Aan de raad van de gemeente Lingewaard

Onderwerp	Maatregelenprogramma GMP-plus
Portefeuillehouder	J.H.A.P. Sluiter
Zaaknummer collegevoorstel	ZS-292727

Beslispunten

1. Het Maatregelenprogramma GMP-plus vast te stellen;
2. De planvoorbereiding van de eerste 10 projecten van de geprioriteerde maatregelenlijst in 2022 aan te vangen. Dit zijn de 7 infrastructurele projecten:
    a. Realisatie vrijliggende fietspaden rotonde Helmichstraat – Stadswal- Huismanstraat in Huissen;
    b. Rotonde van der Mondeweg-Van Elkweg-Van Nispenlaan in Bemmel *(samen met de provincie)*;
    c. Reconstructie Bredestraat-noord in Huissen;
    d. Reconstructie Bredestraat-zuid in Huissen;
    e. Reconstructie Papenstraat in Bemmel;
    f. Reconstructie Huismanstraat in Huissen;
    g. Financiële haalbaarheid bochten Karstraat onderzoeken en een geactualiseerde kostenraming maken.

    En 3 verkeersonderzoeken uit te voeren:
    a. Verkeersonderzoek rotonde Stadswal – Van Voorststraat – Stadswal Noord – Langekerkstraat in Huissen;
    b. Rotonde Karstraat – Nijverheidstraat / Integrale verkeersstudie (vracht)verkeer van/naar bedrijventerrein Pannenhuis;
    c. Verkeersonderzoek fietsinfrastructuur in Lingewaard;
3. Een voorbereidingskrediet van € 500.000 te voteren om de planvoorbereidingskosten te dekken van de eerste 5 nieuwe infrastructurele projecten van de Maatregelenlijst GMP-plus en dit bedrag te dekken vanuit het beschikbare GMP budget 2022;
4. In te stemmen met het structureel ophogen van het budget voor het uitvoeren van verkeersonderzoeken van € 30.000 naar € 75.000 en het benodigde exploitatiebudget op te nemen in de kadernota 2022;
5. Jaarlijks een extra investeringsbudget van € 150.000 beschikbaar te stellen om bij rioolvervanging en groot onderhoud, infrastructuur aan te kunnen passen en “werk met werk” te kunnen maken en de daaruit voortvloeiende kapitaallasten (€ 5.000 per jaar) op te nemen in de kadernota 2022.
6. Een Mobiliteitsfonds in te richten voor het verhalen van kosten voor infrastructurele aanpassingen die door een ruimtelijke ontwikkeling wordt veroorzaakt.

Samenvatting

Door de toename van de hoeveelheid verkeer in de afgelopen jaren zijn verkeersknelpunten ontstaan. De verwachte verkeersgroei, ten gevolge van diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en in de regio, versterkt dit. Om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in combinatie met de leefbaarheid en duurzaamheid voor zowel de korte- als lange termijn te waarborgen zijn er twee mobiliteitsplannen opgesteld.
Het eerste plan is het nu voorliggende Maatregelenprogramma GMP-plus waarin voor de periode 2022-2025 de belangrijkste verkeersknelpunten in beeld zijn gebracht en geprioriteerd. Dit met als doel om de nut- en noodzaak voor de aanpak van de verschillende verkeersknelpunten aan te geven en de onderlinge relaties

beter in beeld te brengen. Hiermee willen we bereiken dat we de maatregelen met de hoogste prioriteit als eerste gaan uitvoeren.
Daarnaast is er een Mobiliteitsvisie in de maak. Deze visie wordt later dit jaar ter besluitvorming aan de raad aangeboden. Deze visie geeft zicht op de mobiliteitsontwikkeling op de lange termijn (2030 en verder). Hierbij kan gedacht worden aan onder meer het realiseren van nieuwe ontsluitingsroutes, busverbindingen, duurzaamheidsmaatregelen en (snel)fietsroutes van en naar Lingewaard.

Inleiding

Het is de verwachting dat het hoofd- en onderliggend wegennet in de regio Arnhem-Nijmegen in de nabije toekomst ernstig onder druk komt te staan. Dit komt onder meer door het toenemend verkeer als gevolg van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen waaronder woningbouwplannen en de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Deze verwachting wordt versterkt door de prognoses uit de provinciale pré-verkenning voor de A325/N325 en de gesloten Woondeal tussen het Rijk en de regio Arnhem-Nijmegen. Het is daarom belangrijk om nu goed na te denken over de toekomstige bereikbaarheid van Lingewaard.

Om de leefbaarheid in Lingewaard te waarborgen is een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid van groot belang. De afgelopen periode is er beperkt geïnvesteerd in het oplossen van bestaande infrastructurele knelpunten. Hierdoor zijn verkeersknelpunten niet goed opgelost. Door het toenemende aantal verkeersbewegingen als gevolg van diverse locatieontwikkelingen worden deze knelpunten groter. Knelpunten die de verkeersveiligheid in gevaar brengen en/of de mobiliteit nadelig beïnvloeden. Ook de aspecten leefbaarheid (geluid, trillingen, uitstoot, stank) en duurzaamheid (openbaar vervoer, fietsen, wandelen, elektrisch vervoer) spelen een belangrijke rol voor een toekomstbesteding en goed leefklimaat in Lingewaard.
Om deze knelpunten op te lossen en ontwikkelingen nu en in de toekomst mogelijk te maken is het belangrijk om te gaan investeren in deze knelpunten.

Op basis van bestaande beleidsdocumenten en uitgevoerde verkeersonderzoeken zijn alle verkeersknelpunten in het Maatregelenprogramma GMP-plus in kaart gebracht. Het is nu zaak om deze knelpunten op te lossen. Een noodzaak om:

- Lingewaard bereikbaar en verkeersveilig te houden. Files en gevaarlijke situaties te vermijden
- Woningen te kunnen bouwen in heel Lingewaard en hiermee voldoen aan de afspraken zoals gemaakt in de Woondeal.
- In de infrastructuur te investeren vooruitlopend op de realisatie van woningen.
- Een duurzame en leefbare toekomst tegemoet te gaan.

Dit vergt een grote inspanning van de organisatie. Zowel financieel als qua capaciteit. Echter alle verkeersknelpunten tegelijk oppakken is niet mogelijk en ook niet noodzakelijk. Een prioritering in de volgorde van aanpak is gewenst. Hiervoor is het Maatregelenprogramma GMP-plus opgesteld.
Bij de totstandkoming van dit maatregelenprogramma zijn tweemaal belanghebbenden en geïnteresseerden geconsulteerd. Dit om te peilen wat er leeft onder de inwoners/belanghebbenden en zodoende het draagvlak voor de maatregelen in beeld te brengen. Dit is nader toegelicht in de paragraaf communicatie en participatie.

Plannen voor de korte en lange termijn
Om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Lingewaard te borgen worden in 2021 twee mobiliteitsplannen opgesteld. Het Maatregelenprogramma GMP-plus is nu gereed en geldt voor de korte termijn (2022-2025) en een Mobiliteitsvisie voor de langere termijn (2030 en verder) dat nog in ontwikkeling is. Deze visie wordt later dit jaar ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd. Hierin is aandacht voor het realiseren van nieuwe ontsluitingsroutes, busverbindingen en (snel)fietsroutes van/naar Lingewaard.

Het Maatregelenprogramma GMP-plus bestaat uit maatregelen voortkomend uit onder andere vastgestelde beleidsdocumenten, uitgevoerde verkeersonderzoeken en combinatie projecten (werk-met-werk). De maatregelen zijn gewogen op basis van een lijst met criteria. In dit plan zijn de verkeersknelpunten getoetst op de bijdrage in bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, draagvlak en duurzaamheid. Aan de knelpunten, die op basis van meerdere onderzoeken en een verkeersmodel zijn bepaald, is een

‘score/maatschappelijke relevantie’ gekoppeld. Deze knelpunten zijn vervolgens geprioriteerd. In de rapportage (bijlage 1) is de toegepaste werkwijze van prioritering uitgebreid toegelicht en is de maatregelenlijst opgenomen. Ook is de maatregelenlijst uitgesplitst naar categorieën (verkeersonderzoeken, werk-met-werk budget (onderhoud), Mobiliteitsfonds(woningbouw ontwikkelingen).
De op dit moment lopende infrastructurele projecten (waarvoor volledig krediet is verstrekt) zijn ook in dit document vermeld om een totaal overzicht te bieden. Deze zijn echter niet geprioriteerd (zijn reeds opgepakt) en staan dus ook niet Maatregelenlijst GMP-plus.

Structureel werkbudget
Naast het vaststellen van het Maatregelenprogramma GMP-plus is er vanuit het cluster Verkeer behoefte aan een structureel werkbudget om werk met werk te kunnen maken bij rioolvervangingen en groot onderhoud. Dit zodat er snel kan worden ingespeeld op knelpunten die voortvloeien uit riool- en weginspecties en zodoende de betreffende wegen zoveel mogelijk conform het vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard in te richten. De maatregelen die dan meegenomen kunnen worden zijn uiteenlopend. Variërend van kleinschalige maatregelen zoals het toevoegen van drempels om de maximumsnelheid af te dwingen tot grootschalige maatregelen zoals het laten vervangen van asfalt naar elementen en de aanleg van plateaus bij kruispunten.
Nu wordt er jaarlijks, voorafgaand aan de uitvoering, een voorstel bij het college neergelegd om investeringsbudget te vragen voor de uitvoering van aanpassingen aan de infrastructuur. In de praktijk blijkt deze werkwijze niet goed werkbaar omdat is gebleken dat een jaar vooraf nog niet altijd duidelijk is welke riool- en groot onderhoudsprojecten worden uitgevoerd en waar koppelingen mogelijk zijn.
Het is tijds- en kostenbesparend om mee te liften in infraprojecten en zodoende integraal te werken. Het voorstel is om hiervoor jaarlijks € 150.000,-) beschikbaar te stellen.

Mobiliteitsfonds
Daarnaast wordt door het cluster Verkeer voorgesteld om een mobiliteitsfonds in te stellen om verkeersknelpunten op te lossen die ontstaan door de extra verkeersbewegingen ten gevolge van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld woningbouw en bedrijventerreinen). Op dit moment is de gemeente financieel verantwoordelijk voor de aanpak van verkeersknelpunten ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen. Dit willen we veranderen: “de veroorzaker/ initiatiefnemer betaalt mee”. De initiatiefnemers moeten dan ook (naar rato van het veroorzaakte verkeerseffect) bijdragen aan het oplossen van de verkeersknelpunten. Het Mobiliteitsfonds kan gevuld worden door een bijdrage vanuit de diverse locatieontwikkelingen (onder andere kostenverhaal door middel van anterieure overeenkomsten). Dit kan aan de hand van het aantal woningen, type woningen (prijsklasse) of bijvoorbeeld oppervlakte kavel (bij bedrijventerrein). De nieuwe Omgevingswet zal, zoals het er nu uitziet, ruimere mogelijkheden scheppen om te contracteren over een financiële bijdrage aan infrastructuur. Om te mogen contracteren over bijdragen in ruimtelijke ontwikkelingen, moet voldaan zijn aan de volgende eisen:

- er is een functionele samenhang tussen de activiteit (locatieontwikkeling) en de activiteit waaraan wordt bijgedragen (infrastructuur);
- de activiteit die bijdraagt moet een aangewezen bouwplan betreffen;
- er is een grondslag voor de bijdrage in een omgevingsvisie of programma.

Deze werkwijze biedt op termijn perspectief om infrastructurele kosten, die ontstaan ten gevolge van locatieontwikkelingen, proportioneel/naar rato te verhalen op ontwikkelaars c.q. initiatiefnemers. Hierbij kan gedacht worden aan onder andere kosten die betrekking hebben op vereiste aanpassingen van infrastructuur (kruispunten, weginrichting, voet-/fietspaden, etc.) en of de herinrichting openbare ruimte. De financiële bijdrage van de initiatiefnemer moet in verhouding zijn (proportionele bijdrage) met de verkeerstoename die door de ontwikkeling wordt veroorzaakt. Er zal dus in veel gevallen ook een gemeentelijke bijdrage worden verwacht (er rijden immers ook andere inwoners/personen over het verkeersknelpunt). Per project zal worden bepaald hoe de verschillende bijdragen tot stand komen.
Het nieuwe maatregelenprogramma GMP-plus, waarin alle infrastructuurplannen zijn opgenomen, kan straks als onderlegger dienen voor de grondslag in de omgevingsvisie of programma voor het verhalen van een bijdrage aan de realisatie van de infrastructuur. Hierdoor wordt het mogelijk om deze kosten (binnen de wettelijke eisen) te verhalen op de projectontwikkelaars c.q. initiatiefnemers.

Motie Bochten Karstraat
In november 2020 is een motie aangenomen om het project bochten Karstraat te staken. Dit project is nu gestaakt. Uit de gehouden enquête in het kader van het Maatregelenprogramma GMP-plus blijkt dat inwoners en belanghebbenden de bochten in de Karstraat als een zeer belangrijk knelpunt worden ervaren. De verkeersonderzoeken ondersteunen dit. Vandaar dat de bochten Karstraat op de zesde plaats van de geprioriteerde maatregelenlijst terecht is gekomen. De bochten maken onderdeel uit van de een integraal infrastructureel netwerk in Lingewaard. De bochten staan dus niet op zich zelf. Om dit netwerk goed te laten functioneren wordt geadviseerd om:

- de financiële haalbaarheid voor de bochtaanpassingen te gaan onderzoeken.
- een herziene raming te maken.
- en met een voorstel hiervoor naar uw raad te komen (eind 2021/begin 2022) zodat op dat moment de afweging kan worden gemaakt over de toekomst van dit knelpunt en status van dit project.

Regionale verkeersprojecten / Verbonden Regio
Binnen de opgave Verbonden Regio van de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen worden de komende jaren diverse regionale verkeersprojecten opgepakt. In het Maatregelenprogramma GMP+ staan meerdere regionale mobiliteitsprojecten benoemd die relevant zijn voor de gemeente Lingewaard. Om goed te kunnen aanhaken bij de voor Lingewaard relevant zijnde projecten is het van belang, zowel financieel als met de nodige personele capaciteit, deel te nemen aan de opgave Verbonden Regio. Financieel betekent dit een structurele bijdrage van de gemeente Lingewaard aan de Groene Metropoolregio van circa € 60.000,- per jaar.

Vanuit het oogpunt van de beschikbare personele capaciteit is het van belang dat er keuzes worden gemaakt over waaraan de gemeente Lingewaard actief of passief gaat deelnemen. Deze keuzes moeten nog worden gemaakt in het kader van de Groene Metropoolregio en vormen geen onderdeel van het voorliggende Maatregelenprogramma.

Wettelijk kader of beleidskader
Het Gemeentelijke Mobiliteitsplan 2017, het Wegencategoriseringsplan 2020 en het CUP 2018 -2022 vormen het beleidskader.

Wat willen we bereiken (beoogd effect)
Een nieuw geprioriteerd Maatregelenprogramma GMP-plus vaststellen om de komende jaren (2022 – 2025) Lingewaard verkeersveilig en bereikbaar te houden.

Argumenten en alternatieven
1.1 Het beleid concretiseren en knelpunten worden op gestructureerde wijze aangepakt.
Het Maatregelenprogramma GMP-plus bevat een lijst van locaties en wegvakken waar uit onderzoek is aangetoond dat er maatregelen getroffen moeten worden. Dit ook om de woningbouw (o.a. Woondeal afspraken) mogelijk te maken. Deze maatregelen zijn gewogen en geprioriteerd. Ook is aan inwoners gevraagd waar zij verkeersknelpunten ervaren. Deze komen grotendeels overeen met de maatregelenlijst. Door de maatregelenlijst van het huidige mobiliteitsplan te vervangen wordt er op gestructureerde en geprioriteerde wijze gewerkt aan de aanpak van verkeersknelpunten.

Het Maatregelenprogramma GMP-plus:

- geeft een totaalbeeld van de belangrijkste verkeersknelpunten in Lingewaard.
- maakt onderscheid tussen inframaatregelen, verkeersonderzoeken, werk-met-werk-projecten en ruimtelijke ontwikkelingen.
- houdt rekening met de belangrijkste criteria (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en draagvlak).
- geeft aan welke maatregelen de meeste prioriteit hebben.
- vraagt om keuzes te maken op basis van die prioritering.
- vraagt om het beschikbaar stellen van nieuwe budgetten (verkeersonderzoeken, werk-met-werk budget en Mobiliteitsfonds).

2.1 Nu starten met het aanpakken van de top 10 uit de geprioriteerde lijst. Deze projecten in 2022 oppakken om Lingewaard bereikbaar te houden.

In totaal staan er 66 projecten op de Maatregelenlijst GMP-plus. Dit voor een periode van 4 jaar (2022-2025) betekent dit gemiddeld 17 projecten per jaar. Dit is erg kostbaar en ook niet per direct nodig. Dit vraagt om keuzes. Om Lingewaard nu en in de toekomst bereikbaar en verkeersveilig te maken wordt voorgesteld om in 2022 de planvoorbereiding van de eerste 10 maatregelen op te pakken.

Hier zijn meerdere redenen voor:

- Deze eerste 10 maatregelen hebben de hoogste score (range van 16 tot 14 punten). Daarmee wordt de essentie/urgentie aangetoond. De eerst volgende maatregel (11e) heeft een score van 12,5 punten.
- Deze maatregelen vormen nu al een knelpunt. Dit zonder dat er aanvullende (woningbouw)ontwikkelingen zijn.
- Deze 10 maatregelen vormen een essentieel onderdeel voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Lingewaard.
- Door het uitvoeren van deze eerste 10 maatregelen kunnen de woningbouw plannen voor Driegaarden uitgevoerd worden.
  Vier van de top 10 maatregelen zijn nodig om plan Driegaarden fase 1 te kunnen realiseren. Hiervoor moeten de volgende projecten worden aangepakt:
  - Rotonde Helmichstraat – Stadswal – Huismanstraat (maatregel nr. 1)
  - Rotonde Stadswal-Van Voortstraat-Stadswal Noord-Langekerkstraat (maatregel nr. 3)
  - Bredestraat – noord (maatregel nr. 5)
  - Huismanstraat (maatregel nr.10)
- Voor de realisatie van Driegaarden fase 2 en 3 is ook de aanpassing nodig van de Driegaardsestraat (project 13) en de Hoeve (project 14). Geadviseerd wordt om deze twee projecten op te nemen in het exploitatiegebied van het betreffende project Driegaarden 2 en 3. Hiermee wordt gewaarborgd dat deze projecten te zijner tijd worden opgepakt en de ontwikkelende partijen meebetalen (veroorzaker betaalt mee).
- Al deze maatregelen maken kans op subsidie omdat ze allen bijdragen aan verkeersveiligheid. Hiervoor lopen momenteel subsidieprogramma's.
- De voorbereidingskosten van deze top 10 kunnen worden betaald uit het huidige GMP budget en is de limiet die de organisatie kan oppakken. Dit is inclusief de aanstelling van een tijdelijke projectleider.
- De beschikbare personele capaciteit limiteert het aantal projecten dat kan worden opgepakt. Om deze eerste 10 maatregelen op te pakken moet er externe capaciteit worden aangetrokken, waaronder projectleiding, ontwerpcapaciteit en kostencalculatie. Meer projecten is op dit moment niet behapbaar.

2.2 De top 10 faciliteert de woningbouwopgave in Lingewaard.

De gemeente heeft veel woningbouwlocaties in ontwikkeling, in voorbereiding en in de planning . De zogenaamde harde en zachte plannen. Ook is met de regio de Woondeal overeengekomen om te zorgen dat er voldoende woonaanbod komt. Om dit mogelijk te maken is een goede infrastructuur vereist. Door te investeren in de eerste 10 projecten van de Maatregelenlijst kunnen de woningbouwprojecten op de korte termijn doorgang vinden.

3.1 Het GMP-budget voor 2022 is toereikend voor de planvoorbereiding van de eerste 7 infrastructurele projecten.

Het benodigde voorbereidingskrediet van €500.000 voor de planvoorbereiding van deze 7 infrastructurele projecten is beschikbaar binnen het GMP-budget van 2022. Een aanvullend krediet is nu niet nodig.

Tijdens de planvoorbereiding wordt ook een planning uitgewerkt met:

- Wanneer is hoeveel geld nodig/fasering over de jaren.
- Subsidiemogelijkheden.

De bochten Karstraat en Reconstructie Papenstraat hebben beide al een voorbereidingskrediet en hoeven niet uit dit GMP-budget te worden betaald. Voor de bochten Karstraat wordt nu alleen gekeken naar de financiële haalbaarheid. Dit wordt eerst aan de raad voorgelegd voordat er vervolg wordt gegeven.

4.1 Structurele ophoging van het onderzoeksbudget is gewenst om de vereiste onderzoeken uit te voeren.
Voor de financiering voor het uitvoeren van de verkeersonderzoeken is structureel een budget beschikbaar ter hoogte van € 30.000,- per jaar (Post 60201 Verkeersbeleid/43030 Plankosten). Dit budget is voldoende om 3 verkeersonderzoeken uit te voeren die behoren tot de 10 belangrijkste maatregelen. Om de komende jaren voldoende grip te houden op nieuwe ontwikkelingen en de mobiliteit in Lingewaard wordt voorgesteld om dit budget op te hogen naar € 75.000,- per jaar. Dit stelt ons ook in staat om in 2025 het Maatregelenprogramma GMP-plus te actualiseren en op te stellen voor de periode 2026 -2029.
Met het verhoogde budget willen we in de periode 2022-2025 ook de volgende verkeersonderzoeken gaan uitvoeren:

- Verkeersonderzoek kruispunt Polseweg – Karstraat – Gochsestraat – Stadswal in Huissen;
- Verkeersonderzoek landelijke discussie maximumsnelheid 30/50 km per uur;
- Parkeeronderzoek Huissen-centrum en Bemmel-centrum;
- Monitoring doorgaand vrachtverkeer Huissen-Bemmel;
- Monitoring dijkwegen.
- Actualiseren Maatregelenprogramma GMP-plus (2025)

Een totaal overzicht staat in bijlage 2 van dit raadsvoorstel.

5.1 Een werkbudget levert meer efficiency op en kan er makkelijker "werk met werk" worden gecombineerd.
Een structureel budget is gewenst om werk met werk te kunnen maken bij rioolvervanging en groot onderhoud. Dit zodat er snel kan worden ingespeeld op knelpunten die naar boven komen bij riool- en weginspecties en zodoende wegen conform het vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard in te richten. Het voorstel is om jaarlijks €150.000 hiervoor beschikbaar te stellen. Dit is in lijn met het beleid van de gemeente.

6.1 Opzetten van een Mobiliteitsfonds is gewenst om kosten voor infrastructurele aanpassingen te verhalen op projectontwikkelaars.
De nieuwe Omgevingswet zal, zoals het er nu uitziet, ruimere mogelijkheden scheppen om ontwikkelaars van woningen en bedrijven te contracteren over een financiële bijdrage aan infrastructurele aanpassingen. Dit biedt op termijn perspectief om (infrastructurele) kosten die ontstaan ten gevolge van locatieontwikkelingen te verhalen op ontwikkelaars c.q. initiatiefnemers. Hierbij kan gedacht worden aan onder andere kosten die betrekking hebben op de vereiste aanpassingen van infrastructuur (kruispunten, weg-inrichting, voet-/fietspaden etc.) en/of de openbare ruimte, als gevolg van bijvoorbeeld meer verkeersbewegingen door de komst van de betreffende ontwikkeling.
De maatregelenlijst kan dan als onderlegger dienen voor de grondslag in de omgevingsvisie of programma voor het verhalen van een bijdrage aan de infrastructuur. Hierdoor wordt het mogelijk om deze kosten (binnen de wettelijke eisen) te verhalen op de projectontwikkelaars c.q. initiatiefnemers.

Kanttekeningen

1.1 Op dit moment is het benodigde investeringsbudget voor de infrastructurele aanpassingen nog niet inzichtelijk. Dit moet per project, voorafgaand aan de realisatie, worden bepaald.
De top 10 projecten bestaan uit grotere, complexere opgaves waar de benodigde wijzigingen ook impact kunnen hebben op de leefomgeving. Ook kan er grond van een of meerdere particulieren (bijvoorbeeld voortuinen) nodig zijn en/of moeten bomen worden verwijderd of leidingen worden verlegd om de gewenste aanpassingen te kunnen maken. Op dit moment is er geen nauwkeurige inschatting te maken van de hiervoor benodigde kosten en personele inzet. Het voorstel is om in 2022 de planvoorbereiding van deze projecten op te pakken en per project een schetsontwerp met kostenraming op te stellen. Het voorstel is om deze ontwerpen te bespreken met de omgeving/belanghebbenden en vervolgens, inclusief de kredietaanvraag, aan uw raad ter besluitvorming voor te leggen.

2.1 Voor het project bochten Karstraat is een herijking nodig en overleg nodig met de provincie.

Het project bochten Karstraat is onderdeel van de top 10 maatregelen. Dit project is nodig om de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming te waarborgen op de Karstraat. Mede op basis van de uitgevoerde enquête blijkt dat deze verkeersaanpassing gewenst is en draagvlak heeft. Doordat het project gestaakt is moet de begroting worden herijkt. Kosten zijn gestegen en overleg moet weer worden opgestart met de grond-/vastgoedeigenaren.
Daarnaast valt dit project binnen het project Carway waarvoor provinciale subsidie is ontvangen. Voor de bochten Karstraat is dat € 967.911. In de beschikking is opgenomen dat het project per 1 juli 2022 gerealiseerd moet zijn. Dit is door de opgelopen vertraging niet meer haalbaar. Een voorstel voor verlenging van de uitvoeringsperiode zal ter goedkeuring aan de provincie moeten worden voorgelegd.

3.1 Het voorbereidingskrediet lijkt voldoende om de planvoorbereiding van de eerste 7 infrastructurele projecten op te pakken
Het kan voorkomen dat een project in de voorbereiding alsnog te kostbaar is. Door lokale complexe situaties (bijvoorbeeld verplaatsen van kostbare leidingen of trafo's) en door intensieve participatie/overlegsituaties kunnen voorbereidingskosten tegenvallen. Op basis van de kennis nu is een zo reëel als mogelijke inschatting gemaakt. Indien een overschrijding zich voordoet zullen wij dit bijtijds melden.

3.2 Het oppakken van de planvoorbereiding van de eerste 7 infrastructurele projecten schept verwachtingen
Door te starten met de planvoorbereidingen en subsidieaanvragen worden verwachtingen geschept. Verwachtingen bij omwonenden en belanghebbenden. Uw raad heeft nog altijd de mogelijkheid om alle of slechts een aantal projecten uit te voeren. Mocht u besluiten om alle projecten uit te voeren dan laat een zeer grove schatting van de kosten zien dat er al snel tussen de € 10 – € 15 miljoen nodig is om de eerste maatregelen uit te kunnen voeren. De benodigde middelen moeten nog nauwkeuriger in beeld gebracht gaan worden door allereerst te onderzoeken welke oplossing waar het meest gewenst is. Dit toont ook direct de noodzaak aan van het opstarten van de planvoorbereidingen en uitvoeren van verkeersonderzoeken.

4.1 Indien het onderzoeksbudget niet wordt toegekend moeten er keuzes gemaakt gaan worden
Het niet structureel ophogen van het onderzoeksbudget heeft als gevolg dat een groot aantal verkeersonderzoeken niet uitgevoerd kan worden. Er moeten dan keuzes gemaakt gaan worden. Dit heeft als gevolg dat we onvoldoende grip houden op nieuwe ontwikkelingen en de mobiliteit in Lingewaard. Daarnaast is er dan vooralsnog geen budget voor het in 2025 actualiseren van het Maatregelenprogramma GMP-plus. Daarom is het advies om het onderzoeksbudget structureel te verhogen naar € 75.000,-.

5.1 Het mobiliteitsfonds vraagt ook om een bijdrage van de gemeente.
Het is wenselijk dat initiatiefnemers/ontwikkelaars meebetalen aan verkeersaanpassingen die nodig zijn als gevolg van een locatieontwikkeling. De wet schrijft voor dat deze bijdrage naar rato van het verkeerseffect moet zijn. Een deel van het verkeer op het knelpunt is regulier verkeer. Het hiermee corresponderende deel van de kosten moet worden bijgedragen door de gemeente. Een voorstel voor het benodigde investeringsbudget voor de gemeentelijke bijdrage van de betreffende verkeersaanpassing zal vooraf ter besluitvorming aan uw raad worden voorgelegd.

Wat mag het kosten? (budget)

Voor het jaar 2022 zijn de beschikbare middelen deels in het GMP gereserveerd voor het project Fietsvoorzieningen de Plak en het project Aanpak bochten Karstraat. Daarnaast is er nog een ongelabeld budget beschikbaar van € 650.000 om projecten uit het Maatregelenprogramma GMP-plus Lingewaard op te pakken.
Gezien er in de top 10 meerdere grotere en of complexere projecten staan die een veel hoger investeringsbudget vereisen is het jaarlijks budget niet toereikend. Om het benodigde investeringsbudget correct in beeld te krijgen wordt voorgesteld om in 2022 de eerste 7 infrastructurele projecten van de maatregelenlijst GMP-plus ter hand te nemen en de planvoorbereiding op te pakken. Daarnaast worden ook de eerste 3 verkeersonderzoeken uit de prioriteringslijst uitgevoerd. Dit met als doel om het ontwerp en de investeringskosten goed in beeld te krijgen, inclusief de fasering.

Het gaat hierbij om de planvoorbereiding van de volgende 7 infra-projecten en 3 verkeersonderzoeken, met daarbij horende grove kosten raming:
Infra-projecten:

1. Realisatie vrijliggende fietspaden rotonde Helmichstraat – Stadswal- Huismanstraat in Huissen; Verwachting tussen € 500.000 en € 1.000.000
2. Rotonde Van der Mondeweg-Van Elkweg-Van Nispenlaan in Bemmel *(samen met de provincie)*; > € 1.000.000 - €2.500.000
3. Reconstructie Bredestraat-noord in Huissen; € 100.000 - € 500.000
4. Reconstructie Bredestraat-zuid in Huissen; € 100.000 - € 500.000
5. Reconstructie Papenstraat in Bemmel; > € 1.000.000 - € 2.500.000; reeds een voorbereidingskrediet gevoteerd ter grootte van € 100.000
6. Reconstructie Huismanstraat in Huissen. €100.000 - € 500.000
7. De financiële situatie bochten Karstraat onderzoeken. Deze lasten zitten in het investeringsplan voor € 5.576.000. Herijking is nodig. Zie paragraaf hieronder.

Verkeersonderzoeken

1. Verkeersonderzoek rotonde Stadswal – Van Voorststraat – Stadswal Noord – Langekerkstraat in Huissen; Uitvoering van de maatregel komt naar verwachting boven de € 1.000.000 te liggen.
2. Rotonde Karstraat – Nijverheidstraat / Integrale verkeersstudie (vracht)verkeer van/naar bedrijventerrein Pannenhuis; > € 1.000.000
3. Verkeersonderzoek fietsinfrastructuur in Lingewaard P.M.

Op basis van de uitkomsten van deze planvoorbereidingsfase (ontwerp, participatie, kostenramingen en planning) kan de hoogte van het investeringsbudget worden bepaald.
De verwachting is dat er minimaal een aanvullend investeringsbudget beschikbaar moet worden gesteld van tussen de €10.000.000 en de € 15.000.000 (kapitaalslast tussen de €322.000 en € 499.000 op basis van annuïteit). Dit is een globale inschatting en kan nog afwijken. Hierbij is nog *geen* rekening gehouden met mogelijke subsidies. Met name wordt er vanuit het Rijk subsidiegelden ter beschikking gesteld om de Woondeal Arnhem Nijmegen mogelijk te maken. Subsidies kunnen pas worden aangevraagd op basis van ontwerpen en beschikbaar geld voor co-financiering.

Op basis van de uitkomsten van deze planvoorbereidingsfase (ontwerp, participatie, kostenramingen en planning) kan de hoogte van het investeringsbudget worden bepaald.
We streven er naar om deze projecten in de periode 2022 – 2025 zoveel als mogelijk ten uitvoer te brengen. Echter een uitloop in de tijd ligt in de lijn der verwachting doordat het complexe projecten zijn, er grond moeten worden verworven en bestemmingsplanprocedures nodig zijn. Voor de fasering is de verwachting dat het budget verspreid over een periode van 6 jaar nodig zal zijn. Bij een investeringsbudget van €15.000.000 zal dan een bedrag van circa € 2.500.000 per jaar nodig zijn.
Vanaf 2023 is er €750.000 aan investeringsbudget beschikbaar in het GMP. Door het beschikbaar stellen van een jaarlijks/structureel ‘werk met werk budget’ van €150.000 wordt het investeringsbudget in het GMP €900.000. Resteert een bedrag van €750.000 om te investeren in de GMP projecten.

In 2022 starten we met de planvoorbereiding om de werkelijke kosten in beeld te brengen. De verwachte doorlooptijd van de planvoorbereiding is 9 -11 maanden. Eind 2022 kunnen wij de ontwerpen en bijbehorende investeringsbudgetten en subsidiemogelijkheden toelichten. We streven er naar om in 2023, bij de behandeling van de kadernota 2024 (zie paragraaf voortgang), de ramingen van het benodigde investeringsbudget ter besluitvorming voor te leggen aan uw raad. Omdat het hier ook over grotere en complexere projecten gaat kan voor een specifiek project een voorstel, inclusief het benodigd investeringsbudget, ter besluitvorming aan uw raad worden voorgelegd. Bijvoorbeeld Papenstraat en bochten Karstraat.

Bochten Karstraat

Voor het gestaakte project bochten Karstraat is nu nog budget gereserveerd. De totale investeringskosten waren in 2020 geraamd op € 5.576.000. Op dit moment staat er een reservering van de volgende investeringsbudgetten:

- € 1.017.000 reservering in het GMP
- € 2.500.000 reservering in het Fonds Bovenwijks

Voor het restant kwam er dekking van de provincie (subsidie van € 967.910) en is nog een aanvullende dekking nodig van € 1.091.000.
Voor het project bochten Karstraat wordt voorgesteld om de financiële haalbaarheid van het project te onderzoeken en een geactualiseerde kostenraming te maken. Doordat het project gestaakt is kan de situatie binnen het project veranderd zijn en financiële consequenties hebben (kostenstijgingen infrastructuur, grondverwerving, huurcontracten).
Het investeringsbudget blijft vooralsnog geoormerkt aan dit project. Op een zo kort als mogelijke termijn wordt een herziene begroting ter besluitvorming aan u voorgelegd. Met de provincie wordt besproken of, vanwege de langere doorlooptijd van het project, de subsidie beschikbaar blijft. Anders dient er een eindafrekening met de provincie te worden opgemaakt.

Planvoorbereidingskosten
De planvoorbereidingskosten voor de planontwikkelingsfase van de eerste 7 infrastructurele projecten kan worden betaald uit het beschikbare investeringsbudget van het GMP.

Het beschikbare budget in het GMP voor 2022 is € 650.000 plus €150.000 aanvullend investeringsbudget:
Totaal € 800.000 te besteden aan:

Beschikbaar stellen werk met werk budget:	€ 150.000
Planvoorbereidingskosten 7 nieuwe projecten	€ 500.000
Budget voor GMP maatregelen	€ 150.000

Voor de GMP-periode 2023 tot 2028 is door het extra beschikbaar stellen van € 150.000,- voor het werk-met-werk-budget een structureel investeringsbudget beschikbaar van € 750.000,-
Dit brengt een extra jaarlijkse kapitaalslast met zich mee van €5000. Dit bedrag is opgenomen in de kadernota 2022.

Kosten verkeersonderzoeken
In de maatregelenlijst staan een tiental verkeersonderzoeken. Het totaal overzicht staat in bijlage 2.
Dit bedrag stelt ons tevens in staat om in 2025 een nieuwe versie van het GMP-plus op te stellen.
Op basis van het huidige hiervoor gereserveerde budget (€ 30.000) kunnen deze onderzoeken niet worden uitgevoerd en is aanvullend budget nodig.
Het voorstel is om dit jaarlijks budget op te hogen met € 45.000. De structurele verhoging van het exploitatiebudget is opgenomen in de kadernota 2022.

Communicatie en participatie

Voor de totstandkoming van het maatregelenprogramma GMP-plus is een digitale enquête uitgezet. Hierop zijn ruim 500 reacties binnengekomen. Hiervan is een verslag gemaakt (bijlage 3). Dit verslag is ook gedeeld met de deelnemers en geïnteresseerden. De reacties uit de enquête zijn meegenomen in het maatregelenprogramma GMP-plus (draagvlak).
Daarna zijn ook de wijk- en dorpsplatforms en geïnteresseerden/belanghebbenden geraadpleegd over de geprioriteerde lijst van het maatregelenprogramma GMP-plus. De toegevoegde reactienota (bijlage 4) geeft inzicht in de gemaakte opmerkingen en aanbevelingen.

Wat gaan we daarvoor doen (voortgang)

Het Maatregelenprogramma GMP-plus wordt na vaststelling door de raad het uitvoeringsprogramma van infrastructurele werken.

Op basis van de planvoorbereiding van de top 10 aan maatregelen in 2022 wordt dit de lijst van verkeersknelpunten die gemeente met prioriteit wenst aan te gaan pakken.

Verder proces
Het proces en de planning dat hierbij wordt voorzien is:

- Vanaf januari 2022 (op het moment van beschikbaar komen van het planvoorbereidingskrediet) kan gestart worden met het opstarten van de planvorming, participatie en kostenraming van de zeven infrastructurele projecten. Het financieel haalbaarheidsonderzoek voor de bochten van de Karstraat kan aansluitend en op basis van dit besluit gaan plaatsvinden.
- Ook de 3 verkeersonderzoeken worden in begin 2022 in gang gezet.
- De verwachte doorlooptijd van deze planvoorbereiding is circa 9 - 11 maanden. Eind 2022 kan een voorstel voor totaal investeringsbudget aan uw raad worden voorgelegd.
- Het totaal investeringsbudget kan worden opgenomen/voorgesteld in de daarop volgende kadernota in 2023 (= kadernota 2024). Mogelijk dat het investeringsbudget voor het project Papenstraat al in de kadernota van 2022 (= kadernota 2023) kan worden ingebracht.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is een van de wegingscriteria geweest bij de totstandkoming van het maatregelenprogramma GMP+. Hierbij is gekeken in hoeverre de maatregel bijdraagt aan duurzame mobiliteit (fietsen, lopen, openbaar vervoer, elektrisch vervoer).

Bijlagen

1. Maatregelenprogramma GMP-plus
2. Overzicht verkeersonderzoeken.
3. Verslag enquête.
4. Reactienota wijk- en dorpsplatformen en belanghebbenden.

Bemmel, 8 juni 2022
burgemeester en wethouders van de gemeente Lingewaard,
de secretaris, de burgemeester,

drs. I.P. van der Valk dr. P.T.A.M. Kalfs