



Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Wat willen we bereiken?

TV2.1 Het verbeteren van mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid

Wat gaan we daarvoor doen?

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: 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 voorlopig ontwerp hiervan in 2021 wordt afgerond. Aanleg zal in 2022 of later geschieden. Voor de lange termijn studies (MIRT) worden nu diverse varianten op hun effectiviteit beoordeeld. In het najaar 2021 is hierover meer duidelijk.

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: Struijvenberg

Stand van Zaken

Er wordt gewerkt aan de uitwerking van de kruispunten waar deze iVRI's moeten komen. Alle drie de locaties worden naar verwachting voor het einde 2021 uitgevoerd.

Opschaling Parkshuttle

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

Portefeuillehouder: 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. De verwachting is nog steeds dat we in 2022 gaan rijden met deze 3e generatie voertuigen t.b.v. de transformatie van Rivium.

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: Struijvenberg

Stand van Zaken

De voorbereidingen zijn in volle gang en ronden we eind 2021 af. Planning is dat de waterbus begin januari 2022 gaat varen.

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: Struijvenberg

Stand van Zaken

Het Programma Mobiliteit is op 22 maart 2021 vastgesteld door uw raad. Wij werken in 2021 verder aan het Uitvoeringsprogramma dat nog voor de zomer door ons college wordt behandeld. Daarin zetten wij diverse thema's uiteen die de komende 5 jaar worden uitgewerkt. In 2021 te beginnen met het parkeerbeleid, de parkeernormen en de nota verkeersveiligheid. Voor deelmobiliteit gaan wij in 2021 eerst een experiment houden met de Verkeersonderneming. In 2022 gaan wij ook daarvoor een aparte deelnota opstellen.

Wat willen we bereiken?

TV2.1 Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Schollevaar

Wat gaan we daarvoor doen?

Realiseren van verkeersmaatregelen

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

Portefeuillehouder: Struijvenberg

Stand van Zaken

De voorbereiding is in gang gezet. In mei 2021 zullen de eerste werkzaamheden in de buitenruimte starten.

Wat willen we bereiken?

TV2.5 Optimale verbinding tussen de wijken

Wat gaan we daarvoor doen?

Uitbreiden route buurtbus

Het IJsselland ziekenhuis opnemen in de route van de buurtbus.

Portefeuillehouder: Struijvenberg

Stand van Zaken

Wij werken aan de komst van een 3e buurtbus. In overleg met MRDH, RET, IJsselland ziekenhuis en de buurtbusorganisatie is de gemeente bezig om de buurtbus uit te breiden en langs het IJsselland ziekenhuis te laten rijden. Momenteel wordt in de werkgroep gewerkt aan de voorbereidingen. Planning is om in de 2e helft van 2021 te gaan rijden met de 3e buurtbus.

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.

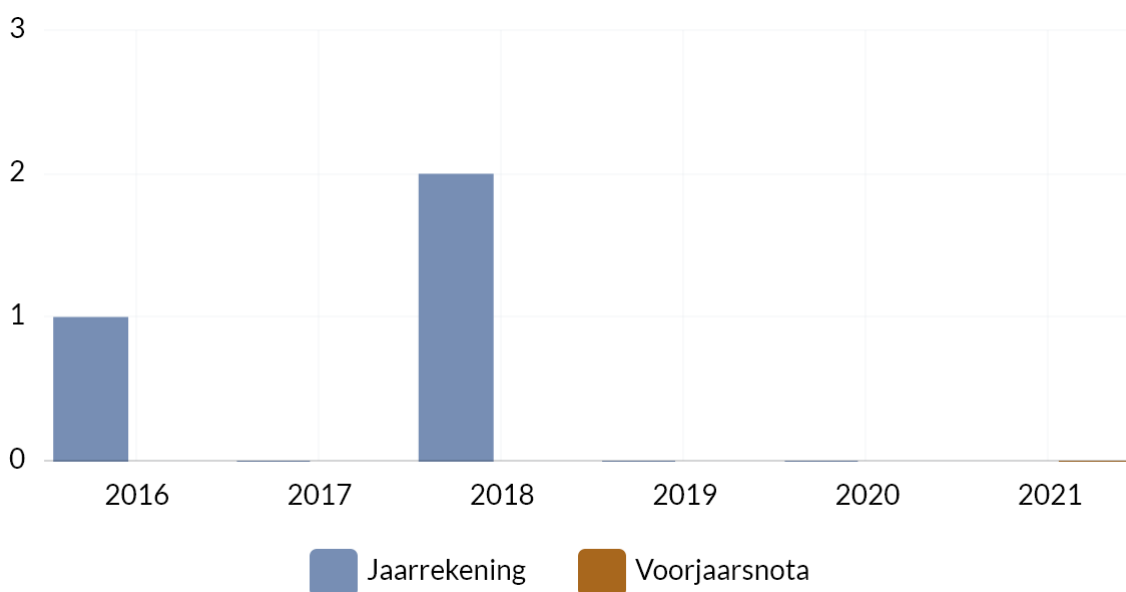
De bewonersenquête is nog niet uitgevoerd in 2021. De volgende indicatoren met bron bewonersenquête worden daarom niet getoond:

- Gemiddeld rapportcijfer voor waardering voor het onderhoud van de bestrating;
- Gemiddeld rapportcijfer voor waardering voor het schoonmaken van de bestrating.

VJN21 - Aantal verkeersdoden

Wij vinden het van belang om inzicht te geven in het aantal verkeersdoden en letselongevallen, maar niet gepast om hier streefwaarden voor op te nemen.

Eenheid: stuks.

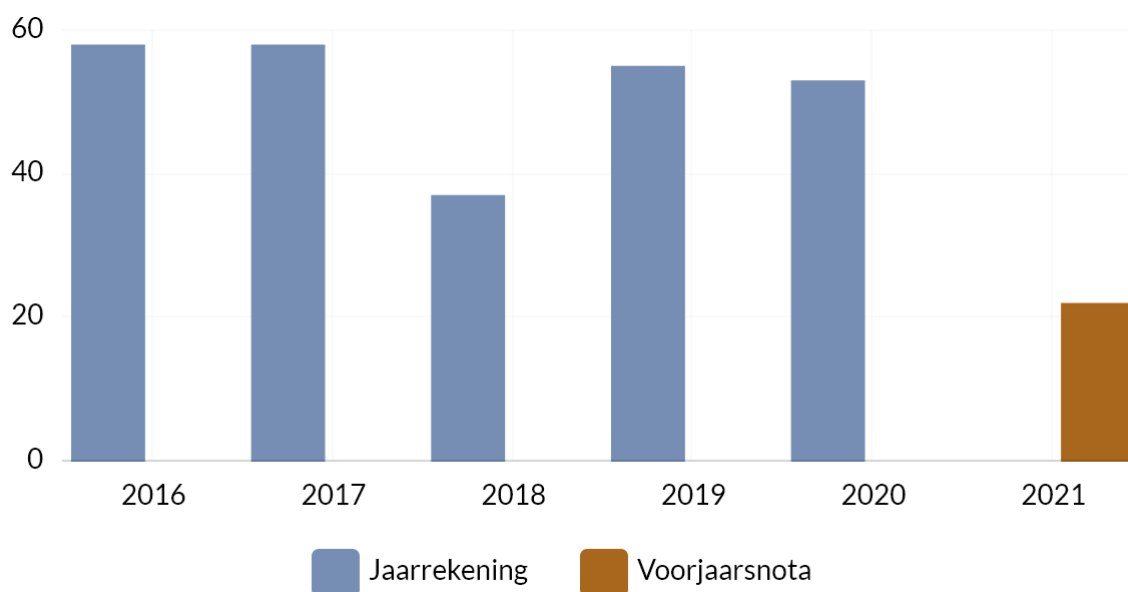


Bron: landelijke verkeersongevallenregistratie

VJN21 - Aantal letselongevallen

Wij vinden het van belang om inzicht te geven in het aantal verkeersdoden en letselongevallen, maar niet gepast om hier streefwaarden voor op te nemen.

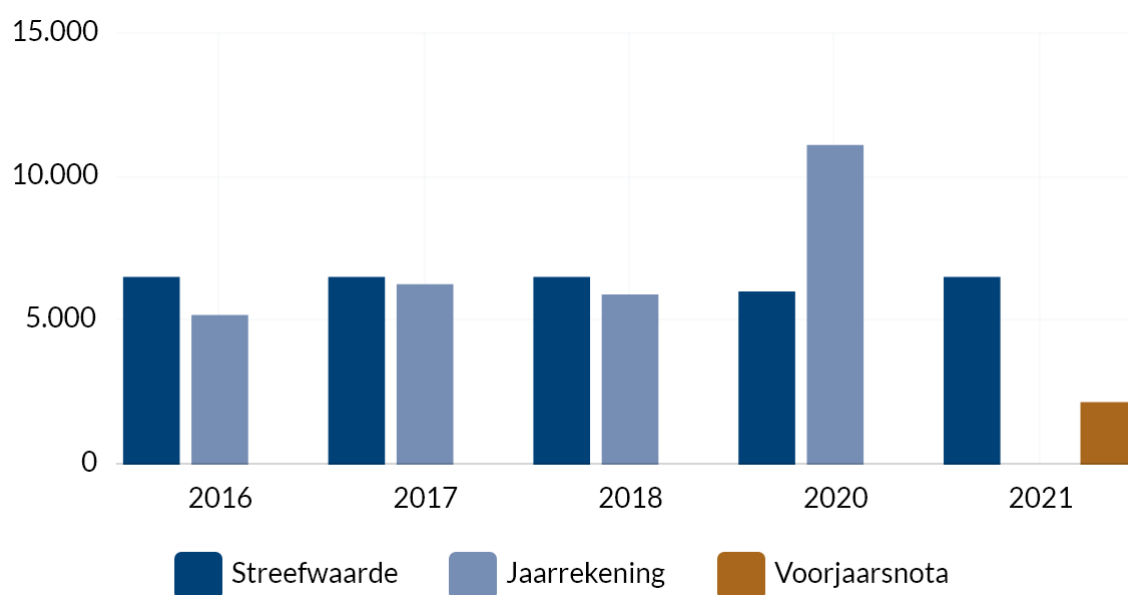
Eenheid: stuks.



Bron: landelijke verkeersongevallenregistratie

VJN21 - Aantal meldingen buitenruimte

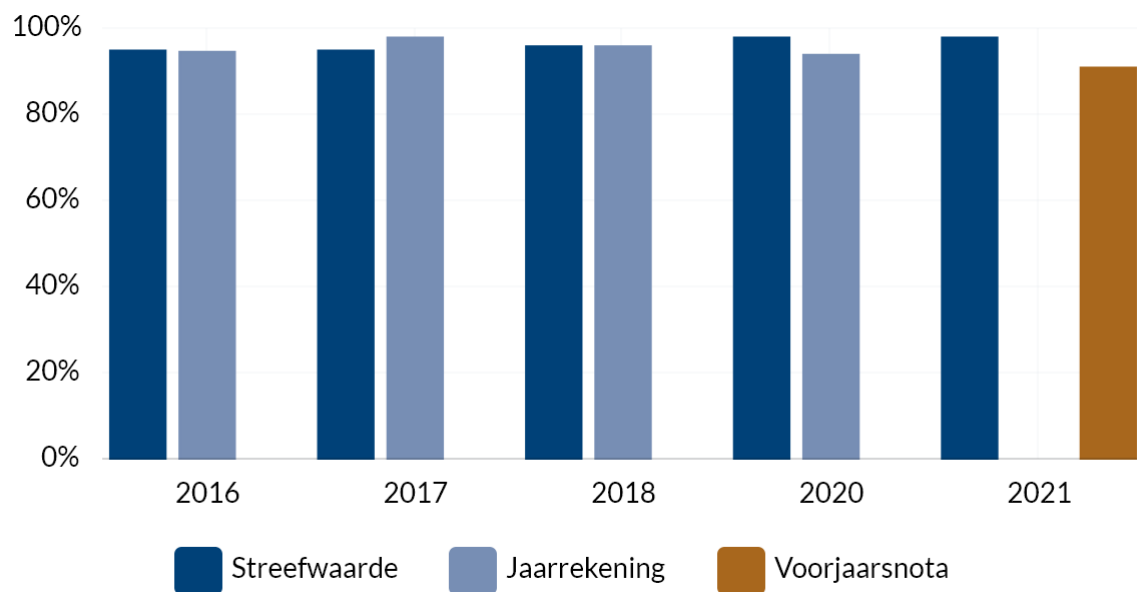
Vanwege de overstap naar een nieuw systeem zijn de cijfers voor 2019 niet te realiseren. Door de maatregelen als gevolg van de pandemie zien wij in 2020 een intensiever gebruik van de directe woonomgeving door onze inwoners. Dit resulteert in meer meldingen dan gemiddeld.



Bron: interne registratie

VJN21 - Afhandeling meldingen buitenruimte binnen termijn

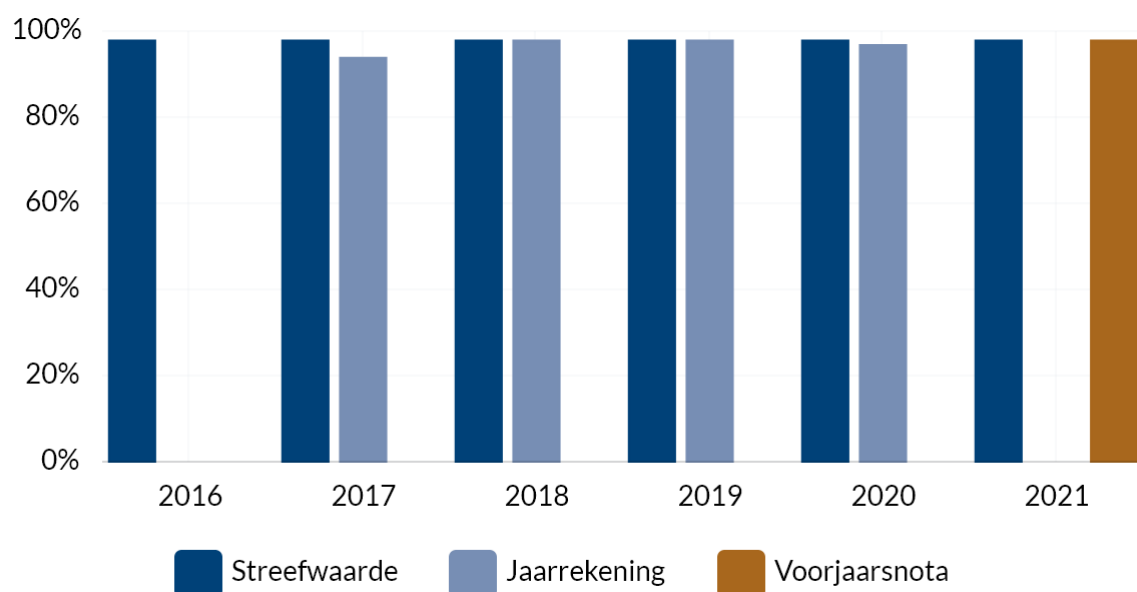
Door de overstap naar een nieuw systeem zijn de cijfers voor 2019 niet te realiseren.
Eenheid: %.



Bron: interne registratie

VJN21 - Areaal buitenruimte dat voldoet aan de norm

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



Bron: beheerplan 2016-2020

Ontwikkelingen

Impact Corona:

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer heeft veel minder reizigers, dit kan resulteren in een beperktere dienstregeling.

Overige ontwikkelingen:

Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Momenteel wordt er gewerkt aan een Uitvoeringsagenda Mobiliteit voor de komende 5 jaar. De

verwachting is dat er aan financiële middelen nodig zijn: circa 1.000 voor onderzoek en circa 12.000 voor uitvoering. Deze bedragen zijn indicatief en zullen in de uitvoeringsagenda nader worden gedetailleerd en is afhankelijk van de nadere te maken keuzes die nog gemaakt moeten worden in de raad bij het vaststellen van de uitvoeringsagenda. De middelen nodig voor 2021 zijn meegenomen in de afweging voor de VJN2021. De middelen 2022 en later zullen in de begroting 2022 mee worden genomen bij de verdere afweging.

Wijzigingsvoorstellen

De wijzigingsvoorstellen van programma 2 staan hieronder weergegeven.

2.1 Investerings IBOR (Krediet 1.669)

Investerings IBOR – Beleidskeuze

Lasten/ Baten: N 23 in 2022, N 54 in 2023 en N 56 vanaf 2024

Kasstroom: N 1.122 in 2021, N 813 in 2022 en V 266 in 2023

Onderstaand treft u een overzicht aan van de IBOR-kredietaanramingen verharding, civieltechnische werken en openbare verlichting van totaal 1.669:

- 481: Filosofentuin - Burg. Schallijlaan VERH: ophoging van het gebied is noodzakelijk,
- 252: Amandelhof VERH: tegelijkertijd met de werkzaamheden Centrum, het gebied ophogen,
- 137: Rubenssingel VERH: ondanks onderzoek blijkt het materiaal in de ondergrond anders dan verwacht. Voor verwerking is extra budget nodig,
- 125: Ronde Beatrijserf VERH: om de verkeersmaatregelen in Schollevaar goed te kunnen uitvoeren, is extra budget benodigd voor de rotonde bij het Beatrijserf,
- 88: Dalenbuurt-Oost VERH: In de uitvoering zijn we tegen onvoorziene zaken in de ondergrond gelopen. Hierdoor hebben we een andere uitvoeringswijze gekozen die langer duurde,
- 337: Overige kleinere kredietaanramingen verharding, civieltechnische werken en openbare verlichting,
- 249: Om slagvaardig te blijven in zowel ruimtelijke als groot onderhoudsprojecten is een 'vaste' flexibele schil nodig. Voor de dekking van de flexibele schil voor de aanpak van het vervangingsvraagstuk is 249 benodigd in 2021 (190 voor verharding en 59 voor openbare verlichting). Inzet inhuur 190 voor verharding en 59 voor openbare verlichting voor de dekking van de flexibele schil voor de aanpak van het vervangingsvraagstuk.

De Voorjaarsnota is normaal gesproken het moment om de nieuwe jaarschijf 2025 te presenteren. Hier komen we met een integraal voorstel op terug in de Begroting 2022. We kiezen er voor om nu alleen de projecten 2021 te presenteren, aangezien deze meerdere jaren lopen raakt dit ook 2022 en 2023. In de doorkijk 2026-2029 zijn er geen wijzigingen, behoudens in 2029 waar sprake is van een verhoging van de lasten van N 366 in plaats van N 56 aangezien er kredieten in de meerjarenbegroting staan waarvan de afschrijving start in 2029.

Wij stellen u voor een krediet van 1.669 beschikbaar te stellen en de lasten in de begroting te verhogen met N 23 in 2022, N 54 in 2023 en N 56 vanaf 2024.

Wijziging op de kredieten

Taakveld 2.1	2021	2022	2023	Totaal
Verschuiving in jaren	80	186	-266	-
Aframen/aanramen	1.042	627	-	1.669
Totaal	1.122	813	-266	1.669

Afschrijvingen

2021	2022	2023	2024	2025
N0	N0	N0	N0	N0
N0	N23	N54	N56	N56
N0	N23	N54	N56	N56

2.2 Nutsbedrijven baten verharding

Baten Verharding - Onvermijdelijk

Lasten/ Baten: V 100 structureel vanaf 2021

Kasstroom: V 100 vanaf 2021

Nutsbedrijven die verharding openbreken om onderhoud aan hun kabels te plegen, betalen hiervoor een vergoeding. De laatste jaren zijn deze opbrengsten hoger dan begroot. Voorzichtigheidshalve ramen we V 100 aan. Als uit nader onderzoek een ander bedrag blijkt, zullen we dit bij de begroting/najaarsnota bijstellen.

Wij stellen u voor om de baten in de begroting vanaf 2021 structureel met V 100 te verhogen.

2.3 KTA-projecten (krediet 25 in 2021)

KTA-projecten – Beleidskeuze

Lasten / baten: N 175 eenmalig in 2021, kapitaallasten N 5 vanaf 2022

Kasstroom: N 200 in 2021

Binnen het team Mobiliteit staan in 2021 diverse KTA projecten (Korte Termijn Aanpak) op het programma. Hieronder per project een toelichting:

KTA Capelseplein (N 100 eenmalig in 2021)

De binnenste linksaffer op de zuidelijke tak van het Capelseplein wordt verlengd om de doorstroming vanaf de Algerabrug richting Rotterdam te bevorderen. Het verbreden van het kunstwerk Algeraweg – Schönberglaan biedt een mogelijkheid om deze ruimte te creëren. Ter hoogte van het kunstwerk komt naast de autostrook een fietspad of een aparte fietsbrug. Hierdoor hoeft het fietsverkeer van en naar Alexander het gemotoriseerde verkeer op de Schönberglaan niet meer te kruisen.

KTA i-VRI's (N 40 eenmalig in 2021)

Er zijn optimalisaties te halen in het afstellen, koppelen en maken van scenario's in de verkeerslichten. Door i-VRI's te installeren wordt de groentijd die er te verdelen is voor de verschillende stromen efficiënter verdeeld. Dit komt ten goede aan de doorstroming van het auto- en fietsverkeer evenals het openbaar vervoer.

KTA Zuidelijke fietsroute (N 35 eenmalig in 2021)

Dit project betreft de fietsroute die parallel aan de rivier van de Algerabrug via de IJsseldijk naar Rotterdam loopt. Samen met de MRDH, gemeente Rotterdam en de Fietzersbond wordt in 2021 gewerkt aan een schetsontwerp en een voorlopig ontwerp. Hiervoor wordt een bureau ingehuurd dat onderzoek zal doen en tekeningen zal maken. Er is een directe relatie met project Rivium en met de plaatselijke aandachtspunten langs deze route nabij alle kruispunten. Hier zal extra aandacht aan worden besteed. De raming van de uitvoeringskosten is nog niet bekend, maar de verwachting is dat dit project op grondgebied van Capelle N 300 kost, die voor 50-100% subsidiabel zullen zijn, afhankelijk van de uitkomsten van de KTA discussies. Wij zullen hiervoor een voorstel doen bij de Najaarsnota 2021.

KTA Algeraweg (krediet 25 in 2021 met afschrijving N 5 vanaf 2022 t/m 2026)

Ten behoeve van een betere doorstroming aan de Algeraweg worden (tijdelijke) verbeteringen op de weg doorgevoerd. Het invoegen tussen auto- en busverkeer wordt daartoe gewijzigd. Daardoor zijn er ook aanpassingen in de software van de verkeerslichten en de slagboom Nijverheidsweg nodig. De effecten worden gemonitord.

Wij stellen u voor de lasten in de begroting als hieronder vermeld te verhogen:

Project KTA	Budget	Krediet	Afschrijvingen			
	2021	2021	2022	2023	2024	2025
KTA Capelseplein	N100					
KTA i-VRI's	N40					
KTA Zuidelijke fietsroute	N35					
KTA Algeraweg		N25	N5	N5	N5	N5
Totale lasten	N175	N25	N5	N5	N5	N5

2.4 Fietsbeleid

Fietsbeleid – Beleidskeuze

Lasten / baten: N 40 eenmalig in 2021

Kasstroom: N 40 in 2021

Op 22 maart jl. is het Programma Mobiliteit vastgesteld; het bijbehorende uitvoeringsprogramma zal nog voor de zomer aan u worden aangeboden. In het Programma Mobiliteit is aangegeven dat wij aandacht zullen hebben voor de fiets. Voor de evaluatie van het huidige fietsplan en het in overleg met o.a. de Fietzersbond opstellen van een nieuw fietsplan stellen wij u voor de lasten in de begroting 2021 eenmalig met N 40 te verhogen. Voor de te nemen vervolgstappen ter verbetering van de fietsveiligheid zullen we zoveel mogelijk aansluiten bij de IBOR-planning en eventuele aanpassingen gefaseerd invoeren. Voor de hiermee verband houdende meerkosten zullen we een voorstel doen in de Najaarsnota 2021.

Wij stellen u voor de lasten in de begroting 2021 eenmalig met N 40 te verhogen.

2.5 Meten is weten

Metten is weten – Beleidskeuze

Lasten / baten: N 70 eenmalig in 2021

Kasstroom: N 70 in 2021

Op 22 maart jl. is het Programma Mobiliteit vastgesteld; het bijbehorende uitvoeringsprogramma zal nog voor de zomer aan u worden aangeboden. In het Programma Mobiliteit is aangegeven dat wij meer en structureel gaan monitoren via het monitoringsplan 'Meten is weten'.

Wij stellen u voor de lasten in de begroting 2021 eenmalig met N 70 te verhogen.

2.6 Vervoersknoep Rivium (Krediet 200 in 2021)

Vervoersknooppunt Rivium - Onvermijdelijk

Lasten / baten: N 150 / N 1 in 2021, N 0 / N 1 in 2022 en N 15 in 2023 en kapitaallasten N 4 vanaf 2022)

Kasstroom: N 350 / N 1 in 2021, N 0 / N 1 in 2022 en N 15 in 2023

Naar aanleiding van de concessieverlening voor de Waterbus wordt gewerkt aan de benodigde infrastructuur om deze aan te laten landen en de reizigersstromen veilig af te wikkelen. Hiervoor heeft de raad eerder kredieten vastgesteld. Uitwerking van de plannen in het bijzonder voor voorzieningen op en rond de Schaarwijk/IJsseldijk blijken gecompliceerder dan voorzien. Ook zal met tijdelijke maatregelen (bijv. voor P+R) gewerkt moeten worden alvorens de definitieve infrastructuur kan worden aangelegd. Dit kan grotendeels opgevangen worden door herschikkingen binnen beschikbare middelen. Aanvullend hierop is echter een krediet van 200 nodig. Bij de maatregelen op en rond de Schaarwijk wordt eveneens een veilige oversteek voor de Parkshuttle voorbereid. Er is voor dit project geen extra budget nodig: de budgetten worden herverdeeld over de komende jaren, mede als gevolg van een lagere realisatie in 2020. Dit betreft een budgettaire neutrale wijziging.

We stellen u voor een krediet van 200 beschikbaar te stellen, de lasten in de begroting in 2021 met N 150 in 2021, N 15 in 2023 als gevolg van een andere fasering te verhogen, de kapitaallasten vanaf 2022 met N 4 te verhogen en de baten in de begroting met N 1 in 2021 en in 2022 te verlagen.

Vervoersknoep Rivium (andere fasering)	Rek. 2020	Begr. 2021	Begr. 2022	Begr. 2023	Totaal
Nieuwe meerjarenbegroting		N350	N200	N15	N565
Huidige meerjarenbegroting		N200	N200	N0	N400
Resultaat jaarrekening	V192				
Begrotingswijziging lasten	V192	N150	N0	N15	N165
Nieuwe meerjarenbegroting		V27	V28	V29	V84
Huidige meerjarenbegroting		V28	V29	V29	V86
Resultaat jaarrekening	N25				
Begrotingswijziging baten	N25	N1	N1	N0	N2
Resultaat jaarrekening	V167				
Totale begrotingswijziging		N151	N1	N15	N167

2.7 Subsidie schoolzones (Krediet -34 in 2021)

Subsidie schoolzones – Onvermijdelijk

Lasten / baten: V 31 eenmalig in 2021 en kapitaallasten V 1 vanaf 2022

Kasstroom: V 65 in 2021

In december 2020 ontvingen we de definitieve beschikking van de MRDH voor verlening van subsidie voor het project "Schoolzones in Capelle aan den IJssel 2020-2022". In de Voorjaarsnota 2019 2.4.3 is voor de uitvoering van dit project reeds een budget (63K) en een krediet (69K) beschikbaar gesteld, waarvan de helft zal worden bijgedragen door de MRDH.

Wij stellen u voor de baten in de begroting 2021 eenmalig met V 65 te verhogen, te weten V 31 op het budget en V 34 op het krediet.

2.8 MIRT Oeververbindingen regio Rotterdam

MIRT Oeververbindingen regio Rotterdam – Onvermijdelijk

Lasten / baten: N 275 in 2021, N 250 in 2022

Kasstroom: N 275 in 2021, N 250 in 2022

In december 2019 heeft de gemeenteraad ingestemd om een bijdrage te leveren voor het verbeteren van de Algeracorridor in het kader van de MIRT Oeververbindingen regio Rotterdam. Capelle is bereid om van de geraamde 90 miljoen voor de Algeracorridor er 8 miljoen bij te dragen. Daarnaast vallen in de MIRT Oeververbindingen ook verbeteringen aan de A16/Van Brienenoordbrug en een oeververbinding tussen De Esch en Feijenoord. Beide projecten hebben ook invloed op de Algeracorridor en de wijken Rivium en Fascinatio.

Voor de MIRT Oeververbinding is een speciale projectorganisatie opgezet door de initiatief nemende partijen: PZH, gemeente Rotterdam, Rijk en MRDH. Om grip op het proces en de oplossingsrichtingen te houden als gemeente is het belangrijk om invloed binnen de verschillende projectoverleg te hebben. Tevens zullen verschillende disciplines vanuit Capelle de plannen moeten toetsen. Te denken valt aan: oplossend vermogen verkeerskundige oplossingen, ramingen, constructieve elementen, ruimtelijke inpassing, financiering en juridische zaken, monumentenstatus Algerabrug. Daarnaast is speciale aandacht nodig voor de communicatie door de gemeente. De MIRT heeft eigen communicatielijnen, maar uit de gesprekken en participatie met de burgers vorig jaar en begin 2021 blijkt dat ze juist zoeken naar informatie bij de gemeente. Door extra communicatiecapaciteit en -materiaal is het mogelijk om dit te intensiveren.

Een van de belangrijkste punten in de participatie in het MIRT proces is het probleem van de geluidhinder op de Algeraweg. Bewoners vragen aandacht om dit op te lossen. Daar waar voor de korte termijn (KTA) wel doorstromingsmaatregelen worden voorgesteld (uitvoering 2022/2023) om de ergste doorstromingsleed te verzachten, zijn er geen maatregelen voorzien voor geluidhinder die wordt ervaren door bewoners. Onderzoek in 2021 moet helderheid geven over mogelijke korte termijn maatregelen (uitvoering 2022/2023) en de kosten.

We bevinden ons nu in de verkenningsfase van de MIRT waarbij van een groot aantal voorstellen wordt teruggegaan tot 1 voorkeursvariant (o.a. MER, MKBA). Naar verwacht wordt dit voorkeursbesluit genomen in de 2e helft van 2022. Daarna komt de planuitwerkingsfase, waarbij de voorkeursvariant gedurende circa 2 jaar wordt uitgedetailleerd (voorlopig ontwerp, definitief ontwerp, bestek). Er is dan sprake van een nieuwe fase met ook een andere inzet vanuit de ambtelijke organisatie.

Voor de voorbereidingen in de jaren 2021 en 2022 stellen wij u voor de lasten in de begroting eenmalig te verhogen. Hieronder een specificatie:

MIRT	2021	2022
Projectleider (extern)	N75	N75
Interne uren	N109	N109
Communicatie (interne uren)	N18	N18
Communicatie materiaal	N10	N10
Projectondersteuning	N23	N23
KTA Leefbaarheid	N25	N0
Onvoorzien	N15	N15
Totaal	N275	N250

2.9 Parkeerbeleid

Parkeerbeleid – Beleidskeuze

Lasten / baten: N 40 eenmalig in 2021

Kasstroom: N 40 in 2021

Op 22 maart jl. is het Programma Mobiliteit vastgesteld; het bijbehorende uitvoeringsprogramma zal nog voor de zomer aan u worden aangeboden. In 2020 is reeds een start gemaakt met het opstellen van de nota Parkeerbeleid en parkeernormen. Deze zullen we in het eerste halfjaar van 2021 afronden, waarbij we worden begeleid door een extern bureau.

Voor de kosten van inhuur van dit bureau stellen wij u voor de lasten in de begroting 2021 eenmalig met N 40 te verhogen.

Wat mag het kosten?

Omschrijving	BG2021 incl. wijz.	Wijz. VJN 2021	BG2021 na wijz. VJN	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Lasten	N7.797	N2.152	N9.949	N8.346	N8.466	N9.215	N9.604
Baten	V519	V133	V652	V562	V551	V516	V516
Saldo van baten en lasten	N7.278	N2.019	N9.297	N7.784	N7.915	N8.699	N9.088
Mutaties in reserves:							
Reserve eenmalige uitgaven	V235	V1.446	V1.681	N0	N0	N0	N0
Egalisatiereserve bedrijfsvoering	N152	N6	N158	N162	N154	N154	N154
Algemene reserve	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Totaal mutaties reserves	V83	V1.440	V1.523	N162	N154	N154	N154
Resultaat	N7.195	N579	N7.774	N7.946	N8.069	N8.853	N9.242

In onderstaande tabel wordt een specificatie gegeven van de wijzigingen in het jaar 2021:

Omschrijving	Lasten	Baten	Saldo
2.2 Nutsbedrijven baten verharding	N 0	V 100	V 100
2.3 KTA-projecten (Krediet 25 in 2021)	N 175	N 0	N 175
2.4 Fietsbeleid	N 40	N 0	N 40
2.5 Meten is weten	N 70	N 0	N 70
2.6 Vervoersknoop Rivium (Krediet 200 in 2021)	N 150	N 1	N 151
2.7 Subsidie schoolzones (Krediet -/- 34 in 2021)	N 0	V 31	V 31
2.8 MIRT Oeververbindingen regio Rotterdam	N 275	N 0	N 275
2.9 Parkeerbeleid	N 40	N 0	N 40
0.14 Mutaties Reserve Eenmalige Uitgaven	N 1.446	N 0	N 1.446
0.15 Mutaties reserve bedrijfsvoering	V 3	V 3	V 6
0.16 Rente	V 22	N 0	V 22
1.2 Aanpassing budgetten energie	V 19	N 0	V 19
Totaal mutatie saldo van baten en lasten	N 2.152	V 133	N 2.019
Mutaties reserves			
Reserve eenmalige uitgaven			V 1.446
Egalisatiereserve bedrijfsvoering			N 6
Totaal mutatie in de reserves			V 1.440
Mutatie Resultaat			N 579