

MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT

(UITWERKING MOBILITEITSPLAN WIJCHEN)



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Voorgeschiedenis	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Het uitvoeringsprogramma	4
2.1	Toelichting	4
2.2	Een dynamisch uitvoeringsprogramma	4
2.3	Het uitvoeringsprogramma Nu, Straks, Later	5
2.3.1.	<i>Onderwerp: Verkeersveiligheid</i>	5
2.3.2.	<i>Onderwerp: Wegenstructuur</i>	6
2.3.3.	<i>Onderwerp: Fiets- en wandelpaden</i>	9
2.3.4.	<i>Onderwerp: Parkeren auto en fiets</i>	11
2.3.5.	<i>Onderwerp: Openbaar vervoer</i>	12
2.3.6.	<i>Onderwerp: Duurzame mobiliteit</i>	13
2.4	Kosten verantwoording	15
3	Het vervolgtraject	18
4	Colofon	19

1 Inleiding

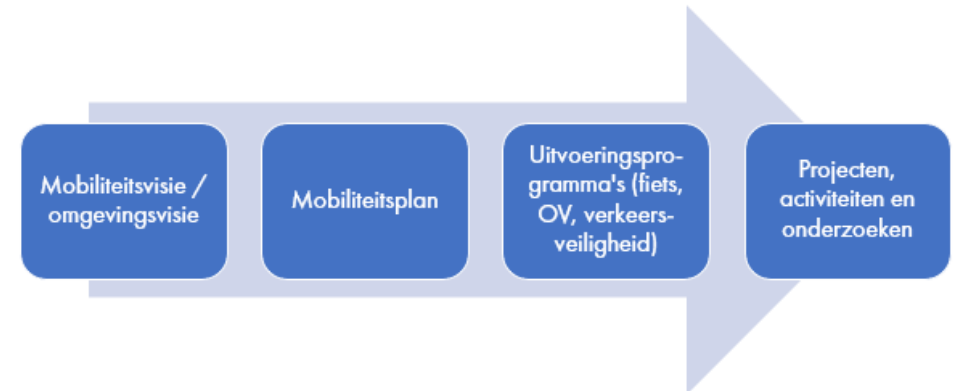
1.1 Voorgeschiedenis

Hierbij treft u het eerste Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) Mobiliteit aan. Dit is op grond van de eerder opgestelde Mobiliteitsvisie (vastgesteld op 28 januari 2021) en het Mobiliteitsplan (vastgesteld op 30 september 2021). Doel van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is de in de Mobiliteitsvisie opgenomen ambities en doelstellingen en de in het Mobiliteitsplan opgestelde maatregelen op hoofdlijnen, verder uit te werken en de komende jaren te realiseren om de Gemeente Wijchen duurzaam bereikbaar te houden. Dit willen we bereiken door vraag en aanbod met elkaar te verbinden en te werken aan verdere integratie van de modaliteiten.

De maatregelen uit het mobiliteitsplan kunnen vanzelfsprekend niet allemaal gelijktijdig uitgevoerd worden. Daarvoor ontbreekt het de gemeente aan financiële middelen en ambtelijke capaciteit. De maatregelen zullen daarom gefaseerd worden uitgevoerd, gespreid over meerdere jaren. Er zijn ook andere factoren van invloed op de prioritering. De volgorde waarin de maatregelen worden uitgevoerd is mede afhankelijk van de noodzakelijkheid (verkeerstechnisch, ruimtelijk of politiek), de afhankelijkheid van andere onderzoeken/projecten, de realiseerbaarheid en het te verwachten effect. Maar ook de verplichtingen die al zijn aangegaan, bepalen de volgorde van uitvoering.

In het Uitvoeringsprogramma nemen we op wat we concreet gaan doen om het toekomstbeeld uit het Mobiliteitsplan waar te maken. Hierin nemen we de projecten, activiteiten en onderzoeken op die de gemeente specifiek voor de komende vier jaar en de periode daarna gaat uitvoeren. Deze worden, net als alle andere stappen, ontwikkeld in samenspraak met andere beleidsterreinen, belanghebbenden en samenwerkingspartners in en buiten de regio. Het uitvoeringsprogramma is een dynamisch document dat jaarlijks

aangepast kan worden gelijktijdig met de begrotingscyclus. Ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen of andere (politieke) inzichten moet het MUP bijgesteld kunnen worden.



Figuur 1 Fasering

1.2 Leeswijzer

In paragraaf 2.3 wordt het uitvoeringsprogramma schematisch weergegeven door middel van tabellen. De nummering komt overeen met de nummering uit het Mobiliteitsplan. Het meerjaren uitvoeringsprogramma is onderverdeeld in de onderwerpen:

- Verkeersveiligheid
- Wegenstructuur
- Fiets- en wandelpaden
- Parkeren en fiets
- Openbaar vervoer
- Duurzame mobiliteit

2 Het uitvoeringsprogramma

2.1 Toelichting

We streven naar een uitvoeringsprogramma dat enerzijds realistisch genoeg is om binnen de beschikbare middelen uit te kunnen voeren. Anderzijds moet het uitvoeringsprogramma ruimte bieden aan ambities voor de toekomst die op dit moment nog niet in kosten uit te drukken zijn. Dit doen we door de maatregelen in het uitvoeringsprogramma onder te verdelen in de volgende drie categorieën:

1. Nu (Uitvoeringsperiode 2022-2025)
2. Straks (Uitvoeringsperiode 2026-2029)
3. Later (PM. Hier is nog geen uitvoeringstermijn aan te koppelen)

Vervolgens hebben we de periode "nu" verder verdeeld over de uitvoeringsjaren 2022 t/m 2025.

In het uitvoeringsprogramma wordt bij de maatregelen onderscheid gemaakt in: uitvoering, beleid, onderzoek, campagne, infrastructuur en overleg en afstemming. De maatregelen zijn vervolgens onderverdeeld in incidenteel, structureel en 'door andere partners' (geen kosten voor gemeente). Tevens is een prioriteit aangegeven:

- toegezegd = daar hebben we ons al aan verbonden (groen),
- noodzakelijk = dit moeten we zeker uitvoeren om de doelen zoals opgenomen in de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan te halen en is basis voor vervolgmaatregelen (oranje),
- gewenst = dit levert een (grote) bijdrage aan onze ambities (zwart).

Veel maatregelen staan niet op zichzelf maar hebben een relatie met andere ontwikkelingen in onze gemeente. Dit vraagt om integrale afstemming. Daarom is aangegeven hoe verschillende maatregelen zich tot elkaar verhouden.

2.2 Een dynamisch uitvoeringsprogramma

Hoe goed we ook ons best doen, niemand kan de toekomst voorspellen. Een uitvoeringsprogramma dat meerdere jaren vooruit kijkt zal daarom altijd tussentijds moeten worden aangepast. We stellen daarom een dynamisch uitvoeringsprogramma op dat jaarlijks geëvalueerd en kan worden bijgesteld. Dit plannen we dan in lijn met de gemeentelijke begrotingscyclus zodat de financiële doorvertaling van de bijstelling direct kan worden meegenomen in de gemeentelijke perspectiefnota en/of de begroting.

Bij de evaluatie kijken we of de maatregelen nog conform de gestelde scope, planning en begroting uitgevoerd kunnen worden. Indien nodig passen we dit in de herijking aan.

Maatregelen waarvoor onderzoek of studie is uitgevoerd en waarvan de begrotingen inmiddels bekend zijn, kunnen als uitvoeringsproject een plaats krijgen in het dynamische uitvoeringsprogramma zodra de kosten ervan ingepast kunnen worden in de meerjarenbegroting. Van de maatregelen in de categorie 'Later' bekijken we jaarlijks of er nieuwe kansen zijn om deze ambities dichterbij de uitvoering te brengen. Wanneer deze kansen er zijn, kunnen de maatregelen verschuiven naar de categorie 'Straks' of zelfs naar 'Nu'.

2.3 Het uitvoeringsprogramma Nu, Straks, Later

Omdat het een groot aantal integrale korte termijn maatregelen betreft die in locatie, omvang en kosten sterk verschillen, zijn deze zoveel mogelijk conform de indeling in het Mobiliteitsplan in tabelvorm met planning en indicatie van de kosten, dekking en bijdragen en korte toelichting in deze rapportage opgenomen. Op basis van eerder genoemde uitgangspunten ten aanzien van prioritering ziet het uitvoeringsprogramma per onderwerp er als volgt uit:

2.3.1. Onderwerp: Verkeersveiligheid

Het onderwerp verkeersveiligheid bevat drie maatregelen:

Regionale afstemming verkeersveiligheid (27). We blijven de komende jaren samen met de regio inzetten op een gemeenschappelijke aanpak voor het voorkómen van ongelukken. Dit betreft continuering van bestaande regionale afstemming. Als hier projecten uit voortkomen, dan wordt daar te zijner tijd budget voor aangevraagd indien nodig.

Verkeersveiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers en Lokale aanpak verkeersveiligheid (28 en 29). De gemeente heeft een apart budget voor verkeersveiligheidsprojecten (ca. € 80.000 per jaar). Dit budget dient voor kleine maatregelen zoals campagnes rondom verkeersveiligheid te realiseren, maar ook om infrastructurele aanpassingen te doen. Dit budget dekt beide maatregelen. In 2022 wordt de Dijk Batenburg aangepakt.



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Regionale afstemming verkeersveiligheid	27	Overleg en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	-	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting	Regio en provincie Gelderland	-
Verkeersveiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers	28	Campagne	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	-	Gedekt vanuit reguliere meerjaren begroting	-	-
Lokale aanpak verkeersveiligheid	29	Infrastructuur	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	-	Gedekt vanuit reguliere meerjaren begroting	-	-

2.3.2. *Onderwerp: Wegenstructuur*

Het onderwerp wegenstructuur bevat de volgende maatregelen:

Verstevinging bermen (8). Gemeente Wijchen heeft onlangs dit project afgerond. Daar waar verstevinging van bermen noodzakelijk was, zijn maatregelen getroffen.

Actualisatie wegencategorisering (3). De categorisering van het lokaal wegennet is een essentieel onderdeel voor diverse (infrastructurele) maatregelen. We actualiseren daarom het wegencategoriseringsplan en maken hierin onderscheid tussen verkeersaders (de hoofdwegen met een accent op doorstroming van het verkeer) en verblijfsgebieden (verblijfsfunctie belangrijker dan verkeersfunctie). Dit doen we niet alleen voor de auto, maar ook voor de fiets, het openbaar vervoer en landbouw verkeer (zie maatregel 7). Deze maatregel is noodzakelijk zodat ook de vervolgmaatregelen de goede richtlijnen hebben.

Snelheid buiten bebouwde kom (5). In een meerjarenplan van zes jaar wordt de snelheid van wegen buiten de bebouwde kom aangepast naar het snelheidsregime conform het wegencategoriseringsplan. Hierdoor wordt er de komende 6 jaar budget vrijgemaakt. Maatregelen bestaan uit onder andere het toepassen van bebording of het realiseren van snelheidsremmende maatregelen (verkeersdrempels en/of verkeersplateaus) in het buitengebied. In het JUP (jaar uitvoeringsprogramma) is terugbrengen van de snelheid in de driehoek Hernen-Bergharen-Batenburg opgenomen voor de periode tussen nu en 3 jaar. In de prioritering komt de Broekstraat als eerste naar voren. Hiermee starten we in 2022 en dit wordt gecombineerd met diverse beheersmaatregelen.

Onderzoek sluipverkeer (1). Het hedendaags en gewenst gebruik van wegen vormt de basis voor het wegencategoriseringsplan. We voeren hiervoor een aantal gerichte verkeerstellingen uit. Hoeveel verkeer zit er op een weg? Waar komt het gebruik niet overeen met de inrichting? Waar gebeuren de meeste ongelukken? Met de antwoorden van deze vragen komt inzicht in sluipverkeer. Dit maakt onderdeel uit van maatregel 3: Wegencategorisering.

Snelheid binnen bebouwde kom (6). Dit betreft het opstellen van een raamwerk (randvoorwaarden, eisen, proces) voor 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom. Hierbij wordt nader uitgewerkt op welke wegen 50 km/u de norm blijft en welke niet, wat dit betekent voor de inrichting van wegen en welke wegen moeten worden heringericht (zie maatregel 4).

Visie landbouwverkeer (7). Dit wordt meegenomen in de actualisatie van het wegencategoriseringsplan (maatregel 3). Dit kan leiden tot vervolgonderzoek en uitwerking van concrete maatregelen die daarna moeten worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

Aanpak grijze wegen (4a): Uit maatregel 3 wordt bekend welke 'grijze wegen' er binnen de gemeente zijn. Hierna kan een reële inschatting worden gemaakt van de benodigde investeringskosten en de prioritering. Vooralsnog wordt uitgegaan van de wegen Bronckhorstlaan, Kasteellaan, Leemweg, Heumenseweg (tussen Alverna komgrens tot Groenewoudseweg) en de Houtsestraat in Balgoij. We zoeken hierbij de aansluiting en verbinding met regulier onderhoud.

Aanpak grijze wegen (4b): Hiervoor is een schatting van de kosten gemaakt. Deze wegen worden over een periode van zes jaar aangepakt zodat de inrichting overeenkomt met de functie van de weg. Mocht uit de actualisatie van het wegencategoriseringsplan blijken dat ook andere wegen aangepakt dienen te worden,

dan wordt onderzocht wat nodig is om te voldoen aan de richtlijnen. Het kan hier gaan om eenvoudige maatregelen zoals het aanpassen van bebording of wegmarkering, maar ook over de reconstructie van wegvakken en kruispunten.

Onderdoorgang spoor (2). Diverse studies zijn al uitgevoerd, o.a. ruimtelijke inpassing en het financiële plaatje. De gemeente heeft continu aandacht voor dit onderwerp. Andere partners moeten ook de urgentie zien alvorens er werkelijke maatregelen worden genomen.

Onderhoud N845 (*). De provincie voert regulier onderhoud uit. In 2024 wordt gewerkt aan de N845. Als er maatregelen op de Van Cittersweg moeten worden genomen, dan hanteert de provincie de poten-theorie. Dit betekent dat een reconstructie ook financiële gevolgen voor de gemeente heeft. Het exacte bedrag is nu nog onbekend. Deze maatregel was niet opgenomen in het Mobiliteitsplan.



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (exclusief BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Versteving bermen	8	Infrastructuur	Incidenteel	Afgerond	2021	-	-	-	-
Actualisatie wegen-categorisering	3	Beleid	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, 2023	€ 20.000 externe kosten	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	Bevat maatregel 1 en is basis voor onderstaande maatregelen
Snelheid buiten bebouwde kom	5	Infrastructuur	Incidenteel voor 6 jaar	Noodzakelijk	Nu, straks, 2023-2028	€ 150.000 investeringskosten per jaar gedurende 6 jaar	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	Na maatregel 3
Visie landbouwverkeer	7	Onderzoek	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, 2023	-	-	-	Is onderdeel van maatregel 3
Onderzoek sluijverkeer	1	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	-	Nog geen dekking	-	In maatregel 3 wordt gekeken naar functie en capaciteit van wegen
Snelheid binnen bebouwde kom	6	Beleid	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	PM	-	-	Is onderdeel van/volgt na maatregel 3



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (exclusief BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Aanpak grijze wegen¹	4a	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	€ 10.000 externe kosten	Nog geen dekking	-	Na maatregel 3 en 6
Onderhoud N845	*	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2024	PM	Nog geen dekking	Provincie	-
Aanpak grijze wegen	4b	Infrastructuur	Incidenteel voor 6 jaar	Gewenst	Straks	€ 1.200.000 investeringskosten, en €170.000 externe kosten voor 6 jaar	Nog geen dekking	-	Na maatregel 3, 6 en 4a
Onderdoorgang spoor	2	Overleg en afstemming	Incidenteel	Gewenst	Later	-	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting	Rijk, Provincie Gelderland, Prorail	-

¹ Grijze wegen: wegen waarbij de inrichting (verharding en breedte van de weg) niet aansluit bij het gebruik van de weg (bijv. 30 km/u). Dit komt vaak doordat er beperkte fysieke ruimte is om de weg aan te laten sluiten op de voorzieningen die er langs liggen.

2.3.3. Onderwerp: Fiets- en wandelpaden

Het onderwerp fiets- en wandelpaden bevat de volgende maatregelen:

Regionale fietsverbindingen (12a). Dit betreft regulier overleg met de Provincie Gelderland en Groene Metropool Regio Arnhem-Nijmegen (GMR A-N) over de mogelijkheid van regionale fietsverbindingen. Als hier concrete projecten uit komen, dan worden deze te zijner tijd toegevoegd aan het meerjaren uitvoeringsprogramma.

Verkenning snelle fietsroute Nijmegen-Wijchen-Oss (12b). Het netwerk van snelle fietsroutes is nog niet af. Het moet in de regio makkelijker worden om naar een snelle fietsroute te fietsen; of naar een hub of knooppunt, zoals een station. De haalbaarheid van de route Nijmegen-Oss via Wijchen wordt verkend door de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen. Er zijn nog geen eigen middelen gereserveerd voor eventuele infrastructurele aanpassingen. Ingezet wordt op financiering vanuit A50-MIRT.

Fietsverbinding Balgoij – Batenburg (11a). Het voornemen is om een fietsroute te realiseren tussen Balgoij en Batenburg. Over een traject van 7,5km wordt een fietspad gerealiseerd met een verhardingsbreedte van 3,00m. Er is in het Meerjaren Investerings Overzicht reeds budget van € 750.000 beschikbaar gesteld voor een korter traject. Met het beschikbare budget kan een start worden gemaakt met de realisatie van de eerste 2,5 km (€300 per strekkende meter bij een rijbaan van 3 meter). Hiervoor zijn de investeringskosten €660.000 en de engineeringkosten €90.000. Dit eerste traject loopt vanaf het kruispunt Rijnswaard/Liendensedijk tot aan het kruispunt Maasbanddijk/Dorpsstraat in Niftrik. Dit traject volmaakt de verbinding Batenburg – Niftrik.

Fietspad Ravensteinseweg (11b). We willen een fietspad langs de Ravensteinseweg realiseren, tussen de Drutenseweg en de dijkoprit. Hiervoor is grondaankoop nodig en een vergunning van Waterschap. De voorbereidingen zijn al vergevorderd, maar de grondaankoop stagneert.

Upgrade fiets- en wandelnetwerk (9a). In een meerjarenplan pakken we de fiets- en wandelpaden in Wijchen aan. Er wordt een werkbudget van € 25.000 per jaar aangevraagd voor kleine aanpassingen ter verbetering van fiets- en wandelnetwerk die niet passen bij het regulier onderhoud. Mocht er grootschalige reconstructie van fiets- en/of wandelpaden nodig zijn, dan kan daar een incidenteel budget voor worden aangevraagd.

Fietsverbinding Druten – Wijchen (10). We voeren de komende jaren een variantenstudie uit waarin onder andere wordt gekeken naar de eisen, de route, de kosten en de haalbaarheid van deze fietsverbinding. De komende vier jaar wordt deze verbinding echter nog niet gerealiseerd. De maatregel wordt bij een actualisatie van het MUP nader gespecificeerd voor wat betreft kosten en planning. Het budget gaat uit van een variantenstudie met uitwerking op schetsontwerp. Hierbij worden tracés op schetsniveau (SO) uitgewerkt en eventuele knelpunten (bijv. kruisingen) uitgewerkt op SO+ niveau.

Fietsverbinding Balgoij – Batenburg (11c). Voor het traject Niftrik – Balgoij (ca. 5 km) zijn de investeringskosten €1.310.000. De externe kosten bedragen €190.000.

Fietspad Appeltern – Bergharen (9b): dit betreft het recreatieve fietspad langs de Wetering. Er is op dit moment nog geen concrete planning en kostenindicatie bekend.



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (excl. BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Regionale fiets-verbindingen	12a	Overleg en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	-	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting	Provincie Gelderland en GMR-AN	Relatie maatregel 3
Verkenning snelle fietsroute Nijmegen-Oss	12b	Onderzoek	Infrastructuur	Toegezegd	Nu, 2021/2022	-	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting	Provincie Gelderland en GMR-AN	Relatie maatregel 3
Fietsverbinding Batenburg – Niftrik (deel 1)	11a	Infrastructuur	Incidenteel	Toegezegd	Nu, 2022	€660.000 investeringskosten, en €90.000 externe kosten	In het MIO is €750.000 opgenomen voor dit project	-	-
Fietspad Ravensteinseweg	11b	Infrastructuur	Incidenteel	Toegezegd	Nu, 2022		€ 240.000 opgenomen in begroting	Waterschap (vergunning)	-
Upgrade fiets- en wandelnetwerk	9a	Infrastructuur	Structureel	Gewenst	Nu, 2023	€ 25.000 per jaar	Nog geen dekking	-	Na maatregel 3
Fietsverbinding Druten – Wijchen	10	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2024	€ 45.000	Nog geen dekking	Gemeente Druten	Na maatregel 3
Fietsverbinding Niftrik – Balgoij	11c	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Later	€ 1.310.000 investeringskosten, en €190.000 externe kosten	Nog geen dekking	-	-
Fietspad Appeltern – Bergharen	9b	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Straks	PM	Nog geen dekking	-	-

2.3.4. Onderwerp: Parkeren auto en fiets

Het onderwerp parkeren bevat de volgende maatregelen:

Actualisatie parkeerbeleid (13). De actualisatie van het parkeerbeleid bevat enerzijds een onderzoek naar het gebruik van de huidige parkeervoorzieningen voor auto en fiets, inclusief de bedrijventerreinen en anderzijds een actualisatie van het beleid zelf. Hierbij sluiten we aan op de vigerende ambities vanuit andere beleidsvelden. De actualisatie van het parkeerbeleid wordt tegelijk met de actualisatie van de parkeernormen opgepakt.

Actualisatie parkeernormen (14). De beleidsregels in de Nota Parkeernormen worden geactualiseerd na vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid, de basis hiervoor wordt opgenomen in het parkeerbeleidsplan. De actualisatie van de Nota Parkeernormen wordt tegelijk met de actualisatie van het parkeerbeleid opgepakt.

Parkeren bedrijventerreinen (16). Dit is onderdeel van het op te stellen parkeerbeleidsplan.

Bewaakte fietsenstallingen centrum (15a en b). In 2022 start een proef met camerabewaking in het centrum. Fase a. is onderdeel van het op te stellen parkeerbeleidsplan. Als hier projecten uit voortkomen, dan wordt daar te zijner tijd budget voor aangevraagd indien nodig (15b).

P

Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (excl. BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Actualisatie parkeerbeleid	13	Beleid	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, 2023	€ 30.000	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	-
Actualisatie parkeernormen	14	Beleid	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, 2023	€ 10.000	Begroting 2023 (nieuw voorstel)	-	Na parkeerbeleid
Parkeren bedrijventerreinen	16	Onderzoek	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, 2023	-	-	-	Onderdeel van parkeerbeleid
Bewaakte fietsenstallingen centrum	15a	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	-	-	-	Onderdeel van parkeerbeleid
	15b	Uitvoering	Incidenteel	Gewenst	Later	PM	-	-	

2.3.5. Onderwerp: Openbaar vervoer

Het onderwerp openbaar vervoer bevat de volgende maatregelen:

Aanvullend vervoer (30). Vanaf 3 april 2022 rijdt haltetaxiRRReis. Deze deeltaxi verbindt iedereen in Gelderland met het openbaar vervoer netwerk op plekken en momenten dat het lijngebonden openbaar vervoer niet of beperkt rijdt. Iedereen die in staat is met het openbaar vervoer te reizen, dus ook rolstoelgebruikers, kunnen gebruik maken van haltetaxiRRReis. De financiële consequenties voor de gemeente Wijchen zijn nog onbekend op het moment van opstellen van dit MUP. Waarschijnlijk gaat het om beperkte kosten voor kleine aanpassingen zoals bijvoorbeeld de aanleg van ‘virtuele haltes’.

OV-verbinding Druten-Wijchen (19). We gaan onderzoeken of een buurtbusverbinding tussen Druten en Wijchen -via de tussengelegen dorpen- haalbaar is. Dit hangt af van de route en de reistijd. Met de buurtbus-vereniging en Provincie Gelderland bespreken we de haalbaarheid. Dit doen we nadat de buurtbusverbinding Wijchen-Grave is geëvalueerd. Bij voldoende potentie volgt een pilot van een jaar. Indien succesvol wordt de verbinding onderdeel van de concessie.

P+R Wijchen West en Station Wijchen West (17 en 18). De realisatie van Station Wijchen West is gekoppeld aan de ruimtelijke plannen in Wijchen-West. De gemeente maakt zich hard voor een station, maar het Rijk en Prorail zijn hierin essentiële partners. De provincie zet in op een regionale hub vanaf 2025 en trekt het onderzoek naar de regionale potentie (Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen).



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (excl. BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Aanvullend vervoer	30	Uitvoering	Door andere partners	Toegezegd	Nu, 2022	Beperkt	100% provincie Gelderland	Provincie Gelderland	-
OV-verbinding Druten-Wijchen	19	Uitvoering	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2023	Beperkt	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting; eventuele realisatie 100% dekking provincie Gelderland	Provincie Gelderland en buurtbus vereniging	-
Station Wijchen West	18	Onderzoek, overleg en afstemming	Door andere partners	Gewenst	Straks	PM	100% Rijk, ProRail en regio	Rijk, ProRail en regio	Zie maatregel 17
P+R Wijchen West	17	Onderzoek, overleg en afstemming	Door andere partners	Gewenst	Straks	PM	Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting; voor de realisatie is geen dekking	Provincie Gelderland, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen	Zie maatregel 18

2.3.6. Onderwerp: Duurzame mobiliteit

Het onderwerp duurzame mobiliteit bevat de volgende maatregelen:

Deelmobiliteit bij bedrijventerreinen (23). We voeren continu gesprekken met ondernemers over onder andere de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de gemeente Wijchen. We informeren bedrijventerreinen over regionale projecten/subsidiemogelijkheden op het gebied van deelmobiliteit. De markt en de bedrijven zijn verantwoordelijk voor initiatieven op dit gebied. De daadwerkelijke uitvoering vereist maatwerk-oplossingen waarbij de betrokken bedrijven de financiering van de maatregel op zich moeten nemen. Hier ligt geen directe rol voor de gemeente.

Werkgeversaanpak bedrijventerreinen (24). We zijn continu in gesprek met bedrijventerreinen over de mogelijkheden en informeren ze over succesfactoren binnen en buiten de gemeente Wijchen. De daadwerkelijke uitvoering vereist maatwerk-oplossingen waarbij de betrokken bedrijven de financiering van de maatregel op zich moeten nemen.

Monitoring duurzame mobiliteit (20a). Het landelijk programma 'Digitalisering Overheden' is de basis van de Data top 15, zodat alle overheden in 2023 digitaal op orde zijn. Deze digitale gegevens, van onder andere mobiliteit, kunnen bijdragen aan grotere vraagstukken, zoals verduurzaming en de mobiliteitstransitie. Het doel is om in 2023 al deze data voor 90% landelijk compleet te hebben. Het op orde maken van de 15 data-items (o.a. geplande en actuele wegwerkzaamheden, maximum snelheden, parkeerdata, data voor logistiek en fietsdata) vergt blijvende inzet.

Monitoring duurzame mobiliteit (20b). De Strategie Elektrisch Rijden is op 24 juni 2021 vastgesteld. Hierin is een streefwaarde opgenomen voor het aantal laadpalen in 2025. Met de strategie kan een vlekkenkaart voor plaatsing van de benodigde laadpalen gemaakt worden. Dit levert tijdswinst op en inwoners weten waar ze aan toe zijn. De verwachting is dat er tot en met 2025 ongeveer 126 laadpalen bij moeten komen (op basis van de prognoses). De kosten hiervoor maken geen onderdeel uit van het MUP. De strategie (en het aantal laadpalen) wordt geëvalueerd op het moment dat nieuwe ontwikkelingen en inzichten ontstaan. Hoewel de strategie tot 2025 loopt kan dat dus ook eerder zijn.

Stimuleren duurzame mobiliteit (21). We volgen de ontwikkelingen vanuit de markt op het gebied van deelmobiliteit, stemmen dit af met onze regionale partners en faciliteren initiatieven vanuit de markt daar waar nodig/gewenst. De gemeente is immers geen aanbieder van deelmobiliteit. Bij de ontwikkeling van station Wijchen-West (zie maatregel 18.) wordt ruimte gereserveerd voor mogelijke vormen van deelmobiliteit. Bij de actualisatie van het parkeerbeleid (zie maatregel 13) wordt hier ook op ingegaan.

Zero Emissie Stadslogistiek (26). Stadslogistiek is een taak van de markt. We volgen de ontwikkelingen en haken aan op initiatieven als die zich voordoen. Partner is CMW (Centrum Management Wijchen).

Straat van de toekomst (25). Het gaat om aanvullingen op regulier onderhoud voor de 'extra's en innovaties' binnen infraprojecten. Monitoring en evaluatie is een belangrijk onderdeel van de Straat van de Toekomst. Het is nog niet bekend welke straat zich leent voor een pilot met nieuwe manier van inrichting. Bij de keuze voor een geschikte straat wordt uitgegaan van de reguliere onderhoudsplanning. Er dient nog extra budget te komen om de Straat van de Toekomst dan mogelijk te maken.



Maatregel	Nr. mob. plan	Soort maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning	Kosten (excl. BTW)	Dekking	Partners	Relatie met andere maatregelen
Visie Laad-infrastructuur	22	-	-	-	Afgerond	-	-	-	-
Deelmobiliteit bij bedrijventerreinen	23	Overleg en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	Beperkt	Onderdeel van lopende contacten met bedrijven	Bedrijven en regio	Zie maatregel 24
Werkgeversaankpak bedrijventerreinen	24	Overleg en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt	Beperkt	Onderdeel van lopende contacten met bedrijven	Bedrijven en regio	Zie maatregel 23
Monitoring duurzame mobiliteit	20a	Data en afstemming	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt		Ambtelijk inzet gedekt vanuit begroting;	Rijk en regio	
Monitoring duurzame mobiliteit	20b	Beleid	Incidenteel	Gewenst	Nu, 2022	-	-	-	Volgt uit maatregelen 21 en 24
Stimuleren duurzame mobiliteit	21	Uitvoering	Uitvoering	Gewenst	Straks	PM	-	-	
Zero Emissie Stadslogistiek	26	Overleg en afstemming	Overleg en afstemming	Gewenst	Straks	PM	Onderdeel van lopende contacten met bedrijven	Bedrijven en regio, CMW	Volgt op maatregel 21
Straat van de toekomst	25	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Later	€ 100.000 investeringskosten, en € 10.000 externe kosten	Geen dekking	-	Na maatregel 3 (wegcategorisering).

2.4 Kosten verantwoording

Uitvoering van mobiliteitsprojecten vraagt om inzage in een meerjaren(uitgaven)overzicht. Enerzijds heeft dit te maken met de fasering van werkzaamheden (uitvoering), anderzijds om financieringsbronnen voor de komende jaren vast te leggen (budgetteren). Sommige maatregelen zijn eenvoudig uit te voeren, andere maatregelen vragen om een gedegen voorbereiding. Iedere opgave kent zijn aspecten, waardes en keuzemogelijkheden.

In dit MUP zijn de kosten voor infrastructurele aanpassingen bepaald aan de hand van ervaringscijfers en kengetallen. Dit kan betekenen dat in een latere fase de ingeschatte kosten mogelijk niet aansluiten op de op dat moment gehanteerde uitgangspunten. Bij de verdere uitwerking van deze maatregelen (offertes, ontwerpen en bestekken) worden de kostenramingen steeds concreter gemaakt.

De raming van kosten voor de infrastructurele projecten bestaat uit een aantal onderdelen, hierbij is onderscheid gemaakt in onderzoekskosten en uit te voeren maatregelen.

- De onderzoekskosten bestaan uit een bureaustudie, eventuele veldonderzoeken zijn uitgesloten.
- De uit te voeren maatregelen betreft de civiel technische maatregelen (bouwkosten), inclusief Voorbereiding, Administratie en Toezicht door een advies en/of ingenieursbureau (engineeringskosten) en overige kosten (bijvoorbeeld verzekeringen, verleggen kabels en leiding, mitigerende maatregelen). Daarnaast is per maatregelen een vast percentage risicovoorziening opgenomen.

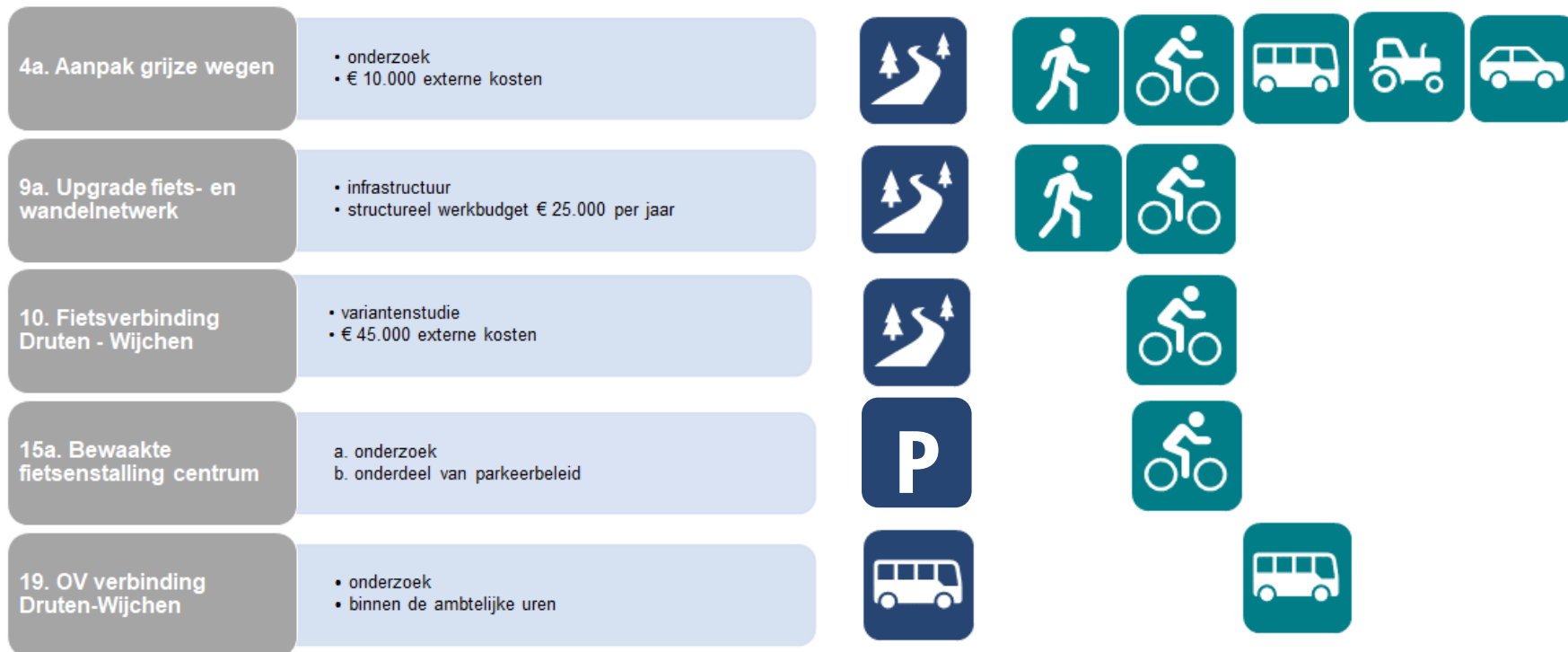
Alle genoemde bedragen zijn exclusief de geldende BTW en inzet van de gemeentelijke organisatie.

De in de tabellen opgenomen maatregelen met investerings- en externe kosten moeten worden gedekt uit de gemeentelijke begroting. De gemeenteraad zal bij behandeling van de perspectiefnota 2022, na afweging van alle ingediende beleidswensen alsmede het nieuwe collegeprogramma, de middelen beschikbaar moeten stellen om in de komende jaren de beoogde projecten ook daadwerkelijk te kunnen realiseren.

De als noodzakelijk aangemerkte maatregelen inclusief de bijbehorende investeringen, thema waar de maatregel onder valt en de modaliteit(en) waar de maatregel betrekking op heeft zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan, zijn weergegeven in onderstaande figuur.



De als gewenst aangemerkte maatregelen (periode 2022-2025) inclusief de bijbehorende investeringen, thema waar de maatregel onder valt en de modaliteit(en) waar de maatregel betrekking op heeft zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan, zijn weergegeven in onderstaande figuur.



3 Het vervolgtraject

Na besluitvorming zal het MUP op uitvoeringsniveau worden vertaald binnen de organisatie dan wel de verschillende teams. Samenwerking met de diverse stakeholders is daarbij onontbeerlijk.

Het doel is uiteindelijk een optimale (infra)planning waarbij de beschikbare middelen effectief en efficiënt worden ingezet. Daarbij worden de mogelijkheden van cofinanciering onderzocht en wordt gekeken naar mogelijke koppelkansen met de verschillende beheer- en beleidsplannen, de bestuursopdrachten en projecten die in de komende jaren ontwikkeld gaan worden. Veel maatregelen (projecten) staan daarbij zeker niet op zichzelf en dat biedt dan ook gelijktijdig aanhaakkansen. Deze uitwerking vindt plaats in de betreffende projectplannen.

Daarnaast ligt nog niet alles vast. Onderstaande projecten staan gepland voor 2023 – deze maatregelen vormen de basis voor de verdere prioritering van het maatregelenpakket:

- actualisatie van het wegencategoriseringsplan (3),
- snelheid buiten bebouwde kom (5),
- visie landbouwverkeer (7),
- de actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid (inclusief parkeren bedrijventerreinen) en parkeernormen (13, 14 en 16).

Welke concrete maatregel wordt als eerste uitgevoerd en waarom? Ook kan het leiden tot nieuwe maatregelen die nu niet zijn opgenomen in het MUP. Hetzelfde geldt voor maatregelen om de verkeersveiligheid verder te vergroten als daar aanleiding voor is. En voor aanvullende maatregelen als blijkt dat de doelen die zijn opgenomen in de mobiliteitsvisie niet worden behaald.

Een aantal projecten in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit kan tenslotte alleen worden aangepakt op regionaal niveau. Denk daarbij aan hoogfrequent openbaar vervoer voor iedereen, regionale fietsroutes en autobereikbaarheid. De gemeente blijft zich de komende jaren hard maken voor projecten die de duurzame bereikbaarheid van Wijchen vergroten, maar is hiervoor afhankelijk (besluitvorming en financiering) van andere overheden.

En er zijn maatregelen waarvoor medewerking en een (substantiële) financiële bijdrage van het bedrijfsleven en initiatieven van aanbieders van nieuwe vormen van mobiliteit essentieel zijn. De gemeente volgt de relevante ontwikkelingen op de voet en is continu in gesprek met het Rijk, de provincie Gelderland, de regio en werkgevers binnen de gemeente.

4 Colofoon

Opdrachtgever	Gemeente Wijchen Michel Eijkhout, Colette Bitter
Uitgave	Movares Nederland B.V. Kennislijn Omgeving en Processen
Ondertekenaar	Hans Zuiver Senior adviseur stedelijke mobiliteit
Projectteam Movares	Wil Emmen Enzo Bronzwaer Jessica van Rijn Hans Zuiver
Projectnummer Movares	MN002378
Kenmerk	Definitief
Versie	Versie 1.0
Datum	23 december 2021