



gemeente harderwijk

Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat



Algemeen Programma 2

Gemeente Harderwijk is een bereikbare stad. Wij werken aan het verbeteren van de bereikbaarheid van gemeente Harderwijk vanaf de A28/N302 en de eigen gemeentelijke infrastructuur (waaronder de ontsluiting van bedrijventerrein Lorentz). Er staan twee principes voorop. Ten eerste richten we onze wegen zoveel mogelijk Duurzaam Veilig in. Naast een bereikbare stad is gemeente Harderwijk namelijk ook een verkeersveilige stad. Op basis van meerdere jaren is sprake van een afname van het aantal ongevallen in gemeente Harderwijk. Deze trend willen wij doorzetten door aanpak van de verkeersonveilige situaties. Ten tweede is het STOMP-principe leidend. Dat wil zeggen dat de gemeente het wandel- en fietsgebruik promoot en wandel- en fietsvoorzieningen daar waar mogelijk verbetert. De gemeente Harderwijk stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Hierbij is het uitgangspunt om het huidige niveau minimaal in stand te houden en waar mogelijk met maatwerk verbeteringen door te voeren.

Inhoud

Het programma omvat activiteiten gericht op het beheer en onderhoud van (water-) wegen, straten, bermen, pleinen, bruggen, openbare verlichting en gladheidsbestrijding. Daarnaast het opstellen/vernieuwen van beleid en het treffen van verkeersmaatregelen ten behoeve van de verkeersafwikkeling, de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid.

Ontwikkelingen

De groei van de landelijke en regionale economie heeft effect op de groei van de mobiliteit. De verwachting is dat de verkeersintensiteit op de A28 de komende jaren blijft toenemen. Voor het blijvend bereikbaar houden van de gemeente Harderwijk wordt in regionaal verband uitvoering gegeven aan het strategisch thema Bereikbaarheid/A28. Ook nemen de intensiteiten op de provinciale wegen toe. Dat heeft deels te maken met de (autonome) groei maar ook door grootschalige ontwikkelingen zoals op en rond het bedrijventerrein Lorentz en woningbouwontwikkelingen. Uit onderzoek blijkt dat het nodig is om op diverse locaties maatregelen te nemen om tot een verbeterde doorstroming en verkeersveiligheid te komen in relatie tot het bedrijventerrein en de omliggende ontwikkelingen, die zich de komende jaren voordoen.

Naast de voorbereiding van infrastructurele maatregelen wordt regionaal ook volop ingezet op minder woon-werkverkeer met de auto, verkeersveiligheid, werkgeversbenadering, fietscampagnes, aanleg snelle fietsroutes, sneller en frequenter openbaar vervoer naar omliggende plaatsen als Amersfoort, Apeldoorn, Lelystad en Zwolle. Via de OV- en Spoortafel Oost is de ambitie voor een verbeterd spoorproduct voor gemeente Harderwijk op de landelijke agenda gezet, resulterend in de opname van gemeente Harderwijk in het Toekomstbeeld OV 2040.

In 2025 zijn enkele paragrafen in het Programma Bouw & Infrastructuur onderdeel mobiliteit gevuld, waaronder de paragraaf verkeersveiligheid. De komende jaren werken we gericht aan het verbeteren van verkeersveiligheid aan de hand van het gestelde beleid en bijbehorende uitvoeringsprogramma.

Verbonden partijen

- Coöperatie Gastvrije Randmeren

Beleidskaders

- Omgevingsvisie Harderwijk
- Parkeerverordening (1998)
- Programma Bouw & Infrastructuur onderdeel Parkeren (2025)
- Integraal Fietsbeleid (2019)
- Verkeersveiligheidsplan (2016) met update uitvoeringsprogramma (2021)
- Parkeernormennota (2013) met annex
- Programma Noord-Veluwe Bereikbaar (2020)

Taakvelden Programma 2

2.1 Verkeer en vervoer

Portefeuillehouder(s): W. Mazier

Domein: Stad & Omgeving

Wat willen we bereiken?

Bewustwording creëren betreffende verkeersveiligheid

We willen dat weggebruikers zich meer bewust worden hoe ze zich veilig moeten gedragen in het verkeer.

Wat gaan we ervoor doen?

Ondersteunen activiteiten Veilig Verkeer Nederland

Het bevorderen, stimuleren en ondersteunen van activiteiten van Veilig Verkeer Nederland, waaronder gedragsbeïnvloeding, voorlichting, educatie en communicatie.

Regulier

Wat willen we bereiken?

Een goed bereikbare gemeente blijven

Gemeente Harderwijk groeit. En wordt steeds aantrekkelijker om te werken en te bezoeken. Dit leidt er toe dat er steeds meer weggebruikers bij komen. We willen dat Harderwijk een prettige gemeente blijft om te wonen, werken en bezoeken. Randvoorwaarde is dat de gemeente goed bereikbaar is.

Bij een goede bereikbaarheid spelen meerdere modaliteiten een rol. Ons doel is de fietsbereikbaarheid te verbeteren en aantrekkelijker te maken. Zowel voor mensen die zich binnen de gemeente verplaatsen als mensen die van circa 15 km buiten gemeente Harderwijk komen. Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer is van belang. Zie hiervoor een aparte paragraaf. Door de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer te verbeteren, groeit de druk op het autoverkeerssysteem minder hard.

Tegelijkertijd willen we dat de autobereikbaarheid ook toekomstbestendig is. Hierbij denken we aan het hoofdwegennet (A28, N302), maar ook aan de ringweg om Harderwijk (Groene Zoomweg - Ceintuurbaan - Knardijk). Binnen de bebouwde kom moeten de ontsluitingswegen op orde zijn, om te voorkomen dat er teveel druk op de routes in woonwijken komt te liggen.

Wat gaan we ervoor doen?

Kwaliteit voorzieningen in stand houden

Er is sprake van planmatig jaarlijks onderhoud, meerjarig onderhoud (vervanging van op basis van technische en economische levensduur), correctief onderhoud (herstellen van schade) en meer projectmatige werkzaamheden (grootschalige vervanging, renovatie en reconstructie).

Regulier

Wij onderhouden ons areaal op beeldkwaliteit B volgens de landelijk toegepaste Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2023 (KOR). Hierin staan de beeldkwaliteitsniveaus voor het onderhoud van de openbare ruimte beschreven. Deze is opgesteld door CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeertechniek).

Civiele kunstwerken onderhouden

Het preventief en correctief onderhouden van bruggen, tunnels, duikers, kademuurs, een viaduct en hellingbaan. Inspecteren van 1/3 van het areaal om onderhoudsstatus te monitoren. Areaal bijhouden in beheer management systeem iASSET

Regulier

Wij onderhouden dit areaal op beeldkwaliteit B volgens de landelijk toegepaste Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2023 (KOR). Hierin staan de beeldkwaliteitsniveaus voor het onderhoud van de openbare ruimte beschreven. Deze is opgesteld door CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeertechniek).

Wegverhardingen onderhouden

Wegverhardingen onderhouden die zijn opgenomen in de planning vanuit het assetmanagement programma GISIB
Inspecteren van het areaal conform de landelijke gebruikte CROW normen. Areaal bijhouden in beheer management systeem GISIB

Regulier

Wij onderhouden dit areaal op beeldkwaliteit C volgens de landelijk toegepaste Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2023 (KOR). Hierin staan de beeldkwaliteitsniveaus voor het onderhoud van de openbare ruimte beschreven. Deze is opgesteld de CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) .

[Reiniging wegen](#)

Het machinaal vegen, handmatig opruimen van zwerfvuil en bestrijden van onkruid op verhardingen.

Regulier

Wij onderhouden dit areaal op beeldkwaliteit B volgens de landelijk toegepaste Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2023 (KOR). Hierin staan de beeldkwaliteitsniveaus voor het onderhoud van de openbare ruimte beschreven. Deze is opgesteld de CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) .

[Gladheidbestrijding](#)

Preventief en curatief strooien en/of schuiven van wegen en fietspaden die zijn opgenomen in het strooibeleid.

Regulier

[Openbare verlichting](#)

Preventief en correctief onderhoud aan lichtmasten, muurarmen, armaturen, grondspots en andere decoratieve verlichting.

Inspectie (4 keer per jaar) van het areaal op functioneren. Areaal bijhouden in beheer management systeem GISIB

Regulier

Wij onderhouden dit areaal op beeldkwaliteit B volgens de landelijk toegepaste Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2023 (KOR). Hierin staan de beeldkwaliteitsniveaus voor het onderhoud van de openbare ruimte beschreven. Deze is opgesteld de CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) .

[Bewegwijzering en straatmeubilair](#)

Preventief en correctief onderhoud aan verkeersregelininstallaties, verkeersborden, verkeerstekens en markeringen op het wegdek, bewegwijzering, straatnaamborden, fietsenrekken, zitbanken e.d.

Inspecteren van het areaal.

Areaal bijhouden in beheer management systeem GISIB

Regulier

Wij onderhouden dit areaal op beeldkwaliteit B volgens de landelijk toegepaste Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2023 (KOR). Hierin staan de beeldkwaliteitsniveaus voor het onderhoud van de openbare ruimte beschreven. Deze is opgesteld de CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) .

Wat willen we bereiken?

[Een veiliger verkeerssituatie](#)

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in algemene zin, zowel subjectief als objectief, en het terugdringen van het aantal ongevallen maar ook het inspelen op mogelijke risico's. Binnen het taakveld verkeer en vervoer staan twee principes voorop. Ten eerste richten we onze wegen zoveel mogelijk Duurzaam Veilig in. Ten tweede is het STOMP-principe leidend. Dat wil zeggen dat de gemeente het wandel- en fietsgebruik promoot en wandel- en fietsvoorzieningen daar waar mogelijk verbetert.

Wat gaan we ervoor doen?

[Uitvoeren verkeersveiligheidsplan](#)

In 2025 is een nieuw uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid gereed. Aan de hand daarvan gaan we door met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Noemenswaardige projecten zijn o.a. het veiliger maken van de Ceintuurbaan, het aanpassen van de rotondes Groene Zoomweg/Kolbaanweg en Groene Zoomweg/Meeboerserf. Ook werken we samen met de provincie aan de Leuvenumseweg (N302).

Specifiek

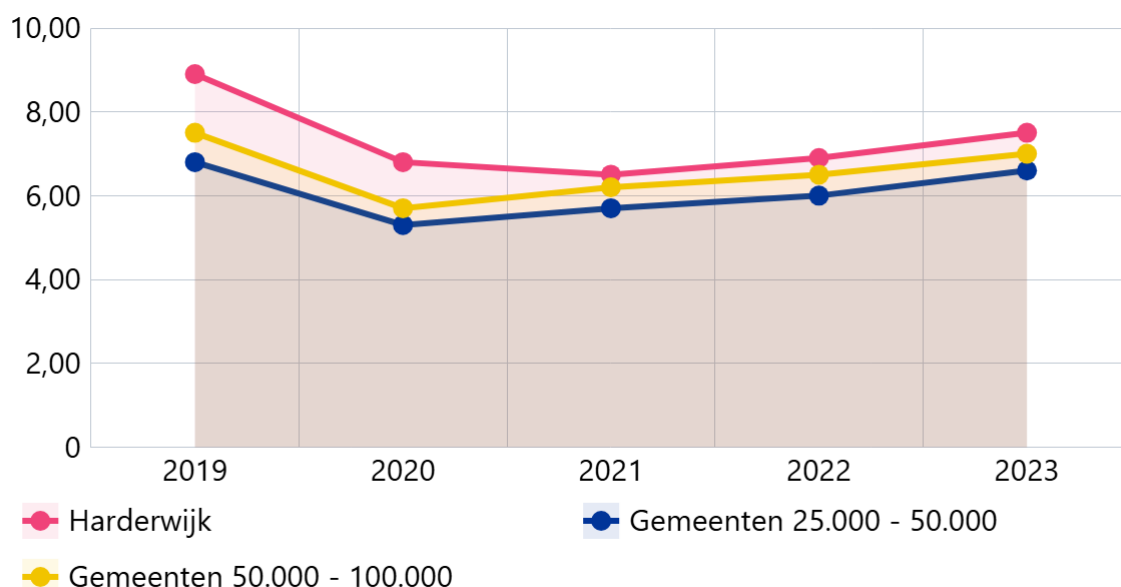
[Op regionaal niveau samenwerken](#)

Het verbeteren van de regionale samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid met omliggende gemeenten, provincie Gelderland, politie, VVN, etc

Regulier

Verplichte beleidsindicatoren 2.1 Verkeer en vervoer

Aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners



Bron: waarstaatjegemeente.nl

2.2 Parkeren

Portefeuillehouder(s): W. Mazier

Domein: Stad & Omgeving

Wat willen we bereiken?

[Een goede bereikbare en leefbare stad op het gebied van parkeren](#)

Het versterken van de stad door de bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten op het onderdeel parkeren door:

- Op basis van het STOMP-principe (**S**tappen, **t**rappen, **o**penbaar vervoer, **m**obility as a service en **p**rive-auto) in te zetten op het stimuleren van duurzame mobiliteit waaronder bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen.
- Het in stand houden en realiseren van extra (fiets)parkeercapaciteit;
- Effectieve verdeling van de beschikbare parkeercapaciteit onder de verschillende doelgroepen in de verschillende reguleringsgebieden;
- Inzet op intensivering van handhaving van de parkeerregulerende maatregelen;

- Inzet op verkeersgeleiding/ -informatie van verkeersstromen van en naar de parkeerlocaties door het Parkeer Route Informatiesysteem (PRIS);
- Het borgen van voldoende parkeercapaciteit bij ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw of functiewijziging). Hierbij rekening houdend met het uitgangspunt dat het parkeren zo veel als mogelijk uit het zicht moet plaatsvinden.
- I.s.m. programma Duurzaamheid en Economie onderzoeken we de mogelijkheden voor duurzame stadslogistiek in de Binnenstad van de gemeente van Harderwijk.
- Het bevorderen van de toegankelijkheid door voldoende speciaal gereserveerde en afgestemde parkeerplaatsen voor de doelgroep gehandicapten.

Wat willen we bereiken?

Mobiliteit bevorderen

Mobiliteit bevorderen volgens het STOMP principe en, ter bevordering van de gezondheid, op termijn toewerken naar autoluwe, liefst autovrije wijken en buurten.

Wat gaan we ervoor doen?

Actualiseren parkeerregelgeving

In 2025 hebben we de regelgeving voor parkeren geactualiseerd (binnen de VFLo) en nadere regels vastgesteld voor de uitgifte van parkeervergunningen. Met de actualisatie zijn duidelijke regels en criteria gesteld voor de uitgifte van de verschillende parkeervergunningen. Deze regeling treedt vanaf 2026 in werking.

Regulier

Afschaffen 2 uur gratis parkeren

In het kader van de ombuigingen wordt het twee uur gratis parkeren gefaseerd afgeschaft. Vanaf 2026 is het gratis parkeren volledig opgeheven.

Regulier

Uitvoeren haalbaarheidsonderzoek wijkhubs

We onderzoeken de haalbaarheid en doen locatie-onderzoek naar wijk-hubs en transferia die wij bij voorkeur aan de rand(en) van de wijken organiseren. Hiervoor is het belangrijk eerst de juiste locaties en (financiële) haalbaarheid van deze wijkhubs te onderzoeken en op welke manier we de verschillende doelgroepen parkeerders kunnen verleiden om hier gebruik van te maken.

Regulier

Intensiveren van de handhaving

We intensiveren de handhaving. Met de toekomstige uitbreiding van de blauwe zones in de Zeebuurt en het vergunninggebied in het Waterfront wordt het reguleringsgebied groter en is mede om die reden intensivering nodig.

Regulier

Inzetten deelmobiliteit

We vergroten de inzet van deelmobiliteit op basis van het STOMP-principe. Dit kan in meerdere vormen. Het plaatsen van bijvoorbeeld elektrische deelfietsen en deelauto's in woonwijken is een alternatief voor de tweede auto.

Regulier

2.3 Recreatieve havens

Portefeuillehouder(s): M. Pijnenburg

Domein: Stad & Omgeving

Wat willen we bereiken?

Bevordering van het watertoerisme

Watertoerisme draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de stad. Nederlandse en buitenlandse toeristen en watersporters komen graag naar gemeente Harderwijk en verblijven één of meerdere nachten in de haven. De havens versterken het toeristisch en recreatieve aanbod van de historische binnenstad van Harderwijk, de Veluwe en de regio.

De havens van gemeente Harderwijk hebben behalve een toeristisch-recreatieve waarde ook een economische waarde. Ze voegen meer aanbod aan het product gemeente Harderwijk toe en verhogen de beleving voor inwoners en recreanten.

Wat gaan we ervoor doen?

Beheer Harderwijker havens

Het beheer van de havens richt zich op een aantal aspecten.

Een belangrijk onderdeel is het gastheerschap voor alle gebruikers van de havens waaronder de passanten in het zomerseizoen en de bewoners van Waterfront. De havenmeesters zorgen er voor dat havens en havenvoorzieningen op de juiste manier worden gebruikt. Havengeld, dat nodig is om het beheer te bekostigen, wordt door de havenmeesters geïnd.

Om de kwaliteit van de havens en de havenvoorzieningen op peil te houden, is regelmatig onderhoud nodig. Onderhoud bestaat onder andere uit gepland jaarlijks onderhoud en meerjarig onderhoud. Meerjarig onderhoud bestaat uit vervanging van op basis van technische en economische levensduur van de havenvoorzieningen. Ook herstel van schade (curatief onderhoud) is onderdeel van het beheer.

Tot slot ontkomen wij ook niet aan toezicht en zo nodig handhaving. Toezicht is een belangrijke schakel in het bewaken openbare orde en veiligheid in de openbare ruimte, dus ook in en rondom de havens.

Regulier

Uitvoeren locatiestudie watersportactiviteiten

Na de ingebruikname van de nieuwe havens is de vraag naar locaties voor watersportactiviteiten toegenomen. Specifieke locaties voor commerciële watersportactiviteiten zijn geen onderdeel van de gerealiseerde en nog te realiseren plannen van Waterfront (m.u.v. de kleine watersport).

Vanwege de vraag hebben wij een quick-scan uitgevoerd. Het doel van de quick-scan is locaties in gemeente Harderwijk aanwijzen die mogelijk geschikt zijn voor (commerciële) watersportbedrijven. Een haalbaarheidsonderzoek is voor de verdere ontwikkeling van de locaties die op basis van de quick-scan geschikt lijken de vervolgstap. De verwachting is dat het haalbaarheidsonderzoek in 2026 wordt uitgevoerd.

Specifiek

2.4 Economische havens en waterwegen

Portefeuillehouder(s): M. Pijnenburg

Domein: Stad & Omgeving

Wat willen we bereiken?

Havens die van toegevoegde waarde zijn voor de lokale en regionale economie

De havens in het havengebied noord, de Lorentzhaven en de Pasteurhaven, zijn een belangrijk onderdeel voor de economie van gemeente Harderwijk en de regio. De bedrijfshavens zijn een belangrijke schakel voor de op- en overslag van goederen en containers, reparatie, productie en winterstalling van (recreatie)vaartuigen.

De Lorentzhaven draagt bij aan (duurzaam) vervoer over water. Lokale en regionale bedrijven kunnen hiervan gebruik maken. De Lorentzhaven is voorzien van een openbare kade, voldoende bedrijven die werkzaam zijn in de sector op- en overslag en een containerterminal met deels een openbaar karakter. Zo ondersteunen de havenvoorzieningen de lokale en regionale economie. Voor bedrijven en bezoekende schepen heeft de Lorentzhaven een toegevoegde waarde.

De Pasteurhaven huisvest vooral watersportbedrijven en visserijbedrijven en biedt daarvoor goede voorzieningen. De Pasteurhaven is goed bevaarbaar met voldoende kadeflengte en een brede diversiteit van watersportbedrijven die de watersporter op alle vlakken faciliteert.

2.5 Openbaar vervoer

Portefeuillehouder(s): W. Mazier

Domein: Stad & Omgeving

Wat willen we bereiken?

In stand houden en mogelijk verbeteren van het OV-aanbod

De gemeente Harderwijk stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer. Uitgangspunt is het huidige niveau minimaal in stand te houden en waar mogelijk verbeteringen in de bus- en treindienstregeling en -verbindingen door te voeren.

Wat gaan we ervoor doen?

Samenwerken via Noord-Veluwe Bereikbaar

Onder de paraplu van Noord-Veluwe Bereikbaar werken we samen met de provincie Gelderland en alle gemeenten langs de A28-corridor tussen Amersfoort en Zwolle aan een betere doorstroming op de A28. Dit doen we door in te zetten op duurzame alternatieven, zoals sneller en frequenter openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen op deze corridor. Ook wordt ingezet op gedragsverandering bijvoorbeeld door fietscampagnes, gericht op woon-werkverkeer, maar ook recreatief verkeer.

Met de samenwerkende gemeenten is een Mobiliteitsfonds opgericht waar jaarlijks financiële middelen in gedoneerd worden om gericht in een betere regionale bereikbaarheid te investeren. Tevens wordt hiermee een duidelijk signaal afgegeven aan andere organisaties.

Specifiek

Lobbyen voor verbeteringen niet-gemeentelijke infrastructuur

Lobby voor een betere treinverbinding en ook een toekomstbestendige aanpak van de N302 (Knardijk en Leuvenumseweg). Bestuurlijk en ambtelijk wordt, met onze samenwerkende partners, gezocht naar bredere (financiële) steun. Een goed voorbeeld hiervan is (het doortrekken van Intercitytreinen op) de Veluwelijn. Steun en samenwerking wordt gezocht en gevonden bij omliggende provincies en regio's, alsook bij de spoorsector.

Specifiek

Verbeteren en frequenter openbaar vervoer

Samen met partners, zoals NS, EBS, provincie Gelderland en omliggende gemeenten en regio's, werken we samen aan een goed netwerk van openbaar vervoer van en naar de gemeente Harderwijk. Speerpunt is het realiseren van een keervoorziening op of naast het station van gemeente Harderwijk om Intercitytreinen uit Amersfoort door te laten rijden naar Harderwijk. Op korte termijn wordt ingezet op meer spitsreinen in de ochtend van Harderwijk, via Nijkerk, naar Amersfoort en vice versa in de middagspits. Ook is de spitspendel op de vrijdag gewenst.

Regulier

Totaaloverzicht Programma 2

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2024	Begroting 2025	Primitieve begroting 2026	Primitieve begroting 2027	Primitieve begroting 2028	Primitieve begroting 2029
Baten						
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	358	178	183	183	183	183
TV22 TV22 Parkeren	54	49	18	18	18	18
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	909	769	776	952	834	868
Totaal Baten	1.321	996	976	1.152	1.034	1.069
Lasten						
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	-6.605	-7.400	-7.591	-7.984	-7.848	-7.908
TV22 TV22 Parkeren	-2.332	-2.743	-2.684	-2.663	-2.641	-2.598
TV23 TV23 Recreatieve havens	0	-6	-5	-5	-5	-5
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	-1.430	-1.446	-1.132	-1.309	-1.188	-1.216
TV25 TV25 Openbaar vervoer	-69	-101	-68	-67	-64	-64
Totaal Lasten	-10.436	-11.696	-11.480	-12.027	-11.745	-11.791
Onttrekkingen						
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	646	351	238	274	274	274
TV22 TV22 Parkeren	5.127	344	527	252	252	221
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	151	179	57	60	60	60
Totaal Onttrekkingen	5.925	874	822	586	586	555
Stortingen						
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	-1.162	-375	0	0	0	0
TV22 TV22 Parkeren	-5.127	0	-355	0	0	0
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	-459	-211	-93	-93	-93	-93
Totaal Stortingen	-6.749	-586	-448	-93	-93	-93
Gerealiseerd resultaat	-9.939	-10.411	-10.129	-10.382	-10.218	-10.260

Financiële analyse begroting 2026 ten opzichte van begroting 2025

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Begroting 2025	Primitieve begroting 2026	Primitief 2026 - Totaal 2025
Baten	996	976	-20
Lasten	-11.696	-11.480	216
Onttrekkingen	874	822	-52
Stortingen	-586	-448	138
Verschil	-10.411	-10.129	282

Het resultaat van programma 2 is als volgt te verklaren

Taakveld (Bedragen x 1.000)	Ondewerp	Bedrag afwijking	Verwijzing toelichting
	Nieuw beleid	-360	1
	Onderhanden werken (regulier en budget neutraal)	111	2
	Doorberekende salariskosten	-11	3
	Overige doorbelastingen	25	4
	Kapitaallasten	-13	5
	Incidenteel 2025	501	6
2.1	Verkeer en vervoer	-83	7
2.4	Havens	138	8
2.4	Havens	118	9
	Diversen	-144	10
	Totaal	282	

Toelichting op de financiële analyse

Taakveld (Bedragen x 1.000)	Naam aanmelding	I / S	2026	2027	2028	2029
2.1 Verkeer en vervoer	Onderhouden van de Blauwe Zones in de stad	S	-5	-5	-5	-5
2.1 Verkeer en vervoer	Verkeerstellingen	I	-	-	-	-30
2.1 Verkeer en vervoer	Revitalisering binnenstad 2026-2029	S	-	-49	-105	-152
2.1 Verkeer en vervoer	Omvormen LED	S	-	-14	-27	-41
2.1 Verkeer en vervoer	Ombouwen rotondes Groene Zoomweg naar turborotondes	S	-	-54	-54	-54
2.1 Verkeer en vervoer	Optimaliseren inrichting Boulevard	S	-	-	-14	-13
2.1 Verkeer en vervoer	Verkeersveilig maken Pauwenkamp en Parallelweg	S	-	-21	-21	-21
2.2 Parkeren	Inrichting en doorontwikkeling software parkeerproducten	I	-180	-	-	-
2.2 Parkeren	Uitvoering programma onderdeel parkeren	I	-175	-	-	-
	Totaal programma 2		-360	-143	-225	-316

1. Nieuw beleid

In bovenstaande tabel zijn de posten opgenomen die gerelateerd zijn aan nieuw beleid in 2026. Ten opzichte van 2025 geeft dit een nadelig effect.

2. Onderhanden werken (regulier en budget neutraal)

Bepaalde budgetten die in 2024 niet (volledig) zijn benut, zijn vanuit de Jaarrekening 2024 meegenomen naar de Begroting 2025. In de Begroting 2026 komen deze budgetten te vervallen en ontstaat een voordelig effect.

3. Doorberekende salariskosten

Jaarlijks wordt de verwachte urenbesteding per taakveld opgevraagd. De geraamde salariskosten worden op basis van deze urenbesteding doorberekend. Voor 2026 leidt dit ten opzichte van 2025 tot een nadelig effect.

4. Overige doorbelastingen

Naast salariskosten zijn er ook overige kostenposten die aan verschillende taakvelden worden doorberekend. Voor 2026 leidt dit ten opzichte van 2025 tot een voordelig effect.

5. Kapitaallasten

Jaarlijks worden de kapitaallasten bepaald op basis van de aanwezige activa en de nieuwe investeringen. Deze kapitaallasten worden toegerekend aan de betreffende taakvelden/programma's en hebben voor dit programma een voordelig/nadelig effect.

6. Incidenteel 2025

In de begroting 2025 zijn een aantal incidentele budgetten opgenomen. In de begroting 2026 zijn deze budgetten komen te vervallen of verlaagd. Dit leidt tot een voordelig resultaat.

7. Verkeer en vervoer	Het functioneel ramen van de kosten voor beeldkwaliteit wegen leidt tot een nadelig effect.
8. Havens	De haven opbrengsten stijgen in 2026 met afgerond € 138.000,- ten opzichte van de begroting 2025. Dit is het gevolg van de geactualiseerde tariefberekening voor de havengelden 2026. Echter op dit moment laten de (concept) haventarieven 2026 voor <u>een paar doelgroepen een meer dan trendmatige stijging</u> zien ten opzichte van de haventarieven 2025. Daarom wordt tussen het behandelen van de begroting en het aanbieden van de havengeldverordening 2026 extra inzet gepleegd om de tariefberekening nog eens goed tegen het licht te houden. Met het aanbieden van de havengeldverordening 2026 zal hier op worden teruggekomen incl. een eventuele begrotingswijziging voor het bijstellen van de inkomsten.
9. Havens	Met de besluitvorming van de jaarrekening 2024 is besloten om het restant van het baggerbudget van € 118.000,- toe te voegen aan de bestemmingsreserve Havenwerken. In 2026 leidt deze eenmalige toevoeging in 2025 tot een voordelig effect.
10. Diversen	De indexering van materiële kostenbudgetten in 2026 met 2,7% en diverse kleine budgetwijzigingen hebben samen geleid tot een nadelig effect.

