



Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Missie

Wij maken en behouden een schone, hele en veilige buitenruimte. Om Capelle beter bereikbaar te maken investeren wij in de infrastructuur voor de auto, deelvervoer, openbaar vervoer en het fietsnetwerk in Capelle en verbindingen met de regio. Zo brengen wij de verschillende vormen van verkeer en vervoer in balans. Ook blijven wij aandacht geven aan het vergroten van de verkeersveiligheid en dragen wij bij aan een duurzame en toekomstgerichte stad.

Ontwikkelingen

Netbeheerders; capaciteitsprobleem energietransitie.

Bij IBOR-projecten vragen we netbeheerders gelijktijdig hun kabel- of leidingnet te vernieuwen of op te halen. Dit biedt mogelijk voordelen voor de bewoners als het gaat om minder overlast. Ook komt het voor dat netbeheerders hun kabel of leiding moeten aanpassen om ons riool goed te kunnen leggen. Het is de afgelopen periode gebleken dat het geen uitzondering meer is dat het voorbereidingsproces van de netbeheerders meer dan een jaar in beslag neemt. Dit komt door een tekort aan capaciteit bij de netbeheerders. Vermoedelijk zal het tekort groter worden door de grote landelijke opgaven waar de netbeheerders aan moeten werken als het gaat om warmte en energietransitie. Deze ontwikkeling raakt onze IBOR-programmering. Daarom zullen we deze ontwikkeling nauwlettend volgen.

Electrische fietsen

De elektrificatie van de fiets blijft stijgen. Met het stijgen van het aantal elektrische fietsen zien we ook een toename van het aantal verkeersongelukken met fietsers. In de Omgevingsagenda zien we mobiliteit als essentieel vraagstuk in de ontwikkeling van de stad terugkomen. Blijft onze gemeente bereikbaar en toegankelijk met alle geplande bouwontwikkelingen in de regio?

Mobiliteit

In 2023 zijn we gestart met het onderzoek naar de Metropolitane Fietsroute Dordrecht – Rotterdam in Capelle. Er is een plan van aanpak opgesteld voor het project, tegenvaller is wel dat het project Van Brienenoordbrug, waar de MFR over heen loopt, voorlopig on hold staat waardoor een goede afstemming met Rijkswaterstaat lastig is. In 2023 is de waterbus halte Rivium geopend en is de Parkshuttle weer gestart met het rijden over het vaste tracé, twee mooie mijlpalen binnen het gebied Rivium.

Wat willen wij bereiken?

Schone, hele en veilige openbare buitenruimte

Wij zijn verantwoordelijk voor een schone, hele en veilige openbare buitenruimte.

Indicatoren

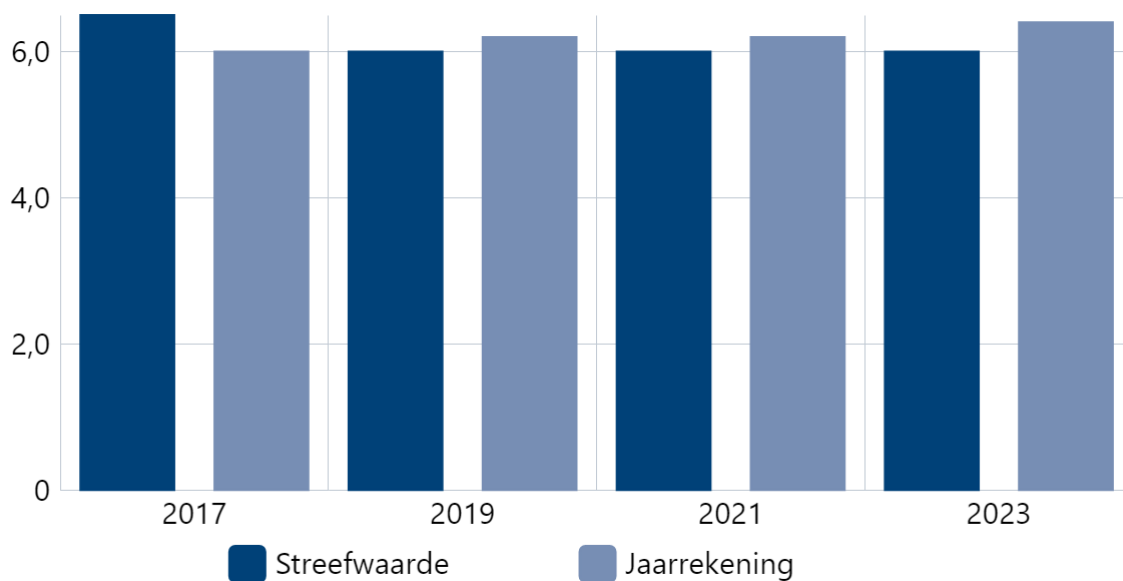
JS23 - Waardering voor het schoonmaken van de bestrating

De bewonersenquête vindt in de oneven jaren plaats. Eenheid: gemiddeld rapportcijfer.

Toelichting

Voor het onderhoud van de bestrating geven de bewoners gemiddeld een 6,4. Het meest tevreden zijn de bewoners van Fascinatio/Rivium (7,0), 's Gravenland (6,9) en Oostgaarde Zuid (6,8). Het cijfer voor het onderhoud van de bestrating steeg van 6,1 in 2019 en 2021 naar 6,4 in 2023. In vier wijken was sprake van een significante stijging tussen 2021 en 2023: in Oostgaarde Zuid en Noord en in Schollebaar Zuid en Noord.

Voor het schoonhouden van de bestrating (grafiek) geven de bewoners gemiddeld een 6,4. Ook dat cijfer is wat hoger dan in 2021. In 's Gravenland en Oostgaarde Zuid is het cijfer het hoogst: 6,9.

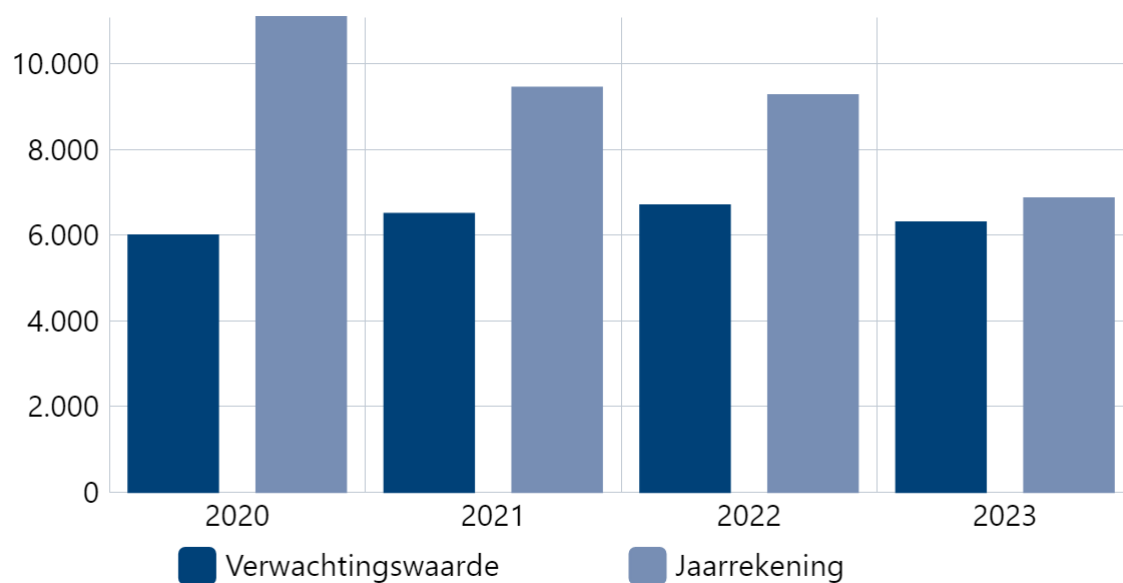


Bron: bewonersenquête

Boekwerk	2017	2019	2021	2023
Streefwaarde	6,5	6,0	6,0	6,0
Jaarrekening	6,0	6,2	6,2	6,4

JS23 - Meldingen buitenruimte

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



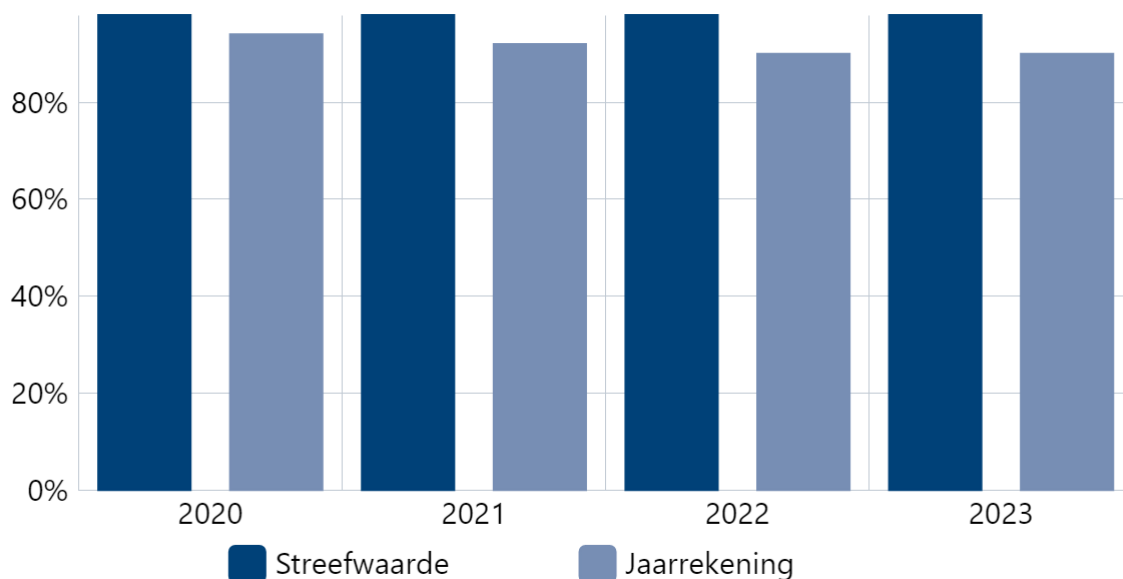
Bron: interne registratie

Boekwerk	2020	2021	2022	2023
Verwachtingswaarde	6.000	6.500	6.700	6.300

Jaarrekening	11.099	9.449	9.273	6.863
--------------	--------	-------	-------	-------

JS23 - 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	2020	2021	2022	2023
Streefwaarde	98%	98%	98%	98%
Jaarrekening	94%	92%	90%	90%

Wat willen wij 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 hebben wij gedaan?

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

- Van Woudenberg

Stand van Zaken

Begin 2023 zijn we gestart met de evaluatie van het fietsplan 2010-2020. Halverwege 2023 hebben we input opgehaald bij bewoners, de fietsersbond en andere partners voor het opstellen van nieuw fietsbeleid. Het nieuwe Fietsbeleid 2023-2035 "Capelle meer op de fiets" wordt naar verwachting in Q2 2024 door uw Raad vastgesteld.

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

- Van Woudenberg

Stand van Zaken

Wij verbeteren de doorstroming op de Algeracorridor door in te zetten op de verbetering van twee fietsroutes die onderdeel uitmaken van de Korte Termijn Aanpak (KTA) Algeracorridor. Dit zijn de verbeterde fietsroute door de wijk 's-Gravenland en de fietsroute langs de dijk vanaf de Algerabrug richting Rotterdam. Voor de langere termijn maatregelen op en rondom de Algeracorridor zitten wij in de kwartiermakersfase. In november 2022 is in het BO MIRT de keuze gemaakt om variant 1b' (geoptimaliseerd) verder uit te werken. Rond de zomer van 2024 leggen wij uw Raad de uitgangspunten voor de volgende fase (de planuitwerkingsfase) voor. Tot slot zijn wij bezig met een onderzoek naar de technische haalbaarheid van 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

- Van Woudenberg

Stand van Zaken

We zijn bezig met diverse projecten voor fietsers en voetgangers:

- Het langzaam verkeer is een belangrijk onderdeel binnen de planvorming van het project Rivium. Zoals de verbindingen van en naar de OV-voorzieningen als de waterbus en parkshuttle. Ook zetten we in op langzaam verkeer verbindingen richting Rotterdam, Dordrecht, de Krimpenervaard en andere delen van Capelle.
- We zijn in 2023 gestart met de voorbereidingen en ontwerpen van de metropolitane fietsroute Dordrecht - Rotterdam. Op Capels grondgebied loopt deze 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 en leefbaarheid op de 's-Gravenweg te verbeteren. Dit doen wij in nauw overleg met bewoners via een klankbordgroep;
- We zijn bezig met de afronding van het fietsbeleid. Het definitieve fietsplan leggen wij in 2024 aan u voor;
- In 2022 hebben we een analyse uitgevoerd op welke locaties bromfietsen op de rijbaan kunnen rijden zodat de snelheidsverschillen op het fietspad afnemen. Dit heeft een positieve

invloed op de verkeersveiligheid op de fietspaden. We nemen dit onderdeel dit jaar mee in het te actualiseren fietsbeleid;

- In 2022 en 2023 zijn er in overleg met de fietsersbond vele fietspaaltjes in Capelle verwijderd. Hiermee worden eenzijdige fietsongevallen voorkomen. In overleg met de fietsersbond blijven we fietspaaltjes 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;
- We delen onze verkeersprotocollen met scholen zodat scholieren weten waar ze veilig kunnen oversteken 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 oversteeken worden namelijk als onveilig ervaren door wijkbewoners. Dit jaar doen wij onderzoek naar de mogelijke verbetermaatregelen waarna de oversteeken eind 2024 of in de eerste helft van 2025 worden aangepast.
- Wij onderzoeken de aanleg van een middensteunpunt op de Slotlaan ter hoogte van de Dorpsstraat zodat fietsers (en voetgangers) hier veiliger kunnen oversteken.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen wij bereiken?

Verkeersveilige stad

Wij blijven prioriteit geven aan verkeersveiligheid.

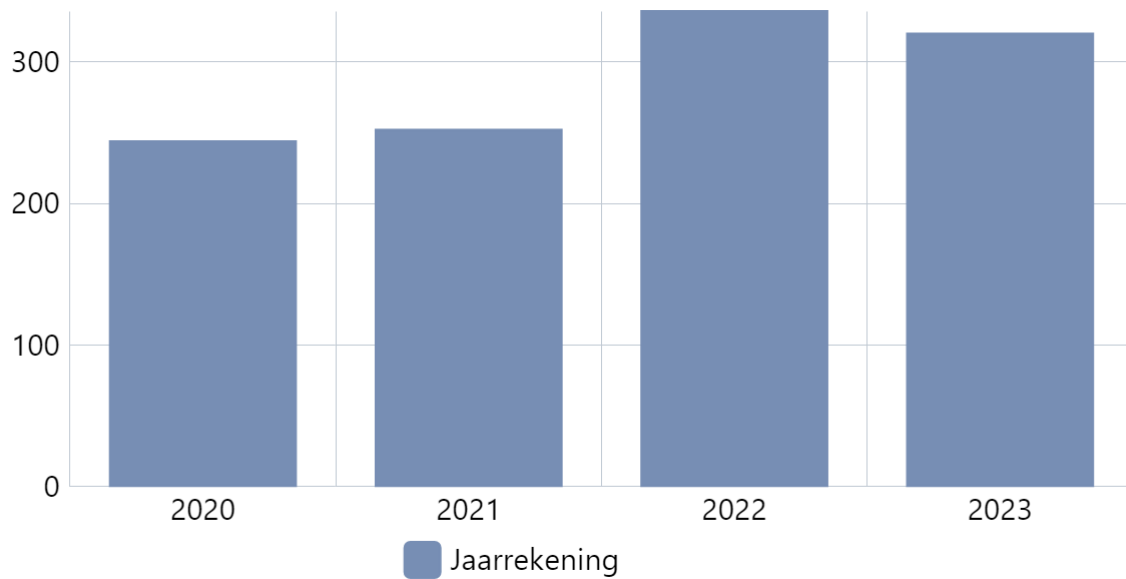
Indicatoren

JS23 - Geregistreerde ongevallen

Het aantal geregistreerde ongevallen zijn ongevallen waar politie bij is geweest. Wij vinden het van belang om inzicht te geven in het aantal geregistreerde ongevallen, maar niet gepast om hier een verwachtingswaarde voor op te nemen. Eenheid: aantal geregistreerde ongevallen.

Toelichting

We zien een daling in het aantal geregistreerde ongevallen, maar streven uiteraard naar nog minder ongevallen. Wij zetten hier op in door de verkeersveiligheidsaanpak die we naar verwachting in Q3 van 2024 aan u voorleggen.



Bron: Viastat

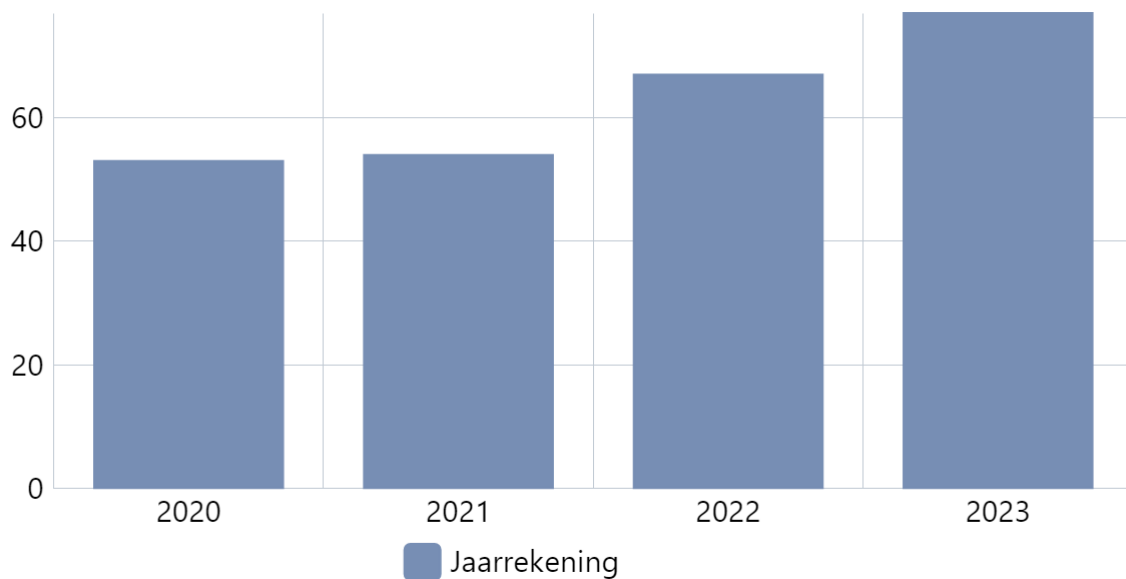
Boekwerk	2020	2021	2022	2023
Jaarrekening	244	252	336	320

JS23 - Gewonden bij geregistreerde ongevallen

Aantal gewonden bij geregistreerde ongevallen. Geregistreerde ongevallen zijn ongevallen waar politie bij is geweest. Wij vinden het van belang om inzicht te geven in het aantal gewonden bij geregistreerde ongevallen, maar niet gepast om hier een verwachtingswaarde voor op te nemen. Eenheid: aantal gewonden.

Toelichting

We zien een stijging in het aantal gewonden bij geregistreerde ongevallen. Dit vindt zowel landelijk als in Capelle plaats. Wij zetten hier op in door de verkeersveiligheidsaanpak naar verwachting in Q3 van 2024 aan u voor te leggen.

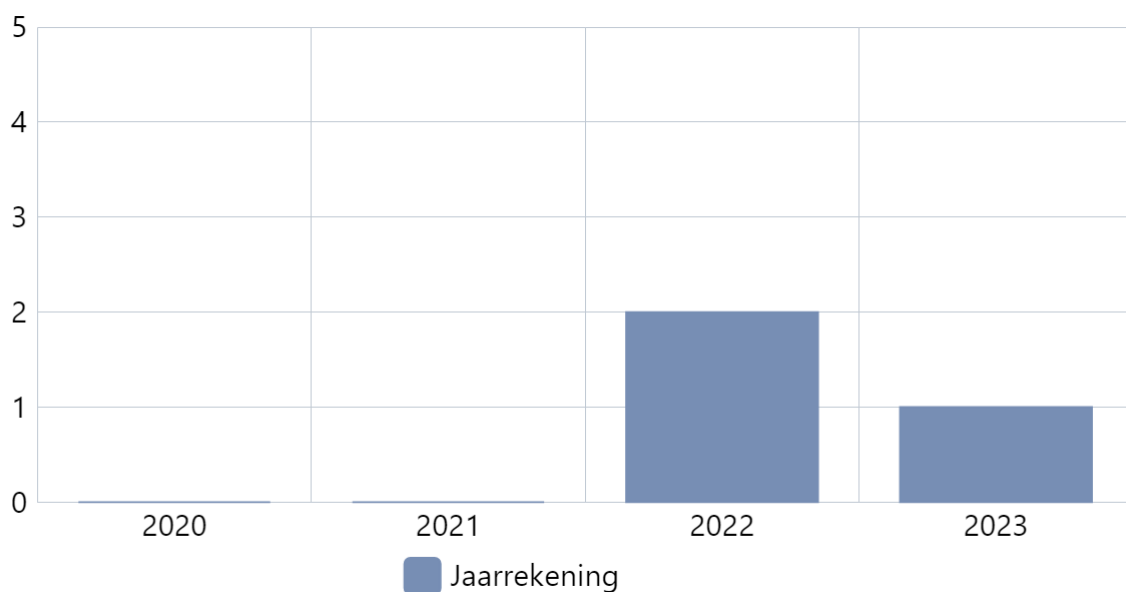


Bron: Viastat

Boekwerk	2020	2021	2022	2023
Jaarrekening	53	54	67	77

JS23 - Dodelijke slachtoffers bij geregistreerde ongevallen

Aantal dodelijke slachtoffers bij geregistreerde ongevallen. Geregistreerde ongevallen zijn ongevallen waar politie bij is geweest. Wij vinden het van belang om inzicht te geven in het aantal dodelijke slachtoffers bij geregistreerde ongevallen, maar niet gepast om hier een verwachtingswaarde voor op te nemen. Eenheid: aantal dodelijke slachtoffers.



Bron: Viastat

Boekwerk	2020	2021	2022	2023
Jaarrekening	0	0	2	1

Jaarrekening	0	0	2	1
--------------	---	---	---	---

Wat hebben wij gedaan?

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 Fietsersbond en andere belanghebbenden.

Portefeuillehouder

- Van Woudenberg

Stand van Zaken

Wij blijven actief bezig met het verbeteren van de veiligheid op fietspaden. Fietspaden worden verbeterd, waaronder die van de Korte Termijn Aanpak Algeracorridor. Waar mogelijk verbreden we fietspaden zodat fietsers elkaar veiliger kunnen inhalen. Daarnaast halen we fietspaaltjes weg in overleg met de Fietsersbond of we plaatsen 'fietsvriendelijke' paaltjes met de juiste markering. Ook halen we verhogingen in het midden van fietspaden weg zodat valpartijen van fietsers worden voorkomen. De vormgeving en veiligheid van fietspaden is een onderdeel van de nieuwe verkeersveiligheidsaanpak en het nieuwe Actieplan Fiets. Naar verwachting worden deze door u vastgesteld in respectievelijk Q3 en Q2 van 2024.

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

- 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 verbeteren van 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). De Verkeersveiligheidsaanpak leggen wij naar verwachting in Q3 van 2024 aan u voor.

Kwaliteit (indicator)



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

- Van Woudenberg

Stand van Zaken

Het verlagen van de snelheden op 50 km/h wegen is onderdeel van het op te stellen Wegencategoriseringsplan. Zie hiervoor onder Toekomstbestendige stad de maatregel Actualiseren wegcategoriseringsplan.

Kwaliteit (indicator)



Wat willen wij bereiken?

Duurzaam op weg

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

Wat hebben wij gedaan?

BG23 | Verder werken aan de bewoners- en werkgeversaanpak

Vanuit de bewonersaanpak worden Capellenaren gestimuleerd om de fiets meer te gebruiken. Binnen de werkgeversaanpak benaderen wij werkgevers om 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

- 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 wij 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 hebben wij gedaan?

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

- 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, Bonnefantent, 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

- Van Woudenberg

Stand van Zaken

Onderdeel van de Verkeersveiligheidsaanpak is het actualiseren van het wegcategoriseringsplan. 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 wegcategoriseringsplan 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 eerste kwartaal 2024 is dit conceptplan met u besproken. Het definitieve plan leggen wij naar verwachting in Q3 van 2024 aan u voor.

Kwaliteit (indicator)



Kaderstellende nota's

Gemeenteraad:

- Programma Mobiliteit 2020-2030 (Raadsvoorstel 406688 maart 2021);
- Handboek Inrichting Openbare Ruimte (BBV 536041 januari 2014).

- Paraplubestemmingsplan Parkeren van de gemeente Capelle aan den IJssel (BBV 975999 juli 2018);
- Fietsplan SLIM op de Fiets (BBV 121099 juni 2010);
- Programma Buitenruimte (BBV 1154528 juli 2023)
- Nota Parkeerbeleid 2023 en Nota Parkeernormen 2023 (BBV 975999 januari 2023);

College van B&W:

- Uitvoeringsprogramma Programma Mobiliteit 2021-2025 (BBV 492105 juli 2021);
- Meerjaren Perspectief Vastgoed 2019 (BBV 1091427 juni 2019);

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 2023	Wijziging Begroting 2023	Totaal Begroting 2023	Rekening 2023	Verschil 2023
Lasten	N10.298	N1.133	N11.432	N10.740	V692
Baten	V679	V885	V1.565	V1.642	V77
Saldo van baten en lasten	N9.619	N248	N9.867	N9.098	V769
Mutaties reserves:					
Reserve eenmalige uitgaven	N0	V257	V257	V69	N188
Totaal mutaties reserves	N0	V257	V257	V69	N188
Resultaat	N9.619	V9	N9.610	N9.029	V581

Analyse verschil Begroting 2023 naar Rekening 2023

Omschrijving	Lasten	Baten	Saldo	Mutatie Reserves	Resultaat
1 Civieltechnische werken	V186		V186		V186
2 Onderhoud verhardingen	V169		V169		V169
3 Verkeersvoorzieningen	V139		V139		V139
4 Vervoersknooppunt Rivium	V94		V94	N94	N0
5 Algeracorridor	V58		V58	N58	N0
6 Werkgevers- en bewoners aanpak	V30		V30	N30	N0
7 Nieuwe mobiliteit	V25		V25	N25	N0
8 Voorbereiding MIRT	N19		N19	V19	N0
9 Overige verschillen	V10	V77	V87		V87
Totaal	V692	V77	V769	N188	V581

Toelichting op de grootste resultaatverschillen

Toelichting op de grootste verschillen
1 Civieltechnische werken: Lagere lasten op klein onderhoud voor civieltechnische werken vanwege bezettingsproblemen. Dit valt binnen de marge van regulier onderhoud en heeft geen veiligheidsproblemen tot gevolg.
2 Onderhoud verhardingen: Lagere lasten op klein onderhoud voor verhardingen vanwege bezettingsproblemen. Dit valt binnen de marge van regulier onderhoud en heeft geen veiligheidsproblemen tot gevolg.
3 Verkeersvoorzieningen: Lagere lasten op verkeersvoorzieningen doordat door de vele neerslag minder belijning kon worden aangebracht en minder onderhoud nodig was dan verwacht.

