

*Meerjaren Investeringsprogramma
Woningbouw- en Infrastructuur
(MIPWI): Uitvoeringsplan 2023-
2027*

Alphen aan den Rijn

14 december 2023

Inhoud

Inhoud.....	2
1. Inleiding	4
Relatie met kadernota en andere financiële processen	4
Aandachtspunten ten opzichte van 2022	4
Indeling	5
2. Afwegingskader infraprojecten.....	6
Mobiliteitsvisie.....	6
Beoordeling 1: Beleidsthema's	6
Beoordeling 2: Kosteneffectiviteit	7
Beoordeling 3: Urgentie.....	7
3. Uitvoeringsplan Infrastructuur projecten 2023-2027	8
Wijzigingen ten opzichte van het MIPWI 2022	8
Prioriteitentabel infrastructuur per 1-1-2023.....	9
Overzicht maatregelen ná 2027 met een tijdshorizon tot 2035	11
4. Afwegingskader woningbouwprojecten	13
Beoordeling 1: Beleidsthema's	13
Beoordeling 2: Kosteneffectiviteit	14
Beoordeling 3: Urgentie.....	14
5. Woningbouwprojecten 2023-2027	15
6. Dekking en uitvoering	17
Dekkingsbronnen en onttrekkingen	17
Conclusie.....	19
Uitvoering	20
Bijlage 1a: Doel en uitgangspunten van het afwegingskader Infrastructuurprojecten	21
Bijlage 1b: Doel en uitgangspunten van het afwegingskader Woningbouwprojecten	22
Bijlage 2: Basis beleidsthema's infrastructuur	23
Ontwikkelperspectief Landschap en stad: Gnephoeck.....	23
Inbreidingslocaties	23
Uitgangspunten Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2013	23
Uitgangspunten Gebiedsvisies 7 dorpen gemeente Alphen aan den Rijn	24
Uitgangspunten Programma Fietshart 2030.....	25

Bestuurlijke afspraken	25
Bijlage 3: Mobiliteitsagenda 2040	26
Toekomstbeelden	26
Structuurvisie Verkeer en Vervoer Alphen aan den Rijn uit 2013:	26
Omgevingsvisie	26
Woonvisie 2021-2025	26
Coalitieakkoord “Zichtbaar en Dichtbij” 2026:	27
Intensiveringsvisie.....	27
Ontwikkelperspectief voor Landschap en Stad, inclusief Vergezicht 2040:.....	27
Openbaar vervoer	27
Fiets.....	28
Auto	28
Goederenvervoer en landbouwverkeer.....	30
Integraal beleid	30
Concrete projecten	30
Bijlage 4a: Overzicht inframaatregelen met scores (groslijst)	32
Bijlage 4b: Overzicht maatregelen woningbouwprojecten met scores	40

1. Inleiding

Voor u ligt het Meerjaren investeringsprogramma Woningbouw- en Infrastructuurprojecten, aangeduid als MIPWI. In het MIPWI staan projecten die niet voortkomen uit normale vervanging, maar wel nodig zijn vanwege afspraken of beleidsvoornemens en waar dus dekking voor moet worden gevonden.

In het MIPWI wordt bepaald:

- aan welke van deze projecten wij de komende jaren prioriteit willen geven
- op welke woningbouwprojecten wij tekorten willen dekken.

Dit gebeurt op basis van afwegingen die in de volgende hoofdstukken staan beschreven.

De dekking van deze projecten is samengesteld uit bestaande reserves, subsidies en middelen van derden. Verder is in 2020 door de raad besloten om ook de toekomstige positieve resultaten van grond- en facilitaire exploitaties, die nog geen resultaatsbestemming hebben, te storten in de reserve Wonen en Infra te storten. Deze reserve Wonen en Infra voorziet dus in de dekking van zowel infrastructuurprojecten als gebiedsontwikkelingen ten behoeve van woningbouw (hierna woningbouwprojecten). Dit gezien de verwevenheid tussen beide. Zo vereist de ontwikkeling van nieuwe woongebieden de hierbij behorende infrastructuur en maakt de aanleg van infrastructuur veelal ook de ontwikkeling van nieuwe woongebieden mogelijk.

Het MIPWI wordt elk jaar herijkt en door de gemeenteraad vastgesteld. De horizon van het Uitvoeringsplan schuift dan een jaar op. De periode die het programma nu beslaat loopt van 2023-2027.

Relatie met kadernota en andere financiële processen

Het MIPWI is nadrukkelijk geen tweede kadernota of programmabegroting. Het is een overzicht waarin de ambities ten aanzien van infrastructurele projecten en gebiedsontwikkeling worden afgezet tegen de hiervoor reeds beschikbare en in de toekomst te verwachten middelen. Aanvullende middelen kunnen via bijvoorbeeld de kadernota, Meerjarenperspectief Grondexploitaties (MPG) of andere financiële processen of projecten worden aangewend voor maatregelen in het MIPWI, maar deze afweging vindt plaats op een ander moment en in een andere context. In het MIPWI kan wel de keuze worden gemaakt om middelen anders in te zetten of projecten anders te prioriteren, bijvoorbeeld als projecten niet doorgaan of uit de planning lopen. Deze wijzigingen, die overigens elk jaar plaatsvinden, zijn genoemd in hoofdstuk 3 en 4.

Aandachtspunten ten opzichte van 2022

Ten opzichte van 2022 hebben enkele veranderingen plaatsgevonden in regelgeving en omstandigheden die effect hebben op de dekking van de projecten:

- Vanaf 2023 mogen niet meer alle kapitaallasten van investeringsprojecten gedekt worden via de reserve MIPWI. Alleen de afschrijvingslasten kunnen gedekt worden

via een reserve afschrijvingslasten. De structurele rentelasten moeten via de reguliere exploitatiebegroting gedekt worden.

- Een toename van risicoreserveringen en een verslechtering van het (financieel) resultaat van de (grond)exploitaties, die zijn verwerkt in het MPG 2023, leidt er toe dat geprognosticeerde (winst)stortingen in de reserve Wonen en Infra en hiermee ook de dekking van toekomstige (nog niet begrote) ambities in het MIPWI lager is dan eerder begroot. Een toelichting hierop is opgenomen in hoofdstuk 6.

Indeling

De opbouw van deze rapportage is als volgt. De hoofdstukken 2 en 3 gaan in op de infrastructuurprojecten. In hoofdstuk 2 komt daarbij het afwegingskader aan bod dat wordt gehanteerd voor de prioritering van de infrastructuurprojecten. Hoofdstuk 3 gaat in op het Uitvoeringsplan.

De hoofdstukken 4 en 5 gaan over de woningbouwprojecten. In hoofdstuk 4 komt het afwegingskader aan bod dat gehanteerd wordt bij de prioritering van de woningbouwprojecten. Vervolgens is in hoofdstuk 5 aandacht voor de ontwikkelingen die op de middellange termijn dienen te worden gedekt.

Het MIPWI sluit af met hoofdstuk 6 waarin wordt ingegaan op de gevraagde dekking en uitvoering. De dekking wordt hierbij afgezet tegen de beschikbare middelen van de Reserve Wonen en Infra.

In de bijlagen staat een nadere toelichting op het doel en de uitgangspunten van het afwegingskader en de beleidsuitgangspunten. Verder wordt ingegaan op de mobiliteitsagenda 2040. We eindigen met de overzichten van de scores van de diverse verkeers- en woningbouwprojecten, ook wel de groslijst genoemd.

2. Afwegingskader infraprojecten

In het “afwegingskader infraprojecten” wordt op hoofdlijnen weergegeven waar de komende jaren de prioriteiten gelegd kunnen worden als het gaat om het realiseren van mobiliteitsdoelstellingen. Het gaat in de meeste gevallen om infrastructurele maatregelen die worden afgewogen op de volgende onderdelen:

- beleidsthema's;
- kosteneffectiviteit;
- urgentie.

Daarmee wordt niet alleen de onderlinge samenhang duidelijk, maar ook de bijdrage aan de programmadoelstellingen en in hoeverre een maatregel kosteneffectief is. Bovendien wordt dicht bij de basis gebleven van wat er bestuurlijk is vastgelegd in coalitieakkoord en programmabegrotingen.

Nadere toelichting op het afwegingskader is opgenomen in bijlage 1a. In bijlage 4a is het volledige overzicht (groslijst) van de maatregelen opgenomen met de scores op genoemde onderdelen.

Als een maatregel een score heeft van 7 of hoger, wordt het opgenomen in een prioriteitenlijst, oftewel het Uitvoeringsplan (zie ook het volgende hoofdstuk). Voor deze projecten is dekking al aanwezig of is dringend nodig.

Mobiliteitsvisie

Komend jaar wordt een start gemaakt met opstellen van een mobiliteitsvisie 2040. Samen met de deelvisies wordt dit het alomvattende beleid voor mobiliteit. Na het vaststellen van deze visie vervalt bijlage 3 in het MIPWI, omdat de mobiliteitsvisie dan leidend is voor de te scoren beleidsthema's in het MIPWI. Omdat de mobiliteitsvisie op een andere wijze maatschappelijke doelen nastreeft, heeft dit ook consequenties voor de scoring van de projecten, op dit moment nog onderscheiden in: fiets, bereikbaarheid, openbaar vervoer en duurzaam en veilig weggebruik. Mogelijk dat er gescoord gaat worden in de bijdrage van mobiliteit aan brede welvaart, zoals bereikbaarheid van voorzieningen, veiligheid, leefomgeving, gezondheid en klimaatakkoord.

Beoordeling 1: Beleidsthema's

Op dit moment houden we vast aan de afspraken uit het nieuwe coalitieakkoord 'Zichtbaar en dichtbij'. Deze is, naast de diverse opgestelde (deel)visies, een belangrijke drager van wat wij komende jaren op het gebied van mobiliteit voor ogen hebben. Het thema Mobiliteit in onze programmabegroting (binnen programma 2) vindt zijn oorsprong in grote, voor onze gemeente relevante onderwerpen en projecten zoals het spoor Leiden-Utrecht, de leefbaarheid in Boskoop en Hazerswoude Dorp en de ringstructuur in de stad Alphen aan den Rijn. De op te leveren onderdelen sluiten ook aan en zijn afgestemd op de ambities zoals opgenomen in de Mobiliteitsagenda 2040 (zie hoofdstuk 4) en de ambities, die zijn genoemd in andere beleidsprogramma's, zoals Wonen, Economie en Duurzaamheid.

Tot slot vertegenwoordigen de thema's en hun maatschappelijke effecten diverse bestuurlijke afspraken, meerjarige en regionale projecten zoals Ontwikkelperspectief Landschap en stad, inbreidingslocaties, de Gemeentelijke Omgevingsvisie, Beter bereikbaar Gouwe (BBG), de structuurvisie Verkeer en Vervoer uit 2013 (SVV 2013), de Gebiedsvisie 7 dorpen uit 2018, het Programma Fietshart en eerder gemaakte beleidskeuzes. Het zal duidelijk zijn dat wanneer een maatregel bijdraagt aan meerdere thema's deze maatregel ook hoger scoort in prioriteit. In bijlage 2 zijn de beleidsthema's nader geduid.

De onderdelen binnen Infrastructuur en Mobiliteit zijn uitgesplitst in vier subthema's, op basis waarvan de scoring van projecten plaatsvindt:

1. fiets;
2. bereikbaarheid;
3. openbaar vervoer;
4. duurzaam en veilige weggebruik.

Onder deze subthema's vallen de maatregelen en acties die bijdragen aan het behalen van maatschappelijke effecten zoals ook genoemd in de begroting. De te bereiken maatschappelijke effecten zijn:

- de fiets optimaal wordt gebruikt;
- de woon- en werkomgeving goed bereikbaar is;
- er optimaal gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer;
- het weggebruik duurzaam en veilig is;

Beoordeling 2: Kosteneffectiviteit

Het is ook nuttig om maatregelen te kunnen wegen naar kosteneffectiviteit. Met andere woorden: staan de kosten die moeten worden gemaakt in verhouding tot de resultaten. Hoe groter het effect en/of hoe lager de kosten, des te hoger scoort de maatregel. Dit blijft een 'gevoelsmatige' kwalitatieve afweging.

Beoordeling 3: Urgentie

Daarnaast kan onderscheid worden gemaakt in urgentie. Investerings in maatregelen kunnen op korte termijn nodig zijn omdat ze niet kunnen worden uitgesteld. Bijvoorbeeld omdat de gemeente niet de trekker is van een project of omdat later aanhaken veel duurder zou zijn. Ook deze beoordeling is van belang om tot een prioriteitsafweging te komen.

3. Uitvoeringsplan Infrastructuur projecten 2023-2027

In hoofdstuk 2 is ingegaan op het afwegingskader waarin het afwegings- en scoringsproces is genoemd. In bijlage 1a en 4a is toegelicht hoe tot de scores is gekomen. Op basis van de uitkomst van de scores van de diverse plannen en projecten die zijn opgesomd in bijlage 4a, is een lijst gemaakt van prioritaire maatregelen die de komende periode uitgevoerd gaan worden. Alle maatregelen met een score van 7 punten of hoger zijn gemarkeerd en opgenomen in het Uitvoeringsplan. We onderscheiden in het Uitvoeringsplan twee lijsten met programma's: het lopend jaar en de eerste volgende jaarschijf 2023-2024 en de twee daarop volgende jaarschijven 2025-2027.

Beide lijsten worden ieder jaar opnieuw (en voortschrijdend) geactualiseerd en door de raad vastgesteld. Er is een samenhang met de kadernota 2024-2027. Voorts worden de projecten die vorig jaar zijn afgerond hier niet meer vermeld. De bedragen in de tabel zijn investeringskosten. Voor de jaarschijven 2023-2024 geldt dat deze alle zijn gedekt. Ook voor de jaarschijven 2025-2027 zijn de lasten voor nieuwe infrastructuur gedekt.

Wijzigingen ten opzichte van het MIPWI 2022

De volgende aanpassingen zijn opgenomen, als gevolg van veranderingen in planning, kosten, uitvoering of zienswijze:

Projecten zijn afgevoerd van de (gros)lijst

- Rotonde Voorofsche weg in Boskoop is gereed
- Fietspad Eisenhowerlaan is gereed

Projecten zijn aangepast in kosten en planning

- Doorfietsroute Alphen-Gouda is als apart project opgenomen en niet meer als financieel onderdeel van BBG
- Programma Fiets is programma Fietshart geworden
- Fietspad Rijndijk Oost is doorfietsroute Alphen-Leiden geworden

Projecten zijn toegevoegd

- Westzijdeweg, verbeteren berijdbaarheid door landbouwvoertuigen
- Prins Bernhardlaan, verbeteren oversteekbaarheid voor langzaam verkeer
- Verbeteren verkeersveiligheid op de N209 thv Heerewegh in Benthuizen
- Beter bereikbaar Gouwe verdeeld in korte (kleinschalige) en lange termijn maatregelen

Prioriteitentabel infrastructuur per 1-1-2023

Uitvoeringsprogramma vanaf <u>2023-2024</u>	Stand van zaken	Investeringskosten	Dekking via actualisatie MIPWI 2023	Nog te dekken
Programma Fietshart 2023	In besluitvorming in 2023. Budget voor 2023 wordt overgeheveld uit het voormalig Programma Fiets 2019-2022. In 2024 wordt het opgevoerd via Kadernota 2025.	400*	400	0
Verbreiding Steekterbrug	Project loopt, maar is vertraagd.	3.031 *	3.031*	0
Fietsverbinding Zierendeweg	Besluitvorming Q4 2023	700*	700	Rente lasten investering
Doorfietsroute Alphen-Leiden	Intentieverklaring getekend en wordt gefaseerd uitgevoerd.	3000 (incl 1350K subsidie)	3000	Rente lasten investering
Doorfietsroute Alphen-Gouda	In voorbereiding	4900 (incl 2165 subsidie)	4900	Rente lasten investering
Opstellen mobiliteitsvisie	Opstellen plan van aanpak.	150	150	0
Vervangen VRI's door iVRI's (intelligente verkeersregelininstallaties)	In uitvoering. Eind 2024 moeten de verkeersregelininstallaties zijn aangesloten en functioneren.	1.200	1.200	0
Verbeteren rotonde Boezemlaan-Zijde	Realisatie uitgesteld i.v.m. onteigeningsprocedure.	1.320 *	1.320	Rente lasten investering
Verbeteren verkeerssituatie Hazerswoude-Dorp	Maatregelpakket ter verbetering van de verkeerssituatie, waaronder aanleg weg om Weidelanden, bijdrage aanleg rotonde, aanpassen weginfra bij schoolgemeenschap etc.	8.806	8.806	Rente lasten investering
Beter Bereikbaar Gouwe (BBG), samenhangend pakket van maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid rond Boskoop en Hazerswoude-Dorp)	Onderzoeken van start gegaan. Kosten voor voorbereiding en uitvoering kleine maatregelen	400	400	0
Aansluiting PCT-ITC op Hoogeveenseweg	Realisatie rotonde en fietspad ter hoogte van PCT en ITC terrein en ter ontsluiting van Boskoop. Loopt mee in PIP procedure voor N207 Zuid.	1.100	1.100	Rente lasten investering
Aanleg fietsbrug Aarkanaal (Raadsbrug)	In uitvoering en naar verwachting in 2024 klaar. Als gevolg van kostenstijging is in dit MIPWI rekening gehouden met een hogere dekking. Zie	7.500 *	7.500	0

Uitvoeringsprogramma vanaf <u>2023-2024</u>	Stand van zaken	Investeringskosten	Dekking via actualisatie MIPWI 2023	Nog te dekken
	ook de raadsinformatiebrief ‘Rapportage projecten openbare ruimte’ met nr. 3253984			
Verbeteren oversteekbaarheid langzaam verkeer Prins Bernhardlaan tussen Raoul Wallenbergplein en W de Zwijgerlaan ,	Op te starten	20	20	0
Uitbreiding fietsenstalling station Alphen i.v.m. verwachte groei	Rijkssubsidie verkregen, planfase voor uitbreiding.	275 incl 100 subsidie	275	Rente lasten investering
	Totaal 2023 – 2024	32.802	32.802	0

*** (Deel) reeds gedekt of gerealiseerd in voorgaande jaren !**

Uitvoeringsprogramma <u>2025-2027</u> (vervolg)	Stand van zaken	Investeringskosten	Dekking via actualisatie MIPWI 2023	Nog te dekken
Programma Fietshart 2023	In besluitvorming in 2023. Budget voor 2023 wordt overgeheveld uit het voormalig Programma Fiets 2019-2022. In 2024 wordt het opgevoerd via Kadernota 2025.	400*	400	0
Doorfietsroute Alphen-Bodegraven	Verkenningfase gereed, intentieverklaring tekenen	3370 (incl 1500 subsidie)	3370	0
Kop West: Realiseren rotonde op kruispunt Hoorn – Ondernemingsweg	In onderzoeksfase	1.100	1.100	0
Verbeteren verkeerssituatie Hazerswoude-Dorp	Maatregelpakket ter verbetering van de verkeerssituatie voor de middellange termijn, vóór of uiterlijk tegelijkertijd met openstelling Bentwoudlaan.	3.000	3.000	Rente lasten investering
Station Hazerswoude-Rijndijk • Station en tunnel • Halteplein • Transferium	Bedrag bijgesteld naar aanleiding van nieuwe bestuursovereenkomst	8.000	8.000	0

Uitvoeringsprogramma <u>2025-2027</u> (vervolg)	Stand van zaken	Investeringskosten	Dekking via actualisatie MIPWI 2023	Nog te dekken
Fietspad Oranje Nassausingel Thorbeckestraat-de Bijlen	Nog geen voorbereidingen getroffen.	165	165	0
Aanpassing kruising Hoogeveenseweg – Roemer, Boskoop	Gaat mee in traject provinciaal inpassingsplan Verlengde Bentwoudlaan	880	880	0
Aansluiting Heerewegh-N209	Verbeteren verkeersveiligheid op de N209 thv Heerewegh in Benthuizen	1000	1000	0
Westzijdeweg	Verbeteren van de berijdbaarheid door landbouwvoertuigen	100	100	0
	Totaal 2025 - 2027	18.015	18.015	0
TOTAAL	Investeringskosten infrastructuur op basis van mobiliteitsplan	50.817	50.817	0

* (Deel) reeds gedekt of gerealiseerd in voorgaande jaren !

Overzicht maatregelen ná 2027 met een tijdshorizon tot 2035

Buiten deze tijdshorizon, dus ná 2027, tekenen zich ontwikkelingen af die prioritair zijn en waar de gemeente in financiële zin al wel rekening mee kan en moet houden. Om die reden eindigt dit hoofdstuk met een extra tabel met aanvullende maatregelen na 2027.

Onderstaande tabel geeft een beeld van de projecten waar een substantiële investeringsimpuls aan vast zit na 2027. De overige genoemde projecten in dit hoofdstuk hebben nog geen financiële vertaling. De kosten voor de korte termijn infrastructurele maatregelen in en rond Hazerswoude-Dorp zijn al gedekt in het MIPWI (zie bovenstaande tabel) en daarom hieronder niet genoemd. De onderstaande tabel geeft daarnaast ook de volgorde van de wensen. Zo is er urgentie bij een maatregel bij Boskoop en is de tunnel bij Hazerswoude-Dorp een maatregel voor de langere termijn.

Voor het project Beter Bereikbaar Gouwe willen we in herinnering brengen dat voor dit project een amendement is aangenomen tijdens de behandeling van het MIPWI 2021 in de raadsvergadering van 17 december 2021. Vanwege dit amendement is de onderstaande tabel aangevuld met de projecten '2^e oeververbinding Boskoop' en 'Maatregelen ter realisatie van een tunnel bij Hazerswoude-Dorp'.

Projecten <u>ná 2027</u>	Stand van zaken	Investeringskosten	Dekking via actualisatie MIPWI 2023	Nog te dekken
Beter Bereikbaar Gouwe (samenhangend pakket van maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid rond Boskoop en Hazerswoude-Dorp)	2 ^e fase proces Beter Bereikbaar Gouwe. Verwacht besluit Q1 2024.	20.000	6.149	13.851
Ontsluitingsstructuren bovenwijkse infra Contourenplan Gnephhoek. Betreft verwachte gemeentelijke bijdrage aan bovenwijkse infra (w.o. fietsbrug en aanpassing kruisingen). Bedrag op nominale waarde per 1-1-2023.	Opgenomen in het Contourenplan Gnephhoek en uit te werken in een Masterplan	4.400	4.400	0
Maatregelen ter realisatie van een tunnel bij Hazerswoude-Dorp	Onderzoek afgerond	50.000 (30.000 – 65.000)	0	50.000 (30.000 – 65.000)
	Totaal na 2027	74.400	10.549	63.851

4. Afwegingskader woningbouwprojecten

Aangezien woningbouwprojecten in sommige gevallen een financieel tekort kennen en de middelen schaars zijn, is het zaak om dergelijke projecten te prioriteren. Het “afwegingskader woningbouwprojecten” biedt naar analogie van het afwegingskader infrastructuurprojecten, een kader om tot een prioritering te komen.

De prioritering komt tot stand op basis van de volgende criteria: ‘beleidsthema’s’, ‘kosteneffectiviteit’ en ‘urgentie’.

Een nadere toelichting van het afwegingskader is opgenomen in bijlage 1b. In bijlage 4b is het volledige overzicht van de maatregelen opgenomen met de scores op genoemde onderdelen.

Beoordeling 1: Beleidsthema’s

Omgevingsvisie

De voor woningbouwprojecten relevante beleidsthema’s zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie, die op 27 januari 2022 door de raad is vastgesteld, is de opvolger van de structuurvisie en vormt samen met het hierop gebaseerde Omgevingsplan de belangrijkste kaderstellende documenten onder de Omgevingswet, die op 1 januari 2024 van kracht wordt.

In de Omgevingsvisie staan de gemeentelijke doelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn. Op het hoogste abstractieniveau is, samen met onze burgers en ondernemers, gekeken naar de drie belangrijkste waarden en de missie van Alphen aan den Rijn. De missie luidt als volgt: “Voor alle inwoners een beter leven (geluk, welbevinden) met (positieve) gezondheid en duurzaamheid als basis voor sociaal, economisch en ruimtelijk beleid.”

Bij deze missie horen drie centrale waarden, die ingaan op wat voor gemeente wij zijn:

1. Een gemeente van ontmoeten en verbinden
2. Duurzame en groene gemeente
3. Vitale woon- en leefgemeente

Vervolgens zijn deze drie centrale waarden vertaald in vijf ontwikkelrichtingen, te weten:

1. Duurzaam ondernemen
2. Landschappelijke verstedelijking
3. Waardevol buitengebied
4. Samen sterker
5. Gezonde vergroening

Elke ontwikkelrichting kent een aantal doelen en daarbij horende belangrijkste opgaven en prioriteiten, waar we de komende jaren hard aan werken. Naarmate een woningbouwproject meerdere doelen en ontwikkelrichtingen dient, dan scoort dit hoger op dit beleidsthema.

Woonvisie Alphen aan den Rijn 2021-2025

Naast de omgevingsvisie is voor woningbouwprojecten ook de Alphense woonvisie van belang. In januari 2022 heeft de raad de Woonvisie 2021-2025 vastgesteld en in november 2022 een addendum hierop. De woonvisie is erop gericht om met name het aantal sociale en

middeldure huurwoningen en of betaalbare koopwoningen te vergroten. Zo gaat het programma van ieder woningbouwproject in 2023 in beginsel uit van¹:

- 30% sociale huur
- 20% middelduur: middenhuur < € 1.040,- * dan wel goedkope koop < € 265.000*;
15% betaalbare koop: < € 369.000*;
- Binnen vier jaar streven naar extra 5% middelduur en betaalbare koop. Het aandeel middelduur en betaalbare koop dient dan gezamenlijk ten minste 40% van het woningbouwprogramma te bedragen. Aan deze verhoging is de voorwaarde verbonden dat dit (financieel) haalbaar is.

*Bedragen zijn prijspeil 1-1-2023

De Woonvisie streeft voor locaties die in eigendom zijn van de gemeente naar een hogere ambitie ten aanzien van bovenstaande segmenten.

Percentages sociaal, middelduur en betaalbare woningen worden gehandhaafd op programmaniveau. Maatwerk per project is mogelijk.

Indien het programma van een woningbouwproject hogere percentages sociale huur, middeldure huur of goedkope koopwoningen bevat, dan draagt dit ook bij aan een hogere score op het criterium 'beleidsthema's'. Hetzelfde geldt indien een project aan de gestelde eisen voldoet (geen hoger percentage), maar op deze woningbouwcategorieën een kwalitatief bovengemiddelde uitwerking kent. Denk hierbij aan de realisatie van een- in plaats van meergezinswoningen.

De beoordeling van de score op het criterium 'beleidsthema's' is semi-kwalitatief. Dit wil zeggen dat deze deels is te kwantificeren. Zo wordt de mate waarin deze op een thema scoort kwalitatief beoordeeld, maar is het aantal thema's waarop deze scoort wel te kwantificeren.

Beoordeling 2: Kosteneffectiviteit

Het is ook nuttig om maatregelen te kunnen wegen naar kosteneffectiviteit. Met andere woorden: staan de kosten die moeten worden gemaakt in verhouding tot de resultaten. Hoe groter het effect en/of hoe lager de kosten, des te hoger scoort de maatregel. Voor woningbouwprojecten wordt deze uitgedrukt in gevraagde dekking per te realiseren woning.

Beoordeling 3: Urgentie

Daarnaast kan onderscheid worden gemaakt in urgentie. Investerings in maatregelen kunnen op korte termijn nodig zijn omdat ze niet kunnen worden uitgesteld. Bijvoorbeeld omdat de vraag naar woningen zeer urgent is en het project op korte termijn realiseerbaar is.

¹ Op basis van het addendum op de woonvisie (addendum vastgesteld in de raadsvergadering van 24-11-2022)

5. Woningbouwprojecten 2023-2027

Binnen de gemeente Alphen aan den Rijn zijn op dit moment op de middellange termijn de volgende woningbouwprojecten voorzien, die een verwacht negatief financieel resultaat kennen en waarvoor de dekking (gedeeltelijk) ten laste van de reserve Wonen & Infra zal komen:

- GREX woningbouw Stadshart Lage Zijde
- GREX woningbouw Arnoldus van Os (in voorbereiding)
- GREX woningbouw 's Molenaarspad (in voorbereiding)
- Gemeentelijke aanpak netcongestie
- Ontwikkeling Masterplan Gnephoek

In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de afweging om woningprojecten te kunnen prioriteren. In bijlage 1b en 4b is toegelicht hoe tot de scores is gekomen. Op basis van de uitkomst van de scores van deze projecten die zijn opgesomd in bijlage 4b, is een lijst gemaakt van prioritaire projecten die de komende periode uitgevoerd gaan worden. We onderscheiden in de planperiode twee lijsten: het lopend jaar en de eerste volgende jaarschijf 2023-2024 en de daarop volgende jaarschijven 2025-2027.

Beide lijsten worden ieder jaar opnieuw (en voortschrijdend) geactualiseerd en door de raad vastgesteld. Buiten voornoemde tijdshorizon, dus ná 2027, kunnen zich ontwikkelingen voordoen die prioritair zijn en waar de gemeente in financiële zin al wel rekening mee kan en moet houden. Zodra deze bekend zijn, zullen deze in deze notitie worden opgenomen.

In totaliteit worden de investeringskosten voor de middellange termijn (2023-2027) begroot op € 8.072.000,-. Deze kosten hebben alle betrekking op de periode 2023 en 2024 en voorzien grotendeels in de dekking van een tekort op de nog vast te stellen grondexploitaties Arnoldus van Os en 's Molenaarspad, waarvoor een verliesvoorziening dient te worden getroffen. Daarnaast wordt de oprenting van de verliesvoorziening van Stadshart Lage Zijde over de verlengde looptijd deels² ten laste gebracht van de reserve Wonen en Infra.

Daarnaast dient in de periode 2025-2027 rekening te worden gehouden met kosten ten behoeve van de ontwikkeling van de Gnephoek, waarvoor naar verwachting een grondexploitatie wordt geopend. Echter is het resultaat van deze grondexploitatie op dit moment nog niet bekend, waardoor de gemeentelijke bijdrage als p.m. post is opgenomen.

Opgemerkt wordt dat van de totale te dekken investeringskosten van € 8.072.000,- een bedrag van € 3.780.000,- t.b.v. 's Molenaarspad, vooruitlopend op het beschikbaar stellen

² Dit betreft het verschil tussen de rekenrente van 1,07% en de disconteringsrente van 2,00%. Aangezien verlenging van de looptijd van de grondexploitatie door dit renteverhaal in het verleden tot een verlaging van de verliesvoorziening heeft geleid en deze via de reserve Grondexploitaties ten gunste van de reserve Wonen en Infra is gebracht, wordt de oprenting van de verliesvoorziening over de verlengde looptijd nu deels ten laste van deze reserve gebracht.

van middelen uit de reserve Wonen en Infra, met algemene middelen is gedekt. Deze kosten worden in voorliggend MIPWI opgenomen als te dekken door de reserve Wonen en Infra.

De totale investeringskosten ter grootte van € 8.072.000,- worden gedekt door reeds verwerkte en verwachte toevoegingen vanuit de reserve Grondexploitaties aan de reserve Wonen en Infra. Deze toevoegingen zijn gebaseerd op verwachte winstnemingen en stortingen van positieve resultaten op af te sluiten exploitaties die jaarlijks bij de actualisatie van het MPG worden verwerkt.

In onderstaande tabellen is de dekking ten laste van de reserve Wonen en Infra in beeld gebracht.

Uitvoerings- programma vanaf <u>2023-2024</u>	Stand van zaken	Investerings- kosten (vanaf 2023) x € 1.000	Bestaande dekking	Benodigde extra dekking
Arnoldus van Os	In voorbereiding, betreft een GREX woningbouw. Dekking verwacht tekort op de grondexploitatie. Bedrag op contante waarde per 1-1-2023	1.420	1.420	0
Stadshart Lage Zijde	In uitvoering, bedrag te dekken door reserve Wonen & Infra betreft verschil disconteringsrente en rekenrente over 2023 en 2024.	2.155	2.155	0
's Molenaarspad	In voorbereiding, betreft een toekomstige GREX. Genoemd bedrag is verwachte afboeking op de boekwaarde. Bedrag op nominale waarde per 1-1-2023.	4.337	4.337	0
Gemeentelijke aanpak netcongestie	Betreft onderzoekskosten 2023 en 2024. Raming nominale waarde per jaar 1-1-2023	160	160	0
	Totaal	8.072 + p.m	8.072	0

Uitvoerings- programma <u>2025-2027</u>	Stand van zaken	Investerings- kosten (vanaf 2023) x € 1000	Bestaande dekking	Benodigde extra dekking (exclusief kapitaallasten)
Gnephoek	In voorbereiding, betreft toekomstige gebiedsontwikkeling met o.a. woningbouw.	p.m.	0	p.m.
	Totaal	p.m.	0	p.m.

TOTAAL	Investeringskosten woningbouwprojecten	8.072	8.072	0
---------------	---	--------------	--------------	----------

6. Dekking en uitvoering

In dit hoofdstuk worden de investeringskosten met betrekking tot infrastructuur (hoofdstuk 3) en woningbouw (hoofdstuk 5) voor de periode 2023 tot en met 2027 afgezet tegen de beschikbare dekkingsbronnen.

Dekkingsbronnen en onttrekkingen

De reserve Wonen en Infra heeft per 1-1-2023 een saldo en wordt gevoed door toevoegingen van de Algemene Dienst en afdrachten van de reserve Grondexploitaties. Hier staan onttrekkingen t.b.v. beleid en onderzoek en MIPI projecten van voor 2023 tegenover. Met uitzondering van de afdrachten van de reserve Grondexploitaties na 2023 zijn deze reeds begroot. De afdracht van de reserve Grondexploitaties is afhankelijk van de voortgang in projecten en de marktontwikkeling **en is nog niet in de begroting opgenomen, maar geprognosticeerd.**

Zoals in de inleiding aangegeven zijn de geprognosticeerde (winst)storting in de reserve Wonen en Infra op basis van het MIPWI 2023 (dat is gebaseerd op het MPG 2023) lager dan het MIPWI 2022 (dat is gebaseerd op het MPG 2022). Dit heeft te maken met de marktontwikkelingen, waarbij hogere kostenstijgingen in de grond- weg en waterbouw (civiele werken) en plankosten, gecombineerd met een lager verwachte stijging van grondopbrengsten het financiële resultaat drukken.

Bovenstaande begrote en geprognosticeerde storting en onttrekkingen over de periode 2023 t/m 2027 in beschouwing nemend, resteert een beschikbaar saldo dat over deze periode ingezet kan worden voor dekking van de in hoofdstukken 3 en 5 genoemde investeringskosten ten behoeve van respectievelijk infrastructuur en woningbouw.

Door op dit beschikbaar saldo vervolgens de in hoofdstukken 3 en 5 genoemde investeringskosten ten behoeve van respectievelijk infrastructuur en woningbouw in mindering te brengen, ontstaat inzicht in de mate waarin de reserve Wonen en infra toereikend is voor dekking van de projecten in het MIPWI 2023.

Naast in het MIPWI genoemde investeringskosten is ook een reservering aangehouden voor toekomstige woningbouwprojecten. Deze reservering is gesteld op 50% van de reeds gerealiseerde en geprognosticeerde afdracht vanuit de reserve Grondexploitaties minus de reeds ten laste van de reserve Wonen en Infra gebrachte en nog te brengen investeringskosten in woningbouw³. Dit opdat niet op voorhand het volledige resultaat van de grond- en facilitaire exploitaties wordt opgesoupeerd voor infrastructuur. In onderstaande tabel is dit uitgewerkt voor het MIPWI 2023.

³ Sinds opening reserve Wonen en infra bedraagt de reeds gestorte en geprognosticeerde afdracht vanuit de reserve Grondexploitaties ca. € 32,6 mln. over de gehele looptijd van het MIPWI 2023. Hiervan is 50%, oftewel ca. € 16,3 mln. bestemd voor woningbouwprojecten. Hiervan is reeds € 2,5 mln. besteed en € 8,1 mln. in het MIPWI 2023 geprognosticeerd. In totaliteit betreft dit ca. € 10,6 mln. De reservering voor toekomstige woningbouwprojecten bedraagt voor de looptijd van het MIPWI 2023 hiermee ca. € 5,7 mln.

Verloop dekking en kosten Wonen en Infra	Actualisatie			
Bedragen x € 1.000	Begroot	Prognose	Prognose	
Omschrijving	2023 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2031	Totaal
Beginstand reserve Wonen en Infra per 1-1-2023	22.859	-	-	22.859
				-
Reguliere bijdrage vanuit algemene middelen	1.200	1.200	1.600	4.000
Actualisatie afdrachten MPG	11.100	8.600	2.700	22.400
Saldo baten reserve Wonen en infra per 31-12-2024	35.159	9.800	4.300	49.259
Aanvullende dekking MIPWI actualisatie 2023				
Beschikbare subsidies	5.485	14.478	-	19.963
Beschikbare overige dekkingsmiddelen	6.333	5.320	-	11.653
Saldo aanvullende dekking per 31-12-2024	11.818	19.798	-	31.616
TOTALE DEKKING (begroot/prognose)	46.977	29.598	4.300	80.875
Te dekken kosten MIPWI projecten (2022 en eerder)	5.688	-	-	5.688
Te dekken kosten infrastructuur o.b.v. actualisatie mobiliteitsplan (H3)	32.802	18.015	74.400	125.217
Te dekken kosten actualisatie woningbouw (H4)	8.072	-	-	8.072
Reservering dekking toekomstige woningbouwontwikkelingen (50% van afdracht reserve GREX)	99	4.300	1.350	5.749
TOTALE KOSTEN (begroot/prognose)	46.661	22.315	75.750	144.726
TOTAAL RESTANT NOG TE DEKKEN	316	7.283	-71.450	-63.851
	Nog te dekken	Nog te dekken	Nog te dekken	Totaal nog te dekken
Infraprojecten	2023-2024	2025- 2027	2028-2031	
Beter Bereikbaar Gouwe	-316	-5.833	20.000	13.851
Bovenwijkse infra Gnephoek		-1.450	1.450	-
Tunnel Hazerswoude dorp			50.000	50.000
Woningbouwprojecten				
Reservering dekking toekomstige woningbouw	-	-	-	-
TOTAAL RESTANT NOG TE DEKKEN	-316	-7.283	71.450	63.851

Conclusie

Investeringskosten 2023-2027

De totale investeringskosten van de infraprojecten voor de periode 2023-2027 worden geraamd op circa € 50,8 miljoen.

Voor woningbouwprojecten betreft het voor de periode 2023-2027 een bedrag van circa € 8,1 miljoen⁴ ten behoeve van reeds voorziene ontwikkelingen en circa € 4,4 miljoen reserveringen voor toekomstige ontwikkelingen. De totale investeringskosten voor woningbouwprojecten bedragen circa € 12,5 miljoen.

In totaliteit komen de ten laste van de reserve Wonen en Infra te brengen kosten voor woningbouw en infraprojecten voor deze periode op circa € 63,3 miljoen.

De dekkingsbronnen voor deze kosten over de periode 2023 t/m 2027 betreffen:

- Reeds aanwezige middelen in de reserve Wonen en Infra: circa € 22,9 miljoen
- Reguliere bijdrage vanuit algemene middelen: circa € 2,4 miljoen
- Verwachte afdrachten vanuit reserve Grondexploitaties in het kader van winstnemingen en af te sluiten exploitaties met een positief resultaat: circa € 19,7 miljoen. Deze is geprognosticeerd, maar nog niet begroot.
- Beschikbare subsidies: circa € 19,9 miljoen. Opgemerkt wordt dat niet voor alle begrote subsidie reeds een beschikking ontvangen.
- Overige dekkingsmiddelen: circa € 11,7 miljoen. Onderdeel hiervan is het bedrag van circa € 3,8 mln. dat eerder ter dekking van verliesvoorziening 's Molenaarspad is ingezet en in voorliggend MIPWI wordt voorgesteld om aan te wenden voor infra.

In totaliteit bedraagt de begrote en geprognosticeerde dekking circa € 76,6 miljoen.

Wanneer de begrote en geprognosticeerde investeringskosten worden afgezet tegen de reeds begrote en geprognosticeerde dekkingsbronnen, dan worden deze voor de periode 2023 t/m 2027 als toereikend ingeschat. Op basis van huidige inzichten resteert een bedrag van circa € 7,6 miljoen. Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat met name de geraamde storting vanuit de reserve Grondexploitaties van over deze periode in totaliteit circa € 19,7 sterk afhankelijk is van de voortgang in gronduitgifte en marktontwikkeling en hierdoor een mate van onzekerheid kent. Daarnaast is ook nog niet het volledig geraamde bedrag uit subsidies reeds beschikt. Concreet betekent dit dat over deze periode de dekkingsmiddelen lager uit kunnen vallen.

Investeringskosten na 2027 (2027 t/m 2031)

De totale uitvoeringskosten van de infraprojecten voor de periode na 2027 (2028-2031) worden geraamd op circa € 74,4 miljoen en bestaan uit enkele projecten, waarvan de grootste zijn:

- 1) Uitvoeringskosten ter grootte van ongeveer € 20 miljoen m.b.t. het project 'Beter Bereikbaar Gouwe' (BBG). De dekking zal voor een groot deel uit de afdracht reserve grondexploitaties moeten komen. Hier ligt een onzekerheid in de dekking, omdat deze o.a. afhankelijk is van de marktontwikkeling met betrekking tot de projecten in

⁴ Daarnaast is een gemeentelijke bijdrage ten behoeve van een toekomstige grondexploitatie van de Gnephoek als p.m. post opgenomen.

het Meerjarenperspectief Grondexploitaties (MPG). Benodigde bedragen voor de BBG worden te zijner tijd voorgelegd aan de raad.

- 2) Geprognosticeerde uitvoeringskosten ad. € 4,4 miljoen voor het verbeteren van de infrastructuur, volgend uit de ontwikkeling van de Gnephoek. Een belangrijke toelichting hierop, is dat wij ervan uitgaan dat het overgrote deel door het Rijk worden gefinancierd en vanuit de ontwikkeling zelf. De besluitvorming hierover volgt op een later moment, na het opstellen van dit MIPWI. Na het vaststellen van het masterplan Gnephoek zal duidelijk zijn welke infrastructurele maatregelen op welk moment tegen welke kosten gerealiseerd moeten worden om woningbouw mogelijk te maken.
- 3) De kosten voor het ondertunnelen van de N209 in Hazerswoude Dorp is met behulp van de onderzoeken uit het project Beter bereikbaar Gouwe inzichtelijk gemaakt. De kosten variëren, afhankelijk van de variant, tussen de 30 en de 65 miljoen euro. In het MIPWI is circa € 50 miljoen als nog te dekken opgenomen.

Geconcludeerd wordt dat gezien het grote beslag dat het project (BBG) legt op de toekomstige dekkingsmiddelen, op basis van de huidige inzichten geen dekking meer beschikbaar is voor nieuwe infra- of woningbouwprojecten die nu nog niet in deze actualisatie zijn opgenomen. Financiële ruimte kan vooralsnog alleen beschikbaar komen door andere keuzes te maken m.b.t. de huidige projecten opgenomen in hoofdstuk 3 of 5 van het MIPWI, dan wel in andere (aanvullende) geldstromen te voorzien, zoals subsidies en bijdragen van andere partijen. Daarnaast zal aanvullende dekking onderdeel kunnen zijn separate raadsvoorstellen of van de integrale afweging in de kadernota/begroting de komende jaren met betrekking tot de beschikbare financiële begrotingsruimte.

In deze periode zijn vooralsnog geen woningbouwprojecten bekend met een tekort. Desalniettemin is het reëel dat deze zich te zijner tijd wel zullen aandienen. Derhalve is voor deze periode een reservering opgenomen ter grootte van circa € 1,4 miljoen. Deze reservering maakt deel uit van de totale reservering t.b.v. woningbouw, die voor de periode 2023 t/m 2031 uitkomt op circa € 5,7 miljoen.

Uitvoering

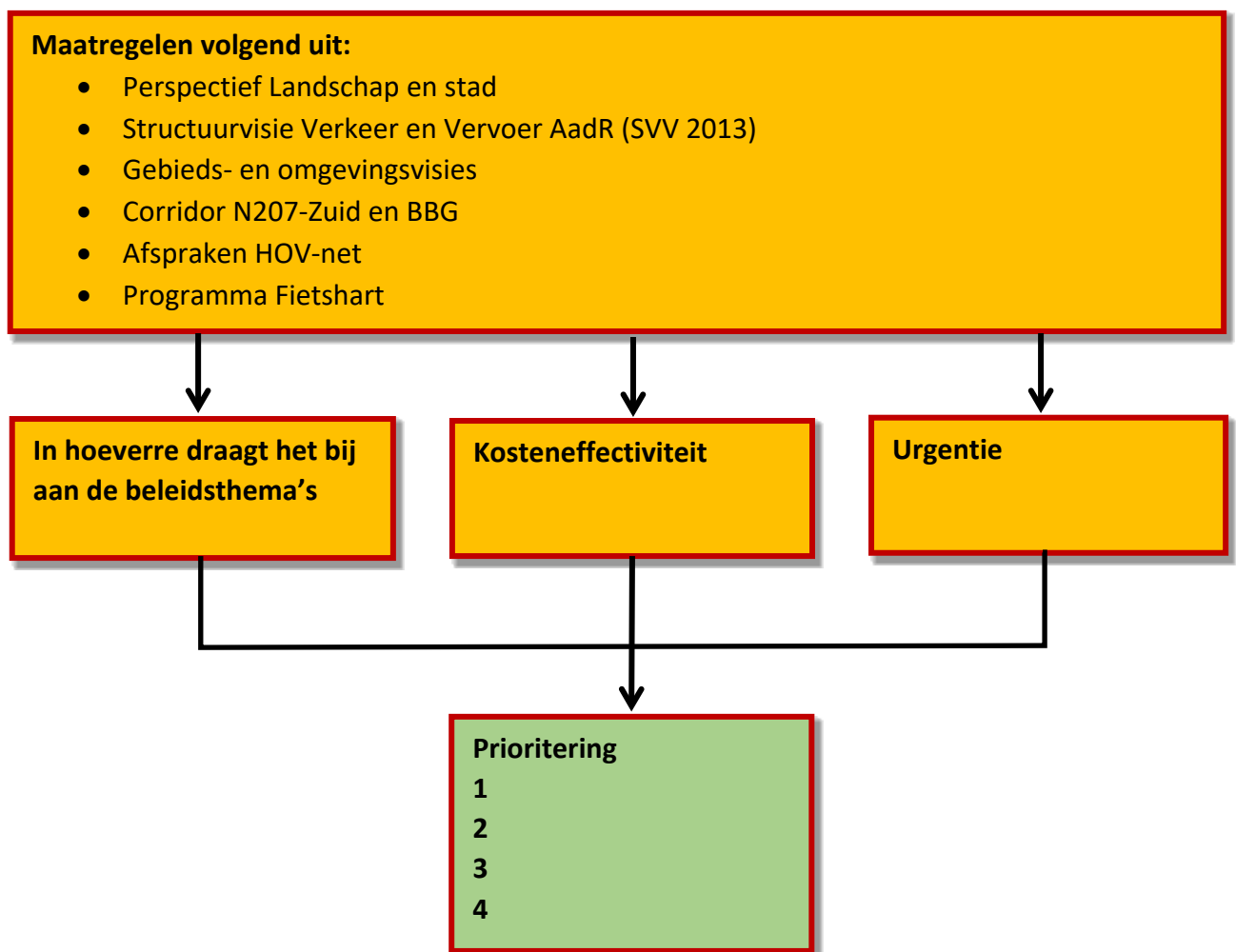
Met de instemming van dit Uitvoeringsplan wordt het programma voor 2023-2024 in gang gezet. Het programma voor 2025-2027 wordt in voorbereiding genomen, of de voorbereiding wordt doorgezet. Voor de langere termijn (na 2027) worden een aantal projecten voorbereid. De realisatie hiervan zal waarschijnlijk niet op korte termijn plaatsvinden.

Het Uitvoeringsplan wordt jaarlijks herijkt en in de P&C-cyclus betrokken. Hierin wordt ook voortgang van ingezette projecten besproken. Zo nodig kan hierbij her-prioritering plaatsvinden. Op projectniveau zal de benodigde informatie ter besluitvorming aan de raad worden voorgelegd.

Bijlage 1a: Doel en uitgangspunten van het afwegingskader Infrastructuurprojecten

In het afwegingskader wordt op hoofdlijnen weergegeven waar de komende jaren de prioriteiten gelegd kunnen worden als het gaat om het realiseren van mobiliteitsdoelstellingen. Mobiliteit is geen doel op zich, maar het is wel een belangrijke randvoorwaarde voor goed wonen, werken en recreëren in een aantrekkelijke gemeente. Door te prioriteren op basis van de criteria 'beleidsthema's', 'kosteneffectiviteit' en 'urgentie', wordt een samenhangende en integrale afweging gemaakt.

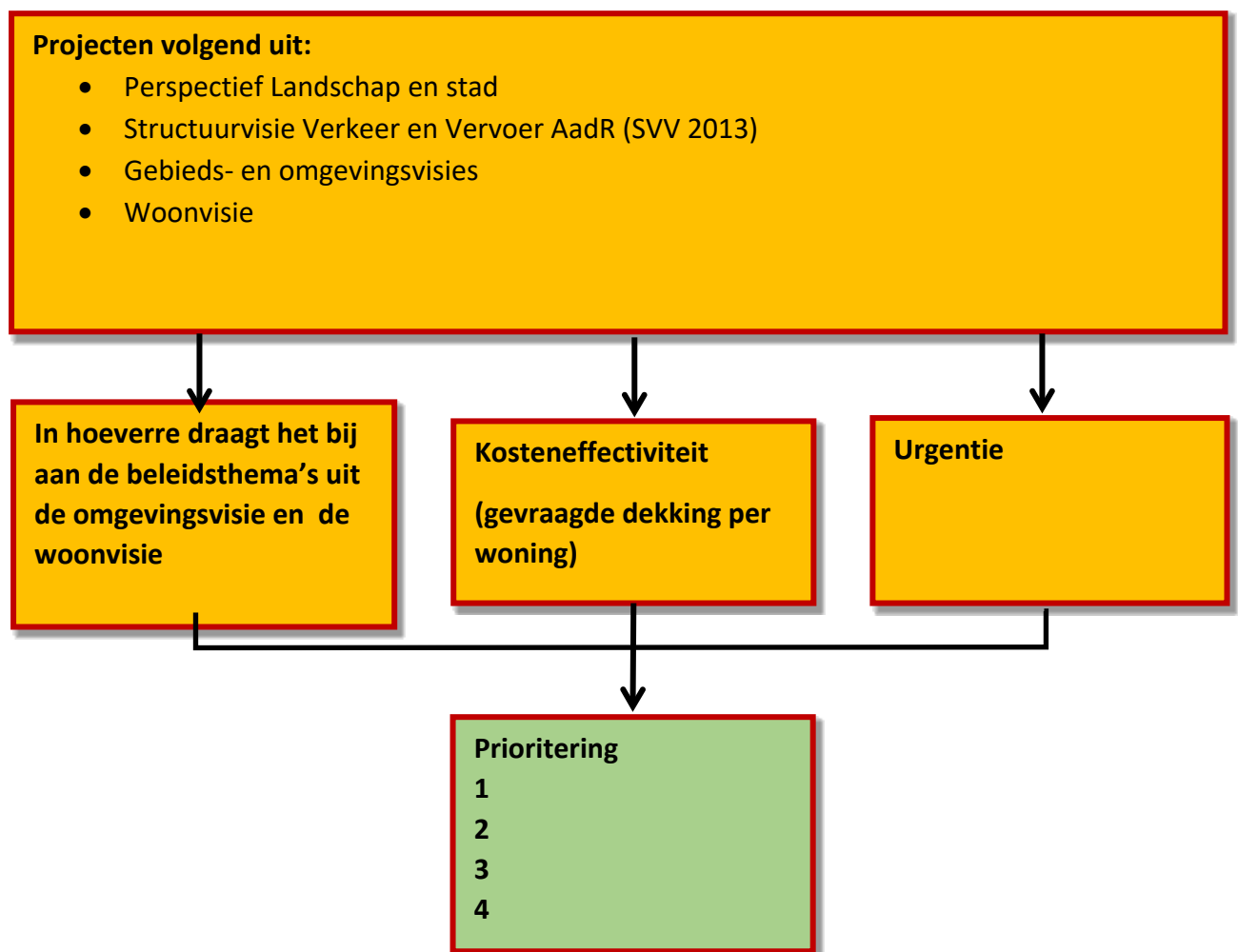
Schematisch ziet de afweging er als volgt uit:



Bijlage 1b: Doel en uitgangspunten van het afwegingskader Woningbouwprojecten

In het afwegingskader wordt op hoofdlijnen weergegeven waar de komende jaren de prioriteiten gelegd kunnen worden als het gaat om het realiseren van doelstellingen met betrekking tot woningbouw. Door te prioriteren op basis van de criteria 'beleidsthema's', 'kosteneffectiviteit' en 'urgentie', wordt een samenhangende en integrale afweging gemaakt.

Schematisch ziet de afweging er als volgt uit:



Bijlage 2: Basis beleidsthema's infrastructuur

Ontwikkelperspectief Landschap en stad: Gnephoek

Voor de ontsluitingsstructuur en de gevolgen van de aansluiting op het bestaande wegennet vraagt om hoge investeringen. Het bepalen van de exacte omvang van de maatregelen en dus ook de kosten vinden plaats in het contouren- en masterplan van de Gnephoek.

Inbreidingslocaties

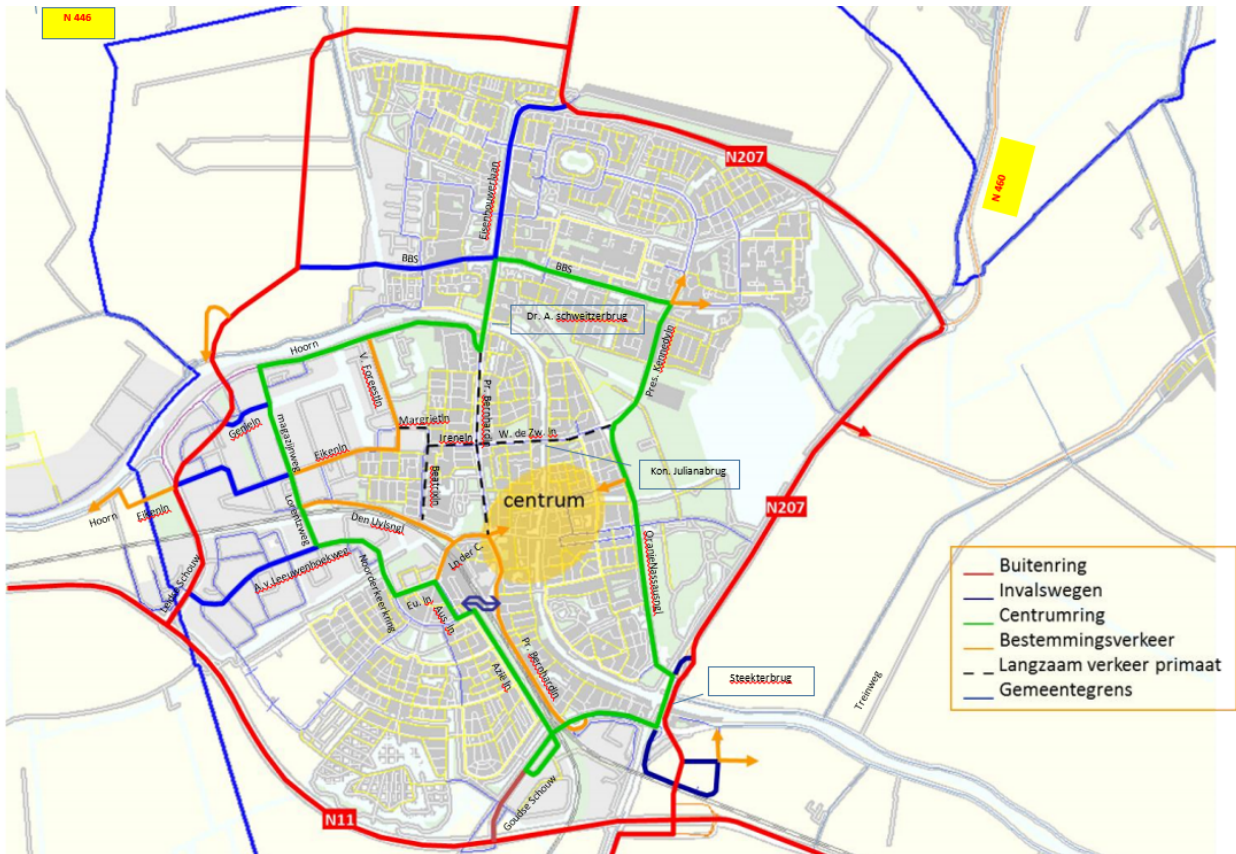
Grote inbreidingslocaties, zoals Rijnhaven Oost en de onorthodoxe woninglocaties die bij elkaar vele duizenden extra woningen moeten opleveren, genereren ook extra verkeer dat veelal moet worden afgewikkeld over het bestaande wegennet. In sommige gevallen leidt dat tot noodzakelijke aanpassingen. Omdat de woningbouwlocaties een eigen tijdspad hebben, scoren deze maatregelen in de regel hoog op urgentie. De maatregelen die voortvloeien uit de inbreidingslocaties, zijn waar nodig toegevoegd aan de maatregellijst in bijlage 4a en gescoord op prioritering.

Uitgangspunten Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2013

De belangrijkste doelstelling uit de SVV 2013 is “het op basis van scenario Stadsring richting geven aan duurzame mobiliteit in 2025 met een optimale mix tussen bereikbaarheid, ruimtelijke en milieukwaliteit en leefbaarheid.” Belangrijk om te weten is dat het langzaam verkeer de voornaamste verkeerssoort is binnen het centrumgebied. Dit wordt bereikt door:

- Ringstructuren in en om de stad Alphen aan den Rijn. Het externe verkeer gebruikt meer de randwegen om de stad. Het sluiten van de buitenring om Alphen aan den Rijn maakt deel uit van de structuurvisie evenals het instellen en completeren van
- een centrumring. Meer fietsen, meer ruimte. De stad Alphen aan den Rijn zal zich meer als fietsstad gaan ontwikkelen. In de stad krijgt de fiets meer ruimte en prioriteit onder andere door de keuze voor een centrumring. De concurrentiepositie van fiets ten opzichte van de auto neemt toe en de kwaliteit van de fietsroutes verbetert.

De structuurvisie is een visie die is opgesteld voor de stad Alphen aan den Rijn. Omdat deze visie reeds tien jaar geleden is vastgesteld, wordt zoals eerder genoemd gewerkt aan een gemeentebrede visie, de Mobiliteitsvisie 2040. De verwachting hierbij is dat de ringstructuren zoals genoemd in de SVV niet worden losgelaten, omdat eerder is aangetoond dat deze bijdragen aan minder intern verkeer in de stad. Wel wordt de structuur aan de hand van het nieuwe verkeersmodel opnieuw doorgerekend en getoetst.



Uitgangspunten Gebiedsvisies 7 dorpen gemeente Alphen aan den Rijn

In dit visiedocument uit 2018 staan voor de 7 dorpen, behorend bij de gemeente Alphen aan den Rijn, strategische, maar wel integrale gebiedsvisies. Per dorp staan onder het een hoofdstuk “mobiliteit (en infrastructuur)”, de specifieke beleidsaandachtspunten benoemd.

1. Aarlanderveen: behoud van goede bereikbaarheid; verkeersveiligheid op Dorpstraat, met veelheid en diversiteit aan verkeerssoorten belangrijk aandachtspunt; intentie om landbouwverkeer te weren en dit toe te staan op N231 richting Nieuwkoop. In 2023 is een nieuwe visie in de maak.
2. Benthuisen: behoud van goede bereikbaarheid; enkele lokale aandachtspunten ter verbetering van de verkeersveiligheid.
3. Boskoop: verbeterde bereikbaarheid gewenst, o.a. door uitbreiding van de hoofdwegenstructuur en een nieuwe verbinding over/onder de Gouwe, ontlasting van de Zijde en de hefbrug. Verdere aandachtspunten betreffen verbetering van bereikbaarheid van de stations per voet en fiets en het faciliteren van goede verbindingen voor bedrijven (vrachtverkeer buiten de woonomgeving).
4. Hazerswoude-Dorp: voornaamste aandachtspunt is de verkeerssituatie midden in Hazerswoude-Dorp, met de drukte op de Dorpsstraat in combinatie met congestie op de Gemeneweg (N209), die bereikbaarheids-, leefbaarheids- en veiligheidsproblemen veroorzaakt. Gewerkt wordt aan den structurele oplossing. Intentie is groter deel van het centrumgebied autoluw te maken. Kansen voor openbaar vervoer liggen er vooral bij de aanleg van station Hazerswoude-Rijndijk.
5. Hazerswoude-Rijndijk: aanleg van station Hazerswoude-Rijndijk moet een verbetering geven voor openbaar vervoer en daarin meeliftend het langzaam verkeer. Ontmoedigen van autoritten en voorkomen van vermindering van de

leefbaarheid door (doorgaand) autoverkeer heeft op verschillende locaties de aandacht.

6. Koudekerk aan den Rijn: goede en veilige ontsluiting van het dorp via Hoogewaard, Dorpsstraat en Hondsdijk, die de hoofdontsluiting vormt met diverse verkeerssoorten en een (deels) krappe dimensionering. Verder ziet men potentie voor verbetering van openbaar en collectief vervoer en de positie van de fiets.
7. Zwammerdam: versterking van openbaar vervoer (bus) is gewenst; het huidige aanbod is beperkt. Verder is de Zierendeweg een aandachtspunt, vanwege de combinatie van doorgaand autoverkeer en fietsende scholieren.

Uitgangspunten Programma Fietshart 2030

Dit fietsprogramma borduurt voort op het vergroten van het fietsgebruik zoals ook in de eerdere programma's werd beoogd. Als gevolg van dit nieuwe programma zijn enkele aanpassingen in de groslijst (bijlage 4a) doorgevoerd, waardoor dit herkenbaarder is en beter aansluit bij het programma zelf.

Het programma rust op drie pijlers:

1. het versterken van de fietsnetwerken;
2. het verbeteren van de stallingsmogelijkheden;
3. het stimuleren van het fietsgebruik.

Het Programma Fietshart is in het najaar van 2023 vastgesteld in de raad. Het Programma Fietshart volgt het Programma Fiets 2019-2022 op en bevat als meerjarig uitvoeringsplan een maatregelenlijst.

Bestuurlijke afspraken

Een goede bereikbaarheid van de stad en de dorpen is belangrijk voor de economie en het woonklimaat. In het vorige coalitieakkoord heeft het college zich gericht op het aanpakken van knelpunten. In het huidige coalitieakkoord (2022) zijn veel onderzoeken opgenomen om de bereikbaarheid, leefbaarheid maar ook het fietsklimaat te verbeteren. Enkele belangrijke onderdelen uit het coalitieakkoord voor het Uitvoeringsplan zijn daarbij:

- Toewerken naar een aantrekkelijke fietsgemeente;
- Realiseren oplossing voor verkeersproblematiek in Hazerswoude-Dorp (N209)
- Onderzoek en besluitvorming over een Tweede Oeververbinding in Boskoop
- Frequentieverhoging Leiden-Utrecht en station Hazerswoude-Rijndijk.

Aanvullend hierop zijn er onderdelen binnen het verkeersnetwerk die ook om (snelle) oplossingen of investeringen vragen, zoals het verbeteren van de leefbaarheid op de Zijde in Boskoop, het verbeteren van de veiligheid op de N209 bij Benthuisen en het verminderen van congestie bij de hefbrug in Boskoop. Voor de langere termijn wordt een onderzoek uitgevoerd naar een tunnel in Hazerswoude-Dorp. Verder zijn er afspraken gemaakt tussen gemeente en provincie over de uitvoering in het kader van het HOV-net en andere projecten, zoals de corridor N207 Noord en Zuid en de Gnephoek.

Bijlage 3: Mobiliteitsagenda 2040

De Gemeente denkt na over toekomstbeelden en ambities op het gebied van wonen, werken en mobiliteit voor de middellange en lange termijn. In dit hoofdstuk wordt een overzicht geboden van de bestaande en lopende planvorming ten behoeve van de infraprojecten. Voor wonen is een Woonvisie opgesteld die loopt van 2021 tot 2025. De Mobiliteitsagenda geeft een doorkijk naar (mogelijke) investeringen voor de termijn na 2027, om bewustwording te creëren en focus aan te brengen op visies en ideeën die zich de komende jaren vertalen naar concreet beleid en uitvoeringsprogramma's.

Toekomstbeelden

Beleid en inzichten richting de verdere toekomst zijn te vinden in de Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2013, de gemeentelijke omgevingsvisie (in ontwerp), de woonvisie 2021-2025, het coalitieakkoord en het Ontwikkelperspectief Land en Stad inclusief Vergezicht 2040, naast regionale en provinciale beleidskaders.

Structuurvisie Verkeer en Vervoer Alphen aan den Rijn uit 2013:

Deze visie beschrijft het wensbeeld van de toekomstige verkeersstructuur voor de stad Alphen aan den Rijn. De visie is gebaseerd op het scenario Stadsring. Hierin leidt een geheel aan maatregelen, waaronder de rondweg, het autoverkeer meer en eerder naar de randen van de stad en wordt het fietsgebruik bevorderd op de korte verplaatsingen. Doel is "het op basis van scenario Stadsring richting geven aan duurzame mobiliteit in 2025 met een optimale mix tussen bereikbaarheid, ruimtelijke en milieukwaliteit en leefbaarheid". Belangrijk is dat het langzaam verkeer de voornaamste verkeerssoort is binnen het centrumgebied.

Omdat dit plan bijna tien jaar oud is en mobiliteitsontwikkelingen doorgaan, hebben wij een plan van aanpak voor een gemeentelijke mobiliteitsvisie (MOVI) in voorbereiding. Dit moet de structuurvisie vervangen en een doorkijk geven naar de toekomst van mobiliteit in onze gemeente.

Omgevingsvisie

Wat in hoofdstuk 4 staat over de woningbouwprojecten, geldt ook voor mobiliteit. Dit valt voor een groot deel onder de ontwikkelrichting Gezonde vergroening. Daarin staat dat we de prioriteit leggen "bij nieuwe en oude vormen van duurzame mobiliteit. In de wijken en kernen is dit met name gericht op langzaam verkeer, tussen de kernen en regionaal op een mix van openbaar vervoer, schone auto's en doorfietsroutes. Bestaande knelpunten worden aangepakt en met de versterking van bestaande en nieuwe knooppunten maken we de gemeente schoner en bereikbaarder."

Woonvisie 2021-2025

De woonvisie gaat uit van een woningbehoefte van ruim 6000 woningen in 2030 binnen de gemeente Alphen aan den Rijn. Elke woning genereert verkeer, met als gevolg dat dit tot extra druk leidt op het wegennet. Grote woonprojecten, zoals Rijnhaven oost, leiden daarom per definitie al tot aanpassingen van het wegennet voor meerdere modaliteiten. Dit

zijn aanpassingen op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming, maar ook bereikbaarheid, zoals openbaar vervoer. Op de woonvisie wordt ingegaan in hoofdstuk 4.

Coalitieakkoord “Zichtbaar en Dichtbij” 2026:

In het nieuwe coalitieakkoord is mobiliteit als apart hoofdstuk opgenomen. De gemeente ziet zich als vervoersknooppunt van het Groene Hart en wil hier ook naar handelen. Fietsen en OV zijn voorname onderwerpen in het akkoord. Naast bereikbaarheidsprojecten, zoals de N209 en N207 Zuid, ligt de focus vooral op verduurzamen van de mobiliteit.

Intensiveringsvisie

Op 15 december 2022 is de intensiveringsvisie vastgesteld. De intensiveringsvisie is een compact afwegingskader, dat duidt in welke zones en onder welke voorwaarden er in bestaande kernen intensiever bebouwd mag gaan worden. Daarbij wordt tegelijkertijd beoogd om de kwaliteit van het groen in het gebied een impuls te geven. (Duurzame) mobiliteit is een van de zes principes waarop wordt afgewogen.

Ontwikkelperspectief voor Landschap en Stad, inclusief Vergezicht 2040:

Het Vergezicht geeft een toekomstvoorspelling voor het jaar 2040. Hierin staat: “De gemeenten in de Randstad zullen intensiever verbonden zijn. Bestaande stations zullen zich verder ontwikkelen tot een netwerk van knooppunten. Rondom deze knooppunten wordt stedelijke ontwikkeling geconcentreerd. Het station van Alphen is onderdeel van dit netwerk, met een volwaardige intercityverbinding en een daarbij passend station met een dynamische stationsomgeving. Vanuit de stadsranden lopen fietspaden met bomen en groen als radialen naar het station. Vanuit de kernen in de regio zijn er goede fiets- en ov-verbindingen naar het station. Forensen stappen in transferia aan de randen van de stad over op ov en fiets. De transferia bieden ook Mobility as a Service (MaaS) voor de regio, waarbij de consument gebruik maakt van verschillende vervoersmiddelen via één abonnement. Zowel naar het zuiden (Zoetermeer, Den Haag en Rotterdam) als het noorden (Schiphol, Amsterdam) is Alphen aan den Rijn verbonden met de Randstad door HOV. De trend is dat automobilititeit blijft toenemen, voor de middellange afstand. De auto is wel schoner geworden en autobezit afgenomen dankzij deelconcepten en MaaS. Om Alphen aan den Rijn ook voor de auto bereikbaar te houden en de binnenstad te ontlasten, zijn in 2040 de rondweg en wijkontsluitingsweg door de Gnephoek gerealiseerd. Automobilisten stappen ook op de transferia, zodat de stad zelf meer autoluw en leefbaar is.”

Naast voornoemde beleidskaders zijn de Regionale Omgevingsagenda en Regionale Strategie Mobiliteit van Holland-Rijnland op 30 juni 2021 vastgesteld in het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland. Deze zijn verder uitgewerkt in de Regionale Investeringsagenda van Holland Rijnland.

Openbaar vervoer

Voor de plannen en ambities wat betreft openbaar vervoer voor de middellange en lange termijn in en voor Alphen aan den Rijn wordt op dit moment een openbaar vervoervisie opgesteld met als horizon 2040. In het voorjaar van 2024 wordt dit opgeleverd. Enkele relevante zaken die op dit moment spelen:

1. Leiden-Utrecht beter bereikbaar (LUBB). Dit project omhelst het doortrekken van de spitspendel Leiden-Utrecht, de frequentieverhoging in de daluren, de aanleg van een ongelijkvloerse kruising over het spoor en de N11 op de Burgemeester Smeetsweg in Zoeterwoude en de aanleg van het station en regionale hub Hazerswoude-Rijndijk. Als gevolg van nieuwe ramingen is er een budgetoverschrijding op het project. De provincie onderzoekt samen met de partners welke mogelijkheden er zijn tot versoeringen. In het voorjaar van 2024 wordt dit aan de stuurgroep LUBB voorgelegd. Het ontwerpproces voor het station Hazerswoude-Rijndijk loopt met enige vertraging wel door.
2. De voorbereidingen voor de nieuwe OV concessie van QBuzz eind 2024 loopt. Elektrische bussen is het uitgangspunt, mits de netcapaciteit hiervoor toereikend is. QBuzz en gemeente zijn hierover in overleg.

Fiets

Plannen en ambities wat betreft fietsverkeer voor de middellange en lange termijn in en voor Alphen aan den Rijn betreffen:

1. Samen met onze fietspartners zetten wij de komende jaren in op grote verbeteringen voor de fiets om onze gemeente leefbaar, veilig, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers. De versterking en prioritering van de modaliteit fiets komt in alle ambities, beleidsplannen en toekomstverwachtingen terug, zowel binnen de stad en de dorpen als tussen stad en dorp. In het vast te stellen Programma Fietshart wordt uiteengezet op welke wijze we hiernaar streven.
2. Goede fietsvoorzieningen tussen de rand van de stad (Alphen) en daar mogelijk te situeren mobiliteitshubs of transferia, naar de binnenstad en andere belangrijke bestemmingen, maakt onderdeel uit van het Vergezicht 2040. De aanleg van de fietsbrug over het Aarkanaal (Raadsbrug) versnelt en verkort de langzaam verkeersverbinding tussen het centrum van Alphen aan den Rijn en de omliggende dorpen en biedt meer mogelijkheden voor het maken van een multimodaal overstappunt langs de N207.
3. Eén van de speerpunten om het fietsgebruik te stimuleren is de (door)ontwikkeling van doorfietsroutes. Ook binnen de regio Holland-Rijnland wil men dit onderdeel laten zijn van het regionaal investeringsprogramma. Meest concreet voor onze gemeente zijn de doorfietsroutes Alphen aan den Rijn-Leiden, Alphen-Bodegraven (Woerden) en Alphen-Gouda. De fietsverbinding naar Uithoorn is ook onderzocht, maar daarbij lijkt het efficiënter te zijn om ons eerst te richten op de verbinding Alphen – (gemeente) Nieuwkoop. De routes naar Schiphol en Zoetermeer worden komende jaren opgestart. In het MIPWI is rekening gehouden met investeringen in de doorfietsroutes. Ons uitgangspunt is dat we voor de aanleg zoveel mogelijk gebruik maken van de passende subsidiemogelijkheden van Rijk en provincie. Omdat de ervaring leert dat 50% van de uitvoeringskosten van deze projecten subsidiabel zijn, zijn deze ook als te verwachten dekking opgenomen in het MIPWI.
4. In het kader van de ontwikkeling van de Gnephoek wordt een (nieuwe) langzaam verkeersbrug over de Oude Rijn, tussen de Gnephoek en de Hoorn voorzien.

Auto

Plannen en ambities wat betreft autoverkeer voor de middellange en lange termijn in en voor Alphen aan den Rijn betreffen:

1. Duurzame en slimme mobiliteit bevorderen, met minder ruimte voor auto's en meer ruimte voor groen, langzaam verkeer en OV.

2. Nieuwe routes waar nodig om veiligheid en leefbaarheid in de kernen te verbeteren, bijvoorbeeld in Hazerswoude-Dorp.
3. Het verminderen van autoverkeer in centra waar mogelijk; concreet wordt dit benoemd in de Gebiedsvisie 7 dorpen voor Boskoop, Hazerswoude-Dorp, Hazerswoude-Rijndijk en Koudekerk aan den Rijn, mede in relatie tot andere ambities en ontwikkelingen.
4. In het kader van het project Beter Bereikbaar Gouwe wordt gewerkt aan een maatregelenpakket voor de langere termijn, dat hoofdzakelijk gericht is op het oplossen van het bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem rond Boskoop en Hazerswoude-Dorp.
5. Het verminderen van de congestie bij de aansluiting N11/A12 en het verminderen van doorgaand verkeer op onderliggend wegennet in de regio Boskoop en Hazerswoude-Dorp wordt bereikt door de verbinding tussen de N11 en de A12-zuidwest te verbeteren. Provincie, Rijk en regio spannen zich hierbij in voor het nemen van maatregelen voor zowel de korte als lange termijn. Verder is de wens om van de N11 een robuuste verbinding te maken voor de regio Holland Rijnland. Deze maatregelen maken deel uit van de Regionale Strategie Mobiliteit, waar het versterken van de as Katwijk-Leiden-Alphen als na te streven ontwikkeling is genoemd.
6. Het sluiten van de buitenring om Alphen aan den Rijn, zoals genoemd in de SVV, maakt voor het noordwestelijk deel onderdeel uit van het contourenplan en het op te stellen masterplan van de ontwikkellocatie Gnephhoek. Verder benoemt SVV enkele andere concrete weginfrastructuurplannen: doortrekken Magazijnweg naar de Hoorn, doortrekken Burgemeester Bruins Slotsingel naar de Maximabrug en realisatie van een centrumring naast de N207-ring op de Steekterbrug. De globale kosten hiervan zijn opgesomd in bijlage 4a.
7. Voor de ontsluiting van het autoverkeer van en naar de ontwikkellocaties Gnephhoek, Noordrand, Oog van Koudekerk en Oostvaartpark staan in het Ontwikkelperspectief de plannen benoemd en geschetst. Een verdere intensivering van woningbouw vraagt enerzijds om het ruimtelijk reserveren van een robuuste ontsluitingsstructuur die een te grote verkeersdruk op het centrum kan afvangen. Anderzijds zijn beleidsmaatregelen nodig om de pieken in de ochtend- en avondspits af te vlakken en meer te spreiden.

Goederenvervoer en landbouwverkeer

Plannen en ambities wat betreft goederenvervoer en landbouwverkeer voor de middellange en lange termijn in en voor Alphen aan den Rijn betreffen:

1. Verduurzaming van logistiek, onder andere door de invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek in 2026 en de inzet op hubs voor overslag en overstap.
2. Deelname van de gemeente in projecten, die bijdragen aan een meer bewust mobiliteitskeuzes en een meer duurzame bedrijfsvoering (bijvoorbeeld Big Mile, Green Flow, City Hubs). Deze plannen moeten vrachtverkeer zo veel mogelijk buiten de woonomgeving houden.
3. Weren van (zwaar) landbouwverkeer uit dorpskernen, zoals Aarlanderveen en Hazerswoude-Dorp.

Integraal beleid

Naast de sectoraal getinte plannen en ambities bestaan ook andere mobiliteit gerelateerde ideeën, die voor middellange en lange termijn kunnen resulteren in investeringen. Dit betreft:

1. Een versterkte inzet op duurzaamheid. De Handreiking Duurzame Mobiliteit (HDM) moet duurzame mobiliteit borgen bij woningbouwontwikkelingen aansluitend op de Duurzaamheidsagenda, de RES, het Nationaal Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Het STOMP principe (stappen, trappen, OV, MaaS en privé auto) is een belangrijk ontwerpprincipes van de HDM.
2. Vervoersconcepten als MaaS (Mobility as a Service), aansluitend bij mobiliteitshubs of transferia, worden als belangrijk onderdeel gezien voor het toekomstig mobiliteitsbeeld in de gemeente Alphen, zoals verwoord in het Vergezicht 2040. Deze ontwikkelingen in mobiliteitsdiensten ' vervagen ' de strikte afbakening in modaliteiten, zoals we in de bestaande wereld kennen. Overstappen en flexibiliteit wordt vanzelfsprekender en beter gefaciliteerd, door informatievoorziening, maar ook door voorzieningen zoals de mobiliteitshubs.
3. Nieuwe vormen van mobiliteit vragen om andere inrichting van de openbare ruimte. Er zal bijvoorbeeld meer ruimte vrij gemaakt moeten worden voor laadpalen en fietsenstallingen. Ook zal de ontwikkeling van accu's en oplaadmethoden bijdragen aan de toename van het gebruik van elektrisch vervoer. Met de opkomst van deelauto's, in combinatie met de inzet van instrumenten voor parkeerregulering, proberen we het areaal aan parkeerplaatsen te beheersen. Dit is een uitdaging in bestaande wijken die zijn ingericht op de auto, maar biedt daarnaast kansen voor andere functies, zoals het toevoegen van meer groen.
4. Leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid zijn aan mobiliteit gerelateerde thema's, die bij alle plannen en ambities zorgvuldig geborgd moeten worden en mogelijk passende maatregelen vragen. Deze onderdelen van brede welvaart zijn ook toetscriteria in de op te stellen mobiliteitsvisie 2050 van het Rijk.

Concrete projecten

Vanuit voornoemde opsomming zijn een aantal concrete projecten te benoemen, waar gerichte, grotere infrastructuurmaatregelen reeds zijn voorzien:

1. N207 Zuid: de korte termijn verbetermaatregelen Hazerswoude-Dorp, en de aanleg van de verlengde Bentwoudlaan bij Boskoop, gekoppeld aan het Provinciaal Inpassingsplan.
2. Ontsluiting Gnephoek, als onderdeel van het op te stellen masterplan Gnephoek.

3. Station Hazerswoude-Rijndijk, met daarin de omlegging van de Gemeneweg en het aanpassen van fiets- en businfrastructuur.

Bijlage 4a: Overzicht inframaatregelen met scores (groslijst)

In de onderstaande lijst zijn infrastructurele maatregelen opgenomen die vanuit de mobiliteitsagenda en beleidsthema's nodig zijn. Op dit moment is daar (nog) geen of onvoldoende financiële dekking voor beschikbaar, behoudens die maatregelen die naar de prioriteitenlijst zijn overgaan (zie hoofdstuk 3).

Beleidsthema's:

- A. = toename fietsgebruik
- B. = betere doorstroming op ring- en rondwegen en (regionale) ontsluitings- en stroomwegen
- C. = aantrekkelijk en toegankelijk openbaar vervoer
- D. = leefbaarder, veiliger en aantrekkelijker woon, werk en leefomgeving

Kosteneffectiviteit

- 1. = matig effect en hoge kosten
- 2. = hoog effect en hoge kosten/matig effect en lage kosten
- 3. = hoog effect en lage kosten

Urgentie:

- 1. = uitvoerbaar na realisatie andere maatregel
- 2. = later uitvoerbaar
- 3. = oplossen urgent knelpunt/meekoppelen met ander werk
- 4. = uitstellen betekent géén realisatie

Alle maatregelen met een score van 7 punten of hoger zijn **groen gemarkeerd en opgenomen in het Uitvoeringsplan in hoofdstuk 3. De bedragen kunnen afwijken, omdat in de onderstaande tabel geen kapitaallasten zijn meegenomen.**

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
A: SVV Buitenring								
A2		Ontsluitingsstructuren bovenwijkse infra Contourenplan Gnephoek. Betreft verwachte gemeentelijke bijdrage aan bovenwijkse infra (w.o. fietsbrug en aanpassing kruisingen). Bedrag op nominale waarde per 1-1-2023	Opgenomen in het Contourenplan Gnephoek en uit te werken in een Masterplan.	4.400	4 (A,B,C,D)	1	2	7
		Noordwestelijke ontsluiting Alphen: vanaf Gnephoek naar N207 (grote bypass)	Raming is exclusief risico's	50.000	2 (B, D)	1	2	5
A4		Leidse Schouw, aansluiting Anthonie van Leeuwenhoekweg	Knelpunt in afwikkeling op kruisingen wordt groter. Op dit moment nog geen urgentie.	Afhankelijk van oplossingsmaatregel 2.600 excl grondverwerving	2 (B,D)	2	2	6
A5		Leidse Schouw, aansluiting N11 ongelijkvloers	Op termijn nodig, maar niet urgent. Fileknelpunt Bodegraven is urgenter. Nodig om N11 door te ontwikkelen, ook in het kader van verstevigen as Katwijk-Leiden-Alphen.	25.000	1 (B)	2	2	5
A8		Hoorn herinrichten tussen Genielaan en Compiererekade	Na functiewijziging Hoorn, Hoorn downgraden. Investering afhankelijk van uitkomst mobiliteitsvisie.	3.440	1 (B)	1	1	3

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
B: SVV Stadsring								
B1		Oranje Nassausingel tussen Bijlen en Paltrokmolen	Verbreden Oranje Nassausingel volledig 2x2, na onderzoek nut en noodzaak	2.620	1 (B)	2	1	4
B2		Aansluiting Oranje Nassausingel op- N207 uitbuigen N207 noordoever	Nodig voor completeren stadsring.	5.710	1 (B)	2	2	5
B3	Steekterbrug	Verbreden Steekterbrug	Steekterbrug wordt door provincie verbreed.	3.031	1 (B)	4	2	7
B4		Aansluiting Goudse Schouw op N207	Nodig voor Steekterbrug (met centrumring)	920	1 (B)	2	2	5
B5		Magazijnweg verlengen tot Hoorn	In Rijnhaven is Magazijnweg doorgetrokken naar Genielaan. Verdere doortrekking naar Hoorn is nodig voor Stadsring, aanpak kruispunten (verhogen veiligheid en capaciteit). Pas uit te voeren na aanpassing kruispunt Eikenlaan-Magazijnweg ivm afwikkelingsproblemen.	2.390 Verwerving: 2.520	2 (B, D)	1	2	5
B5		Kruispunt Eikenlaan-Magazijnweg	De aanpak van dit kruispunt is gecompliceerd door de doorkruising van het spoor.	1.300 Kosten en vormgeving nog niet volledig in beeld.	2 (B, D)	2	2	6
B6	Kop West	Realiseren rotonde op kruispunt Hoorn – Ondernemingsweg	Vergroten kruispunt-capaciteit en veiligheid als gevolg van woningbouw Kop-West	1100 waarvan 500 door ontwikkelaars wordt betaald	2 (B, D)	3	2	7

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
C: SVV Centrumring								
C2		Prins Bernhardlaan, Gedeelte naar Station	Herinrichten.	1.410	2 (A, D)	2	1	5
		Prins Bernhardlaan tussen Raoul Wallenbergplein en W de Zwijgerlaan	Verbeteren oversteekbaarheid langzaam verkeer	20	2 (A,D)	3	2	8
C4		Prins Bernhardlaan gedeelte W. de Zwijgerlaan-Hoorn	Kruispunt en rijbaanaanpassing 2x1	2.070	2 (A, D)	2	1	5
C5		Prinses Margrietlaan	Maatregel om gebruik centrumwegen te verminderen en Stadsring te verhogen/ knip	1.440	2 (A, D)	1	1	4
C6		Den Uytsingel-Prinses Beatrixlaan, Dennenlaan	Maatregel om gebruik centrumwegen te verminderen en Stadsring te verhogen/ knip	420	2 (A, D)	1	1	4
CX		Kruising Horstenweg	Vervangen kruising door rotonde. Verbeterd de fietsveiligheid	PM	2 (A, D)	2	2	6
CX		Ongelijkvloerse fietskruising Laan der Continenten	Verbeteren veiligheid en doorstroming fietsers	7.600	2 (A, D)	2	1	5
D: Fietsprojecten								
		Uitbreiding fietsenstalling station Alphen	In afwachting van de ontwikkelingen ten aanzien van het gebruik van de bestaande fietsenstallingen.	275	2 (A, D)	4	2	8
D10		Oranje Nassausingel, ged. Thorbeckestraat-De Bijlen, fietspad incl. brug	Ontbrekende schakel, loopt voorlopig parallel met het verhogen van de brug over de Kromme Aar in de Oranje Nassausingel.	165	2 (A, D)	3	2	7
D11		Fietspaden Hefbrug- Steekterbrug	Ontbrekende schakel aan binnenzijde van de bruggen	Opgenomen in project Steekterbrug	1 (A)	3	3	7

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
	Programma Fietshart	Coalitieakkoord 2022-2026	Middels promotie en netwerkverbeteringen het fietsen aantrekkelijker te maken en Alphen als fietsgemeente op de kaart te zetten. Vervangt het voormalig Programma Fiets 2019 – 2022 en het budget. Voor 2025 wordt budget voor verdere uitvoering opgevoerd via Kadernota 2025.	800	2 (A,D)	2	3	7
E: Projecten dorpen-buitengebied								
	Boskoop en Hazerswoude- Dorp	Beter bereikbaar Gouwe	Reservering van middelen voor middellange termijn maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid regio Boskoop en Hazerswoude- Dorp	20.000	4 (A, B, C, D)	2	2	8
E7	Boskoop	Aanpassen kruising Hoogeveenseweg-Roemer	Wachtrijen worden langer op de Roemer bij meer verkeer. Is afhankelijk van en wacht op besluitvorming BBG en PIP.	880	2 (B, D)	3	2	7
E7	Boskoop (N207 zuid)	Aansluiting PCT-ITC op VBWL en fietspad	Ter ontsluiting PCT en ITC terrein, na aanleg verlengde Bentwoudlaan. Wacht op PIP.	1.100	2 (B, D)	4	2	8
EX	Boskoop	Verbeteren rotonde Boezemlaan-Zijde	Aanpassing rotonde Zijde- Boezemlaan. Wacht op grondprocedure.	1.320	2 (A, D)	3	2	7
E10	Hazerswoude Dorp (N207 Zuid)	Verbeteren verkeerssituatie N209-Dorpsstraat	Gelinkt aan N207 Verlengde Bentwoudlaan	11.806 afhankelijk van definitieve keuze maatregelen en afspraken met PZH	2 (B, D)	4	2	8
	Aansluiting Heerewegh- N209	Verbeteren verkeersveiligheid op de N209 thv Heerewegh in Benthuizen	Verbeteren veiligheid op deze kruising en het traject, conform	1000, afhankelijk van uitkomst onderzoek	1 (D)	4	2	7

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgenti e	Kosteneffectiviteit	Score
			collegebrief aan PS en het lopende onderzoek van PZH en gemeente					
	Westzijdeweg	Aanpassen weg doorgang landbouwvoertuigen	Ter verbetering van de afwikkeling van landbouwverkeer	100	1 (D)	3	3	7
F: (H)OV projecten								
A4	Leiden-Utrecht	Leidse Schouw spoor ongelijkvloers	Niet nodig voor frequentieverhoging. Mogelijk in toekomst aan te leggen.	15.000	1 (B)	2	2	5
	Aanpassingen businfrastructuur/-voorzieningen	Naar aanleiding van de concessie ZHN	In overleg met de nieuwe concessiehouder in 2023 te bepalen of, en zo ja wat, er in de routes moet worden aangepast.	PM	2 (C,D)	2	2	6
E11	NS-station Hazerswoude	Aanleg Station Hazerswoude-Rijndijk	Aanleg en aansluiten fietspaden, wegen en P&R rond station	8.000	2 (A, C)	4	2	8
	Hub Alphen Noord	Onderzoek en aanleg overstapvoorziening/transferium (hub) in Alphen Noord	Om het aantal verkeersbewegingen in de stad en de doorstroming op de N207 noord te kunnen beheersen, wordt onderzocht of een transferium of overstappunt van de auto/fiets op het HOV net in Alphen-Noord meerwaarde oplevert. Tot die tijd is de effectiviteitsscore 1	PM (moet uit onderzoek blijken)	3 (A, B, C)	2	1	6
G: Fietsprojecten uit fietsprogramma Alphen fietshart								
Zie ook de digitale Fietskaart : https://experience.arcgis.com/experience/39c6eac688484054b5c9dbb68ee4cfac/								
F0	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Leiden	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Leiden naar	3000 (incl 1350K subsidie)	2 (A, D)	3	2	7

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgenti e	Kosteneffectiviteit	Score
			doorfietsroute. Deels in uitvoering.					
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Bodegraven	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Bodegraven	3370 (incl. 1500 subsidie)	2 (A, D)	3	2	7
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Gouda	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Gouda naar doorfietsroute	4600 (incl. 2165K subsidie)	2 (A, D)	3	2	7
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Nieuwkoop (Uithoorn)	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) naar doorfietsroute	4.000	2 (A, D)	2	2	6
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Schiphol	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) naar doorfietsroute	4.000	2 (A, D)	2	2	6
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Zoetermeer	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) naar doorfietsroute	4.000	2 (A, D)	2	2	6
FX		Aanleg fietsbrug Aarkanaal	Onderdeel van snelle fietsverbinding Alphen-Nieuwkoop	7.500	2 (A,D)	4	2	8
F7		Fietsverbinding Zierendeweg	In besluitvormingsfase.	700 afhankelijk van soort voorziening	2 (A, D)	3	2	7
		Fietsverbinding Gnephoeck-De Hoorn over de Oude Rijn	Onderdeel van onderzoek ter ontsluiting van de Gnephoeckontwikkeling	17.000	3 (A, B, D)	1	1	5
		Maken fietsverbinding Station-Voorofsche weg, Boskoop (ca. 115 m) ,	Alternatieve verbinding voor fietsers vanaf station naar centrum Boskoop	800	3 (A, C, D)	1	2	6
F1		Fietsverbinding Batenlaan-Middelweg/Notweg	Fietsverbinding Batenlaan-Middelweg/Notweg	700	1(A)	2	1	4
F2		Fietsverbinding Bentweg-Groenendijksepad	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden Vooral recreatieve functie	650	1 (A)	2	1	4
F3		Fietsverbinding Westzijdeweg/Bentweg – Molenslootpad	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden Vooral recreatieve functie	400	1 (A)	2	1	4
F5		Fietsverbinding Burg. Ten Heuvelweg-Compierkade	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden	200	1 (A)	2	3	6

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
			Vooraf recreatieve functie					
F6		Fietsverbinding Schravenwildertpad-Burg. Smitweg via PCT terrein	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden Vooraf recreatieve functie	PM	2 (A, D)	1	2	5
		Fietsverbinding Aarlanderveense weg	Verbeteren fietsveiligheid	PM	2 (A,D)	2	2	6
H: Overige projecten								
Hx		Ongelijkvloerse autokruising Laan der Continenten	Opheffen gelijkvloerse spoor kruising, veiligheid spoor	26.000	2 (B, D)	2	1	5
	iVRI's	Vervangen oude verkeersregelinstallaties door intelligente verkeersregel- installaties	Hierdoor is verkeer per locatie beter te prioriteren (bijvoorbeeld fiets meer groen in de spits, auto meer groen buiten de spits) en wordt het verkeer efficiënter afgewikkeld.	1200	4 (A, B, C, D)	3	2	9
	Visie en onderzoek	Opstellen mobiliteitsvisie 2023-2040	Incl OV visie, ter actualisatie van de structuurvisie Verkeer en Vervoer uit 2013.	150	nvt	nvt	nvt	nvt

Bijlage 4b: Overzicht maatregelen woningbouwprojecten met scores

Beleidsthema's:

- A. =Duurzaam ondernemen
- B. =Landschappelijke verstedelijking
- C. =Weelderig buitengebied
- D. =Samen sterker
- E. =Gezonde vergroening
- F. =Extra sociale-, middeldure huurwoningen of goedkope koopwoningen boven eisen Woonvisie
- G. =Extra kwaliteit sociale-, middeldure huurwoningen of goedkope koopwoningen

Kosteneffectiviteit

- 1. = Benodigde dekking per woning > 10k
- 2. = Benodigde dekking per woning 5k – 10k
- 3. = Benodigde dekking per woning < 5k

Urgentie:

- 1. = uitvoering op lange termijn noodzakelijk en mogelijk
- 2. = uitvoering op middellange termijn noodzakelijk en mogelijk
- 3. = direct uitvoering noodzakelijk en mogelijk

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
A: Gebiedsontwikkeling woningbouw								
A1		Stadshart Lage Zijde	In uitvoering, bedrag te dekken door reserve Wonen & Infra betreft verschil disconteringsrente en rekenrente over 2023 en 2024.	2.155	2 (A, D)	3	n.v.t.	5
A2		's Molenaarspad	In voorbereiding, betreft een toekomstige GREX. Genoemd bedrag is verwachte afboeking op de boekwaarde. Bedrag op nominale waarde per 1-1-2023.	4.337	3 (B, F, G)	2	1	6
A3		Arnoldus van Os	In voorbereiding, betreft een GREX woningbouw. Dekking verwacht tekort op de grondexploitatie. Bedrag op contante waarde per 1-1-2023	1.420	3 (D, E, F)	2		
A4		Gnephoek	In voorbereiding, betreft toekomstige gebiedsontwikkeling met o.a. woningbouw.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
B: Beleid								
B1								
B2								
C: Gebiedsontwikkeling bedrijvigheid								
C1		Onderzoek oplossingsrichtingen netcongestie 2023 en 2024	Betreft raming nominale waarde per 1-1-2023	160	1 (A)	3	n.v.t.	4