



Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Ontwikkelingen

Versnellingsafspraken Rivium

In de Begroting 2023 2.4 heeft u een voorlopig krediet van 7,04 miljoen gevoteerd voor de uitvoering van de Versnellingsafspraken voor de realisatie van grootschalige woningbouwinitiatieven. Dit krediet is in de begroting 2023–2026 verwerkt. Wij starten dit jaar met de voorbereiding van deze projecten. We beginnen met het opstellen van projectopdrachten, het in kaart brengen van de cofinancieringsmogelijkheden en het uitwerken van de projecten in schetsen en ramingen. Zoals afgesproken wordt elk project met de financiering ervan, afzonderlijk ter besluitvorming aan u voorgelegd.

Wat willen we bereiken?

Verschillende vormen van vervoer in balans

Wij verbeteren de doorstroming en bereikbaarheid in Capelle. Daarbij hebben wij aandacht voor verschillende vervoersvormen zoals openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en autovervoer.

Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Openbaar vervoer beleid opstellen

Wij starten met het opstellen van OV-beleid waarin wij de visie en gewenste ontwikkelingen voor de toekomst van onze stad verwerken.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Omdat wij eerst de nog niet afgeronde projecten en beleid willen afronden, kiezen wij ervoor om het OV-beleid on hold te zetten. Wanneer wij voldoende capaciteit hebben, stellen wij dit OV-beleid op. Dit betekent niet dat wij in 2023 geen aandacht voor Openbaar Vervoer hebben. Integendeel. We houden ambtelijke en bestuurlijk de situatie van het Openbaar Vervoer regionaal en lokaal in de gaten en streven naar instandhouding of verbetering van de huidige OV-lijnen. Daarbij hebben wij ook aandacht voor de toegankelijkheid van bushaltes in Capelle.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Fietsbeleid evalueren (Capels Akkoord)

Wij evalueren het Fietsplan 2010-2020 'Slim op de Fiets' en stellen het nieuwe fietsbeleid op voor de periode vanaf 2023.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Begin 2023 zijn we gestart met de evaluatie van het fietsplan 2010-2020. In het derde kwartaal van 2023 starten we met het opstellen van het nieuwe fietsbeleid. Dit nieuwe fietsbeleid leggen we eind 2023 ter besluitvorming voor.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Doorstroming autoverkeer Algeracorridor verbeteren (Capels Akkoord)

Wij verbeteren de doorstroming op de Algeracorridor op korte termijn door het realiseren van openbaar vervoer-, fiets- en automaatregelen. Wij doen dit samen met regionale overheden. Ook bereiden wij de lange termijn maatregelen voor vanuit de Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Wij verbeteren de doorstroming op de Algeracorridor op de korte termijn door in te zetten op de verbetering van twee fietsroutes die onderdeel uitmaken van de Korte Termijn Aanpak (KTA) Algeracorridor. Daarnaast blijven we inzetten op alternatieve vervoerswijzen voor de auto. Dit bemoedigen we onder andere door gebruikers te belonen wanneer zij in de spits niet met de auto over de Algeracorridor rijden. Voor de langere termijn gaan we samen met onze partners de verkenningsfase verder in voor wat betreft de langzame verkeersverbinding tussen Krimpen Centrum en Capelle Centrum. Daarnaast gaan we voor de langere termijn samen met onze partners verder met het uitwerken van het Voorkeursalternatief 1B in het kader van de auto- en fietsmaatregelen op en rondom de Algeracorridor.

Kwaliteit (indicator)



BG22 | Investerings langzaam verkeer (fiets en voetgangers)

Om de modaliteiten in balans te krijgen, zijn verbeteringen voor voetgangers en fietsers nodig los van de fietsprojecten die te maken hebben met de doorstroming op de Algeracorridor (1a).

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Los van de projecten bij de Algeracorridor zijn we bezig met een aantal projecten voor fietsers en voetgangers:

- Het langzaam verkeer is een belangrijk onderdeel binnen de planvorming van het project Rivium, bijvoorbeeld van en naar de OV-voorzieningen zoals de waterbus en parkshuttle, maar ook naar de andere voorzieningen binnen Rivium. Ook zetten we in op langzaam verkeer verbindingen richting Rotterdam, Dordrecht, de Krimpenerwaard en overige delen van onze stad;
- We starten in 2023 met de voorbereidingen en ontwerpen van de metropolitane fietsroute Dordrecht - Rotterdam, welke op Capels grondgebied langs Rivium en over de N210 richting Kralingse Zoom loopt;
- We treffen voorbereidingen om de verkeersveiligheid voor fietsers op de 's-Gravenweg te verbeteren;
- We zijn gestart met de evaluatie van het vigerend fietsbeleid waarna de actualisatie van het fietsbeleid volgt. Besluitvorming rond het fietsbeleid staat gepland in de tweede helft van 2023;
- In 2022 hebben we een analyse uitgevoerd op welke locaties bromfietsen op de rijbaan kunnen rijden zodat de snelheidsverschillen op het fietspad afnemen. Dit is van positieve

invloed op de verkeersveiligheid op de fietspaden. We nemen dit onderdeel dit jaar mee in het te actualiseren fietsbeleid;

- In 2022 zijn er in overleg met de fietsersbond vele fietspaaltjes verwijderd. Hiermee worden eenzijdige fietsongevallen voorkomen. In 2023 hebben we wederom fietspaaltjes en verhogingen in het midden van fietspaden verwijderd. In overleg met de fietsersbond blijven we vervolg geven aan deze actie.
- We blijven de komende jaren actief richting scholieren en scholen door het faciliteren van de verkeersexamens, het bijdragen aan acties zoals het aanzetten van fietsverlichting en doelgerichte gedragsacties zodat kinderen veiliger naar school kunnen lopen en fietsen.
- We delen onze verkeersprotocollen met scholen zodat scholieren weten waar ze veilig over kunnen steken en waar ouders/verzorgers het beste kunnen parkeren.;
- Bij ontwerpen houden wij rekening met het integraal toegankelijk ontwerpen;
- Op de Fascinatio Boulevard, Van Beethovenlaan, de Westerlengte en de Oosterlengte willen we dit jaar de oversteekbaarheid voor voetgangers verbeteren. Dit doen we door bijvoorbeeld een midden eiland te realiseren waardoor voetgangers gefaseerd over kunnen steken.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

Verkeersveilige stad

Wij blijven prioriteit geven aan verkeersveiligheid.

Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Verlagen snelheden op 50km/h wegen onderzoeken

Steeds meer gemeenten onderzoeken welke gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 50 km/h verlaagd kunnen worden naar een snelheid van 30 km/h. Ook wij inventariseren voor welke wegen deze snelheidsverlaging mogelijk en nuttig is. Dit stemmen wij af met hulpdiensten en openbaar vervoer-partijen .

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Het wegcategoriseringsplan is onderdeel van de Verkeersveiligheidsaanpak dat wij in 2023 afronden. Het bepalen van de juiste snelheden op wegen in Capelle hangt namelijk samen met een bijpassende verkeersveilige weginrichting conform de inrichtingsprincipes van 'Duurzaam Veilig'. Voor het bepalen van de juiste maximum snelheden houden wij onder andere rekening met de hoeveelheden verkeer, de snelheden van het verkeer, nabijheid van schoolomgevingen en winkelcentra, veelgebruikte routes van hulpdiensten en OV-partijen en fietsvoorzieningen.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Verkeersveiligheidsaanpak uitwerken (Capels Akkoord)

Wij stellen de verkeersveiligheidsaanpak vast waarbij wij zowel naar locaties met veel verkeersongevallen (blackspots) als naar potentiële ongevalslocaties kijken. Hierbij werken wij met de "risico gestuurde verkeersveiligheidsaanpak". Deze aanpak is een uitwerking van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) en de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUAVV).

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Wij zijn begin 2023 actief bezig met de uitwerking van de verkeersveiligheidsaanpak, waarbij wij zowel naar locaties met veel verkeersongevallen (blackspots) als naar potentiële ongevalslocaties kijken. Het acteren op mogelijk potentiële ongeval locaties noemen we landelijk ook wel het "risico gestuurd werken". De lokale Capelse verkeersveiligheidsaanpak is een uitwerking van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) en de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUAVV). De Capelse verkeersveiligheidsaanpak ronden wij in 2023 af.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Fietspaden veiliger maken (Capels Akkoord)

Het aantal eenzijdige fietsongevallen neemt de laatste jaren toe, met name onder ouderen. Om het aantal fietsongevallen te verminderen, zetten wij ons in om de infrastructuur zo veilig mogelijk te maken voor fietsers. Voor een optimaal fietscomfort voorzien wij fietspaden zoveel mogelijk van asfaltverharding. Waar mogelijk verbreden wij fietspaden en verwijderen fietspaaltjes. Dit doen wij samen met de Fietsersbond en andere belanghebbenden.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Capelle breed zijn wij actief bezig met het verbeteren van de veiligheid op fietspaden. Dit is terug te zien in de optimalisatie van een aantal fietspaden, waaronder die van de Korte Termijn Aanpak Algeracorridor. Waar mogelijk verbreden we fietspaden zodat fietsers elkaar veiliger kunnen inhalen. Daarnaast halen we in Capelle nog steeds fietspaaltjes weg in overleg met de Fietsersbond of we plaatsen 'fietsvriendelijke' paaltjes en leiden deze goed in met markering. Ook halen we verhogingen in het midden van fietspaden weg zodat fietsers niet ten val komen. De vormgeving en veiligheid van fietspaden krijgt ook een plek in het nieuwe fietsbeleid en de verkeersveiligheidsaanpak.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

Duurzaam op weg

Wij zetten ons in voor het terugbrengen van de CO2-uitstoot in het verkeer.

Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Beleid voor deelmobiliteit uitwerken

Wij stellen een deelmobiliteitsvisie op, waarin wij verschillende mobiliteitsconcepten zoals de deelauto, -fiets en -scooter op elkaar afstemmen. Bij het opstellen hiervan nemen wij ervaringen mee van de afgelopen jaren en andere gemeenten. De lokale uitwerking sluit aan bij het nog vast te stellen regionale beleid vanuit de MRDH.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Wij wachten op regionale kaders vanuit de MRDH die ons richting geven in het opstellen van het lokale deelmobiliteitsbeleid voor Capelle aan den IJssel. Het blijkt ingewikkeld om hier een eenduidige regionale visie voor vast te stellen gezien de grote diversiteit binnen de 21 MRDH-gemeenten en de complexiteit van deelmobiliteit. Wanneer de regionale kaders zijn vastgesteld, gaan wij aan de slag met het uitwerken van een lokaal deelmobiliteitsbeleid voor Capelle aan den IJssel. Dit is op zijn vroegst in 2024. In de tussentijd blijven wij betrokken via de ambtelijke overleggen van de vervoersautoriteit.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Verder werken aan de bewoners- en werkgeversaanpak

Vanuit de bewonersaanpak stimuleren wij Capellenaren om de fiets meer te gebruiken. Binnen de werkgeversaanpak benaderen wij werkgevers om hun werknemers te verleiden (regelmatig) thuis te werken (hybride) en op een meer duurzame wijze naar het werk te reizen. Dit doen wij samen met Zuid-Holland Bereikbaar (voorheen De Verkeersonderneming, Bereik! en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland).

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Vanuit de bewonersaanpak blijven wij Capellenaren stimuleren om op duurzame manieren te reizen, zoals bijvoorbeeld door gebruik te maken van het openbaar vervoer, fiets of door thuis te werken. Wij belonen weggebruikers die tijdens de spits niet op de Algeracorridor rijden door middel van een beloningsapp die voort is gekomen uit de Korte Termijn Aanpak Algeracorridor. Wij zijn daarnaast regelmatig in overleg met Zuid-Holland Bereikbaar over de werkgeversaanpak. Daar zetten we onder andere in om werkgevers te informeren over de grootschalige onderhoudsopgaven die lokaal en regionaal op ons af komen. En hoe werkgevers bij kunnen dragen aan zo min mogelijk verkeershinder tijdens deze grootschalige wegwerkzaamheden.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

Toekomstbestendige stad

De mobiliteitsbehoefte verandert en de keuzes voor vervoerswijzen daarmee ook. Wij bereiden de stad voor op het gebruik van nieuwe manieren van reizen. Wij spelen in op de klimaatverandering en onderzoeken waar wij maatregelen kunnen treffen om de wateroverlast door het gebruik van andere verharding te verminderen.

Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Parkshuttle testen in gemengd verkeer

Voor het rijden van de ParkShuttle op de openbare weg zijn nog aanvullende maatregelen nodig om de veiligheid te garanderen. Denk hierbij aan het inzetten van verkeersregelaars en aanpassingen bij de kruisingen (o.a. de slagbomen) en de fietsoversteekplaatsen. Ook gaan wij door met testen om de ParkShuttle in 2025 te laten rijden tussen het overige verkeer (mixed traffic).

Portefeuillehouder

- 1. Westerdijk**
- 2. Van Woudenberg**

Stand van Zaken

Fase 2 van de parkshuttle (mixed traffic) zal in 2023 starten met testen zoals is aangegeven door de leverancier ZF - 2 Getthere. Het testen zal ook nog in 2024 plaatsvinden. Het is onzeker wanneer fase 2 daadwerkelijk kan worden geïmplementeerd en volwaardig van start kan gaan. Dit is afhankelijk van de leveringsdatum van de voertuigen door de leverancier.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Omgeving waterbus inrichten en monitoren gebruik

Wij richten de omgeving rondom de waterbushalte Rivium slim in zodat zoveel mogelijk mensen hier op een prettige wijze gebruik van kunnen maken. Wij monitoren het gebruik van de waterbus en passen waar nodig loop- en fietsroutes aan. Ook bekijken wij of er voldoende parkeerplaatsen zijn voor auto's en fietsen.

Portefeuillehouder

- 1. Westerdijk**

Stand van Zaken

De halte voor de waterbushalte is 3 april 2023 geopend. Daarna start de monitoring en zal met Rotterdam worden gekeken naar aanvullende maatregelen. Rotterdam zal daarvoor initiatief nemen voor de afwaardering van de Schaardijk. Wij denken hier in mee. Dit proces duurt voort tot in 2024.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Waterdoorlatende parkeerplaatsen aanleggen (Capels Akkoord)

Om wateroverlast op straat te verminderen, gaan wij binnen IBOR-projecten parkeerplaatsen waar mogelijk voorzien van waterdoorlatende (groene) bestrating.

Portefeuillehouder

- 1. Wilson**

Stand van Zaken

Momenteel onderzoekt een werkgroep welke soorten waterdoorlatende (groene) verharding het beste toegepast kan worden in Capelle. Daarmee borgen we een duidelijke lijn van toe te passen materialen. Ervaringen van bewoners met deze vorm van parkeerplaatsen in de Arica en nieuwe pilots in IBOR-projecten dragen bij aan het maken van de juiste keuzes.

Intussen wordt in diverse IBOR-projecten waterdoorlatende (groene) verharding toegepast (o.a. Silkeborg, Vrijheidsdans, Bonnefanten, Schildersvormenbuurt, Valeriusrondeel, Orkaden, Capelle West, Hollandsch Diep).

Kwaliteit (indicator)



BG22 | Actualiseren wegencategoriseringsplan

Het actualiseren van het huidige wegencategoriseringsplan. Dit is vervolgens het vertrekpunt om deze wegen ook conform 'Duurzaam Veilig' in te richten.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Onderdeel van de Verkeersveiligheidsaanpak is het actualiseren van het wegencategoriseringsplan. Hierbij kijken we naar de huidige- en toekomstige functie van wegen (verblijfs- of doorstromingsfunctie), hoeveel verkeer er overheen rijdt en of er voorzieningen aan de weg liggen. We streven bij de actualisatie naar een inrichting die voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig, waarbij de inrichting van de weg richting de weggebruiker aangeeft hoe snel er gereden mag worden. In deze actualisatie maken we gebruik van het "Afwegingskader 30 km/h" om na te gaan waar de snelheid van huidige 50 km/h wegen wellicht naar 30 km/h verlaagd kan worden. De OV- en hulpdiensten betrekken we ook in dit proces.

Het concept wegencategoriseringsplan is afgerond en deze leggen we voor aan de OV-partijen en hulpdiensten. We verwachten het definitieve wegencategoriseringsplan in de eerste helft van 2023 af te ronden.

Kwaliteit (indicator)



BG22 | Opstellen programma Buitenruimte

Het opstellen van het Programma Buitenruimte is een interactief proces waarin gewerkt wordt aan het opbouwen van een breed en integraal samenwerkingsplatform voor de Capelse Buitenruimte, en van een gezamenlijk perspectief voor de werkwijze, de koers en de uitvoering. Tot eind 2021 wordt gewerkt aan het afronden van het koersdocument, waarna in 2022 uitvoeringsparagraaf wordt uitgewerkt. De uitvoering zal na 2022, samen met de stad, plaatsvinden aan de hand van de werkwijze, benoemd in het dan vastgelegde Programma Buitenruimte (koersdocument en uitvoeringsparagraaf).

Portefeuillehouder

1. Wilson

Stand van Zaken

Begin 2022 is het Koersdocument Programma Buitenruimte vastgesteld (BBV 688154). In juni en oktober 2022 zijn in 'wijktoers' diverse kansen en verbeteringen in de buitenruimte naar voren

gebracht. De dialoog met de bewoners is eind 2022 voortgezet in 'wijkcafé's' en begin 2023 afgerond, met als uitkomst de concretisering en prioritering van beoogde verbeteringen. Wij verwerken de uitkomst medio 2023 in een voorstel (c.q. uitvoeringsparagraaf) dat als compleet Programma Buitenruimte aan u wordt aangeboden voor besluitvorming.

Kwaliteit (indicator)



Wijzigingsvoorstellen

De wijzigingsvoorstellen van programma 2 staan hieronder weergegeven.

2.1 Prijsindexatie budget openbare buitenruimte

Prijsindexatie budget openbare buitenruimte - Onvermijdelijk

Lasten / Baten: N 745 / V 10 in 2023 en structureel N 595 / V 10 vanaf 2024

Kasstroom: N 745 in 2023 en structureel N 595 vanaf 2024

Bij een inventarisatie van onze onderhoudscontracten is gebleken dat we in alle onderdelen van het onderhoud van de buitenruimte te maken hebben met stijgende kosten. Van het aanbrengen van verharding en belijning, het maaien en krozen van watergangen tot het onderhouden en laten branden van verlichting en verkeerslichten. Met name waar relatief veel energie nodig is om de materialen te produceren (asfalt, masten, e.d.) of om werkzaamheden uit te voeren (maaiboot, onkruid verwijderen met heet water, asfalt aanbrengen, e.d.) zijn de grootste stijgingen ontstaan.

In de afgelopen periode is er meer duidelijkheid gekomen over de prijsontwikkelingen, maar er is nog steeds onzekerheid over de komende periode.

We zien ons genooddaakt te indexeren op reeds bestaande onderhoudscontracten. Omdat onze onderhoudscontracten gebaseerd zijn op de CROW richtlijnen achten we het verantwoord af te wijken van de indexatie cf. de CBS-prijsindex voor Grond, Weg- en Waterbouw. Niet alleen bij lopende contracten, maar ook bij nieuw af te sluiten contracten worden prijsstijgingen doorgevoerd door de aannemers. Bij de aanbesteding van het onderhoud van de verkeersregelinstallaties houden we daar rekening mee in het budget voor de komende periode.

Wij stellen u voor om de lasten in de begroting te verhogen met N 745 in 2023 en structureel met N 595 vanaf 2024 gevolgd door een onttrekking V 10 vanaf 2023 uit de Voorziening riolering middelen derden. De cijfers zijn cijfermatig wel verwerkt in de betreffende programma's, maar komen daar niet meer als separate voorstellen terug.

Lasten	2023	2024 en verder
Programma 2	N405	N255
Programma 5B	N330	N330
Programma 7: TV 7.2 riool	N10	N10
Totaal	N745	N595
Programma 7: Voorziening riolering middelen derden	V10	V10
Saldo	N735	N585

2.2 Baten en lasten openbare buitenruimte

Baten en lasten openbare buitenruimte - Onvermijdelijk

Lasten / Baten: N 45 / V 155 vanaf 2023

Kasstroom: V 110 vanaf 2023

Structurele baten

Kabels & Leidingen

In lijn met onderzoeksopdracht 7, extra opbrengsten Kabels & Leidingen, hebben we onderzoek gedaan naar de te verwachten extra opbrengsten en de daarvoor benodigde inzet. De laatste jaren zien we een trend van meer opbrengsten binnen de aanleg van ondergrondse infrastructuur. Als gevolg hiervan verwachten wij structurele extra opbrengsten uit de Kabels & Leidingen van jaarlijks V

155. Tegelijkertijd constateren we dat de warmte- en energietransitie meer inzet van ons vergt. Hiervoor is extra capaciteit benodigd. Voor 2023 en 2024 is hier reeds in de Begroting invulling aan gegeven met de uitbreiding van 1,5 fte. Voor de invulling hiervan vanaf 2025, komen wij bij u op een later moment op terug.

Structurele lasten

Aanramen budget ponton Waterbus

In 2022 is een ponton geplaatst waar de Waterbus kan aanmeren. Hierbij is geen rekening gehouden met het noodzakelijke onderhoud van N 10 per jaar om te zorgen dat het ponton zijn functie kan blijven behouden.

Recognities

Binnen de gemeente zijn een aantal locaties waarbij onze openbare ruimte, bijvoorbeeld wegen, onder de onderdoorgangen van het spoortracé van de NS liggen. Wij zijn verplicht hiervoor te betalen. Deze kosten willen wij aanramen met structureel N 35.

Wij stellen u voor om de lasten / baten in de begroting te verhogen met N 45 / V 155 vanaf 2023.

2.3 Bruggen (Krediet 371)

Bruggen - Onvermijdelijk

Lasten / Baten: N 160 in 2023 en structureel N 4 vanaf 2024

Kasstroom: N 531 in 2023

Uit recente inspecties is gebleken dat de brug tussen de Schollevaartseweg en de Nieuwerkerkse Tocht in dusdanig slechte staat is dat de hulpdiensten er geen gebruik meer van kunnen maken. Daarom is het noodzakelijk dat deze brug op korte termijn vervangen wordt. Hiervoor is een krediet benodigd van 371 wat leidt tot structurele afschrijvingslasten van N 4 vanaf 2024.

Daarnaast dient ten behoeve van de nieuwe woonwijk IJsselpark een aanpassing van de Kanaalweg te worden gerealiseerd. De Kanaalweg is een belangrijke doorgaande weg waarbij een afsluiting ver voor de uitvoering van de werkzaamheden moet worden ingepland. Daarnaast is het zeer wenselijk dat deze afsluiting in een vakantieperiode valt. Gezien de omvang van de werkzaamheden is gekozen voor een periode in de zomervakantie van 2023.

Binnen het werkgebied bevinden zich twee bruggen waarvoor het onderhoud tegelijkertijd plaats gaat vinden. Doordat de verharding wordt vervangen en het gehele werkgebied is afgesloten is er voor gekozen het groot onderhoud N 160 van de bruggen naar voren te halen. Het voordeel hiervan is dat we werk met werk maken en we maximaal gebruik maken van de afsluiting waardoor dit over een aantal jaren niet nog een keer hoeft. Hiermee beperken we de overlast voor de Capellenaren.

Wij stellen u voor een krediet ter beschikking te stellen van 371 en de lasten in de begroting te verhogen met éénmalig N 160 in 2023 en structureel N 4 vanaf 2024.

2.4 Herschikken budgetten Mobiliteit

Herschikken budgetten Mobiliteit via reserve eenmalige uitgaven – Technisch

Lasten / Baten: N 259 / V 274 in 2023, V/N 244 in 2024 en V/N 30 in 2025

Kasstroom: N 259 in 2023, V 244 in 2024 en V30 in 2025

Op basis van het huidige ambitieuze uitvoeringsprogramma van het Programma Mobiliteit, de personele capaciteit, de uitwerking van de MIRT verkenning Algeracorridor en overige uitdagingen die op ons afkomen, is een herschikking van de budgetten Mobiliteit wenselijk. We zagen in 2022 het aantal mobiliteitsprojecten en -vragen toenemen, als ook het aantal externe verkeersonderzoeken en -ontwerpen. In het verlengde hiervan is het team Mobiliteit uitgebreid. Deze stijgende lijn zet zich ook dit jaar voort, zodat we onze vooruitgeschoven financiële budgetten al dit jaar nodig hebben. Wij vragen binnen deze herschikking dus geen nieuw geld aan, maar halen wij beschikbaar budget van 2024 en 2025 naar voren.

Fietsbeleid

In 2023 evalueren we het fietsplan 2010-2020 'Slim op de Fiets'. Deze evaluatie is input voor de actualisatie van het fietsplan. De actualisatie van het fietsplan staat ook voor 2023 in de planning. Het gereserveerde budget van 30K voor het fietsbeleid van 2024 gebruiken we daarom in 2023.

Nieuwe mobiliteit

In 2022 is er veel gewerkt aan 'Nieuwe Mobiliteit'. Denk daarbij bijvoorbeeld aan diverse onderzoeken en uren die zijn geboekt voor de deelscooter wat meer tijd heeft ingenomen dan verwacht. Wij stellen voor het budget van 2024 en 2025 te herschikken naar 2023.

Vorbereidingsbudget MIRT

In 2022 is er gewerkt aan de verkenningfase van de automaatregelen op de Algeracorridor, onderdeel van de MIRT Verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam. Daarnaast zijn er vele onderzoeken uitgevoerd. Het budget van 2024 verplaatsen wij naar 2023.

Verkeersveiligheid

Ook op het gebied van verkeersveiligheid verwachten we ook in 2023 veel werk te krijgen aan diverse gedrags- en infraprojecten, hiervoor willen we het budget van 2024 (15) inzetten in 2023.

Wegcategorisering

De gereserveerde 35K voor 2024 herschikken we allereerst naar 2023. De nieuwe wegcategory voor de auto maakt onderdeel uit van het verkeersveiligheidsplan waar momenteel aan gewerkt wordt. Aangezien het Verkeersveiligheidsplan en de Wegcategorisering in één nota samenvallen, voegen we deze twee budgetten ook samen onder het budget 'Verkeersveiligheid'.

Werkgevers- en bewonersaanpak

In 2022 heeft het team Mobiliteit zich ingespannen om de werkgevers- en bewonersaanpak op te zetten. Dit hebben we samen met Zuid-Holland Bereikbaar en onze buurgemeenten opgepakt. Een voorbeeld is de beloningsapp 'Dumoco+'. Capellenaren kunnen prijzen winnen door niet meer met de auto op bepaalde trajecten en momenten te reizen maar in plaats hiervan duurzaam te reizen of thuis te werken. Het gereserveerde bedrag van 16K hebben we in 2023 nodig.

Actieplan Corona

Dit budget vervalt aangezien er geen aanleiding en capaciteit is om aan dit project te werken.

Wij stellen u voor de begroting volgens onderstaande tabel aan te passen:

Herschikken Mobiliteit	2023	2024	2025
Fietsbeleid	N30	V30	
Nieuwe mobiliteit	N85	V55	V30
Vorbereidingsbudget MIRT	N93	V93	
Wegcategorisering	N35	V35	
Verkeersveiligheid	N15	V15	
Werkgevers- en bewonersaanpak	N16	V16	
Totaal budget	N274	V244	V30
Via reserve eenmalig	V274	N244	N30
Actieplan Corona	V15		
Vrijval	V15		

2.5 Mobiliteit (Krediet 50)

Mobiliteit - Beleidskeuze

Lasten / Baten: N 170 in 2023 en N 3 vanaf 2024

Kasstroom: N 220 in 2023

Voor de onderstaande onderdelen geldt dat wij deze benodigde uitgaven niet uit de in 2023 beschikbare budgetten en kredieten kunnen bekostigen. Deze claims komen voort uit verrekeningen uit 2022, regionale (MRDH) ontwikkelingen waar wij aanhaken, vertraging door noodzakelijke participatie en acties die voortkomen uit het Coalitieakkoord 2022-2026.

KTA Zuidelijke fietsroute (N70 in 2023) - beleidskeuze

Ook in 2023 houden we ons bezig met de optimalisatie van de fietsverbinding en verbetering van de veiligheid op Capels grondgebied tussen de Algerabrug en het Toepad ter hoogte van Rivium. Deze fietsroute langs de dijk staat ook wel bekend als de Zuidelijke fietsroute, onderdeel van de doorfietsroute Lekkerkerk – Rotterdam. Om dit project in 2023 tot en met Definitief Ontwerp uit te werken, hebben we 70K nodig. Het benodigde uitvoeringskrediet hiervoor leggen we aan u voor in de Begroting 2024.

Keerlus Valeriusrondeel (krediet 50) - beleidskeuze

De bushalte Valeriusrondeel waar buurtbus 607 halteert, scoort qua toegankelijkheid laag. Wij verplaatsen de bushalte van de oostzijde naar de westzijde van het Valeriusrondeel, waardoor de

bushalte meer in de buurt ligt van de woonflats. Ook verhogen we de instap zodat gebruikers gemakkelijker in en uit kunnen stappen. Voor de verplaatsing van de bushalte en aanpassing van de infrastructuur hebben wij 50K krediet nodig. In mei melden we dit project bij de MRDH aan voor een mogelijke subsidie; de MRDH doet in oktober van dit jaar uitspraak over de haalbaarheid hiervan. Voor de afschrijvingslasten vragen wij N 3 vanaf 2024.

Verkeersstudie Kralingseweg (N100 in 2023) - coalitieakkoord

De studie naar de verkeerssituatie op de Kralingseweg, waarbij ook ontwerpen zijn gemaakt met behulp van een bewonerswerkgroep, is begin 2023 afgerond. Hierna gaan we samen met een adviesbureau verder met het opstellen van een voorlopig- en definitief ontwerp, wederom met inbreng vanuit de directe omgeving. Hiervoor vragen wij budget van N100.

Wij stellen u voor een krediet van 50 beschikbaar te stellen in 2023 en de lasten in de begroting te verhogen met N 170 in 2023 en N 3 vanaf 2024.

Mobiliteit	2023	2024 en verder
KTA Zuidelijke fietsroute	N70	
Verkeersstudie Kralingseweg	N100	
Totaal budget	N170	N0
Krediet keerlus Valeriusrondeel	50	
Totaal krediet	N50	N0
Afschrijvingslasten		N3
Totaal afschrijvingslasten	N0	N3

2.6 Investerings IBOR (Krediet 21.029)

Investerings IBOR - Beleidskeuze

Lasten / Baten: V 385 / V2 in 2024, N 351 / V 168 in 2025, N 202 / V 168 in 2026, N 437 / V 242 in 2027, N 597 / V 272 in 2028, N 437 / V 208 in 2029, N 488 / V 256 in 2030 en N 1.280 / V 527 in 2031

Kasstroom: N 2.307 in 2023, N 5.196 in 2024, N 930 in 2025, N 4.857 in 2026, N 505 in 2027, V 1.240 in 2028, N 2.878 in 2029, N 2.797 in 2030 en N 2.797 in 2031

Wij hebben een Investerings Beheer Openbare Ruimte (IBOR) waarbij we integraal grootschalig onderhoud doen, met de ambitie zo veel mogelijk werk met werk te maken, waarbij we koppelkansen integraal benutten. We doen dit actief en participatief met buurtbewoners. Door onderhoud integraal te benaderen wordt werk met werk gemaakt en wordt overlast zo veel als mogelijk beperkt. In 2023 worden, ondanks schaarste in de markt, onder meer de volgende projecten gerealiseerd: Dansenbuurt-Noord fase 2, Wisselspoor, Ringspoor en Meerkoetstraat.

Verschuiving in jaren / aan- en aframen

Als gemeente, aannemers en toeleveranciers worden wij geconfronteerd met een krappe arbeidsmarkt. Hierdoor is het een uitdaging voldoende technisch personeel binnen te halen en de planning rond te krijgen. Ook netbeheerders van kabels & leidingen hebben momenteel beperkte capaciteit om invulling te geven aan de opgaven. De levertijden van materialen zijn nog steeds lang waardoor vertragingen ontstaan. Dit jaar hebben we daarom onze ambities herijkt en neerwaarts bijgesteld. Hierbij is rekening gehouden met een realistische planning in relatie tot beschikbare capaciteit, participatie met bewoners en afstemming met de netbeheerders. Ook wordt op deze manier voorkomen dat met teveel werk in uitvoering de bereikbaarheid van Capelle aan den IJssel in het geding komt. Projecten die hierdoor vertraging oplopen betreffen onder meer de Wiekslag, Bonnefanten, Schildersvormenbuurt fase 2 en Hollandsch Diep.

Binnen onze bestaande beleid, bedraagt de aan- en aframing totaal N 5.411 over de periode 2023-2031. Dit komt met name tot stand in 2023 door het toepassen van Handboek Openbare Ruimte N 2.100 en de uitvoering van het project Hoven fase II voor N 1.100. Met betrekking tot het project Hoven fase II betreft dit de gemeentelijke bijdrage conform de ontwikkelovereenkomst met de ontwikkelaar (Blauwhoed). Daarnaast zijn wij in staat om in 2023 diverse singuliere projecten, wat regulier werk betreft binnen beheer en onderhoud, uit te voeren aangezien deze minder complex zijn en daardoor binnen onze planning haalbaar zijn. Dit betreffen onder meer het vervangen van duikers voor N 1.039, Speelplaatsen N 465 en Openbare verlichting N 425. In het perspectief is het jaar 2031

toegevoegd. De jaarlijks groeiende afschrijvingen uit zich in een relatief grote toename van de afschrijvingen.

Prijsindexatie

Dit jaar verwachten wij bij het IBOR en groot onderhoud dat eerdere prijsstijgingen doorzetten. Vooralsnog achten we het verantwoord, gezien de grote wereldwijde onzekerheden, onze kredieten te verhogen met 9% conform de CBS-prijsindex.

Wij stellen u voor een krediet ter beschikking te stellen van 21.029 en om de lasten/baten in de begroting te verhogen/verlagen met V 385 / V2 in 2024, N 351 / V 168 in 2025, N 202 / V 168 in 2026, N 437 / V 242 in 2027, N 597 / V 272 in 2028, N 437 / V 208 in 2029, N 488 / V 256 in 2030 en N 1.280 / V 527 in 2031. De cijfers zijn cijfermatig wel verwerkt in de betreffende programma's 5B, 7 en 8, maar komen daar niet meer als separate voorstellen terug.

Wijziging op de kredieten

Verschuiving / aan- en aframen	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Programma 2 (TV2.1)	-2.956	2.003	2.683	462	-2.228	-2.391	61	-39	-39	-2.444
Programma 5B (TV 5.7)	1.049	1.828	-1.434	-338	-288	-15	211	230	230	1.473
Programma 7 (TV 7.2)	2.089	715	430	2.053	-1.008	-555	886	886	886	6.382
Programma 7 (TV 7.3)	-200	200	-	-	-	-	-	-	-	-
Programma 8 (TV 8.3)	634	-1.150	-2.706	980	2.242	-	-	-	-	-
Subtotaal	N616	N3.596	V1.026	N3.157	V1.283	V2.960	N1.157	N1.077	N1.077	N5.411

Indexatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Programma 2 (TV2.1)	888	670	988	597	692	819	819	819	819	7.111
Programma 5B (TV 5.7)	206	170	165	284	201	210	210	210	210	1.866
Programma 7 (TV 7.2)	463	555	557	650	612	612	612	612	612	5.284
Programma 7 (TV 7.3)	98	134	80	80	80	80	80	80	80	792
Programma 8 (TV 8.3)	36	72	166	88	202	-	-	-	-	565
Subtotaal	N1.691	N1.600	N1.956	N1.700	N1.788	N1.721	N1.721	N1.721	N1.721	N15.618

Totaalwijziging kredieten	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Programma 2 (TV2.1)	-2.068	2.673	3.671	1.059	-1.536	-1.572	879	780	780	4.667
Programma 5B (TV 5.7)	1.255	1.998	-1.269	-54	-87	196	421	440	440	3.339
Programma 7 (TV 7.2)	2.551	1.269	988	2.704	-396	57	1.498	1.498	1.498	11.666
Programma 7 (TV 7.3)	-102	334	80	80	80	80	80	80	80	792
Programma 8 (TV 8.3)	670	-1.078	-2.540	1.068	2.444	-	-	-	-	565
Totaal	N2.307	N5.196	N930	N4.857	N505	V1.240	N2.878	N2.797	N2.797	N21.029

Wijziging op de afschrijvingen

Verschuiving / aan- en aframen	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Programma 2 (TV2.1)	N0	V465	N2	N46	N167	N128	V5	V48	N320
Programma 5B (TV 5.7)	N0	N44	N114	N33	N35	N6	N1	N6	N117
Programma 7 (TV 7.2)	N0	V8	N130	N108	N165	N173	N86	N112	N305
Programma 7 (TV 7.3)	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N55
Programma 8 (TV 8.3)	N0	N0	N0	V168	V168	N0	N0	N0	N0
Subtotaal	N0	V429	N246	N19	N200	N306	N82	N69	N798

Indexatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Programma 2 (TV2.1)	N0	N28	N56	N103	N128	N137	N170	N203	N236
Programma 5B (TV 5.7)	N0	N7	N11	N14	N27	N36	N44	N52	N61
Programma 7 (TV 7.2)	N0	N4	N19	N38	N49	N66	N84	N101	N119
Programma 7 (TV 7.3)	N0	N5	N19	N23	N28	N33	N38	N43	N47
Programma 8 (TV 8.3)	N0	N0	N0	N4	N4	N19	N19	N19	N19
Subtotaal	N0	N44	N104	N183	N237	N291	N354	N418	N481

Totaalwijziging afschrijvingen	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Programma 2 (TV2.1)	N0	V438	N58	N149	N295	N265	N165	N155	N556

Programma 5B (TV 5.7)	N0	N51	N125	N48	N63	N41	N45	N58	N178
Programma 7 (TV 7.2)	N0	V3	N149	N145	N214	N239	N170	N213	N424
Programma 7 (TV 7.3)	N0	N5	N19	N23	N28	N33	N38	N43	N103
Programma 8 (TV 8.3)	N0	N0	N0	V163	V163	N19	N19	N19	N19
Totaal lasten	N0	V385	N351	N202	N437	N597	N437	N488	N1.280
Voorziening riool	N0	N3	V149	V145	V214	V239	V170	V213	V424
Voorziening afval	N0	V5	V19	V23	V28	V33	V38	V43	V103
Totaal baten	N0	V2	V168	V168	V242	V272	V208	V256	V527
Saldo	N0	V387	N183	N34	N195	N325	N229	N232	N753

Wat mag het kosten?

Omschrijving	BG2023 incl. wijz.	Wijz. VJN 2023	BG2023 na wijz. VJN	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031
Lasten	N11.261	N270	N11.531	N10.511	N11.157	N11.846	N12.741	N13.134	N13.820	N14.530	N14.931
Baten	V679	V155	V834	V799	V799	V799	V799	V799	V799	V799	V799
Saldo van baten en lasten	N10.582	N115	N10.697	N9.712	N10.358	N11.047	N11.942	N12.335	N13.020	N13.731	N14.132
Mutaties in reserves:											
Reserve eenmalige uitgaven	V655	V114	V769	V214	V27	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Totaal mutaties reserves	V655	V114	V769	V214	V27	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Resultaat	N9.927	N1	N9.928	N9.498	N10.331	N11.047	N11.942	N12.335	N13.020	N13.731	N14.132

In onderstaande tabel wordt een specificatie gegeven van de wijzigingen in het jaar 2023:

Omschrijving	Lasten	Baten	Saldo
2.1 Prijsindexatie budget openbare buitenruimte	N405	N0	N405
2.2 Baten en lasten openbare buitenruimte	N45	V155	V110
2.3 Bruggen (Krediet 371)	N160	N0	N160
2.4 Herschikken budgetten Mobiliteit via reserve eenmalige uitgaven	N259	N0	N259
2.5 Mobiliteit (Krediet 50)	N170	N0	N170
0.6 Mutaties Reserve Eenmalige Uitgaven	V160	N0	V160
0.8 Aanpassen budgetten energie	V640	N0	V640
0.10 Voorziening onderhoud	N27	N0	N27
0.11 Aanpassen budgetten dagelijks onderhoud	N4	N0	N4
Totaal mutatie saldo van baten en lasten	N270	V155	N115
Mutaties reserves			
Reserve eenmalige uitgaven	N160	V274	V114
Totaal mutatie in de reserves	N160	V274	V114
Mutatie Resultaat			N1