

Onderbouwing publieke maatregelen en toerekenbaarheid

Versie 4 november 2021

1. Inleiding

Deze bijlage betreft een onderbouwing van de mate van toerekenbaarheid van de werken, werkzaamheden en maatregelen voor voorzieningen van openbaar nut (hierna: 'publieke maatregelen') die een causaal verband hebben met het exploitatiegebied Entree. De voorzieningen zijn getoetst aan de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit (PTP) conform artikel 6.13 lid 6 Wro. De uitkomst van die toets vormt de basis voor het toerekenen van de kosten.

Leeswijzer

Deze notitie begint met samenvattend overzicht van de verschillende bouwstenen (deelramingen) en de mate waarin deze worden toegerekend aan Entree. In de rest van dit document worden de publieke maatregelen en de mate van toerekenbaarheid nader onderbouwd.

Hoofdstuk 2 geeft de samenvatting.

Hoofdstuk 3 schetst een korte achtergrond van de ontwikkeling in het Entreegebied in Zoetermeer, en de noodzaak om te investeren in diverse publieke maatregelen.

Hoofdstuk 4 is een verdieping op de publieke maatregelen. Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van het structuurontwerp voor het openbaar gebied aan de hand van de bouwstenen (deelramingen) waarin het openbaar gebied is verdeeld. Voor elke bouwsteen wordt kort omschreven welke werkzaamheden worden verricht en welk eindbeeld daarmee wordt bereikt.

In hoofdstuk 5 wordt beschreven volgens welke methodiek de kosten van de herinrichting van het openbaar gebied en de infrastructurele maatregelen worden toegedeeld. Deze methodiek wordt in het volgende hoofdstuk toegepast.

Hoofdstuk 6 geeft per bouwsteen de berekening welk deel van de kosten wordt toegedeeld aan Entree als geheel en aan de ontwikkellocaties binnen Entree.

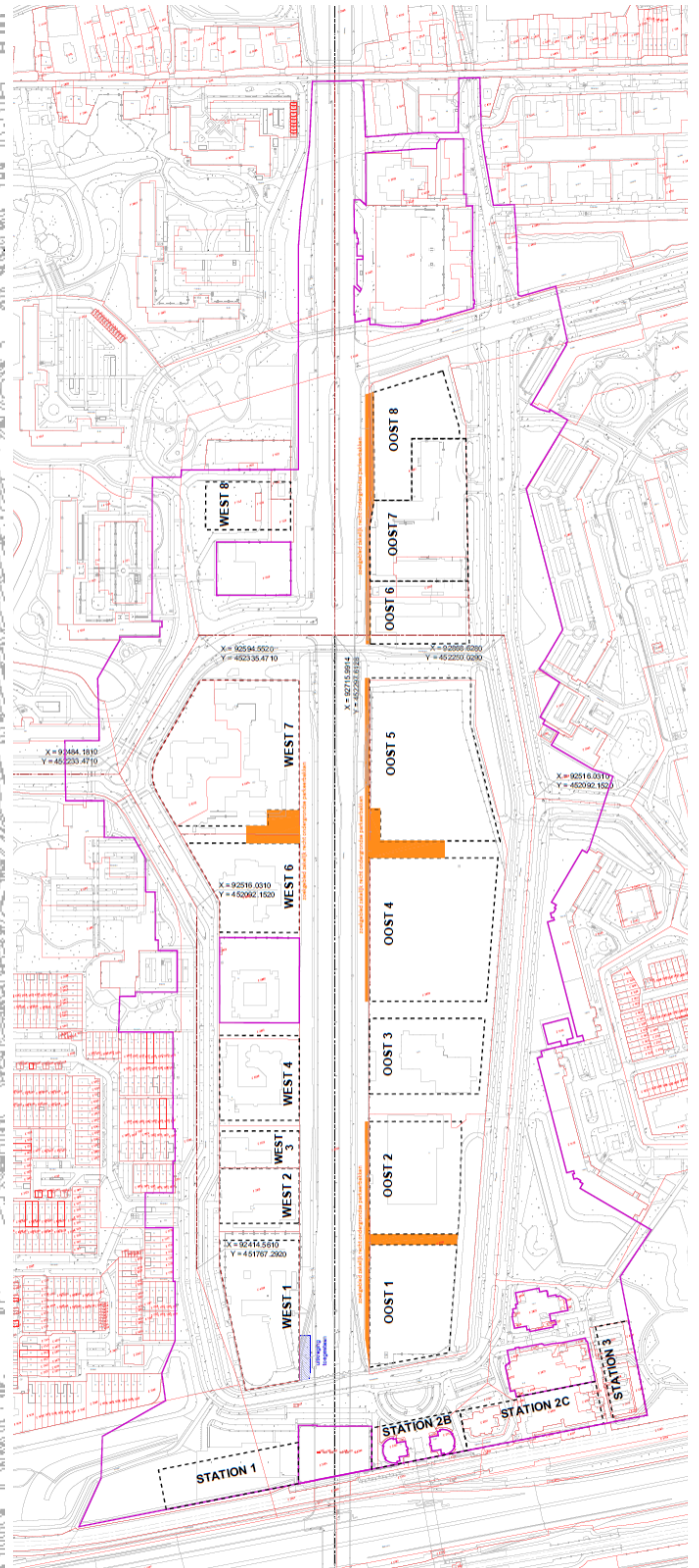
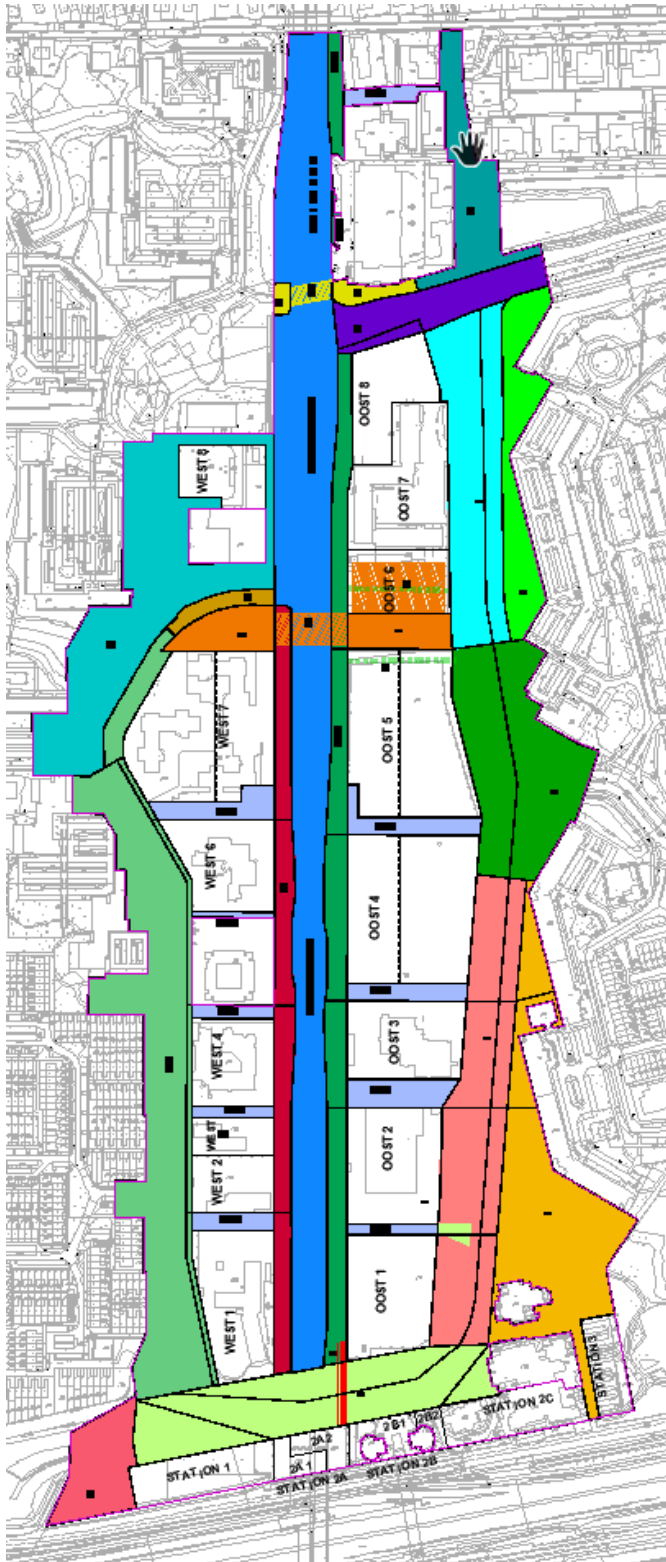
2. Samenvatting: toerekenbaarheid van publieke maatregelen aan Entree

Onderstaande tabel toont een overzicht van de verschillende bouwstenen (deelramingen). Deze deelramingen zijn door de gemeente ondergebracht in één samenvattende SSK-raming. In totaal is het gebied opgedeeld in 25 deelramingen en enkele sub-deelramingen.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 9A. Tunnel Boerhaavepad	A	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 11A. Tunnel Abdissenpad	A	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 17+19+deel 15 en 16. Afrikaweg	A	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 15. Kruispunt Meerzichtlaan	B	83,9	88,3%	74,1%
Bouwkosten Deelraming 16. Kruispunt Leeuwenhoeklaan	B	83,9	88,3%	74,1%
Bouwkosten Deelraming 23. Ierlandlaan	B	83,9	88,3%	74,1%
Bouwkosten Deelraming 3. Fietsverbinding Afrikaweg	C	59,9	88,3%	52,9%
Bouwkosten Deelraming 18. Groene loper west	C. wegen/paden	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 21+20. Groene loper oost	C wegen/paden	83,1	88,3%	73,4%
Bouwkosten Deelraming 1+14. Bredewater	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 4. Boerhaavelaan Zuid	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 5. Boerhaavelaan Noord	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 6. Groene Kraag Zuid	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 7. Groene Kraag Noord	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 8. Kruispunt Stolberglaan	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 2. Stationssingel	D. groene kraag	57	88,3%	50,3%
Bouwkosten Deelraming 12+13. Doorsteken oost en west	E	90	88,3%	79,4%
Bouwkosten Deelraming 9. Boerhaavepad	E	46,6	88,3%	41,1%
Bouwkosten Deelraming 11. Abdissenpad	E	43,7	88,3%	38,6%
Bouwkosten Deelraming 2. Stationssingel	F. stationsomgeving	6,7	88,3%	5,9%
Bouwkosten Deelraming 10. Omleggen K&L Boerhaavelaar	G	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 22. Rente voorfinanciering K&L	G	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 24. Abdissenbos	G	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 25. Inrichting P-terrein (W-station)	G	0	88,3%	0,0%
Bouwkosten fietsenparkeergarage station	H	11,85%	51,95%	6,16%

Tabel: procentuele toerekenbaarheid per deelraming.

Onderstaande kaarten tonen de locaties van de publieke



maatregelen (links) ten opzichte van de ontwikkelvlekken (rechts).

3. Herinrichting openbare ruimte en infrastructuur noodzakelijk voor woningbouw.

Entree is centraal gelegen in Zoetermeer. Het is in noord-zuidrichting gelegen tussen het Stadscentrum en Station Zoetermeer en in oost-west richting tussen de woonwijken Driemanspolder en Meerzicht. Door Entree loopt de Afrikaweg, die vanaf de A12 Zoetermeer ontsluit. Entree is nu een monofunctioneel gebied. Gedateerde kantoorpanden, die voor een groot deel leeg staan en braakliggende terreinen vormen een onaantrekkelijk niemandsland dat een barrière vormt tussen de omringende wijken en een goede verbinding tussen Stadscentrum en station in de weg staat. Entree wordt een nieuw gemengd stedelijk gebied met een mix van wonen, werken en voorzieningen. De gemeente ziet kansen om met Entree de stad te versterken. Om de ontwikkeling van Entree mogelijk te maken zijn aanpassingen nodig aan de bestaande infrastructuur en is een herinrichting van het openbaar gebied noodzakelijk.

Voor Entree is voor de inrichting van het openbaar gebied een structuurontwerp gemaakt. Dit structuurontwerp betreft een ontwerp in hoofdlijnen voor het hele plangebied. Het structuurontwerp geeft invulling aan ambities op gebied van de (groene) kwaliteit van het openbaar gebied, natuurinclusiviteit en klimaat. Gedurende de ontwikkeling van Entree zullen telkens deelgebieden gedetailleerd worden uitgewerkt tot inrichtingsplannen. Het structuurontwerp is voor die inrichtingsplannen een richtinggevend kader en waarborgt daardoor kwaliteit en integraliteit.

Om de kosten voor de nieuwe inrichting van het openbaar gebied te berekenen is het structuurontwerp voor Entree opgedeeld in een aantal bouwstenen. Per bouwsteen is een raming gemaakt voor de verschillende werkzaamheden (bijv. verwijderen groen, aanbrengen verharding, etc.) op basis van hoeveelheden (oppervlakte in m², grondwerk in m³ etc.), kwaliteitsniveau en kengetallen (prijs per m²).

4. Bouwstenen: toelichting op de deelramingen

1+14. Bredewater en rotonde Meerzichtlaan

De werkzaamheden bestaan uit het verwijderen van de bestaande verhardingen van de rijbaan, fietspaden en parkeerterreinen. Daarbij worden uiteraard ook de openbare verlichting en het groen verwijderd.

Het overmaatse profiel met gescheiden rijbanen en aan weerszijden een tweerichtingenfietspad wordt teruggebracht naar een veel smallere 30km/h weg. Er komt geen vrij-liggend fietspad terug. Het wegprofiel schuift op naar de oostzijde, tegen de nieuwe bebouwing aan. Daardoor komt er aan de westzijde ruimte voor een brede groenstrook. Het parkeren is in een aantal pockets geconcentreerd in de groenstrook. In de groenstrook is een wadi opgenomen om te dienen als extra waterberging bij zware neerslag en als extra N-Z waterverbinding. Door het gebied loopt de "Rode Draad"; een voetpad dat door heel de Entree loopt en een wandelroute vormt waardoor men alle bezienswaardigheden van Entree kan bekijken. Daar waar het voetpad een water kruist wordt een houten brug of een vlonder aangebracht. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

2. Stationssingel

De werkzaamheden bestaan uit het verwijderen van de bestaande verhardingen van de rijbaan, fietspaden en parkeerterreinen. Daarbij worden uiteraard ook de openbare verlichting en het kleine beetje groen verwijderd.

Voor het station langs komt een singel die de bestaande lange duiker vervangt door een open watersysteem dat oost en west verbindt. De singel geeft een nieuwe kwaliteit aan de bestaande oost-westverbinding onder de Afrikaweg door en geeft ook de stationsomgeving een impuls. Doorgaand verkeer wordt afgewikkeld aan de noordzijde van de singel, aan de stationszijde is het domein voor reizigers, voetgangers, fietsers en taxi's. Het wordt een gebied bestaande uit veel groen en water waarbij door het toepassen van vlonders en groene natuurlijke oevers het gebied ook gebruikt kan worden als verblijfsgebied. Door het gebied loopt de "Rode Draad"; een voetpad dat door heel Entree loopt en een wandelroute vormt waardoor men alle bezienswaardigheden van Entree kan bekijken. Daar waar het voetpad een water kruist wordt een houten brug of een vlonder aangebracht. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

3. Fietsbrug-verbinding

De nieuw te maken brug is de verbinding tussen de hoger gelegen Afrikaweg en de nieuw te realiseren "Plint" van het stationsgebied. De brug is niet alleen voor fietsers maar ook voor de voetgangers die van en naar het station komen. De verbinding zal daarnaast als hoofdroute gaan fungeren voor mensen die willen doorreizen van en naar de achtergelegen gebieden zoals het stadshart en Rokkeveen.

De werkzaamheden bestaan uit het realiseren van een elegante brug. Het moet een eye-catcher worden dat past bij de nieuwe inrichting van Entree. De materiaalkeuze staat hierin nog vrij. Een inspiratiebron is de Burgermeester Waaijbrug over de Leidschendamseweg.

4. Boerhaavelaan zuid + 6. Groene Kraag Zuid.

De werkzaamheden bestaan uit het verwijderen van de bestaande verhardingen van de rijbaan, fietspaden en voetpaden. Daarbij worden uiteraard ook de openbare verlichting en het groen verwijderd.

Het overmaatse profiel met gescheiden rijbanen en aan weerszijden een tweerichtingenfietspad wordt teruggebracht naar een veel smallere 30km/h weg. Er komt geen vrijliggend fietspad terug. Alle duikers verdwijnen, er komt een robuust open water-systeem dat zichtbaar en beleefbaar is. De strakke laanbeplanting wordt vervangen door een veel lossere indeling met boomgroepen. Bijzondere groenelementen zijn een speelbos en een eiland met daarop een stadsboomgaard. Door het gebied loopt de "Rode Draad"; een voetpad dat door heel de Entree loopt en een wandelroute vormt waardoor men alle bezienswaardigheden van Entree kan bekijken. Daar waar het voetpad een water kruist wordt een houten brug of een vlonder aangebracht. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

5. Boerhaavelaan noord + 7. Groene Kraag Noord

Het noordelijk deel van de Boerhaavelaan wordt versmald van 2x2 naar 2x1 rijstroken. Dit deel krijgt een traditionele invulling met bomenrijen, een klassiek laanprofiel. Ter hoogte van Terra Nova wordt een aansluiting gerealiseerd in de vorm van een langgerekte rotonde. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

8. Kruispunt Stolberglaan

De werkzaamheden bestaan uit het verwijderen van de bestaande verhardingen van de rijbaan, fietspaden en voetpaden. Daarbij worden uiteraard ook de openbare verlichting en het groen verwijderd. De kruising zal aangepast worden waarbij het verkeer van en naar Driemanspolder een betere doorgang heeft. Verkeer vanuit de Boerhaavelaan zuid zal daarbij voorrang moeten verlenen. De bestaande duiker (waterverbinding door middel van buizen) zal plaats maken voor een open water verbinding. Er zal dus extra open water worden gerealiseerd. Om het nieuwe open water te kunnen kruisen zal een nieuwe verkeersbrug worden aangelegd richting de Boerhaavelaan zuid. Door het gebied loopt de "Rode Draad"; een voetpad dat door heel de Entree loopt en een wandelroute vormt waardoor men alle bezienswaardigheden van Entree kan bekijken. Daar waar het voetpad een water kruist wordt een houten brug of een vlonder aangebracht. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

9. Boerhaavepad en 9A. Tunnel Boerhaavepad

De werkzaamheden bestaan uit het verwijderen van de bestaande verhardingen van het fietspad en voetpad. Daarbij worden uiteraard ook de openbare verlichting en het groen verwijderd.

De huidige verbinding is donker en naargeestig en wordt als onveilig ervaren. Vanwege de verschuiving van de rijbanen van de Afrikaweg en de aanpassingen aan het Boerhaavepad voldoet de bestaande tunnelconstructie niet meer.

De huidige tunnel zal plaats maken voor een aantal geschakelde viaducten waarbij er onder de kunstwerken meer ruimte ontstaat om plaats te bieden aan de nieuwe inrichting.

Het bestaande kabelbed dat door de huidige tunnel loopt kan blijven liggen en zal worden aangevuld met kabels vanuit het terrein van Breevast.

Naast de langzaamverkeer-route door de bredere tunnel is ruimte voor een extra waterverbinding tussen oost en west. Deze oplossing geeft kwaliteit aan verbinding, maakt het watersysteem robuuster en biedt bovendien een extra ecologische verbinding van oost naar west. Het fiets- en voetpad zal verbonden worden met de hoger gelegen Afrikaweg. Dit zal door middel van een grondlichaam naast de nieuwe waterpartij worden aangebracht. Hierdoor ontstaat een doorgaande fiets- en voetpad verbinding naar Meerzicht en de Driemanspolder. Door het gebied loopt de "Rode Draad"; een voetpad dat door heel de Entree loopt en een wandelroute vormt waardoor men alle bezienswaardigheden van Entree kan bekijken. Daar waar het voetpad een water kruist wordt een houten brug of een vlonder aangebracht. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

10. Omleggen K&L Boerhaavelaan

Deze bouwsteen betreft het omleggen van de kabels en leidingen t.b.v. het bouwrijpmaken van de uit te geven gebieden.

11. Abdissenpad + 11A. Tunnel Abdissenpad

De werkzaamheden bestaan uit het verwijderen van de bestaande verhardingen van het fietspad en voetpad. Daarbij worden uiteraard ook de openbare verlichting en het groen verwijderd.

De huidige verbinding is donker en naargeestig en wordt als onveilig ervaren. Vanwege de verschuiving van de rijbanen van de Afrikaweg en de aanpassingen aan het Boerhaavepad voldoet de bestaande tunnelconstructie niet meer.

De huidige tunnel zal plaats maken voor een aantal geschakelde viaducten waarbij er onder de kunstwerken meer ruimte ontstaat om plaats te bieden aan de nieuwe inrichting. De nieuwe tunnel wordt iets verschoven zodat er een goed doorzicht ontstaat. Het bestaande kabelbed dat door de huidige tunnel loopt zal verplaatst moeten worden.

Door het gebied loopt de "Rode Draad"; een voetpad dat door heel de Entree loopt en een wandelroute vormt waardoor men alle bezienswaardigheden van Entree kan bekijken. Daar waar het voetpad een water kruist wordt een houten brug of een vlonder aangebracht. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

12+13. Doorsteken oost en west

In oost-west richting zijn er een aantal dwarsverbindingen die Meerzicht en Driemanspolder verbinden met de Afrikaweg en die tevens essentieel zijn voor de O-W doorwaadbaarheid van het gebied voor bewoners en bezoekers. De belangrijkste

dwarsverbindingen sluiten aan op de oversteekplaatsen over de Afrikaweg. Een deel van die verbindingen is toegankelijk voor autoverkeer, andere zijn smaller en alleen voor voetgangers en fietsers. Door twee van de verbindingen loopt de "Rode Draad"; een voetpad dat door heel Entree loopt en een wandelroute vormt waardoor men alle bezienswaardigheden van Entree kan bekijken. Daar waar het voetpad een water kruist wordt een houten brug of een vlonder aangebracht. Deze twee verbindingen worden daarnaast geheel groen ingericht waardoor de parken in Meerzicht verbonden worden met de parken in de Boerhaavelaan en Driemanspolder. Een aantal verbindingen wordt ingericht als woonstraat waar het autoverkeer van en naar de nieuwbouw met onderliggende garages kan rijden. Uiteraard kan het langzame verkeer hier ook gebruik van maken. Een aantal andere verbindingen wordt ingericht voor enkel het langzame verkeer waarbij er aan de zijde van Boerhaavelaan en Bredewater een hoogteverschil blijft. Fietsers zullen vanuit de Afrikaweg (aansluitend op het station) eerder gebruik maken van de woonstraten. Eén verbinding zal worden ingericht met een waterverbinding (cascades) tussen de hoger gelegen Afrikaweg en de lager gelegen Boerhaavelaan. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

15. Kruispunt Meerzichtlaan

Het verkeer zal door de nieuwbouw toenemen. De huidige inrichting van het kruispunt heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer soepel te kunnen verwerken. Er zal daarom een extra rechtsaf-strook worden toegevoegd gezien vanuit de Meerzichtlaan.

16. Kruispunt Van Leeuwenhoeklaan

Het verkeer zal door de nieuwbouw toenemen. De huidige inrichting van het kruispunt heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer soepel te kunnen verwerken. Het kruispunt zal daarom worden aangepast. In N-Z richting wordt een gelijkvloerse oversteek voor fietsers aangelegd. Daarnaast zal ook het kruispunt Van Leeuwenhoeklaan - Boerhaavelaan worden aangepast vanwege het verwijderen van het westelijke fietspad in de Boerhaavelaan Zuid.

Aan de zuidzijde zal de parallelle verbinding Afrikaweg - Boerhaavelaan worden aangebracht tegen kavel Oost 8 aan.

17 + 19 + deel 15 en 16. Afrikaweg

De Afrikaweg wordt getransformeerd naar een stadsstraat. Snelheid gaat terug naar 50km/h. Er komen twee gelijkvloerse oversteeken voor voetgangers. Het aantal rijbanen en busbanen blijft ongewijzigd, maar de wegingdeling wordt gewijzigd bij de kruisingen (lengte + aantal opstelstroken) t.b.v. een betere doorstroming. De wegingdeling wordt minder strak (licht meanderend).

Het uitgangspunt is hier dat daar waar het asfalt op dezelfde plek blijft liggen dit asfalt, met uitzondering van de top laag, hergebruikt wordt. Het grondlichaam in de middenberm verdwijnt, deze wordt vervangen door een groene middenberm die door middel van luxe hoge banden wordt afgeschermd van het autoverkeer. In de zijbermen komt waar mogelijk ook groen. Lange bomenrijen worden vervangen door boomgroepen. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

18. Groene loper west

De Groene loper west, ook wel de westelijke ventweg, sluit direct aan op de Afrikaweg welke middels groene bermen omringd met hoge banden wordt afgeschermd en die toegang geeft tot de nieuwe bebouwing. Aan de zijde Meerzichtlaan kan de parallelweg benaderd worden. Via de nieuwe doorsteken zal het verkeer naar de Bredewater worden geleid. Om de ventweg te kunnen realiseren zal de huidige verhoogde zij-berm met groen / bomen moeten worden verwijderd. Er zal ook voorbelasting moeten worden aangebracht. Tijdelijk zal de weg functioneren als bouwweg. Uiteindelijk zal er een rijbaan en breed trottoir worden aangebracht. Er komt geen vrij -liggend fietspad. Er zal veel groen worden toegevoegd.

De nieuwe loper wordt dus een aantrekkelijke weg waarbij door het vele groen het ook een aangenaam gebied wordt voor de nieuwbouw die langs de Afrikaweg wordt gerealiseerd. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

21+20. Groene loper oost

De Groene loper oost, ook wel oostelijk ventweg, sluit direct aan op de Afrikaweg welke middels groene bermen omringd met hoge banden wordt afgeschermd en die toegang geeft tot de nieuwe bebouwing. Aan de zijde A12 kan de parallelweg benaderd worden. Via de nieuwe doorsteken zal het verkeer naar de Boerhaavelaan worden geleid. Om de ventweg te kunnen realiseren zal de huidige verhoogde zijberm met groen / bomen moeten worden verwijderd. Er zal ook voorbelasting moeten worden aangebracht. Tijdelijk zal de weg functioneren als bouwweg. Uiteindelijk zal er een rijbaan en breed trottoir worden aangebracht. De groene loper biedt plaats voor een doorlopende fietsverbinding tussen Stadshart en station waarvan een deel vrijliggend zal worden aangelegd. Er zal veel groen worden toegevoegd.

De nieuwe loper wordt dus een aantrekkelijke weg waarbij door het vele groen het ook een aangenaam gebied wordt voor de nieuwbouw die langs de Afrikaweg wordt gerealiseerd. Er worden hoge eisen gesteld aan de nieuw te gebruiken verhardingsmaterialen. Er worden dus geen standaard verhardingsmaterialen gebruikt. Ook de openbare verlichting en het groen zal van hoge kwaliteit zijn.

22. Kosten voorbereiden aanleg K&L nieuwbouw

Dit zijn de kosten die gemaakt moeten worden om het K&L net voor te bereiden op alle nieuwbouw in Entree.

23. Ierlandlaan

Door aanpassingen op de kruising met de Van Leeuwenhoeklaan zijn er enkele kleine aanpassingen nodig aan de inrichting.

24. Abdissenbos

In verband met de aanpassingen op de kruising met Meerzichtlaan zijn er enkele kleine aanpassingen nodig aan de inrichting. Daarnaast wordt een waterverbinding oost-west gemaakt onder de Meerzichtlaan door die het watersysteem in park Meerzicht verbindt met Entree.

25. Locatie naast het gemeentekavel

Het terrein wordt bouwrijpgemaakt en zal een lange tijd dienst doen als bouwterrein, opslag en depot. Het terrein zal na de realisatie van Entree worden in gericht als park of parkeervoorziening of een combinatie hiervan.

5. BEREKENINGSMETHODE

Entree vs. overig Zoetermeer.

Per bouwsteen wordt aangegeven in welke mate Entree profijt heeft van de ingreep vergeleken met overig Zoetermeer. Daarmee onderbouwen wij welk deel van de kosten toerekenbaar is aan Entree. Per bouwsteen kunnen voor de bepaling van de toerekenbaarheid van de kosten andere relevante indicatoren (verdeelsleutels) bepalend zijn, bijvoorbeeld woningaantallen, autogebruik, afstand, etc.

Verdeling binnen Entree: Ontwikkellocaties vs. “witte vlekken”.

De kosten voor de herinrichting van het openbaar gebied worden berekend over de totale omvang van Entree. Uitgangspunt daarbij is dat alle gebouwen/locaties in Entree op een gelijke manier profiteren.

Binnen de exploitatiegrens van de Entree staan gebouwen die worden gehandhaafd (er vindt geen herontwikkeling plaats in de vorm van transformatie of nieuwbouw) of die worden getransformeerd binnen de kaders van het vigerend bestemmingsplan. Deze gebouwen (“witte vlekken”) hebben wel profijt van de herinrichting van het openbaar gebied, maar de kosten voor herinrichting zijn niet verhaalbaar.

Het grootste deel van Entree wordt gevormd door ontwikkellocaties waar transformatie of nieuwbouw zal plaatsvinden. Op deze ontwikkellocaties kan de gemeente kosten verhalen. De kosten worden naar rato van het aantal m² b.v.o. ten opzichte van het totaal, toegerekend aan de ontwikkellocaties. Voor de berekening wordt voor ontwikkellocaties uitgegaan van m² plancapaciteit.

Binnen Entree worden er **4.500** woningen gerealiseerd op ontwikkellocaties. Daarvan worden er 420 (Terra Nova – Oost 7) woningen gerealiseerd conform een kruimelregeling voor een nieuwe bestemming en worden dus conserverend meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan. In totaal wordt er voor 4.080 woningen een geheel nieuw bestemmingsplan gemaakt. In het plangebied blijven 122 bestaande woningen gehandhaafd. In totaal profiteren 4.622 woningen van de maatregelen die wij in dit document beschrijven. Zie onderstaande tabel, die gemaakt is voor het nieuwe bestemmingsplan.

ENTREE. Ontwikkellocaties en witte vlekken				
Omschrijving	Nieuwe naam	Oppervlakte kavel	Totaal m2 bvo ex. Parkeren	aantal won. (max.)
De Leeuwenhoek			2.782	-
Klaverblad			21.646	-
De Raad poortgebouw			12.000	-
Hotel Zoetermeer			6.600	24
Kinderen van Versteeghplein			1.400	23
de Baron			6.254	75
Abdissenbos 3			1.646	-
Breevast Terra Nova - transformatie	Oost 7	9.936	39.000	420
Totaal witte vlekken (bestaand)			91.328	542
Breevast Terra Nova - noord	Oost 8	6.117	24.500	234
Breevast Terra Nova - zuid	Oost 6	5.458	20.700	220
Breevast midden-N	Oost 5A	7.876	30.300	250
Breevast midden-N	Oost 5B	7.876	30.300	250
Breevast midden-Z	Oost 4A	7.778	29.900	292
Breevast midden-Z	Oost 4B	7.778	29.900	292
Breevast BH building	Oost 3	8.028	15.700	
Breevast Datacenter	Oost 2	8.620	33.500	300
Breevast station	Oost 1	8.491	47.900	
TOTAAL BREEVAST (nieuw)			262.700	1.838
Abdissenbos 5 Brandweer	West 8	3.600	3.000	-
Veldboom anker	West 7A	8.377	41.900	444
Veldboom anker	West 7B	8.377	41.900	444
Veldboom zuid	West 6	6.726	26.900	276
Hillborgh	West 4	5.976	25.700	285
Veldboom/Just-locatie	West 3	2.619	10.600	108
Van Omme/de Groot	West 2	3.889	17.000	177
Merin	West 1	8.903	42.000	220
TOTAAL Westzijde (nieuw)			209.000	1.954
Bredewater gemeentekavel	Station 1	4.997	24.000	
De Raad parkeergebouw	Station 2A	2.524		
Gemeente stationsgebouw	Station 2B	2.671	2.750	
De Raad plintgebouw	Station 2C	5.151	63.000	
De Raad parkgebouw	Station 3	2.881	30.500	288
TOTAAL Station (nieuw)			120.250	288
Totaal			591.950	4.080
Totaal Entree incl. witte vlekken			683.278	4.622

6. TOEDELING KOSTEN

De maatregelen categoriseren wij in zeven groepen, A t/m G. De groepen zijn gekoppeld aan de geografische ligging van de maatregelen. Als een maatregel door de aard van de ingreep en haar geografische ligging niet alleen voordeel oplevert voor Entree, maar ook voor andere gebieden of stadsdelen, dan valt een deel van de kosten van die maatregel toe te rekenen aan gebieden buiten Entree. De maatregel wordt dan bestempeld als 'bovenplanwijks'.

A. Afrikaweg. Technische en verkeerskundige aanpassingen (excl. reconstructie kruisingen).

Bouwsteen 17, 19, 9A en 11A, 15 (deels) en 16 (deels).

Ingrep 'Onderdeel A' omvat de herinrichting van de Afrikaweg. Er worden aanpassingen aan het wegprofiel en het wegverloop aangebracht. Er wordt nieuw (stiller) asfalt aangebracht en de wegbermen worden zodanig aangepast dat geluidhinder wordt verminderd. (bouwstenen, 17, 19, 15 deels en 16 deels).

De bestaande fietstunnels zijn niet lang genoeg voor het nieuwe bredere profiel van de Afrikaweg met ventwegen en voet- en fietspaden. Bovendien verschuift door aanpassing van het wegverloop de middenberm van de Afrikaweg (waar de tunnels open zijn). Dit alles vereist een nieuwe constructie van de bestaande fietstunnels. (bouwstenen 9A en 11A).

Het effect van de ingreep is dat naast de hoofdrijbaan ventwegen kunnen worden aangebracht waarvan bestemmingsverkeer voor Entree gebruik zal maken. Daardoor is een goede bereikbaarheid van het gebied verzekerd. Door de aanleg van ventwegen wordt bestemmingsverkeer gescheiden van het doorgaand verkeer dat daardoor zonder hinder kan doorrijden.

Stiller asfalt en geluidwerende bermen verminderen de geluidbelasting op nieuwe bebouwing van Entree.

Ondanks dat doorgaand verkeer nu ook gebruik maakt van de Afrikaweg en de tunnels, moeten de ingrepen gedaan worden vanwege de komst van de gebiedsontwikkeling Entree. Het daadwerkelijke profijt van de ingrepen komt daarmee volledig ten goede aan de ontwikkeling van Entree (de doorstroming voor bestaand doorgaand verkeer wordt er niet door verbeterd). De kosten voor deze ingrepen worden voor **100%** toegerekend aan Entree. Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 88,3% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 9A. Tunnel Boerhaavepad	A	100	88,3	88,3%
Bouwkosten Deelraming 11A. Tunnel Abdissenpad	A	100	88,3	88,3%
Bouwkosten Deelraming 17+19+deel 15 en 16. Afrikaweg	A	100	88,3	88,3%

B. Afrikaweg/van Leeuwenhoeklaan. Reconstructie kruisingen.

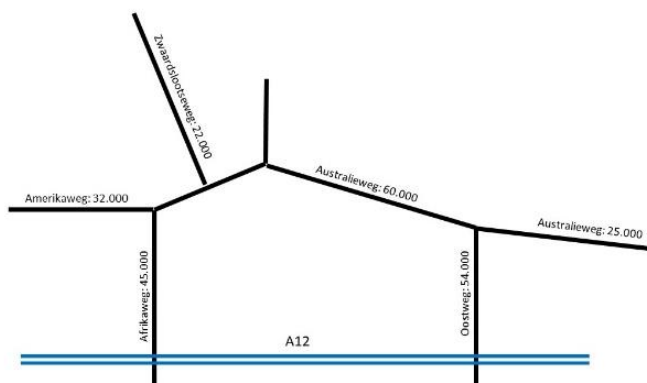
Bouwstenen 15, 16, 23.

Ingrep 'Onderdeel B': In het plan is een reconstructie opgenomen van een aantal kruispunten: kruispunt Afrikaweg - Meerzichtlaan, kruispunt Afrikaweg – van Leeuwenhoeklaan en kruispunt van Leeuwenhoeklaan – Boerhaavelaan - Ierlandlaan. Ingrep 'Onderdeel B' omvat het verlengen van opstelstroken, het aanbrengen van extra afslag- en opstelstroken en de daarmee direct samenhangende aanpassingen aan het wegprofiel. De aanpassingen aan de drie kruispunten vormen een samenhangend pakket aan maatregelen.

Als gevolg van het extra woningbouwprogramma zal het verkeersaanbod op de hoofdwegen toenemen. Er is een verkeerskundig onderzoek gedaan naar verkeersintensiteit en verkeersdoorstroming. Daaruit blijkt dat door de voorgestelde aanpassingen aan de kruispunten, in samenhang met het introduceren van intelligente verkeersregeling ("slimme" VRI-installaties, groene golf) de doorstroming en verkeersafwikkeling op het zelfde niveau zal blijven. Dit maakt het mogelijk het woningbouwprogramma van de schaa sprong te realiseren zonder negatieve gevolgen voor de stad op het gebied van bereikbaarheid en verkeersdoorstroming.

Het profijt van de ingrepen is volledig voor de nieuwe woningen die in het kader van het bouwprogramma van de schaa sprong worden gebouwd. Twee sleutelprojecten zijn daarbij bepalend: Entree met 4.500 nieuwe woningen (+ 122 bestaande woningen binnen het plangebied) en de binnenstad waar een ambitie is om 2.000 nieuwe woningen te bouwen. Daarbij is van belang dat woningen in Entree voor hun bereikbaarheid nagenoeg volledig zijn aangewezen op de Afrikaweg, ongeacht vanuit welke richting ze komen. Een zeer klein deel zal niet via de hoofdwegen rijden maar door de naastgelegen wijken via de Meerzichtlaan of de Van Stolberglaan. Een ruime aanname is 10% van de woningen in Entree, dat betekent dat minimaal **90%** van de woningen in Entree gebruik maakt van de Afrikaweg.

Nieuwe woningen in de **binnenstad** gebruiken voor bereikbaarheid uit oostelijke richting de Australiëweg en voor bereikbaarheid uit noordelijke richting de Zwaardslootseweg. Voor bereikbaarheid vanuit het westen zijn deze woningen aangewezen op de Afrikaweg en de Amerikaweg. Bijgaand diagram geeft de huidige intensiteit op de genoemde hoofdwegen weer, waaruit blijkt dat de verdeling west vs. noord en oost ongeveer gelijk is. Afrikaweg en Amerikaweg tellen dan samen voor 50% mee. De Afrikaweg wordt intensiever gebruikt dan de Amerikaweg, voor het gebruik van de Afrikaweg door nieuwe woningen in de binnenstad gaan we uit van **40%**, dit is een hoge aanname. De toerekening is dan als volgt:



Entree. 90% van (4.622) = 4.160 woningen

Binnenstad. 40% van 2.000 = 800 woningen

De reconstructie van de kruisingen kan dus voor $4.160 / (4.160 + 800) = \mathbf{83,9\%}$ worden toegerekend aan Entree. Daarvan wordt $4.080 / 4.622^e$ deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 74,1% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 15. Kruispunt Meerzichtlaan	B	83,9	88,3	74,1%
Bouwkosten Deelraming 16. Kruispunt Leeuwenhoeklaan	B	83,9	88,3	74,1%
Bouwkosten Deelraming 23. Ierlandlaan	B	83,9	88,3	74,1%

C. Afrikaweg. Aanleg ventwegen en openbare ruimte met groen, voet- en fietspaden.

Bouwstenen 18, 20, 21 en 3

Ingrep 'Onderdeel C': Langs de Afrikaweg worden ventwegen aangelegd. Vanaf deze 30 km/h wegen wordt het gebied ontsloten. Langs de ventwegen wordt het openbaar gebied ingericht met groen, voetpaden en fietspaden.

Door de aanleg van de ventwegen wordt de Entree ontsloten. Doordat bestemmingsverkeer wordt gescheiden van het doorgaande verkeer op de Afrikaweg wordt de doorstroming op de Afrikaweg niet gehinderd.

De groene inrichting van het openbaar gebied zorgt voor een prettige omgeving voor de woningen die direct langs de Afrikaweg worden gesitueerd.

De voetpaden en fietspaden ontsluiten het gebied voor bewoners en bezoekers en zorgen voor een rechtstreekse verbinding voor langzaam verkeer vanaf de binnenstad naar het station en Rokkeveen.

Het profijt van de ventwegen is volledig voor bewoners en bezoekers van Entree, zij zijn de enige gebruikers van de ventwegen. Het profijt van voetpaden en fietspaden is voor bewoners en bezoekers van de Entree en voor passanten.

Het profijt van de groenvoorziening in de openbare ruimte is voor bewoners en bezoekers van Entree en voor passanten (voetgangers en fietsers).

De aanleg van de **ventwegen** wordt voor **100%** toegerekend aan Entree.

Het is aannemelijk dat voetgangers bewoners of bezoekers van Entree zijn, gezien de grote afstand is het aantal wandelaars van de binnenstad naar het station verwaarloosbaar. De **voetpaden** worden daarom voor **100%** toegerekend aan Entree. Aan de westzijde (bouwsteen 18) zijn de kosten voor ventwegen en voetpaden dus voor **100%** toerekenbaar aan Entree. Daarvan wordt $4.080 / 4.622^e$ deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 88,3% toerekenbaar.

Aan de oostzijde (bouwsteen 20 en 21) zijn de kosten voor ventwegen en voetpaden voor 100% toerekenbaar aan Entree. Het **fietspad** aan de oostzijde langs de Afrikaweg verbindt de binnenstad met het station en Rokkeveen en heeft daarom een belang op stedelijk niveau. Het wordt toegerekend aan Entree naar rato van het aantal woningen, met dien verstande dat het gebruik door bewoners van Entree drie maal intensiever wordt gerekend dan van andere Zoetermeeders (totaal 56.455 woningen). Dat betekent dat het **fietspad** wordt toegerekend aan Entree voor $3 \times (4.622) / (3 \times (4.622) + 56.455) = 19,7\%$. De fietspaden zijn in het profiel verantwoordelijk voor 21% van het ruimtebeslag.

De toerekenbare kosten aan Entree voor ventwegen, voetpaden fietspaden zijn dan $((0,21 \times 19,7) + (0,79 \times 100)) = 83,1\%$. Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 73,4% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 18. Groene loper west	C. wegen/paden	100	88,3	88,3%
Bouwkosten Deelraming 21+20. Groene loper oost	C wegen/paden	83,1	88,3	73,4%

Voor de brug voor voetgangers en fietsers die vanaf de zuidwestzijde van de Afrikaweg op niveau aansluit op de Mandelabrug (bouwsteen 3) gelden dezelfde percentages als eerder genoemd, dus **19,7%** voor fietsvoorzieningen en **100%** voor voetgangers. De totale kosten voor de brug kunnen dan voor $(19,7 + 100)/2 = 59,9\%$ worden toegerekend aan Entree. Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 52,9% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 3. Fietsverbinding Afrikaweg	C	59,9	88,3%	52,9%

D. Groene Kraag.

Bouwstenen 1, 4, 5, 6, 7, 8 en 2 (deels)

Ingrep 'Onderdeel D': De Groene Kraag is het gebied rondom Entree langs Boerhaavelaan en Bredewater. Dit gebied wordt groen ingericht met een parkachtige uitstraling als een aantrekkelijk verblijfsgebied voor omwonenden. De functie van de weg blijft gehandhaafd, wel wordt de weg geherprofileerd en wordt de maximumsnelheid 30 km/h. Dit is noodzakelijk om het ruimtebeslag van de weg te verminderen en de parkachtige inrichting mogelijk te maken.

Er wordt een hoogwaardig parkachtig gebied gerealiseerd dat bijdraagt aan de kwaliteit van de woonomgeving en tevens zorgt voor een goede aansluiting van Entree op de omringende wijken. De groene kraag biedt omwonenden ruimte voor ontspanning en verblijf, de groene omgeving draagt bij aan het welzijn van omwonenden. Verder zijn er positieve effecten op het gebied van natuur en klimaat.

Het profijt van deze ingreep is voor de bewoners van Entree en voor bewoners uit Meerzicht en Driemanspolder.

Het aantal woningen dat direct is georiënteerd op deze groengebieden: ca. 4.622 nieuw en bestaand uit Entree, ca. 1.500 in Driemanspolder en ca. 750 in Meerzicht (Deze getallen zijn gebaseerd op het aantal woningen binnen dezelfde afstand tot de rand van de groene kraag). Vergeleken met Meerzicht en Driemanspolder heeft Entree qua stedenbouwkundige opzet een veel sterkere oriëntatie op de groene kraag. Bovendien beschikken Meerzicht en Driemanspolder over groengebieden binnen de wijk. Er wordt van uitgegaan dat bewoners van Entree minimaal 3x intensiever gebruik maken van de groenvoorzieningen in de groene kraag. Dit is een zeer voorzichtige aanname. Op basis hiervan wordt de investering in de Groene Kraag toegerekend aan Entree voor $3 \times (4.622)/((3 \times 4.622) + 1.500 + 750) = 86\%$. Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 75,9% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 1+14. Bredewater	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 4. Boerhaavelaan Zuid	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 5. Boerhaavelaan Noord	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 6. Groene Kraag Zuid	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 7. Groene Kraag Noord	D	86	88,3%	75,9%
Bouwkosten Deelraming 8. Kruispunt Stolberglaan	D	86	88,3%	75,9%

De totale omvang van bouwsteen 2 is 18.221 m², de groene kraag is daarvan 12.034 m², dat is 66% van het totaal. De kosten voor de groene kraag bedragen dus 66% van de kosten van bouwsteen 2. Van die kosten kan 86% worden toegerekend aan Entree, dat is dus $0,86 \times 0,66 = 57\%$. Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 50,3% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 2. Stationssingel	D. groene kraag	57	88,3%	50,3%

E. Dwarsverbindingen en oversteekplaatsen Afrikaweg.

Bouwstenen 12, 13, 9 en 11.

Ingriep 'Onderdeel E': In Entree worden een aantal dwarsverbindingen gemaakt die vanaf de Groene kraag lopen tot aan de Afrikaweg. Deze verbindingen zijn deels voor langzaam verkeer, deels ook voor auto's. Over de Afrikaweg worden twee voetgangersoversteekplaatsen aangelegd met verkeerslichten. De dwarsverbindingen (bouwstenen 12 en 13) worden gebruikt door autoverkeer van bewoners/bezoekers om de parkeergarages te bereiken.

De dwarsverbindingen worden tevens gebruikt door voetgangers en fietsers als route binnen het gebied en voor de directe ontsluiting van woningen in Entree. Daarnaast worden de verbindingen ook gebruikt vanuit de omringende wijken Meerzicht en Driemanspolder om Entree te bereiken (m.n. voorzieningen langs de Afrikaweg) of als wijk-wijk verbinding.

De voetgangersoversteekplaatsen garanderen dat de gebieden aan weerszijden van de Afrikaweg goed met elkaar zijn verbonden.

Het profijt van deze verbindingen is grotendeels voor Entree en deels voor de wijken Meerzicht en Driemanspolder.

De dwarsverbindingen zullen door voetgangers en fietsers veel intensiever worden gebruikt door bewoners van de entree dan door passanten vanuit de omringende wijken omdat deze verbindingen de woningen en voorzieningen in het gebied ontsluiten en tevens noodzakelijk zijn om vanuit het gebied de Groene Kraag te bereiken.

Een voorzichtige aanname is dat bewoners de dwarsverbindingen minimaal 4x intensiever gebruiken. Voor gebruik door voetgangers worden de dwarsstraten dus voor 80% toegerekend aan Entree. Dit percentage wordt ook toegerekend aan de voetgangersoversteekplaatsen. De dwarsstraten dienen ook voor de autobereikbaarheid van de parkeergarages in Entree. Het autogebruik wordt dus voor 100% toegerekend aan Entree.

Gemiddeld zullen dwarsverbindingen dus voor $(80 + 100)/2 = 90\%$ worden toegerekend aan Entree. Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 79,4% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 12+13. Doorsteken oost en west	E	90	88,3%	79,4%

De routes naar de noordelijke en zuidelijk fietstunnel (bouwsteen 9 en 11) worden vooral gebruikt door bewoners van de Entree en van de omliggende wijken Meerzicht, Driemanspolder en (deels) Stadscentrum. We gaan er van uit dat inwoners van de Entree 2x zoveel gebruik maken van de routes dan inwoners van de andere wijken.

Voor de route naar de noordelijke fietstunnel (Abdissenpad, bouwsteen 11) wordt de berekening dan als volgt:

Noord	Stadscentrum	A	1300
	Driemanspolder	B	3420
	Meerzicht	C	7200
	Entree	D	4622
		A+B+C	11920
		2xD	9244
		(2xD)/(A+B+C+2xD)	43,7

N.B. Stadscentrum slechts voor een deel meegerekend omdat de bewoners daarvan vooral de noordelijke verbinding bij de Voorweg zullen gebruiken.

Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 38,6% toerekenbaar.

Voor de route naar de zuidelijke fietstunnel (Boerhaavepad, bouwsteen 9) wordt de berekening als volgt:

Zuid	Driemanspolder	A	3420
	Meerzicht	B	7200
	Entree	C	4622
		A+B	10620
		2xC	9244
		(2xC)/(A+B+2xC)	46,6

Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 41,1% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 9. Boerhaavepad	E	46,6	88,3%	41,1%
Bouwkosten Deelraming 11. Abdissenpad	E	43,7	88,3%	38,6%

F. Stationsomgeving.

Bouwsteen 2 (deels)

Ingrep 'Onderdeel F': De stationsomgeving met een voorplein, gesitueerd aan de nieuwe Stationssingel, is een voorziening voor heel Zoetermeer (totaal 56.455 woningen). Gezien de nabijheid en de goede verbinding (routes voor voetgangers en fietsers) naar het station is een redelijke (voorzichtige) aanname dat inwoners van Entree 3x vaker gebruik maken van deze openbare ruimte dan de gemiddelde Zoetermeerder (deels t.b.v. van OV-gebruik, deels recreatief). Dat betekent dat de stationsomgeving wordt toegerekend aan Entree voor $3 \times (4.622) / (3 \times (4.622) + 56.455) = \mathbf{19,7\%}$.

De totale omvang van bouwsteen 2 is 18.221 m², de stationsomgeving is daarvan 6.187m² (het deel zuidelijk van de stationssingel), dat is 34% van de omvang van bouwsteen 2. De kosten voor de stationsomgeving bedragen 34% van de kosten van bouwsteen 2. Aan Entree kan dus worden toegerekend 19,7% van 34% = **6,7%** van de kosten van bouwsteen 2. Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 5,9% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 2. Stationssingel	F. stationsomgeving	6,7	88,3%	5,9%

G. Diversen.

Bouwstenen 10, 22, 24, 25.

Ingrep 'Onderdeel G': Bouwstenen 10 en 22 betreffen het verleggen van kabels en leidingen t.b.v. de nieuwe inrichting van het openbaar gebied. Dit komt **100%** ten goede aan Entree.

Bouwsteen 24 omvat een aantal aanpassingen ten behoeve van de aansluiting van de ontwikkelkavel Abdissenbos alsmede een aansluiting van het watersysteem van Entree naar Meerzicht. Daarvan wordt 4.080/4.622^e deel (88,3%) toegerekend aan het exploitatieplangebied. Komt uit op 88,3% toerekenbaar.

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
Bouwkosten Deelraming 10. Omleggen K&L Boerhaavelaan	G	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 22. Rente voorfinanciering K&L	G	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 24. Abdissenbos	G	100	88,3%	88,3%
Bouwkosten Deelraming 25. Inrichting P-terrein (W-station)	G	0	88,3%	0,0%

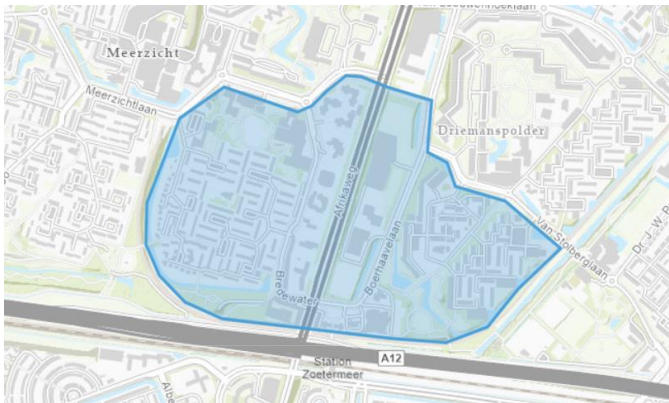
H. Fietsenstalling

Ingrep 'Onderdeel H': De Fietsenstalling in de stationsomgeving is een voorziening voor heel Zoetermeer. Deze zal hoofdzakelijk gebruikt gaan worden door huishoudens die ten noorden van de A12 wonen omdat ook aan de zuidzijde fietsstallingsvoorzieningen zijn die voor de ten zuiden gelegen huishoudens beter benaderbaar zijn.

De fietsenstalling voorziet in een behoefte van mensen die het station te fiets benaderen. vanaf de fietsenstalling is het randstadrail station bereikbaar binnen 50 meter lopen en het NS-station binnen 150 meter lopen. Er wordt van uit gegaan dat mensen de fiets nemen wanneer de afstand tot de fietsenstalling ca. 750 meter (dus ca. 900 meter tot NS-station) of meer is en bij kortere afstanden wordt gelopen naar het station, dit is een zeer ruime aanname.

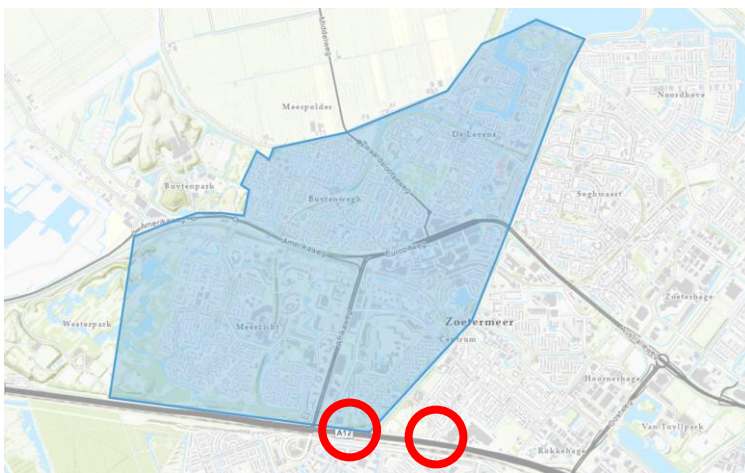
Het CROW geeft aan dat harde grenzen voor acceptabele loopafstanden niet te geven zijn, maar dat de normen die worden gehanteerd variëren van 100 tot 1000 (voor een intercitystation). Ook wordt 600 meter genoemd als algemeen geldende maximale loopafstand.

Door de ingrepen in de openbare ruimte wordt een aantrekkelijk gebied gecreëerd voor voetgangers, vandaar dat voor een ruimere afstand gekozen is. De ca. 750 meter loopafstand wordt begrensd door enkele stedenbouwkundige structuren in de stad. Het gaat hier grofweg om het gebied ten zuiden van de Meerzichtlaan, het Boerhaavepad en de Van Stolberglaan en ten noorden van de RandstadRail.



Gebruikers van het openbaar vervoer in Zoetermeer hebben ruime keus met 3 NS stations, vele Randstadrailhaltes en bushaltes. Er wordt van uitgegaan dat Bushaltes en Randstadrailhaltes dermate dichtbij de huizen zijn gelegen dat deze niet met de fiets bereikt worden. Met betrekking tot de 3 NS-station kan gezien de stedenbouwkundige structuur goed worden ingeschat welke wijken ten noorden van de A12 gebruik zullen maken van Station Zoetermeer. Namelijk de wijken ten westen van de Delftsewallen en Leidsewallen: Meerzicht, Driemanspolder, Stadscentrum en Buytenwegh de Leyens.

Op onderstaande afbeelding zijn het omschreven gebied, Station Zoetermeer en Station Zoetermeer Oost aangegeven.



In deze wijken zijn 22.692 huishoudens, waarvan ca. 19.500 verder dan ca. 750 meter (en de genoemde stedenbouwkundige structuren) van het station.

- Driemanspolder 3.416
- Stadscentrum 2.879
- Meerzicht 2.285
- Buytewegh de Leyens 9.112
- Totaal 22.692

In Entree komen 4.622 huishoudens, waarvan 874 gelegen verder dan ca. 750 meter van het station (inclusief 420 Terra Nova).

De toerekenbaarheid aan ontwikkellocaties als percentage van Entree totaal beslaat $454/874 = 51,95\%$

Op basis van nabijheid ten opzichte van het station, het aantrekkelijke openbaar gebied, de goede fietsstructuren en het mobiliteitsprofiel voor Entree wordt een hoger OV-gebruik dan in andere wijken. In de overige wijken is bovendien een centrale Randstadrailhalte aanwezig die verbonden is met het station, waardoor dit een aantrekkelijk alternatief is ten opzichte van de fiets naar het station. Daarom is er een voorzichtige aanname dat huishoudens van Entree drie keer zo vaak het station gebruiken als huishoudens buiten Entree.

Daarmee is de fietsenstalling toerekenbaar voor $(3 \times 874) / (3 \times 874 + 19.500) = 11,85\%$

Bouwsteen	Onderdeel	% toerekenbaar Entree	ontw. locaties als % Entree totaal	% toerekenbaar aan ontw.locaties
	H. Fietsenstalling	11,85%	51,95%	6,16%