



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 2026 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 onderdelen Parkeren (2025) en Mobiliteit & Infrastructuur (2026)
- Integraal Fietsbeleid (2019)
- Verkeersveiligheidsplan (2016) met update uitvoeringsprogramma (2021)

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 beleid

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 en Hierden een prettige gemeente blijven 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, afhandelen van meldingen Snel Herstel) en meer projectmatige werkzaamheden (grootschalige vervanging, renovatie en reconstructie).

Regulier beleid

Civiele kunstwerken onderhouden

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

De civiele kunstwerken worden in stand gehouden op CROW-kwaliteitsniveau C.

Regulier beleid

[Wegverhardingen onderhouden](#)

Wegverhardingen onderhouden die zijn opgenomen in de planning vanuit het assetmanagement programma GISIB.

De wegen worden in stand gehouden op kwaliteitsniveau C, en de fiets- en voetpaden op kwaliteitsniveau B. Inspecteren van het areaal conform de landelijke gebruikte CROW normen. Areaal bijhouden in beheer management systeem GISIB.

Regulier beleid

[Reiniging wegen](#)

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

De werkzaamheden worden uitgevoerd op CROW-kwaliteitsniveau B+, behalve in de binnenstad en voor graffiti waar CROW-kwaliteitsniveau A geldt.

Regulier beleid

[Gladheidbestrijding](#)

Preventief en curatief strooien en/of schuiven van wegen en fietspaden die zijn opgenomen in het strooibeleid. Zoutinkoop via contract en materieel up to date houden.

Regulier beleid

[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

De voorzieningen worden beheerd op basis van wettelijke keuringsnormen (zoals NEN 1010/3140) en SLA's.

Regulier beleid

[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.

De objecten worden in stand gehouden op CROW-kwaliteitsniveau B

Afvalbakken van Inter Design langzaam invoeren.

Regulier beleid

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 2026 is het omgevingsprogramma onderdeel mobiliteit en infrastructuur (incl. verkeersveiligheid) vastgesteld. 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 bereiden we diverse nieuwe verkeersprojecten voor aan de hand van ons actieprogramma verkeersveiligheid.

Specifiek beleid

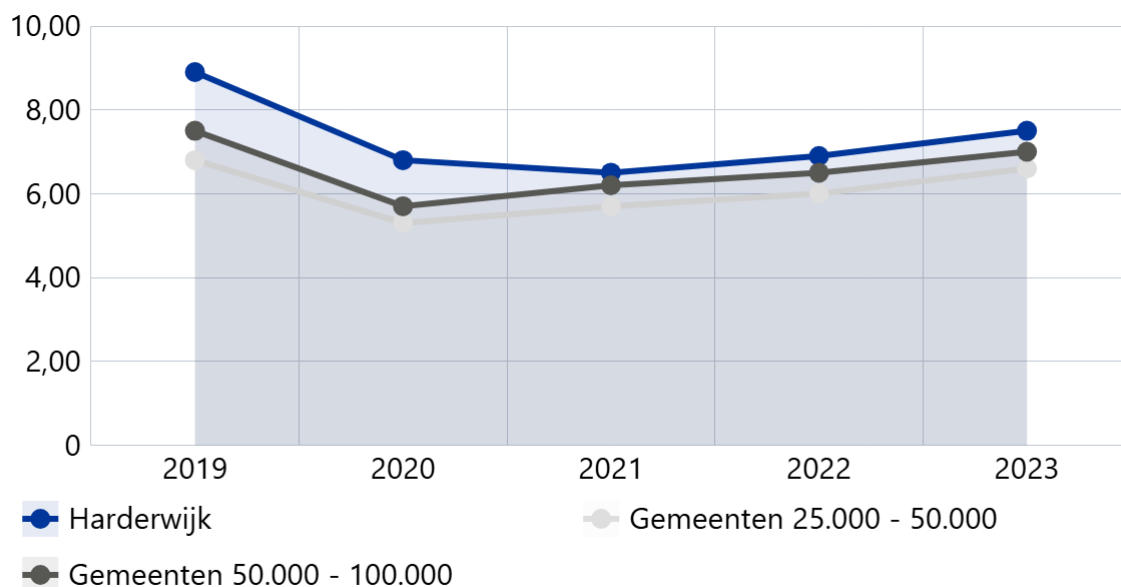
[Op regionaal niveau samenwerken](#)

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

Regulier beleid

Verplichte beleidsindicatoren 2.1 Verkeer en vervoer

Aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners



Bron: waarstaatjegemeente.nl

Op waarstaatjegemeente.nl/viewer - verkeersveiligheid staan ook grafieken met ongevals cijfers t/m 2024 per 100.000 inwoners. Die laten een licht dalende lijn zien. Helaas blijkt wel dat het aantal gewonden licht toeneemt, terwijl het aantal ongevallen met uitsluitend materiele schade daalt. Bij de meeste ongevallen zijn fietsers betrokken.

2.2 Parkeren

Portefeuillehouder(s): W. Mazier

Domein: Stad & Omgeving

Wat willen we bereiken?

Een goed 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.
- 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 beleid

Haalbaarheid en locatieonderzoek Wijkhubs en transferia

Eén van de ambities uit de Omgevingsvisie en het programmaonderdeel parkeren is om zowel in de binnenstad als in overige (woon)wijken uiteindelijk meer parkeren aan de randen te laten plaatsvinden op transferia en hubs. Een hub is een goed bereikbaar punt aan bijvoorbeeld de rand van de wijk, waar onder andere wijkbewoners hun auto kunnen parkeren en waar bijvoorbeeld elektrische deelauto's en -fietsen beschikbaar zijn, maar ook de mogelijkheid wordt geboden om een eigen fiets te stallen. In 2027 voeren we per wijk een haalbaarheid en locatieonderzoek uit. Hieruit moet duidelijk worden wat per wijk de beste locatie is, aan welke voorwaarden een hub moet voldoen en welke vormen van voor- en natransport hier aangeboden moeten worden.

Regulier beleid

Intensiveren van de handhaving

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

Regulier beleid

[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 beleid

[Doelgroepen op de juiste plek \(uitwerking herverdelingsvraagstuk\)](#)

Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad en omgeving is het noodzakelijk dat er een betere balans ontstaat in vraag en aanbod van parkeercapaciteit en uitgifte van vergunningen. We gaan onderzoeken of de verschillende doelgroepen (bewoners, werkers en bezoekers) op een betere manier kunnen herverdelen over de bestaande parkeervoorzieningen.

Regulier beleid

2.3 Recreatieve havens

Portefeuillehouder(s): W. Mazier

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 gemeente 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 beheer en onderhoud 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 van de openbare orde en veiligheid in de openbare ruimte, dus ook in en rondom de havens.

Regulier beleid

[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.

Met de uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek zijn wij 2026 gestart.

Specifiek beleid

2.4 Economische havens en waterwegen

Portefeuillehouder(s): J. van Egmond

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 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 kadelengete 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 beleid

[Lobbyen voor verbeteringen niet-gemeentelijke infrastructuur](#)

Lobby voor een snellere en frequentere treinverbinding alsook een toekomstbestendige aanpak van de A28 (met name knooppunt Hoevelaken) en 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 beleid

[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 beleid

Totaaloverzicht Programma 2

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2025	Begroting 2026	Primitieve begroting 2027	Primitieve begroting 2028	Primitieve begroting 2029	Primitieve begroting 2030
Baten						
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	679	364	179	179	179	179
TV22 TV22 Parkeren	43	18	18	18	18	18
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	642	629	881	764	798	1.056
Totaal Baten	1.364	1.011	1.079	961	995	1.253
Lasten						
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	-6.296	-8.469	-7.644	-7.987	-8.103	-8.175
TV22 TV22 Parkeren	-2.651	-2.732	-2.604	-3.139	-3.074	-3.063
TV23 TV23 Recreatieve havens	-4	-5	-5	-5	-5	-5
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	-1.310	-1.177	-1.338	-1.222	-1.251	-1.508
TV25 TV25 Openbaar vervoer	-70	-99	-70	-69	-69	-69
Totaal Lasten	-10.332	-12.482	-11.660	-12.421	-12.501	-12.820
Onttrekkingen						
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	247	238	220	274	274	274
TV22 TV22 Parkeren	332	527	8.322	252	221	221
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	215	10.286	60	80	60	60
Totaal Onttrekkingen	793	11.051	8.602	606	555	555
Stortingen						
TV21 TV21 Verkeer en vervoer	-375	0	0	0	0	0
TV22 TV22 Parkeren	0	-355	-8.070	0	0	0
TV24 TV24 Economische havens en waterwegen	-211	-93	-93	-93	-93	-93
TV25 TV25 Openbaar vervoer	0	-10.000	0	0	0	0
Totaal Stortingen	-586	-10.448	-8.163	-93	-93	-93
Gerealiseerd resultaat	-8.761	-10.868	-10.143	-10.947	-11.044	-11.105

Financiële analyse begroting 2027 ten opzichte van begroting 2026

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Begroting 2026	Primitieve begroting 2027	Primitief 2027 - Totaal 2026
Baten	1.011	1.079	68
Lasten	-12.482	-11.660	821
Onttrekkingen	11.051	8.602	-2.449
Stortingen	-10.448	-8.163	2.285
Verschil	-10.868	-10.143	725

Het resultaat van programma 2 is als volgt te verklaren

Taakveld (Bedragen x 1.000)	Onderwerp	Bedrag afwijking	Verwijzing toelichting
	Onderhanden werken (regulier en budget neutraal)	280	1
	Kapitaallasten	83	2
	Doorberekende salariskosten	-69	3
2.1 + 2.2	Overige doorbelastingen	83	4
	Incidentele budgetten	640	5
2.1	Indexatie 2026	-98	6
2.1	Voordeurnorm 2027	-148	7
2.1	Ophoging budget beeldkwaliteit wegen	-114	8
2.4	Havengelden 100% kostendekkend	76	9
	Diversen	-8	10
	Totaal	725	

Toelichting op de financiële analyse

1. Onderhanden werken	Bepaalde budgetten die in 2025 niet (volledig) zijn benut, zijn vanuit de Jaarrekening 2025 als "onderhanden werk" meegenomen naar 2026. Deze budgetten komen in 2027 te vervallen, wat leidt tot een voordelig effect in de begroting 2027.
2. Kapitaallasten	Jaarlijks worden de kapitaallasten bepaald op basis van de aanwezige activa en de nieuwe investeringen. Deze kapitaallasten worden toegerekend aan de taakvelden/programma's en leiden voor dit programma tot een voordelig effect in.
3. Doorberekende salariskosten	Jaarlijks wordt de verwachte urenbesteding per taakveld opgevraagd. De geraamde salariskosten worden op basis van deze urenbesteding doorberekend. Voor 2027 leidt dit ten opzichte van 2026 tot een nadelig effect.
4. Overige doorbelastingen	Jaarlijks worden de tractiemiddelen op basis van inzet toegerekend aan de taakvelden/programma's en leiden voor dit programma tot een voordelig effect in de begroting 2027.
5. Incidentele budgetten	Incidentele budgetten in 2026 komen in 2027 te vervallen, wat leidt tot een voordelig effect in de begroting 2027. Dit betreft o.a. een incidentele storting in een reserve, budget toegankelijkheid buitenruimte.
6. Indexatie 2026	Indexatie van de begrote baten en lasten leidt per saldo tot een nadelig effect in de begroting 2027.

7. Voordeurnorm 2027	De jaarlijkse bijstelling van de beheer- en onderhoudsbudgetten o.b.v. de voordeurnorm leidt tot een nadelig effect in de begroting 2027.
8. Ophoging budget beeldkwaliteit wegen	De bijstelling van de de beheer- en onderhoudsbudgetten voor beeldkwaliteit wegen en de Wijde Wellen leidt tot een nadelig effect in de begroting 2027.
9. Havengelden 100% kostendekkend	De opbrengsten voor woonboten en historische schepen met woonfunctie zijn in 2026 incidenteel afgeraamd. Deze havengelden zijn in 2027 weer volledig kostendekkend geraamd wat leidt tot een voordelig effect in de begroting 2027.
10. Diversen	Diverse kleine budgetwijzigingen hebben geleid tot een klein nadelig effect.

