

JAARSTUKKEN

2020



Waarom dit programma?

Een bereikbare stedelijke omgeving is cruciaal voor een gezonde, dynamische en economisch vitale stad. Het aantal inwoners en studenten is de afgelopen jaren verder gegroeid en de economische activiteit is mede door de invloed van Regio Foodvalley toegenomen. Toename van mobiliteit is het gevolg, het is van belang hierin een goede balans te vinden. Met name de inzet op fietsfaciliteiten en het optimaliseren van openbaar vervoer dragen hieraan bij. Automobilititeit in het bijzonder betekent gebruik van (fossiele) energie, wat zorgt voor uitstoot van schadelijke stoffen en broeikasgassen; dit ondersteunt de noodzaak om in te zetten op andere vormen van mobiliteit. In het kader van het mobiliteitsconvenant zoeken we daarin de samenwerking met andere partijen, zoals lokale ondernemers, Foodvalley-gemeenten en de provincie.

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
- Verminderen van 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?

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?

De fietsstraat Van Uvenweg is aangelegd, evenals de verbreding van het fietspad Pomona. Daarnaast zijn op de rotonde Marijkeweg - Kortenoord Allee maatregelen voor de fiets uitgevoerd. Deze drie projecten zijn onderdeel van de hoofdroute voor de fiets van de Haarweg - Campus. De brug bij het fietspad Pomona is zo circulair mogelijk ontworpen en gerealiseerd. Dit heeft de nodige nationale en internationale publiciteit gegenereerd.

Bij Hoevestein is de oversteek voor fietsers over de Nijenoord Allee verbeterd. Hierdoor is de toegang naar de Campus sterk verbeterd.

Corona zorgt voor een flinke toename van het fietsgebruik. De sluiting van scholen en de spreiding van fietsmomenten zorgt ervoor dat er momenteel geen fietsfiles ontstaan. Rondom de binnenstad zijn extra, tijdelijke locaties vrijgemaakt waar fietsen gestald kunnen worden.

De voorbereidingen voor de realisatie van het eerste te realiseren deel van de doorfietsroute Ede - Wageningen is gestart. Het betreft de het deel langs de Kierkamperweg (oostzijde Mansholtlaan) . Hiervoor is een overeenkomst tussen de provincie, Ede en Wageningen afgesloten.

Subdoelen

1.1.2 Busvervoer

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

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

In het eerste kwartaal van 2020 is 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. Grote voordelen van deze verbinding zijn de snelheid (minder bushaltes en kortere verbinding) en de aanliggende locaties (NS-stations, busstations en Wageningen Campus). Daarna is door Corona het gebruik van de bus enorm afgenomen. Op dit moment zijn hierover nog geen conclusies voor de toekomst te trekken.

Subdoelen

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:

Onderzoek

- Parkeeronderzoek binnenstad oost is uitgevoerd om klachten over hoge parkeerdruk te objectiveren (zie ook actie in gebied Otto van Gelreweg met werknemersparkeervergunning)
- QuickScan parkeren binnenstad Wageningen is uitgevoerd om bouwstenen te krijgen voor proces van Omgevingsvisie bebouwde kom (RIB, door corona vertraging in bestuurlijke behandeling)
- Startgesprek gevoerd met provider om te komen tot een actie van het stimuleren van mobiel parkeren (door corona is vervolgactie in tijd opgeschoven)

Situaties en gebieden

- Verhoging van uurtarief parkeren doorgevoerd bij parkeerautomaten en van tarief parkeervergunningen in digitale parkeerbalie voor bewonersparkeervergunningen en analoog bij bezoekersparkeervergunning en kraskaart. Wijzigingen ook doorgevoerd op website en in systemen van handhaving.
- Plaatsing van verwijsborden naar P-garage Torckdael
- Herinrichting van Gerdesstraat: 4 extra parkeerplaatsen auto en verplaatsen van stallingplekken fiets
- Coronamaatregel: het tijdelijk opheffen van betaald parkeren op de parkeerlocaties binnen de gracht
- Coronamaatregel: het voorzien in tijdelijke parkeermogelijkheid voor fietsers buiten de Hoogstraat
- Invoeren van blauwe zone autoparkeerplekken (8 stuks) bij winkelcentrum De Tarthorst en plaatsing van extra stallingplekken voor de fiets
- Diverse laadpaalplekken gerealiseerd en waar nodig zijn per locatie twee parkeerplaatsen aangewezen als laadpaalplek (30 additionele semi-publieke en 8 regulier publieke laadpunten)
- Er zijn er 13 nieuwe gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd. Er zijn er 20 opgeheven (vanwege bijvoorbeeld overlijden, stoppen met rijden of een verhuizing)

Subdoelen

1.1.4 Wegencapaciteit

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

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Voor BBW (Beter bereikbaar Wageningen) is de MER -procedure afgerond door de provincie. De conclusie is dat opwaarderen van het bestaande tracé de voorkeur heeft. Door de provincie is het besluit genomen deze voorkeur te willen realiseren. Er zijn procesafspraken gemaakt, waarbij de provincie trekker is van de realisatie, maar samen werkt met de gemeente aan met name de flankerende maatregelen. Hierbij valt te denken aan zo ver mogelijk terugdringen van geluidsoverlast (bovenwettelijk) en andere milieuaspecten. De nieuwe inrichting van een ecologische / duurzame groeninrichting wordt daarbij tevens nagestreefd. Voor deze 'plus' is de gemeente financieel aan zet.

Voor de overige wegen binnen Wageningen blijft er functioneel onderhoud en scenario management uitgevoerd worden aan de verkeersregelininstallaties. Daarnaast moet ook de inzet van een mobiliteitsmakelaar vanuit de regio tot minder autokilometers en een betere wegencapaciteit leiden (onderdeel mobiliteitsconvenant).

1.2 Reductie CO2 uitstoot gemotoriseerd wegverkeer

Wat wilden we bereiken?

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 samen met het bedrijfsleven uitvoeren van het mobiliteitsconvenant waarmee onder andere het gebruik van deelauto's en elektrisch vervoer wordt aangemoedigd, door het parkeren van groengas-auto's te faciliteren en door (snel)fietsroutes te verbeteren.

Subdoelen

1.2.1 Langzaam verkeer en OV

Het aandeel langzaam verkeer en OV is toegenomen.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Corona heeft een grote invloed op de mobiliteit. Er is een grote toename van fietsende en wandelende inwoners. Het gebruik van OV is sterk afgenomen. Onduidelijk is nog of dit een blijvend effect heeft.

Subdoelen

1.2.2 Vermindering vervuilende auto-km's

Het aantal vervuilende auto-km's is verminderd.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Corona heeft een grote invloed op de mobiliteit. Thuiswerken heeft voor een veel minder intensieve spits gezorgd. Er zijn geen metingen gedaan naar het aantal auto-km's. Onduidelijk is ook hier of dit een blijvend effect heeft.

1.3 Bijdrage mobiliteit aan gezondheid en kwaliteit van leven

Wat wilden we bereiken?

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?

De effecten op fiets en auto door Corona hebben er vorig jaar voor gezorgd dat er aanzienlijk minder uitstoot (veel minder personenauto's en vrachtverkeer) van schadelijke stoffen heeft plaatsgevonden. Of de effecten blijvend zijn is nog niet bekend.

Subdoelen

1.3.2 Geluidsoverlast

Wageningen voldoet aan de normen voor geluidsoverlast.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

De effecten op fiets en auto door Corona hebben er vorig jaar voor gezorgd dat er aanzienlijk minder geluid (door veel minder personenauto's en vrachtverkeer) geproduceerd is. Of de effecten blijvend zijn is nog niet bekend.

Subdoelen

1.3.3 Verkeersoverlast

De verkeersoverlast in Wageningen is verminderd.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

De effecten op fiets en auto door Corona hebben er vorig jaar voor gezorgd dat er aanzienlijk minder verkeersoverlast is geweest. Of de effecten blijvend zijn is nog niet bekend.

1.4 De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is verbeterd

Wat wilden we bereiken?

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 de rechten van mensen met een 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?

Het onderhoud is uitgevoerd binnen het vastgestelde niveau.

Subdoelen

1.4.2 Verkeersveiligheid

Inwoners zijn voorgelicht en onderwezen over verkeersveiligheid.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Door Corona zijn hiervoor weinig acties uitgevoerd.

Fietsverlichtingsactie:

In 2020 hadden we 3x een actie om studenten en andere fietsers verlicht te laten fietsen wanneer het donker is. Er worden vooral veel gratis lampjes uitgedeeld en daarbij vertelt hoe belangrijk verlicht fietsen is voor de veiligheid.

Op 26 februari gebeurde dat op de Stadsbrink en in sterk aangepaste vorm (vanwege Coronamaatregelen) op 10 november op Duivendaal nabij de Junushoff en op 8 december op de Stadsbrink.

Daarnaast is aangehaakt bij de landelijke verkeersveiligheids campagne 'Wij gaan weer naar school'. Hiervoor worden spandoeken in de stad opgehangen.

Subdoelen

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?

De goot in de Hoogstaat is over ca 80 meter aangepast, zodat rolstoelgebruikers deze nu veilig kunnen kruisen. Daarnaast zijn er diverse gehandicapten op- en afritjes gerealiseerd .

Op verzoek van bewoners is ten westen van Nudepark II een hekje aangepast. In eerste instantie was dit hek door de provincie geplaatst. De wandelaars met kinderwagen, rolstoelgangers en scootmobielen konden geen gebruik maken van het voetpad. Na onze aanpassing is het wandelpad nu voor iedereen toegankelijk geworden.

Er zijn fietspaaltjes weg gehaald. O.a. op het fietspad Win Kanstraat- Corry Vonkstraat.

Subdoelen

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?

Zie 1.1.1

Subdoelen

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?

Zie 1.1.1

1.5 Bijdrage mobiliteit participatie minder mobiele inwoners

Wat wilden we bereiken?

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?

De goot in de hoofdstaat is over ca 80 meter aangepast, zodat rolstoelgebruikers deze nu veilig kunnen kruisen. Daarnaast zijn er diverse gehandicapten op- en afritjes gerealiseerd .

Algemene informatie programma 1

Beleidsindicatoren

Er zijn geen beleidsindicatoren binnen dit programma.

Beleidskader

Het beleid van Wageningen is vastgelegd in de volgende documenten:

Verordeningen

- Beleid uitgifteregels parkeervergunningen Wageningen (2019)
- Beleidsregels gehandicaptenparkeerplaatsen (2014)
- Nota Parkeernormen Wageningen (2015)
- Verordening Parkeerbelastingen (2019)
- Aanwijzingsbesluit vergunning parkeren (2019)
- Aanwijzingsbesluit betaald parkeren (2018)
- APV (2014)
- Veergeldverordening (2013)
- Parkeerverordening (2018)
- Wegsleepverordening (2007)

Beleidsnota's

- Netwerkvisie (2016)
- Parkeernota (2015)
- Structuurvisie Wageningen (2014)
- Uitvoeringsprogramma GMP (2013)
- GMP visiedocument (2012)
- Beleidsvisie wegen (2008)
- Kwaliteitshandboek (2017)

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 2019	Begroting 2020 na wijziging	Realisatie 2020	Vershil 2020
Lasten	-4.490	-4.329	-4.514	-185
Baten	1.866	2.078	1.608	-470
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	-2.625	-2.251	-2.906	-655
Onttrekkingen	507	1.027	1.118	91
Stortingen	-464	-689	-664	24
Mutaties reserves	43	339	454	115
Gerealiseerd resultaat	-2.582	-1.912	-2.453	-540

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 2020 na wijziging	Realisatie 2020
210.00 WEGEN, STRATEN EN PLEINEN	-2.233	-2.152
211.00 VERKEERSMAATREGELEN	-544	-691
214.00 PARKEERVOORZIENINGEN	683	478
223.00 VEERDIENSTEN	181	-87
Gerealiseerd resultaat	-1.912	-2.453

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 2020				
	Baten	Lasten	Stortingen	Onttrekkingen	Saldo
1.1 Bereikbaarheid economisch belangrijke locaties	1.579	-2.213	-308	660	-282
1.4 De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is verbeterd	29	-2.301	-357	458	-2.170
Gerealiseerd resultaat	1.608	-4.514	-664	1.118	-2.453