



## Besluit

---

Jaargang : 2013  
Registratienummer : 2013/20098

Onderwerp : Vaststellen Structuurvisie Verkeer en Vervoer

---

Behoort bij besluitformulier met registratienummer 2013/20073.

De raad van de gemeente Alphen aan den Rijn, gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 14 mei 2013,

**besluit:**

1. De Ontwerp Structuurvisie Verkeer en Vervoer te wijzigen zoals aangegeven in de Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen;
2. De Structuurvisie Verkeer en Vervoer vast te stellen in overeenstemming met het ter inzage gelegde ontwerp en de in de Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen aangegeven wijzigingen;
3. De moties Actualiseren Structuurvisie Verkeer en Vervoer (2007/11270) en Verbeteren ontsluiting Kerk en Zanen (2009/33218) als afgedaan te beschouwen;
4. Na vaststelling van de Structuurvisie Verkeer en Vervoer het college te verzoeken een Realisatiestrategie op te stellen en deze voor te leggen aan de Raad ter vaststelling.

**Gewaarmerkte bijlage(n):**

- Nota beantwoording zienswijzen en wijzigingen;
- Structuurvisie Verkeer en Vervoer.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 11 juli 2013.

De raad van de gemeente Alphen aan den Rijn,

de griffier,

**P.M.H. van Ruitenbeek**

de voorzitter,

**drs. H.B. Eenhoorn**





# Raadsvoorstel

Burgemeester en wethouders

---

Jaargang	: 2013
Registratienummer	: 2013/20098
Datum	: 14 mei 2013
Onderwerp	: Vaststellen Structuurvisie Verkeer en Vervoer

---

Behoort bij besluitformulier met registratienummer 2013/20073.

## Voorstel:

- 1 De Ontwerp Structuurvisie Verkeer en Vervoer te wijzigen zoals aangegeven in de Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen;
- 2 De Structuurvisie Verkeer en Vervoer vast te stellen in overeenstemming met het ter inzage gelegde ontwerp en de in de Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen aangegeven wijzigingen;
- 3 De moties Actualiseren Structuurvisie Verkeer en Vervoer (2007/11270) en Verbeteren ontsluiting Kerk en Zanen (2009/33218) als afgedaan te beschouwen;
- 4 Na vaststelling van de Structuurvisie Verkeer en Vervoer het college te verzoeken een Realisatiestrategie op te stellen en deze voor te leggen aan de Raad ter vaststelling.

## Kerngegevens

### Publiekssamenvatting

De raad heeft na een motie en een debat Scenario 2 (binnenring met randwegen) gekozen om het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) te actualiseren. Het GVVP bestaat uit twee delen: beleidsvisiedeel en uitvoeringsdeel. Het visiedeel heeft ter inzage gelegen en wordt nu, na verwerking van de zienswijzen en reacties uit de raadscommissie, vastgesteld. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de ontwerp visie zijn het niet verwijderen van een rotonde op en niet verleggen van de Aziëlaan, er worden geen harde maatregelen genomen in de vorm van het afsluiten van wegen en tenslotte krijgt het langzaam verkeer meer aandacht binnen de stadsring.

De Structuurvisie Verkeer en Vervoer is een integrale visie op de eerder door de raad gekozen ontwikkelingsrichting van de interne en externe bereikbaarheid van Alphen a/d Rijn tot 2025. Extern verkeer wordt eerder en meer via de randwegen geleid, die daardoor als rondweg gaan functioneren, intern autoverkeer gaat meer gebruik maken van de binnenring en de rondweg en binnen de binnenring krijgt langzaam verkeer het primaat. Hierdoor wordt Alphen a/d Rijn definitief duurzaam bereikbaar. Met de voorgestelde uitwerking wordt richting gegeven aan duurzame mobiliteit in 2025 met een optimale mix tussen bereikbaarheid, ruimtelijke en milieukwaliteit en leefbaarheid.

Na vaststelling van de visie door de raad wordt gestart met het opstellen van een Realisatiestrategie voor het uitvoeringsdeel. Deze wordt dan ter vaststelling voorgelegd aan de raad.

## **Kerngegevens**

### **Inleiding**

Het GVVP wordt op verzoek geactualiseerd na een motie (2007/11270) en ter verwezenlijking van het collegeprogramma. Ook de motie ter verbetering van de ontsluiting van de wijk Kerk en Zanen (2009/33218) is meegenomen in de Ontwerp Structuurvisie Verkeer en Vervoer. Na de ter inzage legging van de ontwerp visie en de raadscommissie is een Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen (2013/24379) opgesteld. Deze nota is verwerkt in de definitieve Structuurvisie Verkeer en Vervoer die nu wordt vastgesteld.

### **Beoogd maatschappelijk resultaat**

Het op basis van Scenario 2 richting geven aan duurzame mobiliteit in 2025 met een optimale mix tussen bereikbaarheid, ruimtelijke en milieukwaliteit en leefbaarheid. Het voorstel draagt bij aan Programma 2 Duurzaamheid met de verbetering van de luchtkwaliteit als subdoelstelling en aan Programma 5 Mobiliteit met de verbetering van de leefbaarheid en het creëren van meer ruimte voor de fiets en het openbaar vervoer als subdoelstelling.

### **Kader**

De raad heeft besloten dat het GVVP moet worden geactualiseerd. Hiervoor is eerst het verkeersmodel geactualiseerd naar het basisjaar 2005 en 2020 als toekomstjaar. Op 4 december 2008 is het geactualiseerde verkeersmodel gepresenteerd tijdens een informatieavond. In de aanloop naar de visie heeft de raad eerst nieuwe beleidskaders (2008/9894) vastgesteld. Daarna heeft de raad via een motie (2009/33218) gevraagd om de ontsluiting van de wijk Kerk en Zanen te verbeteren. Vervolgens is de raad drie toekomstscenario's voorgelegd en heeft de raad Scenario 2 gekozen (2009/33539) als uitgangspunt voor de actualisering van de Structuurvisie Verkeer en Vervoer. Deze keuze heeft het college overgenomen in het Collegeprogramma 2010–2014.

In het Collegeprogramma 2010–2014 onder programma 5 Mobiliteit is opgenomen: “We actualiseren het GVVP op basis van de volgende uitgangspunten: • extern verkeer wordt eerder en meer via de randwegen geleid, die daardoor als rondweg gaan functioneren; • intern autoverkeer maakt meer gebruik van een binnenring en de rondweg. Hierdoor verbetert de leefbaarheid in de stad en ontstaat er meer ruimte voor de fiets en het openbaar vervoer. Voor de actualisering van het GVVP organiseren wij een gedegen communicatietraject. Wegen en verblijfsgebieden (30km zones) richten we Duurzaam Veilig in. Kerk en Zanen wordt beter ontsloten. Het gebruik van de fiets wordt verder bevorderd door de uitbouw van een lokaal en regionaal fietspadennet en een betere aansluiting van fietsroutes naar het landelijk gebied met onder andere de fietsbrug over het Aarkanaal.”. Hiernaast is in het Collegeprogramma 2010–2014 onder programma 2 Duurzaamheid opgenomen: “We werken aan verbetering van de luchtkwaliteit door het doorgaande autoverkeer zo veel mogelijk om de stad heen te leiden en het fietsgebruik te stimuleren.”.

Op 7 december 2010 is een eerste uitwerking van Scenario 2 bediscussieerd tijdens een aparte raadscommissieavond. Tegelijkertijd wordt op dit moment ook een ruimtelijke Structuurvisie opgesteld. De Structuurvisie Verkeer en Vervoer sluit hier goed bij aan. Hiernaast is tijdens een informatieavond op 15 december 2011 teruggeblikt op de reeds genomen besluiten, de uitwerking van Scenario 2 en de afwegingen die de raad zal moeten gaan maken. Tenslotte is in 2011 het verkeersmodel opnieuw geactualiseerd naar het basisjaar 2011 en het toekomstjaar 2025.

De raadscommissie heeft op 13 december 2012 gedebatteerd over de Ontwerp Structuurvisie Verkeer en Vervoer. Aansluitend heeft de ontwerp visie ter inzage gelegen tot 1 februari 2013. De zienswijzen en reacties uit de raadscommissie zijn opgenomen in de Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen en verwerkt in deze structuurvisie. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de ontwerp visie zijn het niet verwijderen van een rotonde op en niet verleggen van de Aziëlaan, er worden geen harde maatregelen genomen in de vorm van het afsluiten van wegen en tenslotte krijgt het langzaam verkeer meer aandacht binnen de stadsring.

### **Argumenten**

De raad heeft eerder gekozen voor Scenario 2 als ontwikkelingsrichting voor de actualisering van het GVVP. De uitwerking is op hoofdlijnen en in detail besproken tijdens bijeenkomsten met de raad. In de Ontwerp Structuurvisie Verkeer en Vervoer is Scenario 2 uitgewerkt. De visie sluit aan op het Collegeprogramma 2010–2014 Mobiliteit en Duurzaamheid. Alleen op basis van Scenario 2 kan goed richting worden geven aan duurzame mobiliteit in 2025 met een optimale mix tussen bereikbaarheid, ruimtelijke en milieukwaliteit en leefbaarheid.

### **Participatie**

De reacties op de informatieavond van 4 december 2008 op het geactualiseerde verkeersmodel zijn verwerkt in de visie. Na de eerste resultaten van Scenario 2 zijn in het najaar van 2010 de volgende organisaties gevraagd om hun mening: VOA, KvK, Provincie Zuid-Holland, Connexxion, Reizigersoverleg Midden-Holland, Fietsersbond en de verschillende hulpdiensten. Hun reacties zijn meegenomen bij de verdere uitwerking. Ook de opmerkingen tijdens de informatieavond van 15 december 2011, waar werd teruggeblikt en vooruitgekeken op verkeer en vervoer in Alphen a/d Rijn in de toekomst, zijn verwerkt.

Na een debat in de raadscommissie heeft de Ontwerp Structuurvisie Verkeer en Vervoer ter inzage gelegen. Tijdens deze inspraakperiode is ter informatie een inloopavond georganiseerd. Ook is er gediscussieerd met bewoners op een website en zijn er vragen beantwoord. Dit heeft geleid tot de Nota van beantwoording en wijzigingen. Tenslotte is de Ontwerp Structuurvisie Verkeer en Vervoer samengevat in Week in Beeld.

### **Financiële consequenties**

Het besluit heeft geen financiële consequenties. Na vaststelling door de raad wordt een Realisatiestrategie opgesteld om de (financiële) haalbaarheid inzichtelijk te maken. De strategie, aanpak en de financiële consequenties zullen dan opnieuw ter besluitvorming worden aangeboden.

### **Locatiegegevens**

De visie gaat over de gehele gemeente en dan vooral de stad Alphen a/d Rijn waarbij rekening is gehouden met de ruimtelijk–infrastructurele plannen van onze fusiepartners.

### **Realisatie**

Volgens de Structuurvisie Verkeer en Vervoer zijn voor de realisatie van Scenario 2 de volgende ontwikkelingen onmisbaar: Extern verkeer wordt eerder en meer via de randwegen geleid, die daardoor als rondweg gaan functioneren, intern autoverkeer gaat meer gebruik maken van de binnenring en de rondweg en binnen de binnenring krijgt langzaam verkeer het primaat. De ontwerp visie is aangepast op basis van de Nota van beantwoording en zienswijzen tot de Structuurvisie Verkeer en Vervoer die nu voorligt.

Na de vaststelling van de visie als wensbeeld volgt de Realisatiestrategie. De verantwoording van de prioriteitsstelling hierin, onder andere in relatie tot nut/noodzaak en omvang/kosten van maatregelen, kan een nadere doorrekening van de dan vastgestelde visie met het verkeersmodel nodig maken. De kostenconsequenties van het maatregelenpakket hebben in ieder geval invloed op de haalbaarheid van (onderdelen van) de visie. De Realisatiestrategie zal daarom onder meer afhankelijk zijn van verdere ontwikkelingen, ook met betrekking tot budgettaire mogelijkheden, prioriteitsstelling en de goedkeuring van de actieplannen. Er is op dit moment buiten de Maximabrug nog geen geld gereserveerd voor de realisering van de visie. Door slim aan te haken of mee te liften met onderhoud en beheer van de infrastructuur en de aanpak van andere projecten in de stad kunnen veel kansen worden benut. De visie is hiervoor richtinggevend en vormt een toetsingskader. Een voorbeeld van deze aanpak vormt de Steekterbrug. Bij het vervangen van deze brug kan rekening worden gehouden met de toekomstig gewenste inrichting volgens de Structuurvisie Verkeer en Vervoer.

Burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn,

de secretaris,

de burgemeester,