

Alphen aan den Rijn



Plan van Aanpak Mobiliteitsvisie 2040 Alphen aan den Rijn

Versie mei 2024 (definitief)

Inleiding

Alphen aan den Rijn stelt een mobiliteitsvisie op. In dit plan van aanpak geven wij weer wat wij daaronder verstaan, welk abstractieniveau het heeft en hoe dit gepositioneerd wordt in het bestaande gemeentelijke beleid. Het doel van dit plan van aanpak is om het college en de raad te informeren over de inhoud en werkwijze voor het opstellen van de mobiliteitsvisie en dient daarnaast als basis voor een uitvraag naar een bureau.

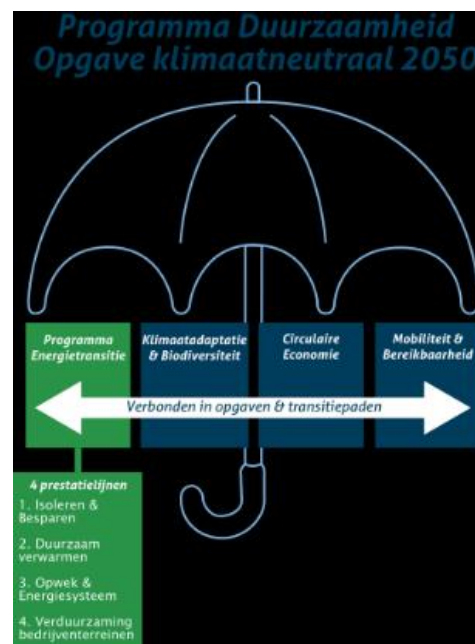
Aanleiding

De huidige Structuurvisie verkeer en vervoer “Alphen aan den Rijn duurzaam bereikbaar” dateert van mei 2013. In de afgelopen tien jaar hebben diverse ontwikkelingen plaatsgevonden en zijn nieuwe inzichten ontstaan op het gebied van verkeer, duurzaamheid, gezondheid en de inrichting van de openbare ruimte. De visie sluit hierdoor niet meer bij de transformatie van het mobiliteitssysteem dat inmiddels om ons heen zichtbaar is, en de behoeften van de economische sector en bewoners van Alphen. Ook zijn er in de afgelopen 10 jaar verschillende kaderstellende visies vastgesteld waar deze mobiliteitsvisie zich toe dient te verhouden. Dit zijn onder meer de gemeentelijke omgevingsvisie, de regionale omgevingsvisie, de regionale investeringsagenda en het vergezicht 2040.

In december 2023 heeft de VNG haar “[VNG-perspectief op mobiliteit in 2050](#)” gepresenteerd. De VNG stelt dat we voor een fundamentele transformatie staan op het gebied van mobiliteit. Het bestaande mobiliteitssysteem heeft geen antwoord op de brede en maatschappelijke opgaven waar we voor staan. Bijvoorbeeld het behalen van klimaatdoelstellingen, de woningbouwopgaven, energietransitie, technologische ontwikkelingen, andere kijk op autogebruik etc. Deze veranderingen betekenen ook dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden, waarbij een bepaalde mate van ongemak onvermijdelijk is. Hierbij gaat het niet alleen om een transformatie van het mobiliteit systeem, maar ook van

mobiliteit denken. Brede welvaart en goede bereikbaarheid staan daarbij centraal (zie ook bijlage I. We zien dat (het faciliteren van) mobiliteit geen doel is, maar ten dienste staat van gemeenschap en leefbaarheid.

Daarnaast werkt het Rijk aan het opstellen van een [mobiliteitsvisie 2050](#). Deze visie benut en verbindt de bestaande deelvisies op verschillende modaliteiten, zoals Toekomstperspectief Automobilititeit, Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, Toekomstbeeld Fiets, Goederenvervoeragenda, Luchtvaartnota 2020-2050 en de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit. In de visie van het Rijk wordt een grotere focus gelegd op bereikbaarheid en de bijdrage van mobiliteit aan de brede welvaart. De kwaliteit van bereikbaarheid wordt hierbij beoordeeld in het kader van de bijdrage aan de maatschappelijke-economische vitale functies.



In de regionaal vastgestelde RES (Regionale Energie Strategie) en ons programma Duurzaamheid zijn doelen opgenomen omtrent de vermindering van CO₂-uitstoot door het wegverkeer en doelen voor klimaatneutraal in 2050. Deze doelen zijn nog niet volledig verankerd in ons mobiliteitsbeleid. De verkeerskundige vertaling van deze doelen wordt opgenomen in de mobiliteitsvisie.

Coalitieakkoord 2022-2026

Het coalitieakkoord stelt een aantal doelen en ambities de komende jaren die mobiliteit raken. Niet alleen directe mobiliteitsdoelen zoals “fietsknooppunt groene hart”, “beter openbaar vervoer” en “verkeersdoorstroming” maar ook doelen op het gebied van gezondheid, wonen, duurzaamheid en economie. Om deze doelen te halen dient er een verschuiving te komen in het mobiliteitsdenken en –beleid.

Een andere kijk op mobiliteitsbeleid

Deelname aan de maatschappij moet voor iedereen mogelijk zijn. Daarbij speelt nabijheid, mobiliteit, toegankelijkheid en connectiviteit een belangrijke rol. Bereikbaarheid wordt gezien als een belangrijke voorwaarde voor economische groei en welvaart. Mobiliteit is daarmee een middel om deelname aan de maatschappij mogelijk te maken en uitdrukkelijk geen doel op zichzelf.

Een voorbeeld: In Aarlanderveen is geen supermarkt. Inwoners zijn hier grotendeels afhankelijk van voorzieningen elders. Zolang dit soort dagelijkse of noodzakelijke voorzieningen niet op korte afstand voorhanden zijn, zijn mensen aangewezen op een vervoermiddel of moeten zij een beroep doen op de omgeving.

In de mobiliteitsvisie zal het behouden van een goede bereikbaarheid en het bieden van een brede welvaart centraal staan, maar mobiliteitsbeleid kan niet alléén hiervoor zorgen. De plaatsing van een supermarkt is immers geen verkeerskundig vraagstuk. Dit betekent dat andere beleidsgebieden zoals Wonen, Economie, Duurzaamheid en Gezondheid betrokken moet worden om tot een toekomstbestendige en integrale visie te komen.

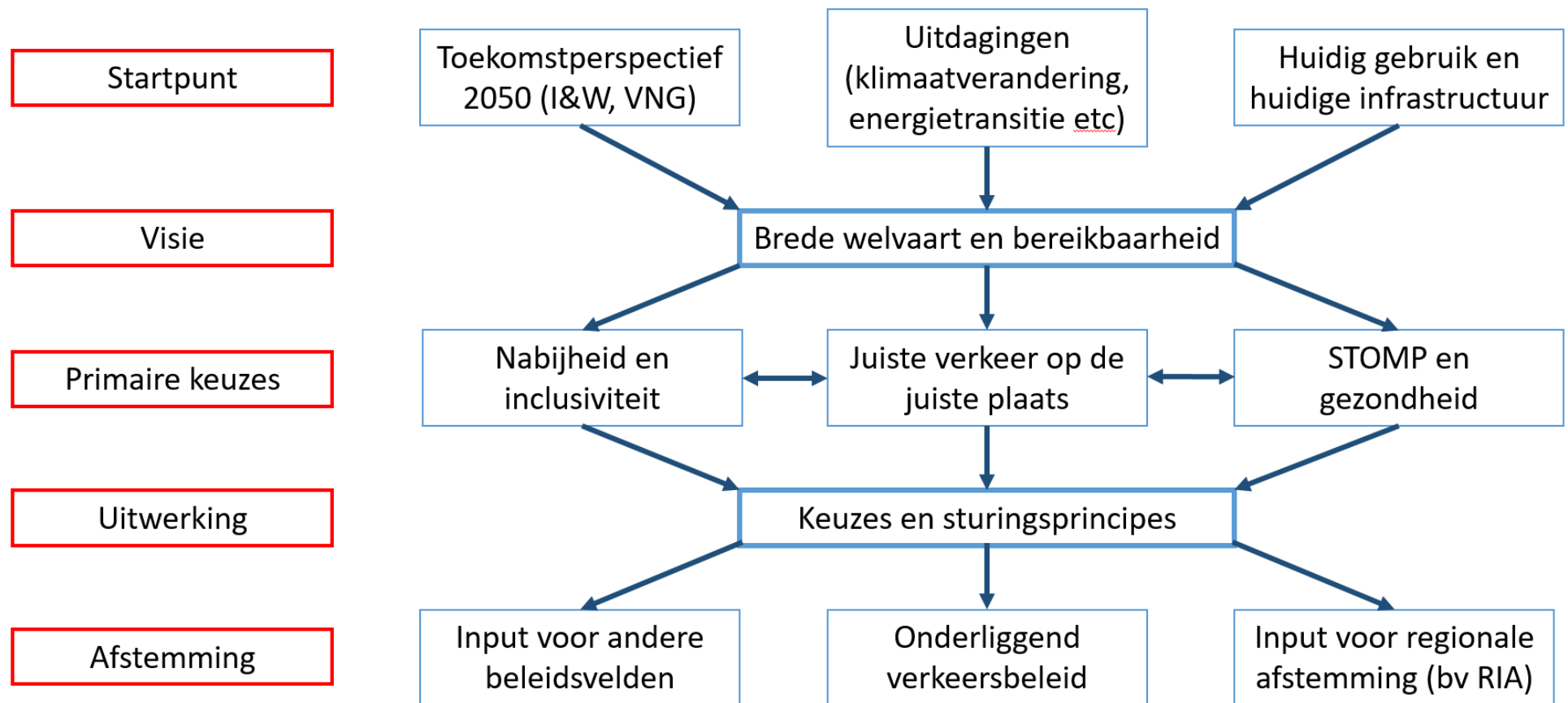
Daarnaast vertrekken we niet vanuit een vacuüm. Alphen aan den Rijn heeft wijken, dorpen en wegen. Een transitie naar een nieuw mobiliteitsstelsel en –denken, en daarmee deze mobiliteitsvisie, dient dit als vertrekpunt te gebruiken.

De mobiliteitsvisie vertaalt de ambities en maatschappelijke thema's van Alphen aan den Rijn, rijksoverheid, provincie en regio naar speerpunten op het gebied van mobiliteit. Omdat het opstellen van de gemeentelijke mobiliteitsvisie parallel loopt aan de hierboven genoemde rijksvisie en de hoofdlijnen uit deze visie ook door de VNG zijn overgenomen in hun [VNG-perspectief op mobiliteit](#) kiezen we er voor om de hoofdlijnen van de mobiliteitsvisie 2050 van I&W en de VNG als gezamenlijk startpunt te nemen.

De hoofdlijnen uit deze VNG en I&W perspectieven zijn:

1. Het stellen van integrale doelen om bereikbaarheid van maatschappelijk-economisch vitale functies te waarborgen
2. Het juiste verkeer op de juiste plaats en tijd
3. Het toekomstige mobiliteitssysteem past binnen publieke kaders van duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid
4. Gebieds- of locatiegerichte uitwerking

Hiermee is het startpunt en de visie voor de mobiliteitsvisie bepaald. Vertaald naar een gemeentelijke visie voor Alphen aan den Rijn kan dit als volgt worden gevisualiseerd.



Schematische weergave mobiliteitsvisie

Primaire keuzes

Om de visie te kunnen uitwerken zijn er voorafgaand een drietal primaire keuzes gemaakt. Deze zijn “nabijheid en inclusiviteit”, “het juiste verkeer op de juiste plaats” en het “STOMP en gezondheid”. Deze keuzes geven richting aan de visie.

Nabijheid en inclusiviteit

Wij stellen ons ten doel dat voorzieningen en werklocaties binnen beperkte afstand beschikbaar zijn en de reis hier naar toe voor iedereen te maken is.

Nabijheid is een van de grootste factoren voor voertuigkeuze (lopen vs auto bijvoorbeeld). Uit [onderzoek van het CROW](#) blijkt bijvoorbeeld dat indien een functie zoals een supermarkt binnen een kilometer ligt 70% te voet of met de fiets gaat. Bij een afstand van 2 kilometer gaat al 65% met de auto.

Dit raakt ook direct inclusiviteit. Niet iedereen beschikt over bijvoorbeeld een auto, of is kapitaalkrchtig genoeg om dagelijks de bus te pakken. Ondanks dat Nederland een fietsland is, beschikt ook niet iedereen over een fiets. Mensen met een migratie-achtergrond zijn hier een goed voorbeeld van. Daarnaast dient het vervoerssysteem ook zo ingericht te zijn dan mensen met een fysieke of mentale beperking hier ook gebruik van kunnen maken. Al deze zaken samen zijn ook samen te vatten als vervoersarmoede. De onmogelijkheid om een reis te maken waardoor men uit wordt gesloten van deelname aan de maatschappij, vermindering levensgeluk en economische kansen van mensen.

Het juiste verkeer op de juiste plaats op het juiste moment

Wij stellen ons ten doel om ons verkeersnetwerk, en de aansluitingen daarop op nationale en regionale infrastructuur zo in te richten dat het gewenste verkeer op de gewenste plek rijdt. Dit betekent ook dat ongewenst verkeer niet, of in ieder geval in mindere mate, wordt gefaciliteerd.

Een voorbeeld hiervan is het afsluiten van de Zierendeweg voor autoverkeer of de Oudshoornseweg. Het autoverkeer kan prima gebruik maken van het alternatieve of provinciale wegenstructuur. Er wordt zo meer ruimte gegeven aan fietsers, voetgangers en de leefbaarheid. Ondanks dat dit een voor de hand liggende oplossing lijkt, zijn deze beslissingen niet gemakkelijk geweest en ondervinden vrijwel altijd weerstand.

Dit kan door het spreiden van verkeer in tijd, ruimte en modaliteit. Hiermee wordt ingegrepen op het wegennet. Dit willen we doen omdat, zoals eerder gesteld, Brede Welvaart en daarmee zaken als gezondheid en veiligheid centraal staat. De vraag dringt zich op of het nodig is dat overheden door moeten gaan met grote investeringen in infrastructuur als men steeds maar met eenzelfde voertuig op hetzelfde moment dezelfde route neemt waardoor verkeer vastloopt. Om hierin afwegingen te kunnen maken is het nodig inzicht te krijgen in de verschillende gebiedstypen. Per gebiedstype worden scherpe keuzes gemaakt welke mobiliteitsoplossingen gewenst zijn en gefaciliteerd worden en welke ontmoedigd. Ook betekent dit dat we een zekere mate van congestie of omrijden tolereren voor auto- en vrachtverkeer als dat past binnen of tegemoet komt aan de vastgestelde doelen. Het uitsluiten van bepaalde modaliteiten voor bepaalde gebieden is daarbij een van de beleidsopties. Deze keuzes dienen in evenwicht te zijn met andere beleidskeuzes zoals economische en agrarische belangen en de spreiding, of clustering, van woningen. Ook vanuit stedelijke verdichting en klimaatadaptatie is een verschuiving wenselijk. Parkeren van auto's neemt veel openbare, en gelimiteerde, ruimte in beslag. Verandering van inrichting ten gunste van ondermeer groen zorgt voor meer Brede Welvaart en draagt ook bij aan bijvoorbeeld hittestress.

STOMP-Principe en gezondheid

Het STOMP-principe stelt de mens of de reiziger centraal. Wij stellen ons ten doel om het verkeersnetwerk, en de gehele openbare ruimte, mens centraal in te richten. STOMP staat voor:

- (S)** Stappen (zo veel mogelijk functies bereikbaar te voet)
- (T)** Trappen (functies op enige afstand bereikbaar te fiets)
- (O)** Openbaar vervoer (langere afstanden worden per OV gedaan)
- (M)** Mobility as a Service (wanneer collectief vervoer geen optie is)
- (P)** Prive auto (voor alle resterende verplaatsingen)



Het STOMP-principe wordt inmiddels landelijk toegepast, en past goed in de fundamentele mobiliteitstransformatie met welke we te maken hebben.

Hierbij is het wel belangrijk om vervoersarmoede te voorkomen. Het uitsluiten van modaliteiten omdat deze minder gewenst geacht worden kan negatieve effecten hebben voor de groep mensen die hiervan afhankelijk is. Het eerder aangehaalde voorbeeld van het gebrek aan primaire functies in Aarlanderveen is hier een goed voorbeeld van. Deze vervoersarmoede willen, en zullen we voorkomen bij het implementeren van het STOMP-principe.

Deelmobiliteit maakt een integraal onderdeel uit van STOMP. In de visie zal worden nagegaan hoe deelmobiliteit versterkt kan worden in Alphen.

De manier waarop we ons verplaatsen heeft ook een sterke invloed op gezondheid. Niet alleen hoe we ons zelf verplaatsen maar ook de overlast die ondervinden van het verkeer. Door het centraal stellen van de mens wordt hier ook een impuls aangegeven. In de visie gaan we na hoe we de doelen uit het coalitie-akkoord zoals “fit en vitaal” en “een wijk bouwen vraagt meer dan woningen” kunnen verankeren.

Effect

Met deze drie primaire keuzes samen streven we een verandering van denken en inrichten na waarbij leefbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en de mens centraal staan per gebiedstype.

Dit betekent dat we andere keuzes maken voor stad vs dorp, urbaan vs agrarisch en korte ten opzichte van langeafstand verplaatsingen.

Uitwerking

Op basis van de visie en primaire keuzes zal in de mobiliteitsvisie uitwerking gegeven worden aan de keuzes en sturingsprincipes die nodig zijn om dit te realiseren. Dit wordt op de volgende wijze gedaan.

Informatie

Om tot goed beleid te komen is een datagedreven aanpak noodzakelijk. Zowel het huidige verkeerskundige gebruik als locatie van woningen en voorzieningen als ook de nu bekende toekomstige situatie worden geanalyseerd. Op deze wijze wordt inzicht gekregen in herkomst en bestemmingslocaties, zowel binnen Alphen als daarbuiten (bv Schiphol en Leiden). Ook zal de Omgevingsvisie en het Vergezicht 2040 gebruikt worden om te bepalen wat de stip op de horizon is.

Voor het “nabijheids” doel zal met behulp van reistijdkaarten per mobiliteit bepaald worden waar hier reeds voldaan wordt, en waar inzet noodzakelijk is. Ook kan hiermee bepaald worden waar kansen liggen voor een modelshift.

Voor het “juiste verkeer op de juiste plaats en juiste moment” doel zal een analyse plaatsvinden van transport- en andere vervoersbewegingen binnen Alphen en vanuit/naar Alphen naar de regio. Voor de stadskern zal de nadruk liggen op leefbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en de wens om langzaam verkeer en openbaar vervoer te prioriteren. In de rest van Alphen zal de nadruk liggen op leefbaarheid, bereikbaarheid en het voorkomen van overlast door (ongewenste) verkeersstromen door de kernen.

Voor het “STOMP principe” doel wordt een analyse uitgevoerd naar de aantrekkelijkheid per modaliteit (de (S), de (T), de (O) en de (M)) ten opzichte van het huidige gebruik en ook ten opzichte de (P)rive auto. En welke succesfactoren er te identificeren zijn om hier een verdere verbetering in te maken.

Overkoepelende aanpak

De strategische keuzes en sturingsprincipes zullen overkoepelend gemaakt worden. Hierbij wordt niet alleen naar de visie en primaire keuzes gekeken, maar ook naar regionaal en nationaal beleid en lopende agenda's zoals het RIA, LUBB en de investeringen vanuit het MIRT.

De overkoepelende aanpak bevat alle keuzes welke voor geheel Alphen aan den Rijn gelden en bepalen in grote mate de daaropvolgende gebiedsgerichte aanpak.

Gebiedsgerichte aanpak

Ongelijke gebieden verdienen een ongelijke aanpak. Een dorpskern is niet vergelijkbaar met een stadskern en een zero emissiezone heeft ook een eigen

dynamiek. Deze vragen dan ook een verschillende uitwerking per gebiedstype, die zich al dan niet via deelvisies, investeringsprogramma's en stedenbouwkundige, gebieds-, vervoers- en circulatieplannen vertaalt naar de openbare ruimte middels reconstructies, regelgeving en nieuwbouw.

Afwegingen per en tussen modaliteiten

In het verleden is het verkeerssysteem geoptimaliseerd voor doorstroming en verlaging van reistijd. Dit was economisch wenselijk, maar heeft ook leefbaarheidsconsequenties gehad. Daarnaast heeft de auto vaak primaat gekregen in deze optimalisatie. Hier is een verandering in mobiliteitsdenken nodig.

De auto is en blijft een belangrijke vervoersmodaliteit, maar een duurzamere en mensgerichte denkwijze is nu gewenst. Er worden opnieuw keuzes gemaakt welke verplaatsingen waar wenselijk(er) zijn en hoe andere modaliteiten gestimuleerd kunnen worden. Een sturende aanpak rondom parkeerbeleid kan hier onderdeel van uitmaken. Ook zal flankerend beleid worden bepaald om specifieke modaliteiten te promoten. Een voorbeeld hiervan kan zijn dat de afstand tot een geparkeerde fiets vanaf de voordeur of winkel altijd korter dient te zijn dan die tot een geparkeerde auto. Het gaat hierbij om het teweegbrengen van een gedragsverandering bij de gebruiker, zonder groepen uit te sluiten. Hierbij is het belangrijk om aan te sluiten bij de reeds gestelde doelen binnen het ruimtelijk domein. Uitwerking van deze beleidsvoornemens zullen later in beleidsregels vertaald dienen te worden.

Verkeerscirculatieplan

Een verkeerscirculatieplan, en als afgeleide daarvan een categoriseringsplan, wordt opgenomen in deze mobiliteitsvisie. Een verkeerscirculatieplan bepaalt in hoge mate het integrale netwerk, en is gebaseerd op zowel huidig/toekomstig gebruik als het omschreven doel om te komen tot een duurzamere en

mensgerichte opzet. Alle drie de primaire keuzes zullen hierin terugkomen en vertaald worden naar een tastbare wegindeling op basis van netwerkklagen.

Deze netwerkklagen onderscheiden het inherente verschil in infrastructuur. Een rijksweg en een winkelstraat zijn anders ingericht, en worden anders gebruikt. Door netwerkklagen per modaliteit zowel apart als integraal te naderen wordt een logische netwerkstructuur opgezet. We onderscheiden de netwerkklagen nationaal, regionaal, lokaal en binnenstedelijk en modaliteiten lopen, fiets, openbaar vervoer en (vracht)auto.

In het verkeerscirculatieplan zal ook aandacht geschonken worden aan specifieke verplaatsingen zoals hulpdienstenroutes en route gevaarlijke stoffen.

Specifieke aandachtspunten

In de mobiliteitsvisie wordt een integrale visie neergelegd, maar worden niet alle zaken volledig uitgewerkt. Echter de integrale visie zal worden vertaald en meegenomen in verschillende onderliggende beleidsdocumenten, zoals bijvoorbeeld parkeerbeleid en verschillende ambitiedocumenten.

Om dit kader goed te stellen wordt in de mobiliteitsvisie specifiek aandacht geschonken aan de volgende thema's:

- **Parkeren.** Vraagvolgende versus sturende aanpak. Alphen kent reeds gereguleerd parkeren. Op basis van de neergelegde visie wordt bepaald of dit instrument verder ingezet of uitgebreid zal worden om een verandering in mobiliteitsdenken aan te moedigen.
- **Verkeersveiligheid.** Met name voetgangers en fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer. Dit zijn ook de groepen die we willen promoten om aan het personenverkeer deel te nemen. Een verdere analyse en keuze hoe we deze groepen veilig(er) aan het verkeer laten deelnemen is cruciaal om een verandering van mobiliteitsdenken geaccepteerd te krijgen bij de

gebruikers. Hierbij zal het wegnemen van de onveiligheid door modaliteiten te weren en/of te scheiden een prominente rol spelen.

- **Toegankelijkheid.** Met een vergrijzende en veranderende bevolkingssamenstelling is het belangrijk op aandacht te hebben voor toegankelijkheid voor groepen met een beperking. Hier zal niet alleen aandacht zijn voor mensen met een fysieke beperking maar ook met een mentale beperking of mensen die niet bekend zijn met het Nederlandse verkeersbeeld. Ook verkeer dient inclusief te zijn.
- **Categoriseringsplan.** Recent is het categoriseringsplan vastgesteld, gebaseerd op huidig gebruik van de weg. Het verkeerscirculatieplan en de keuzes uit de mobiliteitsvisie kunnen invloed op hebben op de toekomstige wegfuncties en andere keuzes noodzakelijk maken. Deze worden geanalyseerd en hiervoor voorstellen gedaan.
- **Vervoerscapaciteit versus woningbouwbehoefte.** Nederland heeft een woningbouwbehoefte waar Alphen regionaal een belangrijke bijdrage aan doet met bijvoorbeeld de Gnephoek, Rijnhaven en Euromarkt. Deze binnenstedelijke uitbreidingen zorgen echter ook voor extra druk op het bestaande verkeerssysteem. Mobiliteit dient sturender te worden voor de locatie en hoeveelheid woningen om het gegeneerde verkeer goed op te vangen en verlies van leefbaarheid in de rest van Alphen te voorkomen. Knooppuntontwikkeling, aansluiting op OV-routes en STOMP-gericht ontwerpen dragen hieraan bij. In deze mobiliteitsvisie zal een leidraad voor een "mobiliteitsprogramma van eisen" worden opgesteld voor nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen.
- **Ambitie Spoor.** De treinverbindingen naar Leiden en Utrecht en de R-net naar Gouda via Boskoop hebben een enorme potentie om de drager te zijn van een duurzaam verkeersnetwerk. Met het nieuwe station in Hazerswoude Dorp wordt hier een extra impuls aan gegeven. Wij denken echter dat er nog veel potentie onbenut blijft. Clustering van woningen, overstaphubs vanuit het landelijk gebied en meer vervoersketens zijn slechts enkele voorbeelden. Op basis van de

keuzes gemaakt in deze mobiliteitsvisie zal een Ambitiedocument Spoor worden opgesteld om hier verder invulling aan te geven. Hier zal natuurlijk voortgebouwd worden op reeds bestaande initiatieven en onderzoeken.

- **Ambitie Transport over Water.** Vervoer over water zorgt voor vermindering van congestie op het wegennet, en kan op zeer duurzame wijze. Daarnaast heeft Alphen met het Alpherium en Steekterpoort een bijzondere voorziening en locatie voor het gehele Groene Hart als multimodaal en synchromodaal transportknooppunt. Op basis van keuzes gemaakt in deze mobiliteitsvisie wordt een Ambitiedocument Transport over Water opgesteld welke de kansen transport over water kan bieden voor zowel stadslogistiek als ook voor (inter)nationaal vervoer.
- **Recreatie.** Alphen heeft zich ten doel gesteld om de recreatiehoofdstad te zijn van het Groene Hart. Belangrijke verplaatsingsvormen hiervoor zijn de fiets en over het water. Op basis van de keuzes en sturingsprincipes in de visie zal worden nagegaan hoe mobiliteit kan bijdragen aan het invullen en waar mogelijk vergroten van recreatieambitie van de gemeente.
- **Stadshart Alphen en Boskoop.** Zowel het stadshart in Alphen als in Boskoop vragen om een specifieke aanpak. De gestelde primaire keuzes zullen hier nog nadrukkelijker zichtbaar zijn. Ook kunnen deze gebieden dienen als nexus om dit beleid verder uit te rollen.
- **Energietransitie en duurzaamheid.** Ook mobiliteit maakt een energietransitie door en dient duurzamer te worden. In 2050 willen we energie neutraal zijn en in 2030 49% reductie CO2 tov 2019. Er dient bepaald te worden, uitgaand van de reeds vastgestelde beleidsdoelen, hoe deze transitie begeleidt kan worden en waar mogelijk versneld.

Eindproduct Mobiliteitsvisie 2040

In de mobiliteitsvisie staan de lange termijn ambities voor het mobiliteitsbeleid. De nadruk ligt op *maatschappelijke* doelen die Alphen aan den Rijn binnen 15 jaar wil bereiken en hoe het mobiliteitsbeleid daaraan kan bijdragen door het formuleren van *verkeerskundig* beleid. De mobiliteitskeuzes zijn en worden vertaald naar gebiedstypen, gebieds- en deelvisies en beleidsuitspraken. De mobiliteitsvisie sluit aan op de Omgevingsvisie en de maatschappelijke thema's in Alphen aan den Rijn en de regio. De mobiliteitsvisie kan ook een aanzet doen voor het opstellen van aanvullend beleid en gebiedsgerichte maatregelen. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij ruimtelijk programmeren.

GOTICK

GOTICK staat voor (G)eld, (O)rganisatie, (T)ijd, (I)nformatie, (C)ommunicatie en (K)waliteit.

(G)eld

In het MIPWI is reeds een budget gereserveerd voor de uitvoering van deze mobiliteitsvisie. Een bedrag van €150.000 is beschikbaar gesteld. Hiervan is nog €100.000 beschikbaar na gereedkomen van de OV visie. De gemeentelijke uren worden gedragen binnen de lopende begroting (beleidsontwikkeling).

Vanuit de verwachte inzet van het adviesbureau wordt uitgegaan van een benodigd budget van €82.000. Dit is echter afhankelijk van de offertes en gunningtraject. Resterende gelden kunnen worden aangewend om meer data gedreven te kunnen werken, wat de kwaliteit van de visie verhoogd.

(O)rganisatie en besluitvorming

Gedacht wordt aan de onderstaande vorm van organiseren.

Stuurgroep

- Bestuurlijk opdrachtgever: Relus Breeuwsma
- Ambtelijk opdrachtgever: Tomas de Smet
- Gemeentelijk trekker: Denijs van Roijen
- Projectleider adviesbureau: [nog aan te besteden]

Projectteam

- Gemeentelijk trekker: Denijs van Roijen
- Projectleider adviesbureau: [nog aan te besteden]
- Verkeerskundige medewerkers: [nog te bepalen]

De mobiliteitsvisie dient een integraal stuk te worden. Daartoe zullen een aantal (interne) workshops worden georganiseerd. Hiervoor wordt breed uitgenodigd zodat alle “bloedgroepen” aanwezig zijn. In de workshops worden de keuzes voorgelegd en zullen integrale standpunten bepaald worden. De workshops kunnen ook plaatsvinden in de denktank. Het adviesbureau zal gevraagd worden de workshops voor te bereiden.

De stuurgroep beoordeelt of het proces op de juiste koers ligt qua inhoud, planning en financiën. Daarnaast beoordeelt de stuurgroep de bestuurlijke en organisatorische haalbaarheid van de plannen en ideeën die gedurende het beleidsproces ontstaan. De stuurgroep vergadert in ieder geval bij de start van iedere processtap en voordat een document aan het college van B&W wordt toegezonden.

Het projectteam is verantwoordelijk voor de dagelijks uitvoering van de werkzaamheden. Het team staat onder leiding van de gemeentelijk trekker en wordt ondersteund door in- en externe adviseurs. Zij beoordelen de voorstellen inhoudelijk, dragen ideeën aan en denken mee over de toepassing en doorwerking van de visie op het ruimtelijke en sociale beleid. Daarnaast bereiden zij de workshops voor.

Besluitvorming zal uiteindelijk plaatsvinden in de raad. Dit is nu voorzien in het tweede kwartaal van '25. Daarnaast zal er tussentijds worden gerapporteerd aan het bestuur. In de stuurgroep zal bepaald worden op welke wijze en met welke frequentie dit zal plaatsvinden.

Dit plan van aanpak zal worden aangeboden aan de portefeuillehouder in een PO en zal ter informatie aan de raad worden verzonden.

(T)ijd

Het proces wordt opgestart na het vaststellen van dit plan van aanpak door het college. Onderstaande is een indicatieve planning weergegeven van het te doorlopen proces. Samen met het nog aan te besteden ingenieursbureau zal een definitieve planning worden opgesteld en aan de stuurgroep worden voorgelegd.

- Vaststellen plan van aanpak : Q2 2024
- Aanbesteding (3 bureaus) : Q2 2024
- Opdrachtverlening adviesbureau : Q3 2024
- Workshops en participatie : Q4 2024
- Ambtelijk concept gereed : Q1 2025
- Raadsbehandeling mobiliteitsvisie : Q2 2025

De tijdsbesteding gedurende de totstandkoming van de visie wordt op dit moment als volgt ingeschat:

Projecttrekker	: 8 uur per week gedurende 6 maanden
Projectteamleden	: 2 uur per week gedurende 6 maanden
Werksessies	: 3x 4 uur in totaal
Participatiesessies	: 3x 4 uur in totaal
Stuurgroep	: 3x 2 uur in totaal

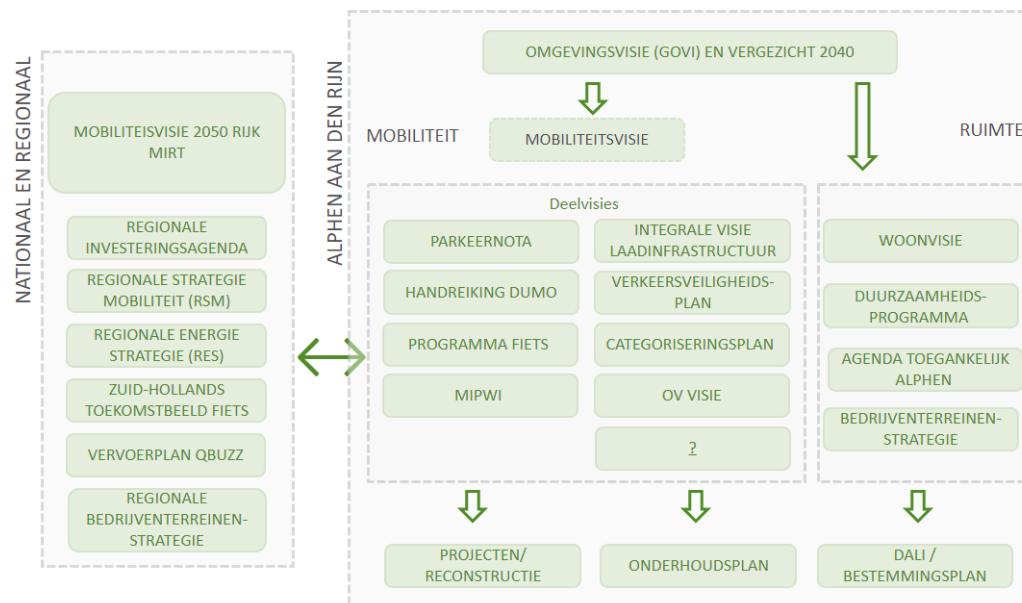
De inzet van het adviesbureau is nu lastig in te schatten en zal afhangen van offertes. Globaal wordt de volgende inzet verwacht:

Projectleider adviesbureau	: 12 uur per week gedurende 6 maanden
Ondersteuner adviesbureau	: 4 uur per week gedurende 6 maanden
Specialisten adviesbureau	: 4x 40 uur totaal
Werksessies	: 3x 4 uur per persoon, uitgaand van 3 personen.
Burger en raad participatie	: 3x 4 uur per persoon, uitgaand van 3 personen.

Uitgaande van €110,-/u komt het offerte bedrag op ongeveer €82.000,-

(I)nformatie

De mobiliteitsvisie geeft de gemeentelijke visie weer op het gebied van verkeer en vervoer. Deze visie is ook van invloed op ander beleid. Met deze beleidsvelden zal zowel tijdens de totstandkoming van de visie, als na vaststelling ervan, worden afgestemd om te komen tot integraal beleid.



Schematische weergave van de positie van de mobiliteitsvisie in het overige beleid

De interne informatie uitwisseling zal plaatsvinden door middel van de interne werksessies. Hierbij kunnen collega's een bijdrage doen en worden geïnformeerd omtrent de voortgang.

Daarnaast is de visie, zoals reeds eerder gemeld, input voor onderliggend verkeersbeleid. De reeds vastgestelde beleidsdocumenten (zoals de onlangs vastgestelde OV-visie) zullen zowel uitgangspunt zijn bij de totstandkoming, alsook worden aangepast op basis van de keuzes gemaakt in deze visie.

Tot slot wordt de mobiliteitsvisie gebruikt als input voor de regionale strategie, alsook die naar hogere overheden (provinciaal en nationaal). De vastgestelde RIA en RSM zijn als input gebruikt voor de mobiliteitsvisie.

De mobiliteitsvisie is te abstract om specifieke beleidsuitspraken te kunnen doen op verschillende modaliteiten en lokale deelgebieden. Om alles hierin op te nemen zou een enorm document vergen. Daarom maken we gebruik van het mobiliteitsbeleid wat er al is en leggen hier de mobiliteitsvisie als koersbepalend document boven.

Op dit moment hebben we de volgende recente beleidsdocumenten cq. (deel)visies voor mobiliteit.

- Visie op laadinfrastructuur
- Handreiking duurzame mobiliteit
- Parkeernota
- Verkeersveiligheidsplan
- Categoriseringsplan
- Meerjareninvesteringsplan wonen en infrastructuur MIPWI
- Programma Fietshart
- Handreiking duurzame mobiliteit
- Deelvisie openbaar vervoer 2040

(C)ommunicatie en participatie

Participatie en communicatie zijn altijd belangrijk. Niet alleen voor het verkrijgen van draagvlak maar ook om de juiste input te krijgen. Wij zijn voornemens om participatie te doen met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Dit kan bijvoorbeeld via enquêtes of adviesraden. We leggen hun keuzes voor indien deze er zijn. De omgeving beslist niet mee over de beleidskeuzes, deze bevoegdheid ligt bij college en raad. Gezien vanuit het participatiekader 'Iedereen aan zet', hebben we het in dit proces over (flits)peilingen en (online) consultaties op het niveau van "meeweten".

Een andere manier van kennis verwerven om tot een integrale mobiliteitsvisie te komen is over de grens heen kijken. Wij willen ook de aanliggende gemeenten als bijvoorbeeld Gouda en Woerden betrekken bij de totstandkoming van deze visie. Ook draagt dit bij tot meer afstemming met de omliggende gemeenten voor een gezamenlijk verkeersbeleid. Ook het samenwerkingsverband Holland Rijnland alsook de Provincie Zuid Holland worden betrokken bij de totstandkoming van deze visie.

Ook zal de Raad expliciet betrokken worden, bijvoorbeeld door een werksessie. Gedurende het project zal worden nagegaan of en in welke vorm dit wenselijk is. Interne participatie en communicatie is opgenomen onder het kopje informatie.

(K)waliteit

Kwaliteitsbewaking bestaat uit twee onderdelen. De eerste is de kwaliteitsbewaking gedurende het proces. De tweede is kwaliteitsbewaking van het eindproduct.

Kwaliteitsbewaking gedurende het proces zal worden neergelegd bij het adviesbureau. Dit behelst ondermeer verslaglegging, archivering etc.

Kwaliteitsbewaking op het eindproduct ligt primair bij de gemeentelijk trekker op basis van een vooraf vastgelegde definitie van het eindproduct. De volgende definitie/scope is hiervoor geformuleerd.

Het gewenste eindproduct is een integraal opgestelde visie met een verkeercirculatieplan waarin de in deze notitie benoemde onderwerpen zijn opgenomen. Hierbij is ruimte voor aanvullingen vanuit het adviesbureau en welke vanuit het participatietraject (intern en extern) komen. De eindverantwoordelijkheid voor de visie ligt bij de gemeentelijk trekker.

Tot slot

Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf. Het heeft raakvlakken met andere beleidsdomeinen en uitvoeringsprogramma's: ruimtelijke ordening, beheer en onderhoud, economie, toerisme en recreatie, duurzaamheid, energietransitie, gezondheid en inclusiviteit. Ook bestaan er raakvlakken met het mobiliteitsbeleid van andere overheden: Rijk, provincie, regio en de buurgemeenten. Het opstellen van mobiliteitsbeleid stemmen we daarom goed af op andere beleidsdomeinen binnen onze gemeente en met andere overheden. De volgende niet-uitputtende opsomming van beleidsdocumenten en lopende beleidsprocessen geven een beeld van de integrale benadering en zal waar nodig worden aangevuld:

- Structuurvisie Verkeer en Vervoer Alphen aan den Rijn 2013
- Omgevingsvisie, de NOVI en de GOVI
- Mobiliteitsvisie Rijk 2050
- Nationaal toekomstbeeld OV 2040
- Omgevingsbeleid, provincie Zuid-Holland (en NH en MRDH) (Omgevingsvisie, Omgevingsprogramma en Omgevingsverordening).
- GVVP's buurgemeenten.
- Handreiking Duurzame Mobiliteit
- Duurzaamheidsbeleid gemeente Alphen aan den Rijn
- Meerjaren Investeringsprogramma Woningbouw- en Infrastructuur (MIPWI).
- Dorpsvisies binnen de gemeente.
- Bedrijventerreinenstrategie
- Coalitieakkoord Alphen aan den Rijn 2022-2026; Zichtbaar en dichtbij
- Openbaar vervoer concessie Zuid-Holland Noord 2024-2034.
- Structuurvisie Gemeente Alphen aan den Rijn 2031; Intense Stad, Vitale Dorpen, Waardevol Landschap.

- Parkeernormen en parkeervoorzieningen Alphen aan den Rijn 2020.
- Nieuwe woningbouwplannen en plannen voor bedrijventerreinen.
- Fietsen, doorfietsen. Fietsgemeente. Nationaal toekomstbeeld fiets.
- Strategisch plan Verkeersveiligheid
- Categoriseringsplan
- Integrale visie laadinfrastructuur
- Agenda toegankelijkheid
- Gezond en Actief Leven Akkoord
- Zuid Holland Toekomst beeld fiets
- Visie gezond stadshart
- Duurzaamheidsprogramma/ZES

Bijlage I Brede welvaart uitgelegd

Brede welvaart is een concept dat verder gaat dan het traditionele economische welvaartsbegrip, dat vaak alleen gebaseerd is op het bruto binnenlands product (BBP) als indicator. Brede welvaart omvat een bredere en meer holistische kijk op het welzijn en de levenskwaliteit van mensen in een samenleving. Het houdt rekening met verschillende aspecten van het leven die van invloed zijn op het welzijn van mensen, waaronder sociale, milieu- en gezondheidsfactoren, naast economische factoren.

Indicatoren van brede welvaart kunnen onder meer zijn:

- Economische indicatoren: Naast het BBP kunnen andere economische factoren zoals mediane inkomens, arbeidsmarktdeelname, vermogensverdeling en economische ongelijkheid van belang zijn.
- Sociale indicatoren: Deze omvatten aspecten zoals toegang tot onderwijs, kwaliteit van het onderwijs, gezondheidszorgvoorzieningen, huisvesting, sociale cohesie en veiligheid.
- Milieugerelateerde indicatoren: Het meten van milieuprestaties, bijvoorbeeld de uitstoot van broeikasgassen, luchtkwaliteit, biodiversiteit en duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen, is van groot belang voor brede welvaart.
- Gezondheidsindicatoren: Levensverwachting, toegang tot gezondheidszorg en kwaliteit van de gezondheidszorg zijn enkele belangrijke gezondheidsindicatoren die van invloed zijn op het welzijn van mensen.



Brede welvaartsdoelen en het mobiliteitssysteem, bron: PBL

Mobiliteit in relatie tot brede welvaart

De relatie tussen brede welvaart en mobiliteit is dat mobiliteit een belangrijke factor is die van invloed kan zijn op verschillende aspecten van brede welvaart. Mobiliteit heeft betrekking op de beweging van mensen en goederen binnen een samenleving, en het kan een aanzienlijke impact hebben op het welzijn van mensen en de algehele levenskwaliteit. Enkele voorbeelden van deze relatie zijn:

- Toegang tot basisvoorzieningen: Mobiliteit speelt een cruciale rol bij het waarborgen van gelijke toegang tot basisvoorzieningen zoals onderwijs, gezondheidszorg en werkgelegenheid. Slechte mobiliteit kan mensen belemmeren om toegang te krijgen tot deze diensten, vooral in afgelegen of minder ontwikkelde gebieden.

- Milieueffecten: Mobiliteit, vooral afhankelijk van fossiele brandstoffen, draagt bij aan milieuvervuiling en klimaatverandering. De impact van transport op het milieu heeft gevolgen voor de gezondheid en het welzijn van mensen, evenals voor de bredere ecosystemen waarvan zij afhankelijk zijn.
- Sociale cohesie: Een goed ontwikkeld mobiliteitssysteem kan de sociale cohesie bevorderen door mensen met elkaar te verbinden en sociale interactie te vergemakkelijken. Aan de andere kant kan een gebrek aan mobiliteit (vervoersarmoede) leiden tot sociale isolatie, vooral voor kwetsbare groepen.
- Economische groei en kansen: Een efficiënt transportsysteem is essentieel voor economische groei en het creëren van kansen voor werkgelegenheid en ondernemerschap. Het vergemakkelijken van de mobiliteit van goederen en mensen kan bijdragen aan een verbeterde economische situatie.

Kortom, brede welvaart is een uitgebreidere benadering van welzijn, waarbij rekening wordt gehouden met sociale, milieu- en gezondheidsaspecten naast economische factoren. Mobiliteit heeft een directe en indirecte invloed op verschillende dimensies van brede welvaart en verdient daarom aandacht bij het streven naar een meer inclusieve en duurzame samenleving.

Afwegingen vinden plaats op basis van de 4 dimensies en 11 thema's van het Brede Welvaart model:

- **Leefomgeving**
 - Ruimtelijke kwaliteit
 - Klimaatverandering
 - Milieuvervuiling

- Barrièrewerking
- **Bereikbaarheid**
 - Banen
 - Sociale contacten
 - Voorzieningen
- **Gezondheid**
 - Schadelijke emissies
 - Lichaamsbeweging
- **Veiligheid**
 - Sociale veiligheid
 - Verkeersveiligheid