



Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Missie

Het creëren van een schone, hele en veilige buitenruimte. Het kwaliteitsniveau in de buitenruimte is vastgesteld op niveau basis tot sober. Wij streven hierbij een zo optimaal mogelijk rendement na. De ontwikkeling van de infrastructuur is gericht op een optimale balans tussen mobiliteit, leefbaarheid en (verkeers)veiligheid. Alleen op die manier ontstaan duurzame oplossingen.

Ontwikkelingen

Geen.

Wat willen wij bereiken?

TV 2.1/TV 2.5 Alle modaliteiten in balans

Wat hebben wij gedaan?

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.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

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 hebben we in 2022 uitgevoerd en ander deel volgt daarna.

In 2022 hebben we samen met de mobiliteitsfabriek gewerkt aan gedragsbeïnvloedingsacties, onderdeel van het KTA maatregelenpakket. Bewoners uit de IJsselgemeenten zijn verleid om buiten de spits (of niet) te reizen door beloningsapps en uitprobeer- en kortingsacties voor het Openbaar Vervoer en gebruik van elektrische fietsen. Verder zijn nieuwsbrieven verstuurd, deelscooters ingezet en zijn bedrijven benaderd om het logistieke verkeer te verminderen. 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 aan 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 Intelligente verkeersregelininstallaties (I-VRI) wordt. In 2023 gaan we onderzoeken hoe we het beste om kunnen gaan met de andere verkeerslichten, waarna we bepalen op welke wijze de verkeerslichten worden aangepakt.

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 van en naar Rotterdam. De uitvoering van deze twee fietsroutes vindt op zijn vroegst plaats in 2023, maar zal naar alle waarschijnlijkheid in 2024 plaatsvinden. De fietsbrug over de Schönberglaan is en blijft een wens. Deze fietsbrug staat in relatie tot de aanpassingen van het Capelseplein op de lange termijn planning. Op 10 november 2022 is in het BO MIRT het besluit genomen om binnen de deelstudie 'Algeracorridor' van de MIRT Oeververbindingen regio Rotterdam het alternatief 1b' (accent) de komende jaren uit te werken. Dit houdt in dat er een uitwerking komt van een maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een 2e auto rijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting en een ongelijkvloerse oplossing bij het Capelseplein. De fietsbrug Schönberglaan betrekken we bij de uitwerkingsfase van het ongelijkvloerse Capelseplein. Ook gaan er onderzoeken plaatsvinden op verkenningenniveau naar een langzaam verkeersverbinding over de Hollandsche IJssel tussen het centrum van Krimpen en het centrum van Capelle. De kanttekeningen, toevoegingen en aandachtspunten die in de motie Vreemd zijn benoemd, betrekken we in de verdere planuitwerking.

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).

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

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 treffen voorbereidingen om de verkeersveiligheid voor fietsers op de 's-Gravenweg te verbeteren;
- Begin 2023 staat ook de evaluatie van het huidige fietsbeleid op de agenda waarna de actualisatie van het fietsbeleid volgt. Besluitvorming rond het fietsbeleid staat gepland in de tweede helft van 2023;
- In 2022 hebben we een analyse uitgevoerd 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 mee in het te actualiseren fietsbeleid;
- In 2022 zijn er in overleg met de fietsersbond circa 20 fietspaaltjes verwijderd. Hiermee worden eenzijdige fietsongevallen voorkomen. In 2023 zetten we deze actie voort;
- 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. Deze acties willen we herhalen in 2023;
- 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 wij bereiken?

TV2.1 / TV2.2 Een toekomstige stad

Wat hebben wij gedaan?

BG22 | Aanbrengen Intelligente verkeersregelininstallaties (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

1. Van Woudenberg

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.

Portefeuillehouder

1. Westerdijk

Stand van Zaken

Fase 1 (herstart rijden op gesloten baan) is op 5 december 2022 opgeleverd. Fase 2, de testfase mixed traffic, wordt naar verwachting in 2023 opgestart (rijden door het verkeer o.a. via Rivium 2e en 4e straat). Tot slot hebben we het Implementatieplan AVL M voor fase 3 (de opschaling van 6 naar 10 voertuigen, inclusief slimme camera's en besturing op afstand) bij de MRDH ingediend. Dit is nodig om in de toekomst voor subsidie van MRDH in aanmerking te komen.

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.

Portefeuillehouder

1. Westerdijk

Stand van Zaken

De halte voor de waterbushalte is 3 april 2023 geopend. Hiermee is het overgrote deel van dit project gerealiseerd; de P+R is voor onbepaalde tijd in het planproces on hold gezet, deze is voorlopig niet nodig. Gelet op alle ontwikkelingen in de toekomst op het gebied van het Rivium, blijft deze locatie als P+R wel 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.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Het parkeerbeleid en de parkeernormen hebben van 10 februari tot en met 23 maart 2022 ter inzage gelegen. De interne en externe input hebben wij aangepast. In de gemeenteraad van 13 februari 2023 heeft u het definitieve parkeerbeleid en de nieuwe Capelse parkeernormen vastgesteld.

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.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

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.

Het concept wegcategoriseringsplan is afgerond en deze leggen we voor aan de OV-partijen en hulpdiensten. We verwachten het definitieve wegcategoriseringsplan in de eerste helft van 2023 af te ronden.

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).

Portefeuillehouder

1. Wilson

Stand van Zaken

Begin 2022 is het Koersdocument Programma Buitenruimte vastgesteld (BBV 688154). In juni en oktober 2022 zijn in 'wijktoers' diverse kansen en verbeteringen in de buitenruimte naar voren gebracht. De dialoog met de bewoners is eind 2022 voortgezet in 'wijkcafé's' en begin 2023 afgerond, met als uitkomst de concretisering en prioritering van beoogde verbeteringen. Wij verwerken de uitkomst medio 2023 in een voorstel (c.q. uitvoeringsparagraaf) dat als compleet Programma Buitenruimte aan u wordt aangeboden voor besluitvorming.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen wij bereiken?

TV2.1 Duurzaam op weg

Wat hebben wij gedaan?

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.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

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. In 2022 hebben wij geëxperimenteerd met deelmobiliteit in de vorm van deelscooters. Eind 2022 zijn we hiermee gestopt door een combinatie van terugtrekkende aanbieders van de deelscooter en verrommeling van de openbare ruimte.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen wij bereiken?

TV2.1 Een verkeersveilige stad

Wat hebben wij gedaan?

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.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Eind 2021 zijn we gestart met de verkeersveiligheidsaanpak. We hebben het onderzoek hiertoe in 2022 uitgebreid met een uitgebreide externe schouw van de gehele infrastructuur van onze stad en het actualiseren van het wegcategoriseringsplan. De Capelse verkeersveiligheidsaanpak wordt een lokale uitwerking van het landelijke- (SPV 2030) en regionale verkeersveiligheidsbeleid (RUA 2025). We verwachten deze samen met het wegcategoriseringsplan in de eerste helft van 2023 af te ronden. Daarna bepalen we het pad voor de acties die voortkomen uit de verkeersveiligheidsaanpak in de vorm van een uitvoeringsagenda.

Kwaliteit (indicator)



Landelijke indicatoren

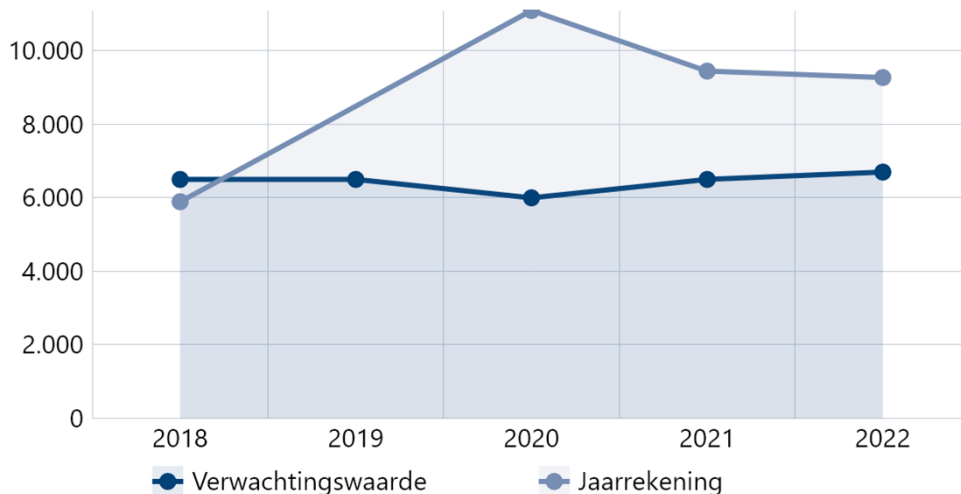
Er zijn voor dit programma geen in het BBV voorgeschreven indicatoren.

Capelse indicatoren

Hieronder treft u de Capelse indicatoren voor dit programma aan.

JS22 - Meldingen buitenruimte

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



Bron: interne registratie

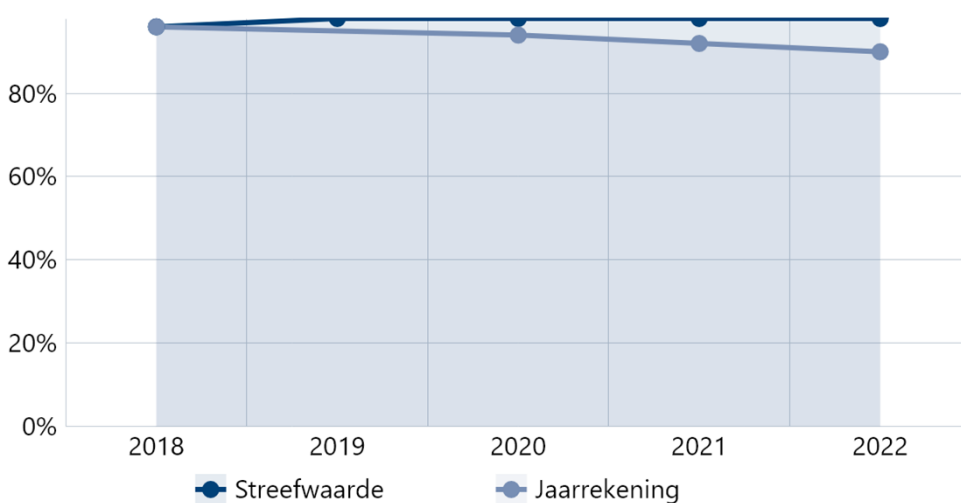
Boekwerk	2018	2019	2020	2021	2022
Verwachtingswaarde	6.500 meldingen	6.500 meldingen	6.000 meldingen	6.500 meldingen	6.700 meldingen
Jaarrekening	5.893 meldingen	-	11.099 meldingen	9.449 meldingen	9.273 meldingen

Toelichting Meldingen buitenruimte

Door de maatregelen als gevolg van de pandemie zien wij een intensiever gebruik van de directe woonomgeving door onze inwoners. Dit resulteert in meer meldingen dan gemiddeld in die jaren.

JS22 - Afhandeling meldingen buitenruimte binnen termijn

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



Bron: interne registratie

Boekwerk	2018	2019	2020	2021	2022
Streefwaarde	96 %	98 %	98 %	98 %	98 %
Jaarrekening	96 %	%	94 %	92 %	90 %

Toelichting Afhandeling meldingen buitenruimte binnen termijn

De maatregelen als gevolg van de pandemie, beperkten ons in het werken in de buitenruimte. Hierdoor neemt het afhandelen van meldingen meer tijd in beslag.

JS22 - Areaal buitenruimte dat voldoet aan de norm

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



Bron: beheerplannen

Boekwerk	2018	2019	2020	2021	2022
Streefwaarde	98 %	98 %	98 %	98 %	97 %
Jaarrekening	98 %	98 %	97 %	97 %	98 %

Kaderstellende nota's

- Uitvoeringsprogramma Programma Mobiliteit 2021-2025 (BBV 492105 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).

- Handboek Inrichting Openbare Ruimte (BBV 536041 januari 2014)

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.

Wat heeft het gekost?

Omschrijving	Begroting 2022	Wijziging Begroting 2022	Totaal Begroting 2022	Rekening 2022	Verschil 2022
Lasten	N9.101	V417	N8.684	N8.271	V413
Baten	V647	V69	V716	V1.107	V391
Saldo van baten en lasten	N8.454	V486	N7.968	N7.164	V804
Mutaties reserves:					
Reserve bedrijfsvoering	N0	N0	N0	N0	N0
Reserve eenmalige uitgaven	N0	N314	N314	N154	V160
Totaal mutaties reserves	N0	N314	N314	N154	V160
Resultaat	N8.454	V172	N8.282	N7.318	V964

Analyse verschil Begroting 2022 naar Rekening 2022

	Omschrijving	Lasten	Baten	Saldo	Mutatie Reserves	Resultaat
1	Onderhoudslasten op verhardingen	V454		V454		V454
2	Kabels en leidingen		V258	V258		V258
3	Vervoersknooppunt Rivium	V15	V150	V165		V165
4	Openbare verlichting	V114		V114		V114
5	Nieuwe Mobiliteit	N59		N59	V59	N0
6	Voorbereiding MIRT	N63		N63	V63	N0
7	Verkeersveiligheid	N38		N38	V38	N0
8	Overige verschillen	N10	N17	N27		N27
	Totaal	V413	V391	V804	V160	V964

Toelichting op de grootste verschillen	
1	Onderhoudslasten op verhardingen: Lagere onderhoudslasten op verhardingen doordat als gevolg van niet in te vullen vacatures minimaal onderhoud is uitgevoerd.
2	Kabels en leidingen: Hogere baten door meer leges en degeneratievergoeding als gevolg van meer graafwerkzaamheden nutsbedrijven.
3	Het voordeel is ontstaan doordat kosten voor verkeersregelaars, ureninzet en aanvullende onderzoeken lager zijn uitgevallen dan begroot. Daarnaast worden diverse lasten gedekt door de investeringsgelden die reeds beschikbaar zijn gesteld voor het vervoersknooppunt. Tot slot is er een subsidie van de MRDH ontvangen welk grotendeels verleend zal worden aan derden.
4	Openbare verlichting: Doordat de openbare verlichting is vervangen door LED-verlichting, is er minder onderhoud nodig.
5,6,7	Nieuwe Mobiliteit, Voorbereiding MIRT, Verkeersveiligheid: Er is in 2022 te veel budget voor deze projecten overgeheveld naar de reserve eenmalig. Omdat de kosten voor de projecten hoger waren dan verwacht corrigeren wij het bedrag uit de reserve.

Incidentele baten en lasten

De grijze cellen zijn mutaties in de reserves.

Programma	Omschrijving	Incidentele baten	Incidentele lasten
-----------	--------------	-------------------	--------------------

		begroting 2022	realisatie 2022	begroting 2022	realisatie 2022
2	Vervoersknoop Rivium; deels dekking reserve eenmalige uitgaven (VJN20 2.4 / VJN21 2.6 / NJN21 2.2)	V100	V100		
	Vervoersknoop Rivium; deels dekking reserve eenmalige uitgaven (VJN20 2.4)	V200	V200		
	MIRT Oververbinding regio Rotterdam (VJN21 2.8 / NJN21 2.2 / VJN22 0.17 / JS22)	V136	V199		N273
	Fietsbeleid via reserve eenmalig (VJN21 2.4 / NJN21 2.2)	V40	V40	N40	N70
	Meten is weten via reserve eenmalig (BG22 2.1 / VJN21 2.5 / NJN21 2.2)	V40	V40	N87	N93
	Meten is weten via reserve eenmalig (NJN22 2.1)			N94	N94
	Verkeerseducatie via reserve eenmalig (NJN21 2.2)	V43	V43		N107
	KTA i-VRI's via reserve eenmalig (NJN21 2.2)	V40	V40		N60
	Verkeersveiligheid via reserve eenmalig (NJN21 2.2 / VJN22 0.17 / JS22)	V127	V165		N90
	Actieplan corona; Verkeer via reserve eenmalig (VJN22 0.2)	V15	V15	N15	N15
	Nieuwe mobiliteit via reserve eenmalig (NJN21 2.2 / VJN22 0.17)	V137	V196	N45	N104
	Nieuwe mobiliteit via reserve eenmalig (JS22)				N140
	KTA Capelseplein via reserve eenmalig (NJN21 2.2 / VJN22 0.17)	V140	V140		N215
	CTW via reserve eenmalig (VJN22 0.17)	V38	V38		
	Wegcategorisering, weg en fiets via reserve eenmalig (NJN22 2.1)				N70
	Werkgevers- en bewonersaanpak via reserve eenmalig (NJN22 2.1)				N36
Totaal		V1.056	V1.216	N187	N1.367