

# Programma 4 Economisch vitaal en bereikbaar

10 november 2022



### **Maatschappelijke effecten**

De werkgelegenheid en het voorzieningenniveau voor onze bedrijven en inwoners blijven in stand.

Wij zetten onze natuur en ons culturele erfgoed in om onze economie te versterken.

De gemeente Gooise Meren stimuleert de arbeidsparticipatie in deze krappe arbeidsmarkt.

Inwoners en ondernemers kunnen veilig op weg in een goed bereikbaar én leefbaar Gooise Meren.

## 4.1. Economie

### Doelstellingen

#### 4.1.1. Wat willen we bereiken?

We stimuleren de bedrijvigheid en levensvatbaarheid van onze winkelgebieden en bedrijfsterrinen en houden daarmee ook ons voorzieningenniveau op peil.

Daarom geven we extra aandacht aan:

- We zorgen dat de winkelgebieden en bedrijventerrinen goed bereikbaar, veilig, groen en toegankelijk zijn en blijven. Er blijft voldoende bedrijfsruimte beschikbaar om de werkgelegenheid op peil te houden.
- We vergroten onze economische mogelijkheden door samen te werken in de Regio Gooi en Vechtstreek en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dat is in gang gezet met onze regionale samenwerkingsagenda (RSA) en MRA-agenda. Binnen onze netwerken maken we ons met name sterk voor mobiliteit, duurzaamheid en economie.
- We streven naar een circulaire economie. We besteden lokaal aan binnen wat wettelijk mogelijk is.
- We zorgen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en ondernemers.
- We stimuleren innovatief ondernemerschap en zien kansen in de zorgsector om werkgelegenheid te creëren. Eventuele nieuwe vormen van ondernemen kunnen in onze gemeente een plek krijgen mits ze op een geschikte en veilige manier kunnen worden ingepast.

#### Wat gaan we ervoor doen in 2023?

##### 4.1.1.1. Ontwikkelen visie op- en bouwen van een netwerk rond Circulaire Economie

De manier waarop we wereldwijd produceren en consumeren leidt tot uitputting van grondstoffen. Recent is duidelijk geworden dat afhankelijkheid van grondstoffen en de snelle prijsstijging van grondstoffen ons economisch systeem kwetsbaar maakt. Het is nodig om toe te werken naar een circulaire economie gericht op preventie, slimmer en duurzamer ontwerpen en het zo lang mogelijk (lokaal) (her)gebruiken van producten en materialen: zoals het opnieuw gebruiken van materialen uit gebouwen en de gebouwde omgeving of tegengaan van voedselverspilling en gebruik van voedselreststromen. In het Regeerakkoord uit 2021 staat dat het kabinet streeft naar een volledig circulaire economie in 2050. Een circulaire economie draagt bij aan het terugdringen van broeikasgassen (CO<sub>2</sub>) en het voorkomen van klimaatverandering.

Voor de overgang naar een Circulaire Economie is bewustwording bij en samenwerking met ondernemers en consumenten essentieel. In samenwerking met ondernemers, initiatieven rond Circulaire Economie in Gooise Meren en in afstemming met de gemeenten in onze Regio wordt een programma Circulaire Economie met een aantal concrete projecten ontwikkeld. De eigen bedrijfsvoering van gemeente Gooise Meren krijgt nadrukkelijk een plek in dit programma: wij staan zelf aan de lat door zoveel mogelijk circulair in te kopen en lokaal aan te besteden. Voor het opbouwen van een netwerk met betrokkenen en het in de steigers zetten van een programma Circulaire Economie trekken we voor 2023 een Kwartiermaker Circulaire Economie aan. De Kwartiermaker zorgt in dit programma tevens voor gerichte activiteiten ten behoeve van het genereren van duurzame fondsen en subsidies bij diverse instanties.

##### 4.1.1.2. Informeren van- en communicatie met ondernemers over circulariteit

Een Circulaire Economie is alleen te realiseren als ondernemers zich bewust zijn van en betrokken voelen bij dit thema en werk willen maken van een circulaire bedrijfsvoering. Tevens is de verwachting dat het Rijk in de nabije toekomst sterker op circulaire doelen gaat sturen richting ondernemers, met nieuwe wet- en regelgeving (zoals de UPV - Uitgebreide Producenten Verantwoordelijkheid). Om onze lokale ondernemers hierop voor te bereiden is budget nodig om diverse voorlichtingsactiviteiten te organiseren.

#### **4.1.1.3 Manager vitale kernen**

In 2023 zal de inzet van de Manager Vitale Kernen voortgezet worden. De Manager Vitale Kernen heeft een verbindende rol en zet zich onder andere in voor het verbeteren van de communicatie en de samenwerking tussen ondernemers, vastgoedpartijen en gemeente. Zowel binnen ieder van de vier kernen, als tussen de vier kernen onderling. De Manager Vitale Kernen helpt ondernemers samen te werken en richt zich op onderwerpen waar energie in zit.

## 4.2. Toerisme & cultureel erfgoed

### Doelstellingen

#### 4.2.1. Wat willen we bereiken?

We koesteren het erfgoed en bevorderen toerisme en recreatie die zorgen voor economische activiteiten en voorzieningen in onze gemeente. Zo blijven we aantrekkelijk voor onze eigen inwoners en bezoekers van buiten. En zo blijft onze gemeente fijn om in te wonen en te recreëren en zorgen recreanten en toerisme voor extra werkgelegenheid in onze gemeente.

Daarom geven we extra aandacht aan:

- We benutten de belevingswaarde van cultureel erfgoed beter door bestemmingen aantrekkelijker te maken door ze te verbinden en te promoten bij doelgroepen die daar meest ontvankelijk voor zijn, zoals bijvoorbeeld natuur- en cultuurliefhebbers, wandelaars en fietsers.
- We werken hiervoor als gemeente proactief samen binnen de MRA. We positioneren ons als groene, culturele en open ruimte binnen de regio en spelen in op de toenemende behoefte aan recreatie als gevolg van de toenemende verstedelijking om ons heen. Vanwege leefbaarheid, natuurwaarde, recreatie en cultuurhistorie streven wij ernaar dat nieuwe verbindingswegen ondergronds worden aangelegd, vooral bij een eventuele extra verbinding naar Flevoland.
- We zorgen samen met onze partners dat de toename van het toerisme en recreatie niet leidt tot schade aan onze natuur en ons erfgoed.

#### Wat gaan we ervoor doen in 2023?

##### 4.2.1.1. Verhogen subsidie onderhoud gemeentelijke monumenten

We verhogen het beschikbare budget van de onderhoudssubsidies, op grond van de Erfgoedverordening, voor het onderhoud van gemeentelijke monumenten. Met verhoging van het budget kunnen wij meer eigenaren ondersteunen en stimuleren we dat eigenaren investeren in de kwaliteit van het erfgoed. Op dit moment is de vraag naar subsidie groter dan het huidige budget toelaat.

##### 4.2.1.2. Plan voor verduurzaming van monumenten

We stellen een plan van aanpak op voor de verduurzaming van monumenten, beeldbepalende panden en gebouwen binnen beschermde stads- en dorpsgezichten, met behoud van de cultuurhistorische kwaliteit, zoals in de Erfgoedvisie opgenomen. Dit plan van aanpak gebruiken we als basis voor verder onderzoek en uitwerking van verduurzamingsmogelijkheden en eventuele subsidies, gekoppeld aan de opgave die we hebben in het kader van de energietransitie.

##### 4.2.1.3 Voetgangersbewegwijzering (Wayfinding)

Vanuit de kernen is de afgelopen jaren aangegeven dat er behoefte is aan het vernieuwen van de voetgangersbewegwijzering. Er is op dit moment geen eenduidige herkenbare bewegwijzering zowel binnen als tussen de kernen. Tevens is de huidige voetgangersbewegwijzering op verschillende plekken onduidelijk, verouderd of afwezig. Door de realisatie van een consistent, toegankelijk en duidelijk voetgangersbewegwijzeringssysteem in 2023, wordt de openbare ruimte minder rommelig, maken we de kernen aantrekkelijker, zorgen we dat bezoekers zich welkom voelen en verleiden we hen de kernen verder te ontdekken.

## 4.3. Werk & inkomen

### Doelstellingen

#### 4.3.1. Wat willen we bereiken?

Met de huidige druk op de arbeidsmarkt ondersteunen wij inwoners en ondernemers om een match te maken tussen werkgelegenheid en arbeidsparticipatie. We hebben aandacht voor minima en doelgroepen en zijn goed toegankelijk voor hen die hulp nodig hebben. We zetten in (boven)regionaal verband actief in op het aantrekken van werkgelegenheid.

Daarom geven we extra aandacht aan:

- In samenwerking met het bedrijfsleven willen we ervoor zorgen dat vacatures vervuld worden en arbeidsparticipatie toeneemt als harde noodzaak bij de huidige arbeidsmarkt.
- We vergroten de inzet op van-werk-naar-werk, van-onderwijs-naar-werk en van-uitkering-naar-werk.
- We zorgen dat het ondernemersloket goed vindbaar is, ook voor startende ondernemers.

#### Wat gaan we ervoor doen in 2023?

##### 4.3.1.1. Inclusieve arbeidsmarkt

Wij werken aan een inclusieve arbeidsmarkt en willen dat meer inwoners participeren op de arbeidsmarkt, hun talenten benutten en economische zelfstandigheid bereiken. De gemeente ondersteunt daarbij door een breed scala aan voorzieningen op lokaal niveau aan te bieden en met het aanbieden van regionale arbeidsmarktprogramma's. Op regionaal niveau werken wij samen met de Regio Gooi en Vechtstreek, het Werkgever Servicepunt (WSP), het Regionale Mobiliteitsteam (RMT), ondernemers, de Tomingroep, het (MBO)onderwijs, het UWV en overige (boven)regionale partners. Het pakket van voorzieningen houden wij in ieder geval in 2023 en 2024 in stand en laten wij zo goed mogelijk renderen middels adequate aansluiting op ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en (nieuwe) economische omstandigheden.

## 4.4. Mobiliteit

### Doelstellingen

#### 4.4.1. Wat willen we bereiken?

Samen met de inwoners en ondernemers houden we onze gemeente verkeersveilig en goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto. De kernen van onze gemeente willen we leefbaar houden, door negatieve effecten van parkeren, uitstoot en geluid van (vracht)auto's en sluisverkeer te verminderen.

Het samen verbeteren van de verkeersveiligheid rond scholen en specifieke punten, zoals sportverenigingen en gevaarlijke oversteken, heeft prioriteit. We zorgen voor ruimte voor openbaar vervoer en (snel)fietsverkeer en ook fietsparkeren. Het openbaar vervoer en voorzieningen zijn toegankelijk, ook voor ouderen en mindervaliden.

Daarom geven we extra aandacht aan:

- We zetten in op een actuele uitvoeringsagenda waarin we prioriteit geven aan veilige schoolzones en schoolroutes, het autoluw maken van de (vesting)kernen en de verkeersveiligheid. Verbeteringen van verkeerssituaties wegen we integraal af en prioriteren we.
- We werken aan een slim en modern parkeerbeleid waar (technologische) voorzieningen bij aansluiten. Binnen het beleid moet maatwerk mogelijk zijn in samenspraak met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. De auto heeft niet vanzelfsprekend het eerste recht op een plek in de openbare ruimte.
- In (boven) regionale samenwerking kijken we naar de mogelijkheden om ook de bereikbaarheid vanuit buiten de gemeente te vergroten door te kijken naar de Gooicorridor, de flessenhals A1 en het OV in algemeen. De uitbreiding van Almere vraagt om een ondergrondse verbinding naar Noord-Holland. Bovenregionaal is een besluit tot het verdiepen van het spoor niet actueel. We willen daarom deze periode een besluit nemen of we de reservering voor het verdiept spoor met een (tijdelijke) functie willen blijven invullen.
- We willen de bereikbaarheid van onze kernen met het openbaar vervoer verbeteren. We onderzoeken of we binnen de gemeente samen met inzet van de inwoners mogelijkheden hebben om de gaten op te vullen.

### Wat gaan we ervoor doen in 2023?

#### 4.4.1.1. Verkeersonveilige plekken risicogericht aanpakken

Om het aantal verkeersdoden en ongevallen te verminderen heeft de Rijksoverheid met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) een nieuwe visie op de verkeersveiligheidsaanpak ontwikkeld. Voor de regio is een risicoprofiel gemaakt. Om knelpunten in de verkeersveiligheid buiten de reguliere onderhoudscyclus op te pakken en om aanspraak te kunnen maken op de Rijkssubsidie is een zelfstandig budget nodig. Samen met gebruikers worden maatregelen ontwikkeld die het veilig oversteken van de Brediusweg, Cort van der Lindenlaan en Groot Hertoginnelaan vergemakkelijkt en veiliger maakt. Voor de Keverdijk wordt een plan van aanpak opgesteld. Eveneens wordt gestart met het ontwikkelen van een plan om de Brinklaan-Noord veiliger te maken. Voor de Brinklaan-Noord is al een subsidie verstrekt. Op de Hoofdgracht (Naarderbos) komen meer drempels en wordt op advies van de politie de fietsoversteekplaats aan het begin van de wijk op een drempel gelegd. Met deze maatregelen kan de maximumsnelheid op de Hoofdgracht worden verlaagd.

#### 4.4.1.2. Schoolomgevingen verkeersveiliger maken

Rond de aanvangstijden van scholen is er soms sprake van verkeerschaos. Omdat ouders de situatie als erg onveilig ervaren, wordt er vaak voor gekozen om de kinderen met de auto naar school te brengen. Dit is één van de oorzaken van de chaos omdat er geen ruimte is voor al die auto's. Naast het stimuleren om met de fiets te komen, draagt een duidelijk herkenbare schoolzone met een lagere maximumsnelheid bij aan verkeersveilig gedrag. In 2023 wordt de evaluatie van reeds aangelegde schoolzones afgerond en een



standaard vormgeving van schoolzones in Gooise Meren vastgesteld. Vervolgens wordt een start gemaakt met de realisatie van schoolzones, daarvoor wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld.

#### **4.4.1.3. Aanleren juist verkeersgedrag door verkeerseducatie**

Er zijn diverse lespakketten voor scholen ontwikkeld om verkeerslessen te geven. Wij moedigen scholen aan deze te gebruiken. We maken het mogelijk dat basisscholieren aan een praktisch verkeersexamen kunnen deelnemen.

#### **4.4.1.4. Verkeersgedrag beïnvloeden**

Wij gaan door met het ophangen van snelheidsindicatiedisplays (SID's) om het verkeer te attenderen op de geldende maximumsnelheid. We doen dit op verzoek en via een roulerend programma. Verder participeren wij opnieuw in landelijke verkeersveiligheidscampagnes (smartphones in verkeer, fietsverlichting e.d.) door landelijk gebruikte actieposters in de gemeente op te hangen.

#### **4.4.1.5 In balans houden van leefbaarheid en bereikbaarheid**

De voorbereiding van de in het kader van het plan verkeer Centrum Bussum genoemde maatregelen wordt verder uitgewerkt. Samen met de inwoners van Muiden wordt een plan ontwikkeld hoe de vesting Muiden autolouwer kan worden gemaakt. De bestaande bewegwijzering naar parkeergelegenheden wordt verbeterd. Het fietsgebruik wordt bevorderd door o.a. het (door-)fietsroutenetwerk in de MRA en de bereikbaarheid van OV knooppunten met de fiets te verbeteren. Hiervoor zijn hoge subsidies opvraagbaar.

Goede fietsparkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen kunnen autogebruik verminderen. Fietsparkeernormen zijn een objectief toetsingskader. Voor de ontwikkeling van dit beleid wordt externe deskundigheid aangetrokken. Ook mobiliteits hubs en deelmobiliteit kunnen de omvang van het autoverkeer in onze kernen verminderen. Daarbij zorgen we met het opstellen van beleid en met het aanleggen van voorzieningen dat de toename van deze diensten niet voor grote overlast zorgt, zoals door het parkeren van de deelvoertuigen.

#### **4.4.1.6. Inrichten van 'zero-emissiezones'**

De ingezette verkenning naar mogelijkheden om werkzaamheden aan wegen te laten uitvoeren door voertuigen met een zero-emissie gaat door. Wij volgen de experimenten in andere steden met zones waar alleen stadsdistributie is toegestaan die volledig emissie vrij is (Green Deal ZES).

#### **4.4.1.7. Ontwikkelen laadpalenbeleid**

Elektrisch rijden is een manier om de overlast van uitstoot en geluid door verkeer te beperken. Vanuit het Klimaatakkoord wordt de plaatsing van laadpalen gezien als het middel om elektrisch rijden op korte termijn te bevorderen. Vanaf 2030 zullen alleen nog emissieloze auto's worden verkocht. We gaan verder met het 'vraag-gestuurd' plaatsen van oplaadpalen. Bij oplaadpalen die zo intensief worden gebruikt dat er wachtrijen ontstaan, worden 'data-gestuurd' palen bijgeplaatst. Alleen op grotere parkeerterreinen en bij nieuwbouwoontwikkelingen worden nu 'aanbod-gestuurd' oplaadpalen geplaatst (op voorhand). Wij volgen daarbij de richtlijnen van de MRA. Deze reactieve aanpak is tijdrovend en te traag om de ambities van het klimaatakkoord bij te benen. Een uitvoeringsplan met een aangescherpte strategie is nodig om tijdverlies door de vele bezwaarschriften in te perken. Hiervoor zet het college een kwartiermaker in.

#### **4.4.1.8. Versterken van OV-knooppunten**

We stimuleren de ontwikkeling van de stations Naarden-Bussum, Bussum-Zuid en P+R Muiden tot OV-knooppunt. En we stimuleren mobiliteitshubs onder meer om zoveel mogelijk mensen gebruik te laten maken van de buslijnen, als onderdeel van hun totale ketenreis. Wij blijven participeren in de ontwikkeling van de stations door NS en ProRail. De provincie Noord-Holland ontwikkelt plannen voor de P+R Muiden, wij zullen bezien welke kansen dit ons biedt.

In regionaal verband wordt de lobby bij spoorse partijen voor capaciteitsuitbreiding/-behoud op de Gooicorridor voortgezet. Goede voorzieningen (zoals de buitenpoort Bussum-Zuid) kunnen het gebruik van de Gooilijn bevorderen en autogebruik verminderen.

#### **4.4.1.9. Optimaliseren/ realiseren van een hoogwaardig fietsnetwerk**

In de Gooi en Vechtstreek neemt de uitgaande pendel over de weg en spoor toe als het gevolg van de krimp van werkgelegenheid. Het is belangrijk de verbeterde doorstroming van de A1 te behouden. Het stimuleren van fietsgebruik en openbaar vervoer wordt gezien als middel om het wegverkeer te verminderen. Met de MRA en de Regio Gooi en Vechtstreek hebben wij de intentie om het fietsgebruik te bevorderen en OV-knooppunten beter bereikbaar te maken door aanleg van een hoogwaardig fietsroute netwerk. Inmiddels zijn wij ook een inspanningsverplichting aangegaan. De geplande verbeteringen worden integraal meegenomen in de lopende (Spiegelstraat/Lindenlaan/Schootsvelden e.d.) en nog te starten projecten (o.a. Muiden autoluw).

#### **4.4.1.10. Toegankelijkheid leidend maken bij het uitvoeren van onderhoud wegen**

De leefbaarheid wordt vergroot door een veilige en toegankelijke openbare ruimte. We zorgen voor goed beheer van onze waardevolle voorzieningen zoals wegen, straatmeubilair, verlichting, verkeersvoorzieningen en bouwwerken. Dagelijks worden er kleinschalige werkzaamheden verricht binnen het beheerareaal van de gemeente Gooise Meren om de ruimte schoon, heel en veilig te houden. Het gaat hierbij om het herstellen van bijvoorbeeld trottoirtegels die door wortelgroei omhoog zijn gedrukt of het herstellen van oneffenheden in het straatwerk zodat er geen water meer op straat blijft staan. Trottoirs zijn vlak, stroef, voldoende breed en aaneengesloten. Veelal worden dit soort werkzaamheden uitgevoerd op basis van klachten zoals deze worden gemeld door de eigen dienst of door inwoners.

#### **4.4.1.12. Optimaliseren van bestaande parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen**

Bestaande parkeervoorzieningen denken wij te optimaliseren door een parkeerverwijssysteem in te richten om beschikbare parkeerplaatsen beter te benutten en de route aan te geven. Hiermee wordt zoekverkeer verminderd. Wij gaan systemen onderzoeken om te bepalen wat passend is voor Gooise Meren. Een ander instrument om een betere benutting van parkeerterreinen te bereiken, is het toepassen van tariefdifferentiatie. Door verschillende tarieven te hanteren voor parkeren op straat of in garages, kunnen parkeerstromen gestuurd worden.

Om fietsgebruik aan te moedigen zijn goede en veilige parkeervoorzieningen nodig bij stations, bushaltes, in het centrum en bij winkels en sportvelden. Goede fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de toegankelijkheid voor voetgangers en mindervaliden.

#### **4.4.1.13. Modernisering van de gehele parkeerketen**

De modernisering betreft het vaststellen van parkeernormen, gedifferentieerd naar woonkern, doelgroep en/of soort gebied, het op maat inzetten van parkeerregulering, het digitaliseren van betalingen en te komen tot een eigentijdse vorm van handhaving en dienstverlening. Hiertoe wordt onderzocht welke kansen kenteken-parkeren ons biedt, waarbij handhaving met scanauto's mogelijk wordt. Verder wordt er een vervangingsschema opgesteld voor verouderde parkeerapparatuur.

De parkeerverordening wordt dusdanig aangepast dat het mogelijk wordt toekomstige bewoners minder of geen parkeervergunningen te verstrekken.

## Wat mag het kosten?

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2021	Begroting 2022 (na wijziging)	Prim. Begroting 2023	MB 2024	MB 2025	MB 2026
Lasten						
608 Verkeer	883	920	932	908	891	890
609 Parkeren	1.613	1.706	1.723	1.768	1.848	2.027
610 Economie	1.516	1.355	1.342	1.339	1.338	1.333
611 Bestemmingsplannen	649	838	680	617	617	617
622 BUIG	18.553	14.076	13.865	13.865	13.781	13.781
623 Werkvoorziening	3.974	12.811	3.657	3.574	3.434	3.415
624 Minimabeleid	2.465	3.194	2.091	2.091	2.091	2.091
625 Sociale recherche	154	508	620	620	620	620
636 Monumenten en musea	405	416	558	556	541	539
637 Recreatie	204	288	318	316	315	315
<b>Totaal Lasten</b>	<b>30.416</b>	<b>36.113</b>	<b>25.786</b>	<b>25.654</b>	<b>25.477</b>	<b>25.628</b>
Baten						
608 Verkeer	-58	-21	-21	-21	-21	-21
609 Parkeren	-2.182	-2.748	-3.251	-3.251	-3.251	-3.251
610 Economie	-559	-716	-770	-773	-785	-785
611 Bestemmingsplannen	-14	-60	-63	-63	-63	-63
622 BUIG	-17.261	-12.487	-12.433	-12.433	-12.433	-12.433
623 Werkvoorziening	-62	-9.369	0	0	0	0
624 Minimabeleid	-110	-1.229	-30	-30	-30	-30
625 Sociale recherche	-368	-402	-402	-402	-402	-402
636 Monumenten en musea	-102	-96	-100	-100	-100	-100
637 Recreatie	-2	-9	-9	-9	-9	-9
<b>Totaal Baten</b>	<b>-20.718</b>	<b>-27.135</b>	<b>-17.079</b>	<b>-17.082</b>	<b>-17.093</b>	<b>-17.093</b>
<b>Resultaat voor bestemming</b>	<b>9.697</b>	<b>8.977</b>	<b>8.707</b>	<b>8.572</b>	<b>8.384</b>	<b>8.535</b>
Onttrekkingen						
622 BUIG	-140	0	0	0	0	0
623 Werkvoorziening	-10	-240	0	0	0	0
<b>Totaal Onttrekkingen</b>	<b>-150</b>	<b>-240</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultaat na bestemming</b>	<b>9.547</b>	<b>8.737</b>	<b>8.707</b>	<b>8.572</b>	<b>8.384</b>	<b>8.535</b>

## Toelichting financiële verschillen

Toelichting verschillen begroting 2023 t.o.v. begroting 2022		
Onderdeel programma 4	Verschil (x € 1.000)	V/N (V= voordeel, N= nadeel)
<p><i>Parkeren</i></p> <p>De opbrengsten van parkeren nemen ten opzichte van 2022 toe. Dit komt deels door inflatiecorrectie (€ 128k) en deels door het besluit bij de begroting 2022 om de parkeertarieven met ingang van 2023 te verhogen (€ 375k)</p>	-503	V
<p><i>Minimabeleid</i></p> <p>Ter ondersteuning van het minimabeleid investeren we in 2023 in de inzet van een budgetcoach.</p> <p>In 2022 is € 1,2 mln. aan lasten en baten met betrekking tot de energietoeslag geraamd. Dit leidt op zowel baten als lasten tot een verschil maar heeft per saldo geen effect.</p>	83	N
<p><i>Werkvoorziening</i></p> <p>Voor 2022 is nog sprake van een incidentele bijdrage uit de reserve. Voor 2023 is deze dekking niet meer van toepassing.</p> <p>In 2022 is € 9 mln. aan lasten en baten met betrekking tot de Oekraïne-opvang geraamd. Dit leidt op zowel baten als lasten tot een verschil maar heeft per saldo geen effect.</p>	240	N
Overige verschillen < € 70.000	150	N
<b>Totaal</b>	<b>- 30</b>	<b>V</b>

## Beleidsindicatoren

nr.	Omschrijving indicator	2017	2018	2019	2020	2021
7.	Het percentage klanten dat gedurende het poortproces 'afgevangen' worden (van melding tot start inkomen).	-	-	-	-	-
8.	Het aantal voorzieningen/trajecten per klant dat succesvol is afgerond.					

9.	Uitstroom naar betaald werk of opleiding als percentage van het aantal te bemiddelen personen			25%	23%	25%
----	---	--	--	-----	-----	-----

### Kengetallen

nr.	Omschrijving	2017	2018	2019	2020	2021	Bron
1.	Beroepsbevolking			30.000	29.000	31.000	CBS (databank Statline)
2.	Klanten Participatiewet			942	988	795	Administratie USD
3.	Klanten WSW			83	78	62	Administratie USD
4.	Inwoners met een WW-uitkering			804	999	630	UWV
5.	Aantal huishoudens dat gebruik maakt van een minimaregeling			879	908	819	Administratie USD
6.	Aantal meldingen inzake 'vroegsignalering'					171	Administratie USD
7.	Aantal verwezen klanten naar de Kredietbank			90	78	50	Administratie USD
8.	Aantal personen dat een schuldhulptraject heeft bij de Kredietbank Nederland			49	46		Administratie USD
9.	Aantal voorzieningen/trajecten dat is afgerond			245	390	496	Administratie USD