



Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Missie

Wij maken en behouden een schone, hele en veilige buitenruimte. Om Capelle beter bereikbaar te maken investeren wij in de infrastructuur voor de auto, deelvervoer, openbaar vervoer en het fietsnetwerk in Capelle en verbindingen met de regio. Zo brengen wij de verschillende vormen van verkeer en vervoer in balans. Ook blijven wij aandacht geven aan het vergroten van de verkeersveiligheid en dragen wij bij aan een duurzame en toekomstgerichte stad.

Wat willen wij bereiken?

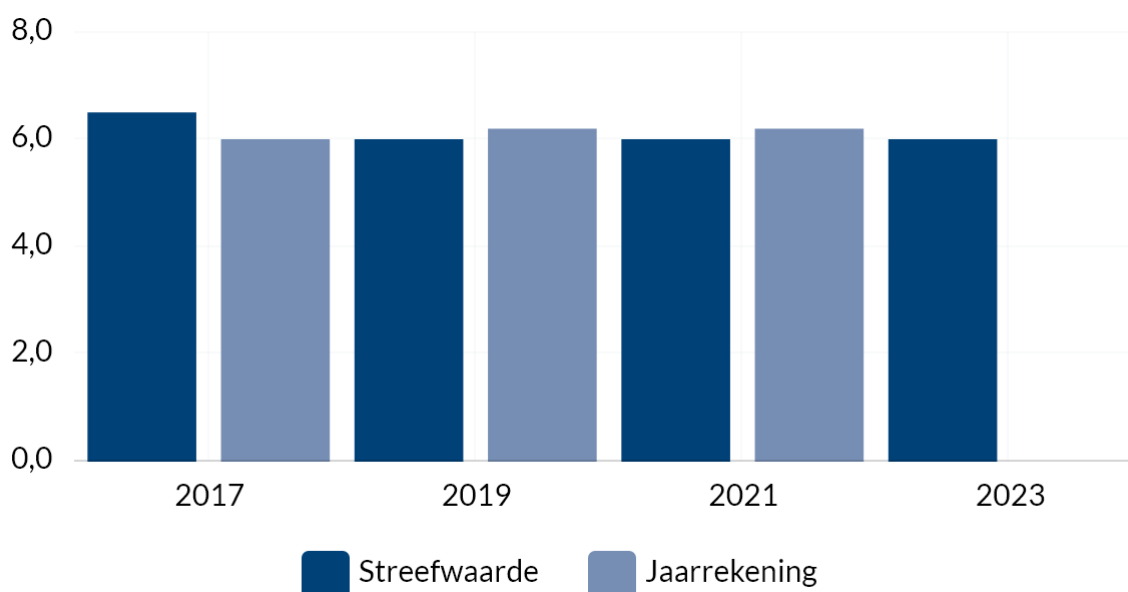
Schone, hele en veilige openbare buitenruimte

Wij zijn verantwoordelijk voor een schone, hele en veilige openbare buitenruimte.

Indicatoren

BG23 - Waardering voor het schoonmaken van de bestrating

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



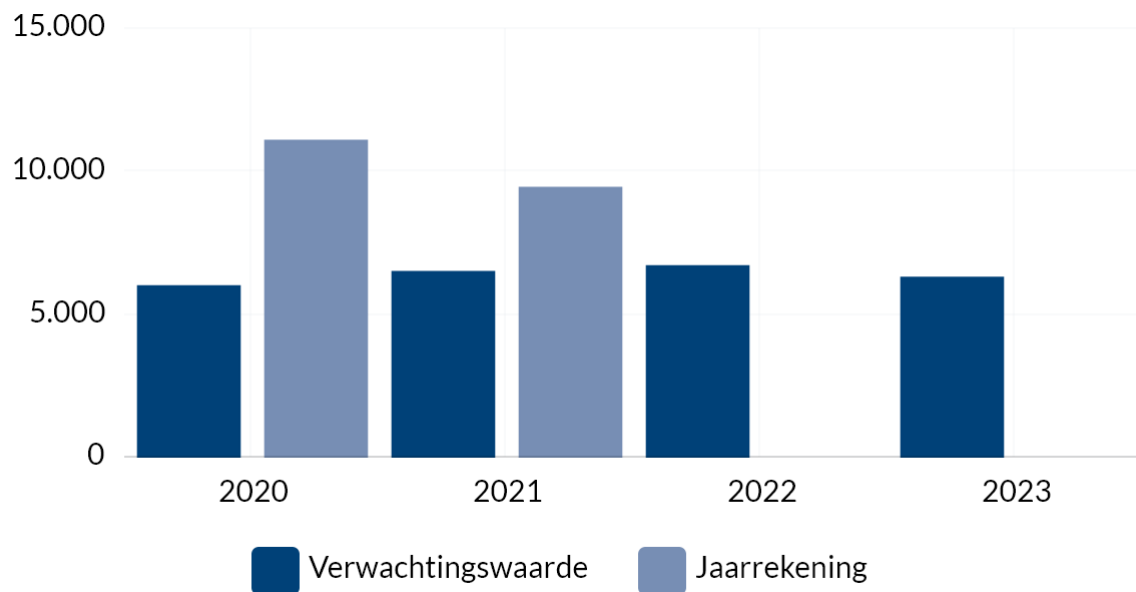
Bron: bewonersenquête

Boekwerk	2017	2019	2021	2023
Streefwaarde	6,5	6,0	6,0	6,0
Jaarrekening	6,0	6,2	6,2	

BG23 - Meldingen buitenruimte

Aantal meldingen buitenruimte zoals meldingen over verharding, groen, verlichting, afval en riolering. Deze indicator heeft betrekking op programma 2, 5B en 7. Wij presenteren deze indicator alleen in programma 2. Eenheid: aantal meldingen.

Door de maatregelen als gevolg van de pandemie zagen wij in 2020 en 2021 een intensiever gebruik van de directe woonomgeving door onze inwoners. Dit resulteerde in meer meldingen dan gemiddeld in die jaren. Voor 2023 verwachten wij een daling van het aantal meldingen.

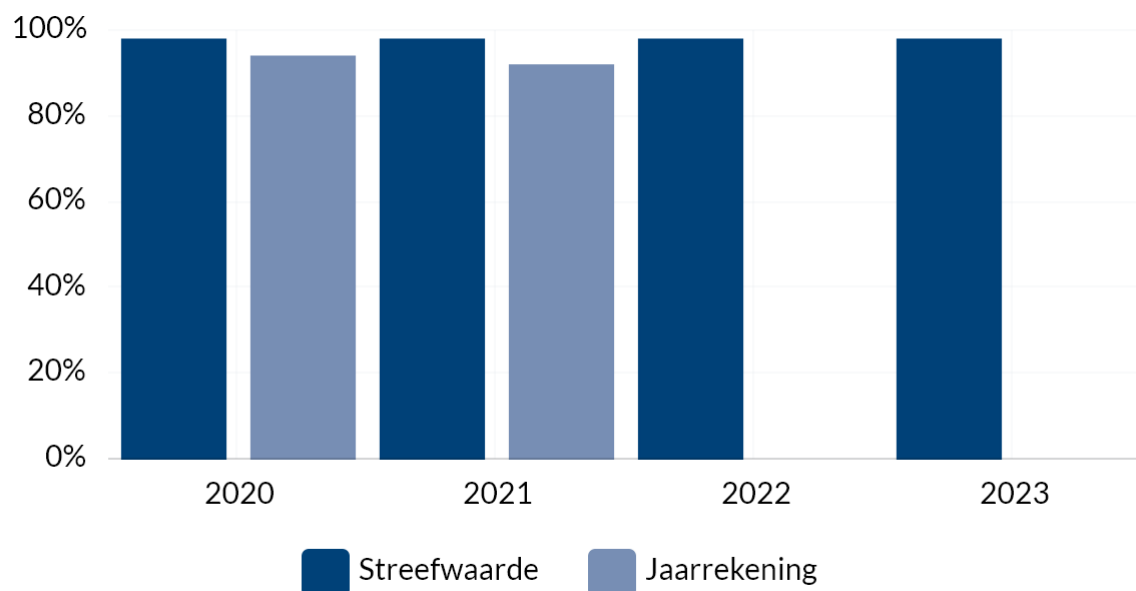


Bron: interne registratie

Boekwerk	2020	2021	2022	2023
Verwachtingswaarde	6.000 meldingen	6.500 meldingen	6.700 meldingen	6.300 meldingen
Jaarrekening	11.099 meldingen	9.449 meldingen	meldingen	meldingen

BG23 - Afhandeling meldingen buitenruimte binnen termijn

Percentage meldingen buitenruimte (zoals verharding, groen, verlichting, afval en riolering) die binnen de termijn worden afgehandeld. Deze indicator heeft betrekking op programma 2, 5B en 7. Wij presenteren deze indicator alleen in programma 2. Eenheid: %.



Bron: interne registratie

Boekwerk	2020	2021	2022	2023
Streefwaarde	98 %	98 %	98 %	98 %
Jaarrekening	94 %	92 %	%	%

Wat willen wij bereiken?

Verskillende 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 wij 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

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

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

Wat willen wij bereiken?

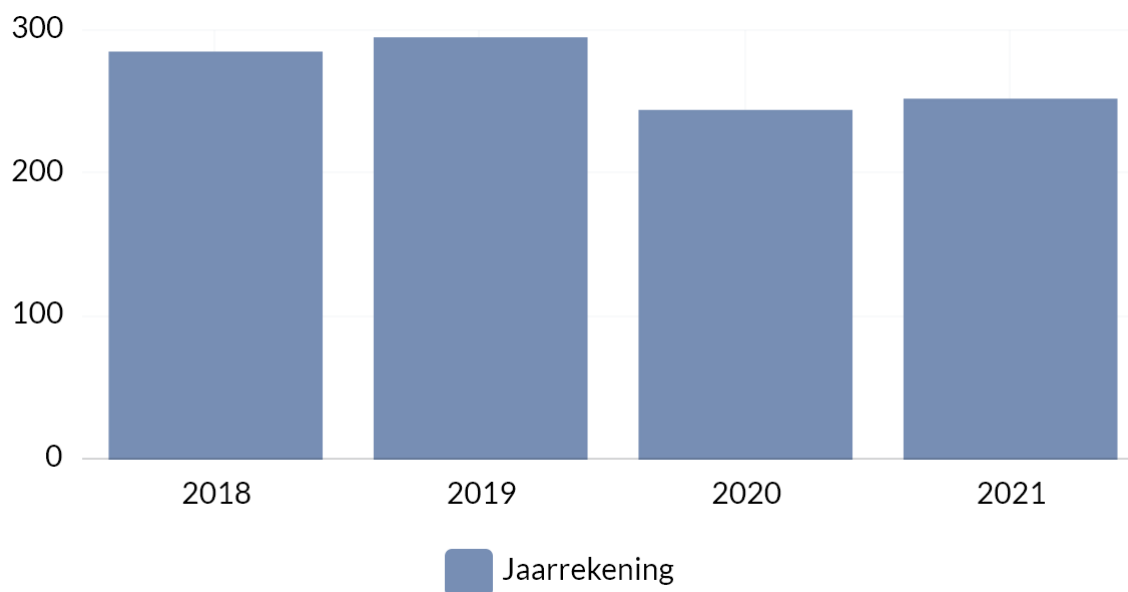
Verkeersveilige stad

Wij blijven prioriteit geven aan verkeersveiligheid.

Indicatoren

BG23 - Geregistreerde ongevallen

Het aantal geregistreerde ongevallen zijn ongevallen waar politie bij is geweest. Wij vinden het van belang om inzicht te geven in het aantal geregistreerde ongevallen, maar niet gepast om hier een verwachtingswaarde voor op te nemen. Eenheid: aantal geregistreerde ongevallen.

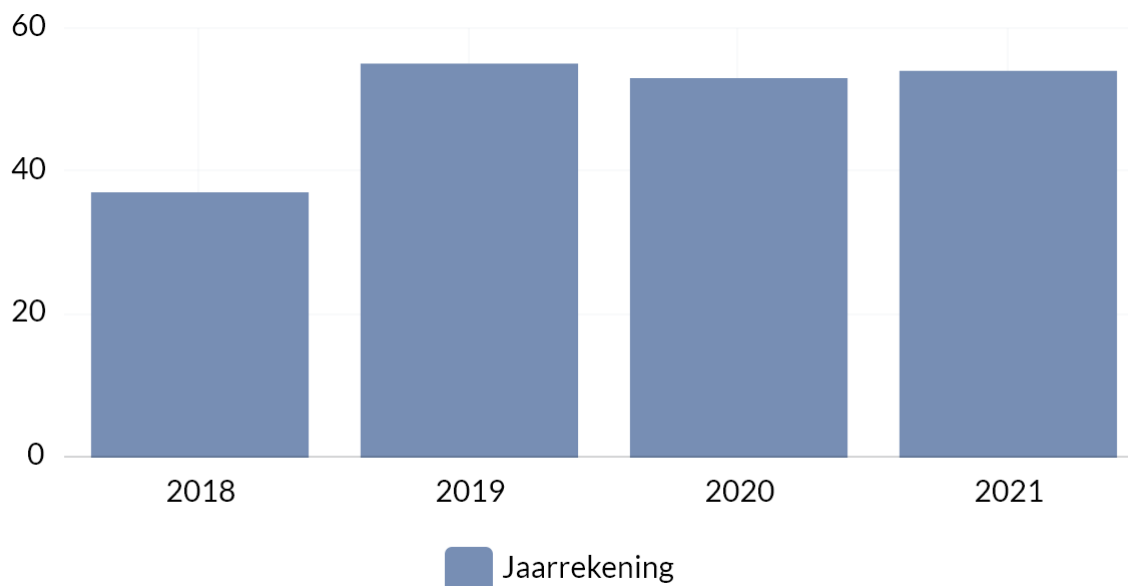


Bron: Viastat

Boekwerk	2018	2019	2020	2021
Jaarrekening	285 geregistreerde ongevallen	295 geregistreerde ongevallen	244 geregistreerde ongevallen	252 geregistreerde ongevallen

BG23 - Gewonden bij geregistreerde ongevallen

Aantal gewonden bij geregistreerde ongevallen. Geregistreerde ongevallen zijn ongevallen waar politie bij is geweest. Wij vinden het van belang om inzicht te geven in het aantal gewonden bij geregistreerde ongevallen, maar niet gepast om hier een verwachtingswaarde voor op te nemen. Eenheid: aantal gewonden.

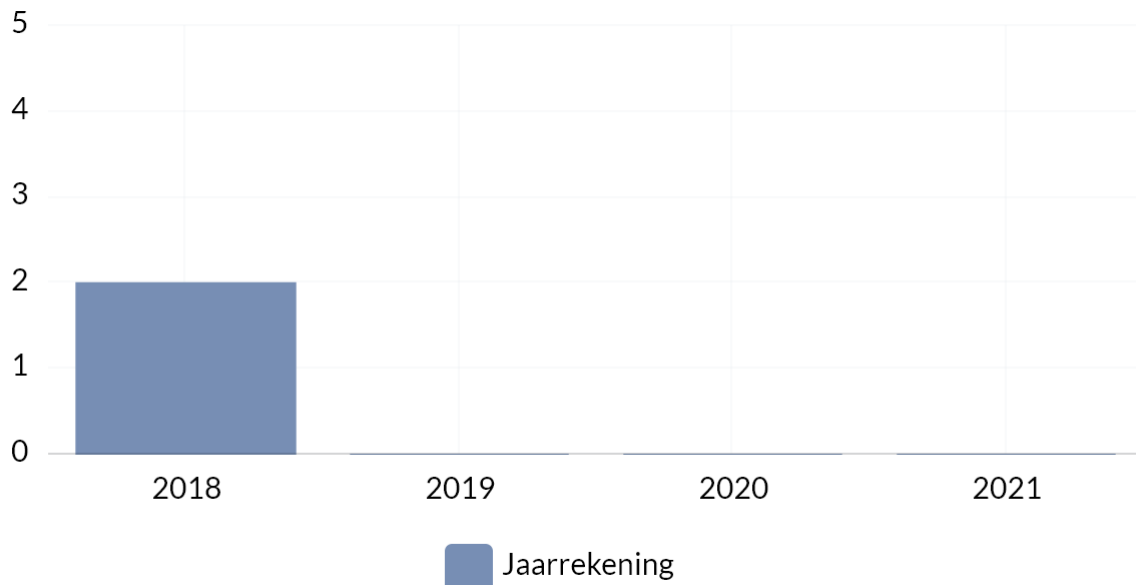


Bron: Viastat

Boekwerk	2018	2019	2020	2021
Jaarrekening	37 gewonden	55 gewonden	53 gewonden	54 gewonden

BG23 - Dodelijke slachtoffers bij geregistreerde ongevallen

Aantal dodelijke slachtoffers bij geregistreerde ongevallen. Geregistreerde ongevallen zijn ongevallen waar politie bij is geweest. Wij vinden het van belang om inzicht te geven in het aantal dodelijke slachtoffers bij geregistreerde ongevallen, maar niet gepast om hier een verwachtingswaarde voor op te nemen. Eenheid: aantal dodelijke slachtoffers.



Bron: Viastat

Boekwerk	2018	2019	2020	2021
Jaarrekening	2 dodelijke slachtoffers	0 dodelijke slachtoffers	0 dodelijke slachtoffers	0 dodelijke slachtoffers

Wat gaan wij 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

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 "risicogestuurde 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

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 Fietzersbond en andere belanghebbenden.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Wat willen wij bereiken?

Duurzaam op weg

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

Wat gaan wij 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

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

Wat willen wij 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 wij 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**

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**

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**

Ontwikkelingen

Leveren van maatwerk

Het leveren van maatwerk binnen onze projecten in de buitenruimte, wordt steeds belangrijker. Hierin zien wij een trend waarbij de werkzaamheden verschuiven van groot naar klein onderhoud.

Kaderstellende nota's

- Uitvoeringsprogramma Programma Mobiliteit 2021-2025 (BBV 492105 juli 2021; Uitvoeringsprogramma 530254 juli 2021);
- Programma Mobiliteit 2020-2030 (Raadsvoorstel 406688 maart 2021);
- Meerjaren Perspectief Vastgoed 2019 (BBV 1031427 juni 2019);
- Paraplubestemmingsplan "Parkeren van de gemeente Capelle aan den IJssel" (BBV 1002988 juli 2018);
- Parkeernota en Uitvoeringsprogramma 2015 (BBV 739886 december 2015);
- Beleidsnota "Vastgoed in beweging 2013" (BBV 518742 juli 2013);
- Nota Beleidskaders "Optimalisatie gemeentelijk vastgoed 2012" (BBV 464890 oktober 2012);
- Fietsplan SLIM op de Fiets (BBV 121099 juni 2010).

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 en fiets.

Wijzigingsvoorstellen

De wijzigingsvoorstellen van programma 2 staan hieronder weergegeven.

2.1 Prijsstijgingen

Prijsstijgingen – Onvermijdelijk

Lasten: N 245 vanaf 2023

Kasstroom: N 245 vanaf 2023

De nasleep van de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne hebben een dusdanig verstorende werking op de internationale markten dat de gevolgen voor ons niet volledig te overzien zijn. Voor onze asfaltwerken zien wij een sterkere prijsstijging dan bij andere onderdelen van de buitenruimte. Daarom stellen wij u voor deze budgetten te indexeren cf. de CBS index voor gesloten verharding met 26%, vanwege het ontbreken van zicht op de lange termijn prijsontwikkeling, stellen wij vooralsnog voor deze prijsstijging N 200 structureel te verwerken.

Tegelijkertijd met het asfalteren wordt er ook nieuwe belijning aangebracht op de weg. Hiervoor zien wij een prijsstijging van 12% waarmee de structurele lasten N 15 stijgen.

De prijsontwikkelingen op het gebied van brandstof en de schaarste in personeel heeft ook zijn invloed op de gladheidbestrijding. Om deze op een verantwoorde manier te kunnen continueren zien wij ons genoodzaakt een structurele prijsstijging door te voeren. Het betreft een indexering binnen de lopende contracten voor de onderdelen brandstof en personeel van 50% en 10%, totaal N 30. Daarnaast is er voor de aanvoer van strooizout en de onderhoudscontracten een stijging van de kosten.

Wij stellen u voor de lasten in de begroting te verhogen met N 245 structureel vanaf 2023.

2.2 Straatreiniging

Straatreiniging – Onvermijdelijk

Lasten: N 300 vanaf 2023

Kasstroom: N 300 vanaf 2023

Door de jaren heen is het schoon houden van de buitenruimte, en specifiek de verharding, duurder geworden. Eén van de oorzaken is de toegenomen intensiteit van het onkruid door het veranderende klimaat. Er moet nu meer en vaker weggehaald worden dan voorheen, om het gewenste onderhoudsniveau te behalen. Door de veranderende weersomstandigheden moet er vaker onkruid bestreden worden, wat resulteert in hogere lasten.

Wij stellen u voor de lasten in de begroting te verhogen met N 300 structureel vanaf 2023.

2.3 MIRT Algeracorridor (Krediet 8.000)

MIRT Algeracorridor - Onvermijdelijk

Lasten / Baten: N 90 vanaf 2031 (indicatief)

Kasstroom: N 8.000

De Algeracorridor kent op dit moment congestieproblemen. Samen met alle regionale overheden wordt er voor € 68 miljoen geïnvesteerd om de bereikbaarheid voor alle modaliteiten op deze corridor te verbeteren. Wij dragen hieraan € 8 miljoen bij. Naast een betere doorstroming neemt als gevolg van ongelijkvloerse kruisingen ook de verkeersveiligheid toe en wordt waar mogelijk de stedelijke leefkwaliteit verbeterd (binnen de wettelijke kaders) en een bijdrage geleverd aan de mobiliteitstransitie. In de 1e helft 2023 wordt voor de MIRT Algeracorridor een bestuursovereenkomst over proces en financiën gesloten, welke aan de Raad nog wordt voorgelegd. Mogelijk dat dit gevolgen heeft voor de planning en daarmee de geraamde uitgaven.

Wij stellen u voor een krediet van N 8.000 in 2030 beschikbaar te stellen.

2.4 Versnellingsafspraken project Rivium District en Vervoersknoop (Krediet 36.360 / -29.320)

Rijkssubsidie versnellingsagenda project Rivium District en de vervoerknoop - Beleidskeuze
Lasten / Baten: N 235 vanaf 2027 (stelpost 30 jaar)
Kasstroom: N 36.360 / V 29.320 in 2023 t/m 2026

De ministeries van VRO en IenW willen de realisatie van woningbouw versnellen. Om snel stappen te kunnen zetten, hebben beide ministeries samen met regionale overheden versnellingsafspraken gemaakt. Het kabinet trekt nu € 1,5 miljard uit voor alle grootschalige woningbouwinitiatieven. Het Rijk geeft 50%-75% subsidie voor alle goedgekeurde voorstellen. Het meest waarschijnlijke scenario is dat het Rijk definitief gaat besluiten om het percentage naar 50% bij te stellen. Voor het project Rivium District en de vervoersknoop gaat het in totaal om een investeringsbedrag van € 39,1 miljoen exclusief Btw. De voorwaarde van het Rijk om subsidie te verstrekken, is dat wij samen met de regio het overige deel van de investeringskosten financieren en dat wij hiervoor garant staan. Naast 50% subsidie van het Rijk (€ 19,55 miljoen) verwachten wij een bijdrage van de regionale partners van € 9,77 miljoen. Het gevraagde voorlopige krediet bedraagt in dit scenario € 7,04 miljoen.

Wij stellen u voor de door het Rijk vereiste garantstelling ad € 19,55 miljoen een voorlopig krediet van € 7,04 miljoen als voorlopig krediet en de daarmee gepaarde mogelijke afschrijvingslasten als stelpost in de Begroting op te nemen. Voor het concreet beschikbaar stellen van investeringskredieten leggen wij separate besluitvorming aan u voor.

Projecten	Raming
Parkshuttle - Waterbushalte - P&R	N17.200
Bovenplanse infrastructuur (o.a. publieke fietsparkeerplaatsen)	N2.100
Fietstunnel A16	N9.000
Fietsbrug doorfietsroute Rivium-Kralingse Zoom	N8.000
Zuidelijke doorfietsroute via de dijk en Rivium	N2.800
Totaal projecten / krediet	N39.100
Subsidie Rijk (50%) - begrotingswijziging	V19.550
Restant te financieren door gemeente en regio	N19.550
Cofinanciering reeds in gemeentelijke begroting	V2.740
Verwachte aanvullende bijdrage regionale partners - begrotingswijziging	V9.770
Gevraagd voorlopig krediet	N7.040

Begrotingswijziging kredieten	Raming
Totaal uitgaven projecten / krediet	N39.100
Cofinanciering reeds in gemeentelijke begroting	V2.740
Te voteren krediet uitgaven	N36.360
Subsidie Rijk (50%) en verwachte aanvullende bijdrage regionale partners	V29.320
Te voteren krediet inkomsten	V29.320
Gevraagd voorlopig krediet	N7.040

2.5 Parkshuttle (Krediet 600)

ParkShuttle Rivium – Beleidskeuze
Lasten / baten: N 200 in 2023 en N 40 vanaf 2024
Kasstroom: N 800 in 2023

In de Voorjaarsnota 2022 2.3 is extra krediet beschikbaar gesteld (637) voor de meerkosten die voortvloeien uit een verkeersveiligheidsaudit. Dit gaat o.a. om het installeren van waarschuwingsinstallaties en verkeersregelaautomaten, het aanpassen van een kruising en het plaatsen van diverse extra voorzieningen ter voorbereiding op het rijden van de ParkShuttle in gemengd verkeer. Aanvullend onderzoek heeft aangetoond dat ook voor het laten rijden van de ParkShuttle op de gesloten baan extra uitgaven noodzakelijk zijn, voornamelijk om de veiligheid van de fietsers te bevorderen. Het betreft bijvoorbeeld aanpassingen van de fietsoverstekten bij overwegen, het (eventueel) aanpassen van slagbomen en het opnieuw inrichten van de fietspaden rondom de ParkShuttle baan (krediet 600). Voor het inzetten van verkeersregelaars, ureninzet en aanvullende onderzoeken is een bedrag van N 200 benodigd. Wij hebben dit project aangemeld bij de MRDH en deze is opgenomen in het concept van het IPVa2023. Mocht de MRDH hier positief op beschikken, zullen wij de bijdrage in de begroting verwerken via de P&C-cyclus.

Wij stellen u voor een krediet beschikbaar te stellen van 600 en de lasten in de begroting met N 200 in 2023 en met N 40 vanaf 2024 te verhogen.

2.6 Verkeerssituatie bedrijventerrein Capelle West e.o. (Krediet 1.000)

Verkeerssituatie bedrijventerrein Capelle West e.o. - Beleidskeuze

Lasten / Baten N 50 vanaf 2024

Kasstroom: N 1.000 in 2023

De inrichting bij de Poolvosweg, Admiraal Helfrichweg en Gemzenstraat voldoen niet aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. De snelheid op deze wegen zijn 50 km/h terwijl er geen gescheiden fietspaden aanwezig zijn. Daarnaast rijdt er meer dan gemiddeld vrachtverkeer vanwege de functies in bedrijventerrein Capelle-West. De maximum snelheid passen wij daarom aan naar 30 km/h met voorzieningen voor fietsers en verharding die goed bestand is tegen vrachtverkeer.

Wij stellen u voor een krediet beschikbaar te stellen van 1.000 en de lasten in de begroting te verhogen met N 50 vanaf 2024.

2.7 Verkeersveiligheid (Krediet +1.220 / -1.220)

Verkeersveiligheid – Beleidskeuze

Lasten / Baten: n.v.t.

Kasstroom: N 1.220 / V 1.220 in 2023

In het kader van de verkeersveiligheid ontvangen wij diverse subsidies met een totaal van V 1.220 voor enkele IBOR projecten. De nadruk hierbij ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid d.m.v. het aanpassen van fietsoversteekplaatsen, het plaatsen van rotondes en kruispuntplateaus en het verbeteren van de veiligheid rondom schoolzones. De investering voor deze maatregelen bedraagt N 1.220.

Wij stellen u voor een krediet ter beschikking te stellen van 1.220 en dit te dekken uit de te ontvangen subsidies -1.220 .

2.8 Fietsoversteek Reigerlaan (Krediet 42)

Fietsoversteek Reigerlaan – Beleidskeuze

Lasten / Baten: N 2 vanaf 2024

Kasstroom: N 42 in 2023

Wij verbeteren de verkeersveiligheid ter hoogte van de fietsbrug Pelikaanweg – Reigerlaan. Dit doen wij mede op basis van input van de Fietsersbond. Vele scholieren passeren hier dagelijks en steken de Reigerlaan over. Middels kleinschalige aanpassingen voorkomen wij toekomstige (bijna) fietsongevallen.

Wij stellen u voor een krediet beschikbaar te stellen van 42 en de lasten in de begroting te verhogen met N 2 vanaf 2024.

2.9 Veiliger maken fietspaden (Krediet 500)

Veiliger maken fietspaden - Beleidskeuze

Lasten / Baten: N 25 vanaf 2024

Kasstroom: N 500 in 2023

Wij willen het fietsgebruik in Capelle aan den IJssel stimuleren en de verkeersveiligheid op fietspaden verbeteren. Meer fietsgebruik sluit aan op de duurzaamheidsdoelen en is daarnaast goed voor de doorstroming van het autoverkeer. Daarom asfalteren wij (veelgebruikte) fietspaden die nu nog voorzien zijn van tegelverharding

Wij stellen u voor een krediet beschikbaar te stellen van 500 en de lasten in de begroting te verhogen met N 25 vanaf 2024.

2.10 i-VRI's (Krediet 650)

Omvormen naar i-VRI's – Beleidskeuze

Lasten / Baten: N 77 vanaf 2024

Kasstroom: N 650 in 2023

Wij voorzien de VRI's op de Hoofdweg (N 400) en Algeracorridor (N 250) van nieuwe, slimme software. De i-VRI's bevorderen de doorstroming door rekening te houden met verschillende systemen, zoals navigatiesystemen in auto's en smartphones. Op basis van deze systemen, het verkeersaanbod en de instellingen past de i-VRI het regelprogramma zo snel en slim mogelijk aan. Ook reageert een i-VRI sneller wanneer bepaalde voertuigen voorrang moeten krijgen t.o.v. het overige verkeer, bijvoorbeeld een aankomende ambulance of lijnbus. Het slimmer maken van de verkeerslichten op de Algeracorridor maakte onderdeel uit van de KTA-maatregelen, maar omdat er binnen dit programma geen subsidie beschikbaar is voor aanpassingen aan verkeerslichten, leggen wij voor beide een subsidieaanvraag voor aan MRDH. Na ontvangst van de betreffende beschikkingen zullen wij de subsidie verwerken in de begroting.

Wij stellen u voor een krediet beschikbaar te stellen van 650 en de lasten in begroting te verhogen met N 77 vanaf 2024.

2.11 Aanleg ondergrondse infrastructuur

Aanleg infrastructuur - Beleidskeuze

Lasten / Baten: N 248 in 2023 en N 248 in 2024

Kasstroom: N 248 in 2023 en N 248 in 2024

Wij willen faciliteren bij de aanleg van een openbaar glasvezelnetwerk in Capelle. Dit zal gebeuren in zes fases, in de gebieden waar nu nog geen glasvezelaansluitingen gerealiseerd zijn. Naast de aanleg van de hoofdstructuur zullen gelijktijdig ook de huisaansluitingen worden gerealiseerd bij Capellenaren die glasvezel willen afnemen. Aansluitend hierop willen wij ook de warmte- en energietransitie ondersteunen en faciliteren. Om de buitenruimte heel en veilig te houden en overlast waar mogelijk te beperken is hiervoor tijdelijk 1,5 fte benodigd, totaal N 155. Rekening houdend met de overhead (N 93) bedragen de lasten voor uitbreiding van de formatie N 248.

Wij stellen u voor de lasten in de begroting te verhogen met N 248 in 2023 en 2024.

Aanleg glasvezel	2023 - 2024
Programma 0	N93
Programma 2	N155
Totaal nieuw te begroten	N248

Wat mag het kosten?

Omschrijving	Rekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030
Lasten	N9.254	N10.170	N10.298	N10.877	N11.249	N11.748	N12.499	N12.786	N13.341	N13.885
Baten	V951	V716	V679	V644	V644	V644	V644	V644	V644	V644
Saldo van baten en lasten	N8.303	N9.455	N9.619	N10.233	N10.605	N11.104	N11.855	N12.142	N12.696	N13.241
Mutaties reserves:										
Reserve bedrijfsvoering	V52	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Reserve eenmalige uitgaven	V826	V856	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Totaal mutaties reserves	V878	V856	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Resultaat	N7.425	N8.598	N9.619	N10.233	N10.605	N11.104	N11.855	N12.142	N12.696	N13.241

Analyse verschil Begroting 2022 naar Begroting 2023

Omschrijving	Lasten	Baten	Saldo	Mutatie Reserves	Resultaat
Aanpassing budgetten energie (BG23 0.6)	N813		N813		N813
Budget verharding, CTW (NJN21 2.4)	V463		V463	N38	V425
Vorbereidings MIRT(VJN21 2.8 - NJN21 2.2 - BG22 - VJN22 0.17)	V445		V445	N136	V309
Straatreiniging (BG23 2.2)	N300		N300		N300
Vervoersknoop Rivium (VJN20 2.4 - VJN21 2.6 - VJN22 0.14)	V349		V349	N100	V249

Prijsstijgingen (BG23 2.1)	N245		N245		N245
KTA - Capelseplein (NJN21 2.2 - BG22 2.1 - VJN22 0.17)	V220		V220	N140	V80
Parkshuttle (BG23 2.5)	N200		N200		N200
Nieuwe mobiliteit (NJN21 2.2 - BG22 2.1 -VJN22 0.17)	V185		V185	N137	V48
Verkeersbeleid - Meten is weten (BG22 2.1 - NJN21 2.2)	V181		V181	N40	V141
Verkeersveiligheid (NJN21 2.2 - BG22 2.1 - VJN22 0.17)	V166		V166	N127	V39
Aanleg ondergronds infrastructuur (BG23 2.11)	N155		N155		N155
Opstellen programma buitenruimte (NJN21 2.7	V120		V120		V120
Verkeerseducatie (NJN21 2.2 - BG22 2.1)	V114		V114	N87	V27
Fietsbeleid (VJN22 2.4 - NJN22 2.2)	V94		V94	N40	V54
Wegcategorisering weg en fiets (BG22 2.1)	V78		V78		V78
KTA - iVRI's (BG22 2.1 - NJN21 2.2)	V70		V70	N40	V30
Werkgevers- en bewonersaanpak (BG22 2.1)	V56		V56		V56
Afschrijvingen en toegerekende rente	N551		N551		N551
Directe personeels- en apparaatskosten	N396		N396		N396
Overige verschillen	N9	N37	N46	V29	N17
Totaal	N128	N37	N165	N856	N1.021

Incidentele baten en lasten

De grijze cellen zijn mutaties in de reserves.

Taakveld	Omschrijving	Incidentele baten		Incidentele lasten	
		2022	2023 e.v.	2022	2023 e.v.
2.1	Vervoersknoop Rivium; deels dekking reserve eenmalige uitgaven	V100			
2.1	MIRT Oververbinding regio Rotterdam (VJN21 2.8-NJN21 2.2-VJN22 0.17)	V136			
2.1	Fietsbeleid via reserve eenmalig (NJN21 2.2)	V40		N94	
2.1	Meten is weten via reserve eenmalig (NJN21 2.2)	V40		N181	
2.1	Verkeerseducatie via reserve eenmalig (NJN21 2.2)	V43			
2.1	KTA i-VRI's via reserve eenmalig (NJN21 2.2)	V40			
2.1	Verkeersveiligheid via reserve eenmalig (NJN21 2.2-VJN22 0.17)	V127			
2.1	Actieplan corana; Verkeer via reserve eenmalig (VJN2022 0.2)	V15		N15	
2.1	Nieuwe mobiliteit via reserve eenmalig (NJN21 2.2-VJN22 0.17)	V137		N185	
2.1	KTA Capelseplein via reserve eenmalig (NJN21 2.2-VJN22 0.17)	V140			
2.1	CTW via reserve eenmalig (VJN22 0.17)	V38			
Totaal		V856	N0	N475	N0

Subsidieplafond

Niet van toepassing.