

JAARSTUKKEN

2021



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

In dit programma zijn de volgende ambitie(s) actueel:

- 1.1 Infrastructuur en duurzame bijdrage mobiliteit

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

- Welke doelen wilden we bereiken om te komen tot de ambitie? (doelen)
- Welke resultaten heeft het opgeleverd? (resultaten)

1.1 Infrastructuur en duurzame bijdrage mobiliteit

Wat wilden we bereiken?

Wageningen streeft ernaar dat de infrastructuur in Wageningen en het gebruik hiervan zodanig is dat mobiliteit op een duurzame wijze bijdraagt aan een goed functionerende economie, gezondheid, verkeersveiligheid en sociale participatie.

Doelen

1.1.1 Goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten, 'inclusief' voor alle inwoners en bezoekers

Goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten, 'inclusief' voor alle inwoners en bezoekers.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Het jaar 2021 heeft, net zoals 2020, vanwege corona een afwijkend verkeerspatroon. Het totaal aantal verplaatsingen ligt lager dan pré-corona. De bereikbaarheid was om die reden het hele jaar door goed voor alle modaliteiten. Het aantal verplaatsingen te voet lag in 2020 (voor 2021 zijn nog geen cijfers bekend) veel hoger dan pré-corona. In 2021 zijn vier oversteeken van de hoofdinfrastructuur veiliger gemaakt. De voetgangersoversteek over de Stadsbrink is verbeterd: hij is breder en overzichtelijker. Er zijn noppentegels aangebracht zodat de oversteek ook toegankelijk is voor blinden en slechtzienden. Het wachtgedeelte is in regenboogkleuren vormgegeven.

Ook in 2021 is gewerkt aan de verbetering van het fietsnetwerk conform de netwerkvisie fiets. Er zijn drie fietsoversteeken van de Diedenweg verbeterd (rotonde Diedenweg-Hollandseweg, Dolderstraat, Dorskampweg-Lijsterbeslaan). Op de Nude zijn bredere fietsstroken gerealiseerd. De voorbereidingen voor de realisatie van de snelle fietsroute Ede Wageningen zijn opnieuw een stap verder. Er is een nieuwe samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de provincie, Ede en Wageningen. Het voorlopig ontwerp Churchillweg-Hoeverstein is gepresenteerd aan bewoners.

Vanwege corona heeft het openbaar vervoer veel minder reizigers vervoerd dan normaal. Dankzij inspanningen van ons, de regio, regiogemeenten en provincie hebben we een dreigende afschaling van de dienstregeling weten te voorkomen.

BBW (Beter Bereikbaar Wageningen) is een belangrijk project voor de auto-, fiets- en OV-bereikbaarheid. In 2021 heeft de provincie het voorontwerp PIP (provinciaal inpassingsplan) vrijgegeven.

Op het kruispunt Diedenweg – Ritzema Bosweg zijn maatregelen genomen waardoor het afwikkelen van het autoverkeer vanaf de Diedenweg-Noord richting centrum en richting Renkum stabiel wordt.

Beoogde resultaten

- Een aaneensluitend stelsel van voetgangersvoorzieningen en toegankelijke openbare ruimte (inclusieve maatschappij).
- Een fijnmazig netwerk fiets infrastructuur (inclusief veer), conform de netwerkvisie.
- Een robuuste auto infrastructuur die huidige/toekomstige vraag naar capaciteit kan accommoderen en waar de doorstroming zo lang mogelijk op gang blijft en hinder zo min mogelijk optreedt.
- Samenwerking in de provincie ten behoeve van een hoogwaardig OV-netwerk, conform de netwerkvisie.

Doelen

1.1.2 Een verkeersveilige woon-, werk- school- en leefomgeving

Een verkeersveilige woon-, werk- school- en leefomgeving.

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Alle meldingen die via het meldpunt openbare ruimte binnenkomen en die betrekking hebben op kleine verkeersvragen en -knelpunten zijn beantwoord en waar mogelijk zijn maatregelen genomen. In geval van meldingen over te hoge snelheid zijn snelheidsdisplays geplaatst en is VVN-campagnemateriaal SNELHEID gedeeld met bewoners. Enkele voorbeelden van fysieke maatregelen zijn: knip in Beekstraat, zichtbaar maken van een obstakel in het fietspad Rijnsteeg, plaatsen van verkeersborden.

Acties op het vlak van educatie, voorlichting en handhaving zijn conform De Nieuwe Toekomst beperkt geweest in 2021. We hebben meegedaan aan de jaarlijkse regionale campagnes 'Wij gaan weer naar school' en 'fietsverlichting'. We dragen bij aan educatie/lesmateriaal voor basisscholen en ondersteunen vrijwilligers bij het praktisch verkeersexamen. Deze acties hebben een positief effect op het gewenste verkeersgedrag en daarmee de verkeersveiligheid.

Voor de bedrijfszekerheid van de VRI installaties zijn op het kruispunt Stationsstraat-Stadsbrink en Bevrijdingsstraat-Stadsbrink delen van het kabelbed vervangen en op het kruispunt Diedenweg-Ritzema Bosweg het gehele kabelbed.

Via het meldpunt openbare ruimte komen klachten over parkeren binnen. Deze klachten zijn onderzocht en hebben waar nodig geleid tot maatregelen. Enkele getroffen maatregelen zijn: het invoeren van vergunningparkeren zone 3 in deel van de wijk Veluvia, realisatie blauwe zones, nemen van anti-parkeermaatregelen. Om het gebruik van de mobiel parkeren app te stimuleren is een start gemaakt met een promotie actie.

In 2021 zijn 12 gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken gerealiseerd.

Beoogde resultaten

- Bewoners hebben invloed op hun directe leefomgeving, door actief in te spelen op kleine verkeersvragen en -knelpunten via o.a. meldpunt openbare ruimte
- Duurzaam veilig richtlijnen toepassen bij wegontwerp ten behoeve van verkeersveilige openbare ruimte (bij nieuwe ontwikkelingen en onderhoud van bestaande straten, zoals bij schoolomgevingen).
- Educatie, voorlichting en handhaving ten behoeve van voorkomen van ongevallen (in samenwerking met verkeersveiligheidsregio Foodvalley).
- Goed inframanagement (conform niveau basis).
- Parkeerbeleid ten behoeve van juiste mate van leefbaarheid.
- Vergunningen (zoals evenement-, inrit- en omgevingsvergunning) en gehandicaptenparkeren zijn getoetst en verstrekt.

Doelen

1.1.3 Verduurzamen van mobiliteit (Wageningen Klimaatneutraal 20XX)

Verduurzamen van mobiliteit (Wageningen Klimaatneutraal 20XX).

Stand van zaken

Wat hebben we bereikt?

Corona zorgde ook in 2021 voor een ander mobiliteitsbeeld in Wageningen dan pré-corona. Landelijk onderzoek in 2020 (2021 is nog niet beschikbaar) laat zien dat de Wageninger zich veel minder heeft verplaatst dan in de jaren daarvoor. Dit was ook zichtbaar op het wegennet: minder auto's, minder fietsers, minder buspassagiers, wel meer voetgangers. Als gevolg van corona is in Wageningen het autobezit in 2020 toegenomen, het aantal huishoudens met 2 of 3 auto's nam toe. Het aantal en aandeel elektrische auto's is toegenomen.

Wij faciliteren laadpalen op aanvraag. In 2021 zijn in de openbare ruimte 12 nieuwe laadpalen geplaatst (met 24 laadpunten). Hiermee komt het totaal op 40 laadpalen in de openbare ruimte. In 2021 is de hoeveelheid geladen energie ruim verdubbeld ten opzichte van 2020.

Met een aantal activiteiten is de verduurzaming mobiliteit in 2021 een stapje verder gebracht: de website WageningenRijdtDuurzaam is gelanceerd, er is een brochure ontwikkeld om ondernemers van informatie te voorzien over aanschaf en gebruik van elektrische bakfietsen, in de Benedenbuurt en op de Veerstraat zijn elektrische buurtdeelauto's gerealiseerd op basis van burgerinitiatief.

De Regio Foodvalley draagt zorg voor de uitvoering van het mobiliteitsconvenant. Er is een website met informatie en er zijn mobiliteitsmakelaars actief. Vanwege corona en het vele thuiswerken wat hiermee gepaard gaat, is er beperkt zichtbaar resultaat: de WUR is gestart met het aanbieden van 'Mobility as a Service' aan de medewerkers en in Veenendaal is een fietscampagne gestart.

De gemeente Wageningen is in 2021 gestart met het verkennen van de mogelijkheden om invulling te geven aan het mobiliteitsconvenant.

Beoogde resultaten

- Gemeente Wageningen geeft uitvoering aan het mobiliteitsconvenant.
- Plaatsen van laadpalen is gefaciliteerd.

Algemene informatie programma 1

Beleidsindicatoren

Er zijn geen beleidsindicatoren binnen dit programma.

Beleidskader

Het beleid van Wageningen is vastgelegd in de volgende documenten:

Verordeningen

- Beleidregels uitgifte parkeervergunningen Wageningen (2020)
- Beleidsregels gehandicaptenparkeerplaatsen (2014)
- Verordening Parkeerbelastingen (2021)
- Aanwijzingsbesluit vergunning parkeren (2021)
- Aanwijzingsbesluit betaald parkeren (2021)
- APV (2014, wijziging 2020)
- Veergeldverordening (2013)
- Parkeerverordening (2018)
- Wegsleeperverordening (2021)

Beleidsnota's

- Netwerkvisie (2016)

- Parkeerplan Wageningen (2015)
- Nota Parkeernormen Wageningen (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 programma 1

In onderstaande tabel zijn de jaarlijkse baten en lasten opgenomen die aan het programma verbonden zijn.

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2020	Begroting 2021 na wijziging	Realisatie 2021	Vershil 2021
Lasten	-4.514	-4.518	-4.737	-218
Baten	1.608	1.723	1.776	53
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	-2.906	-2.795	-2.961	-166
Onttrekkingen	1.118	462	473	12
Stortingen	-664	-461	-451	10
Mutaties reserves	454	1	23	22
Gerealiseerd resultaat	-2.453	-2.794	-2.938	-144

Begrote en werkelijke resultaat per product

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

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Begroting 2021 na wijziging	Realisatie 2021
210.00 Wegen, straten en pleinen	-2.247	-2.415
211.00 Verkeersmaatregelen	-997	-938
214.00 Parkeervoorzieningen	515	478
223.00 Veerdiensten	-66	-85
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	-2.795	-2.961
210.00 Wegen, straten en pleinen	-79	-67
211.00 Verkeersmaatregelen	90	90
214.00 Parkeervoorzieningen	-10	0
Mutaties reserves	1	23
Gerealiseerd resultaat	-2.794	-2.938

Overzicht baten en lasten per ambitie

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

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2021				
	Lasten	Baten	Onttrekkingen	Stortingen	Saldo
1.1 Infrastructuur en duurzame bijdrage mobiliteit	-4.737	1.776	473	-451	-2.938