gemeente Capelle aan den IJssel

Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Impact Coronacrisis

IBOR en onderhoud
We worden geconfronteerd met diverse zaken, zoals o.a. niet leverbare materialen, IBOR projecten en dagelijks onderhoud dat vertraging oploopt vanwege de 1,5 m. afstand regel en de extra inzet van bijvoorbeeld verkeersregelaars om de situatie veilig te houden. We volgen de ontwikkelingen binnen overheid en de markt nauwgezet, maar kunnen hier vooralsnog geen financiele inschatting voor maken.

Vervoer
De invloed van het Coronavirus toont zich op verkeersgebied vooral rondom het openbaar vervoer. Wat hiervan op langere termijn de (financiële) invloed is, is op dit moment nog niet te zeggen. In praktische zin heeft de vermindering van het aantal ritten in Capelle niet tot problemen geleid. Het grote gevolg heeft zich voorgedaan bij de buurtbus: deze is tijdelijk geheel uit roulatie.

Parkeertellingen
Op dit moment voeren wij geen parkeertellingen uit: tellingen geven op dit moment – nu er minder gereisd wordt en er veelal thuis wordt gewerkt – geen gemiddeld beeld van de parkeerdruk in wijken en buurten.

Wijzigingsvoorstellen

De wijzigingsvoorstellen van programma 2 staan hieronder weergegeven.

2.1 Investering IBOR (Krediet 1.570)

Investering IBOR Programma 2 - Onvermijdelijk
Lasten/ Baten: V 33 in 2021, V 116 in 2022, V 414 in 2023 en V 185 in 2024
Kasstroom: V 4.960 in 2020, V 3.649 in 2021, V 3.781 in 2022, N 6.228 in 2023 en N 1.369 in 2024

Het gevraagde investeringskrediet bedraagt 1.420. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de jaarschijf 2024 welke nu voor het eerst is opgenomen. De gevoteerde kredieten en de kapitaallasten zijn gekoppeld aan de voorgenomen projecten zoals opgenomen in de IBOR planning voor 2016 tot en met 2020. Door diverse omstandigheden is er vertraging ontstaan bij de feitelijke uitvoering van de voorgenomen projecten. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn:

- Uitlopen van werkzaamheden door de Nuts bedrijven,
- Door het aantrekken van de arbeidsmarkt kunnen wij niet volledig onze projecten bemensen,
- Verkeersdruk binnen de woonwijken mag niet te hoog oplopen,
- Parkeersituatie geeft beperkingen in de mogelijkheden om in diverse straten tegelijkertijd te gaan werken, (door het afsluiten van teveel parkeerplaatsen ontstaat er elders een te groot parkeerprobleem),
- Bij werkzaamheden moet te allen tijde de doorgaande wegen worden ontzien dan wel levert dit beperkingen op bij andere werkzaamheden (niet tegelijkertijd),
- Projecten hebben een langere doorlooptijd dan ze financieel zijn verwerkt (1 jaar voorbereiding inclusief de bewonersparticipatie en 2 jaar uitvoering),
- Centrumring heeft hoge prioriteit en vraagt hierdoor extra capaciteit en inzet.

Daarnaast vragen wij voor 2020 een voorbereidingskrediet aan van 150 voor het vervangen van vier verkeersregelinstallaties aan de Hoofdweg. Bij het vervangen willen we tevens de doorstroming naar Rotterdam en Nieuwerkerk aan den IJssel oppakken in samenwerking met beide gemeenten. We willen daarnaast onderzoeken of er asfaltwerkzaamheden nodig zijn. Op basis van de verwachte ureninzet en de benodigde advieskosten is een voorbereidingskrediet van 150 benodigd. Begin 2021 zullen we het daadwerkelijk vervangen van de verkeersregelinstallaties aan u voorleggen.

In de meerjarendoorkijk in de Najaarsnota 2019 is voor 2024 reeds een kasstroom opgenomen van 6.363. Het effect op de kasstroom volgens onderstaande tabel in 2024 van 7.732 bedraagt daarom 1.369 (7.732 -6.363).

Wij stellen u voor een krediet van 1.570 beschikbaar te stellen en de lasten in de begroting structureel te verlagen met V 33 in 2021, V 116 in 2022, V 414 in 2023 en V 185 in 2024.

Taakveld 2.1	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024
Verschuiving in de jaren	-4.588	-4.453	-1.916	9.677	1.281	0	N 0	V 57	V 132	V 419	V 213
Aframen/aanramen	-522	804	-1.864	-3.449	6.452	1.420	N 0	N 15	N 6	V 5	N 18
VRI Hoofdweg	150	0	0	0	0	150	N 0	N 10	N 10	N 10	N 10
Totaal	**-4.960**	**-3.649**	**-3.781**	**6.228**	**7.732**	**1.570**	**N 0**	**V 33**	**V 116**	**V 414**	**V 185**

2.2 Onderhoud civieltechnische kunstwerken

Civieltechnische Kunstwerken - Onvermijdelijk
Lasten/ Baten: N 580 eenmalig in 2020
Kasstroom: N 580 eenmalig in 2020

Door het onderhoud aan enkele bruggen en viaducten te bundelen maken we werk-met-werk en veroorzaken we minder overlast voor de Capellenaren. Dit resulteert in een verschuiving van 2019 naar 2020 wat leidt tot N 580 aan onderhoud in 2020.

2.3 Onderhoud Burgemeester van Dijklaan

Verharding, Civieltechnische Kunstwerken en Openbare Verlichting - Onvermijdelijk
Lasten/ Baten: N 405 eenmalig in 2020
Kasstroom: N 405 eenmalig in 2020

In het project rotondes (50km-gebied Schollevaar) wordt dit jaar o.a. de Burgemeester van Dijklaan aangepakt. Het is noodzakelijk de asfaltwegen tussen de rotondes, de nabijgelegen voet-fietstunnel en openbare verlichting op te pakken zodat we werk met werk kunnen maken, overlast beperken en het gebied in zijn geheel te upgraden. Om calamiteiten op korte termijn te voorkomen is het van belang om aan te sluiten op de werkzaamheden rondom de rotonde. Tegelijkertijd willen we diepergaander onderzoek naar de slijtage van asfalt doen. Met deze kennis kunnen we anticiperen op bijvoorbeeld toegenomen verkeersbelasting en voorkomen dat het asfalt te snel slijt.

Wij stellen u voor akkoord te gaan om een budget van N 305 beschikbaar te stellen voor het onderhoud aan de Burgemeester van Dijklaan en N 100 voor onderzoeks- en advieskosten m.b.t. asfalt.

2.4 Vervoersknoop Rivium

Vervoersknoop Rivium - Beleidskeuze
Lasten/ Baten: Krediet 1.756 in 2021 en 400 in 2022 met afschrijvingskosten N 42 in 2022 en N 64 vanaf 2023 + N 265 / V 15 eenmalig in 2020, N 200 eenmalig in 2021 en 2022
Kasstroom N 250 in 2020, N 1.956 in 2021 en N 600 in 2022

Begin 2017 heeft de Verkeersonderneming het project Rivium Vervoersknoop gehonoreerd met een omvangrijke financiële bijdrage. In dat project was een bescheiden financiële bijdrage gereserveerd voor een waterbushalte en een P+R. Op dat moment was nog geenszins zicht op welke vlucht de transformatie zou nemen. Die maakt een omvangrijkere investering in waterbus, bijbehorende voorzieningen als een P+R en ParkShuttle noodzakelijk dan toen voorzien. Er is inmiddels een winnaar bekend gemaakt van de aanbesteding van het nieuwe contract voor de periode 2022-2029 voor personenvervoer over water. Hiermee is zekerheid verkregen dat een halte met bijbehorende P+R e.d. gerealiseerd moet worden. Ongeacht de uitkomst van het kort geding (beide inschrijvers hadden aangegeven een halte op Rivium te willen) moet op korte termijn worden gestart met de voorbereidingen en vervolgens met de uitvoering. De verwachting is dat voor de waterbushalte en de P+R bijdragen- en kostenverhaal van derden kunnen worden verkregen. De middelen die nu worden aangevraagd zijn dan ook naar alle waarschijnlijkheid een voorfinanciering.

2.5 Budget IBOR (Krediet 22.332)

Budget IBOR - Programma 2 - Onvermijdelijk
Lasten / Baten: N 97 / V 43 in 2021, N 261 / V 99 in 2022, N 356 / V 132 in 2023 en N 562 / V 224

in 2024
Kasstroom: N 4.374 in 2020, N 4.314 in 2021, N 3.869 in 2022, N 6.008 in 2023 en N 3.767 in 2024

In aanvulling op de marktwerking die we genoemd hebben in de najaarsnota van 2019, hebben we na analyse van de IBOR-projecten, een aanvullend punt, te weten: een post onvoorzien, Onderstaand een toelichting op dit punt. Dit voorstel raakt naast programma 2 tevens programma 5 en 7.

Marktwerking
Door de aantrekkende economie in de afgelopen jaren is er over het algemeen sprake van hogere prijzen voor materiaal en arbeid. Dit zien we terug in de aanbestedingen. Het risico bestaat dat de aanneemsom het beschikbare budget structureel, significant overschrijdt. Onze huidige budgetten zijn als gevolg van de economische crisis in 2015 met 15% verlaagd. Sinds enkele jaren floreert de economie echter weer, wat wij terugzien in hogere aanneemsommen voor onze IBOR-projecten.

Post onvoorzien
Om de post onvoorzien en projectrisico's zo klein mogelijk te houden is vooraf onderzoek in de ondergrond en de mate van onderzoek een belangrijke voorwaarde. Echter, ondanks de onderzoeken lopen we in de uitvoering tegen verrassingen aan. Ondanks de vele vooronderzoeken blijft een verschil tussen de theorie en de praktijk onvermijdelijk. De post onvoorzien vooraf aanramen is daarom noodzakelijk om deze verrassingen in de uitvoering financieel op te vangen. Een post onvoorzien, na aanbesteding, van 10% tot 15% is niet ongebruikelijk.

Conclusie
Aan de hand van de diepgaande analyse op de IBOR-projecten, adviseren we om de budgetten met 25% te verhogen vanaf 2020. Hiermee kunnen we noodzakelijke vervangingen in de buitenruimte blijven uitvoeren en sluiten we aan op maatschappelijke ontwikkelingen. Wij zullen de ontwikkelingen in de marktwerking (15%) en de post onvoorzien (10%) nauwgezet blijven volgen en bij ieder P&C-document een update geven. We zetten we de stelpost indexering in om een deel van de lastenstijgingen op te vangen. Het voorstel Stelpost indexering is opgenomen in programma 0 van V 36 in 2021, V 112 in 2022, V 164 in 2023 en V 268 in 2024.

Wij stellen u voor akkoord te gaan met de bovenstaande wijzigingen waarbij de investeringskredieten worden verhoogd met 4.374 in 2020, 4.314 in 2021, 3.869 in 2022, 6.008 in 2023 en 3.767 in 2024. Als gevolg van de wijzigingen op de afschrijvingen stellen wij u voor de lasten te verhogen met N 97 in 2021, N 261 in 2022, N 356 in 2023 en N 562 in 2024 met een onttrekking uit de Reserve Water en de Voorziening rioolrechten en afvalstoffenheffing middelen derden van gezamenlijk V 43 in 2021, V 99 in 2022, V 132 in 2023 en V 224 in 2024. De onttrekking uit de Stelpost indexering is opgenomen onder Programma 0. De wijzigingen zijn cijfermatig wel verwerkt in de betreffende programma's, maar komen daar niet meer als separate voorstellen terug.

Wijziging op de kredieten

Aanraming	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Taakveld 2.1 Civieltechnische werken	386	146	20	168	120	840
Taakveld 2.1 Openbare verlichting	303	261	296	421	341	1.622
Taakveld 2.1 Verharding	1.371	1.573	1.350	2.419	1.360	8.074
Taakveld 2.1 VRI	34	181	142	100	100	557
Programma 2	**2.094**	**2.162**	**1.808**	**3.108**	**1.921**	**11.092**
Taakveld 5.7 Groen	352	606	185	110	205	1.458
Taakveld 5.7 Speelplaatsen	233	33	91	94	102	553
Taakveld 5.7 Water	237	12	85	172	85	591
Programma 5	**822**	**650**	**362**	**377**	**392**	**2.602**
Taakveld 7.2 Riolering	1.268	1.317	1.514	2.330	1.261	7.689
Taakveld 7.3 Afval	191	186	186	193	193	948
Programma 7	**1.459**	**1.502**	**1.699**	**2.523**	**1.454**	**8.637**
Totaal	**4.374**	**4.314**	**3.869**	**6.008**	**3.767**	**22.332**

Afschrijvingen

Aanraming	2020	2021	2022	2023	2024
Taakveld 2.1 Civieltechnische werken	N 0	N 3	N 7	N 7	N 8
Taakveld 2.1 Openbare verlichting	N 0	N 7	N 15	N 19	N 33
Taakveld 2.1 Verharding	N 0	N 24	N 76	N 115	N 196
Taakveld 2.1 VRI	N 0	N 2	N 14	N 24	N 30
Programma 2	**N 0**	**N 36**	**N 112**	**N 164**	**N 268**
Taakveld 5.7 Groen	N 0	N 7	N 38	N 45	N 48
Taakveld 5.7 Speelplaatsen	N 0	N 11	N 13	N 15	N 21
Taakveld 5.7 Water	N 0	N 6	N 6	N 8	N 13
Programma 5	**N 0**	**N 24**	**N 57**	**N 68**	**N 82**
Taakveld 7.2 Riolering	N 0	N 18	N 57	N 72	N 143
Taakveld 7.3 Afval	N 0	N 19	N 35	N 52	N 69
Programma 7	**N 0**	**N 37**	**N 92**	**N 124**	**N 212**
Totaal	**N 0**	**N 97**	**N 261**	**N 356**	**N 562**
Reserve Water (tv 5.7 Water)	N 0	V 6	V 6	V 8	V 13
Voorziening rioolrechten (tv 7.2)	N 0	V 18	V 57	V 72	V 143
Voorziening afvalstoffenheffing (tv 7.3)	N 0	V 19	V 35	V 52	V 69
Totale onttrekking Reserve Water en Voorziening Riool en afval	**N 0**	**V 43**	**V 99**	**V 132**	**V 224**
Saldo	**N 0**	**N 54**	**N 163**	**N 224**	**N 337**