



Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Missie

Het creëren van een schone, hele en veilige buitenruimte. Het kwaliteitsniveau in de buitenruimte is vastgesteld op niveau basis tot sober. Wij streven hierbij een zo optimaal mogelijk rendement na. De ontwikkeling van de infrastructuur is gericht op een optimale balans tussen mobiliteit, leefbaarheid en (verkeers)veiligheid. Alleen op die manier ontstaan duurzame oplossingen.

Wat willen we bereiken?

TV2.1 Het verbeteren van mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid

Wat hebben we gedaan?

Verbeteren doorstroming Algeracorridor

Het verbeteren van de doorstroming op de Algeracorridor op korte termijn door realisatie van een mix van OV, fiets en auto-maatregelen in samenwerking met regionale overheden.

Portefeuillehouder

1. Struijvenberg

Stand van Zaken

Er zijn twee sporen: korte termijn en (middel)lange termijn. De Korte Termijn Aanpak (KTA) is in volle gang en wordt concreet uitgewerkt in o. a. de verbetering van de fietsroute naar Capelsebrug. Verwachting is dat het definitief ontwerp hiervan in het voorjaar van 2022 wordt afgerond. De aanleg wordt in 2022 of 2023 gerealiseerd. Voor de lange termijn studies (MIRT) worden vier kansrijke oplossingen onderzocht om eind 2022 een bestuurlijk besluit te kunnen nemen over een voorkeursoplossing.

Stand van Zaken (indicator)



Aanbrengen i-VRI's

Het mogelijk maken van een derde generatie ParkShuttle in mixed traffic naar de Schaardijk door het aanbrengen van i-VRI's op de kruisingen Schaardijk.

Portefeuillehouder

1. Struijvenberg

Stand van Zaken

Er wordt gewerkt aan de uitwerking van de kruispunten waar deze iVRI's moeten komen. Alle drie de locaties worden in het tweede kwartaal van 2022 uitgevoerd, wat ruim voor de ingangsdatum is van het testen op deze locaties. Reden van vertraging is de nog lopende discussie over de exacte configuratie.

Stand van Zaken (indicator)



Opschaling Parkshuttle

Het treffen van voorbereidingen voor opschaling van de ParkShuttle t.b.v. de transformatie Rivium.

Portefeuillehouder

1. Struijvenberg

Stand van Zaken

De voorbereidingen voor het opschalen van de Parkshuttle gaan goed. Bij het testen komen voornamelijk problemen van technische aard aan het licht. In fase 1 gaan allereerst zes voertuigen rijden over de gesloten baan. Daarna zullen testen plaatsvinden in mixed traffic (fase 2). Tot slot zullen ca. tien voertuigen deels over de gesloten baan en deels over de Rivium Boulevard gaan rijden. Deze 3e fase wordt voorbereid in overleg met de MRDH in het kader van het AVL (Automatisch Vervoer Last Mile) programma.

Stand van Zaken (indicator)



Mogelijk maken van personenvervoer over water in de vorm van een waterbus

Het mogelijk maken van personenvervoer over water in de vorm van een waterbus door:

- het treffen van voorbereidingen voor een waterbushalte op het Rivium ter hoogte van de huidige watertaxi halte;
- het (of doen) aanleggen van een waterbushalte
- het aanleggen van een P+R en verwijssysteem voor de waterbus bij de Schaardijk

Portefeuillehouder

1. Struijvenberg

Stand van Zaken

De voorbereidingen zijn in volle gang. Het overleg met Rotterdam over de nadere uitwerking van het gebied (een deel ligt op het grondgebied van Rotterdam) zorgt voor vertraging. Dit heeft ook een relatie met de vergunningen voor de waterbus zelf. Wij verwachten dat de waterbus op zijn vroegst medio 2022 aanmeert bij het ponton Capelle / Rivium.

Stand van Zaken (indicator)



Uitwerken van deelbeleid uit het Programma Mobiliteit

Het uitwerken van deelbeleid uit het Programma Mobiliteit zoals de parkeervisie, deelmobiliteit (MaaS) en het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid (uitwerking van RUAvv van MRDH).

Portefeuillehouder

1. Struijvenberg

Stand van Zaken

Het Programma Mobiliteit is op 22 maart 2021 door u vastgesteld. In 2021 hebben wij in het vervolg hiervan de uitvoeringsagenda Mobiliteit opgesteld, welke is vastgesteld op 6 juli 2021. Daarin staan diverse thema's die de komende 5 jaar worden uitgewerkt. We zijn momenteel bezig met het nieuwe parkeerbeleid, de parkeernormen en de nota verkeersveiligheid. Verder zijn we gestart met de voorbereidingen van een experiment deelmobiliteit (elektrische deelscooters) in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar. In 2022 gaan wij daarvoor een aparte deelnota opstellen.

Stand van Zaken (indicator)



Wat willen we bereiken?

TV2.1 Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Schollevaar

Wat hebben we gedaan?

Realiseren van verkeersmaatregelen

Het realiseren van verkeersmaatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid in Schollevaar waarbij we zoveel mogelijk aansluiten bij de IBOR-planning.

Portefeuillehouder

1. Struijvenberg

Stand van Zaken

In 2021 hebben we het stamriool en twee duikers vervangen. Ook hebben we een rotonde aangelegd op de kruising Burgemeester van Dijklaan/ Beatrijs Erf en de stadsverwarming vervangen. Zoals toegezegd is de rotonde voor de Kerst geopend. In 2022 zullen we de werkzaamheden voortzetten.

Stand van Zaken (indicator)



Wat willen we bereiken?

TV2.5 Optimale verbinding tussen de wijken

Wat hebben we gedaan?

Uitbreiden route buurtbus

Het IJsselland ziekenhuis opnemen in de route van de buurtbus.

Portefeuillehouder

1. Struijvenberg

Stand van Zaken

In 2021 zijn alle voorbereidingen getroffen voor een 3e buurtbus. In overleg met MRDH, RET, IJsselland ziekenhuis, gemeente Rotterdam en de buurtbusorganisatie BVC hebben wij de buurtbusroutes uit kunnen breiden naar het IJsselland ziekenhuis, Rondelen en Alexandrium in Rotterdam. De nieuwe routes met 3 buurtbussen zijn ingegaan met de nieuwe dienstregeling per 10 januari 2022.

Stand van Zaken (indicator)



Landelijke indicatoren

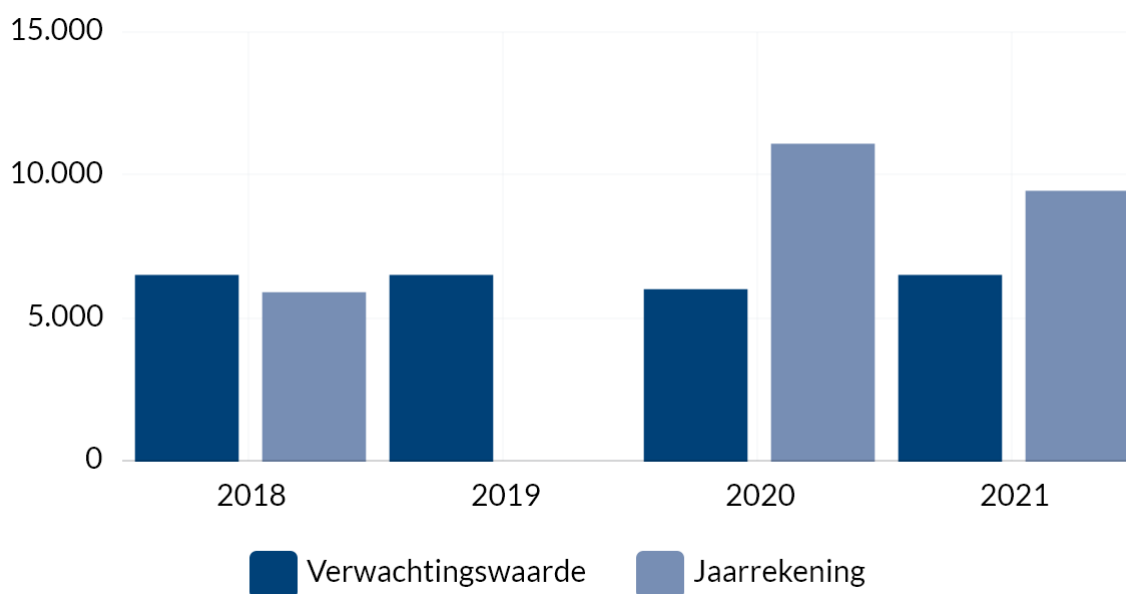
Er zijn voor dit programma geen in het BBV voorgeschreven indicatoren.

Capelse indicatoren

Hieronder treft u de Capelse indicatoren voor dit programma aan.

JS21 - Meldingen buitenruimte

Vanwege de overstap naar een nieuw systeem zijn de cijfers voor 2019 niet te realiseren. Door de maatregelen als gevolg van de pandemie zien wij in 2020 en 2021 een intensiever gebruik van de directe woonomgeving door onze inwoners. Dit resulteert in meer meldingen dan gemiddeld in die jaren. Eenheid: aantal meldingen.



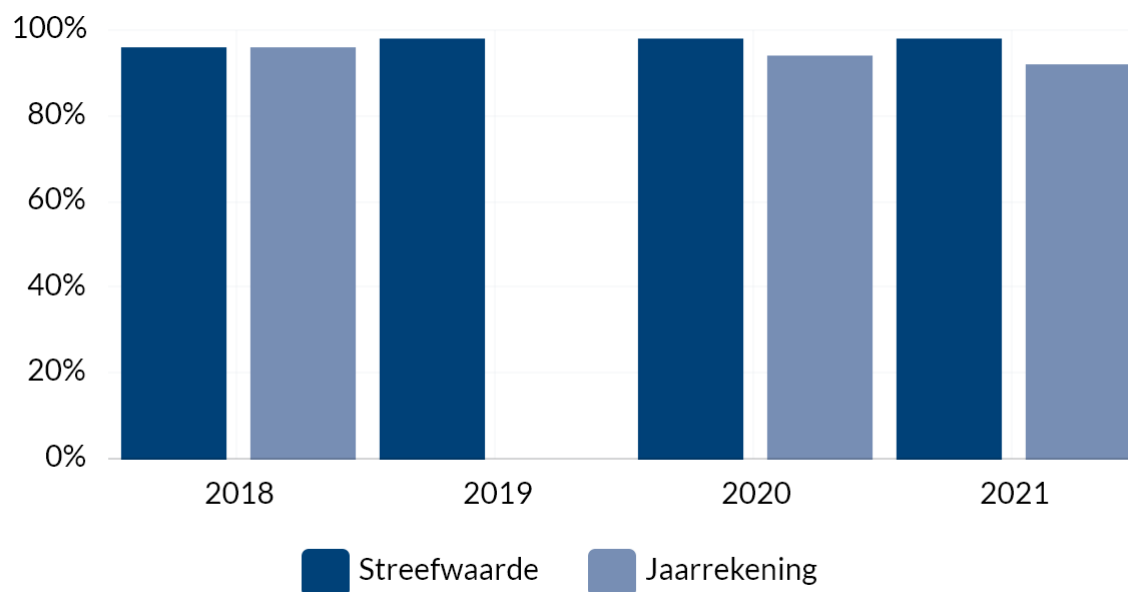
Bron: interne registratie

Boekwerk	2018	2019	2020	2021
Verwachtingswaarde	6.500 meldingen	6.500 meldingen	6.000 meldingen	6.500 meldingen
Jaarrekening	5.893 meldingen	-	11.099 meldingen	9.449 meldingen

JS21 - Afhandeling meldingen buitenruimte binnen termijn

Door de overstap naar een nieuw systeem zijn de cijfers voor 2019 niet te realiseren. Eenheid: %.

De maatregelen als gevolg van de pandemie, beperkten ons in het werken in de buitenruimte. Hierdoor neemt het afhandelen van meldingen meer tijd in beslag.

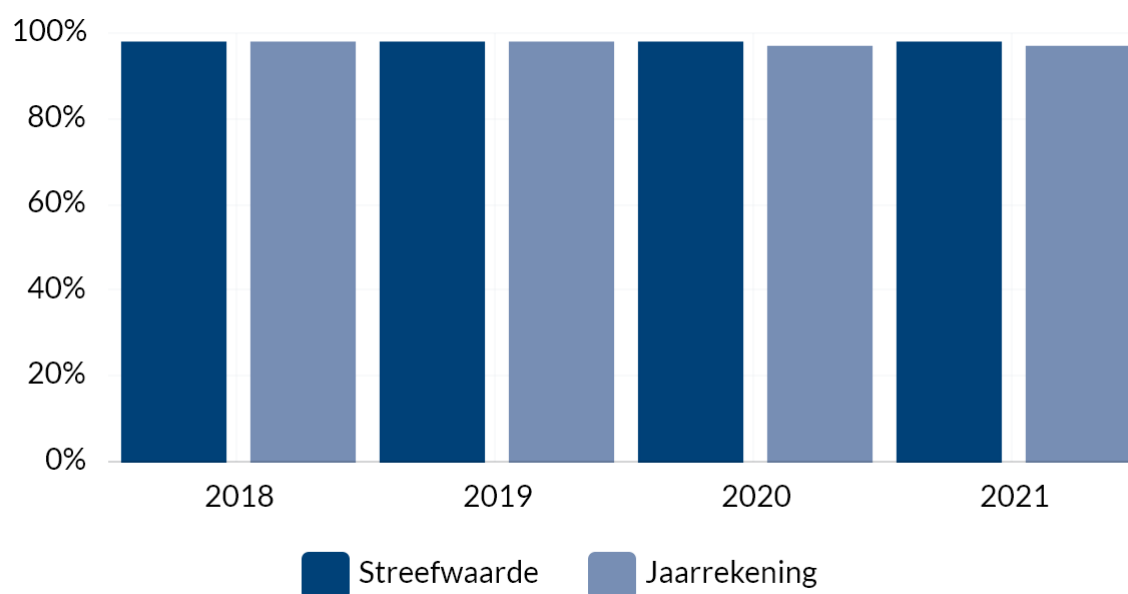


Bron: interne registratie

Boekwerk	2018	2019	2020	2021
Streefwaarde	96 %	98 %	98 %	98 %
Jaarrekening	96 %	%	94 %	92 %

JS21 - Areaal buitenruimte dat voldoet aan de norm

Percentage van het areaal berekend op basis van het prestatiebestek. Eenheid: %.

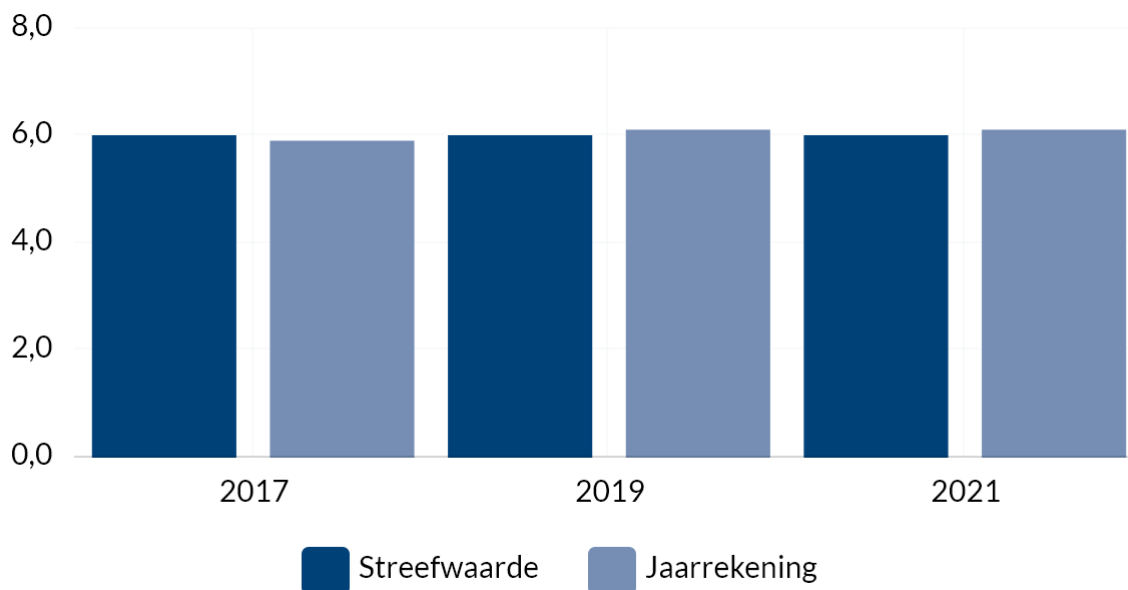


Bron: beheerplannen

Boekwerk	2018	2019	2020	2021
Streefwaarde	98 %	98 %	98 %	98 %
Jaarrekening	98 %	98 %	97 %	97 %

JS21 - Waardering voor het onderhoud van de bestrating

De bewonersenquête vindt in de oneven jaren plaats. Eenheid: gemiddeld rapportcijfer.

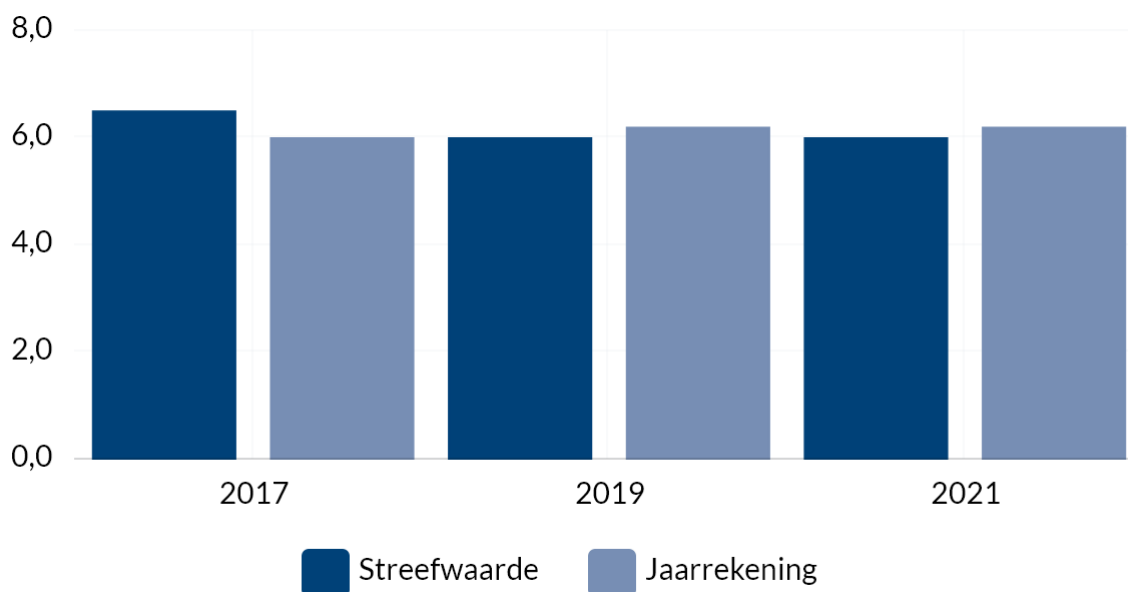


Bron: bewonersenquête

Boekwerk	2017	2019	2021
Streefwaarde	6,0	6,0	6,0
Jaarrekening	5,9	6,1	6,1

JS21 - Waardering voor het schoonmaken van de bestrating in een rapportcijfer

De bewonersenquête vindt in de oneven jaren plaats. Eenheid: gemiddeld rapportcijfer.



Bron: bewonersenquête

Boekwerk	2017	2019	2021
Streefwaarde	6,5	6,0	6,0
Jaarrekening	6,0	6,2	6,2

Kaderstellende nota's

Taakveld 2.1 Verkeer en vervoer

- Programma Mobiliteit 2020-2030 (raadsvoorstel 406688 maart 2021);
- Uitvoeringsprogramma Programma Mobiliteit 2021-2025 (BBV 492105 juli 2021; Uitvoeringsprogramma 530254 juli 2021);
- Fietsplan SLIM op de Fiets (BBV 121099 juni 2010).

Taakveld 2.2 Parkeren

- Parkeernota en Uitvoeringsprogramma 2015 (BBV 739886 december 2015);
- Paraplubestemmingsplan "Parkeren van de gemeente Capelle aan den IJssel" (BBV 1002988 juli 2018).

Taakveld 2.5 Openbaar vervoer

- Nota Beleidskaders "Optimalisatie gemeentelijk vastgoed 2012" (BBV 464890 oktober 2012);
- Beleidsnota "Vastgoed in beweging 2013" (BBV 518742 juli 2013);
- Meerjaren Perspectief Vastgoed 2019 (BBV 1031427 juni 2019).

Verbonden partijen

Zie voor een totaaloverzicht van de partijen waarin de gemeente een bestuurlijk en een financieel belang heeft de paragraaf Verbonden partijen.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)

Maatschappelijke effecten

Concurrerende en bereikbare metropoolregio.

Doelstelling voor programma

Het bieden van een optimale balans tussen mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid en het bevorderen van gebruik van openbaar vervoer.

Ontwikkelingen

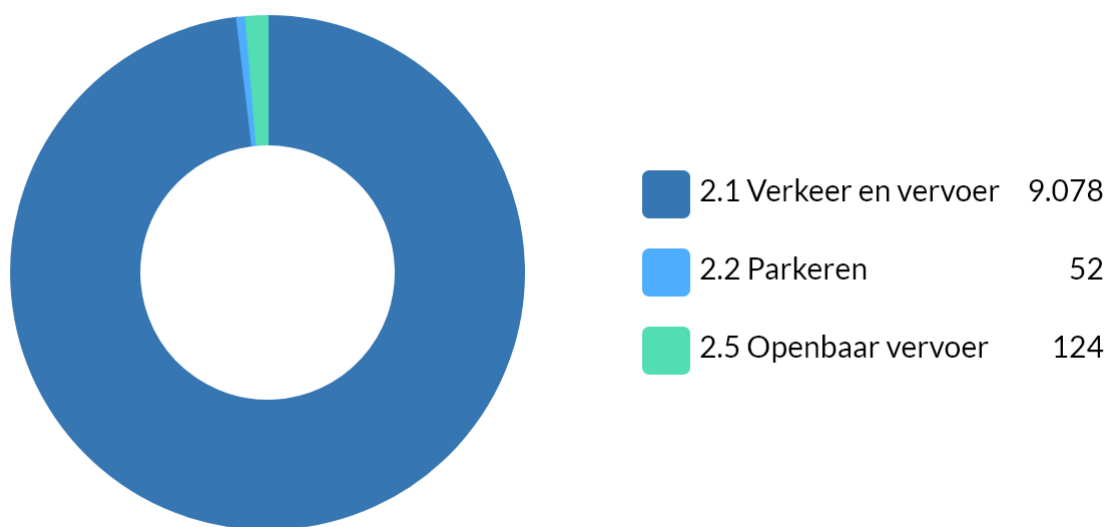
Geen.

Wat heeft het gekost?

Omschrijving	Begroting 2021	Wijziging Begroting 2021	Totaal Begroting 2021	Rekening 2021	Verschil 2021
Lasten	N8.251	N26	N8.277	N9.254	N977
Baten	V494	V114	V608	V951	V343
Saldo van baten en lasten	N7.757	V88	N7.669	N8.303	N634
Mutaties reserves:					
Reserve bedrijfsvoering	N152	N5	N157	V52	V209
Reserve eenmalige uitgaven	N0	V1.004	V1.004	V826	N178
Totaal mutaties reserves	N152	V999	V847	V878	V31
Resultaat	N7.909	V1.087	N6.822	N7.425	N603

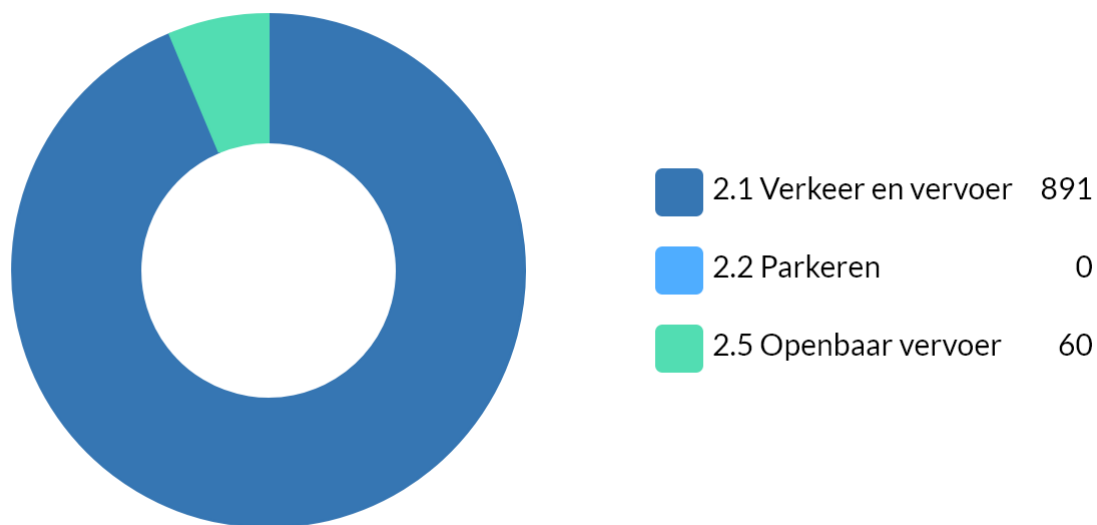
Grafiek lasten en baten

JS21 - Lasten 2 Verkeer, vervoer en waterstaat



JS 21

JS21 - Baten 2 Verkeer, vervoer en waterstaat



JS 21

Analyse verschil

Omschrijving	Lasten	Baten	Saldo B/L	Mutatie Reserves	Resultaat
Lasten					
1. Hogere lasten straatreiniging doordat onkruid bij verharding niet langer chemisch verwijderd mag worden waardoor de lasten hoger uitvallen	N299		N299		N299
2. Lasten VRI's met bijdrage Gemeente Rotterdam	N298		N298		N298
3. Nacalculatie bedrijfsvoering	N230		N230	V230	N0
4. Extra lasten door inhuur, onder meer voor Kabels&Leidingen	N185		N185		N185
5. Hogere lasten door afschrijvingen	N154		N154		N154

6. Extra lasten gladheidsbestrijding door inhuur voor strooibeurtten	N74		N74		N74
7. Lagere lasten en baten Vervoersknooppunt Rivium (in VJN2022 volgt voorstel voor toevoeging lastenbudget aan komende jaren)	V67		V67		V67
8. Vrijval eenmalig restantbudget Programma Mobiliteit	V47		V47		V47
9. Lagere lasten en baten schoolzones door het niet kunnen uitvoeren acties op scholen i.v.m. corona	V45		V45		V45
10. Lagere lasten KTA Capelseplein; overheveling budget naar 2022 via reserve eenmalige uitgaven	V40		V40	N40	N0
11. Hogere lasten door inhaalslag bewegwijzering die heeft plaatsgevonden	N40		N40		N40
12. Lagere lasten door minder onderhoud aan bruggen dan voorzien	V38		V38	N38	N0
13. Lagere lasten Nieuwe Mobiliteit; overheveling budget naar 2022 via reserve eenmalige uitgaven	V37		V37	N37	N0
14. Lagere lasten voorbereidingsbudget MIRT; overheveling budget naar 2022 via reserve eenmalige uitgaven	V36		V36	N36	N0
15. Lagere lasten Verkeersveiligheid; overheveling budget naar 2022 via reserve eenmalige uitgaven	V27		V27	N27	N0
16. Overige verschillen	N34		N34		N34
Subtotaal	N977	N0	N977	V52	N925
Baten					
1. Lasten VRI's met bijdrage Gemeente Rotterdam		V298	V298		V298
2. Hogere bijdrage van nutsbedrijven ivm hogere degeneratiekosten door meer graafwerkzaamheden		V43	V43		V43
3. Lagere lasten en baten Vervoersknooppunt Rivium (in VJN2022 volgt voorstel voor toevoeging lastenbudget aan komende jaren)		N27	N27		N27
4. Lagere lasten en baten schoolzones door het niet kunnen uitvoeren acties op scholen i.v.m. corona		N25	N25		N25
5. Nacalculatie bedrijfsvoering		V20	V20	N20	N0
6. Overige verschillen		V34	V34		V34
Subtotaal	N0	V343	V343	N20	V323
Totaal	N977	V343	N634	V32	N602

Toelichting op de grootste verschillen

Lasten:

- Hogere lasten op straatreining doordat onkruid bij verharding niet langer chemisch verwijderd mag worden aangezien er een Europees verbod is op chemische onkruidbestrijding.
- Met betrekking tot de onderhoudslasten van de gedeelde VRI's die op de grens van Capelle aan den IJssel en Rotterdam staan hebben we een bijdrage van de gemeente Rotterdam ontvangen over de voorgaande jaren.
- De lasten voor kabels en leidingen zijn hoger uitgevallen vanwege inhuur van expertise ter voorbereiding van complexe vraagstukken op het gebied van energie.
- Het nadeel op de afschrijvingen is ontstaan op met name de discipline Verharding en betreft voornamelijk project Centrumgebied waar een verschuiving heeft plaatsgevonden waardoor op TV 2.1 een nadeel en op TV 8.3 een voordeel is ontstaan op de afschrijvingen.

Baten:

- Met betrekking tot de onderhoudslasten van de gedeelde VRI's die op de grens van Capelle aan den IJssel en Rotterdam staan hebben we een bijdrage van de gemeente Rotterdam ontvangen over de voorgaande jaren.

Incidentele baten en lasten

De grijze cellen zijn mutaties in de reserves.

TV	Omschrijving	Incidentele baten				Incidentele lasten			
		Begroting 2021	Wijziging	Totaal begroting	Realisatie jaarrekening	Begroting 2021	Wijziging	Totaal begroting	Realisatie jaarrekening
2.1	Gemeentelijk mobiliteitsplan NJN2018 2.4.7. Nieuwe Mobiliteit (NJN2020 2.10 / VJN2021 0.14), via reserve eenmalige uitgaven. Deel overheveling naar 2022.	V218	N100	V118	V206	N218	V100	N118	N171
	Voorbereiding Fietsbrug Algeraweg - Schonberglaan (begr.2021) via res.eenmalig	V44		V44	V44				
	Lasten verharding (NJN 2020 2.5) via res.eenmalig	V50		V50	V50				

	Budget Burgemeester Van Dijk Laan 2020 (JR 2020) via res.eenmalig	V293		V293	V293				
	Budget Civieltechnische Werken 2020 (JR 2020) via res.eenmalig	V950		V950	V950				
	Fietsbeleid (VJN 2021 2.4) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N40	N40	N40
	Vervoersknoopp Rivium (VJN 2020/2021 2.4/2.6) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N100	N100	N100
	Voorbereidingsbudget MIRT (VJN 2021 2.8) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N136	N136	N136
	Verkeerseducatie (Begr.2021 2.1) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N43	N43	N43
	Verkeersveiligheid (Begr.2021 2.2) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N127	N127	N127
	KTA Capelseplein (VJN 2021 2.3) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N140	N140	N140
	KTA -i-VRI's (VJN 2021 2.3) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N40	N40	N40
	Verkeersbeleid - Meten is weten (VJN 2021 2.5) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N40	N40	N40
	Aanpak fietsroutes (NJN 2020 2.3) via res.eenmalig	V74		V74	V74				
	Programma mobiliteit (Begr.2018) via res.eenmalig	V12		V12	V12				
	Schoolzones (VJN 2019 2.4.3) via res.eenmalig	V52		V52	V52				
	Overhevelen Corona-middelen (VJN 2021 0.19/NJN 2021 0.17) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N15	N15	N15
	CTW (njin 2019 2.4.3 /VJN 2020 2.3) via res.eenmalig overheveling naar 2022						N38	N38	N38
	Optimaliseren asfaltbeleid (NJN 2020 2.4),dekking reserve eenmalige uitgaven		V50	V50	V29	N0	N50	N50	N29
	Fietsbeleid (VJN 2021 2.4 NJN 2021 2.2)						N0	N0	N0
	Meten is weten (VJN 2021 2.5)						N30	N30	N32
2.2	Parkeerbeleid (VJN 2021 2.9)						N40	N40	N42
Totaal		V1.693	N50	V1.643	V1.710	N218	N739	N957	N993