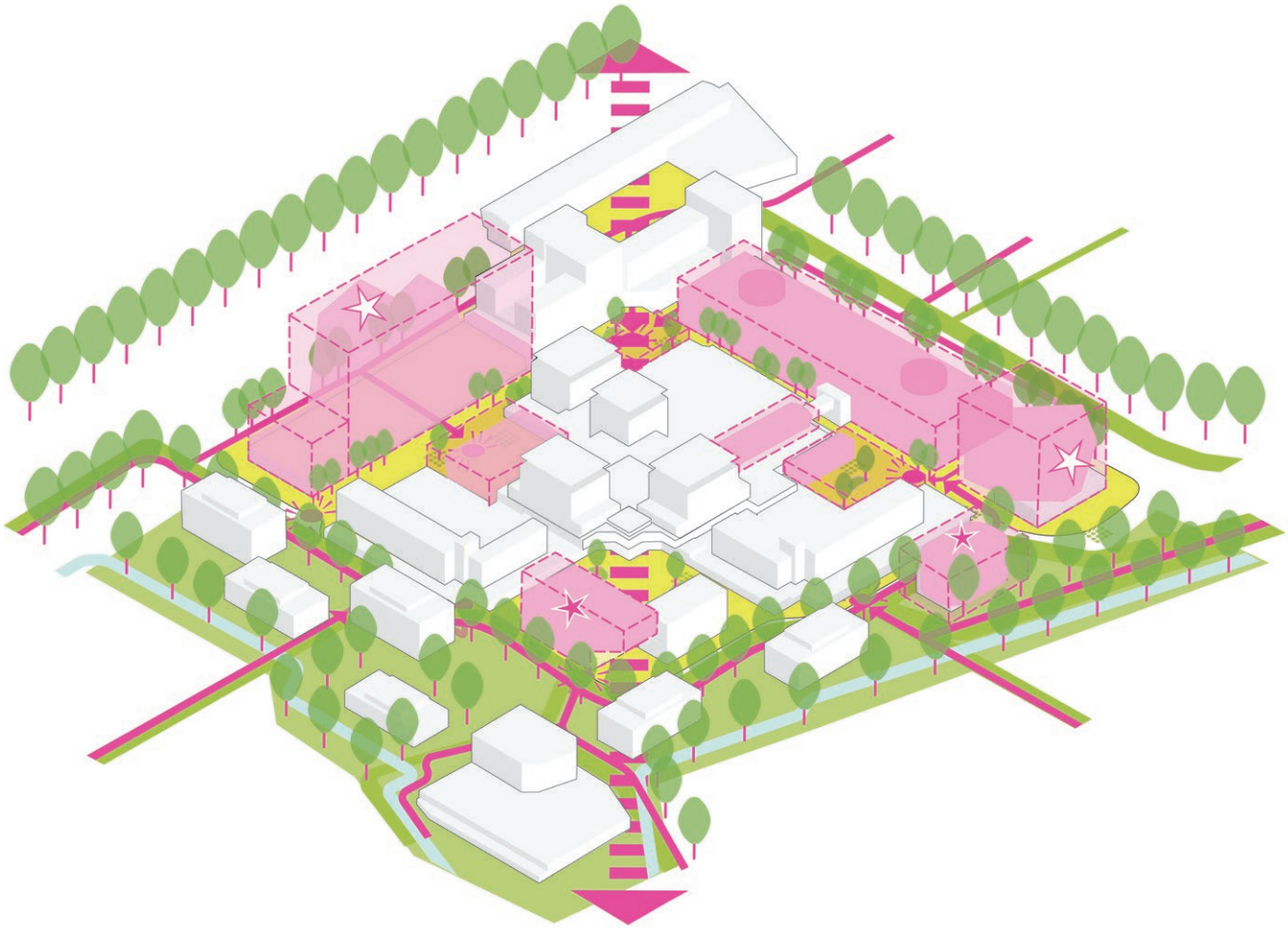
Bisonspoor heeft een gelaagde opbouw

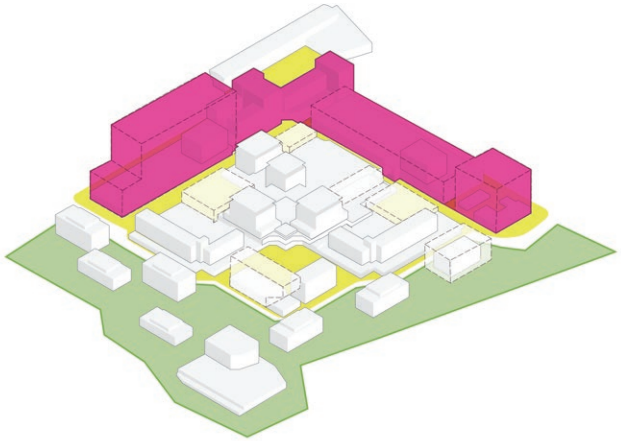
4.3 Visie Bisonspoor

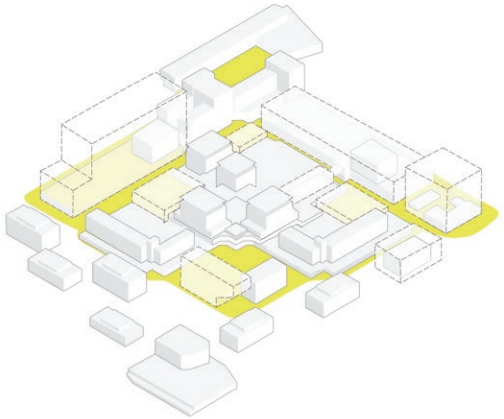
Bisonspoor kan vanuit bovenstaande kernwaarden een eigen, hedendaagse architectonische identiteit aannemen. Eén waarbij wordt geleund op de eenheid en rust van het oorspronkelijke ontwerp en één die lonkt naar de karakteristieke diversiteit van uitnodigende stedelijke centra. Het leunen komt onder andere tot uitdrukking in de aandacht voor de menselijke schaal en maat; een herkenbare routing door het gebied en eenduidigheid in het ontwerp van de openbare ruimte (als podium) voor de gebouwen.

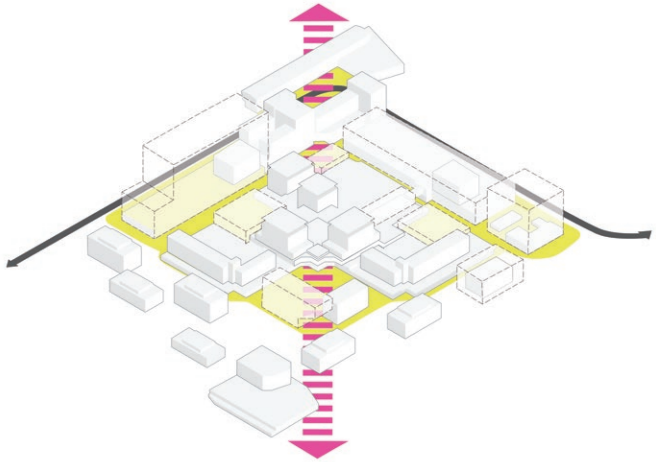
Het lonken heeft onder andere te maken met het verbijzonderen van de pleinen als onderdeel van de openbare ruimte; de zichtlijnen tussen de verschillende gebouwen door; en de uitnodigende en expressieve uitstraling van de gebouwen naar de omgeving. Zo krijgt Bisonspoor een divers, stedelijke uitstraling passend bij een uitnodigend centrumgebied. Aantrekkelijk voor meerdere doelgroepen (ondernemers en bewoners) en voor ieder wat wils. Door de prominente ligging aan de wijkontsluitingsweg en langs het spoor, bepaalt Bisonspoor het ‘gezicht’ van Maarssenbroek.

Deze uitgangspunten zijn vertaald naar een visie op hoofdlijnen, die de ruimtelijke stedenbouwkundige samenhang borgt. Deze zijn verbeeld in de stedenbouwkundige visiekaart. Architectonische aspecten en inrichtingsaspecten van de openbare ruimte worden verder uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan en zijn vertaald naar gebiedsgerichte criteria.









Drie deelgebieden

Bisonspoor bestaat uit drie kenmerkende deelgebieden:

- Het centrale winkelhart, bestaande uit het winkelcentrum in de plint en op de 1e verdieping, met daarop de twee ensembles van woon- en kantoorgebouwen. Hierbij horen ook de twee autonome gebouwvolumes aan het marktplein.
- De representatieve buitenwand gericht op de Safariweg als ontvangstgebied van bezoekers en passanten met de auto en het openbaar vervoer. De schaal en maat van de gebouwen is hier groter, met ruimte voor een hoogte-accenten tot 70 m en een aantal lagere volumes. De gebouwen wijken in architectonische expressie af van de bestaande ensembles.
- De groene binnenschil grenzend aan de omliggende woonwijken, opgebouwd uit vrijstaande volumes, ontspannen in het groen. De woongebouwen laten zich daarbij kenmerken als ensemble terwijl het Safarigebouw daar als afwijkend volume tussenuit springt.

Het 'Bisonplein'

De nu nog versnipperde openbare ruimte rondom het winkelcentrum word straks door middel van een eenduidige inrichting van de openbare ruimte één geheel. De openbare ruimte is herkenbaar als een doorlopend stedelijk plein met een hoogwaardige inrichting en een duidelijke begrenzing. Het 'Bisonplein' is straks de onderlegger van het centrale winkelhart en de representatieve buitenwand. Dit omvat het winkelcentrum, de parkeergarage, appartementsgebouwen met multifunctionele plint, het politiekantoor en andere mogelijke programma's. Ook de gebouwen in de representatieve wand langs de Safariweg komen eveneens op het 'Bisonplein' te staan, waarmee het winkelcentrum zich met de inrichting van de openbare ruimte ook presenteert naar de hoofdwijkontsluiting. Het gebied is autoluw en vrachtwagens ten behoeve van bevoorrading zijn te gast.

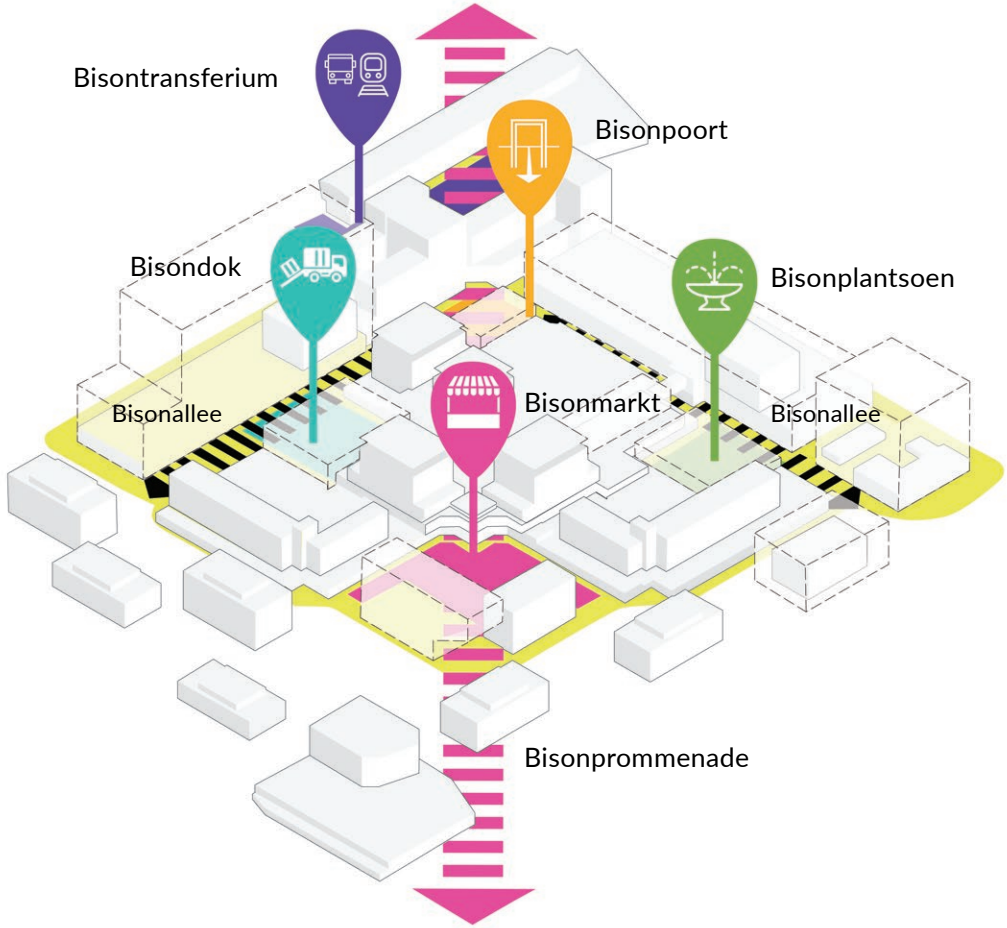
Differentiatie van het plein door routing, programmering en situering

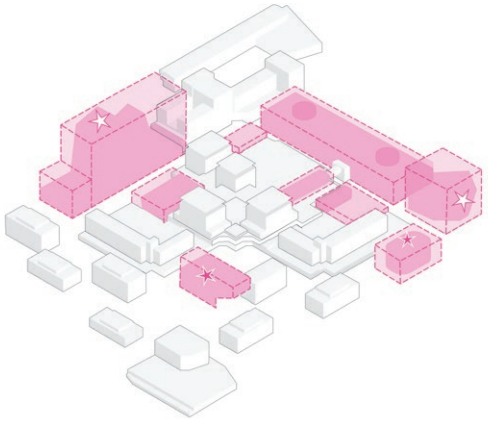
'De Bisonpromenade'

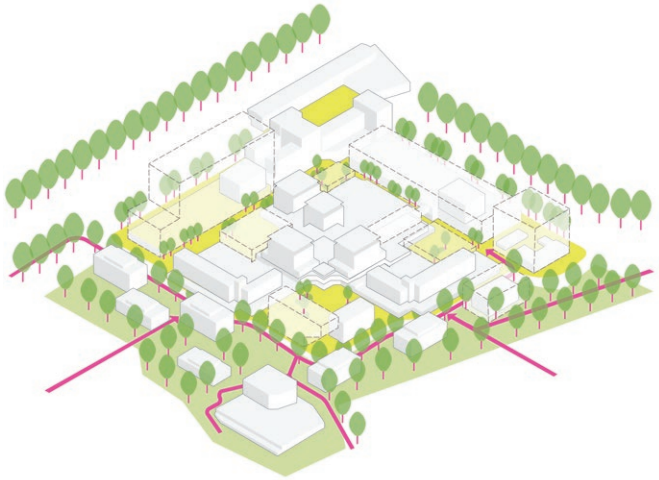
Met het creëren van een aantal nieuwe entrees voor het winkelcentrum ontstaat er een nieuwe, meer directe publieke looproute tussen het Station en Safarigebouw 'de promenade'. Om de looproute tussen deze plekken te veraangenamen en bezoekers naar het winkelcentrum te trekken wordt deze route en andere routes herkenbaar gemaakt door subtiele afwijkingen in de inrichting van het plein. Ook de verbinding tussen de nieuwe parkeergarage en het winkelcentrum wordt zo herkenbaar gemaakt.

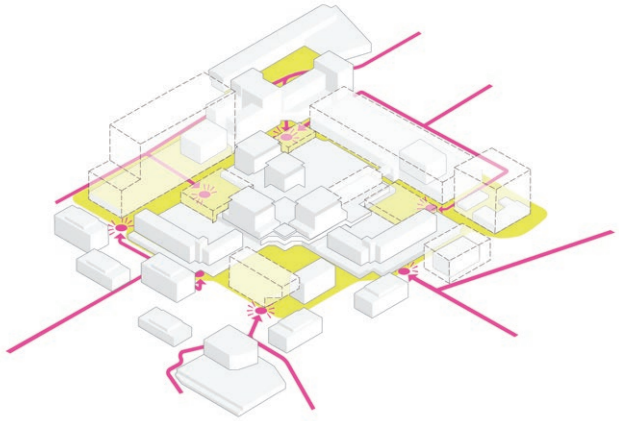
Differentiatie van het plein door routing, programmering en situering

'Bisonmarkt', *'Bisonallee'*, *'Bisonpoort'*, *'Bisonplantsoen'*, *en 'Bisondok'*
Daar waar nieuwe entrees worden gerealiseerd krijgen de pleinruimtes rondom het winkelcentrum ook een meer publieke functie en meer verblijfskwaliteit, waardoor mensen langer in het gebied en het winkelcentrum verblijven. De inrichting van deze verblijfsruimtes wordt gestuurd door het gebruik van de ruimte, zoals de markt en de aangrenzende functies. Door subtiele accenten, andere programmering of gebruikswaarde krijgen deze plekken een eigen karakter, maar blijven zij wel onderdeel van het 'Bisonplein'.









Gebouwaccenten

In de representatieve buitenwand is ruimte voor hoogbouwaccenten. Langs het Amsterdam-Rijn kanaal en het spoor Amsterdam-Utrecht, wordt een representatief hoogbouwvolume gerealiseerd (max. 70m) dat functioneert als landmark en voor de voorbijganger beleefbaar is vanaf het spoor, het kanaal, de N230 en N402. De huidige locatie van het politiebureau vormt de entree voor automobilisten komende vanaf de A2. In tegenstelling tot het huidige politiekantoor is het wenselijk dat hier (bij een eventuele herontwikkeling) een meer alzijdig gebouw komt te staan dat qua hoogte aansluiting zoekt bij het MAR'CS gebouw (max 40m). Het gebouw is expressief, autonoom en heeft een eigenzinnig architectonisch silhouet. Bij een eventuele herontwikkeling van Bisonspoort 332 en Bisonstaete zijn locale hoogte-accenten mogelijk, die de beleving van autonome gebouwen op het 'Bisonplein' en in de groene schil versterken.

Groene structuren als begrenzing van het plein

Het 'Bisonplein' wordt begrensd door de Safariweg en de Bisonspoor(weg). Alhoewel de openbare ruimte buiten het stedelijk 'Bisonplein' geen onderdeel vormt van de inrichtingsopgave bepaalt deze wel in sterke mate de manier waarop men het plein ervaart. Daarom worden wel een tweetal wenselijke principeprofielen omschreven. De principeprofielen tonen de wens om de groenstructuur rondom het centrum te versterken, een kwaliteit van Maarssenbroek die bij voorkeur tot op het 'Bisonplein' te ervaren is.

Herkenbare entrees

De langzaamverkeersroutes uit de wijk komen vanzelfsprekend uit op het 'Bisonplein'. De fiets- en voetgangerspaden die naar het centrum leiden bevinding zich in het groen en worden begeleid door hagen of bomen. Door middel van de bestrating of passende inrichtingselementen zijn de plekken waar deze routes uitkomen op het plein herkenbaar gemaakt.

5 BEELDKWALITEITSPLAN

5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk behandelt het beeldkwaliteitsplan voor ontwikkelingen op het Bisonspoor. Het is een instrument dat de kwalitatieve uitgangspunten vastlegt met betrekking tot het te ontwikkelen vastgoed en de inrichting van de openbare ruimte. Met dit document kan sturing worden gegeven aan het ontwikkel- en ontwerpproces, waarmee de kwaliteit wordt bewaakt. Na vaststelling door de raad wordt dit beeldkwaliteitsplan onderdeel van de gemeentelijke welstandsnota en is daarmee het toetsingskader voor welstand bij de beoordeling van omgevingsvergunningen. Welstand geeft een advies op de vergunningsaanvraag. De kwaliteit wordt tijdens het proces bewaakt door één supervisor voor de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Deze supervisor zorgt ook voor de afstemming met welstand en de gemeente.

Tijdens de planontwikkelingsfase wordt advies gevraagd aan belanghebbenden. Dit kan bijvoorbeeld via een werkgroep samengesteld uit bewoners en winkeliers van grote- en kleine winkels in Bisonspoor en de directe omgeving. Hierbij gaat het om omwonenden uit de woonwijken Antilopespoor, Duivenkamp, Kamelenspoor en afgevaardigden van belanghebbende organisaties en geïnteresseerden.

Waardering

Bisonspoor is een interlokaal knooppunt en functioneert op twee niveaus. Als eerste is het een belangrijk element in de structuur van Maarssen. Als tweede is het door zijn ligging een belangrijke schakel in het regionale winkelaanbod. In Maarssen kan het gezien worden als de belangrijkste winkellocatie. Het is een aanvulling op het historische centrum.
Een vernieuwing van het winkelcentrum op zowel architectonisch als functioneel niveau is belangrijk voor een hoge waardering door zijn bezoekers en om zijn voorbestaan te garanderen. De functiewijzigingen en de uitbreidingen van het aantal woningen op de locatie kan er voor zorgen dat het Bisonspoor zijn bestaande functie in Maarssen en omgeving kan waarborgen en versterken.
Elk project rondom het ‘Bisonplein’ wordt gekleurd door zijn eigen historische, stedelijke en landschappelijke context. Het ‘Bisonplein’ is hierin het stedelijke centrum van Maarssen.

Beleid

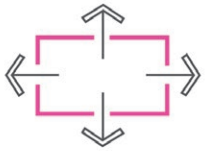
- Het niveau van welstandstoetsing is relatief hoog. Dit is in overeenstemming met de methodiek en de inhoud van de welstandsnota. Voor de toetsing van nieuwe ontwikkelingen in Bisonspoor vormen dit stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitplan het uitgangspunt. Daarvoor wordt dit beeldkwaliteitplan (op relevante onderdelen) toegevoegd aan de nieuwe welstandsnota.
- Het beleid is gericht op het vernieuwen van de karakteristieken van de ruimtelijke structuur, openbare ruimte en bebouwing,
- Specifieke (historische) kenmerken van de ruimtelijke structuur en openbare ruimte per plek, vormen de uitgangspunten voor nieuwbouw.
- Bij nieuwbouw wordt uitgegaan van een individuele opzet van gebouweenheden.
- Gebouweenheden staan op de openbare ruimte. De plint is zo ontworpen dat het zorgvuldig de overgang openbaar / privé vormgeeft.
- De wijzigingen die afgelopen jaren en in de toekomst plaats gaan vinden vragen om een nieuwe stedenbouwkundig fundament en aanvullend beeldkwaliteitsplan.
- Toepassing van duurzame installaties en materialen worden ruimtelijk zorgvuldig (in de architectuur en openbare ruimte) ingepast.
- Een duurzaam architectonisch beeld dat veranderende retailconcepten kan dragen, nu en in de toekomst.

Activiteiten
Het Bisonspoor bestaat uit clusters van wonen, winkelen, werken, uitgaan, wandelen, verblijven en parkeren.

Sfeer en karakter
De ruimtelijke uitstraling van het Bisonspoor als gebied, voldoet aan de volgende beschrijving:
- Van stedelijk luwte naar stedelijk compact.
- Dynamisch en modern.
- Menselijke maat en schaal, in verhouding tot de bezoeker.
- Een verfrissende winkelervaring die staat voor transparantie en uitnodigend is naar de bezoeker.
- Diversiteit in bebouwing, samenhang in de openbare ruimte.
- Een levendig en verrassend kernwinkelgebied.

Architectonische kenmerken
De architectuur van het Bisonspoor, P1, P2 en overige nieuwe ontwikkelingen voldoet aan de volgende beschrijving:
- Bouwblokken zijn alzijdig.
- Gebouwen staan, waar mogelijk, als paviljoens op het ‘Bisonplein’. Een open kolomstructuur in de plint van het gebouw draagt bij aan “de paviljoen kwaliteit” en gebouwen “op” het plein.
- Gebouwen hebben een herkenbare opbouw van plint, middendeel en dakbeëindiging.
- Gebouwen faciliteren een goede oriëntatie over het ‘Bisonplein’.
- Gebruik van samengestelde, duurzame composiet materialen met een eigentijdse en tactiele detaillering.
- De gekozen materialisering maakt de architectuur vriendelijk en benaderbaar en geeft een nadrukkelijk reliëf aan de gevels.
- Kleurgebruik varieert: per gebouw een eigen kleurschema.
- Reclame is onderdeel van of geïntegreerd in de architectuur.
- Duurzame maatregelen vormen wanneer zij worden toegepast een integraal onderdeel van de architectuur of bepalen de expliciete expressie.
- Materialen zijn duurzaam, verouderen mooi en hebben een technologische of ecologische oorsprong. “Doe het gewone buitengewoon.”
- Schakering van kleuren, vergroot het contrast van de bebouwing onderling.

1. Alzijdig



Bouwblokken hebben een alzijdige oriëntatie

2. Presentatie



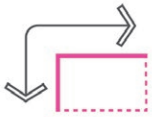
Gebouwen staan als paviljoens op het plein

3. Driedeling



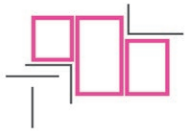
Gebouwen hebben een herkenbare opbouw van plint, middendeel en dakbeëindiging

4. Hoekexpressie



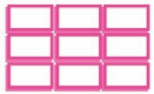
Gebouwen faciliteren een goede oriëntatie over het ‘Bisonplein’

5.Materiaal



Gebruik van samengestelde, duurzame composiet materialen met een eigentijdse en tactiele detaillering

6. Plastiek



De gekozen materialisering maakt de architectuur vriendelijk en benaderbaar en geeft een nadrukkelijk reliëf aan de gevels

7. Kleurgebruik



Kleurgebruik varieert: per gebouw een eigen kleurschema

8. Reclame



Reclame is onderdeel van of geïntegreerd in de architectuur

9. Duurzaamheid



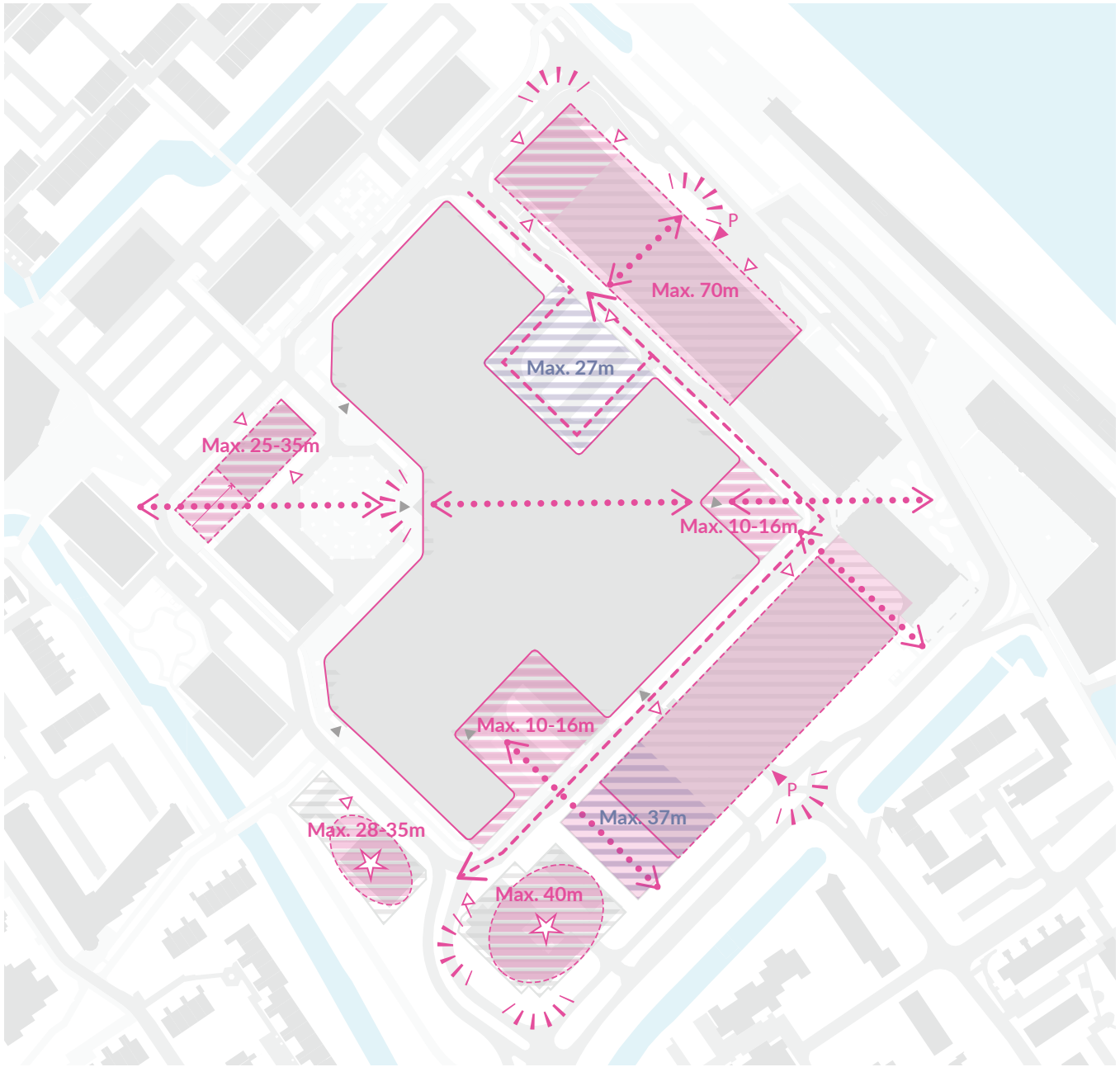
Duurzame maatregelen vormen, wanneer toegepast, een integraal onderdeel van de architectuur of bepalen de expliciete expressie.

5.2 Gebouwen

Op de volgende pagina's zijn per gebouwdeel en programmaonderdeel de randvoorwaarden met betrekking tot beeldkwaliteit weergegeven.

In de Essentiekaart hiernaast zijn de belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot de positie van de gebouwen in relatie tot de openbare ruimte benoemd.

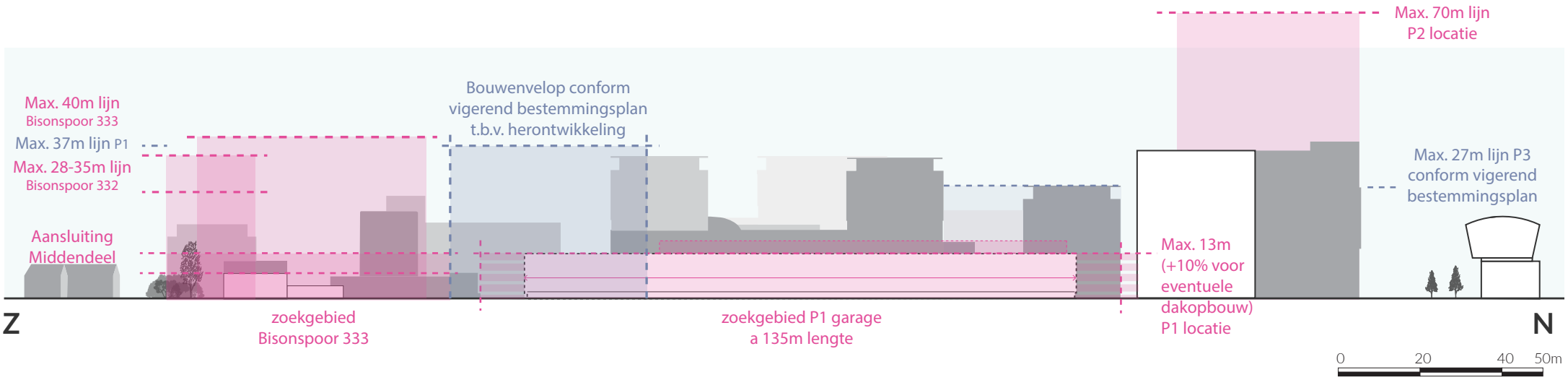
Deze kaart is op 14 december 2017 geactualiseerd met twee bouwenveloppen conform het vigerend bestemmingsplan ten behoeve van een optimalisatie van het (woningbouw)programma.

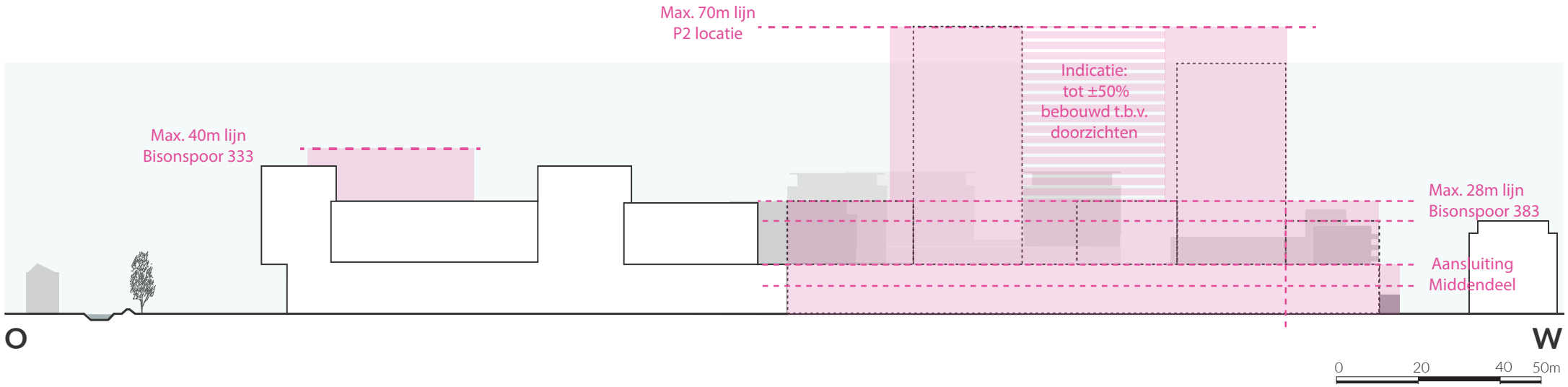


Legenda

- indicatie optioneel ontwikkelvlak
- ontwikkelvlak t.b.v. optimalisatie (woon)programma conform vigerend bestemmingsplan
- indicatie rooilijn met marge (+-2,0m)
- indicatie vaste rooilijn
- terugleggen rooilijn *tenminste op begane grond
- alzijdige oriëntatie
- representatieve kop/accent
- P indicatie entree(zijde) garages
- vrije looproute door of langs gebouw
- vrije bevoorradingsroute (onder gebouw door)
- entree winkelcentum
- indicatie aantal entree(zijde)s




Max. 70m lijn
P2 locatie
Max. 40m lijn
Bisonspoor 333
Max. 37m lijn P1
Max. 28-35m lijn
Bisonspoor 332
Bouwenvelop conform
vigerend bestemmingsplan
t.b.v. herontwikkeling
Max. 27m lijn P3
conform vigerend
bestemmingsplan
Aansluiting
Middendeel
Max. 13m
(+10% voor
eventuele
dakopbouw)
P1 locatie
Z
zoekgebied
Bisonspoor 333
zoekgebied P1 garage
a 135m lengte
N
0 20 40 50m


Max. 70m lijn
P2 locatie
Indicatie:
tot ±50%
bebouwd t.b.v.
doorzichten
Max. 40m lijn
Bisonspoor 333
Max. 28m lijn
Bisonspoor 383
Aansluiting
Middendeel
O
W
0 20 40 50m



Een onderscheidende, doorlopende plint met transparante overzichtelijke hoeken



Daklandschap mee-ontworpen als 5e gevel

Winkelcentrum Bisonspoor

Het winkelcentrum is de eye-catcher van het 'Bisonplein' en ondergaat een volledige transformatie. De plint van het gebouw heeft een doorlopend karakter. De architectuur van de plint presenteert zich, door middel van materiaal- en kleurgebruik, als een herkenbare eenheid. Duidelijke entrees zorgen ervoor dat je als bezoeker gemakkelijk de weg vindt. Reclame-uitingen en entrees van de winkels zijn een integraal onderdeel van de architectuur van de plint. De gevel van het winkelcentrum is dermate flexibel dat naast de centrale entrees, ook individuele winkels hun etalage of entree op de openbare ruimte kunnen richten. De aansluiting van de plint op het maaiveld en de bovenliggende volumes is zorgvuldig gedetailleerd.

Massa & Vorm

- Het winkelcentrum op de begane grond is als een eenduidig volume zichtbaar en functioneert als één plateau voor de gebouwen daarbovenop.
- De plint vormt een doorlopend geheel met transparante en overzichtelijke hoeken ten behoeve van de oriëntatie van bezoekers op het plein.
- De woon- en kantoortorens staan als kenmerkende ensembles op deze plint en hebben een duidelijke dakbeëindiging.
- Nieuwe gebouwde ontwikkelingen, zoals mogelijk op de Parkeerlocatie P3 en P4 vormen een nadrukkelijk onderdeel van de plint van het winkelcentrum óf vormen een nadrukkelijk zelfstandige toevoeging met een eigen architectonische expressie (zie p30).
- Het dak van het winkelcentrum wordt als een 5e gevel mee-ontworpen.

Gevel

- Zolang de achterliggende functie het mogelijk maakt, heeft de gevel een hoge mate van transparantie.
- Entrees zijn duidelijk herkenbaar.
- Reclame-uitingen en entrees zijn een integraal onderdeel van de architectuur van de plint.
- Stijgpunten van appartementen en kantoren zijn geïntegreerd in de gevel en zijn zorgvuldig ontworpen, passend bij de ruimtelijke kwaliteit van het gebouw als geheel.



Zorgvuldige detaillering plint t.o.v. openbare ruimte



Verlichting mee-ontworpen in de gevel

Detaillering, kleur & Materiaal

- De overgang tussen de openbare ruimte en de plint van het gebouw en de overgang tussen de plint en de gebouwvolumes daarboven zijn nauwkeurig vormgegeven en gedetailleerd.
- De plint heeft een sterk samenhangende uitstraling. Uitvoering van de plint in één kleurtint of met een subtiel kleurverloop draagt hieraan bij.
- Weersinvloeden en verwering geen invloed hebben op het aanzicht.

Overig

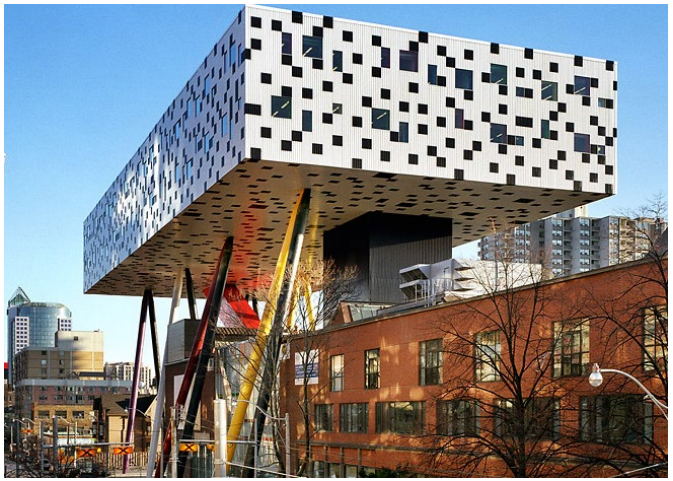
- Verlichting wordt mee-ontworpen met de architectuur, 's avonds verrijkt het de openbare ruimte maar is niet overdadig of storend aanwezig.
- Het gevelontwerp is flexibel qua indeling en transparantie en kan bij huurderswisseling gewijzigd worden zonder dat dit het aanzicht in negatieve zin beïnvloedt.

'Bisonpoort', 'Bisonplantsoen', 'Bisondok'

Ter hoogte van de Bisonpoort, het Bisonplantsoen en het Bisondok zijn programmatische toevoegingen als gedeeltelijke invulling van deze pleinruimtes kansrijk. Uitgangspunt is een goede relatie tussen binnen en buiten en dat de openbare ruimte in schaal en maat nog herkenbaar blijft als plein. Vanuit het oogpunt van beeldkwaliteit zijn er twee architectonische uitwerkingsmogelijken denkbaar.
De ontwikkelingen zijn een nadrukkelijk onderdeel van de plint van het winkelcentrum óf herkenbaar als zelfstandige volumes (op kolommen) die zich nadrukkelijk presenteren als toegevoegde volumes op het 'Bisonplein'. In het geval er andere functies dan winkels worden gerealiseerd krijgt de ontwikkeling van een zelfstandig volume op het plein de voorkeur. Op de volgende pagina zijn de beeldkwaliteiseisen geformuleerd voor het toevoegen van nieuwe volumes (en programma) op de pleinruimtes rondom het winkelcentrum met het Bisondok als voorbeeld.

'Business center'

Op het dak van het winkelcentrum wordt de realisatie van een business centrum verkend. Bij het toevoegen van nieuwe volumes op het dak van het winkelcentrum geldt ook dat deze herkenbaar zijn als zelfstandige volumes die zich nadrukkelijk presenteren als toegevoegde autonome volumes met een eigen expressie in relatie tot de bestaande volumes op de plint van het winkelcentrum.



Voorbeeld van 'urban accupuncture',
bouwen op kolommen over/op bestaande ontwikkeling

'Bisondok' - P3 Locatie

De huidige parkeerlocatie (P3) t.h.v. de Hema zal worden ingezet t.b.v. bevoorrading van het winkelcentrum, maar kan op termijn wel worden overbouwd. In het Ambitiedocument wordt de ontwikkeling van een gezondheidscentrum als optie genoemd. Ook andere aanvullende programma's op het winkelareaal, zoals leisureprogramma's zijn denkbaar. De ontwikkeling is een nadrukkelijk onderdeel van de plint van het winkelcentrum óf herkenbaar als een zelfstandig volume (op kolommen) en presenteert zich nadrukkelijk als een toegevoegd paviljoen op het 'Bisondok'. Bij een zelfstandig volume heeft dit volume een eigen expressie en wordt dit functioneel verbonden middels bruggen en stijgpunten met de omliggende programma's en openbare ruimte. De dakrand van het volume verspringt ten opzicht van het bestaande daklandschap van het winkelcentrum. Daarbovenop is een paviljoen een bijzondere toevoeging.



Paviljoen op het dak als bijzondere toevoeging

Massa & Vorm

- Massa van 1 tot 2 bouwlagen (max. 12m).
- Qua bouwhoogte verspringt het volume licht t.o.v. het bestaande daklandschap.
- Het volume staat grotendeels op kolommen, de ruimte onder het volume is sociaal veilig en overzichtelijk. Nissen of doodlopende gangen worden vermeden.
- Het dak is bij voorkeur beloopbaar en maakt deel uit het van 2e of 3e maaiveld.
- Op het dak (van de bouwmassa tot 12 m) is ruimte voor een paviljoen met een eigen architectonische expressie (max. 20m vanaf maaiveld, afhankelijk van de footprint)
- Bij een hogere of afwijkende bouwmassa (op basis van het vigerende bestemmingsplan) is afstemming m.b.t. de positionering, dimensionering en architectonische expressie van het volume i.r.t. bestaande en nieuwe gebouwvolumes noodzakelijk.
- De buitenzijde van het volume wordt alzijdig ontworpen. Het dak en de onderzijde van de bouwmassa worden als gelijkwaardig aan de gevel mee-ontworpen.



Verbinding van architectuur middels bruggen en stijgpunten
en herkenbare geleding

- Aan het volume kunnen loopbruggen worden gekoppeld naar het winkelcentrum of de P2 locatie.

Gevel

- De architectuur van de gevel heeft bij een zelfstandig volume een eigen expressie en is complementair aan het winkelcentrum.

Detaillering, kleur & Materiaal

- De materiaal en kleurkeuze is bij een zelfstandig volume complementair hieraan.
- Weersinvloeden en verwering hebben geen invloed op het aanzicht.

Overig

- Verlichting wordt mee-ontworpen met de architectuur, 's avonds verrijkt het de openbare ruimte maar is niet overdadig of storend aanwezig.

Bovenstaande uitgangspunten gelden ook voor eventuele zelfstandige gebouwde toevoegingen op de Bisonpoort en het Bisonplantsoen.



Autonoom volume op het plein,
openbare ruimte loopt door in de begane grond

Parkeergarage - P1 Locatie

De nieuwe parkeergarage is voor de autorijdende bezoeker het visitekaartje van het winkelcentrum. Een heldere routing en duidelijke oriëntatie voor de bezoeker in samenhang met de architectuur, zorgen voor een vanzelfsprekende verbinding naar het winkelcentrum. Het gevelbeeld kent een duidelijk stramien, een opdeling passend bij de gebouwkorrel van de omgeving. Een architectonisch accent ter hoogte van de entree nodigt de bezoeker uit, al vanaf de Safariweg. Het nieuwe 'Bisonplein' loopt visueel onder de parkeergarage door. Kolommen, stijgpunten en verbindingsbruggen dragen bij aan de architectuur. Ze vormen geen belemmering voor de oriëntatie of sociale veiligheid in de garage.

Ten behoeve van een optimalisatie van het (woningbouw) programma staat het vigerende bestemmingsplan ook een herontwikkeling op de kop van de P1 locatie toe. Afstemming omtrent de inpassing van deze mogelijke ontwikkeling i.r.t. de ontwikkeling van de parkeergarage en Bisonspoor 333 is dan noodzakelijk.



Opvallend stijgpunt als verspringend geveldeel

Massa en vorm

- De parkeergarage wordt vormgegeven als een autonoom volume op het 'Bisonplein'.
- De vorm van de parkeergarage voegt zich als vanzelfsprekend in de meerduidige context en is een uitdrukking van de functie en de constructie.
- De massa van de parkeergarage heeft een maximum van vijf bouwlagen.
- Bovenop de parkeergarage is ruimte voor een aanvullend ('leisure') programma als dakopbouw met een eigen architectonische expressie.
- Bij het toevoegen van een ander programma zoals woningbouw in een hogere bouwmassa (op basis van het vigerend bestemmingsplan) is afstemming m.b.t. de positionering, dimensionering en architectonische expressie van het volume i.r.t. bestaande en nieuwe gebouwvolumes noodzakelijk.
- De begane grond maakt nadrukkelijk onderdeel uit van het 'Bisonplein'.



Kleurgebruik en verlichting geven schaal en maat aan het gebouw

Gevel

- Het gevelbeeld is niet monotoon, maar dynamisch en ritmisch, bij voorkeur met een zichtbaar stramien. Zo voegt de gevel zich naar de schaal en maat van de omliggende bouwvolumes en de verschillende passanten (van voetgangers tot automobilisten).
- Gevels van de garage sluiten aan op de ruimtelijke karakteristiek van de aanliggende stedelijk ruimte.
- Entrees van de garage, zowel die voor de auto's als voor voetgangers zijn duidelijk herkenbaar.
- Gevels tonen de functie en hebben een architectonische kwaliteit.
- Gevels van de parkeergarage hebben een hoge mate van transparantie ten behoeve van daglicht toetreding en sociale veiligheid.

Detaillering, kleur en materiaal

- De parkeergarage is, net als de andere bouwdelen, zorgvuldig en goed gedetailleerd.
- Kleurgebruik en verlichting geven schaal, maat en oriëntatiepunten aan het gebouw.

Landmark - P2 Locatie

De P2 locatie wordt straks dé nieuwe woonlocatie van Maarssenbroek. Binnen de ontwikkeling is ruimte voor een nieuwe landmark tot 70m hoogte. Woningen met een weids uitzicht voor de bewoners, zijn voor een voorbijganger onderdeel van een aantrekkelijk, alzijdig en eigentijds gebouwvolume als baken van het Bisonspoor. Op de hogere verdiepingen is de vorm vrijer en meer uitgesproken, een gebouw dat de treinreiziger en automobilist op grotere afstand doet omkijken! De uitdaging voor de P2 locatie is ook om op de lagere niveaus een woonkwaliteit te creëren die een toevoeging is op, en gebruik maakt van, de bestaande omgeving. Het volume sluit op de onderste lagen qua vorm aan bij de omliggende bebouwing en zorgt hier ook voor geborgenheid voor de voetganger en fietser. Dit betekent dat de plint voldoende functies bevat en bijdraagt aan een meer levendig straatbeeld met een menselijke maat en schaal rondom het Bisonspoor. Parkeren vormt een integraal onderdeel van de architectuur en draagt bij aan een hoogwaardige uitstraling van de nieuwe P2 locatie naar de omgeving. Het mogelijk terugbrengen van verbinding op verdiepingsniveau vanaf de P2 locatie naar het winkelcentrum creëert extra dynamiek in het openbaar gebied.

Massa & Vorm

- Ensemblevorming, niet één gebouw, maar een samengesteld gebouwcomplex van tenminste twee architectonische volumes.
- Zorgvuldige opbouw van volumes met duidelijke, afwisselende verspringingen in hoogte, waarbij ‘wandvorming’ wordt voorkomen.
- De architectuur is rijzig en heeft een dynamische een Sculpturale kwaliteit
- De locatie biedt ruimte aan één hoogteaccent met een bouwhoogte van maximaal 70m.
- Het geheel heeft een iconische architectonische kwaliteit.
- Herkenbare geleding bestaande uit een plint, middendeel en een dakbeëindiging:
  - Hoog basement, met hoge begane grond in verhouding met de plint van het MAR’CS.
  - Middendeel in verhouding met de omgeving.
  - Verbijzondering bovenste verdieping (bij de Landmark).
- Vanuit de kantoortorens op het winkelcentrum worden doorzichten tussen (of langs) de appartementsgebouw vrijgehouden richting het kanaal. En waar mogelijk ook routes op maaiveld niveau.
- Aan ‘Bisonallee’ zijde verspringt de rooilijn, waarmee een meer afwisselende straatwand wordt gecreëerd als accent in de openbare ruimte.
- Entrees zijn duidelijk herkenbaar in de massa van het gebouw.
- De entree van de parkeergarage is gesitueerd aan de Safariweg.
- Het dak van de lager gelegen bouwdelen wordt als een 5e gevel mee-ontworpen.
- Een eventueel opgetild maaiveld heeft een semi-openbaar karakter met bijbehorend programma.



Herkenbaar samengesteld volume en alzijdige oriëntatie



Composiet materiaalgebruik



Reliëf in de opbouw van de gevels



Aantrekkelijk daklandschap



Een representatief kopvolume als entree t.h.v. Bisonspoor 383

Gevel

- Binnen het volume en de gevelopbouw zijn verschillende functies afleesbaar.
- Bergingen ten behoeve van appartementen leiden niet tot blinde gevels.
- Commerciële ruimtes hebben hoge transparante puien, deze markeren de overgang openbaar privé. Er worden geen luifels toegepast en de puien liggen in de lijn van de gevel,
- Stijgpunten van appartementen zijn geïntegreerd in de gevel en zijn zorgvuldig ontworpen, passend bij de ruimtelijke kwaliteit van het gebouw als geheel.
- Gevelopeningen, balkons en loggia's creëren in de opbouw van de gevels en het materiaal, een duidelijke gevelplastiek.

Detaillering, kleur en materiaal

- Detaillering, kleur en materiaalgebruik is zorgvuldig gekozen en complementair aan het materiaalgebruik in de directe omgeving.
- De materialisatie geeft uiting aan het gebouw als één samengesteld volume of de herkenbaarheid van architectonische ensembles.

Overig

- Verlichting wordt mee-ontworpen met de architectuur, 's avonds verrijkt het de openbare ruimte maar is niet overdadig of storend aanwezig.
- Het zicht op het dak van lager gelegen volumes is aantrekkelijk (bijvoorbeeld door een groene dakbedekking of programmatische toevoegingen)
- Toekomstige woningbouw op de P2 locatie bevindt zich buiten een 20m radius van het vulpunt van het tankstation. Om optimaal gebruik te maken van de P2 locatie is een verplaatsing van het vulpunt (bij voorkeur naar de overzijde van de Safariweg) wenselijk.

Bisonspoor 383

Gezien de woningbouwontwikkeling op de P2 locatie is het wenselijk dat ook de huidige locatie van de garage inclusief tankstation, wordt meegenomen als herontwikkeling. Het type bedrijvigheid, gericht op de auto, met bijbehorend bestemmingsverkeer, sluit straks niet meer aan op de toekomstige programmering van het 'Bisonplein' als autoluw centrumgebied.

De locatie kan zowel voor woningbouw als een meer commercieel of maatschappelijk programma (zoals een nieuwe locatie voor het politiekantoor) worden ingezet.

Het bouwvolume en de architectuur hebben of een nadrukkelijk zelfstandige expressie of zijn een integraal onderdeel (in beeld en vorm) van de P2 ontwikkeling. De bouwhoogte sluit aan op de bebouwing aan de overzijde van het Bisonspoor en is maximaal 28m. De architectuur geeft uitdrukking aan de positie van het gebouw als entree aan de noordoostzijde van het plangebied en heeft een representatieve uitstraling.



Opgetild volume t.b.v. onderdoorgang



De begane grond gaat een relatie aan met de openbare ruimte



Een herkenbaar volume op het 'Bisonplein'

Bisonstaete

Het Bisonstaetegebouw gaat bij een toekomstige herontwikkeling een meer nadrukkelijke relatie aan met de nieuwe Bisonmarkt. Het gebouw kenmerkt zich als een paviljoen op het plein. Door het verkleinen van de huidige footprint kunnen de stedenbouwkundige kwaliteiten van het plein zoals aanlooproutes en de bezonning van het plein worden verbeterd. De architectuur zorgt voor een goede interactie tussen de gebruikers van het marktplein en het programma in de begane grond van het gebouw. Daarnaast creëert het gebouw stedenbouwkundig gezien ruimte voor de Bisonpromenade. Een opgetild volume zorgt voor een onderdoorgang naar het Safarigebouw. Het gebouw zweeft hier boven het plein en heeft een poortfunctie voor de bezoeker komend vanaf het Safarigebouw.

Massa en Vorm

- Eén herkenbaar volume op het 'Bisonplein'.
- Afhankelijk van de footprint is de maximale bouwhoogte 25m tot 35m (voor een slank gebouw).
- Een uitnodigende (onder)doorgang t.b.v. de looplijn 'de diagonaal' tussen Station en Safarigebouw.
- Er wordt rekening gehouden met de schaduwwerking van het volume op de Bisonmarkt.
- Het volume heeft een herkenbare dakbeëindiging.

Gevel

- Het programma op de begane grond gaat een relatie aan met het 'Bisonplein'.
- Commerciële ruimtes hebben hoge transparante puien, deze markeren de overgang openbaar / privé.
- Er worden geen luifels toegepast en de puien liggen in de lijn van de gevel.
- De gevels dragen bij aan de ervaring van het gebouw als een paviljoen op het 'Bisonplein'
- Stijgpunten van appartementen zijn geïntegreerd in de gevel en zijn zorgvuldig ontworpen, passend bij de ruimtelijke kwaliteit van het gebouw als geheel.
- Kopgevels worden als voorgevel ontworpen.
- Bergingen ten behoeve van appartementen leiden niet tot blinde gevels.
- De entrees van een mogelijke garage, zowel die voor de auto's als voor voetgangers, zijn duidelijk herkenbaar in de massa van het gebouw.

Detaillering, kleur & Materiaal

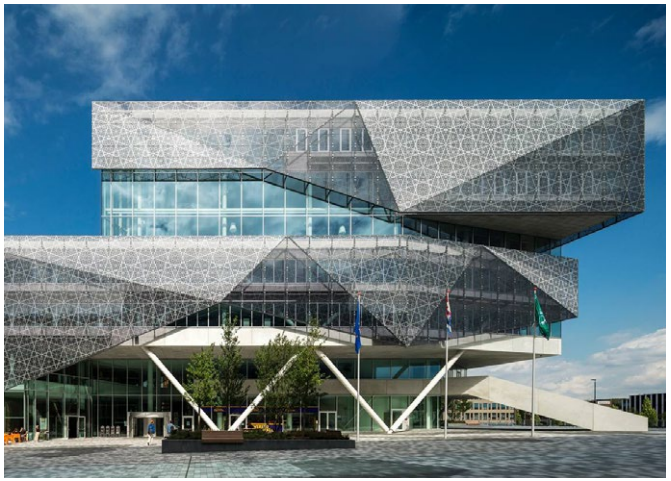
- De overgang tussen openbare ruimte, plint en middendeel is nauwkeurig vormgegeven en gedetailleerd.
- De materialisatie is complementair aan het reeds toegepaste en toekomstige materiaal van de gebouwen en openbare ruimte rondom de Bisonmarkt.
- De weersinvloeden en verwering hebben geen invloed op het aanzicht.

Overig

- Verlichting wordt mee-ontworpen met de architectuur, 's avonds verrijkt het de openbare ruimte maar is niet overdadig of storend aanwezig



Expressief autonoom volume



Transparant en gesloten vlakken met hoekaccent



Transparante plint, verrijkend nachtbeeld

Bisonspoor 333

Een toekomstige herontwikkeling van de Politiebureaulocatie grijpt de mogelijkheid aan het nu onopvallende gebouw te vervangen door een uitnodigend entreegebouw met een meer gemengd programma en publieke functie gericht op de bezoeker vanaf de Safariweg. De architectuur benut de vrije ligging van de locatie en is alzijdig en expressief. Een architectonisch baken wat bijdraagt aan de oriëntatie van het gebied. Het gebouw maakt nieuwsgierig en de vorm toont de functie op een subtiele en abstracte wijze. De lichte entree aan het 'Bisonplein' daagt je uit om het gebouw te betreden.

Massa & Vorm

- De locatie markeert de entree van het gebied voor de auto- en fiets bezoeker vanaf de Safariweg. Een opvallend, alzijdig en representatief volume trekt bezoekers naar het gebied
- Het gebouw is expressief, autonoom en heeft een eigenzinnig architectonische silhouet.
- Het gebouw is gezamenlijk met het Bisonspoor 332 een poortgebouw, dit komt tot uiting in de architectuur.
- De bouwmassa zoekt qua bouwhoogte aansluiting op de omliggende bebouwing en heeft, afhankelijk van de footprint, een maximale bouwhoogte van 40m.
- Het gebouw heeft geen traditionele dakbeëindiging.
- In het volume smelten publieke en private delen samen.

Gevel

- De menselijke maat komt in de gevelopbouw terug door middel van transparante en gesloten vlakken.
- In de gevelgeleding wordt een relatie gezocht met het naastgelegen appartementengebouw op het winkelcentrum.
- Het volume wordt voorzien van een transparante plint.
- De hoeken van het gebouw aan de Safariweg en Bisonspoor vormen een accent in het straatbeeld.

Detaillering, Kleur en Materiaal

- Detaillering, kleur en materiaalgebruik zijn zorgvuldig gekozen en complementair aan het materiaalgebruik in de directe omgeving.
- Het volume is, net als de andere bouwdelen, zorgvuldig en goed gedetailleerd.

Overig

- Verlichting wordt mee ontworpen met de architectuur, 's avonds verrijkt het de openbare ruimte maar is niet overdadig of storend aanwezig.

Actualisatie 31 januari 2018

Met de aanpassing van de maximale bouwhoogte voor de locatie naar 40 meter, vormt één integrale ontwikkeling van woningbouw op de kop van de P1 locatie en Bisonspoor 333 een aantrekkelijke ontwikkelvariant. Bij de ontwikkeling van een architectonisch ensemble vormen het doorzicht tussen de gebouwen en de afzonderlijke herkenbaarheid van de individuele gebouwen, belangrijke uitgangspunten vanuit beeldkwaliteit.



Expressieve vorm van een ‘paviljoen’ in het groen



Expressieve vorm van ‘paviljoens’ in het groen



Alzijdig gebouw met een transparante plint

Bisonspoor 332

De locatie van Bisonspoor 332 fungeert als een schakel tussen ‘Bisonplein’ en Duivenkamp. Een toekomstige herontwikkeling van dit gebouw is aanleiding voor een alzijdig paviljoen in het groen met een expressieve vorm dat een relatie vormt met de toekomstige architectuur op de huidige politiebureaulocatie, Bisonspoor 333. De gevel van het gebouw toont de functie en is expressief.

Massa en Vorm

- Het gebouw wordt ontworpen als een paviljoen in een groene omgeving.
- Afhankelijk van de footprint is de maximale bouwhoogte 28m tot 35m (voor een slank gebouw).
- De vorm van het gebouw is expressief en autonoom.
- Het gebouw vormt gezamenlijk met de politiebureau locatie, Bisonspoor 333 een poort tot het gebied, dit komt tot uiting in de architectuur.
- Plasticiteit in de vorm.
- Het gebouw heeft geen traditionele dakbeëindiging.

Gevel

- Het programma op de begane grond markeert de overgang openbaar / privé.
- Stijgpunten zijn geïntegreerd in de gevel en zijn zorgvuldig ontworpen, passend bij de ruimtelijke kwaliteit van het gebouw als geheel.
- Kopgevels worden als voorgevel ontworpen.
- Bergingen ten behoeve van appartementen leiden niet tot blinde gevels.

Detaillering, kleur & Materiaal

- De overgang tussen openbare ruimte, plint en middendeel is nauwkeurig vormgegeven en gedetailleerd.
- Detaillering, kleur en materiaalgebruik is zorgvuldig gekozen en complementair aan het materiaalgebruik in de directe omgeving.

Overig

- Verlichting wordt mee-ontworpen met de architectuur, ’s avonds verrijkt het de openbare ruimte maar is niet overdadig of storend aanwezig.



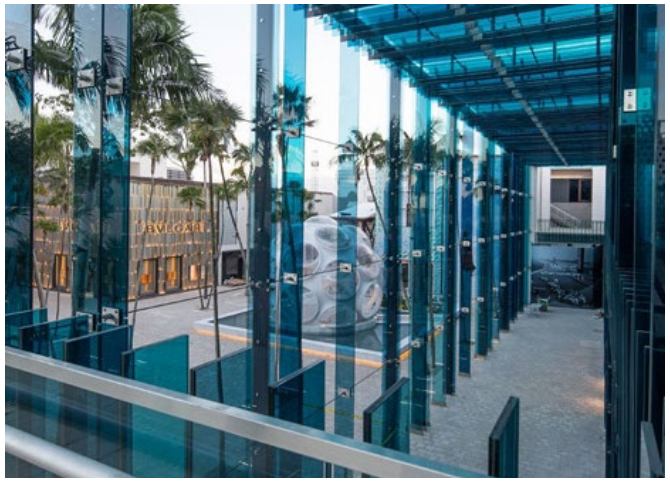
Voetgangersbruggen markeren de verbindingen

Voetgangersbruggen

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd voor de huidige voetgangersbrug óf wanneer er nieuwe voetgangersbruggen worden gerealiseerd. Elke brug heeft vanuit alle zichthoeken een hoogwaardige uitstraling. De architectuur is slank, transparant en dynamisch. Elke brug biedt een eigen uitzicht op het 'Bisonplein'. Vanaf de voetgangersbrug ervaart de gebruiker zijn omgeving vanuit steeds veranderende gezichtsvelden.

Massa en vorm

- De vorm van de bruggen is autonoom en eigentijds.
- Slank volume
- Hoge mate van plasticiteit
- Een brug heeft een maximale hoogte van drie bouwlagen.



De bruggen zijn overwegend transparant

Uitstraling

- De bruggen hebben een hoge mate van plasticiteit
- De bruggen zijn overwegend transparant



De bruggen hebben een hoge mate van plasticiteit



Verlichting wordt mee-ontworpen met de architectuur

Detaillering, kleur en materiaal

- De overgang tussen de verbindingsbruggen en de gebouwen waar ze op aansluiten is nauwkeurig vormgegeven en gedetailleerd,

Overig

- Verlichting wordt mee-ontworpen met de architectuur, 's avonds verrijkt het de openbare ruimte maar is niet overdadig of storend aanwezig.
- Het ontwerp en de toegankelijkheid van de bruggen is waar dat kan vandalismebestendig.

Voor objecten als de verbindingsbruggen en commerciële ruimtes zijn de criteria erop geënt dat, als deze elementen worden gerealiseerd, hiervoor criteria aanwezig zijn. De aanwezigheid van de criteria in dit document brengt geen inspanningsverplichting met zich mee tot het realiseren van meerdere verbindingsbruggen tussen het winkelcentrum en omliggende gebouwen.

6 OPENBARE RUIMTE

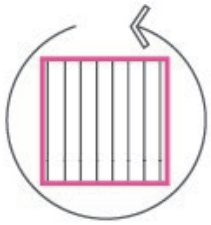
6.1 Ruimtelijke kwaliteit ‘Bisonplein’

De inrichting en uitstraling van de openbare ruimte van het ‘Bisonplein’ krijgt een nieuwe hoogwaardige en hedendaagse invulling die past bij een uitnodigend winkelgebied. De belangrijkste kenmerken van de openbare ruimte staan hiernaast aangeduid. De publieke ruimte straalt rust en eenheid uit en functioneert als ruimtelijke onderlegger voor de gebouwen die erop staan. Het materiaalgebruik is eenduidig. Het gebied is autoluw zodat er ruimte is om te (be)leven, winkelen, recreëren en spelen. De verblijfsplekken variëren in afmetingen en gebruik. Daarmee nodigt de ruimte uit tot ontmoeten en verblijven. Looproutes zijn zo aangebracht dat de binnenruimte in en de buitenruimte rondom het winkelcentrum zorgvuldig in elkaar overlopen en men zich gemakkelijk weet te oriënteren in het gebied. Het plein is door groen in groepen, in en op het plein, levendig en vriendelijk van karakter. Het niet volledig verharden van het plein sluit aan op de gemeentelijke ambities ten aanzien van een klimaatneutrale en duurzame inrichting van de openbare ruimte. Duurzaamheid staat centraal en komt ook terug in de keuze van de toe te passen materialen en elementen in de openbare ruimte.

6.2 Deelaspecten - thema’s

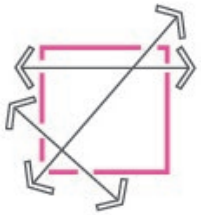
Op de volgende pagina’s worden beeldkwaliteitseisen per deelaspect van de openbare ruimte, zoals bestratingsmateriaal en verlichting, per thema behandeld.

1. Eenheid



Eén doorlopend en samenhangend plein d.m.v. een uniform bestratingsmateriaal

2. Routing



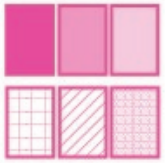
De looplijnen van de bezoekers worden geaccentueerd in de bestrating.

3. Verblijfsruimten en functies



De verblijfsruimtes worden geprogrammeerd en in het ontwerp geaccentueerd.

4. Kleur en materiaalgebruik



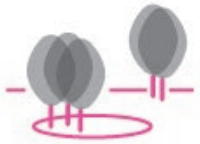
Eenduidig kleur en materiaalgebruik met subtiele nuances.

5.Duurzaamheid



Duurzame maatregelen zijn een vanzelfsprekend en integraal onderdeel van de openbare ruimte.

6. Groen



Beleefbaar groen in bakken en uitsparingen, als groepen in en op het plein.

7. Objecten



Een familie van objecten in zowel vorm, kleur als materiaalgebruik.

8. Verlichting



Verlichting door middel van hoge masten en pendelarmaturen

9. Reclame



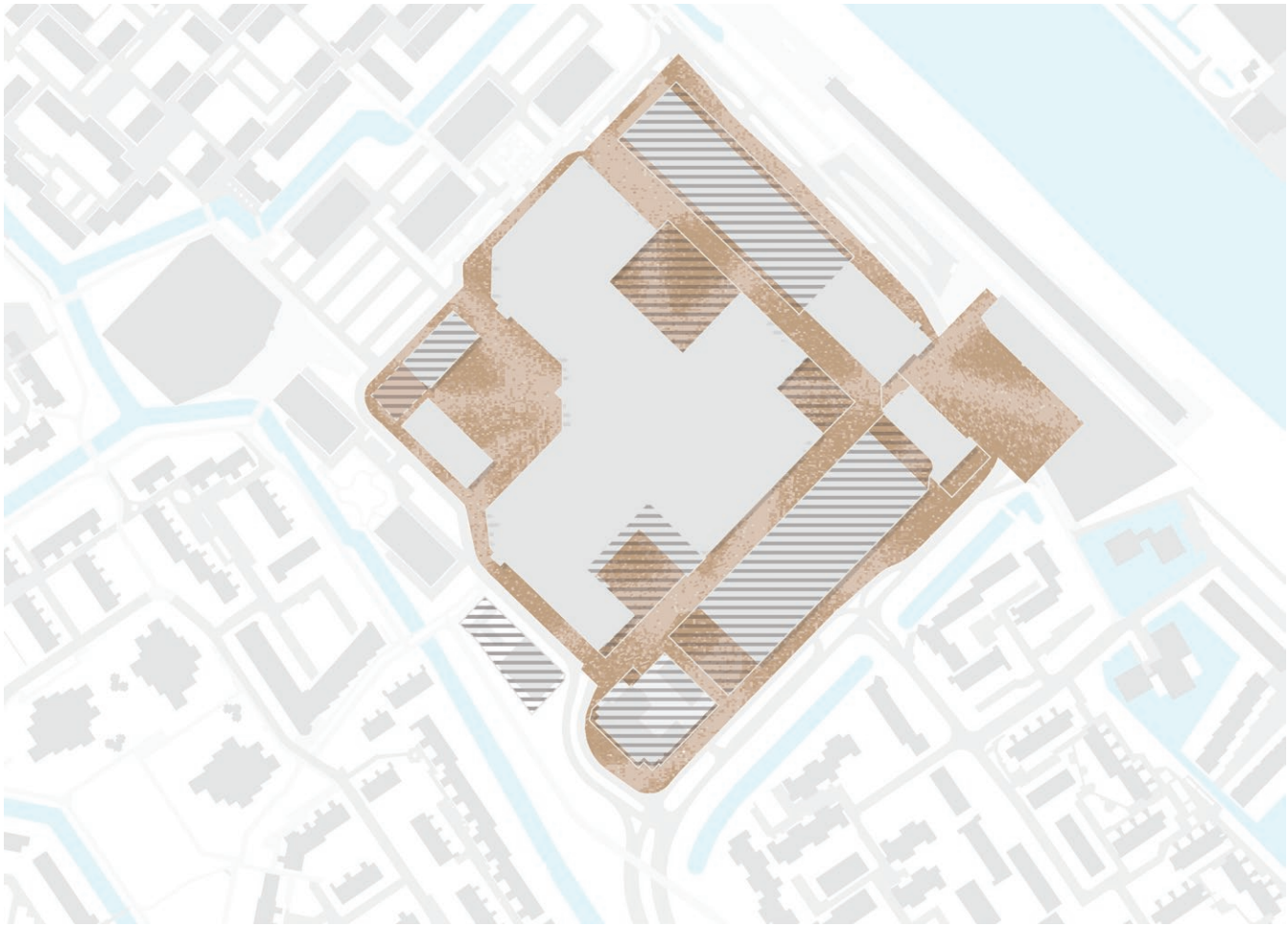
Reclame in de gevel. In de openbare ruimte aansluitend op kleur en materiaalgebruik van de objecten.



Bestratingsmateriaal: éénheid in materiaal

Bestratingsmateriaal

Het bestratingsmateriaal van Bisonspoor is eenduidig in uitstraling maar tegelijkertijd veelzijdig in gebruik.
Voor het nieuwe 'Bisonplein' wordt zo veel mogelijk gekozen voor één materiaalsoort, maar met de mogelijkheid om deze toe te passen in verschillende kleurstellingen of afwerkingen. De mogelijkheid tot variatie vanuit één hoofdmateriaal zorgt voor meer gelaagdheid en levendigheid. Het maakt tevens mogelijk om nuanceringen aan te brengen, zoals onderscheid in looproutes of verblijfsgebieden, resulterend in een meer menselijke schaal en maat van de openbare ruimte. De materialisatie is complementair aan de materialisatie van de gebouwen. Het toe te passen materiaal zorgt voor rust en eenheid in het plangebied en creëert samenhang tussen de verschillende architectuurstijlen en het diverse materiaalgebruik van de gebouwen.
De overgang van het 'Bisonplein' naar de rijbaan van de Bisonspoor(weg) vormt een scherpe begrenzing en is herkenbaar bijvoorbeeld door een afwijkende kleur of formaat van het bestratingsmateriaal. Ter hoogte van inritten (en eventueel noodzakelijke parkeerplekken) is de overgang comfortabel voor de gebruiker. Daar waar de langzaamverkeersroutes uit de wijk oversteken naar en uitkomen op het 'Bisonplein' worden de omliggende rijbanen bij voorkeur verhoogd en voorzien van duidelijke markeringen.



Bestrating: Principevoorstel bestratingsmateriaal met looplijnen als nuance in het materiaal
(NB de kaart toont niet de exacte uitwerking van looplijnen)



Beplanting: boomgroepen in bakken of solitairen of op de pleinruimtes

Beplanting

Groen is van cruciaal belang voor de kwaliteit van de leefomgeving. Groen in de vorm van bomen, plantvakken of dakbegroeiing zorgt voor leven en sfeer in de openbare ruimte. Bomen worden behouden waar mogelijk. Het 'Bisonplein' wordt zoveel mogelijk groen waar dat kan en verhard waar het moet.

Boomgroepen (op het plein, in uitsparingen of in bakken) bepalen het beeld van een route of plek. Lange straatwanden of zichtlijnen worden er juist door doorbroken waarmee het gevoel ontstaat van kruip-door-sluip-door-ervaring zoals die ook vaak in meer historische stadscentra te beleven is.



Beplanting: Principevoorstel groenstructuren naar type
(NB de kaart representeert geen exacte positie van de bomen)

Waar langzaamverkeersroutes uitkomen op het 'Bisonplein' worden bomen ingezet als herkenningspunt. Ook zitelementen, met name bij de entrees, kunnen gecombineerd worden met beplanting waarmee de ervaring van het verblijven, opwachten of verzamelen wordt veraangenaamd. De pleinen zijn aanleiding voor bomen in bakken. Langs de bevoorradingsroute over de 'Bisonallee' volgen korte verspringende bomenrijen elkaar op. Bomen in groene uitsparingen dragen hier bij aan de ervaring van een groene doorloop.

Langs de Safariweg krijgt het plein ook 'groene' uitsparingen. Dit versterkt de beleving van de hoofdgroenstructuur gekoppeld aan de wijkontsluitingswegen.

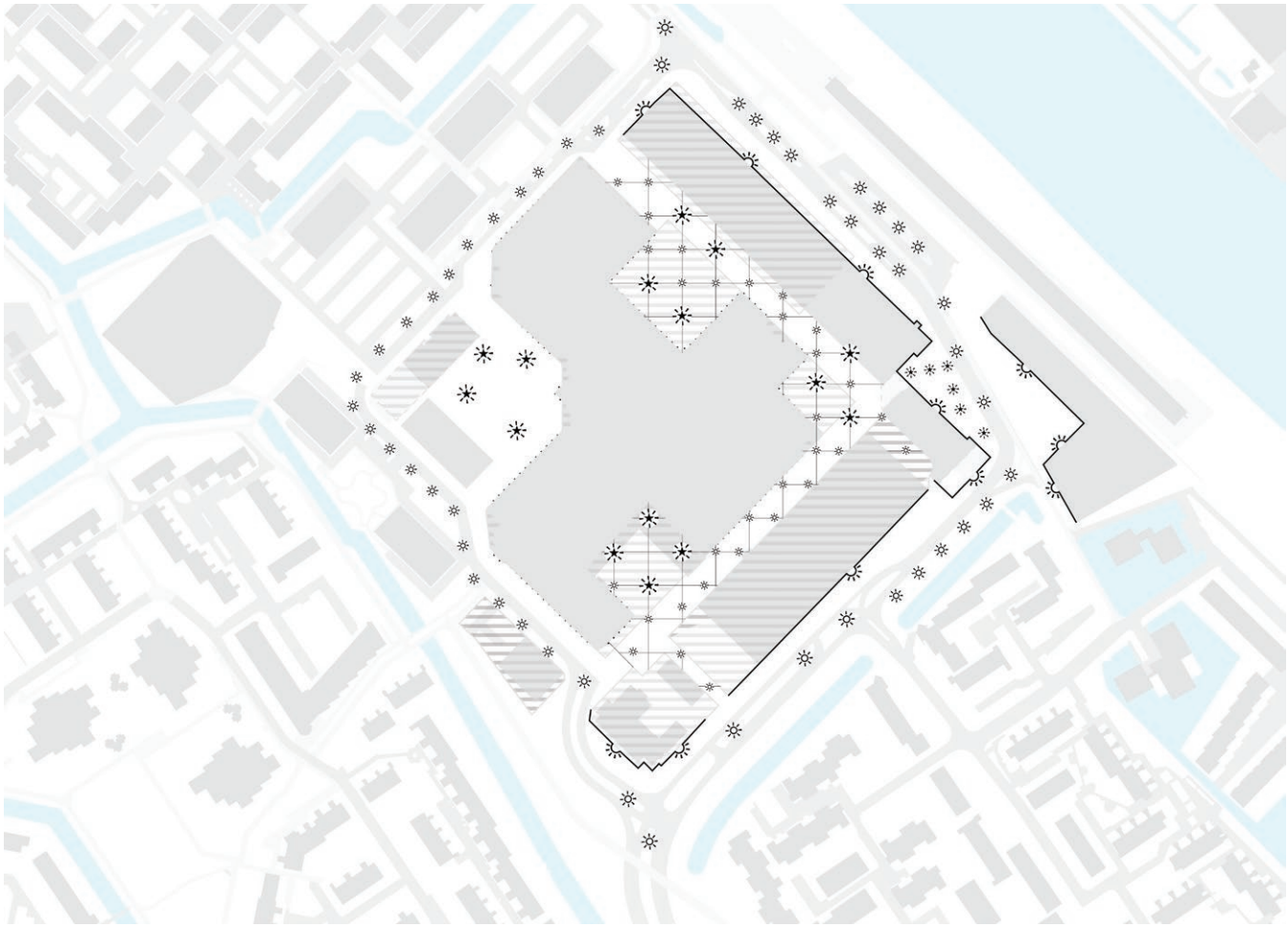


Verlichting: pendelverlichting boven pleinruimte

Verlichting

Uitgangspunt voor de toepassing van verlichting is dat deze bijdraagt aan een rustig straatbeeld. De verlichting sluit aan op de programmatische inrichting en het karakter van de betreffende openbare ruimte. Voor de ‘Bisonallee’ wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van pendelverlichting, bevestigd aan de gevel of aan spandraden. Zo worden palen in het straatbeeld voorkomen als mede het dubbel gebruik van deze palen als fietsparkeerplaats. Ook versterkt het toepassen van pendelverlichting de relatie tussen binnen en buiten, het plafond in het winkelcentrum wordt als het ware doorgezet in de buitenruimte.

Op de pleinruimtes, zoals de ‘Bisonmarkt’ en ‘Bisonplantsoen’ kunnen juist ook een beperkt aantal hogelichtmastenwordentoegepast.Randvoorwaardelijk is dat deze strategisch gepositioneerd zijn buiten de looproutes. Armaturen hangen hierbij over de pleinruimtes heen. Incidenteel kunnen paaltoppen worden toegepast.



Beplanting: Principevoorstel verlichting naar type
(NB de kaart representeert geen exacte positie van de verlichting)

Er worden bijzondere eigentijdse armaturen toegepast die passen bij de nieuwe hedendaagse uitstraling van het centrumgebied. De verlichting geschiedt met ledlampen. Voor nadere technische eisen wordt overleg gevoerd met de gemeente.



Beplanting: bomen verspreid over de pleinruimtes



Beplanting: groene uitsparingen in bestrating en intieme groene kwaliteit in allee



Beplanting: groen in bakken en uitsparingen
Bestratingsmateriaal: doorlopend materiaal



Bestratingsmateriaal: nuancering en verloop in kleur



Verlichting: combinatie van masten met pendelverlichting
Beplanting: groen als groepen in uitsparingen op het plein



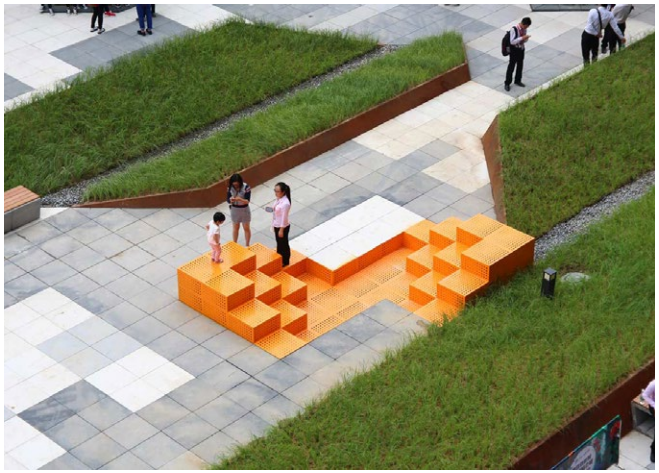
Verlichting: combinatie van masten met pendelverlichting



Inrichtingselementen: boom- / plantbakken



Inrichtingselementen: vormgeving en plaatsing van fietsparkeerelementen geïntegreerd in de context



Spelen: geïntegreerd onderdeel van de openbare ruimte

Inrichtingselementen en Straatmeubilair

Op het 'Bisonplein' komt een tweede laag van hoogwaardige inrichtingselementen, zoals zitelementen of boom- of beplantingsbakken die passen bij een hedendaags winkelgebied. Waar mogelijk worden verschillende inrichtingselementen geïntegreerd in één meubel om het aantal 'obstakels' op het plein te minimaliseren. De elementen worden buiten de looproutes geplaatst. Het materiaal- en kleurpalet sluit aan op het gekozen bestratingsmateriaal en is niet opdringerig. De sfeer van het gebruikte materiaal toont het gevoel van 'eenheid'. Voor de inrichting van de pleinen rondom het winkelcentrum is ruimte voor bijzondere accenten. Deze accenten, zoals bijvoorbeeld een kiosk of fontein, hebben een eigentijdse vormgeving en geven het plein een eigen hedendaagse uitstraling.

Met name voor het fietsparkeermogelijkheden ligt er rondom het Bisonspoor een opgave. Uitgangspunt is dat geparkeerde fietsen niet het beeld van de openbare ruimte domineren. Een speciaal ontworpen meubel of 'sculptuur' waarin beugels/rekken zijn opgenomen kan bijdragen aan een rustige, eenduidige en hoogwaardige uitstraling van het 'Bisonplein'. Ook voor de fietsparkeerelementen geldt dat ze buiten de looproutes en op voldoende afstand van de gevel van het winkelcentrum staan en daarmee geen obstakel vormen op het plein.

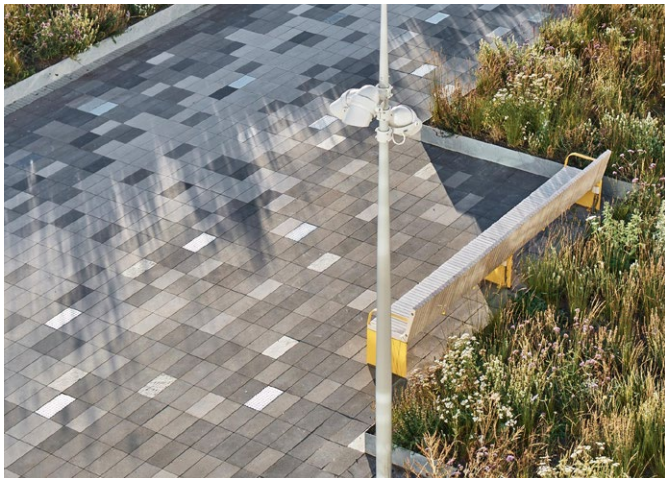
Bij hergebruik van materiaal wordt doorgegaan op hetzelfde type en kleurgebruik voor gehele verdere inrichting. Ook bij gebruik van inrichtingselementen wanneer die moeten voldoen aan de gemeentelijke standaard wordt vastgehouden aan het uitgangspunt van eenduidigheid (één type en kleurgebruik voor het hele plangebied).

Spelen

Het 'Bisonplein' en met name de pleinruimtes als onderdeel hiervan, zijn autoluw en daarom geschikt voor spelen op straat. Onderdelen van de openbare ruimte moeten aanleiding bieden voor allerlei spelvormen, zoals hoogteverschillen, trapelementen, patronen in bestrating of waterpleinen. Spelen wordt zodoende geïntegreerd in de openbare ruimte .

Actualisatie 31 januari 2018

Op het Bisonplantoen en de Bisonmarkt komen twee aparte speelplaatsen. Daarbij is aandacht voor de inrichting voor verschillende doelgroepen, bijvoorbeeld speelobjecten voor kinderen tot 6 jaar op de Bisonmarkt en speelaanleidingen voor kinderen tot 10 jaar op het Bisonplantsoen. Een aanvullend aandachtspunt is dat de speelruimten niet uitnodigend zijn voor hangjongeren. Uitgangspunt voor de positie en uitstraling van de speelelementen is dat deze passend zijn bij de verdere inrichting van de openbare ruimte en beleving van het Bisonplein.



Afwatering: kolken integraal onderdeel van de verharding



Terrassen: toepassing van wegdeknagels



Overgang openbaar / privé: doorlopen van de openbare ruimte in de gebouwen

Afwatering
Het 'Bisonplein' is een overwegend verhard oppervlakte bestendig tegen hevige regenbuien. Een goede afwatering is hiervoor cruciaal. Ten behoeve van het pleingevoel is de hemelwaterafvoer zorgvuldig ontworpen en een integraal onderdeel van het plein. Gebruik van poreuze bestratingsmaterialen kan gelijktijdig zorgen voor extra infiltratie van het water. Goten of Kolken dragen bij aan de ervaring van de openbare ruimte als plein en passen bij het gekozen bestratingsmateriaal.

Zichtlijnen
Zichtlijnen zijn een belangrijk onderdeel van de beleving van de openbare ruimte. Waar mogelijk worden nieuwe zichtlijnen tussen gebouwen door gecreëerd. Voor bestaande zichtlijnen, zoals onder het MAR'CS gebouw door, wordt voorkomen dat dit zicht wordt beperkt of afgesloten. Zichtlijnen dragen tevens bij aan de sociale veiligheid in het gebied.

Terrassen
Op het marktplein kunnen horecafuncties worden gerealiseerd. De locatie van mogelijke terrassen op het plein wordt in samenhang met de inrichting van de openbare ruimte bepaald. Terrassen worden niet voorzien van een vaste terrasafscheiding en bevinden zich buiten de hoofdlooproutes. Ten behoeve van de beoogde rust en eenheid in de openbare ruimte wordt de locatie van de terrassen subtiel aangeduid (bijvoorbeeld met wegdeknagels) en waar mogelijk onderling en in relatie tot het materiaal en kleurgebruik van de openbare ruimte afgestemd.

Overgang openbaar / privé
De bebouwing kenmerkt zich door entrees die zijn gericht op de openbare ruimte. Gebouwen staan direct op het 'Bisonplein' en waar mogelijk loopt de openbare ruimte van het 'Bisonplein' door in de (semi) private ruimtes en gebouwen op het plein. Waar gebouwcomplexen grenzen aan de openbare ruimte hebben deze zo min mogelijk blinde gevels.

Verspringingen in de rooilijn zorgen voor een meer afwisselend straatbeeld en meer interactie momenten tussen de openbare en private ruimte.

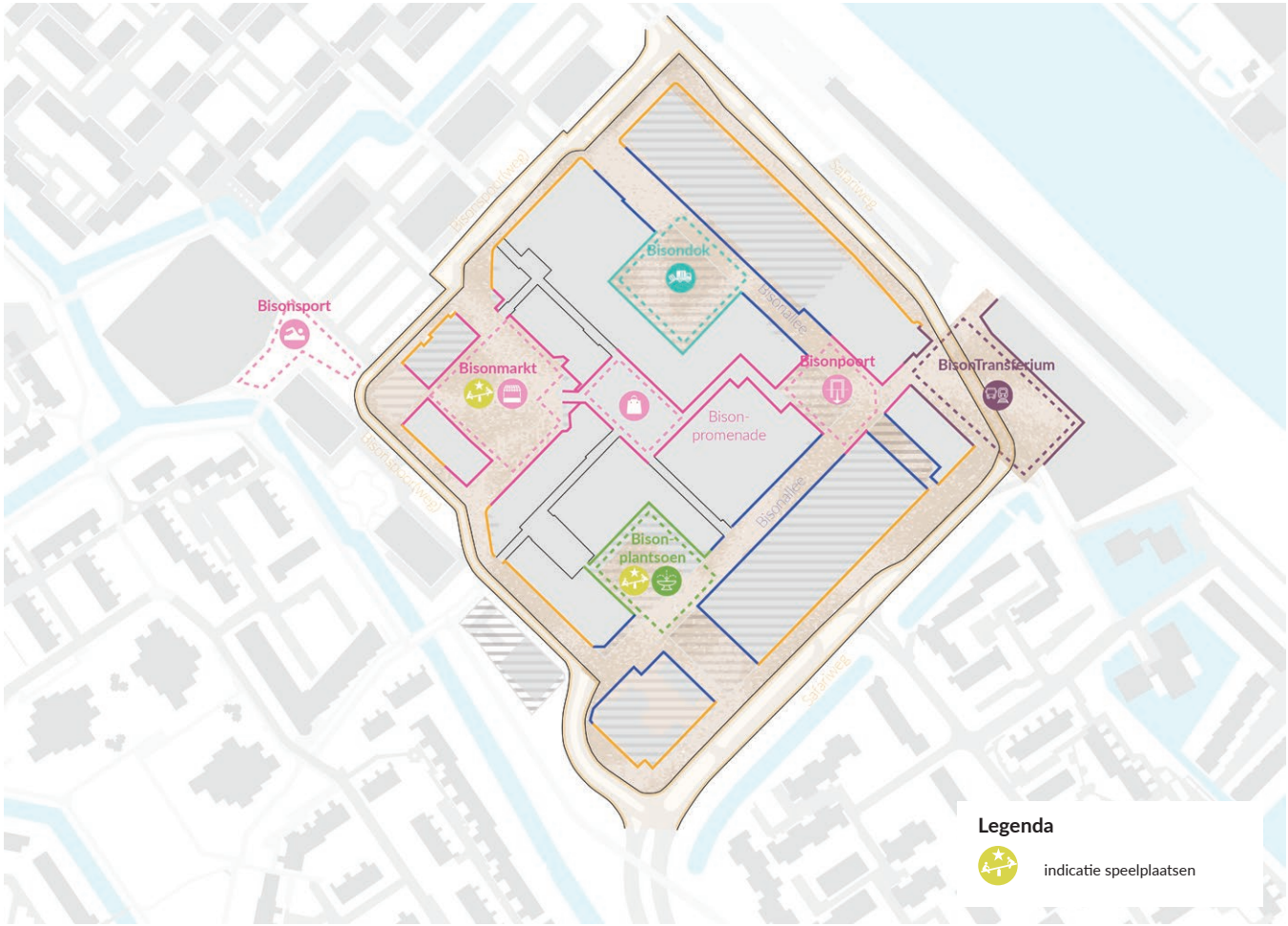
Beeldende kunst
Het huidige kunstwerk, zonnewijzer 'de naald', wordt van het plein verwijderd. Wanneer er beeldende kunst wordt geplaatst in de openbare ruimte, reageert het op de ruimtelijke context. Dit kan door de plaatsing van een element op de belangrijkste pleinruimte, bij de entree van de parkeergarage of bijvoorbeeld op cruciale punten in het fijnmazig netwerk binnen- of buiten het winkelcentrum. Maar ook door bijvoorbeeld verspreide elementen die een bepaald thema verbeelden. De opdrachtverlening voor beeldende kunst is de verantwoordelijkheid van de gemeentelijke commissie beeldende kunst.

Sfeer, veiligheid, klimaat en geluid
Het leefmilieu van het Bisonspoor is straatgericht. Het nodigt uit tot ontmoetingen op straat en in het winkelcentrum. Bewoners kennen elkaar of weten elkaar in de buurt te vinden. Een goede sfeer komt de sociale veiligheid ten goede. Veiligheid versterkt het gevoel van welbehagen. Beide aspecten worden door de inrichting van de openbare ruimte ondersteund. Hierbij wordt gelet op een goede afstemming met functies, gebruik en voorzieningen van het openbaar gebied als ook een goede wisselwerking tussen het openbaar gebied en de private ruimtes aan het plein. Dit versterkt de sociale controle en reduceert de kans op vandalisme.

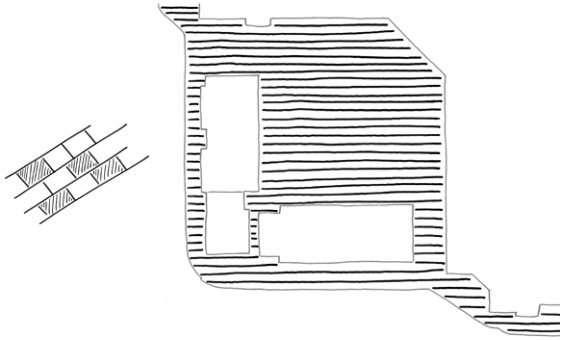
Overzichtelijkheid en duidelijkheid in de openbare ruimte zijn essentieel voor het welbevinden van bewoners en gebruikers. Een transparant ontwerp, de aanleg van diagonale voetgangersroute en verkeersluwe gebieden zoals de ‘Bisonallee’ tussen de P1/P2 en het winkelcentrum en de weg ten westen van het winkelcentrum zijn van groot belang.
Er is een zekere beschutting tegen het omliggende drukke verkeer en met name tegen geluidsoverlast van het laad- en los verkeer voor de woningen boven het ‘Bisonplein’.

6.3 Deeluitwerkingen - locaties

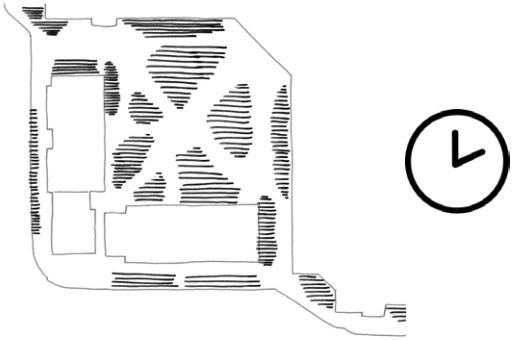
Op de volgende pagina's worden specifieke beeldkwaliteiteisen per deellocatie van de openbare ruimte van het 'Bisonplein' behandeld. Te onderscheiden zijn de 'Bisonmarkt', 'Bisondok', 'Bisonplantsoen', 'Bisonallee', 'Bisonpoort' en 'Bisontransferium'. Aanvullend zijn de wenselijke principeprofielen omschreven voor de wegprofielen aangrenzend aan het plein.







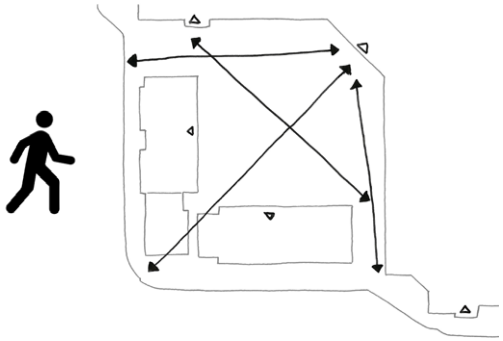
Uniforme materialisatie



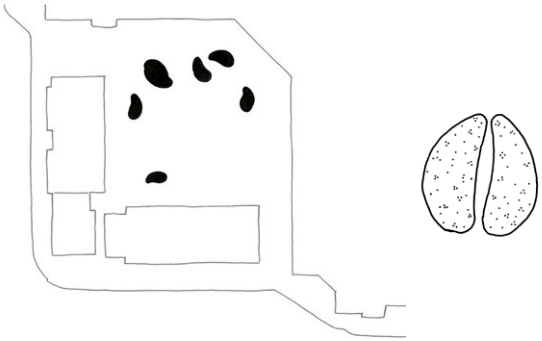
Gebruiksruimte en functies

‘Bisonmarkt’
Ten behoeve van de definitieve inrichting van de openbare ruimte is een schetsontwerp opgesteld.
Voor de Bisonmarkt is het inrichtingsconcept verder uitgewerkt op SO niveau en verbeeld in een aantal principetekeningen en een schetsmaquette:

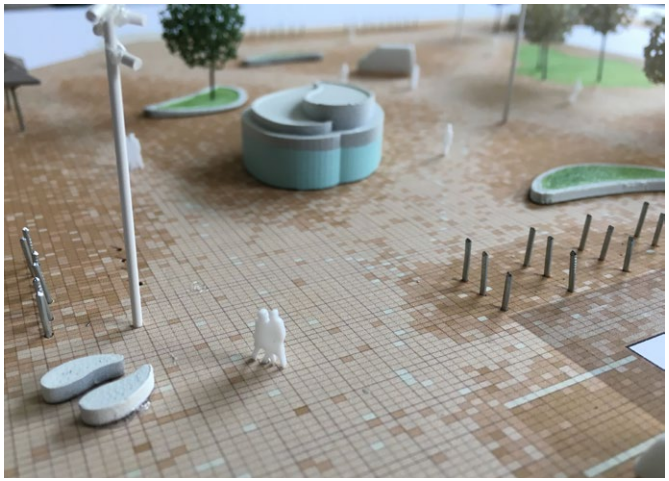
- Het plein wordt gekenmerkt door de keuze voor een éénduidig en uniform bestratingsmateriaal.
- Gebruiksruimtes en functionele gebieden worden aangeduid door nuances in kleur- of materiaalgebruik op het plein. In het kader van gemeentelijke ambities ten aanzien van een duurzame en klimaatneutrale openbare ruimte kan ook gekozen worden voor ‘groene’ uitsparingen in het plein.
- Looplijnen lichten in kleur op en markeren de routes over het plein .
- Als tweede laag worden er herkenbare elementen, in zorgvuldige samenhang ontworpen, zoals ‘groene’ zitelementen, een paviljoen, lichtmasten en fietsparkeerelementen op het plein toegevoegd.



Looplijnen



Plantbakken / Paviljoen



Sfeerbeeld maquette Bisonmarkt: herkenbare looproutes en elementen op het plein



Referentie Bisonmarkt: transparant paviljoen



Sfeerbeeld schetsontwerp Bisonmarkt: boombakken en verlichtingsmasten op het plein

In het Ambitiedocument is een beschrijving van een programma van eisen en beeldkwaliteiteisen gegeven voor het nieuwe marktplein als stedelijk podium ten zuidwesten van het winkelcentrum:

"Het Marktplein dient in eerste instantie een aantrekkelijk karakter te krijgen door de inrichting van het plein zelf. Het is geen klassiek plein met afwisselende historische bebouwing zoals de Kerkbrink in Breukelen. Het Marktplein is redelijk groot en bomen zorgen voor een aantrekkelijke schaal en maat. Daarnaast dient het nieuwe Marktplein meer verblijfskwaliteit te hebben en dient er voldoende reuring te zijn ook als de winkels zijn gesloten. Het winkelcentrum krijgt een extra entree in de oosthoek van het Marktplein en er komen meer horecagelegenheden aan het plein. Om meer reuring op het plein te krijgen is een kiosk met horeca (brasserie, cafetaria of koffiehuis) mogelijk op het plein. Het Marktplein is een multifunctioneel plein met verblijfskwaliteit en ruimte voor de markt, terrassen, evenementen (bijv. een beachvolleybaltoernooi, uit consultatie) en is bereikbaar voor hulpdiensten. Op het plein is stallingsruimte voor fietsers bij de entrees van het winkelcentrum en het nieuwe appartementengebouw. Voor de weekmarkt zullen voorzieningen als elektra en water in de bestrating worden opgenomen. Invalide parkeren en halen en brengen aan de rand van het Marktplein."

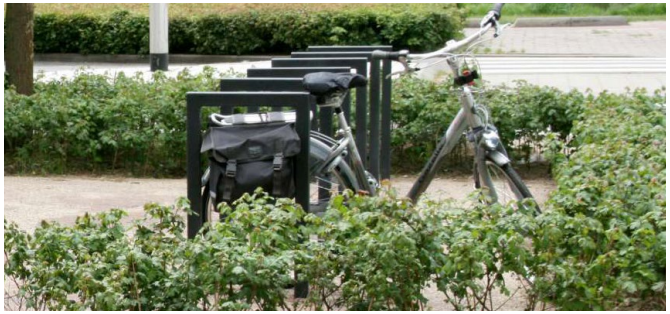
Aan deze zijde van het 'Bisonplein' is ruimte voor de markt en kleinschalige evenementen. Een mogelijk beachvolleybaltoernooi kent een ruimtebeslag van twee velden.

Voor verblijven op het plein is de noordoost zijde het meest aantrekkelijk. Terrassen bevinden zich op de hoeken van het plein, nabij de entrees en bij voorkeur gekoppeld aan een open transparante gevel, met daarachter functies die een relatie aangaan met het plein.

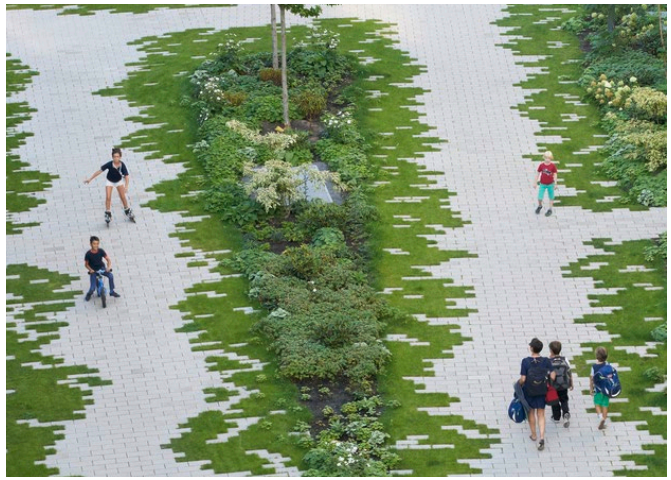
Een speeleiland op de markt versterkt het multifunctionele gebruik van de Bisonmarkt en maakt deze aantrekkelijk voor verschillende bezoekers en omwonenden van jong tot oud.



Referentie Bisonmarkt: kleinschalig speeleiland op het plein



Referentie Bisonmarkt: fietsparkeren, bij voorkeur verdekt ingepast



Referentie Bisonplantsoen: bijzondere groene invulling van het ‘Bisonplein’

‘Bisondok’
De huidige locatie van de Parkeerplaats bij de Hema. Straks dé bevoorradingslocatie van het winkelcentrum. Bij een nieuwe ontwikkeling bovenop deze locatie is het voor de openbare ruimte vooral van belang dat deze sociaal en verkeersveilig blijft. Eventuele speedgates zijn onderdeel van de architectuur en definiëren in dat geval de begrenzing van de openbare ruimte.

‘Bisonplantsoen’
Locatie van de huidige Parkeerplaats (P4) tussen AH en Dirk van den Broek. De ligging, in de luwte ten opzichte van de hoofdroutes en overige entree’s, geeft aanleiding voor een overwegend groene invulling van dit deel van het plein waarbij speelelementen of een waterfontein een aanvullende verblijfskwaliteit kunnen toevoegen aan de openbare ruimte. Fietsbeugels bevinden zich aan de randen van het plein.



Referentie Bisonplantsoen: grotere speelplaats in het groen

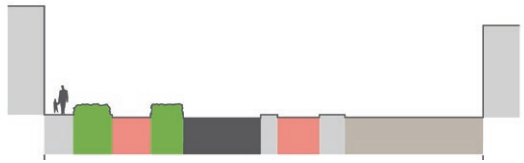
‘Bisonallee’
De Bisonallee vervangt straks deels de huidige Bisonspoor(weg). De allee is herkenbaar als voetgangersgebied. De sfeer is intiem en bomen zijn speels opgesteld waarmee de allee een ontspannen karakter krijgt. Pendelverlichting versterkt een intieme stedelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Vrachtverkeer t.b.v. bevoorrading is te gast, rijbanen zijn niet als zodanig herkenbaar. Laad- losplekken zijn wel duidelijk herkenbaar t.b.v. de verkeersveiligheid.

‘Bisonpoort’
De Bisonpoort is straks het entreeplein dat is gekoppeld aan de route naar het station. Er is voorzien in zitplekken en er is een fietsenstalling aan de rand van het plein. Schuin tegenover het plein is tegen het MAR’CS gebouw nog een grote fietsenstalling voorzien. Ook hier wordt het plein gekenmerkt door éénduidige bestrating met nuances die looproutes en verblijfs- of functionele gebieden aanduiden. Bij voorkeur zijn er een of meer (winkel)programma’s die zich vanuit het winkelcentrum presenteren naar het plein.

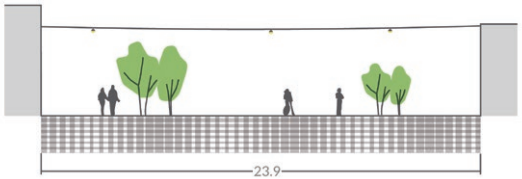


Referentie Bisonallee: pendelverlichting

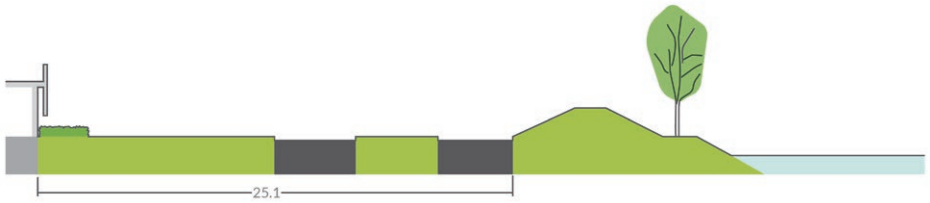
‘Bisontransferium’
Huidig stations- en busplein. Op termijn kan hier in de materialisering van de openbare ruimte ook aansluiting worden gezocht op het ontwerp van het ‘Bisonplein’.
De rand van het ‘Bisonplein’ is duidelijk herkenbaar en sluit in materialisatie aan op het plein.



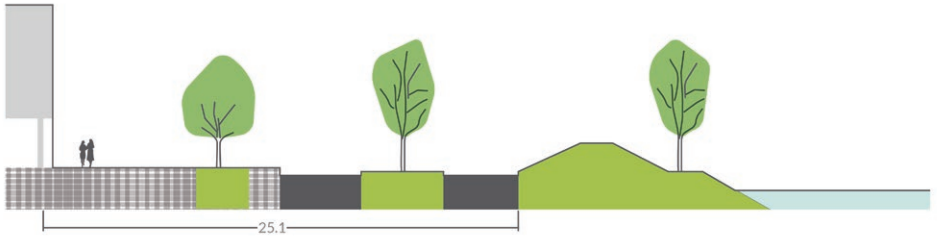
Bisonallee huidige situatie



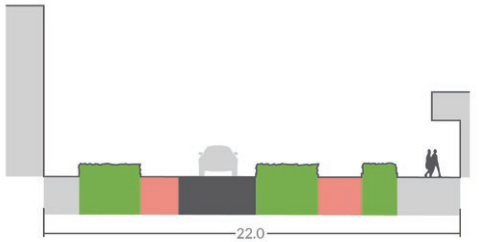
A Visie Bisonallee A’



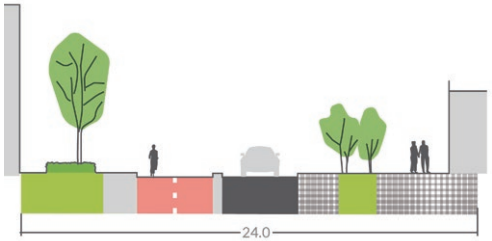
Safariweg huidige situatie



B Visie Safariweg B’



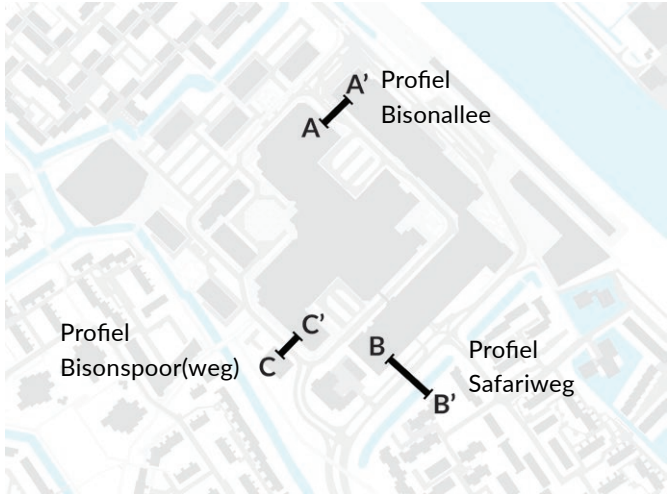
Bisonspoor(weg) huidige situatie zuidzijde



C Visie Bisonspoor(weg) zuidzijde C’

Randwegen, Safariweg
De Safariweg is een verkeersweg in het groen met een bomenrij aan beide zijden. Ten behoeve van de bouw van de nieuwe parkeergarage worden bestaande bomen gekapt. In uitsparingen op het nieuwe plein worden hier bomen voor terug geplant. Deze bomenrij wordt af en toe onderbroken door het plein. Waar mogelijk worden er ook bomen in de middenberm van de Safariweg aangeplant. Het stationsplein en de entree tot de parkeergarage vormen hierop een uitzondering. De groene bermen worden hier onderbroken door het ‘Bisonplein’ en de automobilist is even te gast op het plein.

Randwegen, Bisonspoor(weg)
Bisonspoor(weg) is een éénrichtingsweg met een eenduidig continu profiel, met een bomenrij en een tweerichtingsfietspad aan één zijde. Wanneer er ook geparkeerd wordt op de randen van het plein bevindt het fietspad zich bij voorkeur aan de zuidwestzijde. Zo worden conflictpunten tussen fietser en auto vermeden. De rijbaan wordt bij voorkeur verhoogd en voorzien van duidelijke markeringen daar waar de langzaamverkeersroutes uit de wijk oversteken naar en uitkomen op het plein.



6.4 Gebruikskwaliteit, functionaliteit en bereikbaarheid

Het ‘Bisonplein’ is als openbare ruimte toegankelijk voor alle gebruikers. Het Marktplein en de openbare ruimte rondom het Bisonspoor zijn daarom voor verschillende gebruikers vanaf diverse zijden bereikbaar. Fietsers bewegen zich hierbij gemengd met voetgangers door het gebied. Het maaiveld wordt daarom vlak vormgegeven, er zijn geen hoogteverschillen in het maaiveld zoals stoepen. Hiermee is het gebied ook goed toegankelijk en gebruiksvriendelijk voor rolstoelgebruikers.

Het ‘Bisonplein’ is niet toegankelijk voor auto’s. Verkeerskundig wordt het plangebied ingericht als verblijfsgebied voor voetgangers. Voor bevoorrading, nooddiensten en incidenteel verhuiswagens is het gebied wel bereikbaar. Door middel van een verkeersbesluit wordt het gebied aangewezen als voetgangersgebied, daarnaast reguleert het ontwerp van het maaiveld automatisch het gewenste gebruik van de ruimte.

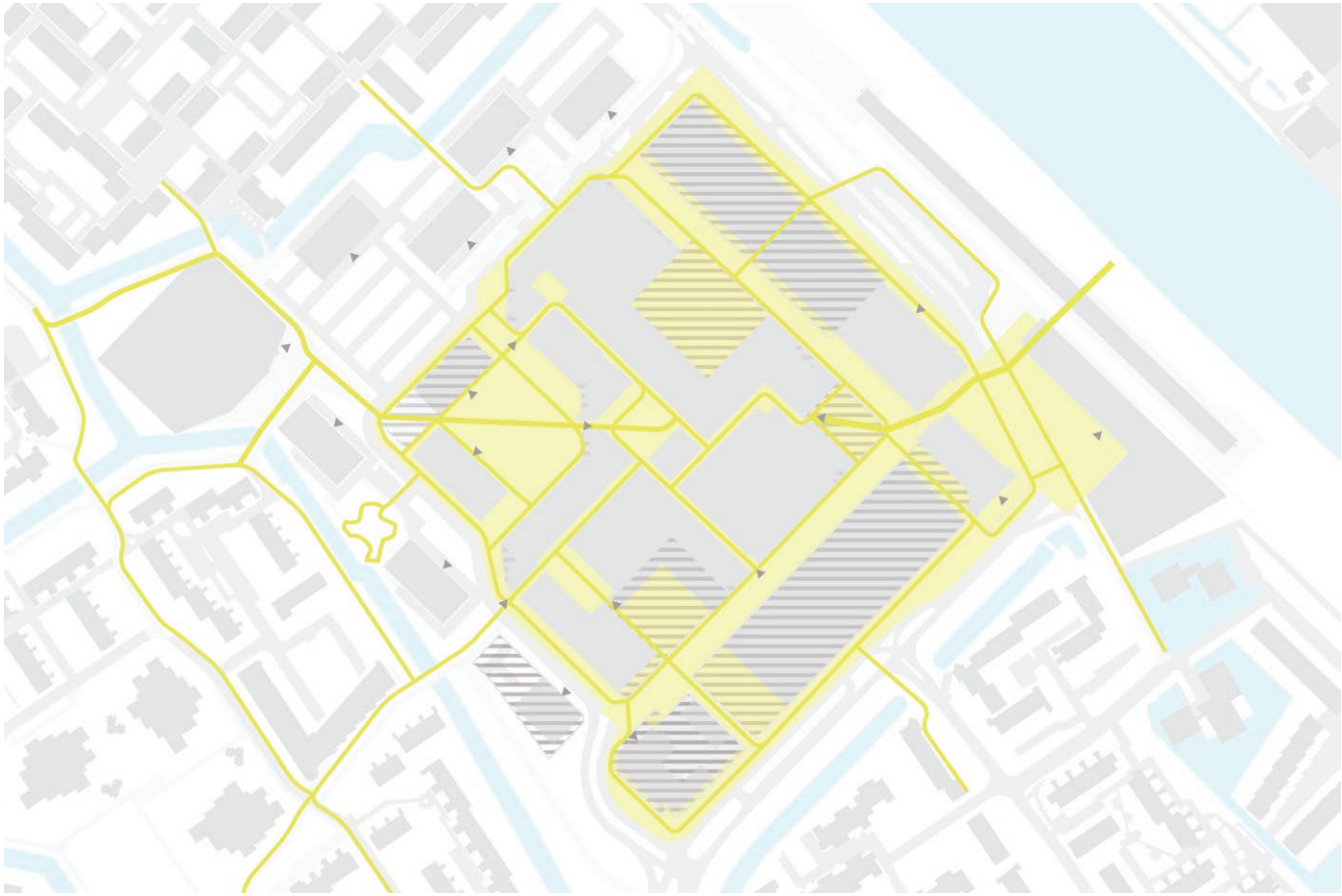
De volgende paragrafen geven een beknopte omschrijving van de gewenste toekomstige ontsluiting van het gebied per modaliteit.



Voetgangers

Winkelcentrum Bisonspoor is goed toegankelijk voor voetgangers. Zij bewegen zich straks vrij rondom het winkelcentrum. Vanuit het station en de overige wijken zijn er goede voorzieningen voor voetgangers. Looproutes zijn zo direct mogelijk. Dat wil zeggen dat voor de voetganger zo kort mogelijke loopafstanden worden gecreëerd. Conflictpunten met de auto of met bevoorradingsverkeer worden waar dat kan vermeden. De voetganger beweegt zich zoveel mogelijk langs een open en geprogrammeerde plint. Binnen en buiten lopen in elkaar over.

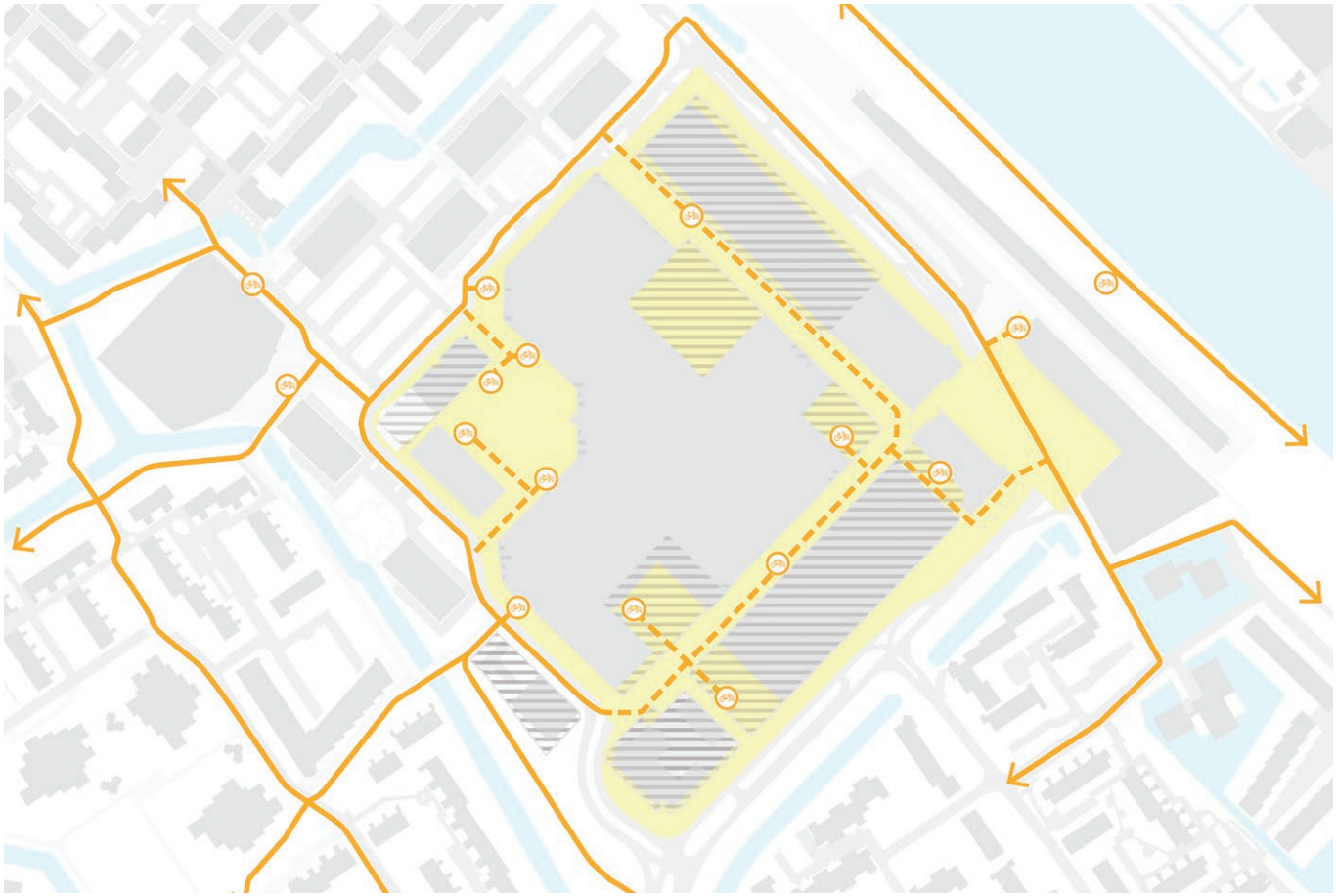
Ook op verdiepingsniveau bevinden zich publieke voetgangersroutes, bijvoorbeeld van en naar de publieke parkeergarage. Bij voorkeur krijgen ook de toekomstige appartementen op de p2 locatie ook een verbinding met het winkelcentrum op verdiepingsniveau.



Fietsers
Het winkelcentrum Bisonspoor is goed bereikbaar voor fietsverkeer vanuit alle windrichtingen. Op het 'Bisonplein' is de fietser te gast, buiten het plein is het wenselijk om het netwerk van tweerichtingsfietspaden compleet te maken. Hiervoor ligt een toekomstige opgave langs de Bisonspoor(weg) waar de fietser momenteel nog te gast is op de rijbaan van de auto. Een andere opgave is het vermijden van conflictpunten tussen de fietser en de auto rondom de P1 locatie en te voorzien in een duidelijke routing voor de fietser vanaf het Antilopespoor richting het winkelcentrum.

Fietsparkeerplaatsen
Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt gerekend op een toename van het aantal fietsers en fietsparkeervoorzieningen. De inrichting van de openbare ruimte wordt zo vormgegeven dat fietsers bij de verschillende entrees van het winkelcentrum de fiets kunnen stallen. T.h.v. de 'Bisonpoort' naast de Albert Heijn wordt voorzien in extra fietsparkeren. Tussen de parkeergarage en het MAR'CS gebouw is ruimte voor een gebouwde voorziening tegen de blinde gevel van het MAR'CS. Ook veel treinreizigers zullen van deze fietsvoorziening gebruik maken gezien de nabijheid van het station. De sociale veiligheid is een uitgangspunt voor deze locatie. sociale veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde dat deze locatie vanuit twee richtingen wordt ontsloten. Fietsparkeerplaatsen zijn compact vormgegeven en dicht bij de voorzieningen gesitueerd, maar buiten de looproutes.

De ASVV geeft de volgende richtlijnen:
- Supermarkt / winkels: 1,5-4,3 fp per 100 m2 BVO
- Appartement (met fietsenberging) 2 -3 f per woning
- Horeca: 18 fp per 100 m2 BVO
- Bioscoop: 7,8 fp per 100 m2 BVO

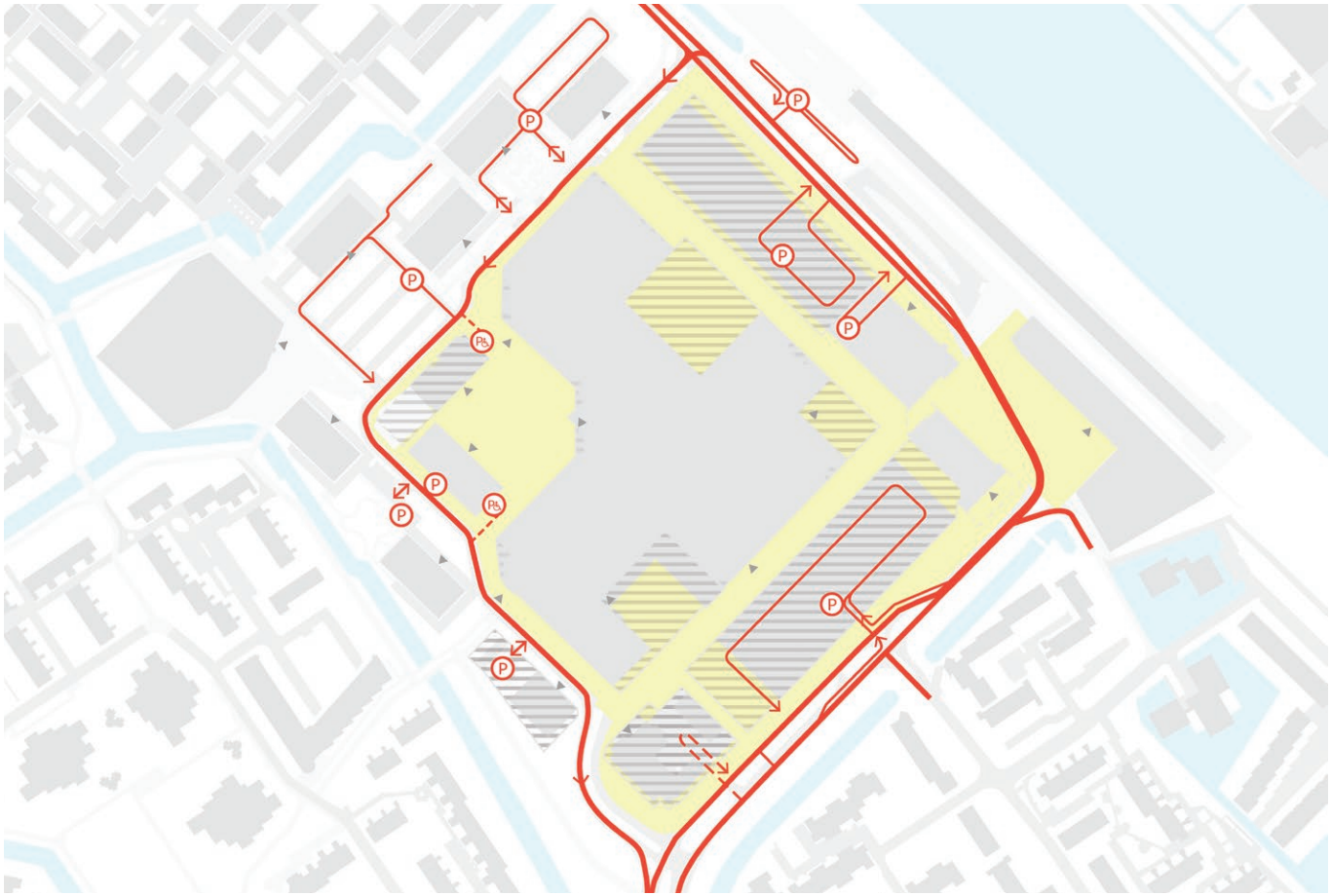


Voor winkelcentrum Bisonspoor met ruim 20.000m2 aan detailhandel zouden er volgens deze richtlijnen alleen al voor het winkelend publiek minimaal 560 fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Bij gebruik van fietsnietjes is er sprake van dubbel gebruik van parkeerplaatsen. In dat geval worden circa 280 parkeerplaatsen in klemmen uitgevoerd. Deze parkeerplaatsen worden verhoudingsgewijs verdeeld nabij de entrees op basis van bezoekersaantallen per entree. Mocht na oplevering van de eerste fase blijken dat het aantal fietsnietjes te laag is ingeschat, kan worden besloten dit aantal te verhogen.

Naast reguliere fietsparkeerplaatsen kan, gezien de toename in het gebruik van elektrische fietsen, worden gedacht aan een parkeersysteem met oplaadfunctie. Zeker in de nabijheid van kantoor- en horeca voorzieningen kan dit een extra visitekaartje zijn.

Auto's
Waar tot op heden de openbare ruimte rondom het Bisonspoor voornamelijk functioneerde als verkeersmachine met een ringweg voor het autoverkeer rondom het Winkelcentrum, wordt de auto nu teruggedrongen tot buiten het 'Bisonplein'. De nieuwe Bisonspoor(weg) blijft een eenrichtingsweg en begint ten westen van de P2 locatie. Conflictpunten met fietsers en voetgangers worden zoveel mogelijk vermeden en kruisingen worden duidelijk gemarkeerd. De bestaande parkeerplaatsen bij de woongebouwen en het Safarigebouw blijven ontsloten vanaf het Bisonspoor(weg).

Parkeren (Auto)
Alleen incidenteel en daar waar noodzakelijk, bijvoorbeeld ten behoeve van invalide parkeerplaatsen, is de auto te gast op het plein (bijvoorbeeld t.h.v. de Bisonmarkt).
De nieuwe openbare parkeergarage aan de Safariweg wordt straks alleen nog ontsloten via deze weg en niet langer vanaf de winkelcentrumzijde. De garage is bedoeld voor bezoekers van het winkelcentrum; bewoners van de huidige appartementen boven het winkelcentrum en toekomstige appartementen op de P2 locatie; de ondernemers en werknemers van de kantoortorens en het winkelcentrum en voor P+R plaatsen voor treinreizigers. Het parkeerdek is toegankelijk via één ingang. De toegang tot de parkeerdekken heeft een hellingspercentage dat niet te groot is zodat bezoekers niet worden weerhouden gebruik te maken van de nieuwe parkeergarage. Er dient voldoende opstelruimte voorzien te zijn op de Safariweg voor link afslaand verkeer richting de garage. Om dit mogelijk te maken wordt gebruik gemaakt van een linksaf strook op de Safariweg.

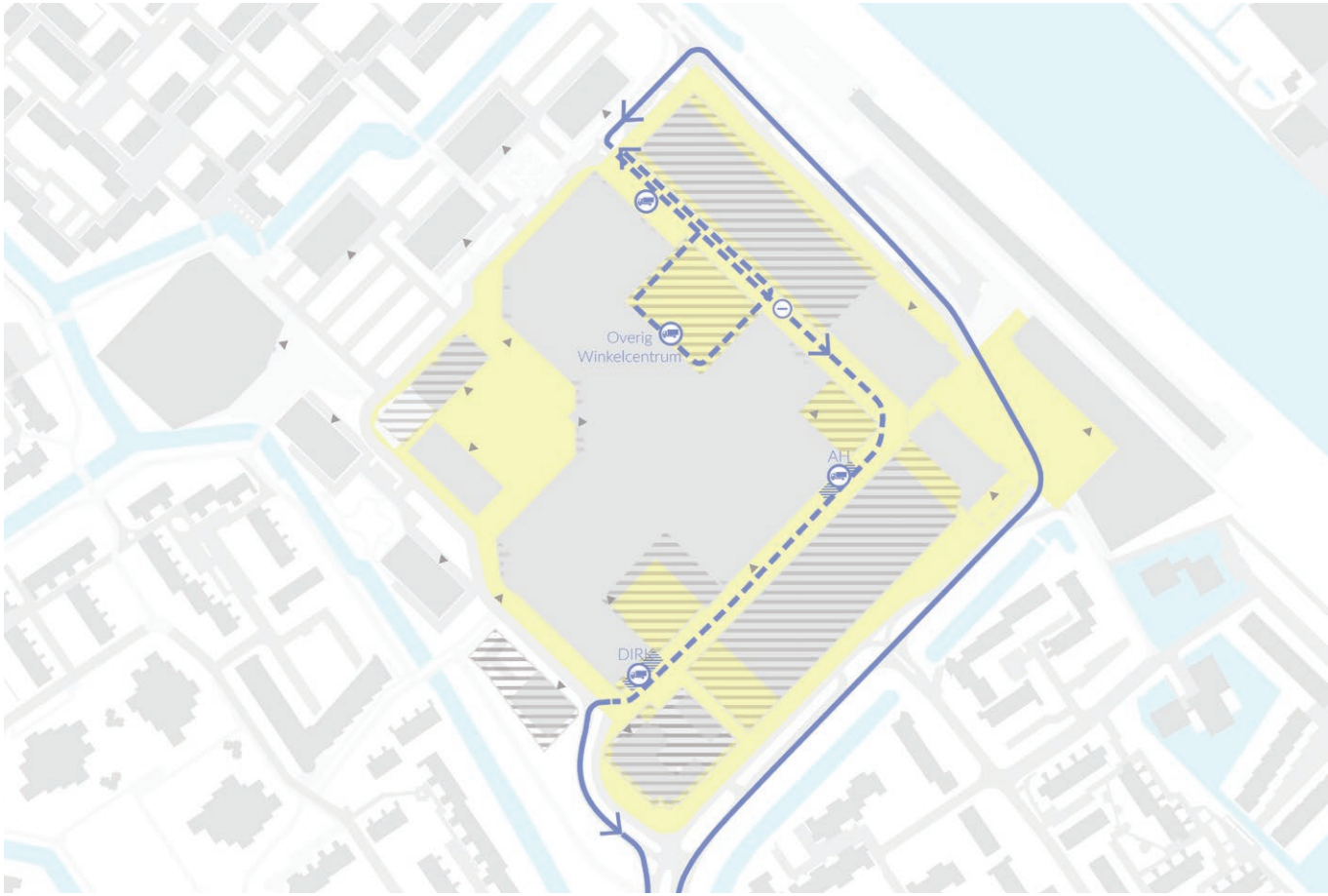


Verkeersgeneratie
De uitbreiding van de parkeergarage heeft extra verkeersbewegingen tot gevolg op de entree met de Safariweg omdat de entree aan de huidige Bisonspoor(weg) verdwijnt. Het ontsluiten via de Safariweg geeft de mogelijkheid om de huidige Bisonspoor(weg) autoluw te maken tot 'Bisonallee'. Er is dan meer ruimte voor fietsers en voetgangers.
Dit geldt voor bezoekers van het winkelcentrum, maar ook werknemers. Hiervoor wordt het kruispunt met de Antilopespoor heringericht.

Expeditie
Bevoorrading van het gehele Winkelcentrum wordt straks geconcentreerd op de P3 locatie. Hier zijn alleen de leveranciers van de winkels en kantoren en hulpdiensten te gast. Overig verkeer wordt ontmoedigd het 'Bisonplein' te betreden. De inrichting van de openbare ruimte draagt hieraan bij, bijvoorbeeld door het toepassen van een verhoogde trottoirband.
Voorbij de P3 locatie is het 'Bisonplein'/de Bisonallee alleen toegankelijk voor de bevoorrading van de Albert Heijn en de Dirk. Voor dit deel van het 'Bisonplein' geldt nadrukkelijk een éénrichtingsroute. Overige leveranciers rijden terug naar de Bisonspoor(weg) ter hoogte van het huidige tankstation.

Indien nodig kunnen maatregelen worden genomen om 'ongewenst verkeer' van het plein te weren. Dergelijke maatregelen, zoals verzinkbare palen of camera registratie van kentekens, zijn een integraal onderdeel van het openbare ruimte ontwerp.

Openbaar vervoer
Bisonspoor is gelegen naast het NS-station. Vanaf dit station vertrekken er rechtstreekse treinen naar Utrecht en Amsterdam. Vanuit het naastgelegen busstation is de rest van de gemeente goed per bus te bereiken.



Verkeersveiligheid
Door het concentreren van de ontsluiting van de nieuwe parkeergarage op de Safariweg en het autoluw maken van een deel van de Bisonspoor(weg) tot ‘Bisonallee’ komt er meer ruimte voor voetgangers en fietsers rondom het winkelcentrum Bisonspoor. Dit geeft een kwaliteitsimpuls aan het gebied. Op de toekomstige Bisonspoor(weg) rijdt door de realisatie van de garage straks minder autoverkeer waardoor ook de veiligheid, oversteekbaarheid en toegankelijkheid verbetert voor fietsers en voetgangers.

De voorgestelde herinrichting voorziet in een meer vereenvoudigde, heldere routing voor bezoekers en passanten waarbij verkeersstromen zowel op het ‘Bisonplein’ (met name voetgangers, fietsers en bevoorrading) als op de Bisonspoor(weg) (met name fietsers en auto’s) samenkomen. Op sommige plekken zou het mengen van verschillende verkeersstromen echter kunnen leiden tot nieuwe conflictpunten.
De bevoorradingsroutes over het ‘Bisonplein’ kruisen bijvoorbeeld belangrijke looproutes. Achteruit rijdend vrachtverkeer kan hier voor gevaarlijke situaties zorgen. Een aanvullende eis ten aanzien van de bevoorradingsroutes is dat het vrachtverkeer ten alle tijden vooruit rijdt en geen manoeuvres maakt op het plein. Waar dat eventueel toch noodzakelijk is, worden deze locaties ten minste duidelijk aangegeven door middel van een afwijkend of opvallend bestatringsmateriaal of -patroon.

Voor de Bisonspoorweg wordt op termijn een eenduidig profiel voorgesteld, met bij voorkeur over de gehele lengte van het profiel, één tweerichtingsfietspad aan de overzijde van het Bisonplein.

6.5 Beheers- en uitvoeringsaspecten

De inrichting is veilig en geschikt voor het bedoelde gebruik, waarbij de indeling, vormgeving en maatvoering in de openbare ruimte in overeenstemming moeten zijn met de voorwaarden en eisen van de afdeling beheer van de gemeente Stichtse Vecht. Hiervoor wordt tevens een technisch programma van eisen opgesteld.

Materiaal

Er wordt uitgegaan van een hoog inrichtingsniveau met hoogwaardige betonstraatsteen en hoogwaardig straatmeubilair. Het toe te passen materiaal mag in afstemming met de gemeente afwijken van standaard toegepaste materiaal binnen de gemeente.

Groen

Rondom Bisonspoor zijn meerdere volwassen bomen te vinden. Waar dat kan worden de bomen gehandhaafd. De bomen op het marktplein zijn gekapt vanwege de nieuwbouw op de bibliotheeklocatie. In de nieuwe situatie zullen bomen worden aangeplant op het marktplein en de expeditiepleinen bij de Dirk van den Broek en de Albert Heijn. In het ontwerp is voorzien in een groot aantal nieuwe bomen, het aantal nieuwe bomen is minimaal gelijk aan de huidige situatie.

Bomen moeten goed tegen verharding kunnen. Langs de bevoorradingsroute wordt rekening gehouden met bomen die niet te teveel uitlopen. Voor beplanting ten noorden van de bebouwing wordt rekening gehouden met schaduw.

Veiligheid

Voor de veiligheidsopgave is het belangrijk het ontwerp van de openbare ruimte en architectuur integraal te benaderen. Gemeentelijke normen en het Politiekeurmerk zijn maatgevend voor onder meer calamiteitenroutes, verlichting, achter- paden, en hekwerken. Functiemenging in het gebied en activiteiten zowel overdag als ’s avonds dragen bij aan de sociale veiligheid van de openbare ruimte en de parkeergarage. De inrichting van de openbare ruimte is zo veel mogelijk vandalismebestendig. Wanneer toegepast zijn camera’s een integraal onderdeel van het ontwerp voor de openbare ruimte of geïntegreerd in de architectuur. Plaatsing in de openbare ruimte vindt in overleg met de gemeente plaats en wordt bij voorkeur gecombineerd met andere inrichtingselementen.”

Afvalinzameling

De inzamelvoorzieningen voor huishoudelijk afval moeten voldoen aan de gemeentelijke normen voor de verschillende bouwvormen. De ondergrondse afvalinzameling rond Bisonspoor zal waar nodig moeten worden aangepast en/of uitgebreid gezien de intensivering van het programma. Aparte (al dan niet verrijdbare) vuilcontainers van de winkels of andere functies op het plein, worden niet in de openbare ruimte opgeslagen.

Supermarkt en winkels en terassen:

In de openbare vindt geen opslag van winkelwagens plaats. Waar nodig en mogelijk vindt handhaving plaats. Ook wordt er waar nodig en mogelijk toegezien op de plaatsing van terassen zodanig dat verrommeling op het plein wordt tegengegaan.

Kabels en leidingen

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de ondergrondse infrastructuur. Zie bijlage blz 66.

Waterhuishoudkundige aspecten

De inrichting van het nieuwe Marktplein wordt bestendig tegen hevige regenbuien. De inrichting van de openbare ruimte voldoen aan de technische gestelde eisen van het waterschap en de gemeente.

7 DUURZAAMHEID

Een duurzame inrichting van de openbare ruimte en een duurzaam ontwerp van de gebouwen van Bisonspoor dragen niet alleen bij aan ‘een betere wereld’, maar vooral aan een prettig leefklimaat en een gebruiksruimte die lang aan de wensen van gebruikers voldoet. Duurzaamheid vormt een integraal onderdeel van de herontwikkeling van Bisonspoor. De gemeente heeft hoge ambities ten aanzien van het thema duurzaamheid: ‘Gemeente Stichtse Vecht wil samen met inwoners, bedrijven en organisaties duurzame ontwikkeling stimuleren. De gemeente heeft zich, samen met andere gemeenten in Utrecht, tot doel gesteld om in 2030 een klimaatneutrale gemeente te zijn’.

De gemeente geeft het goede voorbeeld. Om te komen tot duurzame keuzes m.b.t. de inrichting van de openbare ruimte worden de ambities ten aanzien hiervan specifiek vastgesteld. Duurzaamheid wordt in een zo vroeg mogelijk stadium betrokken en wordt in alle fasen meegenomen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit geldt ook voor andere partijen. Op gebiedsniveau wordt getoetst of zij voldoende maatregelen hebben getroffen ten behoeve van een duurzame en meer klimaatneutrale leefomgeving. Er wordt toekomstbestendig gebouwd met mogelijkheden voor veranderd gebruik.

Deltares heeft inmiddels een verkenning gedaan naar een klimaatrobuuste ontwikkeling van het plangebied. De bevindingen zijn in dit document verwerkt.
Het bijbehorende kaartmateriaal is als bijlage bij dit document opgenomen.

Een klimaatneutrale openbare ruimte
De CO2 footprint van bouwprojecten wordt bepaald in vier fasen.

- Ten eerste, de primaire energie. Dit is de energie die wordt gebruikt om de producten die worden ingekocht voor de inrichting van de openbare ruimte te produceren.
- Daarnaast is er sprake van de energie benodigd voor het transport naar de bouwplaats en het energiegebruik van machines en installaties tijdens de inrichting van de openbare ruimte.
- Vervolgens is er sprake van het energieverbruik tijdens het gebruik van de openbare ruimte.
- En tot slot het energieverbruik tijdens de sloop en recycling fase.

Een klimaatneutrale openbare ruimte kan worden bereikt in de volgende vier stappen.

- Een duurzame inkoop van producten, met een lage CO2 voetprint.
- Energiebesparing tijdens de bouw en het gebruik.
- Het opwekken van duurzame energie integreren tijdens de bouw en gebruik .
- Compensatie van de CO2-uitstoot door de aanleg van groen

De volgende onderwerpen worden meegenomen bij het ontwerp van de openbare ruimte. De gemeente stimuleert andere partijen (en spreekt hen aan op hun verantwoordelijkheid) om dezelfde onderwerpen ook zoveel mogelijk mee te nemen in de ontwikkeling, het ontwerp en de uitvoering van de gebouwen.

Groen
Ondanks het intensieve gebruik van de openbare ruimte is het mogelijk om groen in te zetten voor de realisatie van een prettige en duurzame gebruiksruimte. Groen is ook een belangrijk middel om de klimaat- bestendigheid te vergroten. Beplanting kan aan gevels en op de daken van bebouwing geplaatst worden, waarbij ook grotere bomen mogelijk zijn. De verkenning van Deltares bevestigd dat groene daken bijdragen aan een reductie van de afvoerpiek op het riool. De verdere voordelen van dit groen liggen met name in de bijdrage aan een prettig en gezond leefklimaat. Bomen geven luwte, schaduw en koelte waardoor de in beginsel stenige buitenruimte niet snel te veel opwarmt (hittestress) of dat er tocht is. Dak- en gevelgroen kan ook bijdragen aan de isolatie van gebouwen, wat de energievraag reduceert. Een groene inrichting draagt bij aan de natuurbeleving in het centrum en, zij het in geringe mate, ook aan het binden van CO2 en het afvangen van fijnstof. Nieuwe beplanting kan, met de juiste soorten keuze, ook bijdragen aan de ecologische waarde (biodiversiteit) van de bestaande flora en fauna. Voor vogels kunnen nestkasten worden geplaatst. Een andere bijdrage van groen is het vasthouden van regenwater, wat de belasting op het riool vermindert. Het riool zelf wordt uitgevoerd als een verbeterd gescheiden stelsel. Hierdoor stroomt schoon regenwater niet naar de zuivering maar naar nabijgelegen waterpartijen.

Water
Goed inzicht in het vóórkomen van structurele over- en onderlast van grondwater en hemelwater is een uitgangspunt voor de gemeente. Waar nodig en doelmatig, treft de gemeente maatregelen in het openbare gebied om over- en onderlast te voorkomen of verminderen. Uit de verkenning van Deltares blijkt dat het huidige hoofdwatersysteem Bisonspoor (rioolleidingen en sloten) robuust is. Het plangebied is in principe ongeschikt voor het infiltreren van regenwater in de bodem Bij het vormgeven van de toestroom van water naar het riool spelen de volgende punten: let op de drempelloze entrees van winkels en kantoren, zorg eventueel via het 'luchtbed effect' (door hoogteverschillen) dat water op het plein geen schade kan veroorzaken, en zonder problemen naar de kolken kan stromen. Via hoogteverschillen in het maaiveld kan worden gezorgd voor watertoevoer naar het groen, en voor tijdelijke berging van water op het plein. De looproutes kunnen door een iets hogere ligging als stroomgeleiding fungeren. Een waterspeelplaats of waterplein kan bijdragen aan koeling van de openbare ruimte door strijkwind over het oppervlaktewater.

Hittestress
Middels waterretentie en het vasthouden van water middels kunstofkratten in de ondergrond kan worden bereikt dat het regenwater in droge periode wordt teruggegeven aan de bomen. Door het juist plaatsen van bomen op strategische plekken (waar behoefte is aan schaduw,bijvoorbeeld nabij een terras) in combinatie met een waterpartij kan een aanzienlijke reductie van hittestress worden gerealiseerd. Dit wordt bevestigd in de verkenning door Deltares.

Energie
Bij nieuwbouw en renovatie is het Bouwbesluit van toepassing met normen voor de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). Uiteindelijk is de ambitie van het Rijk om in 2020 energieneutraal te bouwen.

Materiaalgebruik
De toegepaste materialen voor straatmeubilair, verhardingen, verlichting, trappen en dergelijke bepalen niet alleen de uitstraling van het gebied, maar ook wat de milieubelasting van dit onderdeel van het plan is. De milieubelasting wordt het sterkst verkleind wanneer het materiaal lang mee gaat en een duurzame oorsprong heeft door bijvoorbeeld hergebruik of nabije productie wat vervoersbewegingen vermindert. Voor materialen wordt ernaar gestreefd dat zij afkomstig zijn uit de circulaire economie en milieubewust zijn geproduceerd. Verder is belangrijk dat toegepaste materialen te hergebruiken zijn en dat het geen giftige stoffen vrijlaat. Bij de verlichting hebben led-lampen de voorkeur, tijdelijk dimmen draagt bij aan de besparing van energie. Voor het toe te passen plantmateriaal is het belangrijk om er op toe te zien dat dit van een duurzame kweker komt. Bij de toepassing van hout voor bijvoorbeeld gebouwen of straatmeubilair is het evident dat dit afkomstig is uit duurzaam beheerde bossen met het FSC-keurmerk.

Mobiliteit
Duurzame mobiliteit zoals lopen, fietsen, het gebruik van openbaar vervoer en elektrisch vervoer zorgt voor een betere milieukwaliteit, zoals een lagere geluidsbelasting, minder luchtverontreiniging en een betere verkeersveiligheid. Oplaadpunten voor elektrisch vervoer in de parkeergarages en in de openbare ruimte dragen bij aan een duurzame transitie. Ook bij de aanleg van infrastructuur kan worden gedacht aan duurzaamheid. Bijvoorbeeld door de integratie van energie opwekkende bestrating, ' verjonging' van asfalt, biobased wegmarkeringen, inrichtingselementen gerelateerd aan de infrastructuur, etc.



Gevelgroen als onderdeel van de architectuur



Een waterplein kan bijdragen aan verkoeling

8 PROJECTMATIGE AANPAK

Organisatie
Gemandateerd ambtelijk projectmanager namens de gemeente Stichtse Vecht is Ivo Bouwens. De kwaliteit wordt tijdens het proces bewaakt door één supervisor voor de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Deze supervisor zorgt ook voor de afstemming met welstand en de gemeente. De gemeente Stichtse Vecht coördineert het ontwerp en de aanleg van de buitenruimte.

Kwaliteit
Het te bereiken kwaliteitsniveau is te lezen in de hoofdstukken 4,5,6 en 7.

Geld
In samenwerkingsovereenkomsten worden de benodigde financiën voor de inrichting van de openbare ruimte opgenomen.

Informatie en Communicatie
De projectmanager bewaakt de intern en extern gerichte informatiestromen. Tijdens het ontwerpproces zal geregeld worden gecommuniceerd met de directe belanghebbenden. Stakeholders kunnen mogelijk ook worden betrokken als vast aanspreekpunt voor de gemeente en ontwikkelaar(s).

Omdat de inrichting van de openbare ruimte meer omvat dan een eenvoudige herbestrating is de gemeentelijke inspraakverordening van kracht. Nadat het ontwerp door het college van burgemeester en wethouders is vastgesteld, wordt het plan ter inzage gelegd, waarna een ieder vier weken de tijd heeft om te reageren. Voorgesteld wordt het ontwerp in de aan belanghebbenden te presenteren en daarop aansluitend een kleine expositie in te richten in het winkelcentrum.

Bij het opstellen van het Ambitiedocument zijn reeds verschillende partijen betrokken. De uitkomsten zijn opgenomen in de bijlage van dit document.

Fasering en planning
De planning van het inrichtingsplan buitenruimte wordt bepaald door de planning van de bouwplannen op Bisonspoor. Een uitgewerkte planning is hiervoor op dit moment niet te geven. Rekening moet worden gehouden met een looptijd voor het ontwerp van vier maanden en vier maanden werkvoorbereiding per ontwikkeling.

Het openbaar gebied wordt gefaseerd aangelegd. Na oplevering van de locatie P1 wordt het aangrenzende openbare gebied parallel aan de garage, een deel van de ‘Bisonallee’ aangelegd. Tevens worden, met de definitieve straatstenen, de ‘Bisonmarkt’ en ‘Bisonpromenade’ aangelegd. De precieze grens van het definitief in te richten deel van het plein wordt bepaald aan de hand van het definitieve ontwerp van de openbare ruimte. Tijdens de bouw van de verschillende ontwikkelingen dienen bouwwegen en het inrichten van bouwdepot zorgvuldig en veilig te worden afgestemd met de nieuwe inrichting van het openbaar gebied. De definitieve projectgrens van het openbaar gebied van het gehele ‘Bisonplein’ en de aanleg hiervan is afhankelijk van de realisatie van de toekomstige deelontwikkelingen.

Planproces

Het beleid en ontwerp zijn erop gericht de projectgrenzen zo af te stemmen dat er sprake is van constante gebruiks- en ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte gedurende de gefaseerde aanpak van toekomstige deelontwikkelingen.

Winter Trust heeft de ambitie om Bisonspoor en haar omgeving een forse sprong voorwaarts te laten maken in samenwerking met de gemeente Stichtse Vecht. Inmiddels zijn de plannen voor de parking P1 in een vergevorderd stadium. De plannen voor het in- en exterieur van het winkelcentrum worden nu ook snel concreet. Voor de woontoren op de P2-locatie worden momenteel studies verricht. Voor deze ontwikkeling is commitment van de gemeente Stichtse Vecht nodig respectievelijk een bestemmingsplanwijziging. Een recente ontwikkeling is de mogelijke verplaatsing van het politiebureau naar de P2-locatie. De parking P1 valt binnen het huidige bestemmingsplan, hiervoor zal op korte termijn een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Een deel van de uitbreiding van het winkelcentrum past niet in het vigerende bestemmingsplan. Voor de herontwikkeling zal een wijziging van het bestemmingsplan moeten worden vastgesteld.

Het voorliggend Stedenbouwkundig kader en Beeldkwaliteitplan Bisonspoor is na afstemming met ambtelijke organisatie Stichtse Vecht reeds vastgesteld en vormt het vertrekpunt voor het verdere planproces.

Op hoofdlijnen ziet het vervolg van het planproces er als volgt uit:

1. Uitwerken voorlopig ontwerp openbare ruimte en programma;
2. Vaststellen van ontwikkellingsvisie en vastgoedprogramma;
3. Sluiten samenwerkingsovereenkomst (SOK) en de gronduitgifteovereenkomst;
4. Presenteren definitief ontwerp openbare ruimte en programma;
5. Aanvraag omgevingsvergunning en een aanvraag voor de wijziging van het bestemmingplan;
6. Realisatie openbare ruimte en programma.

Activiteit
Parking P1 en connectie met winkels en kantoren
Aansluiting entree Parking P1 op Safariweg
Interieur winkelcentrum: uitbreiding winkelunits en de centrale kantoorentree
Exterieur van het winkelcentrum: gevels en hoofdingangen
Loopbruggen naar winkelcentrum en kantoren
Reconstructie Marktplein + Bisonspoor (westzijde van Winkelcentrum)
Bisonspoor tussen parking P1 en winkelcentrum
Woontoren op P2-locatie
Bisonspoor tussen parking P1 en Safariweg inclusief expeditiehof

Schema Planproces volgens Ambitiedocument

BIJLAGEN

BIJLAGE I || Blauwe kaders uit het Ambitiedocument

In de blauwe kaders uit het Ambitiedocument zijn gezamenlijke ambities en verbeterpunten geformuleerd. door de gemeente Stichtse Vecht en Winter Trust BV Deze zijn in deze paragraaf kort samengevat.

Inleiding:
- *Het creëren van werkgelegenheid.*
- *Stimuleren van bestedingen binnen de gemeente.*
- *Verbetering van het voorzieningenniveau.*
- *Meer bedrijvigheid in de kantoortorens.*
- *Grotere bezettingsgraad winkelunits.*
- *Betere parkeergelegenheid.*
- *Betere en veilige(re) bereikbaarheid.*
- *Een sociaal prettiger verblijfs- en winkelgebied.*

Knelpunten Plangebied:
- *Het bestaande winkelcentrum is naar binnen gericht en onaantrekkelijk aan de buitenkant.*
- *Het heeft een gedateerde uitstraling.*
- *De openbare ruimte rondom het winkelcentrum is zeer versnipperd, bevat weinig verblijfsruimte, heeft weinig samenhang en de inrichting ervan heeft weinig kwaliteit.*
- *De bebouwing heeft geen uitstraling naar de omliggende openbare ruimte en weinig relatie*
- *met de openbare ruimte.*
- *Doordat het parkeren verspreid is over verschillende locaties, is het onoverzichtelijk en is er veel*
- *zoekverkeer.*
- *In de straat tussen het winkelcentrum en P1 kruisen voetgangersstromen, bezoekersverkeer*
- *en expeditie elkaar, dat zorgt voor opstoppingen, vooral op vrijdagen en zaterdagen.*
- *Het laden en lossen zorgt voor overlast door de her en der geparkeerde busjes en vrachtwagens.*
- *Sociaal onveilig gevoel, mensen voelen zich vooral in de avond niet prettig.*
- *Er zijn 's avonds en 's nachts ongenode gasten op P1 en P2.*

Verkeersveiligheid
De meest onveilige locaties in Bisonspoor zijn:
1: Schuine fietsoversteek Bisonspoor 2100-2189.
2: Fietsoversteek Bisonspoor tussen Tango en Chinees restaurant Jade Villa.
3: Uitrit P1 op Binnenring.
4: Oversteek zebra tussen P1 en Albert Heijn.
5: Oversteek zebra bij Dirk van den Broek.

Ambities vastgoed
- *Transformeren van de huidige gesloten gevels en onaantrekkelijke gevels naar gevels met en aantrekkelijker uitstraling.*
- *Beter aansluiten van het winkelcentrum op de omgeving.*
- *Eenduidiger inrichten van de openbare ruimte om Bisonspoor*
- *Overzichtelijk en efficiënte parkeervoorzieningen maken voor het winkelpubliek.*
- *Creëren 'aantrekkelijker 'winkelklimaat door een moderne uitstraling.*
- *Beter benutten van het winkelcentrum als sociale ontmoetingsplek.*
- *Realiseren van een betere bereikbaarheid van parkeerplaatsen.*
- *Een sociaal veiliger omgeving maken.*

Woningbouw, zorgwoningen
- *Het aandeel ouderen van 55-plus in de gemeente.*
- *Stichtse Vecht zal de komende jaren verder toenemen.*
- *Met name in de leeftijdscategorie 75-plus zal de grootste toename plaatsvinden. Hierdoor stijgt.*
- *de vraag naar zorgwoningen. Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om zorgwoningen binnen het winkelgebied Bisonspoor te realiseren.*

Ambities openbare ruimte
- *Maken van een hoogwaardige openbare ruimte in samenhang met de hoogwaardige ingrepen aan de bebouwing van Bisonspoor.*
- *Terugdringen van het bezoeker parkeren op maaiveld rond het winkelcentrum en concentratie van auto parkeren.*
- *Heldere routing voor bezoekers en passanten.*
- *Sterkere scheiding tussen expeditie en overige gebruikers openbare ruimte.*
- *Faciliteren fietsparkeren nabij bij entrees winkelcentrum.*
- *Afstemmen locatie entrees op bezoekers van ver en dichtbij (auto, fiets, voet) en creëren verbindingen met aangrenzende openbare ruimte.*
- *Maken van een sociaal veilige en aantrekkelijke omgeving.*
- *Het Marktplein inrichten als een aantrekkelijke multifunctionele openbare ruimte als ontmoetingsplek van de wijk.*

Marktplein
- *Verblijven op plein (banken, groen, afvalbakken).*
- *Terrassen horeca.*
- *Ruimte voor markt en faciliteiten(Electra, water, etc.).*
- *Ruimte voor kleinschalige evenementen.*
- *Fietsenstalling.*
- *Ondergrondse afvalinzameling.*
- *Vrije zone aan randen plein met o.a. opstelplekken.*
- *Hulpdiensten.*
- *Optioneel - kiosk met horecafunctie.*

Bijlage II || Consultatie volgens het Ambitiedocument

Tijdens het Midzomerfeest, het overleg met de wijkcommissie Bisonspoor, de inloopmiddag- en avond en de informerende commissievergadering zijn bouwstenen opgehaald. Bruikbare bouwstenen zijn verwerkt in dit Ambitiedocument.

Aan de deelnemers van de diverse consultaties is steeds de vraag gesteld "Hoe wilt u dat het winkelcentrum er in 2025 uitziet?". De meest uitlopende suggesties zijn hierbij geopperd. Onderstaand –in willekeurige volgorde- een opsomming van de meest voorkomende suggesties:

- *Winkelcentrum meer naar buiten gericht.*
- *Zitelementen Marktplein.*
- *Meer gezelligheid op het marktplein door horeca en terrassen.*
- *Meer ontmoetingsmogelijkheden en evenementen op het Marktplein zoals een beachvolleybaltoernooi en Koningsdagactiviteiten.*
- *Meer zitmogelijkheden op het marktplein, maar ook elders rondom het winkelcentrum.*
- *Betere stallingsmogelijkheden voor fietsen.*
- *Betere parkeerfaciliteiten.*
- *Meer groen en bomen.*
- *Een zorgcentrum met huisarts, fysiotherapeut, apotheek.*
- *Fontein Marktplein.*
- *Betere verbinding met het NS-station.*
- *Meer lichtinval in het winkelcentrum.*
- *Meer etalages en ingangen aan buitenkant.*
- *Meer horeca en terrassen Marktplein.*
- *Speelaanleidingen voor kinderen zoals een speeltuintje en fonteintje.*
- *Prominentere hoofdingangen.*
- *Veilige voetgangerszone zonder autoverkeer.*

Bijlage III || Beleidskaders volgens het Ambitiedocument

Ruimtelijke structuurvisie Maarssen (2005)
De ruimtelijke structuurvisie Maarssen dateert van 2005 en betreft alleen de voormalige gemeente Maarssen. Voor de gemeente Stichtse Vecht zal op termijn een nieuwe omgevingsvisie verschijnen. Deze structuurvisie is het richtinggevend kader voor de ruimtelijke uitgangspunten van de gemeente en is het referentiekader voor de reacties op de ruimtelijke plannen van andere overheden, waaronder de provincie Utrecht. De belangrijkste keuze voor Maarssenbroek is de blijvende aandacht voor het beheer van de leefomgeving en daarnaast aandacht voor de functie van het winkelcentrum Bisonspoor. Bovendien wil het College het gemeentelijk vastgoed versneld afstoten en ruimtelijke projecten aanjagen. De raad heeft hiervoor geld beschikbaar gesteld.

Retailvisie Stichtse Vecht (2016)
De gemeente legt de nadruk op de grotere winkelcentra als Bisonspoor en het beleid is er op gericht om voor leegstaande winkelpanden buiten dit gebied de mogelijkheden voor ander gebruik te verruimen. Met dit beleid tracht de gemeente de frictieleegstand in winkelcentrum Bisonspoor en langdurige leegstand in de plint van het MAR'CS gebouw zoveel mogelijk tegen te gaan. Ook de transformatie van leegstaande kantoorgebouwen bij Bisonspoor naar wonen of andere functies maakt deel uit van het beleid. In de plint van de panden in dit centrale winkelgebied is al een diversiteit van stedelijke functies als winkels, daghoreca, kantoren en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Indien nodig zal in het bestemmingsplan verduidelijkt worden dat ook een vermenging van deze functies binnen één pand toegestaan is. Het tekort aan P&R parkeerplaatsen bij het station Maarssen is een punt van aandacht omdat dit van invloed kan zijn op de beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen voor winkelbezoekers. De gemeente wil de markt op zaterdag op het marktplein zoveel mogelijk stimuleren om het winkelklimaat te versterken.

Wonen
De huidige voorraad sociale huurwoningen matcht niet met de behoefte. Er is een behoefte aan kleinere wooneenheden terwijl er vooral grote gezinswoningen (die met name voor aantal punten te duur zijn dus niet passend voor de doelgroep waardoor aftopping moet plaatsvinden) aanwezig zijn. De woningen waar behoefte aan is, zijn soms bovendien bewoond door inwoners met een voor de doelgroep te hoog inkomen. Stichtse Vecht wil voldoende aanbod van beschikbare goedkope woningen. Daarom wil de gemeente ruimte bieden aan woningcorporaties om haar sociale huurvoorraad uit te breiden en te transformeren en projectontwikkelaars stimuleren om goedkope koopwoningen te bouwen. Zoals in het hoofdlijnenakkoord 2014-2018 is opgenomen, realiseren wij 30% sociale woningen (huur en koop) van alle nieuwbouwwoningen in Stichtse Vecht. Omdat uit het woningmarktonderzoek blijkt dat 13% van de totale behoefte sociale huur betreft, zullen wij van alle toe te voegen woningen in ieder geval 13% sociale huur realiseren.

Dit wil Stichtse Vecht bereiken door bij nieuwbouwprojecten met ontwikkelende partijen afspraken te maken over het aandeel sociaal in het woningbouwprogramma en leggen dit vast in anterieure- of samenwerkingsovereenkomsten.

Stichtse Vecht vindt het realiseren van de 30% sociaal dermate belangrijk dat dit een grote prioriteit krijgt. Tegelijkertijd is het niet de bedoeling om alle nieuwbouwprojecten 'op slot' te zetten. Daarom realiseren wij een volkshuisvestingsfonds waarbij we met stortingen van projectontwikkelaars sociale woningbouw mogelijk kunnen maken door bijvoorbeeld het verlagen van de grondprijs. Hiertoe wordt een verordening voorbereid.

Welstandsnota Stichtse Vecht (2013)
In de welstandnota Stichtse Vecht is voor Bisonspoor een apart onderdeel opgenomen. In de welstandsnota wordt de architectonische kwaliteit van de bouwplannen van Mar' CS en het reeds opgeleverde stationsgebouw als leidend voor de toekomstige renovatie van Bisonspoor gezien. Het complex wordt als in zichzelf gekeerd beschreven met relatief grote bouwmassa's die door allerlei verspringingen niet echt hoog tonen. In de Welstandsnota wordt aangegeven dat het bij vernieuwing de bedoeling meer tot één architectonisch gebaar te komen en dat in de nieuwe gevels meer zal moeten worden gezocht naar één lijn, waarbinnen toevalligheden en variatie minder in het oog springen.

Groene kaart Stichtse Vecht
De Groene Kaart van Stichtse Vecht maakt onderdeel uit van de Bomenverordening Stichtse Vecht 2015. In deze bomenverordening is onder meer het beleid omtrent kapvergunningen geregeld. De Groene Kaart is een topografische kaart met daarop aangegeven boomzones, boomstructuren, historische groenstructuren, kleine landschapselementen, monumentale bomen met bijbehorend register en Niet-geïnventariseerde terreinen. Voor Maarssenbroek zijn op de Groene Kaart alleen boomzones en boomstructuren aangegeven maar geen historische groenstructuren, Kleine landschapselementen en monumentale bomen aangegeven.

Verkeer en parkeren
De ambitie van het college is om op de gemeentelijke wegen een uniforme maximum snelheid in te voeren van 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom.

Een verlaging van de maximum snelheid is echter geen doel maar een middel om uit oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid de snelheden van langzaam verkeer en snelverkeer beter op elkaar af te stemmen op wegen waar deze verkeerscategorieën gebruik moeten maken van het zelfde wegprofiel. De Bisonspoor heeft een maximum snelheid 30 km/uur . De Safariweg tot aan de Antilopenspoor een maximum snelheid 50 km/uur. Het gedeelte van de Safariweg tussen de Antilopenspoor en Bisonspoor heeft een maximumsnelheid 30 km/uur.

In het winkelgebied zijn bij de winkels, waaronder super-markten, voldoende parkeerplaatsen beschikbaar op korte afstand (parkeerdruk maximaal 100% op drukste uur). Waar door parkeerregulering voor de bewoners van het gebied geen of onvoldoende parkeerplaatsen meer beschikbaar zijn, is voor deze groep een ontheffingsregeling en/of vergunningsstelsel ingevoerd.

Vigerend juridisch kader
Het plangebied ligt in het op 11 november 2011 door de raad vastgestelde bestemmingsplan 'Maarssenbroek woongebied'. Dit bestemmingsplan betreft het volledige woongebied van Maarssenbroek. In het gebied rondom Bisonspoor is reeds voorzien in bouwmogelijkheden voor de nieuwe parkeergarage op de locatie van P1 en de mogelijke woningbouw naast MARCS. Het bestemmingsplan richt´ zich daarnaast op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur. De nieuwbouw op de bibliotheeklocatie is met een apart besluit bij de omgevingsvergunning vergund. De huidige en toekomstige functies en bebouwing zijn in het bestemmingsplan opgenomen middels de bestemming Centrum met functieaanduidingen voor specifieke onderdelen als woongebouwen op het winkelcentrum.

Beleid water
Een duurzame en robuuste verwerking van hemelwater is een belangrijke pijler van het landelijke en gemeentelijke waterbeleid. In het vigerende. Verbreed gemeentelijk rioleringsplan Stichtse Vecht wordt de lokale verwerking van regenwater als een kansrijke en doelmatige maatregel gezien om de doelstelling ten aan- zien van de emissiereductie vanuit het gemengd stelsel te behalen. Herstructurering biedt kansen voor afkoppelen. De (gefaseerde) herinrichting van de openbare ruimte benutten om een deel van het afvoerend oppervlak van het gemengd riool af te koppelen en het hemelwater op een duurzame wijze te verwerken.

Bijlage IV || Gebouw & gebiedsbeschrijving

Deelgebied A - Winkelcentrum Bisonspoor
De plint van het Bisonspoor herbergt commerciële ruimtes en biedt ruimte aan de entrees en stijgpunten naar de kantoor- en woongebouwen op het winkelcentrum.

Situering
Het winkelcentrum is gesitueerd in het hart van het plangebied, aan de noordzijde wordt het ingesloten door de P2 locatie en het MAR'CS gebouw. Aan de oostzijde door de P1 locatie, het politiebureau en woonwijk Antilopespoor. Aan de zuidzijde door Bisonspoor 332 en de woonwijk Duivenkamp en tot slot aan de westzijde door Bisonstaete en het Safarigebouw. Het winkelcentrum heeft meerdere entrees. Belangrijk uitgangspunt is de zgn. scharrelroute. De route vanaf het station naar het marktplein, deze loopt door het winkelcentrum. Parkeren Expeditie van de winkels vindt plaatst aan de noordoostzijde van station t.o. de P2 locatie. Expeditie van de Albert Heijn vindt plaats aan de noordoostzijde van het gebouw, expeditie van de Dirk van den Broek vindt plaats aan de zuidoostzijde van het gebouw.

Deelgebied A - Kantoortorens
Op het winkelcentrum zijn vier kantoortorens aanwezig. De torens zijn voorzien van een middendeel en dakbeëindiging. De torens hebben een vierkante hoofdmassa van 4-6 bouwlagen. De architectuur is hoogwaardig . De torens hebben afwisselend een noord-zuid of oost-west oriëntatie. De torens hebben een duidelijk onderscheid in open of gesloten gevels.

Situering
De vierkantoortorens zijn gesitueerd op het dak van het Winkelcentrum Bisonspoor en worden ontsloten in het winkelcentrum en vanaf het marktplein.

Deelgebied A - Wooneenheden
Op het winkelcentrum Bisonspoor zijn twee L-vormige appartementen gebouwen van vijf bouwlagen aanwezig. De L-vormige volumes staan op de plint van het winkelcentrum en hebben naast de portiek op de begane grond een galerij ontsluiting aan de noordoostzijde van de bouwmassa. Aan de zuidwest zijde hebben beide volumes langwerpige balkons die per twee woningen zijn gecombineerd. Het trappenhuis, dat uitstijgt boven de 5 laagse woonmassa is een verticaal volume dat beide benen van de L verbindt. In de gevel die voor het overgrote deel verticaal geleed is vallen de horizontale betonvloeren op. De gevel is voor het overgrote deel opgebouwd uit verdiepingshoge kozijnen met een gecombineerde invulling van glas en panelen.

Situering
De appartementen zijn gesitueerd aan de zuid- en westzijde van het winkelcentrum. De woningen hebben een portiek ontsluiting op de begane grond van het winkelcentrum elk ter plaatse van één van de twee ontsluitingswegen van het marktplein naar het Bisonspoor (weg).

Deelgebied B - P1 Locatie
Bestaat uit een tweelaags parkeergarage met ontsluiting aan de Safariweg en doorsteek naar de 1e verdieping aan het Bisonspoor. In de parkeergarage is een kantoortoren ingepast met entree aan het Bisonspoor, beide worden gesloopt. Door het volume lopen momenteel een fiets- en voetgangersroute vanaf de woonwijk Antilopespoor naar de oost-entree van Winkelcentrum Bisonspoor.
Op de locatie verrijst een nieuwe 4-5 laagse parkeergarage met ontsluiting aan de Safariweg.

Situering
Bouwblok A is gesitueerd in een Noord-Zuid oriëntatie tussen de Safariweg en het Bisonspoor. Het volume ligt ingeklemd tussen het MAR'CS gebouw en het huidige politiebureau.

Deelgebied B - P2 Locatie
Bestaat uit een tweelaags parkeergarage met ontsluiting aan de Safariweg. In de parkeergarage is een kantoortoren ingepast met entree aan het Bisonspoor, beide worden gesloopt.
Het bouwvolume op de P2 locatie kan nog verschillende functies herbergen. Het wordt in ieder geval een combinatie van een woonfunctie en (afhankelijk van de marktvraag) commerciële of maatschappelijke functies. Een marktvraag is bepalend voor het al dan niet realiseren van commercieel programma.

Situering
Het gebouw is West-Oost georiënteerd. De westzijde van de locatie grenst direct aan van de twee ontsluitingswegen naar het Bisonspoor. De oostzijde grenst direct aan het MAR'CS gebouw, de noordzijde aan de Safariweg en de P+R locatie van het station, de zuidzijde aan het Bisonspoor en het winkelcentrum Bisonspoor. Aan de westzijde ligt momenteel een tankstation. De ambitie is om op termijn ook deze locatie te herontwikkelen en te betrekken bij het 'Bisonplein'.

Deelgebied B - Politiebureau
Momenteel staat ten zuiden van de P1 locatie het huidige politiebureau, in het Ambitiedocument is deze locatie als ontwikkellocatie genoemd, indien de mogelijkheid zich voordient dat de politie op termijn, bij voorkeur binnen de gemeente kan verhuizen. Het huidige politiebureau zal dan gesloopt worden waardoor hier ruimte komt voor een nieuwe ontwikkeling.

Situering
Ingeklemd tussen de Bisonspoor-weg, safariweg, de zuidzijde van de P1-locatie en de verbindingsweg tussen het Bisonspoor en de Safariweg. De ontsluiting van de locatie vindt plaats aan het Bisonspoor.

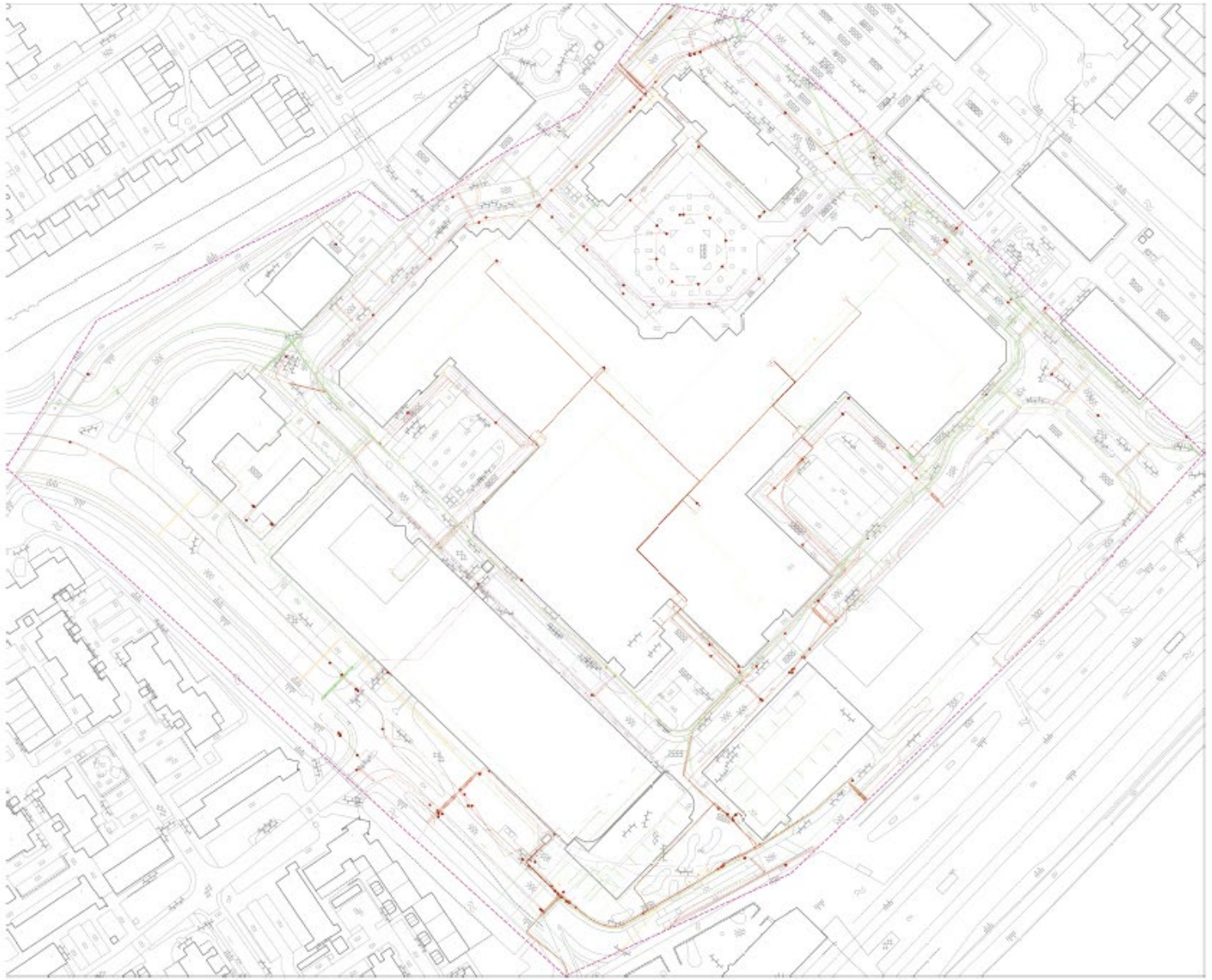
Deelgebied C - Bisonstaete
Bisonstaete is een drie-laags kantoorvolume met een dakopbouw voor installaties. De gevel is opgebouwd van prefab elementen. De architectuur van het gebouw is gedateerd. Het volume fungeert als een van de pleinwanden van het marktplein.

Situering
Het volume is gesitueerd in een noord-zuid oriëntatie tussen de Markt en het Bisonspoor-weg.

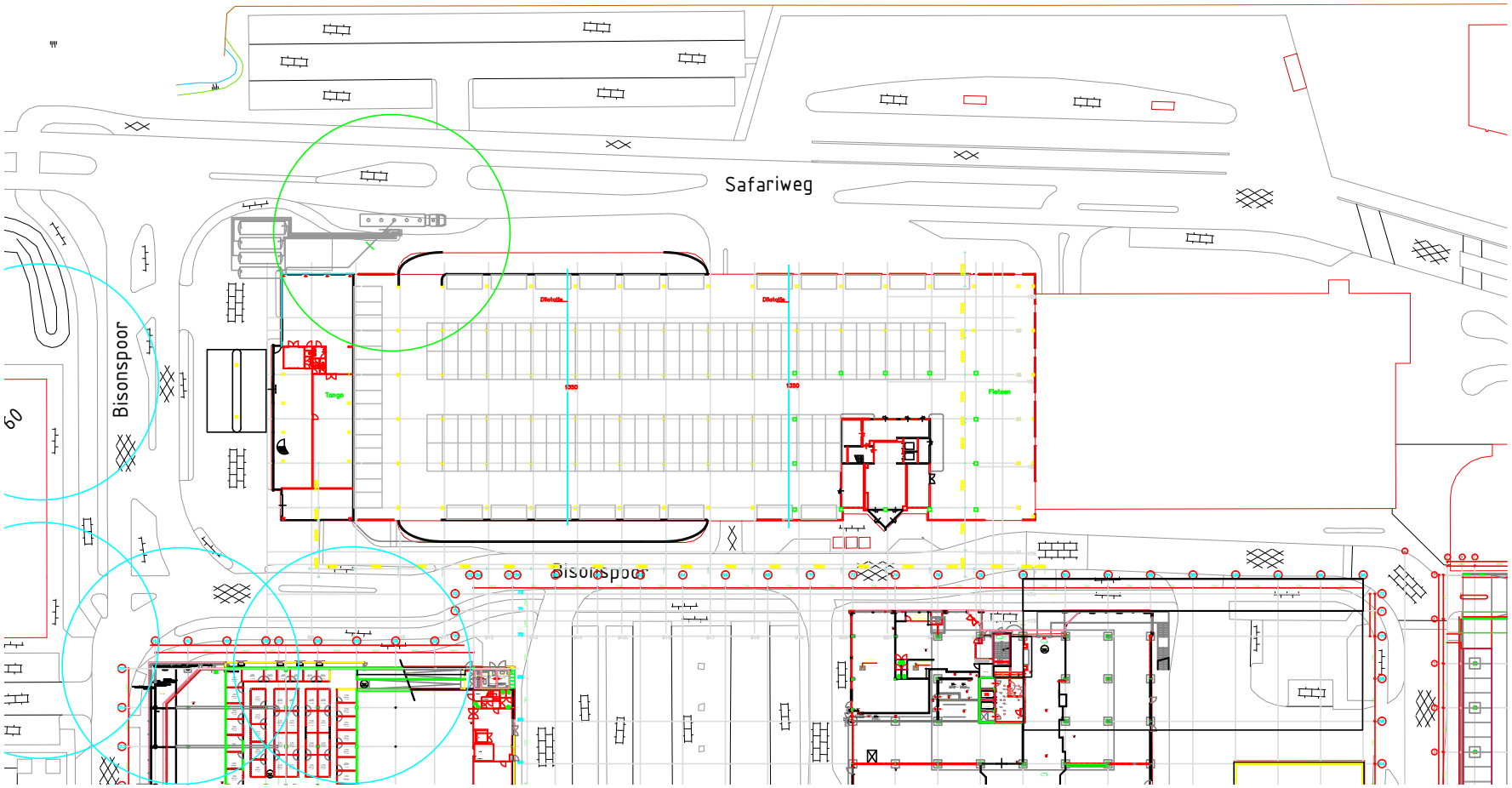
Deelgebied C - Bisonspoor 332
Een drielaags kantoorgebouw opgetrokken uit baksteen met overwegend verticale raamopeningen.

Situering
Gelegen aan de zuidzijde van winkelcentrum Bisonspoor, tussen het Bisonspoor (weg) en de woonwijk Duivenkamp.

Bijlage V | Kabels en leidingen



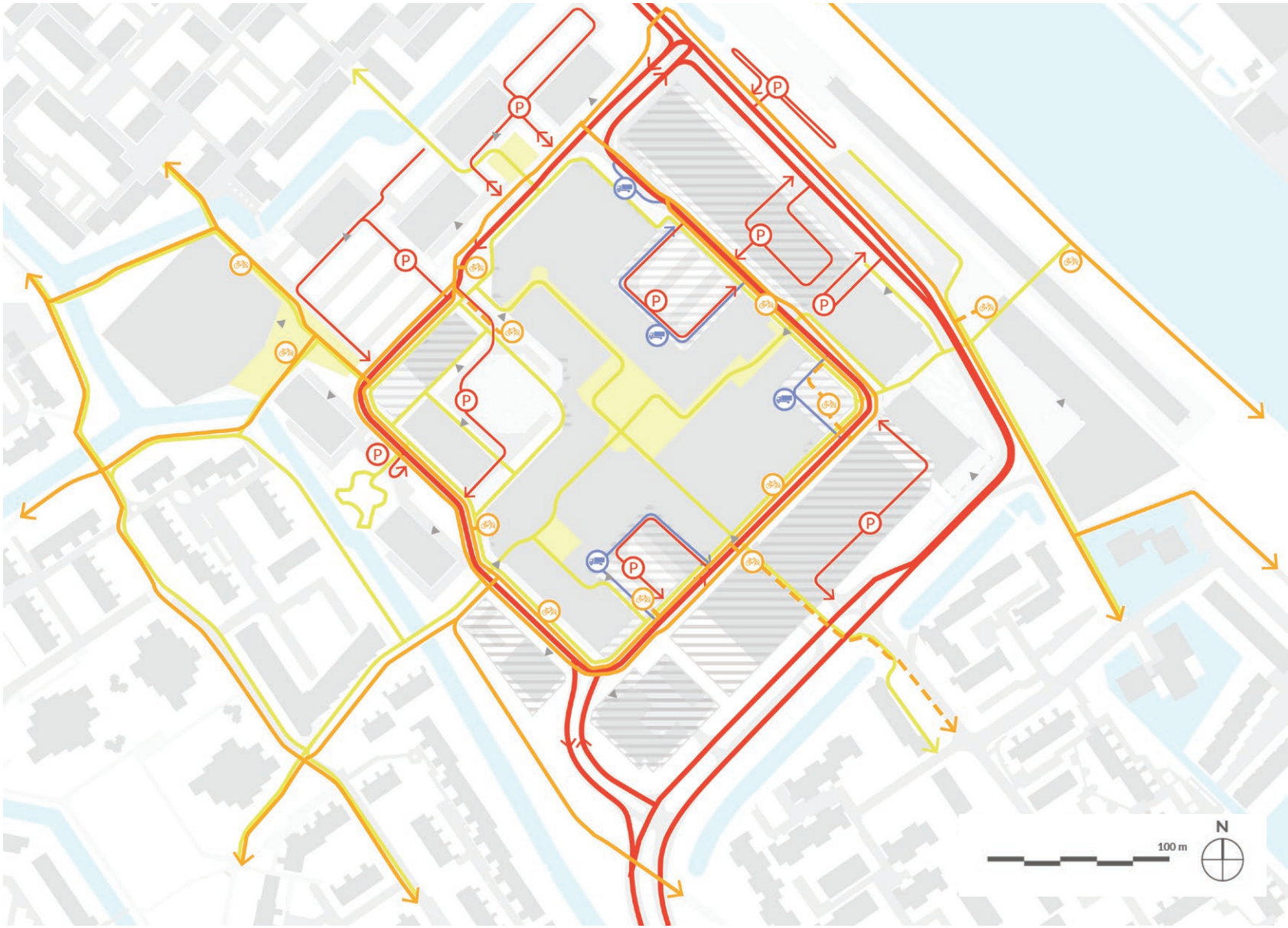
Bijlage VI | Vulpunt Tankstation



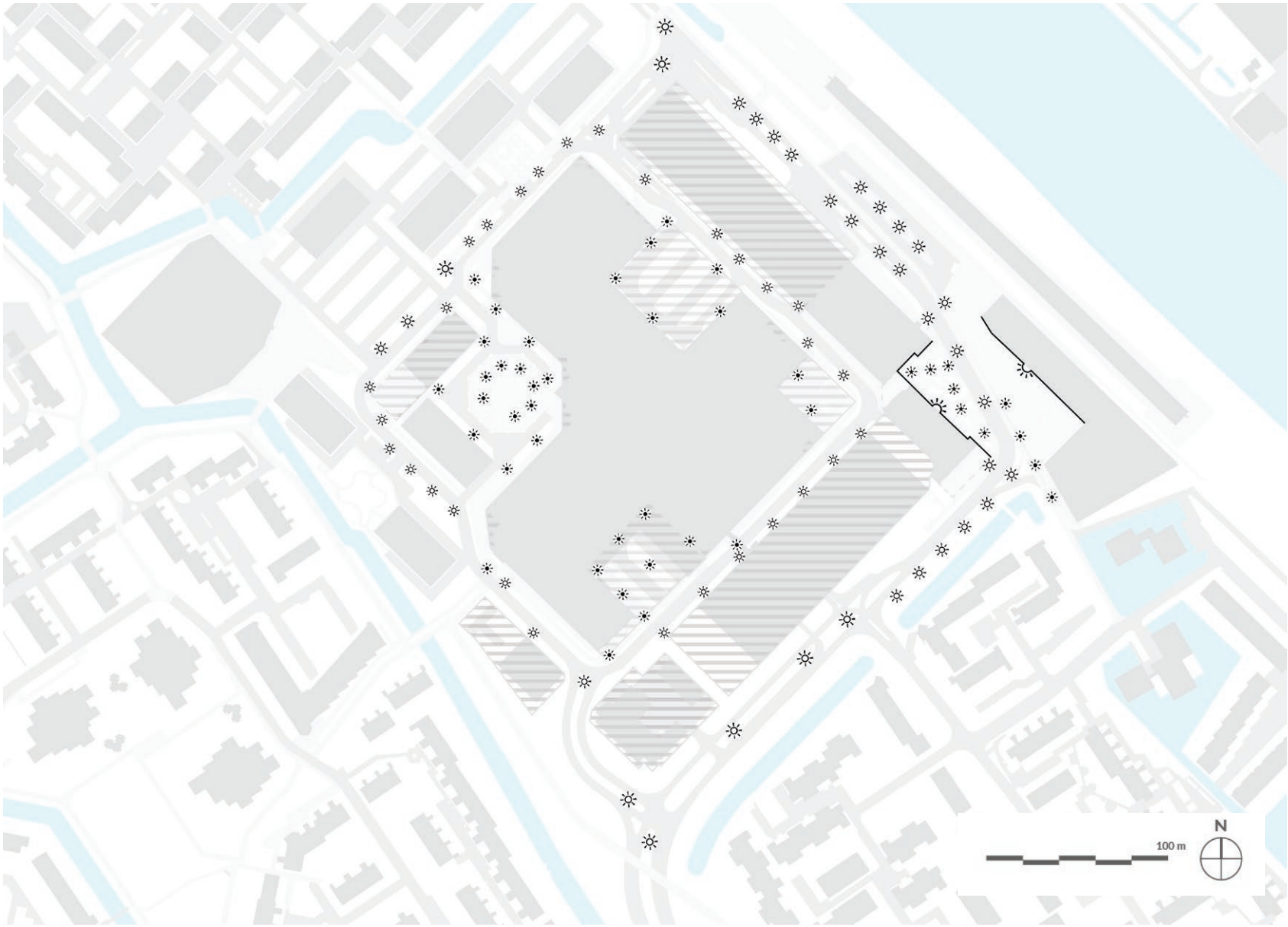
Bijlage VII | Bestaande situatie groen



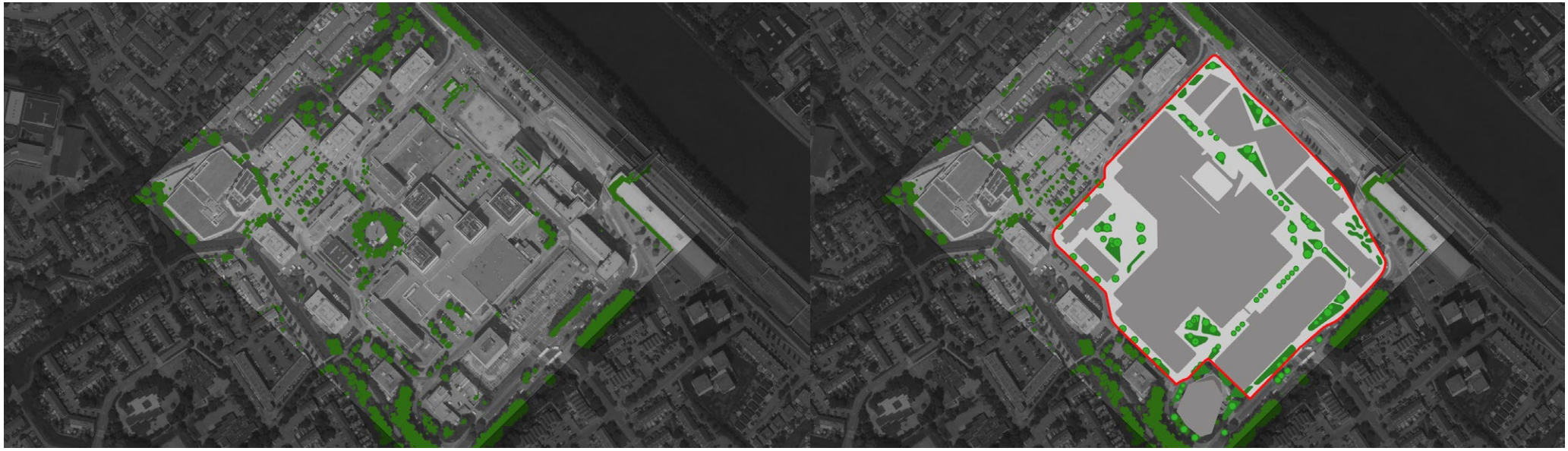
Bijlage VIII | Bestaande situatie verkeer

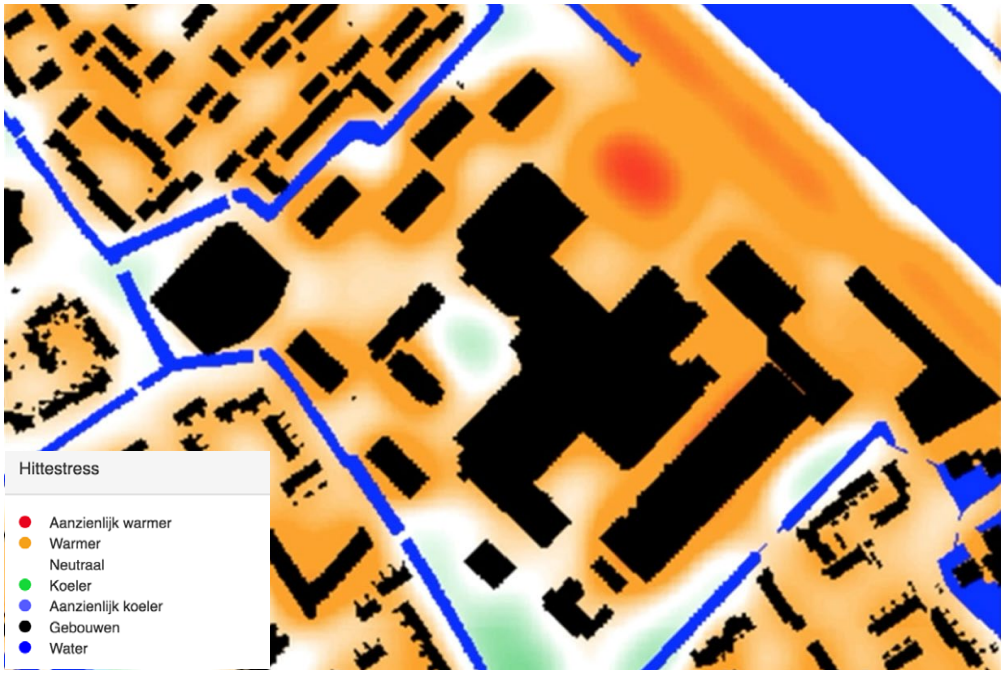


Bijlage IX | Bestaande situatie straatverlichting

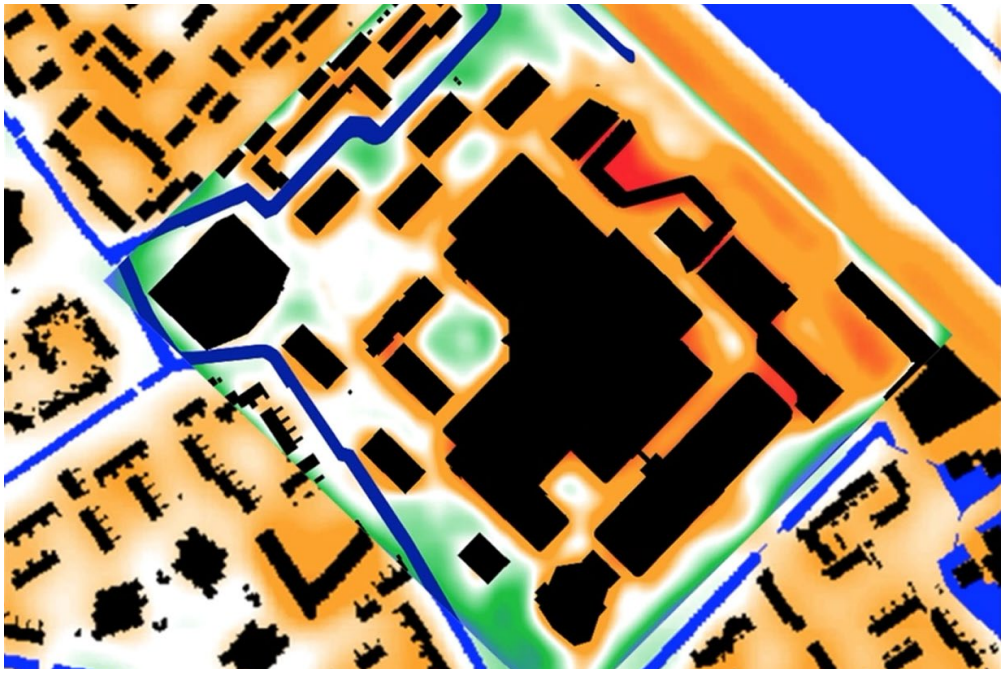


Bijlage X | Effect van groen op hittestress



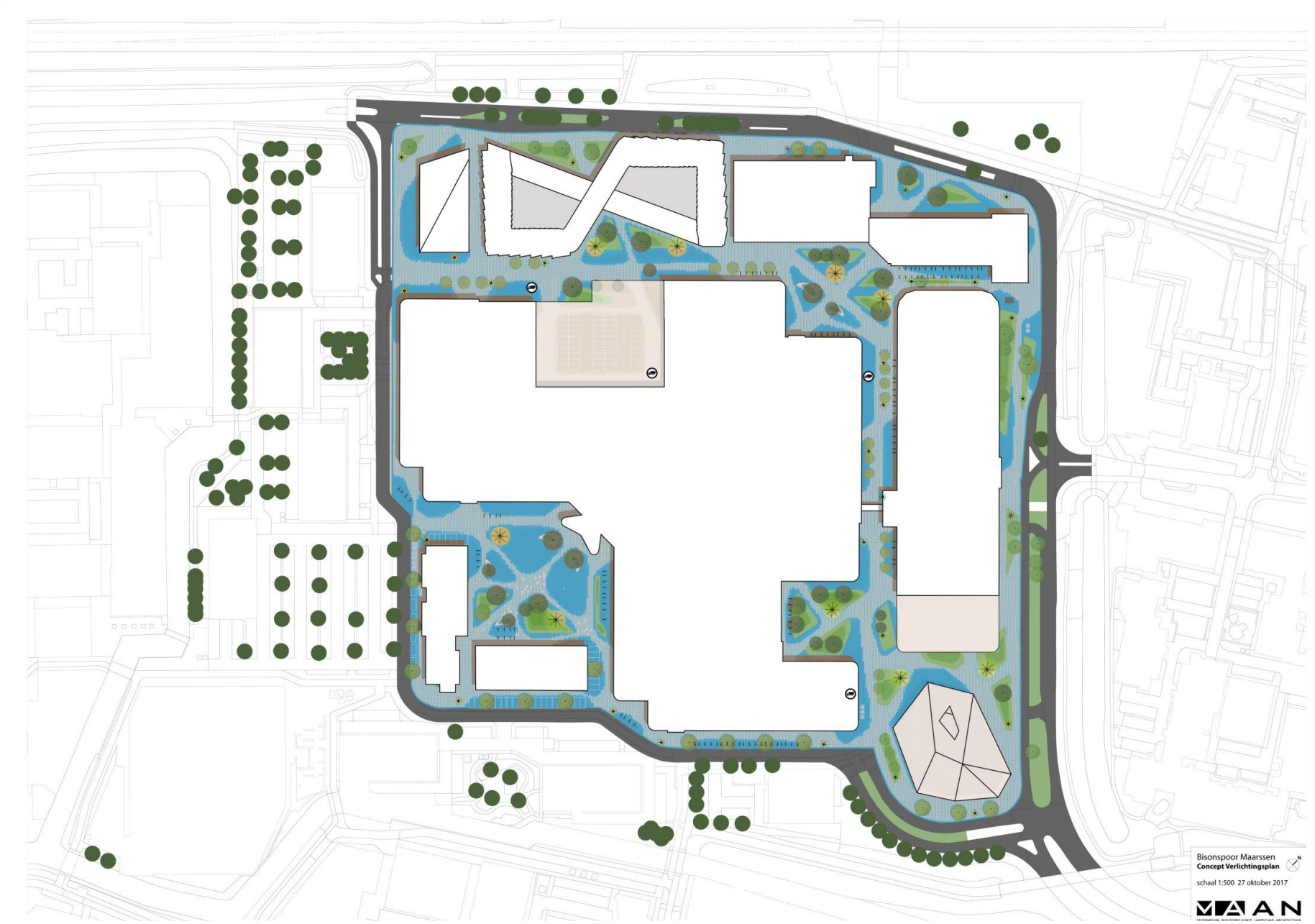


Bestaande situatie



Nieuwe situatie

Bijlage XI | Wateroverlast - Impressie waterbeeld (plasvorming) bij extreme neerslag bij geaccidenteerd terrein



COLOFON

BISONSPOOR MAARSSEN

Vastgesteld door de gemeenteraad
Stichtse Vecht op 31 januari 2018

buro MA.AN

Rotterdam
Prins Hendrikkade 12G
3071KB Rotterdam
010 - 413 30 25

Zwolle
Terborchstraat 22
8011 GG Zwolle
038 - 423 44 82

www.buromaan.nl
info@buromaan.nl

MAAN
STEDENBOUW BEELDENDE KUNST LANDSCHAP ARCHITECTUUR

In opdracht van de Gemeente Stichtse Vecht

gemeente Stichtse Vecht