Raadsvoorstel

Onderwerp	Vaststellen visie stationsgebied Zoetermeer en realisatie plintgebouw
Zaakid	0637669086
Auteur	D. Dierikx 06 – 42.20.24.87 d.dierikx@zoetermeer.nl
Gemeentesecretaris	Huykman, B.J.D.
Directeur	Quentin, A
Portefeuillehouder	Wethouder Rosier
Medeverantwoordelijke(n)	

Uiterste behandeldatum (+ reden)	
Programma(s)	Programma 7 Inrichting van de stad
Eerdere besluitvorming	Masterplan Entree Memo Station Zoetermeer
Samenvatting	In het masterplan Entree is aangegeven dat de omgeving van station Zoetermeer als onderdeel van de ontwikkeling Entree dient te worden opgewaardeerd. Vanuit het programma OV schaalsprong is de ambitie het gebruik van de fiets het openbaar vervoer te stimuleren. Tot slot is in het masterplan Entree de wens opgenomen om het busstation van Centrum-West naar station Zoetermeer te verplaatsen, zodat dit station zich kan ontwikkelen tot een volwaardig knooppunt en er tegelijkertijd in de binnenstad extra ruimte omstaat voor een woningbouwprogramma. Afgelopen periode is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de plannen voor station Zoetermeer. Dit heeft geresulteerd in een rapportage haalbaarheidsstudie. Voorgesteld wordt om deze haalbaarheidsstudie vast te stellen als richtinggevende visie voor de ontwikkeling voor het deelgebied station Zoetermeer en deze verder uit te werken tot een ontwerp. Voor de noordelijke entree van het station bij de Mandelabrug is inmiddels ook een externe bijdrage toegezegd. Voorgesteld wordt om deze in samenhang met de ontwikkeling van Entree en vooruitlopend op het eventueel realiseren van de complete upgrade van het station te realiseren in aansluiting op de ontwikkeling van Entree en hier een investeringsbudget voor beschikbaar te stellen.
Bijlagen	1. Haalbaarheidsstudie, station Zoetermeer 2. Begrotingswijziging

Raadsbesluit

Vaststellen visie stationsgebied Zoetermeer en realisatie plintgebouw

De raad van de gemeente Zoetermeer;
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 9 maart 2021

besluit

1. De “haalbaarheidsstudie stationsgebied Zoetermeer, juni 2020” van bureau Team V architectuur vast te stellen als richtinggevende visie voor de verdere uitwerking van het stationsgebied van station Zoetermeer met de volgende onderdelen:
    a. Een busstation boven de A12;
    b. Een directe busroute vanaf de Zuidweg naar het busstation;
    c. Een plintgebouw aan de noordzijde van de Mandelabrug als stationsentree met een gelijkvloerse aansluiting voor langzaam verkeer op de Afrikaweg;
    d. Het verschuiven van de halte RandstadRail met een toegang aan de Den Haag zijde van de Mandelabrug;
    e. Het verschuiven van de stationstoegang naar de Den Haag zijde van de Mandelabrug.
2. De stationsvisie verder uit te werken tot een gefaseerd te realiseren structuurontwerp en deze ter vaststelling voor te leggen aan de Raad ten behoeve van:
    a. Het toetsen en verkrijgen van de financiële haalbaarheid;
    b. Het toetsen van de technische haalbaarheid;
    c. Het verkrijgen van draagvlak voor deze ontwikkeling.
3. De noordelijke entree van het station vooruitlopend op een eventuele upgrade van de rest van het station in samenhang met de gebiedsontwikkeling Entree nu te realiseren met:
    a. Een entreehal naar het huidige station en randstadrail halte;
    b. Een uitbreidbare fietsenstalling voor 1000 plaatsen;
    c. Een gelijkvloerse aansluiting voor fietsers en voetgangers op de Afrikaweg.
4. Voor de investeringen in de noordelijke entree genoemd onder punt 3 een investeringsbudget van € 11,244 mln. beschikbaar te stellen waarvan de besteding in de jaren 2021 t/m 2023 plaatsvindt;
5. Op het investeringsbudget in mindering te brengen een bijdrage van € 5,3 mln. uit het programma Korte Termijn Aanpak van het Rijk en een bijdrage van de MRDH en het restant-investeringsbedrag van € 5,944 mln. af te schrijven in 50 jaar;
6. Een bedrag van 1% van de investering van genoemd onder besluitpunt 3 van € 73.152,- te storten in de Reserve Kunst en dit te dekken vanuit het opgenomen investeringsbudget.
7. De uit de investeringen in de openbare ruimte voortvloeiende onderhoud- en beheerlasten van € 200.000,- en kapitaallasten van € 238.000,- vanaf 2024 (voor de kapitaallasten aflopend) te dekken vanuit de extra opbrengst van de algemene uitkering uit het gemeentefonds en de OZB die wordt verkregen vanuit de realisatie van het woningbouwprogramma van de Entree.
8. De uit voorgenoemde besluiten voortvloeiende begrotingswijzigingen vast te stellen.

Over de onderdelen 4 tot en met 8 geen referendum mogelijk te maken, omdat het een vaststelling en wijziging van de gemeentelijke begroting betreft. Dit besluit treedt in werking twee weken na de bekendmaking daarvan. Tenzij over de overige onderdelen van dit besluit een inleidend verzoek tot het houden van een referendum wordt gedaan.

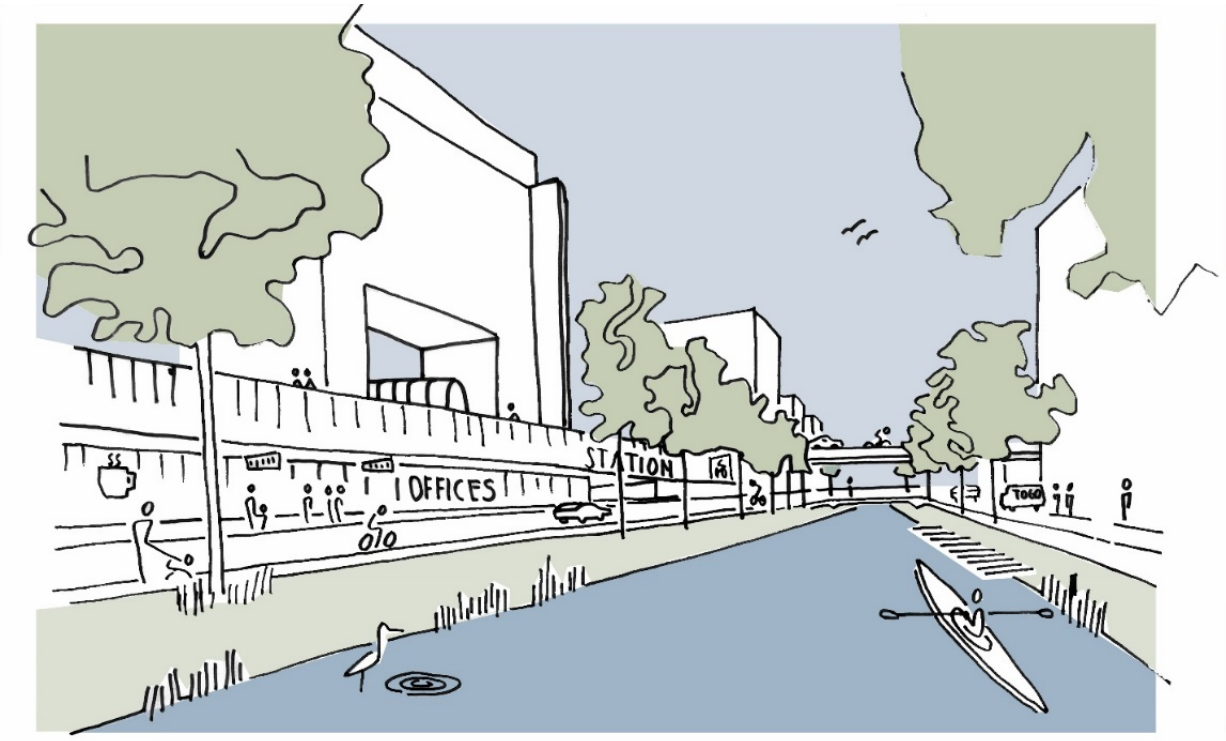
Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad op 17 mei 2021

de griffier,	de voorzitter,
drs. R. Blokland MCM	drs. M.J. Bezuijen

Toelichting

Probleemstelling en kader

Inleiding
De Mandelabrug vormt een overzichtelijke en duidelijke verbinding tussen RandstadRail en NS-station. Met name de bushaltes bevinden zich echter verspreid rond de Mandelabrug. De overgangsgebieden tussen de haltes, de Mandelabrug en de aansluitende ontwikkelgebieden zijn onaantrekkelijk, onduidelijk en ongelijkvloers, waardoor deze gevoelsmatig niet aan elkaar gekoppeld zijn. Hierdoor wordt de brug inclusief het station gescheiden van de omgeving. Dit maakt dat noord en zuid slecht verbonden zijn. Verbetering van deze situatie is een complexe opgave, omdat tal van partijen een belang in dit gebied hebben (onder andere Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, MRDH, NS, HTM en ProRail). In de businesscase van Entree is een eerste fase voor de ontwikkeling van het stationsgebied meegenomen: het noordelijke voorplein. In dit voorstel wordt de realisatie van de entree van het station aan de noordzijde, geïntegreerd in een plintgebouw voorgesteld.

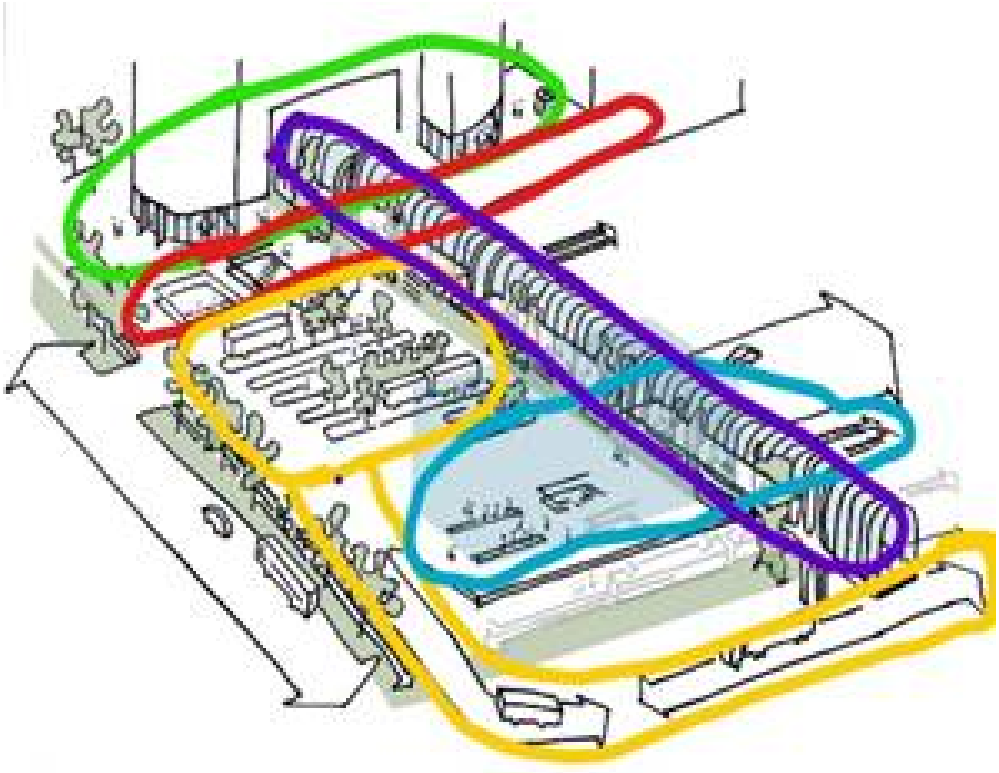


Afbeelding 1: beeld vanaf de Boerhaavelaan met links het bestaande poortgebouw in de plint

In het Masterplan Entree is de volgende ambitie voor de stationsomgeving van station Zoetermeer gedefinieerd:

- Ontwikkelen van een aantrekkelijk en goed bereikbaar OV-knooppunt waardoor Zoetermeer en De Entree goed bereikbaar zijn vanuit de hele regio.
- Een intensief programma rondom het knooppunt met woningen, voorzieningen en werkgelegenheid.
- Het verplaatsen van het busstation van Centrum-West naar het OV-knooppunt.

Deze ambitie is als startpunt gehanteerd voor de haalbaarheidsstudie. Dit heeft geresulteerd in een visie met de volgende onderdelen:



Groen: plintgebouw entree noordzijde, aansluitend op Boerhavelaan

Rood: halte RandstadRail

Paars: Mandelabrug

Blauw: NS station

Geel: busstation met aanrijdroute, aansluitend op de Zuidweg

Beoogd effect
Het beoogd effect van bovengenoemde ambitie is:

Een aantrekkelijke en rechtstreekse -verbinding voor langzaam verkeer.
Het OV-knooppunt moet voor een aantrekkelijke en vloeiende verbinding zorgen tussen noord en zuid, tussen Stadshart, station en omliggende wijken, maar ook tussen de bestaande en nieuwe functies in de directe invloedssfeer van het knooppunt.

Een aantrekkelijke openbare ruimte als onderdeel van de stationsomgeving en de NZ-verbinding.
Door de ruimtes rond de ingang van de OV-knoop af te bakenen, kunnen voorpleinen ontstaan met een prettige verblijfskwaliteit. Het toevoegen van bebouwing biedt tevens mogelijkheden voor programmatische invulling die past bij de bereikbare plek die de OV-knoop is.

Een herkenbaar, efficiënt en compact OV-knooppunt.
Door het busstation van Centrum-West naar het station te verplaatsen en bushaltes te concentreren vlakbij het station van NS en RandstadRail, kan een logischer en compacter OV-knooppunt ontstaan. Het OV-knooppunt bestaat dan uit de stations van NS, RandstadRail en bus, gekoppeld via een logisch en aantrekkelijk stationsgebied.

De uitgevoerde haalbaarheidsstudie resulteert in een visie die invulling geeft aan bovenstaande opgaven. Deze haalbaarheidsstudie is tussen oktober 2020 en februari 2021 besproken met de verschillende stakeholders: ProRail, NS, HTM, MRDH en PZH. Hieruit blijkt dat de knelpunten bij het huidige station herkend worden en dat men een verdere uitwerking hiervan ondersteunt.

Voorstel/keuzemogelijkheden/risico's
Voorgesteld wordt om:
1. De "haalbaarheidsstudie stationsgebied Zoetermeer, juni 2020" van bureau Team V architectuur vast te stellen als richtinggevende visie voor de verdere uitwerking van het stationsgebied van station Zoetermeer met de volgende onderdelen:
   a. Een busstation boven de A12;
   b. Een directe busroute vanaf de Zuidweg naar het busstation;
   c. Een plintgebouw aan de noordzijde van de Mandelabrug als stationsentree met een gelijkvloerse aansluiting voor langzaam verkeer op de Afrikaweg;
   d. Het verschuiven van de halte RandstadRail met een toegang aan de Den Haag zijde van de Mandelabrug;
   e. Het verschuiven van de stationstoegang naar de Den Haag zijde van de Mandelabrug.
2. De stationsvisie verder uit te werken tot een gefaseerd te realiseren structuurontwerp en deze aan de Raad voor te leggen ter vaststelling ten behoeve van:
   a. Het toetsen en verkrijgen van de financiële haalbaarheid;
   b. Het toetsen van de technische haalbaarheid;
   c. Het verkrijgen van draagvlak voor deze ontwikkeling.
3. De noordelijke entree van het station vooruitlopend op een eventuele upgrade van de rest van het station in samenhang met de gebiedsontwikkling Entree nu te realiseren met:
   a. Een entreehal naar het huidige station en randstadrail halte;
   b. Een uitbreidbare fietsenstalling voor 1000 plaatsen;
   c. Een gelijkvloerse aansluiting voor fietsers en voetgangers op de Afrikaweg.
4. Voor de investeringen in de noordelijke entree genoemd onder punt 3 een investeringsbudget van € 11,244 mln. beschikbaar te stellen waarvan de besteding in de jaren 2021 t/m 2023 plaatsvindt;
5. Op het investeringsbudget in mindering te brengen een bijdrage van € 5,3 mln. uit het programma Korte Termijn Aanpak van het Rijk en een bijdrage van de MRDH en het restant-investeringsbedrag van € 5,944 mln. af te schrijven in 50 jaar;
6. Een bedrag van 1% van de investering van genoemd onder besluitpunt 3 van € 73.152,- te storten in de Reserve Kunst en dit te dekken vanuit het opgenomen investeringsbudget.
7. De uit de investeringen in de openbare ruimte voortvloeiende onderhoud- en beheerlasten van € 200.000,- en kapitaallasten van € 238.000,- vanaf 2024 (voor de kapitaallasten aflopend) te dekken vanuit de extra opbrengst van de algemene uitkering uit het gemeentefonds en de OZB die wordt verkregen vanuit de realisatie van het woningbouwprogramma van de Entree.
8. De uit voorgenoemde besluiten voortvloeiende begrotingswijzigingen vast te stellen.

<u>Argumenten</u>
1.1 Met deze uitgangspunten wordt het OV-knooppunt verder uitgewerkt.
In de haalbaarheidsstudie (bijlage 1) is een visie op het uiteindelijke beeld en programma weergegeven. Hierin wordt voorgesteld om de realisatie van het busstation op een plaat boven de A12 tussen de Mandelabrug en de Afrikaweg te realiseren. De overige onderdelen van de visie sluiten hierop aan.

a) Een belangrijk onderdeel van de studie is de mogelijke locatie van het toekomstige busstation.

Daartoe zijn voor het busstation de volgende locaties nabij de Afrikaweg onderzocht:
- A. aan de Bredewater, hierbij ligt het busstation aan de westzijde van de Afrikaweg ter hoogte van het Bredewater. Vanuit het station is het busstation niet zichtbaar en zijn er geen goede looproutes te creëren. Logistiek moeten alle bussen die aan de Zuidzijde van de A12 hun route vervolgen via het Bredewater en de Afrikaweg;
- B. aan de Boerhaavelaan, hierbij ligt het busstation pal voor de noordelijke entree van de Mandelabrug. Dit levert geen ruimtelijke omgevingskwaliteit op.

Vanuit het station is het busstation niet direct zichtbaar. Logistiek moeten alle bussen die aan de Zuidijde van de A12 hun route vervolgen via de Boerhaavelaan en de Afrikaweg;

- C. in de Lus, hierbij is het busstation gelegen in de lus ter hoogte van de huidige P+R. Vanuit het station is het busstation niet direct zichtbaar. De P+R zal moeten worden uitgeplaatst. Logistiek moeten alle bussen die aan de Noordzijde van d A12 hun weg vervolgen via de lus Zuidweg en de Afrikaweg rijden;
- D. aan het Plein van de Verenigde Naties, hierbij ligt het busstation pal voor de zuidelijke entree van de Mandelabrug. Dit levert geen ruimtelijke omgevingskwaliteit op. Logistiek moeten alle bussen die aan de Zuidzijde van de A12 hun weg vervolgen via de Mahatma Ghandi Singel, Zuidweg en de lus Zuidweg hun weg vervolgen;
- E. boven de snelweg A12, hierbij ligt het busstation op een plaat tussen de Afrikaweg en de Mandelabrug. Alle modaliteiten zijn vanaf de Mandelabrug in één oogopslag zichtbaar met korte looproutes. Logistiek kunnen de bussen rechtstreeks aantakken op de Afrikaweg of de Zuidweg middels een nieuwe fly-over over het hoofdspoor.

De verschillende locaties zijn beoordeeld op:

- Oriëntatie (bereikbaarheid en vindbaarheid van modaliteiten door reizigers);
- Ruimtelijke kwaliteit (kwaliteit openbare ruimte en sociale veiligheid);
- Functionaliteit;
- Ruimtebeslag;
- Logistiek (aansluiting op het bestaande verkeersysteem);
- Toekomstbestendigheid (ontwikkelpotentie omgeving en flexibiliteit naar de toekomst toe).

Met name op het gebied van oriëntatie, ruimtelijke kwaliteit en logistiek scoort de variant waarbij het busstation boven de A12 ligt zeer hoog. Ook op de andere punten scoort deze oplossing goed. Nadeel van deze variant is dat de investeringskosten relatief hoog zijn. Daar staat tegenover dat er geen gronden in de directe omgeving van het station gebruikt worden, omdat het busstation boven de A12 is gelegen. In de totaalafweging is de kwaliteit afgewogen tegen de investeringskosten. Daarbij wordt voorgesteld te kiezen voor de variant waarbij het busstation boven de A12 gelegen is. Op basis hiervan is de visie in de haalbaarheidsstudie verder uitgewerkt.

b) Door het creëren van een directe busroute vanaf het nieuwe platform naar de Zuidweg wordt circa twee minuten rijtijd bespaard. Dit komt ten goede aan de exploitatie van en daarmee het draagvlak voor het OV.

c) Hiermee creëren we een gelijkvloerse aansluiting van de nieuwe stadsstraat langs de Afrikaweg naar de Mandelabrug. Tevens wordt de noordelijke toegang van de Mandelabrug meer uitnodigend gemaakt en worden de fietsenstallingen overdekt en in het gebouw geïntegreerd en zowel vanaf maaiveld als vanaf het niveau van de Mandelabrug toegankelijk gemaakt.

d) Door het verschuiven van de Randstadrail halte naar de Den Haag zijde van de Mandelabrug komt deze in lijn met het busstation te liggen, worden looproutes korter en kan de Mandelabrug aan de Gouda zijde weer in oorspronkelijke staat teruggebracht worden door het verwijderen van de trappartijen en liften ter plaatse.

e) Door het verschuiven van de station toegang naar de Den Haag zijde van de Mandelabrug komt deze in lijn met het busstation te liggen, worden looproutes korter en kan de Mandelabrug aan de Gouda zijde weer in oorspronkelijke staat teruggebracht worden door het verwijderen van de trappartijen en liften ter plaatse.

f) De Mandelabrug heeft voor Zoetermeer een grote iconische waarde. Door deze weer in oorspronkelijke staat te herstellen aan de Gouda zijde en alle aanbouwen voor trappen en liften te verwijderen, wordt deze komend vanaf de oostzijde over de A12 een ‘nieuw’ landmark voor Zoetermeer.

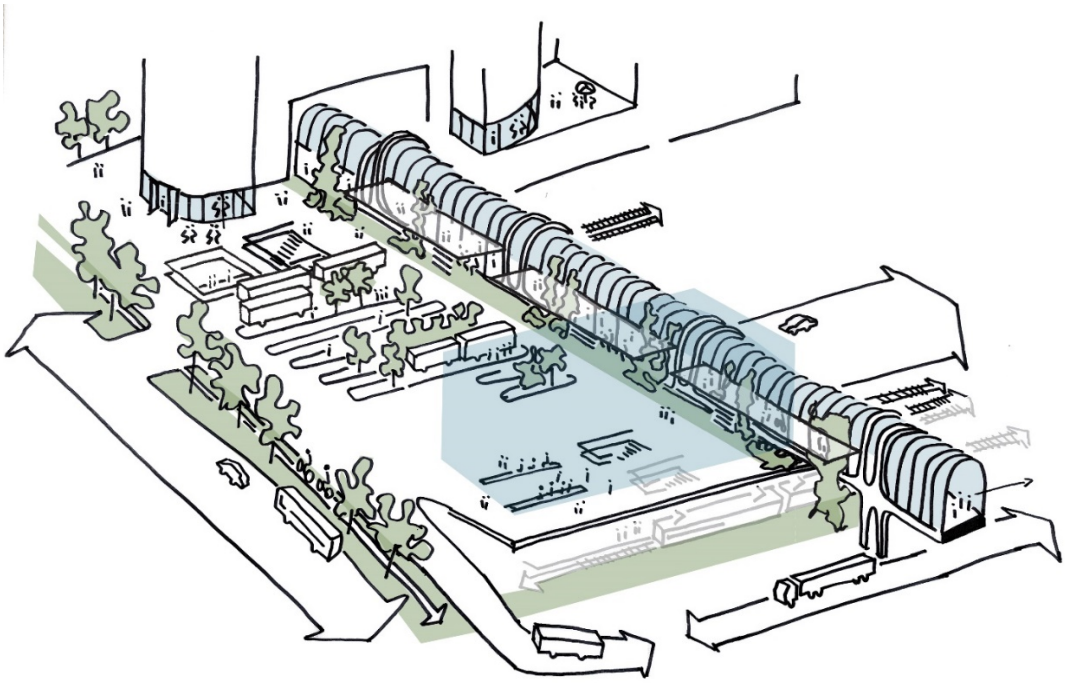
2.1 Met een structuurontwerp kan het gebied integraal worden benaderd.

In de haalbaarheidsstudie is een globale toets op maakbaarheid gedaan. Om tot een verdere uitwerking van de visie te komen, de integraliteit van de verschillende onderdelen te waarborgen en de stations ontwikkeling nader te onderbouwen, is een structuurontwerp nodig, op basis waarvan de verschillende deelopgaven verder kunnen worden uitgewerkt.

a) Op basis van een structuurontwerp kan een betere inschatting van de raming gemaakt worden en kan deze ontwikkeling ook worden ingebracht in investeringsprogramma’s van de regio en het Rijk.

b) Een structuurontwerp geeft inzicht in de raakvlakken en technische mogelijkheden om tot realisatie van de visie te komen. Op basis hiervan kan een toets plaatsvinden op de technische haalbaarheid van de ambitie zoals deze in de visie is neergelegd.

c) Op basis van een structuurontwerp kunnen de consequenties voor de omgeving en de belangrijkste stakeholders goed in beeld gebracht worden. Door belanghebbenden en stakeholders mee te nemen in dit proces ontstaat draagvlak voor de ontwikkeling en kan deze ook in plannen van derden worden meegenomen. Op dit moment zijn er binnen het programma MoVe (een samenwerkingsverband tussen Rijk en regio om verstedelijking en infrastructuur investeringen gezamenlijk op te pakken) kansen om de ontwikkeling van station Zoetermeer te versnellen. Concreet is station Zoetermeer inmiddels opgenomen in de tweede tranche van het programma knooppunten van het programma Move. Hiermee is betrokkenheid van het Rijk en de regionale partijen bij een verdere uitwerking geborgd. Om dit proces te faciliteren is het noodzakelijk om de plannen verder te concretiseren. Daarom wordt voorgesteld om de voorliggende visie verder uit te werken tot een structuurontwerp om tot breder draagvlak bij de stakeholders te komen. Het voorstel is om de visie van het huidige eindbeeld samen met de belangrijkste stakeholders verder uit te werken tot een structuurontwerp. Daarbij wordt ook nadrukkelijk rekening gehouden met een mogelijk gefaseerde of gedeeltelijke realisatie afhankelijk van het draagvlak en financiële bijdragen van derden.



Afbeelding 2: vogelvlucht van de toekomstige situatie vanaf de Zuidwest zijde met linksonder de brug van de Afrikaweg over de A12 en aan de rechterzijde het spoor en de A12 richting Gouda

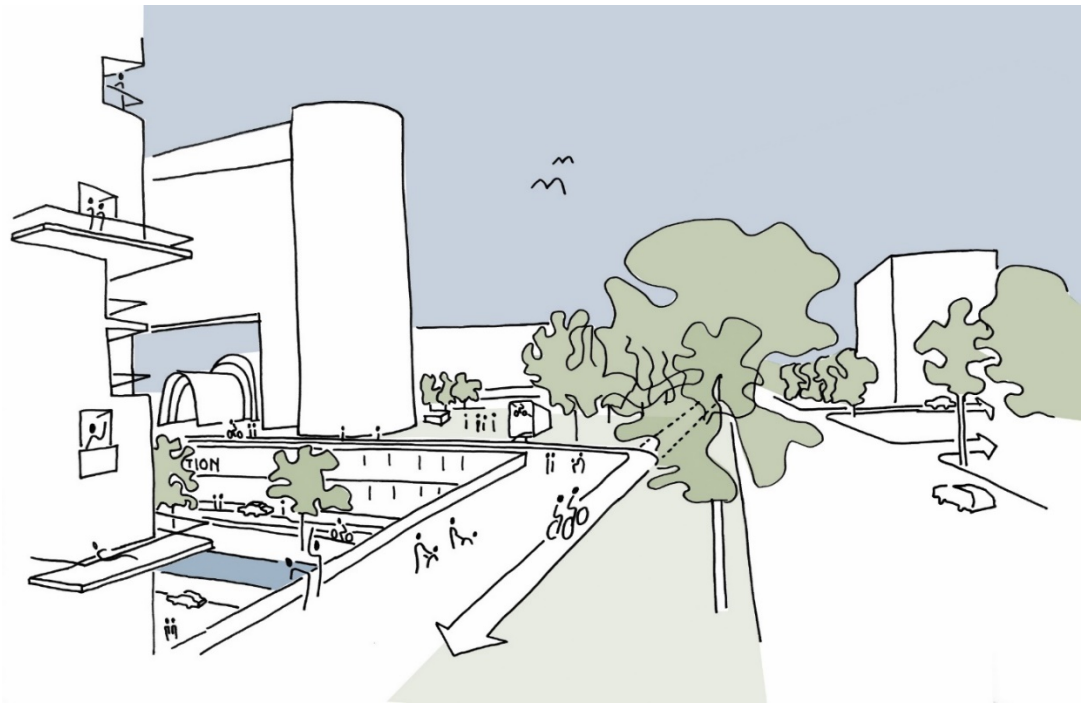
3.1 De noordelijke entree verbeteren is noodzakelijk voor de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid van het totale gebied.

De huidige entree van het station vanaf de Boerhavelaan loopt door een niet aantrekkelijk en niet sociaal veilig gebied. In het kader van de gebiedsontwikkeling wordt dit gebied sowieso volledig opnieuw ingericht.

Door het realiseren van de noordelijke entree kan de toekomstige gebiedsontwikkeling vanaf de start optimaal op het huidige station aangesloten worden. Vanuit de gebiedsontwikkeling worden een stadsstraat en een singel voor het station langs aangelegd. Om deze route vanaf de start van de gebiedsontwikkeling aantrekkelijk te maken, beter vorm te geven en tegelijkertijd te benutten om een goede fietsenstalling en entree naar het station te realiseren worden de volgende zaken gerealiseerd:

a) Onder een verhoogd maaiveld wordt een nieuwe entreehal naar het station gerealiseerd, zodat het station ook aan de noordzijde een goede entree en aansluiting op de nieuwe woonwijk en de stadsstraat krijgt.
b) op het huidige niveau van de Mandelabrug wordt een verhoogd maaiveld gecreëerd dat gelijkvloers aansluit op de centrale stadsstraat van Entree: de Afrikaweg. Hiermee ontstaat een aantrekkelijke route zonder hoogteverschillen vanuit de nieuwe wijk en het centrum van Zoetermeer naar de Mandelabrug en het station.
c) Onder dit verhoogde maaiveld worden 1000 overdekte en uitbreidbare fietsenstallingen gerealiseerd.

Vanuit de gebiedsontwikkeling wordt langs de Afrikaweg een nieuwe route aangelegd, waarmee de in totaal 4500 woningen een goede en aantrekkelijke langzaam verkeersroute voor fietsers en voetgangers naar het station krijgen. Deze route sluit aan op het centrum van Zoetermeer, zodat deze ook een verbinding vanuit het centrum van de stad naar het treinstation vormt.



Afbeelding 3: beeld vanaf de nieuwe stadsstraat (Afrikaweg)richting het verhoogde maaiveld met een gelijkvloerse fiets- en wandelroute naar de Mandelaburg. Vanaf dit verhoogde maaiveld is de fietsenstalling toegankelijk, net als vanaf het huidige maaiveld.

4.1 Er is budget nodig voor de herinrichting van het stationsgebied
Voor de aanleg van de entreehal, de uitbreide fietsenstalling en de gelijkvloerse aansluiting is budget nodig van in totaal € 11.243.874,-. Op de herinrichting van de openbare ruimte en investeringen in de infrastructuur is de Verordening Beeldende Kunst van toepassing. Tevens is het budget geïndexeerd en is er budget opgenomen voor de rente tijdens de bouw.

5.1 Vanuit het Rijk en de MRDH is eerder dan verwacht budget gekomen voor het station.
Er is onder andere door stevig lobby werk van de gemeente en de MRDH sneller dan verwacht een flink budget van het Rijk en MRDH beschikbaar gekomen om vooruitlopend op een mogelijke totaal upgrade van het station alvast de noordelijke Entree aan te pakken, omdat de ontwikkeling van Entree start vanaf 2021.

Daarmee kan de noordelijke entree van het station aan de voorkant van de gebiedsontwikkeling worden uitgevoerd, waarmee de oriëntatie van de bestaande en nieuwe bewoners meteen optimaal op het Openbaar Vervoer gericht kan worden door het creëren van snelle en aantrekkelijke fiets- en voetgangersverbindingen. De eerste fase van dit station is als ‘no regret’ maatregel aangemeld voor het programma Korte Termijn Aanpak. Daarbij was de verwachting dat dit project op de voorraadlijst geplaatst zou worden. Inmiddels zijn er vanuit het Rijk en de regio middelen toegezegd om deze maatregel ook daadwerkelijk uit te voeren. Gevolg hiervan is dat de uitgaven voor dit deel van de inrichting van het openbaar gebied eerder worden gedaan dan verwacht, maar door de substantiële bijdragen van het Rijk en de MRDH wordt dit nadeel ruimschoots gecompenseerd. Daarbij geeft het ook een impuls aan de gebiedsontwikkeling.

6.1 Op de ontwikkeling is de verordening beeldende kunst van toepassing.
Dit betekent dat er als gevolg van de investeringen genoemd onder besluitpunt 4, € 73.152,- gestort moet worden in de Reserve kunst.

7.1 Door de scope-uitbreiding van de openbare ruimte stijgen de kosten voor beheer en onderhoud en de kapitaallasten.

In de huidige begroting zijn middelen opgenomen voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. De herinrichting van de Noordelijke Entree brengt extra kosten met zich mee. De extra kosten bestaan in ieder geval uit de kapitaallasten van de maatregelen maar ook de onderhoud- en beheerlasten zullen veranderen. Omdat de schatting van de lasten pas goed kan worden bepaald als er een (definitief) ontwerp ligt moet er voor dit moment gewerkt worden met een globale schatting van € 200.000,-. Dit is gebaseerd op een kengetal op basis van het investeringsvolume en ervaringen met het beheer en onderhoud van de fietsenstalling aan de Nederlandlaan. Dit bedrag zal vanwege het globale karakter als reservering in de programma begroting worden opgenomen en definitief worden bepaald als het definitief ontwerp gereed is. Hierover wordt u dan geïnformeerd. Eventuele afwijkingen ten opzichte van de reservering zullen dan via de reguliere P&C cyclus via de Perspectiefnota worden opgenomen.

8.1 Opname in de begroting is noodzakelijk om het project in 2021 en verder voort te kunnen zetten.

Voor 2021 zijn de middelen beschikbaar gesteld om het structuurontwerp op te maken. Voor het in gang zetten van de no regret maatregelen in 2021 en verder is opname in de begroting noodzakelijk.

<u>Kanttekeningen</u>

1.1 Hiermee wordt de duurste oplossing gekozen.

Door vaststelling van de studie als richtinggevend voor de verdere uitwerking wordt ook de duurste oplossing voor het busstation gekozen. Deze heeft wel substantieel meer kwaliteit dan de andere varianten. Realisatie van dit deel van de visie is te zijner tijd afhankelijk van voldoende externe middelen van vooral het Rijk.

Financiën

Binnen het programma Entree is voor de uitwerking van het structuurontwerp € 180.000,- beschikbaar gesteld.
Voor de no regret maatregel van de noordelijke entree is in totaal een budget van € 11.243.874,- benodigd:

	Totaal	2021	2022	2023
Bouw*	10.539.446	1.000.000	6.000.000	3.539.446
Index	479.042	20.000	242.400	216.642
Kunst	73.152	0	0	73.152
Rente	152.234	5.200	41.176	105.858
Totaal	**11.243.874**	**1.025.200**	**6.283.576**	**3.935.098**
Bijdragen	5.300.000	500.000	2.650.000	2.150.000

*In de raming voor de bouw is een post onvoorzien opgenomen van ca. € 958.000,-.

Vanuit het Rijk en MRDH zijn middelen toegezegd oplopend tot € 5,3 mln. (Rijk € 3,3 mln. en MRDH € 2 mln.). Deze bijdragen worden in mindering gebracht op de investering waarna deze in 50 jaar wordt afgeschreven volgens de lineaire afschrijvingssystematiek. In het eerste jaar van afschrijving in 2024 bedragen de kosten € 238.000,- waarna deze in de verdere jaren tot 2073 zullen aflopen. De (extra) kosten voor onderhoud en beheer zijn geraamd op € 200.000,- per jaar vanaf 2024. De structurele exploitatie kosten van in totaal € 438.000,- worden gedekt vanuit de extra opbrengst van de algemene uitkering uit het gemeentefonds en de OZB die wordt verkregen vanuit de realisatie van het woningbouwprogramma van de Entree.

Met Raadsvoorstel kosten schaalsprong 2018 en 2019 van 8 juni 2018 is met besluitpunt 8 een gedragslijn vastgesteld voor de aanwending van middelen die worden verkregen vanuit extra inkomsten van de algemene uitkering en de OZB. Met besluitpunt 8 is besloten om maximaal

de helft van de extra middelen aan te wenden voor de exploitatiekosten van toekomstige schaalspronginvesteringen. De aanleg van de investeringen aan de Noordkant zijn te kwalificeren als schaalspronginvesteringen. Uit de gebiedsbusinesscase van het Entreegebied komt naar voren dat er ruimte is voor de realisatie van 4.500 woningen. Van dit aantal zijn de inkomsten van 446 woningen al in de Programmabegroting opgenomen zodat er voor 4.054 woningen nog extra inkomsten zijn te verwachten.
Uitgaande van de vastgestelde gedragsregel is ter dekking van de kosten bij volledige realisatie in 2031 jaarlijks een bedrag van € 3.040.500,- beschikbaar.

In het raadsvoorstel van de gebiedsbusinesscase voor de Entree wordt een jaarlijks bedrag van € 1.277.000,- gevraagd voor de investeringen in het openbaar gebied, zodat onder aftrek van de gevraagde middelen voor de investeringen in de Noordelijke entree nog een bedrag van € 1.325.500,- resteert voor de exploitatielasten van andere investeringen.

Beschikbaar	€ 3.040.500
Lasten:	
Entree	€ 1.277.000
Noordelijke entree	€ 438.000
Subtotaal	€ 1.715.000
Saldo	€ 1.325.500

Opmerking nog uitwerken dekking tussentijdse kosten

Controleprotocol
Niet van toepassing.

Participatie en Communicatie
Als eerste stap in de verdere uitwerking vindt een consultatieronde plaats met de belangrijkste stakeholders en de buurtvertegenwoordigers van de Entree. Naast bewoners zijn de belangrijkste stakeholders waar contact mee gelegd wordt:

- MRDH
- PZH
- Nederlandse spoorwegen (NS)
- ProRail (met ProRail zal waarschijnlijk een samenwerkingsovereenkomst voor de uitwerking afgesloten worden)
- Haagse Tram Maatschappij (HTM)

De eerste verkennende gesprekken met ProRail, NS, HTM, PZH en MRDH zijn positief, zij hebben capaciteit beschikbaar gesteld om mee te denken in de verdere uitwerking.

Voor de no regret maatregel van de noordelijke entree die nu versneld wordt uitgevoerd zal een consulterend participatieproces worden opgestart. Dit houdt in dat de plannen aan belanghebbenden worden gepresenteerd, waarbij zij opmerkingen op de plannen kunnen maken, die indien mogelijk meegenomen worden in het verdere ontwerpproces. Indien dit niet lukt wordt onderbouwd aangegeven waarom dit niet lukt en welke alternatieve oplossingen er wellicht zijn. Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om een klankbordgroep in te stellen vanuit bewoners en belangengroepen. Deze klankbordgroep krijgt dan een adviesrol, waarbij zij ook in de gelegenheid gesteld worden om tussenproducten te reviewen. De opmerkingen van de klankbordgroep worden dan meegenomen in het verdere ontwerpproces. Dit is analoog aan het proces bij station Lansingerland-Zoetermeer, waar goede ervaringen met dit proces zijn opgedaan.

Duurzaamheid
Het plintgebouw betreft een overdekte buitenruimte. Dit betekent dat dit gebouw zelf niet verwamd wordt. De beheerdersruimte voor de fietsenstalling en eventuele andere voorzieningen zullen volgens de laatste BENG normen worden gerealiseerd. Voor de energievraag van het plintgebouw voor bijvoorbeeld verlichting is de ambitie om deze middels zonnepanelen zelf op te wekken, waardoor het plintgebouw energieneutraal wordt.

Toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten
Het nieuwe knooppunt moet in alle facetten voldoen aan de (CROW) richtlijnen voor minder validen. Bij de uitwerking zal de toegankelijkheidsraad betrokken worden door deze uit te nodigen om deel te nemen aan de klankbordgroep, waarbij zij in de gelegenheid gesteld worden om de ontwerpen te reviewen.

Rapportage en evaluatie
Over de voortgang wordt middels het programma Entree gerapporteerd.

<u>Planning</u>
Q2 2021: Uitvragen van architecten diensten
Q2-3 2021: Maken en toetsen van een structuurontwerp
Q4 2021: Inspraak en afstemming derden (bv K&L)
Q1/2 2022: Vaststellen structuurontwerp
Q3 2022: Aanbesteden van de uitvoering plintgebouw
Q4 2022 tot en met Q3 2023: Uitvoering en begeleiden van de uitvoering plintgebouw
Q4 2023: Oplevering plintgebouw

Begrotingswijziging
Zie bijlage.

Bijlagen
1. Stationsgebied Zoetermeer, Haalbaarheidsstudie
2. Begrotingswijziging