

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



Onderwerp **Financiering maatregelenpakket 'Woningbouw en Mobiliteit' Lansingerland**

Simon Fortuyn

Registratienummer T26.04214 - openbare versie van raadsvoorstel BR2600030

Datum raad 16/07/2026

Gevraagde beslissing:

1. Het samenhangende maatregelenpakket 'Woningbouw en Mobiliteit', (T26.02731) bestaande uit 18 deelmaatregelen, vast te stellen.
2. Ten behoeve van de realisatie van dit totale samenhangend maatregelenpakket, één integraal programmakrediet van € 29.927.089,68 beschikbaar te stellen.
3. Het programmakrediet als bedoeld onder beslispoint 2 als volgt te verdelen:
 - € 23.427.089,68 voor de realisatie van de 18 deelmaatregelen;
 - € 6.500.000,00 voor de benodigde personele capaciteit, waarbij de direct toerekenbare kosten worden geactiveerd.
4. Het totale programmakrediet als bedoeld in beslispoint 2 als volgt te dekken:
 - 4.1 Een bedrag van € 12.023.491,29 aan SPUK WoKT 2.0-subsidie als bijdrage van derden in te zetten en naar rato van de gerealiseerde investeringsuitgaven in mindering te brengen op de boekwaarde van de betreffende investeringen.
 - 4.2 Specifiek voor deelmaatregel 7 (fietsstraat Anthuriumweg) een bedrag van € 1.020.500 vanuit de SPUK Verkeersveiligheid en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag als bijdrage van derden in te zetten en naar rato van de gerealiseerde investeringsuitgaven in mindering te brengen op de boekwaarde van de betreffende investering.
 - 4.3 Specifiek voor deelmaatregel 6 (fietstunnel Bleiswijk-Zuid) een MRDH-bijdrage van € 1.727.994,44 naar rato van de gerealiseerde investeringsuitgaven in mindering te brengen op de boekwaarde van de betreffende investering.
 - 4.4 Specifiek voor deelmaatregel 6 (fietstunnel Bleiswijk-Zuid) een provinciale bijdrage van € 1.151.996,29 naar rato van de gerealiseerde investeringsuitgaven in mindering te brengen op de boekwaarde van de betreffende investering.
 - 4.5 Een bedrag conform bijlage 3 (T26.02777) aan verwachte inkomsten uit kostenverhaal, ten behoeve van de woningbouwontwikkelingen Lange Vaart, Merenweg, Wolfend en Driehoek Noordpolder, in te zetten als onverdeelde dekking voor het programmakrediet.
 - 4.6 Een bedrag conform bijlage 3 (T26.02777) aan baten uit de SPUK Realisatiestimulans, voor zover deze op basis van gerealiseerde start bouw van betaalbare woningen worden verantwoord, via de bestemmingsreserve 'Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw' in te zetten als dekking voor de gemeentelijke bijdrage aan het programmakrediet.
 - 4.7 Een bedrag van € 1.003.107,65 te onttrekken aan de algemene reserve en te storten in de reserve kapitaallasten ter dekking van de uit het programmakrediet voortvloeiende kapitaallasten (rente en afschrijving).
5. Af te wijken van de Nota activabeleid 2024 (T24.04729, paragraaf 6.1) ten aanzien van de afschrijvingstermijn en voor het nettoresultaat van de projecten binnen het programmakrediet een afschrijvingstermijn van 30 jaar vast te stellen.

0. Samenvatting

De gemeente Lansingerland staat voor een belangrijke woningbouwopgave. Tot en met 2033 worden 1.600 woningen gerealiseerd op de locaties Lange Vaart, Merenweg, Wolfend en Driehoek Noordpolder. Om deze woningen bereikbaar en veilig te ontsluiten, is het samenhangende maatregelenpakket 'Woningbouw en Mobiliteit' opgesteld. Deze naamgeving sluit bewust aan bij het gelijknamige Rijksprogramma Woningbouw en Mobiliteit, waaruit onder meer de Specifieke Uitkering Woningbouw op Korte Termijn (SPUK-WoKT) subsidie voor dit maatregelenpakket voortvloeit. Het pakket bestaat uit 18 onderling samenhangende deelmaatregelen en wordt programmatisch uitgevoerd, omdat planning, dekking, subsidievoorwaarden en risico's sterk met elkaar samenhangen. Dit betreft echter in geen geval een Omgevingsprogramma als bedoeld in de Omgevingswet.

Met dit raadsvoorstel wordt de gemeenteraad gevraagd dit maatregelenpakket vast te stellen en één integraal programmakrediet van € 29.927.089,68 beschikbaar te stellen. Daarvan is € 23.427.089,68 bestemd voor de realisatie van de 18 deelmaatregelen en € 6.500.000 voor de benodigde personele capaciteit. Een deel van de kosten wordt gedekt door subsidies van het Rijk, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland. Daarnaast moeten ontwikkelaars via kostenverhaal bijdragen aan de maatregelen conform de PPT (Profijt, Proportionaliteit, Toerekenbaarheid) criteria. Vanuit de gemeentelijke bestemmingsreserve 'Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw' is ook een bijdrage aan dit pakket mogelijk. Deze bestemmingsreserve wordt gevoed vanuit de baten afkomstig van de SPUK Realisatiestimulans. Het resterende deel van ca. €1 miljoen wordt via de reserve kapitaallasten gedekt vanuit de algemene reserve.

Het voorstel is een verdere uitwerking van het raadsbesluit van december 2024 over de verkenningsfase van de verkeersmaatregelen rondom de N209 en sluit aan bij de Bestuursovereenkomst Ruimtelijke Ontwikkelingen Lansingerland tussen de gemeente en de provincie Zuid-Holland. Met dit raadsvoorstel wordt een belangrijke stap gezet om woningbouw op de genoemde locaties mogelijk te maken en de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs te verbeteren.

1. Aanleiding / context met tijdlijn

Lansingerland staat voor een substantiële woningbouwopgave en bereikbaarheidsopgave. Op de locaties Lange Vaart, Merenweg, Wolfend en Driehoek Noordpolder worden 1.600 woningen gerealiseerd. Zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen kan deze woningbouw niet of slechts gedeeltelijk plaatsvinden, omdat de bestaande infrastructuur onvoldoende capaciteit heeft om de extra verkeersstromen op een verkeersveilige wijze met voldoende doorstroming op te vangen. Dit blijkt uit het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek N209 en de daaropvolgende verdiepingsslag die in 2024 en 2025 zijn uitgevoerd.

In december 2024 stelde de raad het raadsvoorstel Start verkenningfase verkeersmaatregelen N209 i.r.t. woningbouw vast. Hiermee zijn de belangrijkste maatregelen en de noodzaak voor verdere uitwerking bestuurlijk bevestigd.

Op 19 februari 2025 vond ondertekening plaats van de Bestuursovereenkomst Ruimtelijke Ontwikkelingen Lansingerland tussen de gemeente en de provincie Zuid-Holland, waarin afspraken zijn gemaakt over onder andere spoor 3 - wegen.

In 2025 stemde het college in met het maatregelenpakket en de indiening van subsidieaanvragen voor de Specifieke Uitkering Woningbouw op Korte Termijn (SPUK-WoKT), de SPUK Verkeersveiligheid en bijdragen van de MRDH en de provincie. Hierop ontving de gemeente een positieve terugkoppeling. Tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-Mirt) in januari 2026 is dit door het Rijk bestuurlijk bekrachtigd en is daarmee de Rijksbijdrage voor ons samenhangende maatregelenpakket Woningbouw en Mobiliteit veiliggesteld. De looptijd van de SPUK Verkeersveiligheid is tot en met 2029. De looptijd van de SPUK WoKT is tot en met 2038.

Met dit raadsvoorstel wordt de gemeenteraad gevraagd het samenhangende maatregelenpakket vast te stellen en de financiële dekking beschikbaar te stellen, waarmee de daadwerkelijke subsidie inclusief de eigen cofinanciering en capaciteitsvraag is geregeld en de (voorbereiding van de) realisatie kan starten.

De gemeenteraad heeft hierbij een kaderstellende en budgettaire rol. Door het vaststellen van het maatregelenpakket en het beschikbaar stellen van de benodigde kredieten:

- wordt uitvoering gegeven aan eerdere raadsbesluiten;
- wordt de gemeentelijke cofinanciering formeel bekrachtigd;
- wordt voldaan aan de subsidievoorwaarden van de WoKT-regeling;
- wordt de realisatie van woningbouw mogelijk gemaakt.

2. Maatschappelijk effect

De uitvoering van het maatregelenpakket leidt tot een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Bleiswijk, Bergschenhoek en de Edelsteenbuurt in Berkel en Rodenrijs. Hierdoor kan een adequate ontsluiting van de woningbouwlocaties worden gerealiseerd.

De woningbouw op de locaties Lange Vaart, Merenweg, Wolfend en Driehoek Noordpolder is direct afhankelijk van deze maatregelen. Door het wegnemen van infrastructurele knelpunten kan de woningbouw versnellen. Dit maakt het mogelijk om (sneller) te starten met de bouw van woningen en draagt bij aan het verminderen van de woningnood. Daarnaast verbeteren de maatregelen de leefbaarheid en verkeersveiligheid voor bestaande inwoners en stimuleren zij het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen, zoals de fiets en het openbaar vervoer.

3. Argumenten

1.1 Met het maatregelenpakket kunnen de woningbouwlocaties voldoende worden ontsloten.

De maatregelen zijn randvoorwaardelijk om de woningbouwlocaties Lange Vaart, Merenweg, Wolfend en Driehoek Noordpolder adequaat te ontsluiten, zoals geconcludeerd door Haskoning in het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek N209 (T24.03556) en de verdiepingsslag (T24.07867), waarover op 19 december 2024 is besloten (BR2400099). Met deze infrastructurele ingrepen kan het verkeer veilig en efficiënt worden afgewikkeld, met name relevant wanneer de woningbouw tot extra verkeersbewegingen gaat leiden. De verkeersonderzoeken tonen aan dat de huidige infrastructuur onvoldoende capaciteit heeft.

1.2 De extra verkeersdrukke door de woningbouw wordt beter opgevangen.

De realisatie van circa 1.600 woningen leidt tot een aanzienlijke toename van auto- en fietsverkeer. Door capaciteitsvergroting van kruispunten, nieuwe ontsluitingsroutes en fietsvoorzieningen wordt deze verkeersgroei op een veilige en efficiënte manier verwerkt. Hierdoor verbeteren de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omgeving.

1.3 Er is bestuurlijke consensus tussen gemeente, provincie en Rijk over het maatregelenpakket.

Het maatregelenpakket is in nauwe samenwerking met de provincie Zuid-Holland opgesteld en vormt de basis voor de subsidieaanvragen bij het Rijk en de MRDH. Dit hebben de gemeente en de provincie ook per brief naar elkaar bevestigd. Deze gezamenlijke voorbereiding en financiering tonen het brede bestuurlijke draagvlak en vergroten de uitvoerbaarheid van het programma.

1.4 Het voorstel geeft voor een belangrijk deel uitvoering aan spoor 3 - wegen van de bestuursovereenkomst.

In de Bestuursovereenkomst Ruimtelijke Ontwikkelingen Lansingerland is afgesproken dat provincie en gemeente gezamenlijk werken aan mobiliteitsmaatregelen die woningbouw mogelijk maken. Met dit samenhangende maatregelenpakket wordt een belangrijk deel van deze afspraken gerealiseerd en wordt invulling gegeven aan eerdere bestuurlijke besluiten.

1.5 Naamgeving sluit aan bij Rijksprogramma en markeert de reikwijdte van het voorstel

De naam Woningbouw en Mobiliteit is bewust gekozen omdat deze aansluit bij het gelijknamige Rijksprogramma waaruit de WoKT-subsidie voor dit maatregelenpakket voortvloeit. Daarmee wordt benadrukt dat woningbouw en bereikbaarheid in deze opgave onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en dat de maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor de realisatie van circa 1.600 woningen rond de N209 en Driehoek Noordpolder.

Tegelijk is deze naamgeving nadrukkelijk afgebakend. Het betreft uitsluitend het samenhangende maatregelenpakket als bedoeld in beslispoint 1. Het voorstel ziet niet op andere mobiliteitsopgaven of andere woningbouwontwikkelingen, zoals Bleizo West, Wilderszijde, Westpolder, Berkel Centrum Oost of de ongelijkvloerse kruising Berkelse Poort; daarvoor vindt afzonderlijke besluitvorming plaats en gelden eigen maatregelenpakketten en financieringsvoorstellen.

2.1 De hoogte van het programmakrediet voor wat betreft de investering sluit aan bij de subsidiebeschikkingen en bestuurlijke afspraken.

De hoogte van het programmakrediet (zonder de capaciteit) is gebaseerd op de financiële omvang van de ingediende en toegekende subsidieaanvragen, waaronder de SPUK WoKT 2.0, de SPUK Verkeersveiligheid

en bijdragen van de provincie Zuid-Holland en de MRDH. Met verwijzing naar argument 1.3 kan de hoogte van het krediet voor de investering niet gewijzigd worden. De geraamde investering van € 29.927.089,68 miljoen is daarmee tot stand gekomen op basis van kostenramingen per maatregel inclusief een inschatting van de benodigde capaciteit.

2.2 Eén programmakrediet biedt bestuurlijke flexibiliteit en financiële transparantie.

Het maatregelenpakket wordt programmatisch uitgevoerd. Met 'programmatisch' wordt in dit voorstel bedoeld op een wijze van uitvoeren waarbij samenhangende maatregelen in onderlinge relatie worden gestuurd op planning, risico's, middelen en resultaten. Dit betreft nadrukkelijk geen begrotingsprogramma in de zin van het BBV en evenmin een omgevingsprogramma in de zin van de Omgevingswet, maar sluit aan bij de programmatische aanpak van het rijksprogramma *Woningbouw en Mobiliteit*, waaruit ook de WoKT-subsidie voortvloeit.

De 18 deelmaatregelen vormen inhoudelijk, financieel en planningstechnisch één samenhangend pakket. Daarom wordt gewerkt met één integraal programmakrediet met onderliggende investeringsnummers per deelmaatregel. Dit maakt doelmatige sturing mogelijk op fasering, risico's, capaciteit en dekking, terwijl inzicht en verantwoording per deelmaatregel behouden blijven. Deze systematiek past bij de gezamenlijke subsidie- en uitvoeringsverplichtingen en bij het feit dat de maatregelen als één pakket met Rijk en provincie zijn geaccordeerd en uiterlijk in 2038 gerealiseerd moeten zijn. Afzonderlijke kredietvotingen per maatregel zouden de uitvoerbaarheid onnodig beperken.

Hoewel met het voorliggende programmakrediet wordt voldaan aan artikel 2.4 van de Financiële Verordening, raakt deze systematiek de bedoeling van artikel 2.3, zesde lid onder a, waarin wordt uitgegaan van presentatie en voting per afzonderlijke investering. Dit wordt ondervangen doordat de deelmaatregelen afzonderlijk administratief worden. Daarmee blijven budgetbewaking, transparantie en verantwoording per investering geborgd, in lijn met de geest van de verordening en het BBV.

Het budgetrecht ligt hiermee bij de raad op het niveau van het vastgestelde programmakrediet. Dat maakt het mogelijk mee- en tegenvallers binnen het pakket doelmatig op te vangen zonder separate kredietbesluiten, terwijl substantiële herschikkingen via de reguliere P&C cyclus aan de raad worden gemeld, zodat de kaderstellende en controlerende rol van de raad behouden blijft.

3.1 Aanvullende capaciteit is noodzakelijk voor een succesvolle uitvoering van het maatregelenpakket.

De realisatie van het samenhangende maatregelenpakket 'Woningbouw en Mobiliteit' omvat een complex en omvangrijk pakket van 18 mobiliteitsprojecten met een looptijd van circa acht jaar. De huidige ambtelijke organisatie beschikt niet over voldoende uitvoeringskracht om deze projecten, naast de reguliere werkzaamheden, tijdig uit te voeren. Extra inzet voor opdrachtgeverschap, projectmanagement, vakinhoudelijke expertise, contractmanagement, omgevingsmanagement, etc. is daarom noodzakelijk om de voortgang en kwaliteit van de uitvoering te waarborgen. Eveneens is de capaciteit nodig voor een juiste omgang met raakvlakken (o.a. andere projecten), het sturen op doelbereik en het treffen van maatregelen voor geïdentificeerde projectoverstijgende risico's. Daarbij komt dat zonder extra capaciteit de deadlines die aan de subsidies zijn gesteld niet gehaald worden. Het bedrag van € 6.500.000 is gebaseerd op een gemiddelde jaarlijkse capaciteitsinzet ter waarde van € 812.000,00 per jaar, gedurende een periode van circa acht jaar. Het betreft dus geen eenmalige uitgave in één jaar, maar een meerjarige investering in de organisatie die aansluit bij de fasering van de projecten. Dit bedrag gaat uit van een efficiënte uitvoering van de maatregelen zonder vertraging in tijd. Intern bestede uren op dit maatregelenpakket zorgen voor een (tijdelijke) verlaging van de last op de exploitatiebegroting, wat een tijdelijk financieel voordeel oplevert. Dit eventuele voordeel is overigens nog niet in de begroting

ingerekend. Dit is pas mogelijk zodra de projectorganisatie(s) zijn opgetuigd. Dit wordt dan via de P&C cyclus verwerkt.

4.1 Een deel van de investering wordt gedekt door subsidies en bijdragen van derden.

Door inzet van de SPUK-WoKT-subsidie, de SPUK-Verkeersveiligheid, bijdragen van de MRDH, de provincie, kostenverhaal en de SPUK-realisatiestimulans wordt het programma financieel haalbaar. Zonder deze subsidies, kostenverhaal en bijdrage van de provincie is het niet mogelijk dit maatregelenpakket te financieren en is het niet mogelijk de 1600 woningen op de vier woningbouwlocaties te realiseren. Deze situatie biedt een unieke gelegenheid om de infrastructuur binnen de gemeente een enorme impuls toe te brengen en tevens de woningbouwambities mogelijk te maken.

4.2 Het programmakrediet is noodzakelijk om tijdig aan subsidievoorwaarden te voldoen.

De SPUK-WoKT subsidie moet uiterlijk in augustus 2026 definitief worden aangevraagd bij het Rijk. Voor de definitieve vaststelling en uitbetaling van de subsidies is het vereist dat de gemeenteraad de benodigde financiële middelen beschikbaar stelt, zodat de cofinanciering is geregeld en daarmee commitment voor realisatie van het pakket wordt gegeven. Door het programmakrediet vast te stellen, wordt voldaan aan deze voorwaarde en wordt de financiële haalbaarheid van het maatregelenpakket geborgd.

4.3 De provincie Zuid-Holland draagt bij aan de fietstunnel en verzorgt voor dit project ook zelf voorbereiding en realisatie.

De provincie Zuid-Holland hanteert als uitgangspunt dat infrastructurele maatregelen die direct voortkomen uit woningbouwontwikkelingen voor rekening van de gemeente en ontwikkelaars komen. Voor de fietstunnel bij Bleiswijk Zuid wordt hiervan afgeweken, omdat deze maatregel niet één-op-één is toe te rekenen aan één specifieke woningbouwlocatie. De tunnel draagt in belangrijke mate bij aan de verkeersveiligheid en doorstroming op de provinciale weg N209 en vervult lokale en een regionale verbindende functie binnen het fietsnetwerk, waaronder een belangrijke schoolfietsroute en de verbinding met de Metropolitane Fietsroute. Om deze reden is bestuurlijk overeengekomen dat de provincie 50% van de voorbereidingskosten en twee derde van de resterende investering na aftrek van subsidies voor haar rekening neemt, terwijl de gemeente het resterende deel financiert.

4.4 Vanuit kostenverhaal moeten ontwikkelaars substantieel bijdragen aan de realisatie van het samenhangende maatregelenpakket Woningbouw en Mobiliteit.

Ten behoeve van het mogelijk maken van de woningbouwontwikkelingen zijn de bovenplanse mobiliteitsmaatregelen uit het samenhangende maatregelenpakket Woningbouw en Mobiliteit noodzakelijk. Alle deelmaatregelen uit het maatregelenpakket zijn noodzakelijk voor de totale woningbouwopgave van 1600 woningen. Veel deelmaatregelen zijn direct of indirect noodzakelijk om de betreffende woningbouwlocaties adequaat te ontsluiten en het wegennet verkeersveilig en bereikbaar te houden ondanks de toevoeging van het aantal woningen. Daarom moeten de ontwikkelende partijen een substantiële financiële bijdrage leveren aan het maatregelenpakket. Over de hoogte van deze bijdragen worden afspraken gemaakt in anterieure overeenkomsten. Daarbij vormen de grondbeginselen van profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid (PPT) het uitgangspunt. Tevens wordt rekening gehouden met de financiële uitvoerbaarheid van de woningbouwontwikkelingen.

In dit raadsvoorstel wordt vooralsnog uitgegaan van [REDACTED]
inkomsten uit kostenverhaal. [REDACTED]

De uiteindelijke hoogte van de bijdragen is afhankelijk van de verdere onderhandelingen, de PPT-toetsing en

Zodra de anterieure overeenkomsten zijn gesloten ontstaat hierover meer zekerheid. Eventuele bijstellingen van de dekking worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus.

4.5 De bestemmingsreserve ‘Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw’ wordt maximaal doelmatig ingezet. Gemeenten krijgen vanuit de SPUK-realisatiestimulans tussen 2025 en 2030 een vaste bijdrage van circa €7.000,- (inclusief btw) voor elke betaalbare woning waarvan zij de start van de bouw registreren. Deze bijdrage wordt in het jaar na registratie uitgekeerd. De eerste uitkeringen worden gedaan over de woningen waarvan de bouw in dit jaar al start. Bij de jaarrekening 2025 is in juni 2026 besloten om een bestemmingsreserve ‘Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw’ te openen en deze middelen ook in te zetten als de eigen gemeentelijke bijdrage voor de WoKT-maatregelen om o.a. Wolfend en Merenweg mogelijk te maken.

In dit raadsvoorstel wordt aan inkomsten uit de realisatiestimulans, overeenkomend met het scenario van waarvan de bouw vóór 2030 start. Dit bedrag wordt als geraamde dekking voor het programmakrediet ingezet. Mee- of tegenvallers worden via de reguliere P&C cyclus verwerkt. Zodra de inkomsten definitief zijn vastgesteld en de kostenverhaalsovereenkomsten zijn gesloten, vloeit het eventuele surplus terug naar de bestemmingsreserve ‘Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw’.

Dit gebeurt via de reguliere P&C cyclus.

4.6 Bereikbaarheid is de eerste en meest randvoorwaardelijke inzet van de realisatiestimulans.

Zonder de benodigde mobiliteitsmaatregelen is het voor de woningbouwlocaties Lange Vaart, Merenweg, Wolfend en Driehoek Noordpolder niet mogelijk om de bouw op te starten, waardoor ook vertraging ontstaat in het realiseren van betaalbare woningen waarvoor de gemeente juist de bijdrage vanuit de SPUK-realisatiestimulans ontvangt.

Dit sluit aan bij de Omgevingsvisie 2.0, waarin expliciet is opgenomen dat woningbouw alleen kan plaatsvinden indien de benodigde infrastructuur daarop is afgestemd en dat de verstedelijkingsopgave niet los kan worden gezien van infrastructuur. Mobiliteitsmaatregelen vormen daarmee geen flankerend beleid, maar een randvoorwaarde voor de woningbouwopgave.

Ook de regionale realisatieagenda wonen (woondeal, 14 maart 2023) erkent mobiliteit en infrastructuur als kritische succesfactor voor het realiseren van de woningbouwdoelstellingen. Daarom kiest de gemeente Lansingerland ervoor om de middelen binnen de bestemmingsreserve ‘Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw’ in eerste instantie in te zetten voor het oplossen van mobiliteitsknelpunten die de woningbouw belemmeren.

Andere randvoorwaarden, zoals nutsvoorzieningen, netcongestie en eventuele financiële knelpunten, blijven eveneens relevante bestedingsdoelen binnen de reserve, maar volgen in de prioritering pas na de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen. Zodra de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen financieel zijn geborgd en kostenverhaalovereenkomsten zijn gesloten, kunnen eventueel vrijvallende middelen opnieuw binnen de reserve worden afgewogen voor deze overige doeleinden.

De baten vanuit de SPUK-realisatiestimulans worden conform het besluit bij de jaarrekening 2025 toegevoegd aan de bestemmingsreserve 'Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw'.

4.7 Na aftrek van alle subsidies en bijdragen derden blijft er een resterend tekort.

Op basis van [REDACTED] resteert na inzet van kostenverhaal [REDACTED] [REDACTED] een tekort van ca. € 1.000.000 op de gemeentelijke cofinanciering. Dit bedrag wordt onttrokken aan de algemene reserve en gestort in de reserve kapitaallasten ter dekking. In het geval de bijdrage vanuit kostenverhaal of realisatiestimulans hoger uitvallen dan verwacht, dan wordt de onttrekking via de P&C cyclus naar beneden bijgesteld en vloeit het vrijgefallen bedrag terug naar de algemene reserve. Andersom kan ook, wanneer de realisatiestimulans laag uitvalt door vertraging in de start bouw van betaalbare woningen. Dan wordt er meer uit de algemene reserve gevraagd.

Inkomsten uit kostenverhaal en realisatiestimulans komen gefaseerd beschikbaar. In het geval dat de daadwerkelijke kosten hoger zijn dan er vanuit subsidies en de onttrekking uit de algemene reserve beschikbaar zijn, financiert de gemeente dit voor totdat de daadwerkelijk baten op de balans staan. Hoewel de verwachting niet is dat deze situatie zich zal voordoen, zal zo nodig de omvang van deze tijdelijke financieringsbehoefte jaarlijks beoordeeld worden en via de P&C cyclus aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd.

5.1 Eén afschrijvingstermijn zorgt voor een overzichtelijke financiële situatie op de exploitatiebegroting.

De investeringen binnen het programmakrediet bestaan uit verschillende projecten en activacomponenten met uiteenlopende economische levensduren. Vanuit uitvoerbaarheid, de gewogen samenstelling van de activa en de systematiek van één integraal programmakrediet, wordt voor de gemeentelijke activa binnen dit programma één gemiddelde afschrijvingstermijn van 30 jaar gehanteerd. Deze termijn is verdedigbaar, omdat reconstructies van wegen en fietsinfrastructuur binnen de gemeentelijke activatabellen doorgaans afschrijvingstermijnen kennen van 25 tot 40 jaar, waarbij 30 jaar een gebruikelijke termijn is voor openbare verharding met maatschappelijk nut.

Omdat de afzonderlijke deelmaatregelen administratief wel met eigen investeringsnummers worden ingericht, maar financieel onderdeel vormen van één samenhangend maatregelenpakket, biedt één uniforme afschrijvingstermijn bovendien een overzichtelijke en werkbare systematiek voor sturing op de exploitatie en kapitaallasten.

Voor activa die na realisatie worden beheerd door of worden overgedragen aan derden, zoals de provincie Zuid-Holland, wordt conform de Nota Activabeleid aangesloten bij de door die beheerder gehanteerde afschrijvingstermijnen.

4. Kanttekeningen

1.1 Spoor 3 van de bestuursovereenkomst is met dit pakket nog niet volledig afgerond.

Spoor 3 van het bestuursakkoord stelt dat de provincie en gemeente gezamenlijk een maatregelenpakket samenstellen voor de N209, ten behoeve van de doorstroming en verkeersveiligheid om daarmee woningbouw mogelijk te maken. Met het samenhangende maatregelenpakket Woningbouw en Mobiliteit wordt hier deels invulling aan gegeven. Het bestuursakkoord stelt echter dat de maatregelen gebaseerd zijn op de verkeersonderzoeken van Haskoning, inclusief verdiepingsslag. Hierin staat dat er meer maatregelen nodig zijn, zoals een verlaging van de maximumsnelheid op de N209, opknippen van parallelwegen en flankerend beleid (o.a. parkeerbeleid) om de verkeersgeneratie autoverkeer te doen verlagen. Ook de subsidievoorwaarden van de WoKT regeling verwachten dit van ons. Wij blijven daarom het gesprek voeren met de provincie om uiteindelijk ook hier invulling aan te geven.

1.2 Het maatregelenpakket vermindert de verkeersdruk niet, maar maakt deze beheersbaar.

De maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de verkeersafwikkeling en veiligheid. Door de woningbouw zal de verkeersintensiteit toenemen, maar zonder deze maatregelen zouden de negatieve effecten aanzienlijk groter zijn. Ook wordt het drukker op de N209 en het eigen wegennet, niet alleen door woningbouw, maar ook door autonome groei van de automobilititeit en door andere ontwikkelingen als de A16, waarvoor een apart monitoringsprogramma in werking is gezet. Deze is in uitvoering.

1.3 Over de exacte invulling van enkele mobiliteitsmaatregelen moet nog worden geparticipeerd.

Over de noodzaak van maatregelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid bestaat breed draagvlak, zoals gebleken uit eerdere participatietrajecten rondom de woningbouwlocaties Lange Vaart, Merenweg en de Edelsteenwijk. Vanuit deze participatietrajecten is ook over de mobiliteitsmaatregelen geparticipeerd. Over de exacte invulling en uitwerking van een aantal maatregelen is echter nog niet formeel geparticipeerd, waaronder ook de maatregelen rondom woningbouwlocatie Wolfend. Hetzelfde geldt voor de fietstunnel bij Bleiswijk-zuid en de fietsstraat Anthuriumweg. Dit brengt het risico met zich mee dat bij de uitwerking van specifieke projecten aanpassingen nodig zijn, wat de planning onder druk kan zetten gezien de subsidiedeadlines die weinig ruimte bieden voor vertraging. Voor de wijze waarop participatie per deelmaatregel wordt opgepakt, zie de participatieparagraaf.

3.1 De gevraagde capaciteit is minimaal noodzakelijk, maar varieert per jaar.

€ 6.500.000 verdeeld over 8 jaar is gemiddeld € 812.000 per jaar. Uitgaande van gemiddeld € 162.000,- per FTE per jaar aan personele (inhuur)kosten komt dit neer op gemiddeld ca. 5 FTE per jaar. De uren worden op de afzonderlijke projecten geboekt. Jaarlijks vindt er een tegenboeking plaats vanuit het programmakrediet om op 0 uit te komen. De verdeling van de capaciteit over de jaren wordt daarmee gebaseerd op daadwerkelijk gemaakte uren. Per jaar kan dat variëren. Dit betekent dat dit via de reguliere P&C cyclus jaarlijks wordt bijgesteld. De benodigde capaciteit is scherp geraamd, waardoor efficiëntie, besluitvaardigheid en voortgang nodig zijn om het maatregelenpakket binnen de planning uit te kunnen voeren.

4.1 De planning van de gekoppelde woningbouwlocaties is ambitieus.

Voorwaarde voor de WoKT subsidie is dat de woningbouw in 2030 start van de bouw van de 1^e woning en in 2033 de start van de bouw van de laatste woning. Onder start van de bouw worden de funderingswerkzaamheden of heikwerkzaamheden voor deze specifieke woningen bedoeld. Ook moeten in deze periode de mobiliteitsmaatregelen gerealiseerd worden. Voor Merenweg, Wolfend en Driehoek

Noordpolder moeten daarvoor nog omgevingsplannen worden vastgesteld. De doorlooptijd van het besluitvormingstraject van de benodigde aanpassingen in het omgevingsplan, inclusief eventuele juridische procedures, verlening van vergunningen voor de bouw met wederom juridische procedures, kan zeer veel tijd vergen. Vervolgens moet na vaststelling omgevingsplan het gebied bouwrijp gemaakt worden, waardoor tussen omgevingsplan, vergunningverlening en daadwerkelijke start bouw ook minimaal een of enkele jaren zit, kunnen we in deze procedure geen vertragingen permitteren. Dit vergt voortgang in alle fasen van besluitvorming.

4.2 De planning van het samenhangende maatregelenpakket Woningbouw en Mobiliteit is langdurig en kan wijzigen.

De uitvoering van de mobiliteitsmaatregelen strekt zich uit over meerdere jaren, naar waarschijnlijkheid 8 tot 10 jaar. Voor nu wordt uitgegaan van 8 jaar, waarbij grofmazig de volgorde wordt gehanteerd. Om deze planning te halen moet de nodige capaciteit worden aangetrokken en ingehuurd, dit in een periode van krapte op de arbeidsmarkt in de benodigde functies. De planning is daarmee slechts indicatief en aan verandering onderhevig. Via de reguliere P&C cyclus en de voortgangsrapportage wordt de planning jaarlijks (financieel) geactualiseerd en de raad hierover geïnformeerd.

4.3 De hoogte van kostenverhaal is nog niet definitief.

De hoogte van kostenverhaal als dekking voor de cofinanciering is nog niet definitief bekend, want de anterieure overeenkomsten met ontwikkelaars over de hoogte van hun bijdrage zijn nog niet allemaal gesloten. Zodra deze afspraken met ontwikkelaars definitief zijn, wordt de cofinanciering vanuit de algemene reserve zo nodig bijgesteld via de reguliere P&C cyclus. [REDACTED]

4.4 Een deel van de realisatiestimulans is beoogd in te zetten voor de Langdurige Opvang Oekraïners (LOO2) in de Noordpolder waardoor de realisatiestimulans niet volledig ingezet kan worden voor de cofinanciering.

Een deel à [REDACTED] van de middelen uit de bestemmingsreserve 'Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw' is beoogd in te zetten voor de bekostiging van de Langdurige Opvang Oekraïners (LOO2) in de Noordpolder. Dit betekent dat de totale omvang van de realisatiestimulans die beschikbaar is voor mobiliteitsmaatregelen van de vier onderhavige woningbouwlocaties en andere maatregelen lager uitvalt. [REDACTED]

4.5 De inkomsten uit de realisatiestimulans zijn afhankelijk van de snelheid van woningbouw.

De dekking vanuit de realisatiestimulans is nog onzeker en is afhankelijk van het daadwerkelijk en tijdig starten van de bouw van betaalbare woningen. De bate wordt BBV-conform verantwoord in het jaar van start bouw; de feitelijke ontvangst volgt in het daaropvolgende jaar via SiSa. Totdat de middelen daadwerkelijk zijn verantwoord en ontvangen, bestaat een tijdelijk financierings- en dekkingsrisico. Dit risico wordt via de reguliere P&C cyclus gemonitord en, indien nodig, verwerkt via bijstelling van de inzet van de bestemmingsreserve 'Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw' en/of de algemene reserve. [REDACTED]

5. Financiële consequenties met dekkingsvoorstel

Totale omvang programmakrediet		
Onderdeel		Bedrag (excl. BTW)
Realisatie 18 mobiliteitsmaatregelen		€ 23.427.089,68
Capaciteit (ca. € 812.500 p.j. × 8 jaar)		€ 6.500.000,00
Totaal programmakrediet		€ 29.927.089,68

Dekking programmakrediet		
Financieringsbron		Bedrag (excl. BTW)
SPUK WoKT 2.0 (Rijk)		€ 12.023.491,29
SPUK Verkeersveiligheid (maatregel 7)		€ 1.020.500,00
MRDH-bijdrage (maatregelen 6 en 7)		€ 1.727.994,44
Cofinanciering provincie Zuid-Holland (maatregel 6)		€ 1.151.996,29
Cofinanciering gemeente Lansingerland		€ 14.003.107,65
Totaal dekking		€ 29.927.089,68

Opbouw gemeentelijke cofinanciering		
Dekkingsbron		Bedrag (excl. BTW)
Kostenverhaal ontwikkelaars (AOKs)		
Realisatiestimulans		
Algemene reserve (sluitpost)		€ 1.003.107,65
Totaal gemeentelijke cofinanciering		€ 14.003.107,65

Voor de realisatie van het samenhangende maatregelenpakket 'Woningbouw en Mobiliteit' wordt een programmakrediet van € 29.927.089,68 beschikbaar gesteld, inclusief € 6.500.000,- voor de benodigde uitvoeringscapaciteit. De afzonderlijke deelmaatregelen binnen dit samenhangend samenhangende maatregelenpakket worden administratief ingericht met eigen investeringsnummers, zodat een transparante financiële verantwoording en sturing per project mogelijk is. Wel kan met een integraal programmakrediet gemakkelijke tussen projecten binnen het programma worden geschoven. Alle baten vanuit de SPUK-WoKT 2.0, Realisatiestimulans, Kostenverhaal en de bijdrage vanuit de Algemene Reserve worden onverdeeld aan het totale programmakrediet toegevoegd.

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



Planning

De gehanteerde globale planning, waarop ook het kasritme en tranches van de subsidie-uitbetaling WoKT wordt gebaseerd is als volgt:

Nr.	Deelproject	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
7	Fietsstraat Anthuriumweg - aansluiting Planetenweg en fietstunnel Blw-zuid									
8	Aanpassing wegprofiel en snelheidsbeperking vanwege verkeersveiligheid Heuslootweg									
9	Verbeteren verkeersveiligheid fietsoversteek Lange Vaart (gemeente)									
1a	Herinrichting kruispunt Bleiswijk-zuid / N209									
6	Fietstunnel Bleiswijk-zuid									
2b	Herinrichten Kruispunt De Kulck / N209									
2a4	Ontsluiting Wolfend interne structuur Lansingerland - doortrekken Wolfend									
10	Geluidsschermen Wolfend									
3	Opwaarderen Smaragd van Erf naar Erftoegangsweg (30)									
1b	Merenweg aanpassingen									
2a1	Ontsluiting Wolfend interne structuur Lansingerland - Emmastraat									
2a2	Ontsluiting Wolfend interne structuur Lansingerland - Beatrixstraat									
2a3	Ontsluiting Wolfend interne structuur Lansingerland - Brug Oosteindseweg									
5a	Aanleg voetpad vanuit DNP naar MDR/Bushalte HOV ZoRo									
4	Doorsteek fietspad / calamiteitenweg vanuit DNP naar MFR + bus									
5b	Herinrichten Edelsteenweg Noord									
5c	Herinrichten Edelsteenweg Zuid									
11	Opheffen fiets- en voetgangersoversteek Oosteindseweg									
		Voorbereiding	Uitvoering	Afronding						

Dekkingsbronnen

De dekking van het programmakrediet bestaat uit een combinatie van bijdragen van derden en gemeentelijke middelen, waaronder:

SPUK WoKT 2.0

De SPUK WoKT is de regeling voor Woningbouw Op Korte Termijn (WoKT) en is onderdeel van het rijksprogramma Woningbouw en Mobiliteit, een samenwerking van de ministeries van VRO en I&W. De subsidie is reeds aangemeld en hier is bij het BO-MIRT in januari 2026 definitief goedkeuring op gegeven voor het bedrag van € 12.023.491,29 exclusief BTW. Deze subsidie is alleen voor de gemeentelijke bijdrage. De subsidie moet in augustus 2026, na definitieve vaststelling van de subsidieregeling, definitief worden aangevraagd. Deze subsidie is tijdsensitief. De bouw van de 1^e woning moet aanvangen in 2030. De start bouw van de laatste woning moet in 2033 plaatsvinden. In 2038 moeten alle mobiliteitsmaatregelen gereed zijn.

SPUK Verkeersveiligheid + Metropoolregio

Vanuit de SPUK regeling Verkeersveiligheid, met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 als basis, is er een subsidie beschikbaar voor Lansingerland. Binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit komt slechts 1 van de 18 maatregelen hiervoor in aanmerking, te weten de fietsstraat op de Anthuriumweg. Het Rijk subsidieert maximaal 50% van deze maatregel. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag doet hier 40% subsidie bovenop. De totale subsidiebijdrage is gemaximeerd op 1.020.500,-. Omdat de kosten van de maatregel dit bedrag overschrijdt wordt het maximale uitgekeerd. Omdat de subsidies niet gestapeld mogen worden, wordt voor specifiek de fietsstraat geen SPUK WoKT ingezet. Deze subsidie is inmiddels beschikt. Deze subsidie is tijdsensitief. De maatregel moet uiterlijk eind 2028 gerealiseerd zijn.

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



Subsidie MRDH & Provincie Zuid-Holland

Voor specifiek de fietstunnel onder de N209 kan naast de SPUK WoKT ook een subsidie bij MRDH aangevraagd worden. Deze is gebaseerd op verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur. Omdat ook hier geen subsidies gestapeld mogen worden is de bijdrage van MRDH maximaal 50% van het financieel tekort na aftrek van de WOKT subsidie. De provincie Zuid-Holland doet ook een bijdrage voor deze maatregel, met onderbouwing dat deze maatregel naast dat dit nodig is voor de woningbouw, ook de verkeersveiligheid op hun weg verbetert. De verhouding tussen de kosten voor de provincie en de gemeente zijn 2/3^e respectievelijk 1/3^e. Deze subsidie wordt bij MRDH uiterlijk twee jaar voor realisatie aangemeld.

Kostenverhaal

Met de ontwikkelende partijen van de betreffende woningbouwlocaties die mogelijk worden gemaakt door het maatregelenpakket uit het samenhangende maatregelenpakket Woningbouw en Mobiliteit wordt een substantiële bijdrage aan dit samenhangende maatregelenpakket toegerekend. De hoogte hiervan wordt volgens de grondbeginselen van Profijt, Proportionaliteit en Toerekenbaarheid (PPT) bepaald. De bijdrage wordt vervolgens ingezet als dekkingsbron voor het totale maatregelenpakket. Dit pakket is in zijn totaliteit tenslotte noodzakelijk om de 1600 woningen verdeeld over de vier woningbouwlocaties mogelijk te maken. [REDACTED]

Realisatiestimulans (bestemmingsreserve Mobiliteit en Woningbouw)

De gemeente krijgt van 2026 tot 2030 een vaste bijdrage van circa €7.000,- (inclusief btw) voor elke betaalbare woning waarvan wij de start van de bouw registreren. De bijdrage wordt in het jaar na registratie uitgekeerd. Dit is een vrij besteedbaar budget, waarvan het voorstel is deze in te zetten voor een deel van de cofinanciering zoals bedoeld in onderhavig voorstel.

Algemene reserve

Het resterende wordt gefinancierd uit de algemene reserve van de gemeente door dit te storten in de reserve kapitaallasten. [REDACTED]

[REDACTED]

Dit onderstreept het belang van twee zaken: zo snel mogelijk starten met de bouw van betaalbare woningen, want alleen woningen waarvan de bouw vóór 1 januari 2030 aantoonbaar is gestart komen in aanmerking voor registratie, [REDACTED] anterieure overeenkomsten sluiten met ontwikkelaars om de kostenverhaalsafspraken vast te leggen.

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



[Redacted text block]

[Redacted text block]

Afschrijving

De afschrijving van de gerealiseerde investeringen vindt plaats over de netto-investering, dat wil zeggen de investeringskosten na aftrek van de ontvangen subsidies en andere externe bijdragen. De te hanteren afschrijvingstermijnen zijn conform de gemeentelijke Nota Activabeleid 2024. De hieruit voortvloeiende kapitaallasten (afschrijving en rente) worden opgenomen in de meerjarenbegroting. De investering binnen het programmakrediet bestaat over verschillende componenten. Er is gekozen om hier een gemiddelde afschrijvingstermijn voor vast te leggen. Het volledig nettoresultaat over alle projecten in het programma Woningbouw en Mobiliteit wordt over 30 jaar afgeschreven.

Tekort financieren vanuit de algemene reserve

Inkomsten uit kostenverhaal en de realisatiestimulans komen gefaseerd en pas op een later moment beschikbaar. [Redacted text]

[Redacted text] Hierdoor is er nog een verwacht tekort van € 1.000.000,-. Het extra benodigde investeringskrediet van ca. € 1.000.000,- heeft invloed op de financieringsbehoefte en de bijbehorende rentelasten. Dit leidt tot een jaarlijkse renteverplichting van circa € 31.700,- uitgaande van een rentepercentage van 3,17% (peildatum 22 maart 2026), zijnde het actuele tarief op de kapitaalmarkt. Deze kosten wordt gedekt uit de kapitaallastendekkingsreserve. De rente wordt jaarlijks geactualiseerd en integraal meegenomen in de begroting. Zodra de baten hoger of lager uitvallen moet de ingezette bijdrage uit de algemene reserve naar rato worden aangepast. De bijstelling van deze dekking vindt plaats via de reguliere P&C cyclus.

Prijspeil en indexering

Het programmakrediet is gebaseerd op prijspeil 2025. Conform de uitgangspunten van het BBV is ervoor gekozen geen vooruitlopende indexering toe te passen op de geraamde investeringskosten. Dit betekent dat het beschikbare krediet nominaal is vastgesteld op basis van de huidige kostenramingen.

Gezien de meerjarige looptijd van het programma (circa 8 jaar) kunnen zich gedurende de uitvoering prijsstijgingen voordoen. De afwijkingen als gevolg van inflatie of marktontwikkelingen worden via de P&C cyclus automatisch in het krediet verwerkt. De SPUK WoKT 2.0-subsidie wordt ook door het Rijk geïndexeerd. Daarom gebeurt de uitbetaling in tranches en ontvangen wij niet de volledige subsidie in 1 uitkering. Dit betekent dat de uiteindelijke subsidiehoogte kan worden aangepast aan de hand van prijsontwikkelingen, conform de voorwaarden van de subsidieregeling. Deze worden dan ook via de P&C cyclus bijgesteld.

6. Juridische aspecten

Voor de realisatie van het maatregelenpakket worden de volgende overeenkomsten gesloten:

- Een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie Zuid-Holland voor de voorbereiding en realisatie van specifieke maatregelen.
- Anterieure overeenkomsten met ontwikkelaars waarin afspraken over kostenverhaal worden vastgelegd.
- Verplichtingen voortvloeiend uit de SPUK WoKT-subsidieregeling, waaronder het realiseren van woningbouw binnen de gestelde termijnen.

Verder is het noodzakelijk omgevingsplannen vast te stellen om de woningbouw mogelijk te maken. Dit is randvoorwaardelijk.

Verordening financieel beleid, beheer en organisatie Gemeente Lansingerland 2025 (T25.07063)

Hoewel met het voorliggende programmakrediet wordt voldaan aan artikel 2.4 van de Financiële Verordening, wijkt de gekozen systematiek van de reguliere werkwijze waarin wordt uitgegaan van presentatie en autorisatie van investeringskredieten per afzonderlijke investering. In plaats van afzonderlijke kredietvoteringen per deelmaatregel wordt in dit voorstel gekozen voor één integraal programmakrediet, passend bij het samenhangende karakter van het maatregelenpakket en de gezamenlijke subsidie- en uitvoeringsverplichtingen.

Deze afwijking wordt gemitigeerd doordat de afzonderlijke deelmaatregelen administratief wel ieder een eigen investeringsnummer krijgen en afzonderlijk worden geadmistreerd, bewaakt en verantwoord. De uitgaven en eventuele uren worden op projectniveau geboekt, waarna jaarlijks via tegenboekingen vanuit het programmakrediet de relatie tussen programma- en projectniveau wordt geborgd. Daarmee blijft inzicht in kredietuitputting, sturing en verantwoording per investering behouden en wordt daarmee aangesloten bij de bedoeling van de financiële verordening en de BBV-systematiek.

7. Duurzaamheid

De mobiliteitsmaatregelen dragen bij aan een duurzame en toekomstbestendige leefomgeving. Naast verbeteringen in de autobereikbaarheid omvat het pakket diverse fiets- en OV-maatregelen die de mobiliteitstransitie ondersteunen. Flankerend beleid, zoals deelmobiliteit en parkeerbeleid, zal in een later stadium verder worden uitgewerkt om de duurzaamheidsambities te versterken.

8. Extern draagvlak / burgerparticipatie

Over de exacte invulling van de mobiliteitsmaatregelen op zichzelfstaand heeft nog geen formele burgerparticipatie plaatsgevonden in de zin van de Verordening Burgerparticipatie Lansingerland 2026 (T25.04668). Wel is er in de aanloop naar dit voorstel uitgebreid geparticipeerd over de woningbouwlocaties Lange Vaart, Merenweg en Driehoek Noordpolder en de daarmee samenhangende bereikbaarheidsopgave, waaruit breed draagvlak is gebleken voor de noodzaak van maatregelen.

Voor de woningbouwlocatie Lange Vaart was bereikbaarheid een prominent thema in het participatietraject. Uit dat traject, evenals uit het traject voor Driehoek Noordpolder, is duidelijk naar voren gekomen dat er behoefte is aan maatregelen die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren. Het maatregelenpakket in de Edelsteenwijk is het directe resultaat van een uitgebreid participatietraject dat eerder voor dat gebied heeft plaatsgevonden.

Voor de woningbouwlocatie Merenweg is in het participatietraject nadrukkelijk naar voren gekomen dat de bereikbaarheid van de kruising Bleiswijk-Zuid en de directe omgeving moet verbeteren. Ook fietsveiligheid speelde daarin een prominente rol. Voor de aanleg van een fietstunnel in algemene zin bestaat draagvlak. Over de concrete aanpassingen aan de kruising Bleiswijk-Zuid en de exacte ligging van de fietstunnel is echter nog niet geparticipeerd. Dat traject wordt in de planuitwerkingsfase opgestart.

Voor de woningbouwlocatie Wolfend heeft nog geen participatie plaatsgevonden. De reden daarvoor is dat het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek N209 en de verdiepingsslag eerst de feitelijke vraag moesten beantwoorden of een woningbouwontwikkeling op deze locatie verkeerskundig haalbaar is en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Nu dat is vastgesteld, kan de voorbereiding van de gebiedsontwikkeling worden opgestart. Participatie over Wolfend zal plaatsvinden in het kader van de gebiedsontwikkeling als geheel, niet als afzonderlijk mobiliteitsproject, omdat de mobiliteitsmaatregelen niet één-op-één aan deze locatie zijn toe te rekenen. Wel is in het kader van de participatie over de Omgevingsvisie 2.0 duidelijk naar voren gekomen dat de bereikbaarheid rondom de N209 als knelpunt wordt ervaren en dat inwoners maatregelen verwelkomen.

Zodra de afzonderlijke projecten uit het programma Woningbouw en Mobiliteit worden opgestart, wordt per deelmaatregel geparticipeerd. Conform artikel 4 van de Verordening Burgerparticipatie Lansingerland 2026 (T25.04668) stelt het college voorafgaand aan elk participatietraject een participatieplan op, waarin het proces, de planning, de centrale vragen en de te betrekken doelgroepen worden beschreven. Inwoners, ondernemers en maatschappelijke partijen worden uitgenodigd om mee te denken. Na afronding van elk traject wordt een verantwoordingsdocument opgesteld en openbaar gemaakt, met een onderbouwing van wat met de inbreng is gedaan.

9. Verdere procedure

Na vaststelling van dit raadsvoorstel worden de volgende stappen gezet:

1. Indiening definitieve WoKT subsidieaanvraag.
2. Sluiten anterieure overeenkomsten over kostenverhaal
3. Sluiten van samenwerkingsovereenkomsten met de provincie Zuid-Holland over de realisatie.
4. Opstarten van de projectorganisatie en werving van capaciteit.
5. Uitwerking van de planning en fasering van de projecten.
6. Opstellen van omgevingsplannen voor de woningbouwlocaties.
7. Jaarlijkse actualisatie via de P&C cyclus van planning en financiële dekking.

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



Bijlagen

1. Maatregelenpakket Woningbouw en Mobiliteit (T26.02731)
2. Kosten maatregelenpakket (T26.02998)
3. Dekking programmakrediet (T26.02777) (Geheim)

Onderwerp	Financiering maatregelenpakket 'Woningbouw en Mobiliteit' Lansingerland
Portefeuillehouder	Simon Fortuyn
Registratienummer	T26.04214 - openbare versie van raadsvoorstel BR2600030
Datum raad	16/07/2026

De raad van de gemeente Lansingerland;
Na het voorstel gelezen te hebben

Op basis van de argumenten

- 1.1 Hiermee kunnen de woningbouwlocaties voldoende worden ontsloten.
- 1.2 De extra verkeersdrukke door de woningbouw wordt beter opgevangen.
- 1.3 Er is consensus tussen gemeente, provincie en Rijk over het maatregelenpakket.
- 1.4 Het voorstel geeft voor een belangrijk deel uitvoering aan spoor 3 - wegen van de bestuursovereenkomst.
- 1.5 Naamgeving sluit aan bij rijksprogramma en markeert de reikwijdte van het voorstel
- 2.1 De hoogte van het programmakrediet voor wat betreft de investering sluit aan bij de subsidiebeschikkingen en bestuurlijke afspraken.
- 2.2 Eén programmakrediet biedt bestuurlijke flexibiliteit en financiële transparantie.
- 3.1 Aanvullende capaciteit is noodzakelijk voor een succesvolle uitvoering van het maatregelenpakket.
- 4.1 Een substantieel deel van de investering wordt gedekt door subsidies en bijdragen van derden.
- 4.2 Het programmakrediet is noodzakelijk om tijdig aan subsidievoorwaarden te voldoen.
- 4.3 De provincie Zuid-Holland draagt bij aan de fietstunnel en verzorgt voor dit project ook zelf voorbereiding en realisatie.
- 4.4 Vanuit kostenverhaal wordt een substantiële bijdrage van ontwikkelaars verwacht voor realisatie van het samenhangende maatregelenpakket Woningbouw en Mobiliteit.
- 4.5 De bestemmingsreserve 'Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw' wordt maximaal doelmatig ingezet.
- 4.6 Bereikbaarheid is de eerste en meest randvoorwaardelijke inzet van de realisatiestimulans.
- 4.7 Na aftrek van alle subsidies en bijdragen derden blijft er een resterend tekort.
- 5.1 Dit zorgt voor een overzichtelijke financiële situatie op de exploitatiebegroting.

Rekening te houden met

- Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten
- Nota activabeleid 2026 - paragraaf 6.1 (T24.04729)
- Nota reserves en voorzieningen (T24.0689)
- Verordening Burgerparticipatie Lansingerland 2026 (T25.04668)
- Verordening financieel beleid, beheer en organisatie Gemeente Lansingerland 2025 (T25.07063)

Besluit(en)

- 1 Het samenhangende maatregelenpakket 'Woningbouw en Mobiliteit', (T26.02731) bestaande uit 18 deelmaatregelen, vast te stellen.
- 2 Ten behoeve van de realisatie van dit totale samenhangend maatregelenpakket, één integraal programmakrediet van € 29.927.089,68 beschikbaar te stellen.
- 3 Het programmakrediet als bedoeld onder beslispoint 2 als volgt te verdelen:
 - € 23.427.089,68 voor de realisatie van de 18 deelmaatregelen;
 - € 6.500.000,00 voor de benodigde personele capaciteit, waarbij de direct toerekenbare kosten worden geactiveerd.
- 4 Het totale programmakrediet als bedoeld in beslispoint 2 als volgt te dekken:

- 4.1 Een bedrag van € 12.023.491,29 aan SPUK WoKT 2.0-subsidie als bijdrage van derden in te zetten en naar rato van de gerealiseerde investeringsuitgaven in mindering te brengen op de boekwaarde van de betreffende investeringen.
- 4.2 Specifiek voor deelmaatregel 7 (fietsstraat Anthuriumweg) een bedrag van € 1.020.500 vanuit de SPUK Verkeersveiligheid en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag als bijdrage van derden in te zetten en naar rato van de gerealiseerde investeringsuitgaven in mindering te brengen op de boekwaarde van de betreffende investering.
- 4.3 Specifiek voor deelmaatregel 6 (fietsstunnel Bleiswijk-Zuid) een MRDH-bijdrage van € 1.727.994,44 naar rato van de gerealiseerde investeringsuitgaven in mindering te brengen op de boekwaarde van de betreffende investering.
- 4.4 Specifiek voor deelmaatregel 6 (fietsstunnel Bleiswijk-Zuid) een provinciale bijdrage van € 1.151.996,29 naar rato van de gerealiseerde investeringsuitgaven in mindering te brengen op de boekwaarde van de betreffende investering.
- 4.5 Een bedrag conform bijlage 3 (T26.02777) aan verwachte inkomsten uit kostenverhaal, ten behoeve van de woningbouwontwikkelingen Lange Vaart, Merenweg, Wolfend en Driehoek Noordpolder, in te zetten als onverdeelde dekking voor het programmakrediet.
- 4.6 Een bedrag conform bijlage 3 (T26.02777) aan baten uit de SPUK Realisatiestimulans, voor zover deze op basis van gerealiseerde start bouw van betaalbare woningen worden verantwoord, via de bestemmingsreserve 'Mobiliteitsmaatregelen Woningbouw' in te zetten als dekking voor de gemeentelijke bijdrage aan het programmakrediet.
- 4.7 Een bedrag van € 1.003.107,65 te onttrekken aan de algemene reserve en te storten in de reserve kapitaallasten ter dekking van de uit het programmakrediet voortvloeiende kapitaallasten (rente en afschrijving).
- 5 Af te wijken van de Nota activabeleid 2024 (T24.04729, paragraaf 6.1) ten aanzien van de afschrijvingstermijn en voor het nettoresultaat van de projecten binnen het programmakrediet een afschrijvingstermijn van 30 jaar vast te stellen.

Dit Raadsbesluit is vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 16 juli 2026,

de griffier,

de voorzitter,

Eveline Hamelink-van Rens

Rik van der Linden