

JAARSTUKKEN

2019



Waarom dit programma?

Voor de economische ontwikkeling van een stad is bereikbaarheid een voorwaarde. Mobiliteit voor burgers heeft vaak een groot effect op welzijn en betrokkenheid.

De andere kant van mobiliteit is dat het veel ruimte kost. Automobilititeit in het bijzonder betekent gebruik van (fossiele) energie, wat zorgt voor uitstoot van schadelijke stoffen en broeikasgassen. Ook kan mobiliteit voor geluidsoverlast en verkeersonveiligheid zorgen.

Dit programma beoogt de bereikbaarheid en mobiliteit te verbeteren en de nadelige effecten daarvan terug te dringen.

Beoogd maatschappelijk effect

Wageningen streeft ernaar dat mobiliteit op een duurzame wijze bijdraagt aan een goed functionerende economie, gezondheid, verkeersveiligheid en sociale participatie.

Om dit maatschappelijk effect te bereiken zijn de volgende thema's actueel:

- Bereikbaarheid van belangrijke locaties
- CO2-uitstoot
- Bijdragen aan de verbetering van het leefmilieu voor inwoners
- Verkeersveiligheid langzaam verkeer
- Mobiliteit van minder mobiele inwoners

Deze thema's zijn verwerkt in een doelenboom, waarin per doel wordt beantwoord:

- Wat wilden we bereiken? (doelen en subdoelen)
- Wat hebben we bereikt? (per subdoel)

1.1 Bereikbaarheid economisch belangrijke locaties

Wat wilden we bereiken?

1.1 De bereikbaarheid van en naar economisch belangrijke locaties in Wageningen is verbeterd

De gemeente Wageningen wil de bereikbaarheid van de campus, het stadscentrum, de haven, het Business and Science Park Wageningen en het Nudepark verbeteren door een focus op vier doelen:

- De samenhang en het comfort van het fietsverkeer en het fietsparkeren zijn verbeterd en het oponthoud verminderd.
- Het busvervoer is toegankelijker, beter beschikbaar en aantrekkelijker.
- De bestaande parkeercapaciteit rondom deze economisch belangrijke locaties wordt beter benut.
- De bestaande wegencapaciteit wordt beter benut.

Dit doel betreft overwegend niet-wettelijke taken. Hoe bereikbaar we willen zijn hangt erg af van het budget. Onderhoud van bebording en verkeerslichten zijn wettelijke taken van de gemeente.

Subdoelen

1.1.1 Fietsverkeer en fietsparkeren

Samenhang, comfort en fietsverkeer en het fietsparkeren is verbeterd, het oponthoud is verminderd (ten opzichte van 2008).

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

In 2019 zijn de inhoudelijke voorbereidingen voor de snelfietsroute Ede-Wageningen gestart. Er zijn schetsontwerpen gemaakt die we nu verder uitwerken samen met omwonenden. Ook is de totale financiering van het Wageningse deel van de route rondgekomen.

Vooruitlopend op de verdere voorbereiding van de snelfietsroute is besloten om de aftakking naar de Wageningen Campus via de Kierkamperweg eerder uit te gaan voeren. Samen met de gemeente Ede zijn de voorbereidingen voor een tweerichtingenfietspad aan de zuidkant van de bomenrij gestart.

Ook zijn op diverse rotondes binnen Wageningen richtingspijlen op de fietspaden aangebracht waardoor de kans op spookfietsers vermindert. Daarnaast zijn op de fietsstroken extra fietsvriendelijke en duurzame fietssymbolen aangebracht.

Tot slot is er een veilige fietsoversteek over de Kortenoord Allee gemaakt bij rotonde Nijlantsingel. De fietsroute over de Binnenhaven gaat nu grotendeels over fietspaden en het fietsverkeer heeft nu overal voorrang.

1.1.2 Busvervoer

Het busvervoer is toegankelijker, beter beschikbaar en aantrekkelijker ten opzichte van alternatieven.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Om Wageningen goed bereikbaar te houden zijn in 2019 de volgende belangrijke punten bereikt als het gaat om openbaar vervoer:

- Er rijden nu extra spitsbussen tussen station Ede-Wageningen en de Wageningen Campus.
- De bussen naar Tiel sluiten nu goed aan op de trein in Rhenen en omgekeerd.

De bereikbaarheid van Wageningen per openbaar vervoer staat nog steeds onder druk. Daarom is in 2019 volop ingezet op een verdere optimalisatie en intensivering van de busverbinding tussen de stations Arnhem- Centraal en Ede-Wageningen via de Wageningen Campus. Dit wordt de Rijnlijn genoemd. Groot voordelen van deze verbinding zijn de snelheid (minder bushaltes en kortere verbinding) en de aanliggende locaties (NS-stations, busstations en Wageningen Campus).

1.1.3 Parkeercapaciteit

De bestaande parkeercapaciteit wordt beter benut.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Op parkeergebied zijn in Wageningen op veel verschillende onderdelen activiteiten uitgevoerd. Hieronder een overzicht van de meest belangrijke hiervan:

Uniformering:

- De betaald parkeren tijden op parkeerlocatie P8 Costerweg De Arc zijn hetzelfde geworden als op de overige parkeerlocaties in Wageningen (met 1^e uur gratis).
- Het gebruik van de parkeerschijf bij de bezoekersparkeervergunning is vervallen.

Situaties en gebieden:

- Zone 2 vergunningparkeren (24/7) is ingevoerd in gebied Olympiaplein en omgeving en zone 3 vergunningparkeren (ma-vr 12.00 - 17.00 uur) in gebied Wilhelminaweg en Veerstraat.
- De gebieden Stadsbrink en Olympiaplein zijn betaald parkeren geworden (kentekenparkeren, met 1^e uur gratis).
- De periode van betaald parkeren op het Raadhuisplein en Salverdaplein is verlengd tot 23.00 uur.
- Met een aanpassing van de APV is het nachtelijke vrachtwagenparkeren op Agro Businesspark verboden.
- Met de eigenaar van Duivendaal zijn gesprekken gevoerd over (tijdelijk) gebruik van de parkeerplaatsen in dit gebied door bezoekers van de binnenstad.

Communicatie:

- Alle aanpassingen m.b.t. betaald parkeren incl. zonecodes voor mobiel parkeren zijn doorgevoerd op de centrum parkeren kaart die te bereiken is via de website van de gemeente Wageningen.
- Op de website van de gemeente Wageningen zijn alle pagina's over de parkeervergunningen up-to-date gemaakt.

Beleid:

- Om te komen tot een juiste hoeveelheid parkeerplaatsen (voor auto en fiets) is de Nota Parkeernormen Wageningen 2015 toegepast bij alle ruimtelijke ontwikkelingen evenals dat toetsing van de omgevingsvergunningen door Omgevingsdienst de Vallei (Oddv) heeft plaatsgevonden.
- Een parkeerdrukmeting in en rond de binnenstad is uitgevoerd. Er is een relatief hoge parkeerdruk rond het Plantsoen, maar ook veel restcapaciteit.
- De maatregelen met betrekking tot betaald parkeren en vergunningparkeren in het kader van de (bezuinigingen in de) Begroting 2020-2023 zijn uitgewerkt.
- In 2019 is voor Wageningen een koopstromenonderzoek uitgevoerd. Het feit dat in Wageningen steeds moeilijker gratis geparkeerd kan worden, lijkt bij Wageningers een rol te spelen in de waardering voor de binnenstad. Voor bezoekers van buiten de stad scoort Wageningen nog steeds goed.

1.1.4 Wegencapaciteit

De bestaande wegenscapaciteit is verbeterd tot de nomo-norm zoals beschreven in GMP.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

De noordzijde van Wageningen kampt met de grootste problemen rondom bereikbaarheid. Hiervoor loopt al jaren het project Beter Bereikbaar Wageningen. Dit project wordt getrokken door de provincie Gelderland. De provincie heeft in 2019 samen met de gemeente Wageningen aan het verkeersmodel gewerkt. Dit verkeersmodel levert input voor de milieueffectrapportage (MER). In verband met een update van de benodigde modelinput (sociaal economische gegevens) voor het verkeersmodel is de MER niet in 2019 verschenen en is er vertraging in de besluitvorming van de provincie opgetreden.

Onder druk van de genoemde vertraging en op verzoek van meerdere partijen uit Wageningen is er eind 2019 een onderzoek gestart naar no-regret maatregelen. Dit zijn infrastructurele maatregelen die de huidige bereikbaarheid en doorstroming ten goede komen, maar niet in conflict zijn (technisch en financieel) met het onderzoek van Beter Bereikbaar Wageningen.

Voor de overige wegen binnen Wageningen blijft er functioneel onderhoud en scenario management uitgevoerd worden aan de verkeersregelinstallaties. Daarnaast moet ook de inzet van het mobiliteitsconvenant tot minder autokilometers en een betere wegencapaciteit leiden.

1.2 Reductie CO₂ uitstoot gemotoriseerd wegverkeer

Wat wilden we bereiken?

1.2 De CO₂-uitstoot van gemotoriseerd wegverkeer is gereduceerd

De gemeente wil de CO₂-uitstoot van het gemotoriseerd wegverkeer verminderen door het aantal vervuilende autokilometers te verminderen en het gebruik van 'langzaam verkeer' en het openbaar vervoer te stimuleren. Dit gebeurt bijvoorbeeld door het gebruik van deelauto's en elektrisch vervoer aan te moedigen, door het parkeren van groengas-auto's te faciliteren en door fietsroutes te verbeteren.

Ook hier geldt dat het verminderen van de CO₂-uitstoot geen wettelijke taak is van de gemeente. Het verminderen van de uitstoot, en de mate waarin, is een keuze vanuit de gemeente zelf.

Subdoelen

1.2.1 Langzaam verkeer en OV

Het aandeel langzaam verkeer en OV is toegenomen.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Binnen de Regio Foodvalley zijn diverse maatregelen voor zowel het langzame verkeer als fietsers in voorbereiding of uitvoering, die allemaal voortvloeien uit het regionaal mobiliteitsmanagement (Foodvalley). Zo is er in 2019 een onderzoek gestart naar de fietsbewegingen in het Binnenveld en zijn er mobiliteitsscans en -plannen opgesteld. Voor de gemeente Wageningen zijn deze scans en plannen nog in voorbereiding.

Voor fietsers is een oversteek op de Kortenoord Allee gemaakt, inclusief een fietsvriendelijkere Binnenhaven. Daarnaast is er een extra oversteek op de Hollandseweg gemaakt om spookfietsers te voorkomen.

Voor overige maatregelen die horen bij deze doelstelling zie 1.1.1 en 1.1.2.

1.2.2 Vermindering vervuilende auto-km's

Het aantal vervuilende auto-km's is verminderd.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

In 2019 is volop en met groot succes ingezet op het benaderen, stimuleren en samenbrengen van bedrijven binnen Wageningen en de Regio Foodvalley. Met als resultaat de ondertekening van een mobiliteitsconvenant waarin 26 partijen zich niet alleen uitspreken te committeren aan het verminderen van het aantal autokilometers, maar zich ook hebben ingeschreven voor de uitvoering van concrete projecten. Het gaat hier om grote bedrijven, de provincies Utrecht en Gelderland en ook alle regiogemeenten. Een prachtig resultaat waarmee op initiatief van de gemeente Wageningen aangetoond is dat duurzame mobiliteit en dus het verminderen van vervuilende auto kilometers, zowel stads- als regio-brede aandacht heeft.

Daarnaast blijft Wageningen ook zelf actief in het stimuleren van deelauto's en duurzame mobiliteit. Dit gebeurt zowel conform het uitvoeringsprogramma Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) als door het uitvoeren van het regionaal mobiliteitsmanagement (Foodvalley).

1.3 Bijdrage mobiliteit aan gezondheid en kwaliteit van leven

Wat wilden we bereiken?

1.3 Mobiliteit heeft bijgedragen aan de gezondheidsbevordering en kwaliteit van leven van inwoners

De gemeente Wageningen voldoet aan de normen van geluidsoverlast en luchtkwaliteit en beperkt daarmee de negatieve effecten van mobiliteit. Bovendien wordt de verkeersoverlast in de gemeente verminderd door meer 30km/u-zones in te stellen. Waar die komen, wordt bepaald in overleg met burgers, ondernemers en andere belangengroepen.

Uiteraard heeft de gemeente een verantwoordelijkheid voor haar inwoners. De gemeente moet voldoen aan bepaalde eisen rond luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

Subdoelen

1.3.1 Luchtkwaliteit

Wageningen voldoet aan de normen voor luchtkwaliteit.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) berekent jaarlijks aan de hand van verkeersgegevens of Wageningen aan de luchtkwaliteitsnormen voldoet. Uit de berekeningen blijkt dat in 2019 Wageningen binnen deze normen is gebleven. Ook vindt er een luchtkwaliteitstoets bij ruimtelijke plannen. In 2019 voldeed Wageningen ook hieraan.

1.3.2 Geluidsoverlast

Wageningen voldoet aan de normen voor geluidsoverlast.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Ruimtelijke plannen worden getoetst aan de Wet geluidhinder (Wgh) en, conform een motie van de gemeenteraad, aan de WHO-normen. Voor een aantal projecten is een hogere geluidswaarde vastgesteld. Met de maatregelen die voortvloeien uit de procedure hogere grenswaarde borgen we een goed leefklimaat voor onze inwoners.

1.3.3 Verkeersoverlast

De verkeersoverlast in Wageningen is verminderd.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Vooruitlopend op de resultaten van het project Beter Bereikbaar Wageningen is er in 2019 een onderzoek gestart naar toekomstbestendige maatregelen die nu al uitgevoerd kunnen worden, zogenoemde no-regret maatregelen. Hieronder vallen onder meer het versneld aanpakken van de oostelijke en westelijke toegang tot de Wageningen Campus. Ook wordt onderzocht hoe de fietsoversteek nabij restaurant 't Gesprek verbeterd kan worden evenals de verkeersafwikkeling op de rotonde Droevendaalsesteeg.

Verder zijn er maatregelen genomen voor het instellen en verbeteren van 30km/h-zones. Deze werkzaamheden gebeuren hoofdzakelijk bij het uitvoeren van onderhoud of herinrichting aan wegen; werk-met-werk dus. Ook met het zorgen voor de juiste, wettelijk vereiste verkeersborden en wegmarkeringen op de Wageningen Campus is de verkeersoverlast hier verminderd.

1.4 De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is verbeterd

Wat wilden we bereiken?

1.4 De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is verbeterd

De gemeente voldoet aan de eisen voor de kwaliteit van verhardingen en de inrichting van wegen, paden en andere verhardingen. We werken aan de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer. Daarnaast krijgen inwoners voorlichting en onderwijs (basisscholen) over verkeersveiligheid. We verbeteren de fysieke toegankelijkheid in de stad en openbare gebouwen rekening houdend met Rechten mensen met beperking (VN verdrag), verwijderen van obstakels voor rollators, scootmobielen e.d. en verwijderen van overbodige betonnen paaltjes.

Zorg voor de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen is een wettelijke taak van de gemeente. Daar zijn verschillende manieren voor en die zijn afhankelijk van de keuzes van de gemeente.

Subdoelen

1.4.1 Verhardingen

De kwaliteit van verhardingen en de inrichting van wegen, paden en andere verhardingen voldoet aan vastgestelde normen.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Uit inspectiegegevens blijkt dat het beeld van onze wegen voldoet aan de vastgestelde normen. De technische kwaliteit van asfaltwegen is onder niveau.

1.4.2 Verkeersveiligheid

Inwoners zijn voorgelicht en onderwezen over verkeersveiligheid.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn meerdere maatregelen uitgevoerd. De verkeersveiligheid rond schoolomgevingen heeft veel aandacht gehad. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- In de Buurtseweg bij basisschool de Bijenkorf is éénrichtingsverkeer ingesteld waardoor de overzichtelijkheid van de omgeving is verbeterd.
- Er worden regelmatig snelheidsdisplays (smileys) in 30 km/h-zones geplaatst. De resultaten hiervan worden teruggekoppeld aan inwoners/scholen en mogelijke vervolmaatregelen worden vervolgens met elkaar besproken.
- Aan de Nobelweg, Hartenseweg en in de omgeving van de St Jozefschool zijn verkeersmaatregelen gerealiseerd.

Verder doet Wageningen mee aan de landelijke verkeersveiligheids campagnes, zoals 'Wij gaan weer naar school'.

Tot slot is de veerstoep bij het Lexkesveer nu duidelijker aangegeven zodat de plek en daarmee de veiligheid van de voetganger beter geborgd is.

1.4.3 Toegankelijkheid wijken

Wijken zijn toegankelijk voor rollators, scootmobielen en kinderwagens, voetpaden kennen geen overbodige obstakels.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

In 2019 is vooral ingezet op het verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers op de gemeentelijke verkeershoofdstructuur en de verdere veiligheid voor fietsers in de stad (zie ook 1.4.2).

De fysieke toegankelijkheid van de stad en openbare gebouwen hebben we verbeterd met extra gehandicaptenparkeerplaatsen op de Celebesstraat en een looproute op de Celebesstraat. Ook in het project Nobelweg zijn afritten voor rolstoelen en noppentegels voor blinden en slechtzienden gerealiseerd.

1.4.4 Veilige, logische en aantrekkelijke fietsroutes

Veilige, logische en aantrekkelijke fietsroutes van verkeer naar bestemmingen zoals scholen en Campus en daarbij zoveel mogelijk de hoofdroutes volgend. Vanuit kinderperspectief, verkeerveiligheid en sociale veiligheid

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Er zijn in 2019 diverse maatregelen getroffen of in voorbereiding genomen als het gaat om veilige, logische en aantrekkelijke fietsroutes. Hieronder enkele belangrijke voorbeelden:

- De Haagsteeg is nu voorzien van voorrangskruispunten; hiermee is vooral de veiligheid en doorstroming van fietsers bevorderd. Ook is een parkeerverbod ingesteld bij café Onder de Linden aan de Haagsteeg.
- Zowel de voorbereidingen, communicatie als de uitvoering van en over de snelfietsroute Ede-Wageningen zijn in volle gang. De financiering is geheel rond inclusief subsidie van het Rijk. Tevens wordt er vooruitlopend al gewerkt aan een veilige fietsoplossing nabij de Kierkamperweg.
- De fietsstraat op de Van Uvenweg is in voorbereiding en gedeeld met omwonenden. In 2020 zal de realisatie plaatsvinden. Dit is een belangrijke verbinding van en naar de Campus.
- De fietsoversteek nabij Hoevestein wordt als onveilig ervaren. Samen met de WUR en Fietsersbond is een nieuw ontwerp gemaakt en gaan de uitvoeringsvoorbereidingen starten.
- Er loopt een onderzoek naar een mogelijk snelle fietsverbinding vanuit Wageningen naar Veenendaal en Rhenen.

1.4.5 Meer ruimte voor de fiets

Meer ruimte voor de fiets in relatie tot gebruik e-bikes / speed pedelecs en gewone fietsen

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Met de ondertekening van het mobiliteitsconvenant zijn er met bedrijven en overheden afspraken gemaakt om het gebruik van de fiets onder hun werknemers te bevorderen. Enkele partijen hebben hierin al de nodige ervaringen opgedaan en zij delen die kennis met andere partijen. Ook zijn er gesprekken geweest met aanbieders zoals Swapfiets. En heeft de gemeente Wageningen in 2019 meegedaan aan een project waarbij werknemers konden kennis maken met de e-bike en speed pedelec. Het betreft hier allen maatregelen die niet in de fysieke openbare ruimte zelf liggen, maar maatschappelijke prikkels omvatten met of zonder financiële bijdragen.

Als het wel gaat om maatregelen in de fysieke openbare ruimte zelf, dan wordt onderzoek gedaan naar een verdere inrichting hiervan voor alle soorten fietsers. Dit zijn hoofdzakelijk onderzoeken naar snelle fietsverbindingen in combinatie met fietsstraten. De snelfietsroute Ede-Wageningen, de Van Uvenweg en het fietspad van de toekomst (van en naar Utrecht) zijn hier voorbeelden van.

In 2019 is Wageningen aangesloten op het KeoBike netwerk met een locatie op het busstation. KeoBike is een deelfietssysteem die voorziet in de reisbehoefte van de reiziger. In 2019 hebben 187 personen 351 maal een fiets gehuurd via dit systeem.

1.5 Bijdrage mobiliteit participatie minder mobiele inwoners

Wat wilden we bereiken?

5. Mobiliteit heeft bijgedragen aan de mogelijkheid voor minder mobiele inwoners om zo lang mogelijk mee te kunnen doen in de samenleving

De gemeente bevordert de mogelijkheden voor minder mobiele inwoners, onder andere door het gehandicaptenparkeerbeleid en betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Zorgen voor minder mobiele inwoners is een wettelijke taak van de gemeente. Daaronder valt het gehandicaptenparkeerbeleid en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Subdoelen

1.5.1 Bijdrage mobiliteit aan participatie minder mobiele inwoners

Mobiliteit heeft bijgedragen aan de mogelijkheid voor minder mobiele inwoners om zo lang mogelijk mee te kunnen doen in de samenleving.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

In 2019 zijn er 21 gehandicaptenparkeerplaatsen bijgemaakt, dat zijn er 4 meer dan in 2018.

In 2019 kende het vraagafhankelijk vervoer 473 reizende pashouders met een mobiliteitsbeperking en 108 reizende pashouders 65+. In totaal zijn er in 2019 24.000 ritten vraagafhankelijk vervoer uitgevoerd met bij elkaar een totaal aan 176.000 afgelegde kilometers.

Het vraagafhankelijk vervoer is in 2019 opnieuw aanbesteed. Het nieuwe contract is per 1-1-2020 ingegaan. Dit vervoerscontract voorziet in volledig duurzaam vervoer binnen een jaar en in diverse vormen van contactloos betalen voor de reizigers.

Beleidsindicatoren

Er zijn geen beleidsindicatoren binnen dit programma.

Beleidskader

Het beleid van Wageningen is vastgelegd in de volgende documenten:

Verordeningen

- Beleid uitgifteregels parkeervergunningen Wageningen (2017)
- Beleidsregels gehandicaptenparkeerplaatsen (2014)
- Nota Parkeernormen Wageningen (2015)
- Verordening Parkeerbelastingen (2017)
- APV (2014)
- Veergeldverordening (2013)
- Parkeerverordening (2012)
- Wegsleefverordening (2007)

Beleidsnota's

- Netwerkvisie (2016)
- Parkeernota (2015)
- Structuurvisie Wageningen (2014)
- Uitvoeringsprogramma GMP (2013)
- GMP visiedocument (2012)
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)
- Beleidsvisie wegen (2008)
- Kwaliteitshandboek (2003)

- Planwet Verkeer en Vervoer (1998)
- Verkeersveiligheidsnota

Betrokkenheid verbonden partijen

De volgende verbonden partijen zijn betrokken bij de uitvoering en realisatie van de doelstellingen uit het programma:

Regio FoodValley

De Regio Foodvalley treedt op als opdrachtgever voor het programma 'De Bereikbare Vallei', dat bijdraagt aan het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit. Dit is van belang voor de doelstelling om de bereikbaarheid optimaal te houden en om vergroening van mobiliteit te bewerkstelligen. Daarnaast vervult de regio de regisserende rol voor basismobiliteit. De bereikbaarheidsagenda voor Regio Foodvalley geeft een richtinggevend kader voor 2030 waarmee de ambities van de regio zijn vertaald in een duidelijke koers voor de ontwikkeling en de uitvoering van het regionale mobiliteitsbeleid.

Opheusdens Veer

Het Opheusdens Veer voert de veerdiensten uit tussen Wageningen en Opheusden. Dit is eveneens van belang voor de bereikbaarheid van Wageningen.

Wat heeft het gekost?

Hieronder zijn drie financiële tabellen opgenomen die inzicht geven in de kosten van dit programma.

Overzicht baten en lasten

In de onderstaande tabel zijn de jaarlijkse baten en lasten opgenomen die aan het programma verbonden zijn. De lasten en baten zijn inclusief de kapitaallasten van de investeringen.

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2018	Begroting 2019 na wijziging	Realisatie 2019	Verschil 2019
Lasten	-4.576	-4.305	-4.490	-186
Baten	1.642	1.827	1.866	39
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	-2.934	-2.478	-2.625	-147
Onttrekkingen	399	372	507	135
Stortingen	-256	-288	-464	-177
Mutaties reserves	143	84	43	-41
Gerealiseerd resultaat	-2.791	-2.394	-2.582	-188

Begrote en werkelijke resultaat per product

Het programma bestaat uit de onderstaande producten. Per product wordt het begrote en het werkelijke resultaat voor reservemutaties vermeld.

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Begroting 2019 na wijziging	Realisatie 2019
210.00 WEGEN, STRATEN EN PLEINEN	-2.393	-2.594
211.00 VERKEERSMAATREGELEN	-781	-763
214.00 PARKEERVOORZIENINGEN	608	720
223.00 VEERDIENSTEN	88	13
Resultaat	-2.478	-2.625

Overzicht baten en lasten per hoofddoel

In onderstaande tabel zijn de werkelijke baten en lasten na reservemutaties per hoofddoel van dit programma weergegeven.

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2019				
	Baten	Lasten	Stortingen	Onttrekkingen	Saldo
1.1 Bereikbaarheid economisch belangrijke locaties	1.866	-1.896	-180	56	-154
1.4 De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is verbeterd	0	-2.594	-284	451	-2.428
Gerealiseerd resultaat	1.866	-4.490	-464	507	-2.582