



Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Missie

We maken en behouden een veilige, schone en prettige buitenruimte. Om de bereikbaarheid in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren, investeren we in maatregelen voor de auto, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Daarbij hebben we oog voor de verschillende doelgroepen en belanghebbenden en zetten we de samenwerking met onze partners voort. Ook blijven we aandacht geven aan het vergroten van de verkeersveiligheid en dragen we bij aan een duurzame en toekomstgerichte stad.

Wat willen we bereiken?

Schone, hele en veilige openbare buitenruimte

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

Indicatoren

BG25 - Waardering voor het schoonmaken van de bestrating

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

Bron: bewonersenquête

Boekwerk	2019	2021	2023	2025
Streefwaarde	6,0	6,0	6,0	6,0
Jaarrekening	6,2	6,2	6,4	

BG25 - Meldingen buitenruimte

Eenheid: aantal meldingen.

Bron: interne registratie

Boekwerk	2022	2023	2024	2025
Verwachtingswaarde	6.700	6.300	6.300	6.700
Jaarrekening	9.273	6.863		

BG25 - Afhandeling meldingen buitenruimte binnen termijn

Eenheid: %.

Bron: interne registratie

Boekwerk	2022	2023	2024	2025
Streefwaarde	98%	98%	90%	95%
Jaarrekening	90%	90%		

Wat willen we bereiken?

Verschillende vormen van vervoer in balans

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

Wat doen we daarvoor? / Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Fietsbeleid evalueren (Capels Akkoord)

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

Portefeuillehouder

- Van Woudenberg

Stand van Zaken

Begin 2023 zijn we gestart met de evaluatie van het fietsplan 2010-2020. Halverwege 2023 hebben we input opgehaald bij bewoners, de fietsersbond en andere partners voor het opstellen van nieuw fietsbeleid. Het nieuwe Fietsbeleid is in mei 2024 vastgesteld door uw raad (raadsvoorstel 1438079).

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

Een verkeersveilige stad

We blijven prioriteit geven aan verkeersveiligheid.

Indicatoren

BG25 - Geregistreerde ongevallen

Het aantal geregistreerde ongevallen zijn ongevallen waar politie bij is geweest. We 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.

De cijfers voor 2024 zijn tot en met september 2024.

Bron: Viastat

Boekwerk	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Jaarrekening	244	252	336	320	248	

BG25 - Gewonden bij geregistreerde ongevallen

Aantal gewonden bij geregistreerde ongevallen. Geregistreerde ongevallen zijn ongevallen waar politie bij is geweest. We 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.

De cijfers voor 2024 zijn tot en met september 2024.

Bron: Viastat

Boekwerk	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Jaarrekening	53	54	67	77	100	

BG25 - Dodelijke slachtoffers bij geregistreerde ongevallen

Aantal dodelijke slachtoffers bij geregistreerde ongevallen. Geregistreerde ongevallen zijn ongevallen waar politie bij is geweest. We 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.

De cijfers voor 2024 zijn tot en met september 2024.

Bron: Viastat

Boekwerk	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Jaarrekening	0	0	2	1	4	

Wat doen we daarvoor? / Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Verkeersveiligheidsaanpak uitwerken (Capels Akkoord)

We stellen de verkeersveiligheidsaanpak vast, waarbij we zowel naar locaties met veel verkeersongevallen (blackspots) als naar potentiële ongevalslocaties kijken. Hierbij werken we 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

- Van Woudenberg

Stand van Zaken

Begin 2023 zijn we gestart met het uitwerken van de verkeersveiligheidsaanpak. Deze hebben we in Q3 van 2024 aan u voorgelegd. Hiermee is deze maatregel afgerond.

Kwaliteit (indicator)



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 we af met hulpdiensten en openbaar vervoer-partijen.

Portefeuillehouder

- Van Woudenberg

Stand van Zaken

Het verlagen van de snelheden op 50 km/h wegen is onderdeel van het op te stellen Wegencategoriseringsplan. Zie hiervoor onder Toekomstbestendige stad de maatregel

Verkeersveiligheidsaanpak uitwerken. Deze aanpak hebben we in Q3 van 2024 aan u voorgelegd. Hiermee is deze maatregel afgerond.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

Toekomstbestendige stad

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

Wat doen we daarvoor? / Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Waterdoorlatende parkeerplaatsen aanleggen (Capels Akkoord)

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

Portefeuillehouder

- Wilson

Stand van Zaken

Momenteel onderzoekt een werkgroep welke soort 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)



Beleid en regelgeving

KADERSTELLEND BELEID

- Coalitieakkoord 2022 – 2026 'Voor vandaag en morgen' (juni 2022);
- Programma Mobiliteit 2020-2030 (RV 406688, maart 2021);
- Programma Buitenruimte (RV 1154528, juli 2023).

OVERIG BELEID, NOTA'S, VERORDENINGEN EN ACTIEPLANNEN

Gemeenteraad:

- Fietsbeleid Capelle aan den IJssel 2024-2032 (RV 1438079, mei 2024);
- Nota Parkeerbeleid 2023 en Nota Parkeernormen 2023 (RV 976005, januari 2023);
- Bestemmingsplan Parkeren Capelle aan den IJssel (RV 1339626, februari 2024).

College van B&W:

- Uitvoeringsprogramma Programma Mobiliteit 2021-2025 (BBV 492105, juli 2021);
- Meerjaren Perspectief Vastgoed 2019 (BBV 1091427, juni 2019);
- Handboek Inrichting Openbare Ruimte (BBV 536041, januari 2014).

Ontwikkelingen

Beheren mobiliteitsdata

In 2025 geldt er Europese regelgeving voor het delen van bepaalde mobiliteitsdata. Hiervoor moeten we onze data (nog) beter en betrouwbaarder maken. Daarvoor gaan we diverse inventarisaties en verbeteracties uitvoeren in 2025, zodat niet alleen de data voldoen aan de richtlijnen, maar ook op niveau blijven.

Openbaar vervoer regio Rotterdam

Het aantal OV-reizigers neemt nog steeds toe. Toch lijkt het erop dat vervoerstromen na corona structureel zijn gewijzigd, bijvoorbeeld doordat werknemers meer thuiswerken. Eind 2023 zijn nieuwe, realistische concessie-afspraken gemaakt. Onderdeel hiervan is dat de RET haar bedrijfsvoering en het tram- en busnet toekomstbestendig gaat maken. Vanwege het personeelstekort ontstaat een steeds grotere uitdaging voor de RET (en andere OV-aanbieders) om het OV te laten rijden. Hierdoor wordt tot nu toe een afgeschaalde dienstregeling gereden. We houden de ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer nauwlettend in de gaten.

Bewoners- en werkgeversaanpak

In 2025 zetten we onze samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar voort om een vervolg te geven aan de bewoners- en werkgeversaanpak. Bewoners worden gestimuleerd om buiten de spitsen en meer met de fiets te reizen. Werkgevers worden benaderd om werknemers te verleiden thuis te werken en op een meer duurzame wijze te reizen of thuis te werken. Ook stelt Zuid-Holland Bereikbaar het 'gebiedsprogramma Rotterdam en omstreken' op, waar Capelle aan meewerkt als een van de gebiedspartners.

Snelheidsverschillen op het fietspad

Begin 2025 leggen we het uitvoeringsplan fiets aan u voor nadat het fietsbeleid in mei 2024 is vastgesteld. Een van de maatregelen die hierin terugkomt is de bromfiets die we op diverse locaties van het (brom)fietspad naar de weg verplaatsen. Hierdoor nemen de snelheidsverschillen op het fietspad af waardoor het prettiger en veiliger fietsen is op het fietspad. Daarnaast ontstaat er meer ruimte op de fietspaden waardoor fietsers elkaar gemakkelijker kunnen inhalen. We doen dit in overleg met de fietsersbond.

Verkeerssituatie Rivium

Een van de locaties waar we op inzetten voor de toekomst, is de wijk Rivium. Hier wordt over enkele jaren gestart met de bouw van nieuwe woningen. In 2025 gaan we verder met het voorbereiden van de verkeersplannen. Daarbij kan gedacht worden aan zaken rondom het vervoer over water, de Parkshuttle, fietsverbindingen, wandelvoorzieningen, bereikbaarheid van hulpdiensten en aanpassingen van wegen.

MIRT Algeracorridor

Eind 2023 zijn we samen met gemeente Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard, Rotterdam, de Provincie Zuid-Holland en de MRDH gestart met de kwartiermakers fase van de Algeracorridor. Dit is een fase tussen de verkennings- en planuitwerkingsfase die we met bovenstaande vijf partijen uitvoeren. In de tweede helft van 2024 ronden we de kwartiermakersfase af en zijn de uitgangspunten bekend om de planuitwerkingsfase in te gaan. De afspraken leggen we vast in een nieuwe bestuursovereenkomst en na ondertekening starten we met de aanbesteding van de ingenieursdiensten.

Optimalisatie fietsroute Algerabrug - Capelsebrug

Afgelopen jaren is de MIRT-verkenning uitgevoerd voor lange termijn doorstromingsmaatregelen op de Algeracorridor. Daarnaast zijn er maatregelen voorbereid die onderdeel uitmaken van de Korte Termijn Aanpak Algeracorridor, ook wel bekend als KTA Algeracorridor. Een van deze maatregelen binnen de KTA Algeracorridor is de optimalisatie van de fietsroute tussen de Algerabrug en Capelsebrug. Dit is een schakel binnen de regionale fietsroute Lekkerkerk – Rotterdam. Het definitief ontwerp op Capels grondgebied is in de zomer van 2023 vastgesteld. In de tweede helft van 2024

starten we met het uitvoeren van de verschillende optimalisaties aan de fietsroute. We ronden de werkzaamheden af in 2025.

Optimalisatie fietsroute Algerabrug – Rivium (zuidelijke fietsroute)

De optimalisatie van de zuidelijke fietsroute tussen de Algerabrug en Rivium is onderdeel van de KTA Algeracorridor. De fietsverbinding wordt geoptimaliseerd door het fietspad te verbreden, kruispunten veiliger te maken, een voetpad te realiseren naast het fietspad en een fietsstraat te maken ter hoogte van de Zeeheldenbuurt. In 2024 ronden we de voorbereidingen voor de optimalisatie van de fietsroute af, om in 2025 te starten met de uitvoering.

Toegankelijkheid haltes Openbaar Vervoer

Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, verbeteren we de toegankelijkheid van bushaltes. Het voornemen was om in 2024 dertig haltes te verhogen. Bij de uitwerking is gebleken, dat buurtbushaltes niet voor subsidie in aanmerking komen en een deel van de reguliere bushaltes grootschalige aanpassingen vergen, waardoor het budget ontoereikend was. Besloten is om in 2025 een aantal reguliere haltes aan te pakken, die met kleinschalige aanpassingen toegankelijk gemaakt kunnen worden (zes haltes). Het toegankelijk maken van de overige haltes zal meeliften met herinrichtingsprojecten.

Doorstroming Capelseweg - Kanaalweg

Conform de uitgangspunten uit het Coalitieakkoord 2022-2026 doen we onderzoek naar de doorstromingsmaatregelen op de Capelseweg-Kanaalweg. Op deze corridor is regelmatig sprake van filevorming. Het onderzoek naar de doorstroming ronden we in 2025 af.

Ontsluiting wijk Schenkel

Conform de uitgangspunten uit het Coalitieakkoord 2022-2026 hebben we in 2023 onderzoek uitgevoerd naar de benodigde doorstromingsmaatregelen op de Kralingseweg om de wijk Schenkel beter te ontsluiten. Dit hebben we in nauwe samenwerking met een bewonerswerkgroep en gemeente Rotterdam opgepakt. De verbetermaatregelen zijn in beeld, net als de kosten om dit mogelijk te maken. We leggen de doorstromingsmaatregelen en verwachte kosten in de tweede helft van 2024 aan u voor.

Een verkeersveilige situatie op de weg

De landelijke trend is dat gemeenten hun snelheden op de wegen verlagen. Door lagere snelheden van gemotoriseerd verkeer neemt de kans op (ernstige) ongevallen tussen bijvoorbeeld auto en fiets af. Daarnaast hebben lagere snelheden van gemotoriseerd verkeer een positieve invloed op de leefbaarheid in Capelle aan den IJssel. In het verkeersveiligheidsplan gaan we dieper in op deze materie en leggen aan u voor op welke wegen we de snelheid willen verlagen. Dit doen we in overleg met hulpdiensten en OV-partijen.

Wijzigingsvoorstellen

De wijzigingsvoorstellen van programma 2 staan hieronder weergegeven.

Programma 2 - Wijzigingsvoorstel	2024	2025	2026	2027	2028	Onvermijdelijk / beleidskeuze / technisch	Portefeuillehouder
2.1 Kwetsbare woningvoorraad	N0	N0	N0	N0	N0	Onvermijdelijk	Geissler
2.2 Gebiedsprogramma Zuid-Holland Bereikbaar	N50	N0	N0	N0	N0	Onvermijdelijk	Van Woudenberg
2.3 Overhevelen budgetten Mobiliteit (via reserve eenmalig)	N0	N0	N0	N0	N0	Technisch	Van Woudenberg
2.4 Investerings IBOR	N0	N28	V121	V11	N136	Onvermijdelijk	Wilson
Totaal	N50	N28	V121	V11	N136		

2.1 Kwetsbare woningvoorraad - onvermijdelijk

De lasten en baten van dit voorstel bedragen N/V363. De baat betreft een bijdrage van Havensteder van V363 voor de aanpak van achterstallig onderhoud van de achtergangpaden in de overgedragen

gebieden. De last van N363 betreft het benodigde herstel van deze achtergangpaden waarvan N100 in 2024 en N263 in 2025.

2.2 Gebiedsprogramma Zuid-Holland Bereikbaar - onvermijdelijk

Voor het gebiedsprogramma Rotterdam en omstreken (hinderopgave/werkgeversaanpak) is eenmalig N50 nodig voor het opstellen van een gebiedsprogramma van drie jaar (2025-2027). Alle gebiedspartners (acht gemeenten, PZH, MRDH, RWS, ZHB en het Havenbedrijf Rotterdam) leveren een bijdrage om dit gebiedsprogramma vorm te geven.

2.3 Overhevelen budgetten Mobiliteit (via reserve eenmalig) - technisch

Het budget voor het herinrichten van de Kanaalweg zal op z'n vroegst volgend jaar worden ingezet voor onder andere aanpassingen in de parkeerplaatsen. We stellen voor het budget (125) over te hevelen naar volgend jaar via de reserve eenmalig.

2.4 Investering IBOR - onvermijdelijk

De lasten/baten van dit voorstel bedragen V31/N59 in 2025, V119/V2 in 2026, N23/V33 in 2027, N102/N34 in 2028, V49/N38 in 2029, V56/N38 in 2030, V57/N38 in 2031 en V107/N88 in 2032.

Om de buitenruimte op een gelijkmatige wijze in stand te houden, zoals toegelicht in onze beheerplannen uit 2023, is het noodzakelijk dat we vervangingsonderhoud uitvoeren. Hierdoor houden we de buitenruimte schoon, heel en veilig, nu en in de toekomst.

Bij al onze projecten bekijken we welke (koppel)kansen we kunnen creëren door bijvoorbeeld samenwerking met Capelse bedrijven, Havensteder en diverse afdelingen intern. We passen verbeteringen toe in de inrichting, met minder verharding en meer groen. Hiermee maken we Capelle aan den IJssel meer bloemrijk en kleurrijk, waterrobuust en hittebestendig. Daarnaast maken we wegen veiliger door de inrichting aan te passen van 50 km naar 30 km per uur. Waar mogelijk passen we innovaties toe. Bijvoorbeeld water passerende, groene parkeerplaatsen. Door een combinatie met andere water regulerende maatregelen spelen we in op (toekomstige) weersextremen in lijn met het Programma Buitenruimte.

Door middel van een termijn planning bepalen we welk vervangingsonderhoud nodig is in welke wijk en op welk moment. Dit passen we zowel op onze IBOR (integrale projecten) als op onze singuliere investeringsprojecten toe. Voorbeelden van singuliere investeringsprojecten zijn de drie verkeersregelininstallaties aan de AvR en de Burgemeester van Berensteinlaan en diverse bruggen. In dit soort projecten staat de vervanging van een specifiek onderdeel dus centraal.

Veel factoren zijn van invloed op onze projectplanningen. Denk aan de werkzaamheden van nutsbedrijven, die we zoveel mogelijk in een project willen betrekken (werk met werk maken). Daardoor verminderen we namelijk de overlast in de buitenruimte. Ook de beschikbaarheid van personele capaciteit, zowel intern als extern, is van groot belang voor het realiseren van onze planning. Tenslotte kunnen gebiedsontwikkelingsprojecten zoals het stationsgebied Schollevaar, bouwplan De Werf en de MIRT Algeracorridor van grote invloed zijn. We willen immers dat de wijken voor onze bewoners, ondernemers en bezoekers goed bereikbaar blijven.

Hierdoor komt het voor dat er in de tijd gezien geschoven wordt met projecten. Zo gaan de Sporenbuurt-West, De Mient en Orkaden later in uitvoering dan gepland. Daarentegen starten de Sporenbuurt-Midden, Spoorlaan en Valeriusrondeel eerder op.

Door op deze wijze enige flexibiliteit in onze planning in te bouwen, voorkomen we een financiële boeg golf en een veelheid aan omleidingen in de stad. We houden de buitenruimte gelijkmatig in stand en zorgen intern voor een gelijkmatige hoeveelheid werk. Zoals in onderstaande tabel is

weergegeven, heeft dit schuiven geen financiële gevolgen.

Naast aanbestedingsvoordelen op projecten, hebben we te maken met een markt waarbij de inschrijvingen soms beperkt en daardoor hoger dan verwacht zijn. Vooralsnog valt dit binnen budget.

Wijziging kredieten	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totaal
Programma 2 (TV2.1)	V724	V1.329	N2.606	V690	V602	N0	N0	N0	N0	V739
Programma 5B (TV 5.7)	N2.055	N731	V875	N461	V509	N0	N0	N0	N0	N1.863
Programma 7 (TV 7.2)	N995	V1.339	V591	V669	N80	N0	V750	N750	N400	V1.124
Programma 8 (TV 8.3)	V989	V219	V411	N1.619	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Totaal	N1.337	V2.156	N728	N721	V1.031	N0	V750	N750	N400	V0

Wijziging afschrijvingen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Programma 2 (TV2.1)	N0	V12	V191	V94	N47	V69	V75	V77	V77
Programma 5B (TV 5.7)	N0	N40	N93	N52	N89	N58	N58	N58	N58
Programma 7 (TV 7.2)	N0	V59	N2	N33	V34	V38	V38	V38	V88
Programma 8 (TV 8.3)	N0	V0	V23	N32	V1	V1	V1	V1	V1
Totaal lasten	N0	V31	V119	N23	N102	V49	V56	V57	V107
Voorziening riool	N0	N59	V2	V33	N34	N38	N38	N38	N88
Totaal baten	N0	N59	V2	V33	N34	N38	N38	N38	N88
Saldo	N0	N28	V121	V11	N136	V11	V17	V19	V19

Wat mag het kosten?

Omschrijving	Rekening 2023	BG 2024 incl. wijz. t/m VJN24	Wijziging NJN 2024	BG 2024 na wijz. NJN	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
Lasten	N10.740	N12.608	V593	N12.015	N11.224	N11.463	N12.659	N13.412
Baten	V1.642	V2.344	V100	V2.444	V930	V784	V784	V784
Saldo van baten en lasten	N9.098	N10.263	V693	N9.571	N10.293	N10.679	N11.875	N12.628
Mutaties reserves:								
Reserve eenmalige uitgaven	V69	V914	N125	V789	V152	N0	N0	N0
Totaal mutaties reserves	V69	V914	N125	V789	V152	N0	N0	N0
Resultaat	N9.029	N9.349	V568	N8.781	N10.141	N10.679	N11.875	N12.628

Analyse Programma 2 op hoofdlijnen

Toenemende afschrijvingslasten verklaren de hogere lasten in meerjarenperspectief. Er wordt jaarlijks geïnvesteerd in wegen, fietspaden en verkeersregelinstallaties. De afschrijvingen lopen hierdoor op van € 2,7 miljoen in 2025 tot € 4,1 miljoen in 2028.

De vergoeding die we ontvangen vanwege de aanleg van het glasvezelnetwerk verklaren de hogere baten in 2024.

Bij 'mutaties reserves' staat de onttrekking aan de reserve eenmalig ten behoeve van (incidentele) budgetten zoals gebiedsvisie Landelijk Capelle, KTA Capelseplein, en voorbereidingsbudget MIRT.