



Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Wat willen we bereiken?

TV2.1/TV 2.5 Alle modaliteiten in balans

Wat gaan we daarvoor doen?

BG22 | 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.

Stand van Zaken

We zijn op verschillende terreinen bezig met maatregelen vanuit het Korte Termijn Maatregelenpakket Algeracorridor om de doorstroming op de Abram van Rijckevorselweg en Algeraweg te verbeteren. Een deel van deze maatregelen voeren we uit in 2022 en ander deel volgt daarna.

In september 2022 is de rijstrookindeling ter hoogte van het Capelseplein aangepast voor een betere doorstroming van het verkeer vanaf de Algerabrug richting Rotterdam. Dit komt ook ten goede voor de doorstroming van het verkeer richting Capelle Centrum. In november 2022 zijn we gestart met het opwaarderen van de verkeerslichten op de Algeracorridor. Zo zijn de verkeerslichten ter hoogte van het Riviaduct vervangen, voorzien van een nieuwe automaat en zal het verkeerslicht in 2023 gekoppeld worden aan het internet zodat het een I-VRI wordt.

De planning van het opwaarderen van de andere verkeerslichten op de Algeracorridor tot een slim verkeerslicht (i-VRI) is gewijzigd en zal in 2023 plaatsvinden. Voor de verkeerslichten loopt nog een onderzoek of de toekomstige i-VRI's ook een rol kunnen spelen in het verlagen van snelheden.

Op het gebied van de fiets zitten we in de ontwerp- en uitwerkingsfase van de fietsroutes Algerabrug - Capelsebrug en Algerabrug - Toepad. Dit zijn deeltrajecten van grotere regionale fietsroutes. De uitvoering van deze twee fietsroutes vindt op zijn vroegst plaats in 2023. De fietsbrug over de Schönberglaan is en blijft een wens vanuit Capelle. Deze fietsbrug staat in relatie tot de aanpassingen van het Capelseplein op de lange termijn planning. Op 10 november 2022 vond het BO MIRT plaats. Daar is het besluit genomen om binnen de deelstudie 'Algeracorridor' van de MIRT Oeververbindingen regio Rotterdam alternatief 1b' (accent) komende jaren uit te gaan werken. Dit houdt in dat er een uitwerking komt van een maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een 2e autorijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting en een ongelijkvloerse oplossing bij het Capelseplein. Ook gaat er onderzoek plaatsvinden op verkenningenniveau naar een langzaam verkeersverbinding over de Hollandsche IJssel tussen centrum Krimpen en centrum en Capelle. Na één of twee jaar vindt besluitvorming plaats of deze langzaam verkeersverbinding onderdeel wordt van het voorkeursalternatief. De kanttekeningen, toevoegingen en aandachtspunten die in de motie vreemd van de gemeenteraad van Capelle zijn benoemd, betrekken we in de verdere planuitwerking.

Kwaliteit (indicator)



BG22 | Meten = Weten

Om de pijlers uit het Programma Mobiliteit te kunnen toetsen, starten we in 2022 met het telplan Meten = Weten. Daarin meten we de verschillende modaliteiten.

Stand van Zaken

In het najaar van 2021 hebben we de eerste Capelle-brede meting gedaan van autoverkeer en fietsverkeer op de meest strategische locaties. Dit wil zeggen dat de gereden snelheden en hoeveelheden verkeer op de doorstromingswegen en gebiedsontsluitingswegen zijn gemeten. In september 2022 hebben we een meer uitgebreide meting uitgevoerd; hier zijn naast de

doorstromende wegen ook een aantal erftoegangswegen gemeten om ook op een fijnmaziger niveau te meten.

Ook hebben we de Capelle-brede parkeermeting uitgevoerd. Voorheen werd de parkeerbezetting uitsluitend in de nachten gemeten, maar deze is bij de P&R's, bedrijventerreinen en winkelcentra uitgebreid met overdag-metingen.

Daarnaast houden we het gebruik van het OV in Capelle bij en blijven we nauw betrokken in de regionale werkgroepen Verkeersmodellen in samenwerking met de MRDH en onze buurgemeenten.

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).

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 zijn in 2022 en 2023 betrokken bij de werkgroep snelfietsroute Dordrecht - Rotterdam, welke op Capels grondgebied langs Rivium richting Kralingse Zoom loopt;
- We zijn bezig met de voorbereidingen om de verkeersveiligheid voor fietsers op de 's-Gravenweg te verbeteren;
- Begin 2023 (in plaats van eind 2022) staat ook de evaluatie van het huidige fietsbeleid op de agenda waarna de actualisatie van het fietsbeleid volgt.
- We maken eind 2022 en begin 2023 een analyse 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 in 2023 ook mee in het te actualiseren fietsbeleid;
- We werken samen met de fietsersbond om fietspaaltjes zo veel als mogelijk te verwijderen;
- 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. Voor wat betreft de voetgangers lopen er twee onderzoeken bij de kruising Kerklaan-Duikerlaan en bij de oversteek Westerlengte omdat hier klachten zijn over de oversteekbaarheid;
- 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 verbeteren we vanaf 2023 de oversteekbaarheid voor voetgangers. Dit doen we door bijvoorbeeld een midden eiland te realiseren waardoor voetgangers gefaseerd over kunnen steken.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

TV2.1 / TV2.2 Een toekomstige stad

Wat gaan we daarvoor doen?

BG22 | 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.

Stand van Zaken

De kruising Promenade-Boulevard (nabij de Schaardijk) is in juni 2022 aangepast en de I-VRI's zijn het derde kwartaal geplaatst. De laatste werkzaamheden die in het stormseizoen niet kunnen plaatsvinden worden vanaf 1 april 2023 uitgevoerd (o.a. laatste grondwerkzaamheden). Dit i.v.m. regels van HHSK.

Kwaliteit (indicator)



BG22 | Opschalen ParkShuttle

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

Stand van Zaken

Van fase 1 (herstart rijden op gesloten baan) is de verwachting dat deze is opgeleverd. Fase 2, de testfase mixed traffic, wordt opgestart (rijden door het verkeer o.a. via Rivium 2e en 4e straat). Tot slot hebben we de subsidieaanvraag voor het Implementatieplan voor fase 3 (de opschaling van 6 naar 10 voertuigen, inclusief slimme camera's en besturing op afstand) bij de MRDH ingediend.

Kwaliteit (indicator)



BG22 | Mogelijk maken personenvervoer 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.

Stand van Zaken

De P+R is voor onbepaalde tijd in het planproces on hold gezet. Voor de waterbus is deze voorlopig niet nodig. Maar gelet op alle ontwikkelingen in de toekomst op het gebied, o.a. de ontwikkelingen van het Rivium, blijft deze locatie als P+R een optie.

Kwaliteit (indicator)



BG22 | Uitwerken parkeerbeleid

Om Capelle toekomstbestendig te maken, is het van belang om het nieuwe parkeerbeleid en nieuwe parkeernormen vast te stellen.

Stand van Zaken

Het nieuwe concept parkeerbeleid en de parkeernormen hebben van 10 februari tot en met 23 maart 2022 ter inzage gelegen. De interne en externe input passen wij aan. Het definitieve parkeerbeleid en de nieuwe Capelse parkeernormen worden in het vierde kwartaal 2022 aan u voorgelegd.

Kwaliteit (indicator)



BG22 | Actualiseren wegcategoriseringsplan

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

Stand van Zaken

Onderdeel van de Verkeersveiligheidsaanpak is het actualiseren van het wegcategoriseringsplan. 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.

Er ligt momenteel een concept wegcategoriseringsplan die we voorleggen aan de OV-partijen en hulpdiensten. De verwachting is dat we het wegcategoriseringsplan in de eerste helft van 2023 afronden.

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).

Stand van Zaken

Begin dit jaar is het Koersdocument Programma Buitenruimte vastgesteld (BBV 688154). In juni en oktober 2022 zijn 'wijktoers' georganiseerd in de stad. Tijdens deze wijktoers wordt de dialoog aangegaan met bewoners over de openbare ruimte. Dit heeft geresulteerd in diverse kansen en verbeteringen in de openbare ruimte. We willen de dialoog met de bewoners zorgvuldig voortzetten om te komen tot concretisering en prioritering. Dit proces vraagt tijd en een gedegen ambtelijke voorbereiding. De uitkomst wordt medio 2023 uitgewerkt tot een voorstel (c.q. uitvoeringsparagraaf) dat aangeboden wordt aan de raad voor besluitvorming. Dit voorstel loopt parallel aan de ambitie om de beleving en de waarde van het groen te verbeteren.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

TV2.1 Duurzaam op weg

Wat gaan we daarvoor doen?

BG22 | Uitwerking beleid voor deelmobiliteit

Capelle experimenteert al met deelmobiliteit. In 2022 stellen we hiervoor een visie op, waarbij we de ervaringen meenemen van de afgelopen jaren. Daarbij maken we gebruik van de kennis uit de markt en van ervaringen van andere gemeenten.

Stand van Zaken

De planning voor het uitwerken van beleid voor deelmobiliteit stellen we bij. Reden is dat de MRDH op dit moment nog werkt aan een regionaal beleid voor deelmobiliteit. Wij starten met ons eigen deelmobiliteitsbeleid wanneer dit regionale deelmobiliteitsbeleid is vastgesteld en we binnen deze kaders aan de slag kunnen voor onze stad. We blijven wel experimenteren met deelmobiliteit. Zo introduceren we vanaf oktober 2022 de deelscooter door middel van een pilot van één jaar.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

TV2.1 Een verkeersveilige stad

Wat gaan we daarvoor doen?

BG22 | Uitwerking verkeersveiligheidsaanpak

Begin 2022 stellen we de verkeersveiligheidsaanpak voor Capelle aan den IJssel vast en we maken vervolgens een start met de uitvoering op basis van de nog op te stellen uitvoeringsagenda. Daarbij hebben we zowel aandacht voor de objectieve als subjectieve verkeersveiligheid.

Stand van Zaken

Eind vorig jaar zijn we gestart met de verkeersveiligheidsaanpak. We hebben het onderzoek in 2022 uitgebreid met een uitgebreide externe schouw van de infrastructuur in heel Capelle en het actualiseren van het wegcategoriseringsplan waardoor we extra tijd nodig hebben om te komen tot

afronding. De Capelse verkeersveiligheidsaanpak wordt een lokale uitwerking van het landelijke- (SPV 2030) en regionale verkeersveiligheidsbeleid (RUA 2025). De verwachting is dat we de verkeersveiligheidsaanpak inclusief het wegcategoriseringsplan in de eerste helft van 2023 afronden. Daarna bepalen we het pad voor de acties die voortkomen uit de verkeersveiligheidsaanpak in de vorm van een uitvoeringsagenda.

Kwaliteit (indicator)



Ontwikkelingen

Wetgeving voor het gebruik van lampen

De wetgeving schrijft ons voor dat vanaf 1 april 2023 een deel van de door ons gebruikte lampen niet meer mogen worden geproduceerd. Ongeveer de helft van ons areaal bestaat momenteel uit deze lampen en zullen dus, op termijn, vervangen moeten worden. Wanneer dit leidt tot extra kosten dan komen we hier bij u op terug.

Aandachtspunten verkeersveiligheid

We houden oog voor het gebruik en de verplaatstingspatronen van de deelscooters, de klachten en meldingen die we hierover ontvangen en de eventuele aanpassingen van het parkeergebied. Daarnaast blijven we ons inzetten om (mobiele) flitspalen aan te vragen bij het OM bij gevaarlijke of onwenselijke verkeerssituaties. En waar mogelijk maken we werk met werk; we combineren onder- en bovengrondse werkzaamheden om verkeerssituaties te verbeteren en parkeerproblemen aan te pakken.

Bereikbaarheid De Terp

Het IBOR-project Hollandsch Diep zijn we aan het voorbereiden. In deze fase gaan we actief stakeholders en marktpartijen betrekken om de uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid op een zo goed mogelijke manier op te lossen. Door het vroegtijdig betrekken van belanghebbenden verwachten we tot breed gedragen oplossingen te komen.

Wijzigingsvoorstellen

De wijzigingsvoorstellen van programma 2 staan hieronder weergegeven.

2.1 Overhevelen budgetten Mobiliteit via reserve eenmalige uitgaven

Overhevelen budgetten Mobiliteit via reserve eenmalige uitgaven – Technisch

Lasten/ Baten: V 1.155/ N 1.155 in 2022, N 640 / V 640 in 2023, N 458 / V 458 in 2024 en N 57 / V 57 in 2025

Kasstroom: V 1.155 in 2022, N 640 in 2023, N 458 in 2024 en N 57 in 2025

In de bijlage van deze najaarsnota treft het te verwachten verloop van de bestemmingsreserve eenmalige uitgaven aan. In dit overzicht geven we een meerjarige besteding van de verschillende eenmalige posten weer. Om de eenmalige uitgaven in de begroting te verwerken volgens de bijlage, zijn onderstaande mutaties benodigd.

De hieronder genoemde projecten uit de VJN2021 betreffen gereserveerde budgetten vanuit de KTA-projecten. De projecten met de verwijzing naar de begroting 2021 betreffen de budgetten vanuit de het Uitvoeringsprogramma van het Programma Mobiliteit. Voor vermindering van logistiek verkeer (actieplan corona) is in de Najaarsnota 2021 een budget gereserveerd, uitvoering staat voor nu laag op de prioriteitenlijst. Tot slot is budget beschikbaar voor nieuwe mobiliteit, zoals de slimme en nieuwe mobiliteit in en rondom Rivium. Voor het budget van de KTA Capelseplein geldt dat we de voorkeursbeslissing over de MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam afwachten in november. Binnen het project Meten is weten zijn dit jaar grootschalige parkeer- en telsingonderzoeken uitgevoerd. Het restantbudget zullen we ook de komende jaren inzetten voor soortgelijke tellingen.

Komend jaar gaan wij aan de slag om de uitvoeringsagenda voor het programma mobiliteit te herzien, we zien nu dat projecten wegens krapte in de markt langer duren. We hebben vacatures, projectleider mobiliteit en beleidsmedewerker mobiliteit die we niet ingevuld krijgen. Het parkeerbeleid is na de consultatie aangepast en met de komst van het nieuwe bestuur wederom aangepast. Ook zijn

besluiten in grote projecten zoals de Algeracorridor soms aanleiding om projecten te herzien, later uit te voeren of anders te financieren. Dit betekent dat deze projecten en beleidsstukken meer capaciteit vergen dan voorzien en de werkvoorraad groeit, hierom is het goed om een uitvoeringsagenda te maken die meer rekening houdt met dit soort factoren, hiermee krijgen we een realistischer inzicht in de uitvoering van beleid en projecten en de benodigde gelden in de komende jaren.

Hieronder een overzicht van de budgetten die we dit jaar niet zullen besteden en overhevelen naar de komende jaren.

Wij stellen u voor de lasten in de begroting aan te passen met N / V 1.155 in 2022 en dit budget over te hevelen via de reserve eenmalige uitgaven en de begroting 2023 met N / V 640, 2024 met N / V 458 en 2025 met N / V 57 te verhogen.

Reserve eenmalige uitgaven	Besluit	2022	2023	2024	2025
Nieuwe mobiliteit	Wijzigingsvoorstel begroting 2020 2.4	V140	N55	N55	N30
KTA Capelseplein	VJN2021 2.3	V215	N115	N100	
KTA i-VRI's	VJN2021 2.3	V60	N30	N30	
Fietsbeleid	VJN2021 2.4	V70	N40	N30	
Verkeersbeleid – Meten is weten	VJN2021 2.5	V94	N50	N44	
Vorbereidingsbudget MIRT	VJN2021 2.8	V273	N180	N93	
Verkeerseducatie	Wijzigingsvoorstel begroting 2021 2.1	V107	N40	N40	N27
Verkeersveiligheid	Wijzigingsvoorstel begroting 2021 2.1	V90	N75	N15	
Wegcategorisering, weg en fiets	Wijzigingsvoorstel begroting 2022 2.1	V70	N35	N35	
Werkgevers- en bewonersaanpak	Wijzigingsvoorstel begroting 2021 2.1	V36	N20	N16	
Totaal		V1.155	N640	N458	N57
Mutaties in reserve eenmalige uitgaven		N1.155	V640	V458	V57

2.2 Overhevelen kredieten programma 2 (Krediet - 1.982 in 2022, 926 in 2023 en 1.056 in 2024)

Overhevelen kredieten programma 2 - Technisch

Lasten / baten: V 70 in 2023 en V42 in 2024

Kasstromen: V 1.982 in 2022 en N 926 in 2023 en N 1.056 in 2024

Binnen het programma 2 schuift een aantal kredieten door naar volgende jaar.

Parkeerbeleid

Eind 2022 hebben we een Capelle-brede parkeermeting uitgevoerd. De metingen zijn zowel overdag als in de nacht uitgevoerd. Op basis van de resultaten van de parkeermetingen en het nog vast te stellen parkeerbeleid en bijbehorende parkeernormen gaan we in 2023 en de jaren erna gericht aan de slag om extra parkeerplaatsen te realiseren op locaties met een te hoge parkeerdruk. Daarbij hebben we aandacht dat dit niet ten koste gaat van groenvoorzieningen.

Quick wins fietspad Algeraweg

In november 2022 wordt de voorkeursbeslissing genomen over de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Deze beslissing is ook van invloed op het al dan niet realiseren van de fietsbrug op korte termijn. Wij wachten deze beslissing af voordat er quick wins worden gerealiseerd.

Verkeersveiligheidskrediet

In 2022 treffen wij voorbereidingen voor het uitvoeren van diverse verkeersveiligheidsprojecten in 2023 en de jaren daarna. Zo staan de volgende projecten de komende jaren op de planning: het verkeersveiliger maken van de fietspaden op twee rotondes in 's-Gravenland, het aanpassen van het fietspad tussen de Ets en Penseel conform de inrichtingsprincipes Duurzaam Veilig, het plaatsen van signalering op de Algeraweg en de aansluiting van het fietspad op de IJsseldijk, Schaardijk en Poolvosweg.

Vervoersknoop P&R

De beoogde aanleg van een P&R bij de Vervoersknoop is nog niet in uitvoering. Naar verwachting starten de werkzaamheden hiervoor in 2024, we schuiven het daarvoor bestemde krediet door.

Wij stellen u voor de kredieten in de begroting aan te passen in de begrotingsjaren 2022, 2023 en 2024 en de kapitaallasten in de begroting 2023 te verlagen met V70 en in 2024 V42.

Naam krediet	Wijziging op kredieten			Wijziging afschrijvingslasten	
	Begr. 2022	Begr. 2023	Begr. 2024	Begr. 2023	Begr. 2024
Parkeerbeleid	-176	176			
Quick wins Fietspad Algeraweg	-150	150		V 2	
Verkeersveiligheid	-600	600		V 26	
Vervoersknooppunt P&R	-1.056		1.056	V 42	V 42
Totale begrotingswijziging	-1.982	926	1.056	V 70	V 42

2.3 Investerings IBOR (Krediet -5.691)

Investerings IBOR - Beleidskeuze

Lasten / Baten: V 280 / N 122 in 2022, V 155 / N 184 in 2023, V 597 / N 331 in 2024, V 1.214 / N 429 in 2025, V 915 / N 365 in 2026, V 880 / N 323 in 2027, V 743 / N 302 in 2028, V 473 / N 182 in 2029 en V 404 / N 179 in 2030

Kasstroom: V 10.227 in 2022, N 205 in 2023, N 2.314 in 2024, N 2.874 in 2025, V 2.435 in 2026, N 581 in 2027, N 2.706 in 2028, V 1.602 in 2029 en V 106 in 2030

Om zo efficiënt mogelijk te werken in de openbare ruimte, werken wij met IBOR: het Integraal Beheerplan Openbare Ruimte (IBOR). Bij de IBOR-projecten worden meerdere onderdelen van de openbare ruimte gelijktijdig aangepakt. Singuliere projecten betreffen projecten waar niet (nagenoeg) alle disciplines in de openbare ruimte worden vervangen, maar slechts één of enkele. Continuering van het groot onderhoud is belangrijk voor de kwaliteit van de buitenruimte. Wij stellen u voor om de gevolgen van de actualisatie van de (planning) met de uitvoering van de IBOR- en singuliere projecten benodigde middelen te verwerken.

Op dit moment is de status van onze projecten als volgt:

De oorzaken van de grootste verschuivingen zijn langere levertijden van materialen, het aantreffen van spanningswater in de bodem wat meer onderzoek en maatregelen vereist dan op voorhand kan worden ingeschat en druk op de personele capaciteit.

De twee wijzigingen die we zijn tegengekomen bij de voorbereiding van de IBOR-projecten zijn het Hollandsch Diep en het Ringspoor. Het Hollandsch Diep maakt onderdeel uit van de IBOR-projecten en is sinds kort in voorbereiding. Om het gebied voldoende bereikbaar te houden, is het nodig aanvullende maatregelen te treffen in de vorm van een tijdelijke verbinding naar De Vallei en een tijdelijk parkeerterrein en materialendepot langs het Atolpad. Wij stellen u voor om het krediet voor IBOR-project Hollandsch Diep te verhogen met N 200.

Als gevolg van de stijgende prijzen blijkt het budget voor project Ringspoor, na aanbesteding aan een aannemer, niet voldoende. Uitvoeren van de werkzaamheden is noodzakelijk om de buitenruimte veilig te houden. Hiervoor is N 150 extra benodigd.

Nieuw	Definitiefase	Vorbereiding	Uitvoering	Gereed sinds VJN22
Brandweer Slotlaan	Rivierweg-Noord	Aida-Norma	Dalenbuurt-West	Rubenssingel
Floridaweg	Wiekslag	Schildersvormenbuurt fase 2	Librije-Nabucco	Silkeborg
Kompasstraat e.o.	Mient	Filosofentuin-Burg. Schalijlaan	Wisselspoor	
Orkaden e.o.	Hoven fase II	Bonnefanten e.o.	Dansenbuurt-Noord fase 2	
's-Gravendreef	Riviaduct	Vrijheidsdans-Filomeentje erf	Ringspoor	
Station Slotlaan e.o.	Sporenbuurt midden	Hollandsch Diep	Zaanse schans	
Torenhof	Valeriusrondeel	Diepenbuurt	Meerkoetstraat-Sterrenhof	
Tualstraat		Sporenbuurt west		
Wegelingpark		Tuinenbuurt		
		Kompasstraat e.o.		
		Poolvosweg		

In lijn met de door ons geleverde verbeteringslag, mede in het kader van de uitvoering van het plan van aanpak "Openbaar Goed", in het kader van realistisch begroten wijzigen de benodigde middelen voor het uitvoeren van bovenstaande IBOR-projecten en singuliere projecten. We gaan ook de komende jaren hier verder in verbeteren. Ook houden we rekening met de beschikbare capaciteit in deze tijd van personele krapte.

Als aanvulling op het voorstel NJN21 2.5 Toerekening kosten aan investeringen stellen wij voor extra kosten aan de investeringen toe te rekenen. De Commissie BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten) stelt in de Notitie Materiële vaste activa dat alle vaste activa voor het bedrag van de investering worden geactiveerd en dat:

de salariskosten die direct aan een actief zijn toe te rekenen moeten worden geactiveerd, en de indirecte salariskosten die behoren tot de toe te rekenen overhead kunnen worden geactiveerd en worden meegenomen in de vervaardigingsprijs.

Wij stellen u voor het beschikbaar gestelde krediet te verlagen met -5.691 en om de baten/lasten in de begroting te verhogen/te verlagen met V 280 / N 122 in 2022, V 155 / N 184 in 2023, V 597 / N 331 in 2024, V 1.214 / N 429 in 2025, V 915 / N 365 in 2026, V 880 / N 323 in 2027, V 743 / N 302 in 2028, V 473 / N 182 in 2029 en V 404 / N 179 in 2030. De wijzigingen zijn cijfermatig verwerkt op de betreffende programma's, maar komen daar niet meer als separate voorstellen terug. Dit voorstel raakt de volgende programma's: 2, 5B en 7.

Wijziging op de kredieten

Verschuiving in jaren	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Programma 2 (TV2.1)	-4.543	8.402	-33	918	-425	-	-89	-	-	-
Programma 5B (TV 5.7)	-342	364	81	85	458	-598	11	-9	-51	-
Programma 7 (TV 7.2)	-3.472	4.544	2.474	477	-	-745	-917	-	-35	-
Programma 8 (TV 8.3)	-	-3.728	-735	4.463	-	-	-	-	-	-
Subtotaal krediet	-8.356	9.582	1.787	5.944	-	-	-995	-	-	0

Aframen/aanramen	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Tractie	45	-	-	-	-	-	-	-	-	45
Programma 2 (TV2.1)	-1.415	-4.499	295	-1.293	-591	1.638	1.795	189	289	-3.593
Programma 5B (TV 5.7)	-209	-492	-664	334	205	380	226	9	45	-167
Programma 7 (TV 7.2)	-602	-4.609	674	-2.334	-999	1.737	1.458	121	486	-4.070
Programma 7 (TV 7.3)	30	-	-	-	-	-	-	-	-	30
Subtotaal krediet	-2.152	-9.600	305	-3.294	-	3.754	3.478	319	819	-7.756

Toerekenen kosten aan inv. (incl. overhead)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Programma 2 (TV2.1)	138	95	95	95	95	95	95	95	95	898
Programma 5B (TV 5.7)	21	21	21	21	21	21	21	21	21	189
Programma 7 (TV 7.2)	120	111	111	111	111	111	111	111	111	1.008
Programma 7 (TV 7.3)	2	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-30
Subtotaal krediet	281	223	223	223	223	223	223	223	223	2.065

Totaal krediet	-	205	2.314	2.874	-	581	-	-	-106	-5.691
	10.227				2.435		2.706	1.602		

Lasten	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
P0: Lagere overhead: toerek. kosten aan inv. P2	V52	V36	V36	V36	V36	V36	V36	V36	V36
P0: lagere overhead: toerek. kosten aan inv. P5B	V8	V8	V8	V8	V8	V8	V8	V8	V8
P0: Lagere overhead: toerek. kosten aan inv. P7	V46	V40	V40	V40	V40	V40	V40	V40	V40
P0: Lagere overhead door toerek.kosten aan inv.	V105	V84	V84	V84	V84	V84	V84	V84	V84
P2: Afschrijving (Verschuiving in jaren)	N0	N95	N190	V195	V332	V166	V88	V79	N0
P2: Afschrijving (Aframen/aanramen)	N0	N38	V162	V185	V48	V301	V254	V138	V158
P2: Toerekening kosten aan investeringen	V86	V60	V60	V60	V60	V60	V60	V60	V60
P2: Afschrijving (Toerekening kosten aan inv.)	N0	N6	N10	N14	N18	N22	N26	N30	N34
P2: Subtotaal lasten	V86	N78	V22	V427	V423	V506	V377	V247	V184
P5B: Afschrijving (Verschuiving in jaren)	N0	V2	N6	V23	V98	N2	V12	V3	N0
P5B: Afschrijving (Aframen/aanramen)	N0	N8	N17	N20	N24	V0	V2	N8	N8

P5B: Toerekening kosten aan investeringen	V13	V13	V13	V13	V13	V13	V13	V13	V13
P5B: Afschrijving (Toerekening kosten aan inv.)	N0	N1	N2	N3	N4	N5	N6	N7	N8
P5B: Subtotaal lasten	V13	V5	N12	V13	V83	V7	V20	V0	N3
P7: Afschrijving (Verschuiving in jaren TV 7.2)	N0	N43	N52	V18	V52	V17	V5	N0	N0
P7: Afschrijving (Aframen/aanramen TV 7.2)	N0	V124	V283	V313	V218	V215	V209	V97	V97
P7: Toerekening kosten aan investeringen (TV 7.2)	V75	V70	V70	V70	V70	V70	V70	V70	V70
P7: Toerekening kosten aan investeringen (TV 7.3)	V1	N3	N3	N3	N3	N3	N3	N3	N3
P7: Afschrijving (Toerekening kosten aan inv.TV 7.2)	N0	N3	N7	N10	N13	N16	N19	N22	N26
P7: Afschrijving (Toerekening kosten aan inv.TV 7.3)	N0	N0	V0	V0	V1	V1	V1	V1	V1
P7: Subtotaal lasten	V76	V144	V291	V389	V325	V283	V262	V142	V139
P8: Afschrijving (Verschuiving in jaren)	N0	N0	V212	V301	N0	N0	N0	N0	N0
Totaal lasten	V280	V155	V597	V1.214	V915	V880	V743	V473	V404

Baten	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
P7: Hogere ontr. Voorz.riool ivm afschrijvingen	N0	N77	N110	N207	N143	N101	N80	V40	V43
P7: Lagere onttrekking Voorz.riool ivm toerekening kosten	N120	N111	N225	N225	N225	N225	N225	N225	N225
P7: Totaal onttrekking uit Voorziening riool	N120	N188	N335	N433	N368	N326	N305	N185	N182
P7: Hogere ontr. Voorz.afval ivm afschrijvingen	N0	V0	N0	N0	N1	N1	N1	N1	N1
P7: Lagere/hogere ontr.Voorz.afval ivm toerek.kosten	N2	V4	V4	V4	V4	V4	V4	V4	V4
P7: Totaal onttrekking uit Voorziening afval	N2	V4	V4	V4	V3	V3	V3	V3	V3
Totaal baten	N122	N184	N331	N429	N365	N323	N302	N182	N179

Saldo lasten/baten	V158	N29	V266	V785	V549	V556	V441	V291	V225
---------------------------	-------------	------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

2.4 Straatreiniging

Straatreiniging - Onvermijdelijk

Lasten / Baten: N 370 in 2022

Kasstroom: N 370 in 2022

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 wat resulteert in hogere lasten. Specifiek voor dit jaar was een warm seizoen met regenval waardoor de intensiteit van het onkruid meer toegenomen is dan verwacht. De structurele verhoging van de lasten is verwerkt in de Begroting 2023.

Wij stellen u voor de lasten in de begroting te verhogen met N 370 in 2022.

2.5 Onderhoud bruggen

Onderhoud bruggen - Onvermijdelijk

Lasten: V 375 in 2022 en N 375 in 2023

Kasstroom: V 375 in 2022 en N 375 in 2023

Het noodzakelijke onderhoud van bruggen (civieltechnische kunstwerken) blijven wij gebundeld uitvoeren om de overlast voor bewoners te verminderen en werk met werk te maken. In 2022 bereiden we de onderhoudswerkzaamheden voor. De uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden voor 2022 verplaatsen we naar 2023. Dit leidt tot een voordeel op de lasten van V 375 in 2022 en een nadeel op de lasten van N 375 in 2023.

Wij stellen u voor de lasten in de begroting te verlagen met V 375 in 2022 en de lasten in de begroting te verhogen met N 375 in 2023.

2.6 Subsidie Parkshuttle (Krediet -525)

Subsidie Parkshuttle - Onvermijdelijk

Lasten / Baten: V40 vanaf 2023

Kasstroom: V 525 in 2022

In april 2022 hebben we een subsidieaanvraag bij de MRDH gedaan voor het project 'Infra-aanpassingen Parkshuttle openbare weg 2022'. De aanvraag heeft betrekking op een grootschalige aanpassing van de kruising Boulevard-Promenade en diverse aanpassingen in de openbare ruimte om de Parkshuttle deel te laten nemen aan het verkeer. Deze aanvraag is verleend voor een bedrag van maximaal 525.

Wij stellen u voor de baten op het krediet te verhogen met V 525 en de kapitaallasten in de begroting te verlagen met V40 vanaf 2023

Wat mag het kosten?

Omschrijving	BG2022 incl. wijz.	Wijz. NJN 2022	BG2022 na wijz. NJN	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030
Lasten	N10.170	V1.485	N8.685	N11.261	N11.193	N10.837	N11.282	N12.031	N12.454	N13.240	N13.960
Baten	V716	N0	V716	V679	V644	V644	V644	V644	V644	V644	V644
Saldo van baten en lasten	N9.455	V1.485	N7.970	N10.582	N10.549	N10.193	N10.638	N11.387	N11.810	N12.595	N13.316
Mutaties in reserves:											
Reserve eenmalige uitgaven	V856	N1.170	N314	V655	V458	V57	N0	N0	N0	N0	N0
Totaal mutaties reserves	V856	N1.170	N314	V655	V458	V57	N0	N0	N0	N0	N0
Resultaat	N8.599	V315	N8.284	N9.927	N10.091	N10.136	N10.638	N11.387	N11.810	N12.595	N13.316

In onderstaande tabel wordt een specificatie gegeven van de wijzigingen in het jaar 2022:

Omschrijving	Lasten	Baten	Saldo
2.1 Overhevelen budgetten Mobiliteit via reserve eenmalige uitgaven	V1.155	N0	V1.155
2.3 Investeren IBOR (Krediet - 5.691)	V86	N0	V86
2.4 Straatreiniging	N370	N0	N370
2.5 Onderhoud bruggen	V375	N0	V375
0.1 Corona actieplan	V15	N0	V15
0.5 Afschrijvingen	V176	N0	V176
0.6 Rente	N7	N0	N7
0.15 Aanpassen budgetten jaarlijks onderhoud	N2	N0	N2
0.16 Bedrijfsvoering	V57	N0	V57
Totaal mutatie saldo van baten en lasten	V1.485	N0	V1.485
Mutaties reserves			
Reserve eenmalige uitgaven	N1.170	N0	N1.170
Totaal mutatie in de reserves	N1.170	N0	N1.170
Mutatie Resultaat			V315