

## **Bijlage 2: Financiële toelichting bij Mobiliteitsagenda 2021 – 2025**

---

In deze bijgevoegde toelichting, leggen we uit hoe de Mobiliteitsagenda en het jaarplan 2022 zich financieel verhouden tot al lopende projecten, gereserveerde budgetten en nieuwe financiële vragen.

### ***Meer budget nodig voor projecten in de kernen***

In de Mobiliteitsvisie onderscheidden we de blik naar buiten en de blik naar binnen. Voor de blik naar buiten: in beweging blijven door mee te sturen op grote regionale opgaves, is de afgelopen jaren budget gereserveerd. Ingegeven door de urgentie van een aantal grote regionale dossiers, zoals PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) en de MIRT A2 (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) heeft uw raad de afgelopen jaren diverse incidentele budgetten gereserveerd voor grotere regionale opgaves. In totaal een bedrag van 7.300.000 euro. Het gaat bijvoorbeeld om de rondweg Waardenburg en de ontsluiting van Geldermalsen-Oost. In de besluitengeschiedenis in het Raadsvoorstel vindt u een tabel met een overzicht van de opgaves waarvoor geld is gereserveerd.

Voor de blik naar binnen: identiteit door mobiliteit is onvoldoende budget gereserveerd op dit moment. Dit gaat over onze eigen lokale opgaves, met uitzondering van de top 5 fietsknelpunten. Voor lokale knelpunten is slechts beperkt structureel budget beschikbaar. Vanuit de drie voormalige gemeenten is jaarlijks een bedrag beschikbaar van 150.000 euro voor kleine verkeersmaatregelen. Dit is nodig voor kleine aanpassingen op basis van de klachten en meldingen (wat neer komt op 5.000 à 6.000 euro per dorp) en 20.000 euro voor verkeersveiligheid rondom scholen. Incidenteel is een bedrag beschikbaar van 1.550.000 voor de top 5 fietsknelpunten. Zonder extra budget voor de projecten gericht op Binnen de Kern uit de Mobiliteitsagenda is het niet mogelijk de vastgestelde doelen en ambities te halen.

Doordat u in het jaarplan 2022 bij de perspectiefnota geld heeft toegekend aan Toegankelijke Looproutes, vergroot het budget voor projecten binnen de kern. Toegankelijke looproutes in de kernen is een project dat we samen met het Platform Toegankelijkheid oppakken. In het Wegenbeheerplan is jaarlijks een bedrag beschikbaar van 50.000 euro voor wensen en kansen leefomgeving. Hiervan kunnen aanpassingen aan de bestaande omgeving worden gerealiseerd, zoals toeritjes voor rolstoelen en rollators. Met het Platform Toegankelijkheid brengen we ook nieuwe wensen in beeld, zoals bijvoorbeeld ontbrekende stukjes voetpad. Hiervoor is zowel binnen het Wegenbeheerplan als de bestaande verkeersbudgetten geen geld opgenomen. Daarom hebben we hier in het jaarplan van 2022 extra geld voor gevraagd.

Voor het project veilige schoolomgevingen reserveren we jaarlijks 15.000 euro uit het bestaande budget van 20.000 euro per jaar voor verkeersveiligheid rondom scholen. We kunnen daarvoor gemiddeld 2 schoolomgevingen per jaar aanpakken.

### ***Budget voor Duurzaam Veilig inrichten van de weg***

Met het projectblad Duurzaam Veilig: 30 kilometer zones geven we invulling aan de Tweede Kamer motie dat 30 kilometer per uur de norm wordt binnen de bebouwde kom. Andere gemeenten gingen ons hierin voor zoals de gemeente Amersfoort. In veel kernen van West Betuwe zijn al veel 30

kilometer per uur zones. Sommigen van deze wegen nodigen toch uit om harder te rijden. Daarom verbeteren we bestaande gelijktijdig met onderhoud de bestaande 30 kilometerzones en verlagen we de snelheid van 50 naar 30 kilometer per uur wanneer dit beter past gezien het aantal auto's dat er rijdt. Dit draagt bij aan verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen.

Uitgangspunt in deze Mobiliteitsagenda is werk-met-werk te kunnen maken. Door mee te liften met de inhaalslag van wegbeheer bereiken we goedkoper en sneller de doelen en ambities van de Mobiliteitsagenda. Daarvoor werken we samen met het programma voor wegbeheer. De middelen uit het wegenbeheerplan zijn nodig voor het één op één vervangen van de bestaande inrichting van de weg. Indien we met de Mobiliteitsagenda meeliften met het wegbeheer kunnen we tegelijk met het onderhoud aan een weg ook de kans grijpen om de weg Duurzaam Veilig inrichten en verkeersveiliger maken. Dit heeft als voordeel dat de straat maar één keer open hoeft en inwoners dus ook maar één keer overlast hebben. Groot voordeel is daarnaast dat deze maatregelen door het werk-met-werk maken ook minder kosten. Bijvoorbeeld doordat er toch al nieuwe straatstenen nodig waren vanuit onderhoud, hoeven wij die niet te kopen als we een drempel of plateau willen maken. Dit scheelt 30 tot 50 procent van de kosten. Zo bereiken we per euro een groter effect.

We moeten werk-met-werk maken omdat maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren of om een weg Duurzaam Veilig in te richten niet binnen het wegenbeheerplan vallen. Het Wegenbeheerplan biedt slechts minimaal de mogelijkheid om verbeteringen aan te brengen aan de bestaande inrichting van een weg. Zouden we geen werk-met-werk maken dan is de eerstvolgende kans voor het treffen van maatregelen bij de volgende onderhoudscyclus. Na 20 jaar is er weer onderhoud nodig en na 40 jaar groot onderhoud, dit geldt zowel voor klinker- als asfaltwegen. Daarom is hier in het jaarplan 2022 520.000 euro voor het projectblad Duurzaam Veilig: 30 kilometer zones en 227.500 euro voor het projectblad Werken aan verkeersveiligheid opgenomen.

In 2020 hebben we subsidie gekregen vanuit het Strategisch Plan Verkeerveiligheid (SPV) van het rijk. Samen met wegbeheer hebben we bekeken hoe we maximaal werk-met-werk kunnen maken. Uit deze aanvraag en eerdere werk-met-werk projecten kunnen we afleiden dat voor het Duurzaam Veilig inrichten van wegen 8% en voor verkeersveiligheid 7% nodig hebben van het jaarlijks beschikbare budget van wegbeheer. U heeft voor het wegenbeheerplan voor de periode tot en met 2025 jaarlijks gemiddeld een bedrag beschikbaar gesteld van 6.500.000 euro (gemiddeld 2,6 miljoen voor vervangingen en 3,9 miljoen voor groot onderhoud). Dit is inclusief de inhaalslag voor achterstallig onderhoud. Om maximaal werk-met-werk te kunnen maken is op basis van deze cijfers jaarlijks een bedrag nodig van 520.000 euro voor Duurzaam Veilig maatregelen en 455.000 euro voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Voor 2021 beschikken we over een subsidie vanuit het SVP en zijn geen aanvullende middelen nodig. Het is onbekend of we ook de komende jaren wel of geen subsidie kunnen aanvragen.

### **Bestaand budget voor de fiets**

Fietsveiligheid is een belangrijke opgave binnen de Mobiliteitsagenda. Daarom zetten we de aanpak van fietsknelpunten door en ronden we de top 5 knelpunten af (hiervoor is budget aanwezig) en onderzoeken we met de regio mogelijkheden om snelle fietsroutes aan te leggen. Uw raad stelde

eerder voor de aanpak van de top 5 fietsknelpunten 1.550.000 euro beschikbaar. Indien nodig komen we tijdens de looptijd van dit Mobiliteitsagenda bij u terug met een aanvullend voorstel voor de aanpak van nieuwe fietsknelpunten of het inrichten van snelle fietsroutes.