

Meerjaren Investeringsprogramma
Woningbouw- en Infrastructuur
(MIPWI) 2026-2029 met doorkijk
2032

Alphen aan den Rijn



Juni 2026

Inhoud

INHOUD.....	2
1. INLEIDING.....	4
RELATIE MET KADERNOTA EN ANDERE FINANCIËLE PROCESSEN	5
RELATIE MET DE MOBILITEITSVISIE 2050	6
STORTING VANUIT RESERVE GRONDEXPLOITATIES OP BASIS VAN MPG 2026	6
LEESWIJZER	6
2. AFWEGINGSKADER INFRAPROJECTEN.....	8
BEOORDELING 1: BELEIDSTHEMA'S	8
BEOORDELING 2: KOSTENEFFECTIVITEIT	9
BEOORDELING 3: URGENTIE	9
3. UITVOERINGSPLAN INFRASTRUCTUUR PROJECTEN 2026-2029.....	10
WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN 2024	10
PRIORITEITENTABEL INFRASTRUCTUUR PER 1-1-2026	12
4. AFWEGINGSKADER WONINGBOUWPROJECTEN.....	17
BEOORDELING 1: BELEIDSTHEMA'S	17
BEOORDELING 2: KOSTENEFFECTIVITEIT	18
BEOORDELING 3: URGENTIE	18
5. WONINGBOUWPROJECTEN 2026-2029	19
6. DEKKING EN UITVOERING.....	23
DEKKINGSBRONNEN EN ONTTREKKINGEN	23
UITVOERING	25
BIJLAGE 1A: DOEL EN UITGANGSPUNTEN VAN HET AFWEGINGSKADER INFRASTRUCTUURPROJECTEN	26
BIJLAGE 1B: DOEL EN UITGANGSPUNTEN VAN HET AFWEGINGSKADER WONINGBOUWPROJECTEN	27
BIJLAGE 2: BASIS BELEIDSTHEMA'S INFRASTRUCTUUR.....	28
ONTWIKKELPERSPECTIEF LANDSCHAP EN STAD: GNEPHOEK	28
INBREIDINGSLOCATIES	28
UITGANGSPUNTEN STRUCTUURVISIE VERKEER EN VERVOER 2013	28
UITGANGSPUNTEN GEBIEDSVISIES 7 DORPEN GEMEENTE ALPHEN AAN DEN RIJN	29
UITGANGSPUNTEN PROGRAMMA FIETSHART 2030.....	30
BESTUURLIJKE AFSPRAKEN	30
BIJLAGE 3: MOBILITEITSAGENDA 2040	31
BIJLAGE 4A: OVERZICHT INFRAMAATREGELEN MET SCORES (GROSLIJST).....	36
BIJLAGE 4B: OVERZICHT MAATREGELEN WONINGBOUWPROJECTEN MET SCORES	44

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 financiële 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 bestaat naast subsidies en middelen van derden, sinds 2020 uit de positieve resultaten van grond- en facilitaire exploitaties. Wanneer een meerjarenperspectief grondexploitaties (MPG) met positief resultaat wordt afgesloten, wordt het niet bestemde deel in de reserve Wonen en Infra gestort.

De 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 of verruiming 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. Het vorige vastgestelde MIPWI 2024 was verdeeld in de periode 2024-2025 en de periode 2026-2028. Dit gaf enige verwarring, omdat de dekking van projecten soms wel en soms niet werden verdeeld over twee verschillende perioden. Het huidige MIPWI 2026 benoemt de geprioriteerde projecten in de periode 2026-2029. Daarnaast wordt een doorkijk gegeven voor de periode na 2029.

In dit MIPWI wordt voor de infraprojecten al enigszins geanticipeerd op het nieuwe coalitieakkoord. Zo wordt het verhogen van de brug in de Biezen in Boskoop opgenomen en willen we aanvullende lokale maatregelen bezien voor Hazerswoude-Dorp.

De dekking van de geprioriteerde projecten voor 2026 is o.b.v. het MPG 2026 hard. Met de vaststelling van dit MIPWI 2026 autoriseert uw raad de beschikbaarstelling van de benodigde investeringskredieten voor deze geprioriteerde projecten in de jaarschijf 2026.

O.b.v. de resultaatprognoses voor de aankomende jaren in het MPG 2026 en het hieruit volgende verloop van de Reserve Wonen en Infra zouden de geprioriteerde projecten voor 2027 tot en met 2029 volledig gedekt kunnen worden. Of de dekking van deze geprioriteerde projecten voor 2027 tot en met 2029 daadwerkelijk beschikbaar komt weten we pas in de in aankomende MPG's 2027 tot en met 2029 en is daarmee nu nog niet hard. De voorgenomen projecten voor 2027 tot en met 2029 leggen we daarom voor nu alleen ter kennisname aan uw raad voor.

In hoofdstuk 6 beschrijven we de met de vaststelling van dit MIPWI 2026 in jaarschijf 2026 beschikbaar te stellen investeringskredieten en het beslag dat de toekomstige afschrijving van deze kredieten op de Reserve Wonen en Infra legt.

Waarom geen MIPWI 2025?

We kiezen ervoor om dit het MIPWI 2026-2029 te noemen en voor de zomer door de raad vast te stellen. Dit heeft een aantal redenen:

- Het laatste MIPWI 2024 is eind maart 2025 vastgesteld. Met het benoemen van 2026 in plaats van 2025 sluit dit meer aan op de actualiteit en de P&C cyclus;
- We laten het MIPWI meelopen met het vaststellen van het Meerjarenperspectief Grondexploitaties (MPG) 2026, omdat:
 - Hiermee duidelijker wordt wat de relatie is tussen afdracht aan reserve wonen en infra in 2026 op basis van besluitvorming MPG 2026,
 - Met het vaststellen van het MPG, het saldo van de reserve grondexploitaties (GREX) wordt berekend en door de raad vastgesteld en verwerkt in de begroting. Bij een positief saldo wordt, deze afgedragen aan de reserve wonen en infra. Daarmee wordt deze afdracht aan de reserve wonen en infra voor 2026 'hard'.
 - Op basis van het MPG 2026 ook meer zicht ontstaat op de prognose voor de komende jaren. Deze prognoses zijn, zoals de naam al aangeeft, 'zacht'. Het moment waarop de hoogte van toekomstige afdrachten aan de reserve wonen en infra ten gevolge van (voorlopige) winstneming en resultaatneming is immers sterk afhankelijk van de marktontwikkeling en voortgang binnen de grond- en facilitaire exploitaties.

Kortom, met het synchroon lopen van deze stukken wordt de samenhang tussen beide stukken, de begroting en de kadernota duidelijker.

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.

De investeringsbedragen in de MIPWI opgenomen projecten, worden op de volgende wijze gedekt:

- De afschrijvingslasten worden gedekt vanuit de reserve Wonen en Infra
- De jaarlijkse rentelasten worden (nu nog) gedekt door deze in mindering te brengen op de binnen de reguliere begroting opgenomen jaarlijkse storting (ca. € 370.000 per jaar) in de reserve Wonen en Infra.

Indien de nu geprioriteerde projecten voor 2026 tot en met 2029 en de projecten in de doorkijk vanaf 2029 volgens huidige planning worden uitgevoerd, zal dit structurele budget (de storting) bij gelijkblijvende storting vanaf 2031 uitgeput zijn.

Daarnaast zal in de toekomst ook de storting in de reserve Wonen en Infra van positieve resultaten vanuit de reserve Grondexploitaties naar verwachting minder worden. Dit komt onder andere door een toename van het aandeel van de segmenten sociaal en betaalbaar (middeldure huur en betaalbare koop) binnen grondexploitaties voor woningbouwontwikkeling. Deze segmenten kennen immers een relatief lagere opbrengstpotentie. Door deze ontwikkelingen wordt ook de toekomstige dekking van nieuwe projecten een aandachtspunt.

Daarom onderzoeken wij of de huidige structuur van het MIPWI nog past binnen de financiële kaders voor goede en houdbare overheidsfinanciën en een transparant afwegingsproces. In de verderop getoonde tabellen van wonen en infra wordt daarom aangesloten bij een vierjarige begrotingscyclus. In dit geval 2026 t/m 2029.

Tot slot kan in het MIPWI 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 voorgestelde wijzigingen, die overigens elk jaar plaatsvinden, zijn genoemd in hoofdstuk 3 en 4.

Relatie met de mobiliteitsvisie 2050

Na de zomer van 2024 is gestart met het opstellen van de mobiliteitsvisie 2040 met daarbij een nieuw verkeerscirculatieplan. Omdat wij een deel van de capaciteit hebben gestoken in het opstellen van de mobiliteitsadviezen voor de mer en het Masterplan van de Gnephoek, moest het opstellen van de mobiliteitsvisie voor enige tijd worden gepauzeerd. In de loop van dit jaar gaan wij verder met het opstellen van de mobiliteitsvisie. Dit wordt een visie met een doorkijk tot 2050. Zoals wij vorig jaar hebben gemeld, zal de mobiliteitsvisie effect hebben op het prioriteren van infrastructurele maatregelen.

Storting vanuit reserve grondexploitaties op basis van MPG 2026

Een positieve ontwikkeling van de exploitaties binnen het MPG 2026, waarbij sprake is van een positief saldo van mee- en tegenvallers en een hogere winstneming dan geraamd, heeft ertoe geleid dat de storting vanuit de reserve grondexploitaties hoger is dan geraamd in het MIPWI 2024. Dit leidt tot een toename in de dekking van toekomstige (nog niet begrote) ambities in het MIPWI. Een toelichting hierop is opgenomen in hoofdstuk 6.

Leeswijzer

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 voor **infraprojecten**. In hoofdstuk 4 komt het afwegingskader aan bod dat gehanteerd wordt bij de prioritering van de **woningbouwprojecten** die in hoofdstuk 5 zijn opgesomd. 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.

De bijlagen bevatten 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 voor prioritering 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 is vastgelegd in bijvoorbeeld coalitieakkoord, bestuursakkoorden 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.

Beoordeling 1: Beleidsthema's

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 (LUBB), de leefbaarheid in de kernen 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 bijlage 3) 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), 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 veilig 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 maken we onderscheid 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 2026-2029

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 tabellen: de periode 2026-2029 en een doorzicht over de periode daarna.

Beide lijsten worden ieder jaar opnieuw (en voortschrijdend) geactualiseerd en door de raad vastgesteld. Er is een samenhang met de kadernota 2027. De bedragen in de tabel zijn investeringskosten, exclusief BTW.

Wijzigingen ten opzichte van 2024

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

Projecten zijn afgevoerd van de (gros)lijst

- Ombouwen/vervangen verkeersregelinstallaties door intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's). De afgelopen tijd zijn 23 VRI's omgebouwd tot iVRI. Met de 24e zijn we bezig. De rijkssubsidieafhandeling volgt in 2026.
- De ontsluitingsstructuur Gnephoek is uit de infralijst. Deze is al in grondexploitatie van de Gnephoek verwerkt.
- Tunnel Hazerswoude Dorp van de prioriteitenlijst gehaald. Deze is voor wat betreft de betaalbaarheid niet realistisch voor de korte termijn.
- Fietsenstalling centrum Alphen aan den Rijn. Dit project gaat niet door. We richten ons nu op het beter benutten van bestaande stalling door handhaven op fietsparkeren en fietsendiefstal. Het beoogde bedrag dat hiervoor in de begroting was opgenomen wordt nu ingezet voor deelmobiliteit (zie volgende paragraaf).
- Het project ontsluiting PCT/ITC terrein is (weer) samengevoegd met project 'Verbeteren verkeerssituatie Hazerswoude-Dorp' (N207-Zuid). Dit omdat organisatie, planning en financiën grote samenhang hebben.

Projecten zijn toegevoegd

- Inzet deelvervoer en hubs. Vanwege de toenemende druk op het wegennet wordt van gemeenten verlangd dat zij maatregelen bedenken om de overstap tussen lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto te faciliteren en aan te jagen. Vanuit de regio Holland Rijnland is hier een visie voor opgesteld (RIA 12a, visie deelmobiliteit en hubs). De regio verwacht van de aangesloten gemeenten dat ze hier actief mee aan de slag gaan en hier ook budget voor vrijmaken. Voor komende drie jaar (2026-2028) stellen wij voor hiervoor € 50.000 euro per jaar voor te reserveren. Dit budget komt volledig uit het vrijgevalLEN budget van de fietsenstalling centrum Alphen aan den Rijn (zie hiervoor). In 2027 bekijken we of deze bedragen toereikend zijn.

Groslijst (bijlage 4A)

- In de groslijst (bijlage 4A) is het doorvaarbaar maken van de laatste brug in de Biezen opgenomen. Dit is een wens van de nieuwe coalitie die ook past binnen de uitgangspunten van dit MIPWI (project H3). In 2027 bepalen we of deze ook in de prioriteitenlijst komt voor uitvoering in 2027.
- Tot slot verwachten wij op enkele plekken verkeersmaatregelen te moeten nemen in aanvulling op de verbetermaatregelen in Hazerswoude Dorp (N207-Zuid). Omdat we nog moeten bepalen hoe deze maatregelen er precies uit komen te zien hebben we die wel benoemd maar nog niet geraamd (project E13). Volgend jaar zal moeten blijken of deze maatregelen in de prioriteitenlijst worden opgenomen.

Projecten zijn aangepast in kosten en planning

- Voor de verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp in het project N207-Zuid zijn investeringen nodig voor de periode 2026-2031. Deze zijn opgenomen in het raadsvoorstel Bestemmingsplan Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp (zaaknummer 3688326) dat behandeld wordt/is in juni 2026. In het raadsvoorstel is als besispunt opgenomen om in de eerstvolgende actualisatie van het MIPWI de benodigde extra investeringsruimte mee te nemen. In dit geactualiseerde MIPWI is deze investeringsruimte opgenomen. Voor één van de deelprojecten - de zuidwestelijke ontsluitingsweg - is bij de provincie een bedrag van € 1,2 miljoen aan subsidie gevraagd. Als dit of een dergelijk bedrag wordt toegekend, betekent dit meer financiële ruimte op de reserve Wonen en Infra.
- Te verwachten subsidie doorfietsroute Alphen-Bodegraven omlaag bijgesteld naar 170K en de uitvoering verschoven naar 2029 en 2030 (een deel buiten financiële horizon).
- De doorfietsroutes Alphen-Nieuwkoop, Alphen-Zoetermeer en Alphen-Schiphol zijn in planning ná 2029 gebracht. De reden is zowel de gemeentelijke financiële situatie als de beperkte uitvoeringscapaciteit. Ook zijn de geraamde investeringskosten verlaagd van 4 miljoen naar 2 miljoen.
- Voor de fietsverbinding station Torenpad-station Boskoop is alleen voorbereidingskrediet voor onderzoek opgenomen in verband met de onzekerheid over de haalbaarheid. Als uit onderzoek blijkt dat het haalbaar is, kan een raming worden gemaakt van de uitvoeringskosten.
- Het project Verbeteren oversteekbaarheid Bernhardlaan thv Bospark is hernoemd naar Uitvoering verbeteren oversteekbaarheid Raoul Wallenbergplein-Bernhardlaan. Het budget is hierbij verhoogd naar € 100.000, -. Dit bedrag wordt bijgelegd bij het budget voor groot onderhoud zodat de verkeersmaatregelen hier dit jaar in meegenomen kunnen worden.
- Station Hazerswoude-Rijndijk: De raad is op 16 oktober 2025 akkoord gegaan met een extra bijdrage van € 3,2 miljoen voor het programma Leiden-Utrecht beter bereikbaar (LUBB). Dit bedrag is, inclusief indexatie, meerjarig verwerkt in de financiële planning van dit MIPWI.

- De raming voor het bushaltespaar op de Oranje Nassausingel is hoger uitgevallen (dit is nu € 175.000,-). Vanuit Holland Rijnland is voor dit project een subsidie toegekend van € 40.000,-. Dit is verwerkt in de financiële planning.
- In de vorige versie van het MIPWI is een bedrag opgenomen voor aanleg van bushaltes vanuit de eventuele gewijzigde routing in de nieuwe concessie. Uit een recente inventarisatie blijkt echter dat niet alle bushaltes voldoen aan de toegankelijkheidseisen. Omdat er nagenoeg geen wijzigingen zijn in de busrouting, wordt voorgesteld dit bedrag aan te wenden om bushaltes toegankelijker te maken en waar nodig de fietsparkeercapaciteit te vergroten. Hiervoor is ook subsidie van de provincie beschikbaar.

Tabellen

Beide lijsten worden ieder jaar opnieuw (en voortschrijdend) geactualiseerd en door de raad vastgesteld.

Prioriteitentabel infrastructuur per 1-1-2026

Hieronder zijn de voorgenomen maatregelen 2026-2029 weergegeven. Per maatregel zijn de totale investeringsbedragen weergegeven, waarbij wordt aangegeven welk deel reeds beschikbaar en gedekt is binnen de vastgestelde Begroting 2026 en welk deel binnen dit MIPWI 2026 in de jaarschijf 2026 concreet middels de bijgesloten kredietaanvraag wordt aangevraagd en/of in de jaarschijven 2027 tot en met 2029 in eerstvolgende MIPWI's aangevraagd zullen worden.

*Op basis van het resultaat 2026 en de resultaatprognoses voor de aankomende jaren in het MPG 2026 en het hieruit volgende verloop van de Reserve Wonen en Infra zouden alle onderstaande geprioriteerde projecten voor 2026 tot en met 2029 gedekt en daarmee in de geplande jaren uitgevoerd kunnen worden. **Echter:** Alleen de dekking voor de investeringskredieten in jaarschijf 2026 is hard. De andere dekkingen zijn op basis van prognoses, **dus niet hard.***

Uitvoerings-programma <u>2026-2029</u>	Stand van zaken	Investerings-2026-2029 (x € 1000,-)	Investerings-krediet 2026 (t.l.v. Reserve W&I) (x € 1000,-)	Investerings-kredieten 2027-2029 (t.l.v. Reserve W&I) (x € 1000,-)
Verbeteren verkeerssituatie Hazerswoude-Dorp en verlengde Bentwoudlaan	Maatregelpakket ter verbetering van de verkeerssituatie, waaronder aanleg weg om Weidelanden, bijdrage aanleg rotonde, aanpassen weginfra bij schoolgemeenschap etc.	Totaal benodigd deze periode: 12.660 Reeds beschikbaar: 6.364 T.l.v. reserve W&I 2026-2029: 4.875 Na 2029 nog 3.735 nodig. **	1.000*	3.875

Uitvoerings- programma <u>2026-2029</u>	Stand van zaken	Investerings- 2026- 2029 (x € 1000,-)	Investerings- krediet 2026 (t.l.v. Reserve W&I) (x € 1000,-)	Investerings- kredieten 2027-2029 (t.l.v. Reserve W&I) (x € 1000,-)
Programma Fietshart 2023	Het programma loopt op schema. Loopt financieel door t/m 2027	Totaal benodigd deze periode: 400	200*	200
Verbreding Steekterbrug	De uitvoering loopt. Door vertraging is een indexatie op de raming nodig en wordt hiervoor een bijdrage gevraagd aan de gemeente. Dit is opgenomen in de voorstellen bij de kadernota 2027.	3.031 (bijdrage is gereserveerd in eerder raadsbesluit)	0	0
Fietsverbinding Zierendeweg	De Zierendeweg wordt ingericht en geoptimaliseerd voor fietsgebruik. Zodra het MIPWI is vastgesteld, wordt gestart met de uitvoering.	Totaal benodigd deze periode: 185 * Reeds beschikbaar: 185 T.l.v. reserve W&I 2026-2029: 0	0	0
Deelmobiliteit en hubs	Nieuw onderdeel	Totaal benodigd deze periode: 150 Reeds beschikbaar: 150 T.l.v. reserve W&I 2026-2029: 0	0	0
Doorfietsroute Alphen-Leiden	Gefaseerd in uitvoering. Onderdeel van Regionale investeringsagenda	Totaal benodigd deze periode: 1.025 * Reeds beschikbaar: 1.025 (waarvan ca. 500 subsidie) T.l.v. reserve W&I 2026-2029: 0	0	0
Doorfietsroute Alphen- Gouda	In voorbereiding, uitvoering vanaf 2025	Totaal benodigd deze periode: 6.565 * Reeds beschikbaar: 6.565 (waarvan ca. de helft subsidie) T.l.v. reserve W&I 2026-2029: 0	0	0
Doorfietsroute Alphen-Bodegraven	Verkenningfase gereed, intentieverklaring tekenen	Totaal benodigd deze periode: 570 ** Reeds beschikbaar: 0 T.l.v. reserve W&I 2026-2029: 400 Aan te vragen subsidie: 170 Na 2029 nog 430 nodig. **	0	400

Uitvoerings- programma <u>2026-2029</u>	Stand van zaken	Investerings- 2026- 2029 (x € 1000,-)	Investerings- krediet 2026 (t.l.v. Reserve W&I) (x € 1000,-)	Investerings- kredieten 2027-2029 (t.l.v. Reserve W&I) (x € 1000,-)
Fietsverbinding station Boskoop- Torenpad	Opstarten verkenning	Totaal benodigd deze periode: 100 Reeds beschikbaar: 0 T.l.v. reserve W&I 2026- 2029: 100	100	0
Verbeteren rotonde Boezemlaan-Zijde	Uitgevoerd, project wordt afgesloten	Afhandeling subsidie *	0	0
Samenhangend pakket van verkeersveiligheids- maatregelen op de Zijde, Boskoop	Fase I is uitgevoerd, fase II volgt in 2026	Totaal benodigd deze periode: 400 Reeds beschikbaar: 98 (subsidie) T.l.v. reserve W&I 2026- 2029: 302	302	0
Aanleg fietsbrug Aarkanaal (Raadsbrug)	In uitvoering en naar verwachting in 2026 gereed	Afhandeling subsidie *	0	0
Uitvoering verbeteren oversteekbaarheid Raoul Wallenbergplein- Bernhardlaan	Wordt meegenomen in groot onderhoud rotonde Raoul Wallenbergplein; verwachte uitvoering in 2026	Totaal benodigd deze periode: 100 Reeds beschikbaar: 0 T.l.v. reserve W&I 2026- 2029: 100	100	0
Kop West: Verbeteren kruispunt Hoorn – Ondernemingsweg	In voorbereiding	Totaal benodigd deze periode: 1.100 Reeds beschikbaar: 626 (subsidie en overig) T.l.v. reserve W&I 2026- 2029: 474	474	0
Stationsomgeving Hazerswoude-Rijndijk en omlegging Gemeneweg	Vorbereiding plan en ontwerp en bijdrage PZH	Totaal benodigd deze periode: 5.712 Reeds beschikbaar: 2.824 (w.o. 731 subsidie) T.l.v. reserve W&I 2026- 2029: 2.888 Na 2029 nog 950 nodig. **	0	2888
Aanleg bushaltehaven sportpark Zegersloot	In voorbereiding, uitvoering 2026	Totaal benodigd deze periode: 175 Reeds beschikbaar: 40 (subsidie) T.l.v. reserve W&I 2026- 2029: 135	135	0
Vorbereidingskosten en bijdrage aansluiting Heerewegh-N209	Voorontwerp akkoord, opstellen definitief ontwerp	Totaal benodigd deze periode: 2.000 * Reeds beschikbaar: 0 T.l.v. reserve W&I 2026- 2029: 2.000	100	1.900

Uitvoerings- programma <u>2026-2029</u>	Stand van zaken	Investerings- 2026- 2029 (x € 1000,-)	Investerings- krediet 2026 (t.l.v. Reserve W&I) (x € 1000,-)	Investerings- kredieten 2027-2029 (t.l.v. Reserve W&I) (x € 1000,-)
Westzijdeweg, verbeteren van de berijdbaarheid door landbouwvoertuigen	Vorbereiding en uitvoering 2026	Totaal benodigd deze periode: 100 Reeds beschikbaar: 50 (subsidie) T.l.v. reserve W&I 2026- 2029: 50	50	0
Verbeteren toegankelijkheid bushaltes	In voorbereiding	Totaal benodigd deze periode: 350 Reeds beschikbaar: 0 T.l.v. reserve W&I 2026- 2029: 350	350	0

* (Deel) reeds gedekt of gerealiseerd in voorgaande jaren

** loopt door in 2030 en verder (tabel hieronder)

Overzicht maatregelen ná 2029 met een tijdshorizon t/m 2032

Buiten deze tijdshorizon, dus ná 2029, 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 ná 2029. Aangezien deze periode verder in de toekomst ligt en onder andere de verwachte winstnemingen op de grondexploitaties nog erg onzeker zijn, geven we aan in hoeverre deze op basis van de huidige prognoses kunnen worden gedekt.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de projecten waar een substantiële investeringsimpuls aan vast zit ná 2029.

Uitvoerings- programma <u>2030-2032</u>	Stand van zaken	Investerings- 2030-2032 (x € 1000,-)	Verwachte dekking 2030- 2032
Verbeteren verkeerssituatie Hazerswoude-Dorp en verlengde Bentwoudlaan	Maatregelpakket ter verbetering van de verkeerssituatie, waaronder aanleg weg om Weidelanden, bijdrage aanleg rotonde, aanpassen weginfra bij schoolgemeenschap etc.	3.735 **	Geheel
Doorfietsroute Alphen- Bodegraven	Verkenningfase gereed, intentieverklaring tekenen	430 **	Geheel
Doorfietsroute Alphen- Nieuwkoop	Gefaseerd in uitvoering	2.000	Rentelasten ongedekt (STR 50K)
Doorfietsroute Alphen- Zoetermeer	Onderzoek gereed, geen onderscheidenlijke route	2.000	Rentelasten ongedekt (STR 50K)

Uitvoerings- programma <u>2030-2032</u>	Stand van zaken	Investerings 2030-2032 (x € 1000,-)	Verwachte dekking 2030- 2032
Doorfietsroute Alphen-Schiphol	Nog te onderzoeken	2.000	Rentelasten ongedekt (STR 50K)
Stationsomgeving Hazerswoude-Rijndijk en omlegging Gemeneweg	Realisatie	950 **	Geheel
Oeververbinding Boskoop	In onderzoek	20.000	Ongedekt
	Totaal 2030 – 2032	31.115	

**** loopt door vanuit 2026-2029 (tabel erboven)**

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 sinds 1 januari 2024 van kracht is.

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 en vervolgens juni 2026 een nieuw addendum.

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 2026 in beginsel uit van¹:

- 30% sociale huur < € 932,93* per maand
- 20% middelduur: middenhuur < € 1.228,07 per maand*, dan wel goedkope koop < € 304.000*;
15% betaalbare koop: < € 420.000*;

*Bedragen zijn prijspeil 1-1-2026

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 2026-2029

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

- Dekking GREX Gnephoek c.q. compensatie algemene reserve voor getroffen voorziening
- Dekking verliesvoorziening ten gevolge van uitbreiding exploitatiegebied De Werf met aangekocht perceel
- Gemeentelijke aanpak netcongestie
- Planvoorbereiding toekomstige gebiedsontwikkelingen

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: projecten in de periode 2026-2029 en de periode 2030-2032. Deze lijsten worden ieder jaar opnieuw (en voortschrijdend) geactualiseerd en door de raad vastgesteld. In onderstaande tabellen is de dekking ten laste van de reserve Wonen en Infra in beeld gebracht. Bedragen zijn nominaal, prijspeil 1-1-2026.

Overzicht projecten en maatregelen wonen 2026-2029

In totaliteit worden de reeds voorziene investeringskosten voor gehele looptijd van het MIPWI 2026 gecijferd op ca. € 9,57 mln. Deze kosten hebben volledig betrekking op de komende jaren, de periode 2026-2029. Deze kosten hebben houden verband met de opening van de grondexploitatie Gnephoek in 2025, uitbreiding van de grondexploitatie De Werf en onderzoek naar netcongestie en planvoorbereiding voor toekomstige gebiedsontwikkelingen .

De grootste betreft de dekking van de verliesvoorziening van de grondexploitatie Gnephoek. Deze is bij opening in 2025 door ontbreken van voldoende middelen in de reserve grondexploitaties c.q. reserve wonen en infra deels ten laste van de algemene reserve getroffen. De algemene reserve zal hierop de komende jaren gecompenseerd worden door geraamde afdrachten vanuit de reserve grondexploitaties aan de reserve wonen en infra.

Daarnaast zijn anticiperend op een inhoudelijke actualisatie van de grondexploitatie De Werf, kosten geraamd ten behoeve van uitbreiding van deze grondexploitatie. De gebiedsvisie Westoever, waarvan De Werf deel uitmaakt, strekt namelijk verder dan het in de huidige grondexploitatie opgenomen exploitatiegebied. Momenteel wordt een raadsvoorstel voorbereid om een verworven perceel toe te voegen aan dit exploitatiegebied. Aangezien de herontwikkelswaarde lager is dan de marktwaaarde op basis van huidig gebruik (op basis waarvan is aangekocht), wordt een toename van het tekort geprognosticeerd. De geraamde kosten dienen ter dekking hiervan.

Ook zijn de onderzoekskosten naar oplossing van netcongestie geactualiseerd. Tot slot zijn onderzoeks- en plankosten geraamd ten behoeve van de voorbereiding van toekomstige

gebiedsontwikkelingen, zodat ook in de toekomst in te kunnen spelen op de vraag naar ruimte voor woningen, bedrijven en voorzieningen.

Tot slot is het reëel dat zich in deze periode nog nieuwe projecten zullen aandienen. Op basis van het uitgangspunt dat (minimaal) 50% van de afdrachten vanuit de reserve grondexploitaties aan de reserve wonen en infra beschikbaar komt voor woningbouw, is voor deze periode een reservering opgenomen ter grootte van € 7,72 mln.

De totale investeringskosten ter grootte van € 17,28 mln. worden gedekt door geraamde afdrachten vanuit de reserve grondexploitaties aan de reserve wonen en infra. Deze toevoegingen zijn gebaseerd op verwachte (voorlopige) winstnemingen en stortingen van positieve resultaten op af te sluiten exploitaties die jaarlijks bij de actualisatie van het MPG worden verwerkt.

*Op basis van het resultaat 2026 en de resultaatprognoses voor de aankomende jaren in het MPG 2026 en het hieruit volgende verloop van de Reserve Wonen en Infra zouden alle onderstaande geprioriteerde projecten voor 2026 tot en met 2029 gedekt en daarmee in de geplande jaren uitgevoerd kunnen worden. **Echter:** Alleen de dekking voor de investeringskredieten in jaarschijf 2026 is hard. De andere dekkingen zijn op basis van prognoses, **dus niet hard.***

Uitvoerings- programma <u>2026-2029</u>	Stand van zaken	Investerings- 2026-2029 (x € 1.000)	Investerings- krediet 2026 (t.l.v. Reserve W&I)	Investerings- krediet 2027-2029 (t.l.v. Reserve W&I)
Gnephoek (compensatie Algemene reserve)	In uitvoering, betreft een GREX woningbouw en voorzieningen met bijbehorende hoofdinfra. Dekking verwacht tekort op de grondexploitatie na aftrek inzet andere dekkingsbronnen. (Bedrag gebaseerd op getroffen verliesvoorziening Bij opening in 2025, 2025/3526660)	6.959	2.974	3.985
De Werf dekking verhoging verliesvoorziening	In uitvoering, betreft de dekking van de uitbreiding van de GREX De Werf met een aangekocht perceel. (Bedrag gebaseerd op geprognosticeerde stijging verliesvoorziening op contante waarde per 1-1-2026)	1.500	1.500	0
Gemeentelijke aanpak netcongestie	Betreft onderzoekskosten 2026 en 2027.	108	54	54
Vorbereiding toekomstige gebiedsontwikkelingen	Betreft voorbereidings- en onderzoekskosten 2026 en 2027.	1.000	500	500
Reservering t.b.v. nieuwe gebiedsontwikkelingen	Betreft beschikbaar restant van 50% van de geprognosticeerde afdracht vanuit de reserve GREX aan de reserve W&I	7.716	0	7.716
	Totaal	17.283	5.028	12.255

Overzicht projecten en maatregelen wonen 2030-2032

Buiten deze tijdshorizon, dus ná 2029, zijn op dit moment nog geen nieuwe projecten voorzien. Het is echter reëel dat zich in deze periode nog nieuwe projecten zullen aandienen. Op basis van het uitgangspunt dat (minimaal) 50% van de afdrachten vanuit de reserve grondexploitaties aan de reserve wonen en infra beschikbaar komt voor woningbouw, is voor deze periode een reservering opgenomen ter grootte van € 3,39 mln.

Uitvoerings- programma <u>2030-2032</u>	Stand van zaken	Investerings- 2030-2032 (x € 1.000)	Investerings- krediet 2026 (t.l.v. Reserve W&I)	Investerings- krediet 2027-2029 (t.l.v. Reserve W&I)
Reservering t.b.v. nieuwe gebiedsontwikkelingen	Betreft beschikbaar restant van 50% van de geprognosticeerde afdracht vanuit de reserve GREX aan de reserve W&	3.394	n.v.t.	n.v.t.
	Totaal	3.394	n.v.t.	n.v.t.

TOTAAL	Investeringskosten woningbouwprojecten	20.677	5.028	12.255
---------------	---	---------------	--------------	---------------

6. Dekking en uitvoering

In dit hoofdstuk worden de investeringskosten met betrekking tot infrastructuur (hoofdstuk 3) en woningbouw (hoofdstuk 5) voor de periode 2026 tot en met 2032 afgezet tegen de beschikbare dekkingsbronnen.

Dekkingsbronnen en onttrekkingen

De reserve Wonen en Infra heeft per 1-1-2026 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 MIPWI projecten van voor 2026 tegenover. Met uitzondering van de afdrachten van de reserve grondexploitaties na 2026 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)stortingen in de reserve Wonen en Infra op basis van het MIPWI 2026 (dat is gebaseerd op het MPG 2026) hoger dan het MIPWI 2024 (dat is gebaseerd op het MPG 2024). Dit komt door een positieve ontwikkeling van de exploitaties binnen het MPG 2026, waarbij sprake is van een positief saldo van mee- en tegenvallers en een hogere winstneming dan geraamd. Dit heeft ertoe geleid dat de storting vanuit de reserve grondexploitaties hoger is dan geraamd in het MIPWI 2024.

Bovenstaande begrote en geprognosticeerde stortingen en onttrekkingen over de periode 2026 t/m 2032 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 2026.

Naast de in het MIPWI genoemde investeringskosten is ook een reservering aangehouden voor toekomstige woningbouwprojecten. Deze reservering is gesteld op (minimaal) 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 woningbouw². 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 2026.

² Sinds opening reserve Wonen en infra bedraagt de reeds gestorte en geprognosticeerde afdracht vanuit de reserve Grondexploitaties ca. € 54,91 mln. over de gehele looptijd van het MIPWI 2026. Hiervan is ca. 52%, oftewel ca. € 28,53 mln. bestemd voor woningbouwprojecten. Hiervan is reeds € 7,86 mln. besteed en € 9,57 mln. in het MIPWI 2026 geprognosticeerd. In totaliteit betreft dit ca. € 17,43 mln. De reservering voor toekomstige woningbouwprojecten bedraagt voor de looptijd van het MIPWI 2026 hiermee ca. € 11,11 mln.

Verwacht verloop Reserve Wonen en Infra 2026-2029 naar aanleiding van geprioriteerde infra- en wonen-projecten 2026-2029:

		B2026	B2027	B2028	B2029
A	DEKKING				
	Saldo Reserve Wonen en Infra per 01-01	2.962	5.301	4.628	11.174
*	Dotatie vanuit reguliere begroting	347	292	210	130
	Verwachte storting n.a.v. MPG	10.056	5.633	11.286	7.592
	Beschikbare dekking vanuit Reserve W&I	13.365	11.226	16.123	18.896
B	INZET				
B1	Openstaande MIPWI-kredieten (t/m MIPWI 2024/2025)	327			
B2	Geprioriteerde infra-projecten				
	01 - Verbeteren verkeerssituatie N209-Dorpsstraat hzw-d	1.000	1.700	1.426	575
	02 - Aansluiting PCT-ITC incl fietspad op aan te passen Hoog	0	0	0	174
	03 - Programma Fietshart 2023 (alleen uren)	98	200	0	0
	12 - Doorfietsroute Alphen-Bodegraven	0	0	0	400
	13 - Fietsverbinding Station Boskoop centrum-Torenpad	100	0	0	0
	15 - Beter bereikbaar Gouwe, Kleine maatregelen	302	0	0	0
	17 - Verbeteren oversteekbaarheid Raoul Wallenbergplein	100	0	0	0
	18 - Aanpassen kruising Hoorn-Ondernemingsweg	474	0	0	0
	19 - Station Hazerswoude-Rijndijk (eigen bijdrage en herin	0	880	900	1.108
	20 - Aanleg bushaltehaven sportpark Zegersloot	135	0	0	0
	21 - Verbeteren verkeersveiligheid op de N209 thv Benthui	100	1.000	900	0
	22 - Westzijdeweg - bereikbaarheid landbouwvoertuigen	50	0	0	0
	23 - Deelmobiliteit, toegankelijkheid en OV: verbeteren bu	350	0	0	0
	SUB Infra-projecten	2.709	3.780	3.226	2.257
B3	Geprioriteerde wonen-projecten				
	01 - Woonvisie en gebiedsstudies	500	500	0	0
	02 - Perspectief Landschap en Stad	0	0	0	0
	03 - Netcongestie	54	54	0	0
	04 - Dekking tekort grex Gnephoeck	2.974	2.264	1.723	0
	05 - Uitbreiding Grex De Werf met verworven percelen	1.500	0	0	0
	SUB Wonen-projecten	5.028	2.818	1.723	0
	Totale geplande inzet MIPWI 2026-2029	8.064	6.598	4.949	2.257
C	Saldo Reserve Wonen en Infra per 31-12	5.301	4.628	11.174	16.639

Met de vaststelling van dit MIPWI 2026 worden de in kolom B2026 opgenomen bedragen bij B2 01 t/m 23 en beschikbaar gesteld als investeringskredieten in jaarschijf 2026. De weergegeven bedragen worden daarbij vanuit de Reserve Wonen en Infra overgeboekt naar de Reserve dekking afschrijvingslasten ter dekking van de toekomstige afschrijvingslasten die

voortvloeiën uit het activeren en afschrijven van deze investeringen. De met het activeren en afschrijven samenhangende rentelasten worden gedekt door deze in mindering te brengen op de in de begroting opgenomen jaarlijkse dotatie aan de Reserve Wonen en Infra, wat leidt tot een ieder jaar lagere dotatie (zie de regel met * in de tabel hierboven).

De bedragen bij B3 01 en 03 worden beschikbaar gesteld als projectkrediet met als dekking Reserve Wonen en Infra. Het bedrag bij B3 04 wordt overgeheveld van de Reserve Wonen en Infra naar de Algemene reserve. Het bedrag bij B3 05 wordt vanuit de Reserve Wonen en Infra toegevoegd aan de Verliesvoorziening Grex De Werf.

Uitvoering

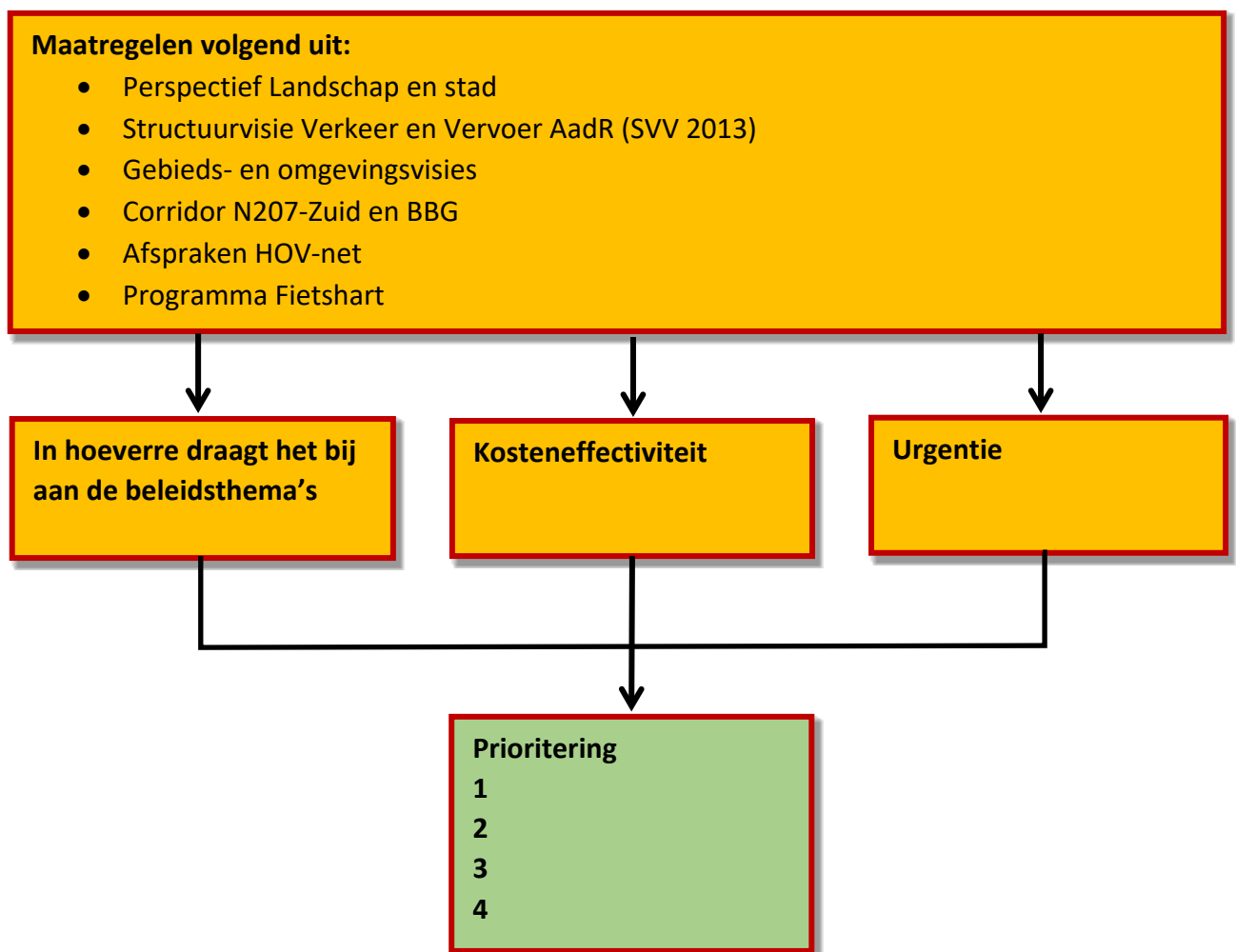
Met de instemming van dit Uitvoeringsplan wordt het programma voor 2026-2029 in gang gezet. Voor de langere termijn (na 2029) worden een aantal projecten voorbereid. De realisatie hiervan zal waarschijnlijk niet op korte termijn plaatsvinden.

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.

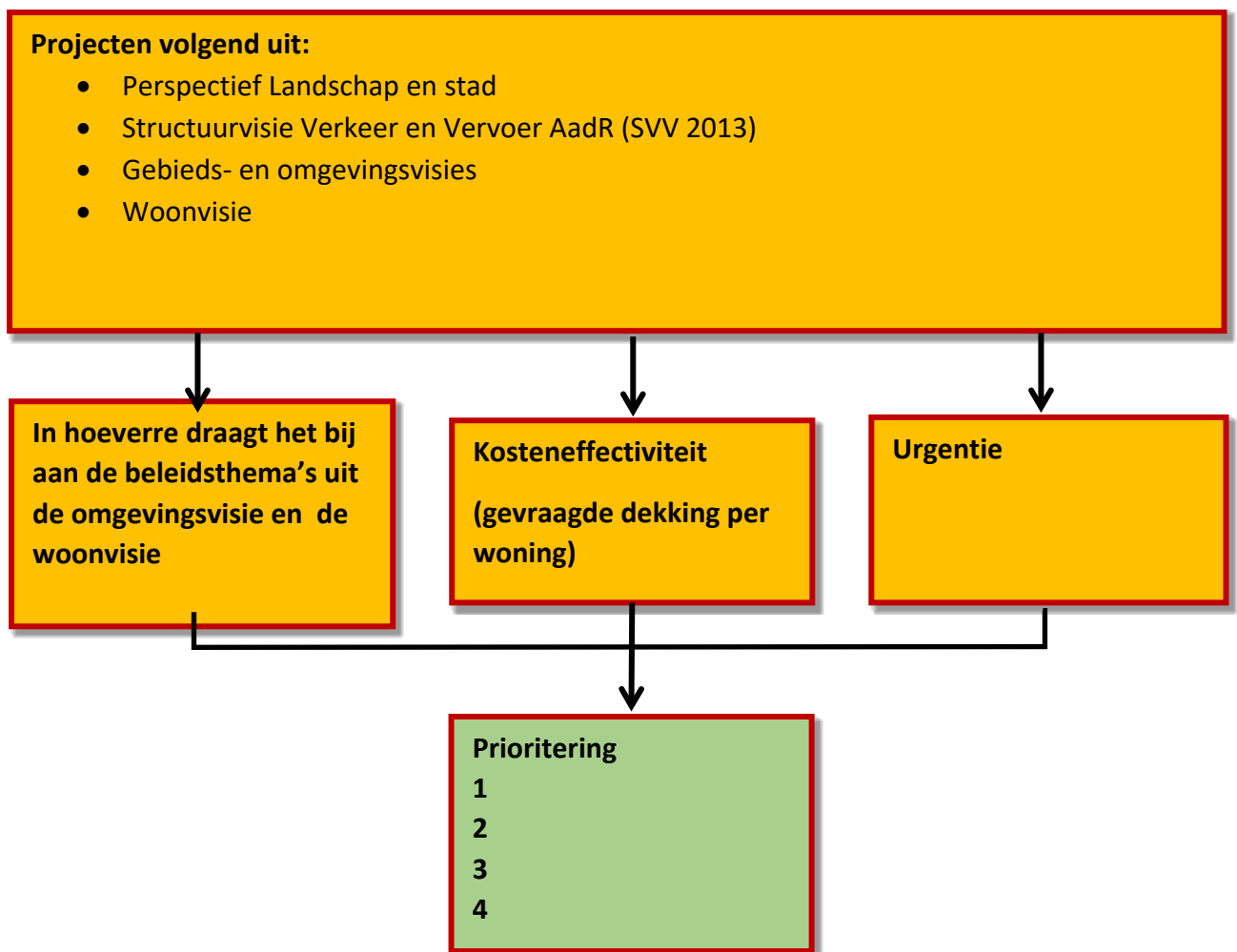
Schematisch ziet de afweging er als volgt uit:



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 masterplan en de MER van de Gnephoek en in het kader van het bestuursakkoord BOOG.

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 dertien jaar geleden is vastgesteld, wordt - zoals in de inleiding is aangekondigd - gewerkt aan een gemeentebrede visie, de Mobiliteitsvisie 2050. 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 een nieuw verkeerscirculatieplan opgesteld op basis van de keuzes in de mobiliteitsvisie.

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 (2021): versterking van openbaar vervoer is gewenst, schaa sprong buurtbus naar streekbus. Ook de deelauto en het intensiveren van het gebruik van Automaatje verdient in Zwammerdam aandacht, evenals de woon-werkverkeerstromen van Ipse. Verder wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid (met name de overtredingen in 30 km/h zones)

Uitgangspunten Programma Fietshart 2030

Dit fietsprogramma borduurt voort op het vergroten van het fietsgebruik zoals ook in de eerdere programma's werd beoogd.

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 en bevat een meerjarig uitvoeringsplan en een maatregelenlijst. In dit MIPWI is rekening gehouden met een financiële doorloop t/m 2027.

Bestuurlijke afspraken

Een goede bereikbaarheid van de stad en de dorpen is belangrijk voor de economie en het woonklimaat. In het coalitieakkoord 2022-2026 zijn veel onderzoeken opgenomen om de bereikbaarheid, leefbaarheid maar ook het fietsklimaat te verbeteren. Enkele belangrijke onderdelen 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 Benthuizen en het verminderen van congestie bij de hefbrug in Boskoop. Verder zijn er afspraken gemaakt tussen gemeente en provincie over de uitvoering in het kader van het HOV-net LUBB en andere projecten, zoals de corridor N207 Zuid, de Steekterbrug 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, de woonvisie 2021-2025, het coalitieakkoord en de Ruimtelijk-economische koers, 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.

Mobiliteitsvisie 2050

Op dit moment is een gemeentelijke mobiliteitsvisie (MOVI) in voorbereiding met doorkijk naar 2050. Dit moet de structuurvisie 2013 vervangen. De mobiliteitsvisie is sturend voor andere beleidsthema's binnen mobiliteit, zoals fietsen, parkeren en duurzame mobiliteit en werkt ook door op ruimtelijk ordening en voorzieningenbeleid.

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 (oude) 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.

Ruimtelijk-economische koers

Hier zet Alphen aan den Rijn nadrukkelijk in op de bouw van woningen binnen de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer. Dit heeft als voordelen dat duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd en er een groter draagvlak voor voorzieningen, cultuur, recreatie en infrastructuur ontstaat. Daarnaast leidt het tot meer arbeidskrachten en meer banen in de nabijheid. Voor de omliggende gemeenten versterkt Alphen-stad haar centrumfunctie en de positie in het stedelijk netwerk van de Randstad.

Regionale opgaves

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 uitgewerkt in de Regionale Investeringsagenda van Holland Rijnland, vastgesteld in 2024. Hierin staan regionale projecten waarin mobiliteit een majeure rol speelt, zoals de Doorfietsroutes (#1), Mobiliteitsaanpak Rijn- en veenstreek (#2), Hubs en deelvervoer (#12) en Alphen-West (#13). Daarnaast wordt een regionale openbaar vervoervisie voorbereid. Voor al deze projecten wordt een ambtelijke inbreng, dan wel trekkerschap verwacht van Alphen aan den Rijn.

Openbaar vervoer

In 2024 is voor Alphen aan den Rijn een openbaar vervoervisie opgesteld met als horizon 2040. Een belangrijke uitspraak uit deze visie is dat bij OV projecten en beleid de reiziger centraal staat. Ook deze visie valt onder de vlag van de op te stellen mobiliteitsvisie.

Verder spelen op dit moment enkele relevante zaken op het gebied van openbaar vervoer:

1. Leiden-Utrecht beter bereikbaar (LUBB). Dit programma omhelst het verbeteren van de treinverbinding Leiden-Utrecht, waaronder de frequentieverhoging in de daluren, de aanleg van een ongelijkvloerse kruising over het spoor en de N11 op de Burgemeester Smeetsweg in Zoeterwoude, de aanleg van het station en regionale hub (P&R) in Hazerzswoude-Rijndijk en een deel dubbelspoor. Door tekort op de begroting stagneerde dit programma voor enige tijd. Na toezeggingen van bijdragen van regio, gemeenten en het Rijk wordt het proces dit jaar opnieuw opgepakt.

2. Vanaf 15 december 2024 voert Qbuzz de nieuwe busconcessie uit. Er is een nieuwe vloot ingezet, waaronder elektrische stadsbussen. Er wordt binnen de regio en door de provincie nog gewerkt aan de introductie van dalurenkortingen voor minima.
3. Vanaf 12 oktober 2026 wordt de spoorbrug over de Gouwe vervangen. Om dit veilig en werkbaar te kunnen doen is het noodzakelijk de trein tussen Bodegraven en Alphen aan den Rijn voor langere tijd uit dienst te nemen. Er wordt met alle partijen overlegd op welke wijze de reizigers tegemoet kan worden gekomen, de overlast kan worden beperkt, op welke wijze wordt gecommuniceerd en wat de gevolgen zijn voor de treindienst Alphen-Gouda. De stremming zal circa negen maanden duren.

Fiets

Plannen en ambities voor wat betreft fietsverkeer 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 Programma Fietshart wordt uiteengezet op welke wijze we hiernaar streven. Datzelfde geldt voor de fietsparkeerstrategie.
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, zijn belangrijk voor de centrumfunctie van Alphen aan den Rijn. 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. Het meest concreet voor onze gemeente zijn de doorfietsroutes Alphen-Gouda en Alphen-Leiden. Deze verbindingen zijn respectievelijk in voorbereiding en in uitvoering. Het onderzoek naar de doorfietsroute Alphen-Zoetermeer is vorig jaar van start gegaan. De kennis en aanbevelingen die hieruit volgen zetten we in bij het meeliften met andere werken zoals de kruising N209-Benthuisen en de verbetermaatregelen bij Hazerswoude-Dorp.
4. In het MIPWI is voor drie doorfietsroutes rekening gehouden met de dekking van benodigde uitvoeringskosten. Ons uitgangspunt is dat we voor de aanleg zoveel mogelijk gebruik maken van de passende subsidiemogelijkheden van Rijk en provincie en dat we werk met werk maken.
5. Volgend uit de ontwikkeling van de Gnephhoek is voornamelijk een nieuwe langzaam verkeersbrug over de Oude Rijn, de Gnephhoek 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. De introductie van STOMP (stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en privé auto) als volgordelijk principe leidt ertoe dat maatregelen zoals de aanleg van hubs, deelauto's en parkeerbeleid de auto minder dominant maken in het straatbeeld en in het gebruik ervan. Dit draagt bij aan een leefbaarder en gezondere woonomgeving.

2. Nieuwe routes waar nodig om veiligheid en leefbaarheid in de kernen te verbeteren, bijvoorbeeld in Hazerswoude-Dorp en Boskoop.
3. Betere doorstroming van het hoofdwegennetwerk om sluipverkeer binnen woongebieden te beheersen. Denk aan de ringwegen in Alphen aan den Rijn en het regionale en nationale wegennet, zoals de knoop bij Bodegraven.
4. Samen met partners streven naar een robuuster wegennetwerk rondom Boskoop.
5. Het sluiten van de buitenring om Alphen aan den Rijn, zoals genoemd in de SVV, maakt voor het noordwestelijk deel onderdeel uit van het op te stellen masterplan van de ontwikkellocatie Gnephhoek.
6. Het op te stellen verkeerscirculatieplan moet handvatten bieden voor een veilige weginfra en een goede bereikbaarheid van dagelijkse commerciële en maatschappelijke voorzieningen. 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 beleidsinterventies 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 Alphen aan den Rijn betreffen:

1. Verduurzaming van logistiek, onder andere door de invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek vanaf 2027 en de inzet op hubs voor overslag en overstap.
2. Weren van (zwaar) landbouwverkeer uit dorpskernen, zoals Aarlanderveen en Hazerswoude-Dorp.
3. Daarnaast willen wij ook de Zijde in Boskoop op termijn vrijmaken van doorgaand vrachtverkeer. Dit vergt echter een langere adem omdat er nauwelijks alternatieven zijn voor de hefbrug. Over enkele jaren biedt de verlengde Bentwoudlaan langs Boskoop en Waddinxveen een alternatieve en snellere route voor verkeer richting de A12. Dit ontlast enigszins het verkeer op de Zijde, de N207 en op het Noordeinde in Boskoop.

Integraal beleid

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

1. De mobiliteitstransitie. Deze ontwikkeling wordt landelijk ingezet.
2. Mobiliteitsvisie 2050, ministerie van I&W. Verschillende departementen van de ministeries, VNG en IPO zijn betrokken bij het tot stand komen van de Mobiliteitsvisie 2050 van het Rijk. Hierbij zijn bereikbaarheid en brede welvaart belangrijke begrippen die zijn verankerd in de visie en in het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op peil. Dit beleid zal doorwerken in het gemeentelijk beleid, bijvoorbeeld bij het definiëren van bereikbaarheidsdoelen en het streven naar de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd.
3. Vervoersconcepten als hubs en deelvervoer krijgen komende jaren meer aandacht met het regionale (Holland Rijnland) beleid dat binnen de gemeenten wordt uitgezet.

Concrete projecten

Vanuit voornoemde opsomming zijn binnen onze gemeente een aantal nieuwe en 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 dat in 2025 wordt vastgesteld.
2. Ontsluiting Gnephoek, als onderdeel van het op te stellen masterplan Gnephoek, met daarin twee nieuwe oeververbindingen.
3. Station Hazerswoude-Rijndijk, met daarin de omlegging van de Gemeneweg en het aanpassen van fiets- en businfrastructuur.
4. De afronding van de bouw van de Raadsbrug over het Aarkanaal en de vervanging van de Steekterbrug en de spoorbrug over de Gouwe.
5. De voorbereiding van de aanleg van een botrotonde op de N209 bij Benthuisen.

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). De meeste kosten zijn zeer indicatief.

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 **geel gemarkeerd en opgenomen in het Uitvoeringsplan in hoofdstuk 3.**

[illegible]

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
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	Vervangen en verbreden Steekterbrug	Steekterbrug wordt door provincie vervangen en verbreed. Bijdrage Alphen voor verbreding. PZH heeft verzoek gedaan voor bijdrage indexatie	3.031 (excl. ca. 500 indexatie)	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	Verbeteren 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

C: SVV Centrumring

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
C2		Prins Bernhardlaan, Gedeelte naar Station	Herinrichten.	1.410	2 (A, D)	2	1	5
	Verbeteren oversteekbaar heid Raoul Wallenbergplei n- Bernhardlaan	Prins Bernhardlaan tussen Raoul Wallenbergplein en W de Zwijgerlaan	Verbeteren oversteekbaarheid langzaam verkeer	100	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
C7		Kruising Horstenweg	Vervangen kruising door rotonde. Verbeterd de fietsveiligheid	PM	2 (A, D)	2	2	6
C8		Ongelijkvloerse spoorkruising omgeving Laan der Continenten	Verbeteren veiligheid en doorstroming fietsers	7.600	2 (A, D)	2	1	5
D: Fietsprojecten								
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)	2	2	6
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
D12	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	Totaaal 800 voor 4 jaar	2 (A,D)	2	3	7
E: Projecten dorpen-buitengebied								
E1	Oeververbinding Boskoop	Beter bereikbaar Gouwe	Reservering van middelen voor middellange termijn maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid regio Boskoop	20.000	4 (A, B, C, D)	2	2	8
E2	Boskoop	Zijde e.o.	Vorbereiding en uitvoering kleine maatregelen voor verbetering leefbaarheid en veiligheid Zijde	400	2 (A, D)	3	2	7
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)	2	2	6
E7	Boskoop (N207 zuid)	Aansluiting PCT-ITC op VBWL en fietspad	Ter ontsluiting PCT en ITC terrein. Meegenomen bij maatregel E10	Opgenomen bij E10	2 (B, D)	4	2	8
E8	Boskoop	Verbeteren rotonde Boezemlaan-Zijde	Aanpassing rotonde Zijde- Boezemlaan. Gereed, subsidieafhandeling.	1.900	2 (A, D)	3	2	7
E10	Hazerswoude Dorp (N207 Zuid)	Verbeteren verkeerssituatie N209-Dorpsstraat	Gelinkt aan N207 Verlengde Bentwoudlaan	16.395	2 (B, D)	4	2	8
E11	Aansluiting Heerewegh- N209	Verbeteren verkeersveiligheid op de N209 thv Heerewegh in Benthuizen	Verbeteren veiligheid op deze kruising en het traject, conform collegebrief aan PS.	2.050	1 (D)	4	2	7

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
E12	Westzijdeweg	Aanpassen weg doorgang landbouwvoertuigen	Ter verbetering van de afwikkeling van landbouwverkeer	100	1 (D)	3	3	7
E13	Verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp	Verbeteren verkeerssituatie Hazerswoude-Dorp	Lokale verkeersmaatregelen ter aanvulling op maatregelen E10 (N207 Zuid)	PM	2 (A, D)	2	2	6
F: (H)OV projecten								
F4	Leiden-Utrecht	Leidse Schouw spoor ongelijkvloers (2x1)	Niet nodig voor frequentieverhoging of verdubbeling Leidse Schouw. Mogelijk in toekomst aan te leggen.	20.000	1 (B)	2	2	5
F5	Bushaltes	Verbeteren toegankelijkheid bushaltes	Verbetering van de toegankelijkheid, comfort en voldoende fietsparkeercapaciteit	350 excl. eventuele PZH subsidie	3 (A,C,D)	3	2	8
F6	Bushaltehaven Sportpark Zegersloot		Vergroten bereikbaarheid sportpark	175	2 (C,D)	3	2	7
F7	NS-station Hazerswoude	Stationsomgeving Hazerswoude-Rijndijk	Aanleg en aansluiten fietspaden, wegen en P&R rond station en extra bijdrage aan programma	6.662	2 (A, C)	4	2	8
F8	Hub Alphen Noord	Onderzoek en aanleg overstapvoorziening/transfери um (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)	2 (A, B)	2	1	5

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
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 doorfietsroute. Deels in uitvoering.	1.025	2 (A, D)	3	2	7
F1	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Bodegraven	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Bodegraven	1.000	2 (A, D)	3	2	7
F2	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Gouda	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Gouda naar doorfietsroute	6.833	2 (A, D)	3	2	7
F3	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Nieuwkoop (Uithoorn)	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) naar doorfietsroute	2.000	2 (A, D)	3	2	7
F4	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Schiphol	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) naar doorfietsroute	2.000	2 (A, D)	3	2	7
F5	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Zoetermeer	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) naar doorfietsroute	2.000	2 (A, D)	3	2	7
F6	Aanleg fietsbrug Aarkanaal	Onderdeel van snelle fietsverbinding Alphen-Nieuwkoop	In uitvoering	7.511	2 (A,D)	4	2	8
F7	Fietsverbinding Zierendeweg	Afsluiten voor motorvoertuigen	Nog niet geeffectueerd. Gestrand bij RvS. Verkeersbesluit moet opnieuw worden genomen. Intussen optimaal inrichten voor fietsgebruik.	185	2 (A, D)	3	2	7
F8		Fietsverbinding Gnephoek-De Hoorn over de Oude Rijn	Onderdeel van onderzoek ter ontsluiting van de Gnephoekontwikkeling	17.000	3 (A, B, D)	1	1	5

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
F9		Maken fietsverbinding Station-Torenpad, Boskoop (ca. 115 m)	Alternatieve verbinding voor fietsers vanaf station naar centrum Boskoop	100 excl. uitvoering	3 (A, C, D)	2	3	7
F10		Fietsverbinding Batenlaan- Middelweg/Notweg	Fietsverbinding Batenlaan- Middelweg/Notweg	700	1(A)	2	1	4
F11		Fietsverbinding Bentweg- Groenendijksepad	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden Vooral recreatieve functie	650	1 (A)	2	1	4
F12		Fietsverbinding Westzijdeweg/Bentweg – Molenslootpad	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden Vooral recreatieve functie	400	1 (A)	2	1	4
F13		Fietsverbinding Burg. Ten Heuvelweg-Compierkade	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden Vooral recreatieve functie	200	1 (A)	2	3	6
F14		Fietsverbinding Schravenwildertpad-Burg. Smitweg via PCT terrein	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden Vooral recreatieve functie	PM	2 (A, D)	1	2	5
		Fietsverbinding Aarlanderveense weg	Verbeteren fietsveiligheid	PM	2 (A,D)	2	2	6
H: Overige projecten								
H2	Hubs en deelmobiliteit		Maatregelen om de overstap tussen lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto te faciliteren en aan te jagen	150 (over 3 jaar)	3 (A, B, D)	2	2	7
H3	Doorvaarbahr eid Boskoop	Verhogen brug Biezen	Verhogen van de brug in de Biezen ten behoeve van de doorvaarbahrheid	150	1(D)	3	2	6

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								
A4		Gnephoek	In uitvoering, betreft een GREX woningbouw en voorzieningen met bijbehorende hoofdinfra. Dekking verwacht tekort op de grondexploitatie na aftrek inzet andere dekkingsbronnen. Bedrag op contante waarde per 1-1-2025	6.959	3 (B, C, E)	3	3	9
B: Beleid, onderzoek en voorbereiding								
B1		Onderzoek oplossingsrichtingen netcongestie 2023 en 2024	Betreft raming nominale waarde per 1-1-2026	108	1 (A)	3	n.v.t.	4
B2		Planvoorbereiding toekomstige gebiedsontwikkelingen	Betreft raming nominale waarde per 1-1-2026	1.000	4 (A, B, C, D, E)	2	n.v.t.	6
C: Gebiedsontwikkeling bedrijvigheid								
C1		De Werf	In uitvoering, betreft een GREX t.b.v. de realisatie van bedrijven/voorzieningen in het kader van de gebiedsvisie Westoever. Dit budget anticipeert op de uitbreiding van de GREX De Werf met een aangekocht perceel. (Bedrag gebaseerd op geprognosticeerde stijging verliesvoorziening op contante waarde per 1-1-2026)	1.500	3 (A, D, E)	2	n.v.t.	5