



Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Wat willen we bereiken?

Verschillende vormen van vervoer in balans

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

Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Fietsbeleid evalueren (Capels Akkoord)

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

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Begin 2023 zijn we gestart met de evaluatie van het fietsplan 2010-2020. Halverwege 2023 zijn we gestart met het opstellen van het nieuwe fietsbeleid met input van bewoners, de fietsersbond en andere partners. Dit nieuwe fietsbeleid leggen wij eind 2023 ter besluitvorming aan u voor.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Doorstroming autoverkeer Algeracorridor verbeteren (Capels Akkoord)

Wij verbeteren de doorstroming op de Algeracorridor op korte termijn door het realiseren van openbaar vervoer-, fiets- en automaatregelen. Wij doen dit samen met regionale overheden. Ook bereiden wij de lange termijn maatregelen voor vanuit de Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Wij verbeteren de doorstroming op de Algeracorridor op de korte termijn door in te zetten op de verbetering van twee fietsroutes die onderdeel uitmaken van de Korte Termijn Aanpak (KTA) Algeracorridor. Dit is de verbeterde fietsroute door de wijk 's-Gravenland en de fietsroute langs de dijk vanaf de Algerabrug richting Rotterdam. Daarnaast blijven we inzetten op alternatieve vervoerswijzen voor de auto. Voor de langere termijn maatregelen op en rondom de Algeracorridor bevinden wij ons in de kwartiermakersfase nadat in november 2022 in het BO MIRT de keuze is gemaakt om variant 1b' (geoptimaliseerd) verder uit te gaan werken. In 2024 gaan wij naar de volgende fase: de uitwerkingsfase. Tot slot geven we vervolg aan de afronding van de verkenning voor de langzame verkeersverbinding tussen Krimpen Centrum en Capelle Centrum.

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 2023 gestart met de voorbereidingen en ontwerpen van de metropolitane fietsroute Dordrecht - Rotterdam, welke op Capels grondgebied langs Rivium en over de N210 richting Kralingse Zoom loopt. De SOK is vastgesteld en ondertekend door de aangesloten partijen;
- We treffen voorbereidingen om de verkeersveiligheid voor fietsers op de 's-Gravenweg te verbeteren. Dit doen wij in nauw overleg met bewoners door middel van een klankbordgroep;
- We zijn gestart met de evaluatie van het vigerend fietsbeleid waarna de actualisatie van het fietsbeleid volgt. Besluitvorming rond het fietsbeleid staat gepland in kwartaal vier 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 dit jaar mee in het te actualiseren fietsbeleid;
- In 2022 zijn er in overleg met de fietsersbond vele fietspaaltjes in Capelle verwijderd. Hiermee worden eenzijdige fietsongevallen voorkomen. In 2023 hebben we wederom fietspaaltjes en verhogingen in het midden van fietspaden verwijderd. In overleg met de fietsersbond blijven we vervolg geven aan deze actie;
- 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;
- 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;
- In het Ruimtelijk Toekomstperspectief Fascinatio is aangegeven dat we de oversteekbaarheid van de Fascinatio Boulevard gaan onderzoeken. De huidige oversteken worden namelijk als onveilig ervaren door wijkbewoners. In 2024 gaan wij onderzoek doen naar de mogelijke verbetermaatregelen waarna de oversteken eind 2024 of in de eerste helft van 2025 worden aangepast.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

Een verkeersveilige stad

Wij blijven prioriteit geven aan verkeersveiligheid.

Wat gaan we daarvoor doen?

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 wij af met hulpdiensten en openbaar vervoer-partijen .

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Het wegcategoriseringsplan is onderdeel van de Verkeersveiligheidsaanpak dat wij in de eerste helft van 2024 ter besluitvorming aan u voorleggen. Het bepalen van de juiste snelheden op wegen in Capelle hangt samen met een bijpassende verkeersveilige weginrichting conform de inrichtingsprincipes van 'Duurzaam Veilig'. Voor het bepalen van de juiste maximum snelheden houden wij onder andere rekening met de hoeveelheden verkeer, de snelheden van het verkeer, nabijheid van schoolomgevingen en winkelcentra, veelgebruikte routes van hulpdiensten en OV-partijen en fietsvoorzieningen.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Verkeersveiligheidsaanpak uitwerken (Capels Akkoord)

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

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Begin 2023 zijn wij gestart met het uitwerken van de verkeersveiligheidsaanpak, waarbij wij zowel naar locaties met veel verkeersongevallen (blackspots) als naar potentiële ongevalslocaties kijken. Het acteren op mogelijk potentiële ongeval locaties noemen we landelijk ook wel het "risico gestuurd werken". De lokale Capelse verkeersveiligheidsaanpak is een uitwerking van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) en de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUAVV). Het wegcategoriseringsplan is een onderdeel van de verkeersveiligheidsaanpak. Dit onderdeel hebben wij in 2023 besproken met hulpdiensten en OV-partijen, wat meer tijd heeft gekost dan vooraf gedacht. Wij bespreken het concept wegcategoriseringsplan in het eerste kwartaal van 2024 met u. Vervolgens leggen wij het definitieve wegcategoriseringsplan in de eerste helft van 2024 ter besluitvorming aan u voor.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Fietspaden veiliger maken (Capels Akkoord)

Het aantal eenzijdige fietsongevallen neemt de laatste jaren toe, met name onder ouderen. Om het aantal fietsongevallen te verminderen, zetten wij ons in om de infrastructuur zo veilig mogelijk te maken voor fietsers. Voor een optimaal fietscomfort voorzien wij fietspaden zoveel mogelijk van asfaltverharding. Waar mogelijk verbreden wij fietspaden en verwijderen fietspaaltjes. Dit doen wij samen met de Fietzersbond en andere belanghebbenden.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Capelle breed blijven wij actief bezig met het verbeteren van de veiligheid op fietspaden. Dit is terug te zien in de optimalisatie van een aantal fietspaden, waaronder die van de Korte Termijn Aanpak Algeracorridor. Waar mogelijk verbreden we fietspaden zodat fietsers elkaar veiliger kunnen inhalen. Daarnaast halen we nog steeds fietspaaltjes weg in overleg met de Fietzersbond of we plaatsen 'fietsvriendelijke' paaltjes en leiden deze goed in met markering. Ook halen we verhogingen in het midden van fietspaden weg zodat fietsers niet ten val komen. De vormgeving en veiligheid van fietspaden krijgt ook een plek in het nieuwe fietsbeleid en de verkeersveiligheidsaanpak.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

Duurzaam op weg

Wij zetten ons in voor het terugbrengen van de CO2-uitstoot in het verkeer.

Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Beleid voor deelmobiliteit uitwerken

Wij stellen een deelmobiliteitsvisie op, waarin wij verschillende mobiliteitsconcepten zoals de deelauto, -fiets en -scooter op elkaar afstemmen. Bij het opstellen hiervan nemen wij ervaringen mee van de afgelopen jaren en andere gemeenten. De lokale uitwerking sluit aan bij het nog vast te stellen regionale beleid vanuit de MRDH.

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Wij wachten op regionale kaders vanuit de MRDH die ons richting geven in het opstellen van het lokale deelmobiliteitsbeleid voor Capelle aan den IJssel. Het blijkt ingewikkeld om hier een eenduidige regionale visie voor vast te stellen gezien de grote diversiteit binnen de 21 MRDH-gemeenten. De verwachting is niet dat de regionale kaders op korte termijn door de MRDH zijn vastgesteld. Het opstellen van het deelmobiliteit wordt daarom op on hold gezet tot dat de regionale kaders zijn vastgesteld. In de tussentijd blijven wij betrokken via de ambtelijke overleggen van de MRDH.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Verder werken aan de bewoners- en werkgeversaanpak

Vanuit de bewonersaanpak stimuleren wij Capellenaren om de fiets meer te gebruiken. Binnen de werkgeversaanpak benaderen wij werkgevers om hun werknemers te verleiden (regelmatig) thuis te werken (hybride) en op een meer duurzame wijze naar het werk te reizen. Dit doen wij samen met Zuid-Holland Bereikbaar (voorheen De Verkeersonderneming, Bereik! en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland).

Portefeuillehouder

1. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Vanuit de bewonersaanpak blijven wij Capellenaren stimuleren om op duurzame manieren te reizen, zoals bijvoorbeeld door gebruik te maken van het openbaar vervoer, fiets of door thuis te werken. Wij zijn daarnaast regelmatig in overleg met Zuid-Holland Bereikbaar over de werkgeversaanpak. Daar zetten we onder andere in om werkgevers te informeren over de grootschalige onderhoudsopgaven die lokaal en regionaal op ons af komen. En hoe werkgevers bij kunnen dragen aan zo min mogelijk verkeershinder tijdens deze grootschalige wegwerkzaamheden.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen we bereiken?

Toekomstbestendige stad

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

Wat gaan we daarvoor doen?

BG23 | Parkshuttle testen in gemengd verkeer

Voor het rijden van de ParkShuttle op de openbare weg zijn nog aanvullende maatregelen nodig om de veiligheid te garanderen. Denk hierbij aan het inzetten van verkeersregelaars en aanpassingen bij de kruisingen (o.a. de slagbomen) en de fietsoversteekplaatsen. Ook gaan wij door met testen om de ParkShuttle in 2025 te laten rijden tussen het overige verkeer (mixed traffic).

Portefeuillehouder

1. Westerdijk

2. Van Woudenberg

Stand van Zaken

Wereldwijd zijn er problemen met het testen en gemengd laten rijden van volautomatische shuttles in gemengd verkeer (mixed traffic). Dit is ook het geval in Capelle aan den IJssel. We zijn veelvuldig in gesprek met de MRDH en de leverancier ZF - 2 Getthere. We streven er naar om mixed traffic te testen in 2024, echter is deze kans klein. Pas nadat er mixed traffic getest is, kunnen wij u informeren wanneer de parkshuttle daadwerkelijk mixed traffic kan gaan rijden tussen Kralingse Zoom en Rivium.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Omgeving waterbus inrichten en monitoren gebruik

Wij richten de omgeving rondom de waterbushalte Rivium slim in zodat zoveel mogelijk mensen hier op een prettige wijze gebruik van kunnen maken. Wij monitoren het gebruik van de waterbus en passen waar nodig loop- en fietsroutes aan. Ook bekijken wij of er voldoende parkeerplaatsen zijn voor auto's en fietsen.

Portefeuillehouder

1. Westerdijk

Stand van Zaken

De halte voor de waterbushalte is 3 april 2023 geopend. We monitoren het gebruik hiervan en kijken samen met Rotterdam naar eventuele aanvullende maatregelen. Rotterdam neemt hiervoor initiatief voor de afwaardering van de Schaardijk, wij denken hier in mee. In 2023 zijn vooral de opmerkingen van de gebruikers verzameld; samen met Rotterdam kijken we wat we hiermee willen en kunnen doen. We hebben bijvoorbeeld vragen ontvangen over de parkeerplaatsen, terwijl wij er samen met de Rotterdam bewust voor hebben gekozen geen parkeerplaatsen aan te leggen omdat dit veel ongewenst autoverkeer zal aantrekken. Mogelijk dat wij hier bij de plannen van Rivium, blok 11, een oplossing voor gaan vinden.

Kwaliteit (indicator)



BG23 | Waterdoorlatende parkeerplaatsen aanleggen (Capels Akkoord)

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

Portefeuillehouder

1. Wilson

Stand van Zaken

Momenteel onderzoekt een werkgroep welke soorten 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)



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 wegencategoriseringsplan. Hierbij kijken wij naar de huidige- en toekomstige functie van wegen (verblijfs- of doorstromingsfunctie), hoeveel verkeer er overheen rijdt en welke voorzieningen aan de weg liggen. Wij 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 wegencategoriseringsplan is afgerond en dit hebben wij met OV-partijen en hulpdiensten besproken. De discussie hierover neemt meer tijd in beslag waarbij mogelijke aanpassingen in de OV-dienstregeling en aanrijdtijden van hulpdiensten naar voren komen. In het vierde kwartaal 2023 bespreken wij dit conceptplan met u. Het definitieve plan leggen wij in de eerste helft van 2024 aan u voor.

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

Op 3 juli 2023 is het complete Programma Buitenruimte, bestaande uit Koersdocument en Uitvoeringsagenda (Raadsbesluit 1154528) vastgesteld. De financiële gevolgen behorende bij dit besluit zijn meegenomen in de overwegingen van Begroting 2024.

Kwaliteit (indicator)



Ontwikkelingen

Trends binnen Mobiliteit

Binnen mobiliteit zien we veel aandacht voor het vergroten van de verkeersveiligheid, de impact van mobiliteit op de leefomgeving en het stimuleren van andere vormen van vervoer dan per auto. Plannen als het wegencategoriseringsplan, fiets en voetganger- en OV-actieplan spelen hierop in. Daarnaast gaan we komend jaar starten met de planuitwerking van de Algeracorridor, een omvangrijk project waarin ook de doorstroming van verkeer en een goede leefomgeving centraal staan.

Wijzigingsvoorstellen

De wijzigingsvoorstellen van programma 2 staan hieronder weergegeven.

2.1 Onderhouds- en verlichtingsplan De Terp (Krediet 150)

Onderhouds- en verlichtingsplan De Terp – Beleidskeuze

Lasten / Baten: V 150 in 2023 en N 508 in 2024 en N 8 vanaf 2025

Kasstroom: N 500 in 2024

In de Voorjaarsnota 2023 (wijzigingsvoorstel 8.7) is voor het onderhouds- en verlichtingsplan De Terp éénmalig in programma 8 N 250 budget geraamd in 2023. Dit betreft echter verharding en openbare verlichting in programma 2. Via dit wijzigingsvoorstel worden de middelen overgeheveld naar programma 2. Aangezien nu blijkt dat van dit budget van N 250 een bedrag van N 100 is benodigd voor onderhoud en N 150 benodigd is voor vervangingsinvesteringen voor openbare verlichting, stellen wij u voor V 150 aan budget vrij te laten vallen en hiervoor een krediet te verstrekken. Het krediet resulteert in een afschrijvingslast van N 8 vanaf 2024. Naast bovenstaande vragen wij u een budget van N 500 voor het onderhoud van de parkeergarage voor het schilderen van de muren en het plafond.

Wij stellen u voor om een krediet te verstrekken van 150 en de lasten in de begroting te verlagen met V 150 in 2023 en de lasten te verhogen met 508 in 2024 en N 8 vanaf 2025. De wijzigingen zijn cijfermatig verwerkt op de betreffende programma's, maar komen daar niet meer als separate voorstellen terug. Dit voorstel raakt de onderstaande programma's.

Onderhouds- en verlichtingsplan De Terp	2023	2024	2025 ev
Programma 2: technische overheveling van programma 8	N250	N0	N0
Programma 8: technische overheveling naar programma 2	V250	N0	N0
Saldo technische overheveling	N0	N0	N0
Programma 2: vrijval budget	V150	N0	N0
Programma 2: vervangingsinvestering 150	N0	N8	N8
Programma 2: onderhoud parkeergarage	N0	N500	N0
Saldo lasten	V150	N508	N8

2.2 Ondergrondse infrastructuur

Ondergrondse infrastructuur - Beleidskeuze

Lasten / Baten: V 720 in 2023

Kasstroom: V 720 in 2023

Ten opzichte van de al begrote vergoeding zien wij dat de realisatie door de netbeheerders, in het kader van de energietransitie, achterblijft bij de verwachtingen N 80.

Vanwege de aanleg van het glasvezelnetwerk ontvangen wij van de netbeheerders een vergoeding voor degeneratie kosten. Dit is bedoeld voor de schade aan de bestrating en toekomstige verzakkingen. Deze nog niet begrote vergoeding bedraagt voor 2023 V 800.

Wij stellen u voor om de baten in de begroting te verhogen met V 720 in 2023.

2.3 Investerings IBOR (Krediet - 200)

Investerings IBOR -Beleidskeuze

Lasten / Baten: V 282 / N 79 in 2024, V 130 / N 15 in 2025, V 111 / N 7 in 2026, V 7 / V 55 in 2027 en V 75 / N 16 vanaf 2028

Kasstroom: V 3.378 in 2023, N 1.402 in 2024, N 609 in 2025, N 2.284 in 2026 en V 1.118 in 2027

Met onze projecten in de openbare ruimte investeren we om Capelle onder andere goed en veilig bereikbaar te houden, het afval kwijt te kunnen en de groene omgeving te kunnen beleven. Dit doen we door groot onderhoud met zowel integrale- als singuliere projecten. Bij de integrale projecten, wordt de openbare ruimte van erfrens tot erfrens in een projectgebied aangepakt en wordt veel samengewerkt met andere partijen (o.a. netbeheerders, Havensteder, projectontwikkelaars) om meer te bereiken voor de Capellenaren. De openbare ruimte wordt ingericht conform het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) en er worden waterdoorlatende (groene) parkeerplaatsen ingepast om in te spelen op de klimaatverandering.

De integrale projecten die in 2023 gerealiseerd worden, zijn IP3.38 Dansenbuurt Noord f2, IP3.31 Filosofentuin, IP3.30 Wisselspoor, IP3.40 Ringspoor, IP3.17 Dalenbuurt West, IP3.26 Meerkoetstraat en IP3.13 Aida. Daarnaast zijn er ook singuliere investeringsprojecten waarbij de vervanging van een

specifiek onderdeel centraal staat. Voorbeelden van singuliere projecten die in 2023 gerealiseerd worden, zijn het asfaltwerk in de Reigerlaan (stille deklaag) en de Couwenhoekseweg, de om-en-om boomvervanging langs de Abram van Rijckevorselweg, diverse duikervervangingen (onder meer Schollebos) en de eerste VRI's van een serie in de Hoofdweg.

Met betrekking tot de kredieten openbare ruimte zijn er positieve stappen gezet en zijn veel projecten afgerond, in uitvoering of worden voorbereid. Vanwege aanbestedingsvoordelen in zowel de integrale als singuliere projecten zien we in 2023 enkele meevallers van in totaal ruim V 3.000. Verder zijn er enkele projecten naar voren gehaald en sommige iets naar achteren en zijn er enkele financiële verschuivingen binnen de IBOR-projecten. Dit vanwege het gelijkmatiger en realistischer ramen van de projecten over de komende jaren. De meevallers zijn bij de integrale projecten onder andere: IP3.17 Dalenbuurt West, IP3.26 Meerkoetstraat en bij de singuliere projecten onder andere de VRI's Hoofdweg, het gemaal Oostgarde en de asfaltwerken.

In het kader van de overeengekomen overdracht van buitenruimten van de kwetsbare woningvoorraad door Havensteder richting de gemeente zijn voorbereidingen gestart voor kwaliteitsverbetering. Uitgangspunt is dat het kwaliteitsniveau voor woongebieden wordt toegepast en dat toekomstige desinvesteringen worden voorkomen. De bewoners worden bij de ontwerpen van de openbare ruimte betrokken. De kredietaanvraag heeft betrekking op de Purmerhoek, de Schermerhoek, de 747-buurt en de noodzakelijke vervanging van speeltoestellen. Het gaat om in totaal om N 3.000.

Als gemeente hebben wij, naast de twee andere eigenaren, een onderhoudsplicht voor (delen van) De Terp. Wij houden rekening met een kwaliteitsimpuls aan het (achterstallige) onderhoud en vervangingen van de buitenruimte van De Terp. Rekening is gehouden met N 1.000.

Wij stellen u voor om de baten/lasten in de begroting te verhogen/te verlagen met V 282 / N 79 in 2024, V 130 / N 15 in 2025, V 111 / N 7 in 2026, V 7 / V 55 in 2027 en V 75 / N 16 vanaf 2028. 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:

Wijziging op de kredieten

Verschuiving in jaren	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Programma 2 (TV2.1)	-706	-614	1.125	115	80	-	-	-	-	0
Programma 5B (TV 5.7)	-86	154	-69	-	-	-	-	-	-	0
Programma 7 (TV 7.2)	-1.129	-793	1.894	38	-10	-	-	-	-	0
Programma 7 (TV 7.3)	139	-139	-	-	-	-	-	-	-	0
Programma 8 (TV 8.3)	-346	-	-	346	-	-	-	-	-	0
Subtotaal	V2.128	V1.391	N2.950	N499	N70	N0	N0	N0	N0	V0

Aframen/aanramen	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Programma 2 (TV2.1)	-1.760	1.265	-2.476	687	-	-	-	-	-	-2.284
Programma 5B (TV 5.7)	287	1.410	375	118	-	-	-	-	-	2.191
Programma 7 (TV 7.2)	340	118	-240	979	-1.240	-	-	-	-	-42
Programma 7 (TV 7.3)	-118	-	-	-	-	-	-	-	-	-118
Programma 8 (TV 8.3)	-	-	-	-	52	-	-	-	-	52
Subtotaal	V1.250	N2.793	V2.341	N1.784	V1.188	N0	N0	N0	N0	V200

Totaalwijziging kredieten	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Programma 2 (TV2.1)	-2.466	651	-1.351	801	80	-	-	-	-	-2.284
Programma 5B (TV 5.7)	202	1.565	306	119	-	-	-	-	-	2.191
Programma 7 (TV 7.2)	-789	-675	1.654	1.018	-1.250	-	-	-	-	-42
Programma 7 (TV 7.3)	21	-139	-	-	-	-	-	-	-	-118
Programma 8 (TV 8.3)	-346	-	-	346	52	-	-	-	-	52
Totaal	V3.378	N1.402	N609	N2.284	V1.118	N0	N0	N0	N0	V200

Afschrijvingen

Verschuiving in jaren	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Programma 2 (TV2.1)	N0	V74	V39	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Programma 5B (TV 5.7)	N0	V33	N3	V3	N0	N0	N0	N0	N0
Programma 7 (TV 7.2)	N0	V77	V7	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Programma 7 (TV 7.3)	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0

Programma 8 (TV 8.3)	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Subtotaal lasten	N0	V185	V43	V3	N0	N0	N0	N0	N0

Aframen/aanramen	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Programma 2 (TV2.1)	N0	V102	V111	V202	V166	V166	V166	V166	V166
Programma 5B (TV 5.7)	N0	N7	N33	N101	N104	N104	N104	N104	N104
Programma 7 (TV 7.2)	N0	N2	V4	V3	N59	V12	V12	V12	V12
Programma 7 (TV 7.3)	N0	V4	V4	V4	V4	V4	V4	V4	V4
Programma 8 (TV 8.3)	N0	N0	N0	N0	N0	N3	N3	N3	N3
Subtotaal lasten	N0	V97	V85	V108	V7	V76	V76	V76	V76

Totaalwijziging afschrijvingen	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Programma 2 (TV2.1)	N0	V177	V151	V202	V166	V166	V166	V166	V166
Programma 5B (TV 5.7)	N0	V26	N36	N98	N104	N104	N104	N104	N104
Programma 7 (TV 7.2)	N0	V75	V11	V3	N59	V12	V12	V12	V12
Programma 7 (TV 7.3)	N0	V4	V4	V4	V4	V4	V4	V4	V4
Programma 8 (TV 8.3)	N0	N0	N0	N0	N0	N3	N3	N3	N3
Totaal lasten	N0	V282	V130	V111	V7	V75	V75	V75	V75
Voorziening riool	N0	N75	N11	N3	V59	N12	N12	N12	N12
Voorziening afval	N0	N4	N4	N4	N4	N4	N4	N4	N4
Totaal baten	N0	N79	N15	N7	V55	N16	N16	N16	N16
Saldo	N0	V203	V115	V104	V63	V59	V59	V59	V59

2.4 Voorbereidingskrediet MFR (Krediet 385/ -385)

Voorbereidingskrediet Metropolitane Fietsroute Ridderkerk – Rotterdam (MFR) - Beleidskeuze Lasten / Baten: n.v.t.

Kasstroom: N 55 in 2023, V 544 / N 499 in 2024, V 552 / N 499 in 2025 en N 1.042 / V 998 in 2026

Op 3 juli 2023 heeft u ingestemd met de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst Metropolitane Fietsroute Ridderkerk – Rotterdam. Met het ondertekenen van deze Samenwerkingsovereenkomst (SOK) worden geen directe financiële verplichtingen aangegaan, deze volgen bij het aangaan van de subsidieaanvraag, welke gepaard gaat met een investeringsvoorstel. In afwachting van dit investeringsbesluit is bij de Begroting 2024, volgens het raadsbesluit, een stelpost Samenwerkingsovereenkomst MFR opgenomen in de begroting met bijbehorende afschrijvingslasten.

De voorbereidingskosten van deze investering (apparaatslasten en onderzoekskosten tot en met definitief ontwerp) bedragen, in overeenstemming met de vastgestelde projectopdracht, N 385. Deze kosten zijn als volgt verdeeld over de jaarschijven: N 55 (2023), N 169 (2024) en N 161 (2025).

Wij stellen u voor om de stelpost samenwerkingsovereenkomst te verlagen (V 385) en op basis van de vastgestelde projectopdracht het benodigde onderzoeksgeld (N 385) beschikbaar te stellen en ook de fasering van de stelpost aan te passen naar de periode 2026 - 2029.

SOK MFR	Was		Wordt		Mutatie	
2023			N55		N55	
2024	N713	V499	N169		V544	N499
2025	N713	V499	N161		V552	N499
2026	N1.426	V998	N2.468	V1.997	N1.042	V998
2027	N5.705	V3.994	N5.705	V3.994		
2028	N4.279	V2.995	N4.279	V2.995		
2029	N1.426	V998	N1.426	V998		
TOTAAL	N14.263	V9.984	N14.263	V9.984	N0	N0

2.5 Kwartiermakers fase Algeracorridor

Kwartiermakers fase Algeracorridor - Onvermijdelijk

Lasten / Baten: V 100 in 2024

Kasstroom: V 100 in 2024

In november 2022 is in het BO MIRT de keuze gemaakt om voorkeursvariant 1B (geoptimaliseerd) verder uit te werken. Dit pakken wij gezamenlijk op met de gemeenten Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard, Rotterdam, de Provincie Zuid Holland en de MRDH. In 2023 is de kwartiermakersfase gestart, zodat we in 2024 met duidelijke uitgangspunten kunnen starten met de uitwerkingsfase. De benodigde kosten in de kwartiermakersfase betalen wij uit bestaand budget (voorbereidingsbudget MIRT). De eerdergenoemde vijf partijen betalen ieder naar rato mee aan de benodigde kosten in de kwartiermakersfase. Deze bedragen ontvangen wij van hen in 2024.

Wij stellen u voor om de baten in de begroting te verhogen met V 100 in 2024.

2.6 Overhevelen budgetten Mobiliteit via reserve eenmalige uitgaven

Overhevelen budgetten Mobiliteit via reserve eenmalige uitgaven - Technisch

Lasten / Baten: V / N 135 in 2023 en N / V 135 in 2024

Kasstroom: V 135 in 2023 en N 135 in 2024

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.

In 2023 is de doorstromingsstudie van de Kralingseweg afgerond. De verbetermaatregelen zijn afgestemd met de wijk, OV-aanbieder RET en de gemeente Rotterdam. Vervolgens zijn de doorstromingsmaatregelen uitgewerkt in het schetsontwerp. In 2024 geven wij hier een vervolg aan door de stap naar het voorlopig ontwerp en de bijbehorende raming te maken. Ook dit doen wij in nauw overleg met de omgeving, de RET en gemeente Rotterdam. Wij stellen u voor om 75 onderzoeksbudget door te schuiven naar 2024.

Het voorbereidingsbudget MIRT wordt dit jaar niet volledig besteed. We schuiven een bedrag van 60 door naar 2024.

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 V / N 135 in 2023 en dit budget over te hevelen via de reserve eenmalige uitgaven en de begroting in 2024 met N / V 135 te verhogen.

Reserve eenmalige uitgaven	Besluit	2023	2024	TOTAAL
Voorbereidingsbudget MIRT	VJN21 2.8 / NJN22 2.1 / VJN23 2.4	V60	N60	N0
Verkeersstudie Kralingseweg	VJN23 2.5	V75	N75	N0
Totaal		V135	N135	N0
Mutaties reserve eenmalige uitgaven		N135	V135	N0

Wat mag het kosten?

Omschrijving	BG2023 incl. wijz.	Wijz. NJN 2023	BG2023 na wijz. NJN	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031
Lasten	N11.531	V101	N11.430	N12.294	N11.570	N12.101	N12.680	N13.034	N13.724	N14.706	N15.223
Baten	V834	V730	V1.564	V2.344	V799	V799	V799	V799	V799	V799	V799
Saldo van baten en lasten	N10.697	V831	N9.866	N9.949	N10.771	N11.302	N11.881	N12.235	N12.924	N13.907	N14.424
Mutaties in reserves:											
Reserve eenmalige uitgaven	V769	N512	V257	V726	V27	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Totaal mutaties reserves	V769	N512	V257	V726	V27	N0	N0	N0	N0	N0	N0
Resultaat	N9.928	V319	N9.609	N9.223	N10.744	N11.302	N11.881	N12.235	N12.924	N13.907	N14.424

In onderstaande tabel wordt een specificatie gegeven van de wijzigingen in het jaar 2023:

Omschrijving	Lasten	Baten	Saldo
2.1 Onderhouds- en verlichtingsplan De Terp (Krediet 150)	N100	N0	N100
2.2 Ondergrondse infrastructuur	N0	V720	V720
2.6 Overhevelen budgetten Mobiliteit via reserve eenmalige uitgaven	V135	N0	V135
0.2 Afschrijvingen	V362	N0	V362
0.7 Aanpassen budgetten energie	V54	N0	V54
0.10 Voorbereiding werk- en leefomgeving	N15	N0	N15
0.13 Verzamelvoorstel bedrijfsvoering	N335	V10	N325
8.8 Verlengen budget en doorschuiven krediet Landelijk Capelle (Krediet - 2.036 in 2023 / 2.036 in 2024)	N0	N0	N0
Totaal mutatie saldo van baten en lasten	V101	V730	V831
Mutaties reserves			
Reserve eenmalige uitgaven	N512	N0	N512
Totaal mutatie in de reserves	N512	N0	N512
Mutatie Resultaat			V319