

Gemeente Doetinchem

Mobiliteitsplan Realiseringsprogramma

Gemeente Doetinchem

Mobiliteitsplan

Realiseringsprogramma

Datum 19 juni 2007
Kenmerk
Eerste versie

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
2 Financien	3
2.1 Financiële dekking uitvoering	3
2.2 Prioritering van maatregelen	6
2.3 Planning uitvoering maatregelen Mobiliteitsplan	7
3 Structuur Realiseringsprogramma	8
4 Prioritering van uitvoering	10
5 Uitvoering themagebonden maatregelen	12
5.1 Parkeren	12
5.1.1 Parkeernota	12
5.1.2 Dynamisch parkeerverwijssysteem	13
5.1.3 Parkeeruitbreidingen	14
5.1.4 Tijdelijke parkeervoorzieningen	17
5.2 Fietsbeleid	19
5.2.1 Fietsnota	19
5.2.2 Fietsbalans	20
5.2.3 Ongelijkvloerse fietskruising Europaweg tussen Dichteren en Wijbergen	21
5.2.4 Fietsroute Hietlandtrace	21
5.2.5 Fietspad Wielstraat	22
5.3 Openbaar vervoer	23
5.3.1 Toegankelijkheid haltes OV	23
5.3.2 Studie doorstroommassen openbaar vervoer	24
5.3.3 Regiotaxi Gelderland	24
5.4 Mobiliteitsmanagement	25

5.4.1	Vervoermanagement in vergunningverlening	25
5.4.2	Stimuleren autodate	26
5.5	Verkeersveiligheid	27
5.5.1	Actualisatie wegencategorisering	27
5.5.2	Opstellen verkeersveiligheidsplan	28
5.5.3	Inrichting 30 km/uur-gebieden	29
5.5.4	Inrichting 60 km/uur-gebieden	30
5.5.5	Verkeerseducatie en –voorlichting	31
5.6	Externe veiligheid	32
5.6.1	Provinciaal programma Externe Veiligheid 2007	32
5.7	Luchtkwaliteit en geluidhinder	33
5.7.1	Kortetermijnmaatregelen luchtverontreiniging en geluidhinder	33
6	Uitvoering maatregelen probleemclusters	34
6.1	Probleemcluster 1: centrum west	34
6.1.1	Realisatie Ruimzichtallee met verkeersfunctie	34
6.1.2	Herinrichting Hofstraat	36
6.1.3	Herinrichting J.F. Kennedylaan tussen Hofstraat en Rozengaardseweg	36
6.1.4	Herinrichting Kruisbergseweg	37
6.1.5	Herinrichting kruispunt Kruisbergseweg-Haareweg-Velswijkseweg	38
6.2	Probleemcluster 2: corridor aansluiting 3 A18 - Europaweg	39
6.2.1	Opwaarderen Europaweg	39
6.2.2	Vergroten capaciteit aansluiting A18 - Europaweg	40
6.3	Probleemcluster 3: corridor aansluiting 4 A18 – Terborgseweg	40
6.3.1	Oostelijke randweg	41
6.3.2	Vergroten capaciteit aansluiting A18 – Terborgseweg	41
6.3.3	Herinrichting Kennedylaan tussen station NS en Varsseveldseweg	42
6.4	Probleemcluster 4: centrum zuidoost	43
6.4.1	IJsselkade en Raadhuisstraat autoluw	43
6.4.2	Herinrichting voorplein Stadhuis	44
6.4.3	Opwaarderen Plantenstraat en Tjalmastraat	44
6.4.4	Opwaarderen Spinbaan en/of Melkweg	45
6.4.5	Herinrichting Terborgseweg tussen Station NS en centrum	46
6.4.6	Herinrichting Havenstraat tussen Bedrijvenweg en centrum	46
6.4.7	Herinrichting Gaswal	47
6.4.8	Herinrichting Dr. Huber Noodtstraat tussen J.F. Kennedylaan en Raadhuisstraat	48
6.5	Probleemcluster 5: Weemstraat	48
6.5.1	Vergroten capaciteit aansluiting A18 – Weemstraat (tot RBT)	48
6.6	Zelfstandige bereikbaarheidsknelpunten	49

6.6.1	Vergroten capaciteit rotonde Bedrijvenweg – Doetinchemseweg	49
6.6.2	Vergroten capaciteit rotonde Liemersweg – Edisonstraat	50
6.6.3	Vergroten capaciteit rotonde Europaweg – Varkensweide	51
6.6.4	Herinrichting Burgemeester van Nispenstraat	51
6.7	Quick win maatregelen	52
6.7.1	Uitvoering quick wins	52
7	Uitvoering monitoring, evaluatie en doorvertaling	54
7.1.1	Monitoring voortgang uitvoering Mobiliteitsplan	54
7.1.2	Periodieke actualisatie Realiseringsprogramma	55
8	Realisatie projecten	56
8.1	Communicatie rond projecten	56

1 Inleiding

Op 24 augustus 2006 heeft de gemeenteraad van Doetinchem de bestuursopdracht voor het opstellen van een Mobiliteitsplan vastgesteld. In deze bestuursopdracht formuleert de gemeenteraad de opgave om te komen tot een consistent, samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van mobiliteit voor het grondgebied van de gehele gemeente.

Een gefaseerde aanpak

Het voor u liggende meerjarig Realiseringsprogramma is één van de producten uit de laatste fase. Het Mobiliteitsplan is opgesteld in drie fasen:

1. Visie met daarin de uitgangspunten voor mobiliteit;
2. Ontwerp-Mobiliteitsplan;
3. Inspraakprocedure en meerjarig realiseringssprogramma.

De visie met uitgangspunten is vastgesteld in de raad van 21 december 2006 onder de naam ‘*Mobiliteitsplan gemeente Doetinchem, fase 1: Voorsorteren*’. Tevens zijn op 21 december door de raad de uitgangspunten vastgesteld voor het geactualiseerde verkeersmodel ten behoeve van de doorrekening van oplossingsrichtingen in fase 2 van het Mobiliteitsplan.

Het Ontwerp-Mobiliteitsplan ‘*Mobiliteitsplan gemeente Doetinchem, fase 2: een route kiezen*’ is in de raad van 19 april 2007 vastgesteld, waarna het ontwerp ter inzage is gelegd van 26 april 2007 tot 24 mei 2007, ten behoeve van de inspraak. De inspraakreacties zijn beantwoord in de ‘Inspraak- en reactienota’ en waar nodig verwerkt in het Mobiliteitsplan.

Het voorliggende Realiseringsprogramma, het Mobiliteitsplan en de Inspraak- en reactienota zijn onderwerp van definitieve vaststelling in de raad van 12 juli 2007.

Inhoud meerjarig Realiseringsprogramma

In het realiseringssprogramma worden de maatregelen en activiteiten uit het Mobiliteitsplan nader geconcretiseerd. De afzonderlijke maatregelen worden vertaald in concrete doelen en indicatoren voor monitoring. De relaties met andere projecten en kritische factoren worden in beeld gebracht, alsmede de financiële consequenties. Het meerjarig realiseringssprogramma vormt daarmee de basis voor de uitvoering van concrete projecten. Op basis van het meerjarig realiseringssprogramma zal jaarlijks een uitvoeringsprogramma per jaar worden opgesteld. Op grond van het uitvoeringsprogramma per jaar worden tevens de ambtelijke werkplannen ingevuld.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt een globaal beeld gegeven van de te nemen maatregelen. Deze worden afgezet tegen het financiële kader en de consequenties van de financiële dekking voor de planning van de uitvoering. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de structuur van het realiseringsprogramma. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de wijze en criteria voor prioritering van alle projecten in het realiseringsprogramma. De projectbladen zijn opgenomen in de hoofdstukken 5, 6 en 7 die respectievelijk ingaan op de themagebonden projecten, de projecten uit de probleemclusters en de projecten op het terrein van monitoring. Hoofdstuk 8 gaat in op communicatieaspecten.

2 Financien

Op grond van de projectbladen uit hoofdstuk 5, 6 en 7 kan het totaal aan benodigde en beschikbare middelen in beeld worden gebracht en een planning voor de uitvoering van het totale maatregelenpakket worden geschetst.

2.1 Financiële dekking uitvoering

In het Mobiliteitsplan ‘Een duurzame route kiezen’ schetst de gemeente Doetinchem haar ambities om in 2020 de binnenstad en bedrijventerrein bereikbaar te houden en het buitengebied en de woonwijken een verkeersveilige leefomgeving te bieden. Het voorliggend realiseringsprogramma vertaalt die ambities in concrete acties en een benodigd budget.

Benodigd budget

Het benodigde budget voor realisatie van de noodzakelijk geachte maatregelen bedraagt circa 100 miljoen euro. De omvang van de benodigde projectinvesteringen verschillen wezenlijk. Met name de gewenste capaciteitsuitbreiding van de Europaweg en realisatie van de Oostelijke randweg vragen om grote investeringen. Gezamenlijk worden de kosten van deze twee projecten geschat op circa 35 miljoen euro. Verder vragen de toekomstige parkeervoorzieningen een investering van een kleine 40 miljoen euro. Die investeringen hebben een bijzonder karakter door het inkomstenwervend karakter van de maatregelen.

De benodigde investering voor de oostelijke randweg en de Europaweg kan niet alleen door de gemeente Doetinchem worden gedragen. Dit is gezien het belang van die verbindingen voor het regionale verkeer ook niet logisch. Specifiek voor de financiering van deze twee projecten treedt de gemeente in overleg met de provincie Gelderland. Wel zal de gemeente ook zelf een wezenlijke bijdrage moeten leveren.

De overige ruim 25 miljoen euro aan investeringen is nodig voor kleinere infrastructurale maatregelen, waarvoor eenmalige projectfinanciering nodig is, en voor budgetten voor pakketten van maatregelen (programma's op het terrein van openbaar vervoer, fiets, duurzaam veilig, mobiliteitsmanagement en kleinschalige infrastructurale ingrepen).

Beschikbaar budget

De mogelijkheden voor dekking zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Eigen middelen	Subsidiebronnen	Overige mogelijkheden
- Mobiliteitsfonds	- GSO 2	- Projectbijdragen provincie (MIT of studie Ontsluiting Achterhoek)
- Fonds bovenwijkse voorzieningen	- GSO 3	- Projectbijdragen RWS (aansluitingen A18)
- Bouw- en grondexploitaties	- BDU	
- Algemene middelen	- NSL	

Tabel 7.1: dekkingsmogelijkheden

In het vigerende mobiliteitsfonds zijn nog geen reserveringen gemaakt voor de uitvoering van het maatregelenpakket uit het mobiliteitsplan. Het mobiliteitsfonds wordt jaarlijks gevoed door de parkeeropbrengsten (circa 3,5 miljoen euro). Eén miljoen vloeit jaarlijks naar de algemene middelen en circa 1,3 miljoen is jaarlijks nodig voor beheer en onderhoud van de parkeergelegendheid en het apparaat van handhaving. Verder wordt er bijgedragen aan de bewaakte fietsenstallingen, de regiotaxi, openbaarvervoersvoorzieningen en projecten.

Voor realisatie van het pakket van quick win-maatregelen is wel dekking opgenomen in het mobiliteitsfonds. Het gaat om 435.000 euro voor onderzoek en uitvoering van verkeersmaatregelen. Overigens zal de structuur van het mobiliteitsfonds worden herzien.

Voor grootschalige infrastructurele werken is in het fonds bovenwijks jaarlijks 750.000 euro gereserveerd in de periode 2010 t/m 2016. Voor de periode na 2016 zijn nog geen reserveringen gemaakt. Het totaal gereserveerde budget bedraagt daarmee 4,5 miljoen euro. Ook de structuur van het fonds bovenwijks zal worden herzien.

Verder kan wordt geput uit enkele subsidiestromen. Het programma Gelderse Stedelijke Ontwikkeling 2 (GSO 2) is vrijwel afgerond. Geld is nog beschikbaar voor parkeeroortbreiding Varkensweide en Erdbrinkplein. Dat laatste kan vermoedelijk ingezet worden voor de schouwburggarage. GSO 3 wordt gestart voor de periode 2007 – 2011. Mobiliteit is daarin een van de vier thema's waarvoor geld beschikbaar kan komen. Het budget voor Doetinchem beperkt zich in totaal tot enkele miljoenen, waarbij 50% eigen bijdrage moet worden geleverd. De Brede Doeluitkering (BDU) bevat jaarlijks een budget van 1,3 miljoen voor de regio Achterhoek (8 gemeenten). Ook hier geldt een eigen bijdrage van 50%. Voor NSL is 1,1 miljoen aangevraagd, waarbij ook 50% eigen bijdrage moet worden geleverd.

Realisatie van de beoogde maatregelen zal verder gedeeltelijk financieel moeten worden gedekt uit de exploitatie van ruimtelijke ontwikkelingen (bouw- en grondexploitaties) en financiële middelen die regionaal beschikbaar zijn voor maatregelen in het kader van de ontsluiting van de Achterhoek.

Herijking fondsen

Belangrijke ontwikkeling in 2007 is de discussie over herijking van de fondsen en hun vulling. Die lopende discussie maakt het lastig om richting toekomst inzicht te geven in de beschikbare budgetten. Bij een discussie over herijking hoort ook een kritische blik op eerder gemaakte reserveringen. Onderstaand een kort inzicht in de mogelijke herijking.

Een blik op de toekomst

Duidelijk is dat de beschikbare middelen die nu zijn gereserveerd voor mobiliteit veruit ontoereikend zijn. Om de ambities uit het Mobiliteitsplan gestalte te doen is herijking van de financieringsstromen noodzakelijk.

Om daadwerkelijk invulling te geven aan de ambities van het Mobiliteitsplan moeten eigenlijk vier 'potjes' worden gevuld.

Parkeerfonds, gevoed vanuit de parkeeropbrengsten. De parkeeropbrengsten vloeien gedeeltelijk toe naar de algemene middelen, maar moeten naast de aanwending voor het parkeerbeheer ook worden gereserveerd voor realisatie van nieuwe parkeervoorzieningen. Het parkeerfonds valt dus uiteen in:

- a) Parkeerbeheer en handhaving;
- b) Reservering realisatie parkeervoorzieningen.

Middelen voor nieuwe parkeervoorzieningen komen in dat geval uit de exploitatie en/of het parkeerfonds

Reservering grootschalige infra. Voor realisatie van de oostelijke randweg en de capaciteitsuitbreiding van de Europaweg moeten aanvullend middelen worden geworven en gereserveerd. Zoals aangegeven is de provincie een belangrijke partner. Maar ook de gemeente zelf moet een wezenlijke bijdrage leveren.. Naast grondexploitatie, externe bijdragen en inzet vanuit de algemene middelen is het nu nog bestaande Fonds Bovenwijks hiervoor de dekkingsbron.

Reservering kleinschalige infra. Naast de oostelijke randweg en capaciteitsuitbreiding van de Europaweg zijn binnenstedelijk verschillende andere infrastructurele maatregelen nodig. De omvang van die projecten is niet vergelijkbaar met eerder genoemde projecten, maar vraagt wel een aanzienlijke investering. Concreet gaat het om bijvoorbeeld de Ruimzichtallee, herinrichting van de J.F. Kennedylaan en het knippen van de IJsselkade. Dekking moet worden gerealiseerd uit de algemene middelen, exploitaties, BDU en de GSO-middelen.

Naast deze fondsen is het verstandig jaarlijks budget vrij te maken voor uitvoering van de programma's:

- a) Fiets;
- b) Openbaar vervoer (primair toegankelijkheid haltes);
- c) Mobiliteitsmanagement;
- d) Benuttingsmaatregelen (quick wins);
- e) Duurzaam veilig;

- 30 km-gebieden
- 60 km-gebieden
- Overig, waaronder educatie en voorlichting.

Vanuit de algemene middelen moet hiervoor jaarlijks budget worden vrijgemaakt. Dit is ook van belang om cofinanciering vanuit de provincie te verkrijgen vanuit de BDU. Wil je daadwerkelijk jaarlijks iets kunnen uitvoeren op genoemde programma's, dan is een budget van 150.000 euro absoluut de ondergrens.

Het realiseringsprogramma zal jaarlijks worden geactualiseerd. Aan het eind van het jaar wordt in samenhang met de begroting een uitvoeringsprogramma voor het volgende jaar opgesteld (met een doorkijk naar de jaren daarna), waarin wordt aangegeven welke projecten met de beschikbare middelen zullen worden uitgevoerd.

2.2 Prioritering van maatregelen

De prioritering van maatregelen is gebaseerd op verschillende criteria (zie hoofdstuk 3) en per project in dit realiseringsprogramma gedeut. Uiteindelijk moeten de projecten binnen de vier genoemde financiële stromen onderling worden geprioriteerd. Projecten met een gelijke prioritering moeten daarbij onderling worden gerangschikt.

In onderstaande tabel zijn de prioriteiten voor de vier financiële stromen aangegeven.

Financiële bronnen	Prioritering
Parkeren	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nieuwe schouwburg 2. Varkensweide 3. Veemarktterrein 4. Tijdelijk parkeren als compensatie Veemarktterrein 5. Verder nader te bepalen
Grootschalige infra	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aanleg Oostelijke randweg 2. Capaciteitsuitbreiding Europaweg
Kleine infra	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aanleg Ruimzichtallee 2. Herinrichting Hofstraat 3. Herinrichting Kruisbergseweg 4. Opwaarderen Melkweg of Spinbaan 5. Autoluw maken IJsselkade 6. Herinrichting J.F. Kennedylaan (deel Hofstraat – Varsseveldseweg) 7. Verder nader te bepalen

Programmabudget	<ol style="list-style-type: none"> 1. Benuttingsmaatregelen (pakket van quick wins) 2. Jaarlijks terugkerende activiteiten (verkeerseducatie, monitoring) 3. Actualisatie wegencategorisering + opstellen verkeersveiligheidsplan 4. Uitwerken fietsnota 5. Uitwerken parkeernota 6. Toegankelijkheid OV-haltes 7. Nader te bepalen op grond van acties 3 t/m 5
------------------------	--

Tabel 7.2 : prioritering binnen de financiële 'potjes'

2.3 Planning uitvoering maatregelen Mobiliteitsplan

De totale planning van de uitvoering is op dit moment niet inzichtelijk te maken. De prioriteiten zijn inzichtelijk, maar de dekking is nog onduidelijk. De discussie over herijking van de fondsen moet duidelijkheid verschaffen, maar ook de discussie met bijvoorbeeld de provincie over bijdragen aan de capaciteitsuitbreiding van de Europaweg en realisatie van de oostelijke randweg.

Ook bij de kostenraming zijn nog onzekerheden. Bij de uitwerking van de concrete projecten zal meer inzicht ontstaan in de kosten van bijvoorbeeld grondverwerving, maar bijvoorbeeld ook de kosten voor een goede landschappelijke inbedding van infrastructuur of de kosten van noodzakelijke compenserende en mitigerende maatregelen.

3 Structuur Realiseringsprogramma

In het Mobiliteitsplan wordt een grote verscheidenheid aan maatregelen onderscheiden. Die maatregelen zijn in het realiseringsprogramma geclusterd. De clusters worden in dit hoofdstuk kort toegelicht.

Clustering naar thema en probleemgebied

De maatregelen in het realiseringsprogramma zijn enerzijds verdeeld naar thema (verkeersveiligheid, openbaar vervoer, parkeerbeleid) en anderzijds verdeeld naar probleemclusters, wanneer het locatiegebonden infrastructurele maatregelen betreft ter verbetering van de doorstroming en/of luchtwaliteit en beperking van de geluidshinder.

In lijn met het Mobiliteitsplan worden vijf probleemclusters onderscheiden, waarin samenhangende problemen van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid zijn gebundeld:

- 1) probleemcluster centrum west;
- 2) probleemcluster corridor aansluiting 3 A18 - Europaweg;
- 3) probleemcluster corridor aansluiting 4 A18 – Terborgseweg – J.F. Kennedylaan – kruising J.F. Kennedylaan/Varseveldseweg;
- 4) probleemcluster centrum zuidoost;
- 5) probleemcluster Weemstraat.

Specifieke aandacht voor monitoring en evaluatie

De gemeente Doetinchem wil met een gerichte monitoring van relevante indicatoren ‘de vinger aan de pols houden’ omtrent de voortgang van maatregelen en de beleidseffecten. De maatregelen op dit gebied hebben daarmee een directe relatie met de overige beleidsmaatregelen, die in dit realiseringsprogramma zijn opgenomen. Wel is het belangrijk specifiek hierover werkafspraken te maken.

Meerjarig en dynamisch

Het realiseringsprogramma is meerjarig: zij bevat de projecten voor de korte termijn (waaronder quick wins), maar ook voor de middellange en lange termijn (periode tot 2020). Het realiseringsprogramma is ook dynamisch. In de periode tot 2020 zullen wellicht nieuwe problemen aan het licht komen, die met mobiliteitsmaatregelen worden verholpen. Ook zullen uitwerking van het Mobiliteitsplan (bijvoorbeeld fietsplan of de parkeernota) leiden tot concrete maatregelen. Al die maatregelen worden opgenomen in het realiseringsprogramma, dat de directe basis is voor uitvoering van projecten.

Daarnaast is dynamiek nodig door mogelijke veranderingen in financiële middelen en personele capaciteit die leiden tot aanpassing van de planning of prioritering van projecten.

Die dynamiek betekent ook dat in jaar x bepaalde kenmerken nog niet uitgewerkt zijn, maar in het jaar x+1 wel.

Het realiseringprogramma wordt om deze redenen elke 3 jaar herijkt (2010 – 2013 – 2016 – 2019). Het realiseringprogramma is daarmee ook de basis voor het periodiek afstemmen met andere gemeentelijke en provinciale plannen en programma's en ruimtelijke programma's.

Inhoud van een projectblad

Alle in het Mobiliteitsplan genoemde maatregelen en toekomstige maatregelen worden in het realiseringprogramma volgens een vast stramien beschreven. In dat stramien komen de volgende maatregelkenmerken aan bod.

<i>Probleemschets:</i>	Korte beschrijving van het probleem c.q. de aanleiding
<i>Beleidskader:</i>	Korte beschrijving van relevante besluitvorming in verband met de maatregel en eventueel daarvoor gereserveerde financiële middelen
<i>Dwarsverbanden:</i>	Noemen van samenhangende projecten.
<i>Doel:</i>	Aanduiding van het doel waaraan de maatregel of activiteit een bijdrage levert.
<i>Indicator:</i>	Meeteenheid die in beeld brengt in welke mate het beoogde resultaat (effect en/of prestatie) is bereikt.
<i>Voorwaarden:</i>	De kritische factoren die noodzakelijk zijn voor het slagen van het project.
<i>Prioriteit:</i>	Toegekende prioriteit (hoog/gemiddeld/laag)
<i>Planning:</i>	Schets start en einde project.
<i>Betrokken partijen:</i>	Schets van de betrokken partijen
<i>Gemeentelijk actoren:</i>	<u>Trekker ambtelijk:</u> <u>Ambtelijk opdrachtgever:</u> <u>Bestuurlijk opdrachtgever verantwoordelijk:</u>
<i>Kosten:</i>	Indicatie van de totale kosten van de maatregel (en eventuele deelprojecten/jaren daarbinnen).
<i>Financiële dekking:</i>	Beschrijving van de dekking van de totale kosten (door de verschillende partners).

4 Prioritering van uitvoering

Bepalend voor de planning van de uitvoering is de onderlinge prioritering van projecten. De in de projectbladen genoemde prioriteit en planning is het resultaat van een brede afweging op grond van meerdere criteria.

Project en programmafinanciering

De gemeente Doetinchem presenteert in haar mobiliteitsplan een breed palet aan maatregelen. Die maatregelen realiseren verschillende doelen en de kosten van de verschillende maatregelen variëren sterk. In het oog springt vooral het verschil tussen de grote infrastructurele ingrepen (opwaarderen Europaweg en oostelijke randweg) en maatregelen op het terrein van bijvoorbeeld fiets of verkeersveiligheid. De gemeente vindt het belangrijk dat naast reservering van middelen voor grote projecten ook jaarlijks budget beschikbaar is voor realisatie van themagebonden maatregelen, zogenaamd programmabudget. Overigens wil de gemeente zo snel mogelijk de deelplannen uitwerken om zicht te krijgen op het totale maatregelenpakket en benodigde middelen. De gemeente brengt daarom schotten aan tussen programma's en middelen voor realisatie van grootschalige projecten.

Doelmatigheid

In het Mobiliteitsplan zijn maatregelen genoemd die allemaal bijdragen aan de mobiliteitsvisie, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 21 december 2006. In de mobiliteitsvisie ligt de focus op verbetering van de bereikbaarheid in het centrum en de industriegebieden en verbetering van de veiligheid in de wijken, dorpen en het buitengebied. Dat betekent dat bijvoorbeeld maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid in de industriegebieden lager geprioriteerd worden dan dezelfde type maatregelen in het buitengebied.

Wettelijke verplichtingen

Afgezien van gemeentelijke prioriteiten, zoals verwoord in de mobiliteitsvisie, heeft de gemeente te maken met wettelijke verplichtingen op het terrein van geluidhinder en luchtkwaliteit. Knelpunten die een bepaalde grens- of planwaarde overschrijden moeten zo spoedig mogelijk zijn opgelost.

Causaliteit van projecten

In het Mobiliteitsplan wordt een toekomstbeeld gepresenteerd voor 2020 en een doorkijk naar 2030/2040. Realisatie van dat toekomstbeeld vergt uitvoering van verschillende infrastructurele projecten. Daarbij is het effect van de afzonderlijke maatregelen in meerdere of mindere mate afhankelijk van het totale pakket. Maatregelen die ook bepalend zijn voor de werking van andere maatregelen (bijvoorbeeld de oostelijke randweg) moeten met voorrang gerealiseerd).

Werk met werk maken

Bij de prioritering van projecten spelen ook pragmatische overwegingen een belangrijke rol. Waar reconstructie of aanleg van infrastructuur kan worden gecombineerd met bij-

voorbeeld beheer en onderhoud, rioleringswerkzaamheden of stedelijke revitalisatie, leidt dit tot een kostenbesparing op gemeentelijke schaal. Prioriteiten voor uitvoering van het Mobiliteitsplan worden daarom waar mogelijk afgestemd op beheer- en onderhoudsplanningen. Dit geldt ook voor plannen met betrekking tot gebiedsontwikkeling en herinrichting. Sls voorbeeld kan genoemd worden het Lookwartier met de Ruimzichtallee.

Gerichte fondsenwerving

De ambities van het Mobiliteitsplan overstijgen de beschikbare gemeentelijke middelen voor mobiliteitsmaatregelen tot 2020. Gezien de brede consensus voor het maatregelenpakket richt de gemeente zich op werving van aanvullende fondsen. Dekking kan wellicht worden gevonden binnen gemeentelijke RO-plannen (zoals stedenbouwkundige plannen voor gebiedsontwikkeling in de Schil, denk bij voorbeeld aan de Ruimzichtallee) of het provinciaal MIT en de Regionale Actieplannen (RAP) van de provincie waarin de projecten zijn opgenomen die voor subsidie vanuit de BDU in aanmerking komen. Provinciale prioriteiten of planning van gemeentelijke RO-plannen zijn daarmee ook leidend voor de prioritering.

Regionale beleidsafstemming

Doetinchem vervult in de Achterhoek een centrumfunctie. De bereikbaarheid van en naar Doetinchem is dan ook een cruciale factor in de ontsluiting van de Achterhoek. In een regionale studie die in 2007 plaatsvindt (studie Ontsluiting Achterhoek) worden de regionale prioriteiten gesteld ten aanzien van de ontsluiting van de Achterhoek. Dit bepaalt vervolgens mede de provinciale prioriteiten en beschikbaarheid van middelen. Bij het opstellen van het Ontwerp Mobiliteitsplan heeft afstemming plaatsgevonden met de studie Ontsluiting Achterhoek.

Putten uit Brede Doeluitkering (BDU) en ROVG-middelen

De provincie Gelderland en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (RVG) stellen jaarlijks subsidie ter beschikking voor respectievelijk kleinschalige infrastructurele maatregelen en maatregelen op het terrein van verkeerseducatie en voorlichting. Om gebruik te maken van deze jaarlijks beschikbare middelen moeten voortijdig projecten worden aangemeld en gemeentelijke dekking zijn geregeld (respectievelijk 50% en 25% van de projectkosten). In de prioritering moet hiermee rekening worden gehouden, in de zin dat projecten zijn gepland in de komende jaren die subsidiabel zijn en dan niet alle gemeentelijk beschikbare middelen zijn vergeven.

Kosteneffectiviteit

Ten slotte is de kosteneffectiviteit uiteraard een belangrijk criterium. Met name bij de uitwerking van thematische plannen (verkeersveiligheid en fietsbeleid in het bijzonder) is het de vraag welke van de maatregelen het meest kosteneffectief zijn. In de deelplannen zelf moet hieraan aandacht worden besteed.

5 Uitvoering themagebonden maatregelen

In dit hoofdstuk zijn de beoogde maatregelen beschreven op het terrein van openbaar vervoer, fietsbeleid, parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement, verkeersveiligheid, externe veiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit.

5.1 Parkeren

Parkeren, in de zin van voldoende en goed bereikbare parkeerlocaties, is een essentieel onderdeel van de stedelijke bereikbaarheid van Doetinchem. In het kader van stedelijke herontwikkeling komt in de komende jaren een groot aantal parkeerlocaties te vervallen. Vervanging en realisatie van extra capaciteit is nodig.

5.1.1 Parkeernota

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Parkeren is een belangrijke factor in de aantrekkelijkheid van een winkelgebied. De aantrekkelijkheid is afhankelijk van onder andere het aantal parkeerplaatsen, de hoogte van de tarieven, de loopafstand en het motief en de lengte van het bezoek. In het kader van de ontwikkelingen van het centrum ontbreekt het op dit moment aan een toekomstgerichte uitwerking van de in het mobiliteitsplan benoemde beleidsrichtingen. Inzicht dient te worden verkregen in aantal en soort parkeerplaatsen en in de exploitatiemogelijkheden van deze parkeervoorzieningen. Verder is van belang na te gaan of de gemeente zelf de exploitatie ter hand dient te nemen of dit aan de markt moet overlaten.
Beleidskader	<ul style="list-style-type: none"> - De parkeernota hanteert de uitgangspunten zoals geformuleerd in het Mobiliteitsplan. Ook de genoemde zoeklocaties fungeren als vertrekpunt (paragraaf 6.1.5 Mobiliteitsplan). - Masterplan Schil. - Financiering van nieuwe parkeerlocatie en vervanging van parkeerlocaties vindt mede plaats vanuit de exploitatie van stedelijke vernieuwing.
Dwarsverbanden	Afstemming is nodig met het masterplan Schil en de stedenbouwkundige plannen voor de verschillende ontwikkel-locaties en de toekomstige wegenstructuur (de inprikkers naar de Stad), zoals vastgelegd in het Mobiliteitsplan.
Doelen en indicatoren	
Doel	Optimale afstemming parkeervraag en –aanbod, ten behoeve van een bereikbare binnenstad. Beoogde prestatie is het opstellen van een parkeernota voor de gemeente Doetinchem, waarin aan bod

	komen: - Capaciteit; - Locatie en verschijningsvorm; - Exploitatie, tarieven en openingstijden; - Vergunningenbeleid/bewonersparkeren; - Vrijstellingenbeleid; - Eigendomssituatie en parkeerbeheerorganisatie.	
Indicator	Beschikbaarheid parkeernota.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	- Ontwikkeling van de parkeernota moet op korte termijn plaatsvinden, gezien de samenhang met de stedelijke ontwikkelingsplannen. - Beschikbaarheid voldoende financiële middelen voor opstellen parkeernota. - Anticiperen op reeds in planontwikkeling opgenomen en door het College goedgekeurde parkeeroplossingen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog (in verband met tijdige afstemming stedelijke ontwikkeling)	
Planning	2007-2008 (planning realisatie van voortvloeiende maatregelen is onderdeel van de parkeernota).	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, parkeerbedrijf, eigenaren grote particuliere parkeerlocaties, middenstand, bewonersorganisaties, marktpartijen	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd FO
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	± 30.000,-	
Financiële dekking	Mobiliteitsfonds of algemene dienst (zie hoofdstuk 7)	

5.1.2 Dynamisch parkeerverwijssysteem

Projectbeschrijving	
Probleemschets	De toenemende parkeervraag kan leiden tot veel zoekverkeer en een ondoelmatig gebruik van het aanbod aan parkeervoorzieningen en infrastructuur. Een dynamisch parkeerverwijssysteem kan wellicht leiden tot het beperken van zoekverkeer, betere benutting van de beschikbare parkeer capaciteit en een optimale dienstverlening aan bezoekers. Nut en noodzaak moeten echter nog worden aangetoond in relatie tot de investerings- en beheerskosten. Onderzoek is hiervoor nodig.

Beleidskader	Het onderzoek is een deelstudie van de parkeernota Doetinchem. Mogelijke investeringen moeten binnen dat kader ook worden afgewogen.	
Dwarsverbanden	Een dynamisch parkeerverwijssysteem biedt wellicht mogelijkheden voor dubbelgebruik in het kader van dynamisch verkeersmanagement.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Optimale afstemming parkeervraag en –aanbod, ten behoeve van een bereikbare binnenstad door het onderzoeken van nut en mogelijkheden en het voortvloeiend eventueel ontwikkelen van een dynamisch parkeerverwijssysteem.	
Indicator:	Eindrapport met studieresultaten naar noodzaak en eventueel schets implementatie en kosten.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> - Beschikbaarheid financiële middelen. - Beschikbaarheid personele capaciteit en kennis. 	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Laag	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd FO
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	± 10.000,-	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.1.3 Parkeeruitbreidingen

Van een aantal parkeeruitbreidingen staat al vast dat ze zullen worden gerealiseerd. Dat betreft de onderstaande uitbreidingen.

Parkeergarage Connexxionterrein

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen zal een toename en een herschikking van het aanwezige parkeerareaal nodig zijn om te voorzien in de toekomstige parkeervraag en daarmee te voorzien in de functie van de stad als woon- en economisch centrumgebied.
Beleidskader	Mobiliteitsplan, toekomstvisie, detailhandelsnota, masterplan Schil
Dwarsverbanden	Ontwikkeling Lookwartier
Doelen en indicatoren	
Doel	Verbeteren afstemming tussen parkeeraanbod en vraag door reali-

	satie van parkeergarage Lookwartier met een capaciteit van 410 parkeerplaatsen.	
Indicator	In gebruik name garage met 410 parkeerplaatsen	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Op termijn dekkende exploitatie	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog ivm ontwikkeling Lookwartier en bouw schouwburg	
Planning	Start 2007. Gereed medio 2009	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, Sité en mogelijk marktpartijen	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Job Drenth
	Opdrachtgever ambtelijk	Hoofd Projectbureau
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Projectwethouder Lookwartier
Financiën		
Kosten	Aanlegkosten € 14,1 miljoen	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

Parkeerdek Varkensweide.

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen zal een toename en een herschikking van het aanwezige parkeerareaal nodig zijn om te voorzien in de toekomstige parkeervraag en daarmee te voorzien in de functie van de stad als woon en economisch centrumgebied.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, Toekomstperspectief, detailhandelsnota, Masterplan Schil	
Dwarsverbanden	Ruimtelijke ontwikkelingen kop sportpark zuid en Varkensweide (Doetinchem Haven)	
Doelen en indicatoren		
Doel	Afstemming tussen parkeeraanbod en vraag door realisatie parkeerdek Varkensweide.	
Indicator	Ingebruikname parkeerdek van 300 parkeerplaatsen (totale parkeercapaciteit 700 parkeerplaatsen)	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Dekkende exploitatie Verantwoorde ruimtelijke inpassing	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. Dient tevens als vervangende parkeerruimte voor op te heffen parkeerruimte.	
Planning	Start 2007/2008. Gereed 2008.	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, marktpartijen, bewoners	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.

	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd FO
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	Realisatiekosten circa € 2 miljoen.	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

Parkeerterrein Veemarkt

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen zal een toename en een herschikking van het aanwezige parkeerareaal nodig zijn om te voorzien in de toekomstige parkeervraag en daarmee te voorzien in de functie van de stad als woon en economisch centrumgebied.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, Toekomstperspectief, detailhandelsnota, masterplan Schil	
Dwarsverbanden	Ruimtelijke ontwikkelingen rond de markthal	
Doelen en indicatoren		
Doel	Verbeteren afstemming tussen parkeeraanbod en vraag door realisatie parkeerterrein Veemarkt.	
Indicator	In gebruik name parkeerterrein	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Sluitende exploitatie	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. Realisatie dient plaats te vinden voordat parkeerterrein rond markthal wordt opgedoekt	
Planning	2008	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd FO
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	360.000	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

Realisatie overige (extra) parkeerplaatsen

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen zal een toename en een herschikking van het aanwezige parkeerareaal nodig zijn om te voorzien in de toekomstige parkeervraag en daarmee te voorzien in de functie van de stad als woon en economisch centrumgebied.
Beleidskader	Mobiliteitsplan, Toekomstperspectief, detailhandelsnota

Dwarsverbanden	Ruimtelijke ontwikkelingen rond en in het centrum	
Doelen en indicatoren		
Doel	Verbeteren afstemming tussen parkeeraanbod en vraag door realisatie van circa 2000 parkeerplaatsen. Zoekrichtingen zijn: <ul style="list-style-type: none"> - Parkeergarage Spinbaan 250 parkeerplaatsen - sportpark zuid 480 parkeerplaatsen - garage Stadhuisomgeving 450 parkeerplaatsen - Stationsstraat 500 parkeerplaatsen - Straatparkeren 300 parkeerplaatsen 	
Indicator	Ingebruikname parkeerplaatsen	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Sluitende exploitatie	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Gemiddeld	
Planning	2008 e.v. afhankelijk van ontwikkelingen schilprojecten	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, ontwikkelaars, mogelijk marktpartijen	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef Fysieke ontwikkeling
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	Garage Spinbaan 225 * 30.000 = 6.750.000,00 Garage stadhuis 450 * 28.000 = 12.600.000,00 Sportpark zuid 480 * 2500 = 1.200.000,00 Stationsstraat 500 * 2500 = 1.250.000,00 Straatparkeren 300* 2500= 750.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.1.4 Tijdelijke parkeervoorzieningen

In samenhang met de planning van de verschillende ontwikkellocaties moet permanent worden gekeken hoe het parkeren wordt opgelost. Onderstaande twee locaties zijn noodzakelijk voor de huidige bekende plannen

Parkeerterrein Nieuweweg (220 parkeerplaatsen)

Projectbeschrijving	
Probleemschets	In het kader van de ruimtelijke ontwikkelingen in en rond het centrum komen tal van parkeerplaatsen te vervallen en kan zonder tijdelijke opvang het centrum niet meer voldoen in de parkeervraag van bewoners, werkers en bezoekers. De stad wordt hierdoor minder bereikbaar en zal niet meer goed kunnen functioneren.
Beleidskader	Mobiliteitsplan
Dwarsverbanden	Ontwikkeling Lookwartier en van Nispenstraat en andere ontwik-

	kellocaties in de Schil	
Doelen en indicatoren		
Doel	Voorzien in opvang parkeervraag, door aanleg van een parkeerterrein dat voorziet in de opvang van vervallen parkeergelegenheid	
Indicator	Ingebruikname tijdelijk parkeerterrein Nieuweweg	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Dekkende exploitatie	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Gemiddeld i.v.m. wegvallen parkeergelegenheid Lookwartier en Van Nispenstraat	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, omwonenden	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd FO
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	700.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

Parkerterrein Stationsstraat

Projectbeschrijving		
Probleemschets	In het kader van de ruimtelijke ontwikkelingen in en rond het centrum komen tal van parkeerplaatsen te vervallen en kan zonder tijdelijke opvang het centrum niet meer voldoen in de parkeervraag van bewoners, werkers en bezoekers. De stad wordt hierdoor minder bereikbaar en zal niet meer goed kunnen functioneren.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan masterplan Schil en stedenbouwkundige plannen Hamburgerbroek	
Dwarsverbanden	Ontwikkeling omgeving markthal	
Doelen en indicatoren		
Doel	Voorzien in opvang parkeervraag, door aanleg van een parkeerterrein dat voorziet in de opvang van vervallen parkeergelegenheid.	
Indicator	Ingebruikname tijdelijk parkeerterrein Stationsstraat	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Sluitende exploitatie	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog i.v.m. opvang verlies aan parkeermogelijkheden Veemarkterrein	
Planning	2007/2008	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente	

Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd FO
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	470.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.2 Fietsbeleid

De fiets vervult een belangrijke rol in Doetinchem voor verplaatsingen op korte afstand. Streven is om zoveel mogelijk mensen te laten profiteren van de voordelen van de fiets (bereikbaarheid, gezondheid, milieuvriendelijk en plezier). Om de fiets een goed alternatief te laten zijn en blijven voor de auto zijn investeringen nodig.

5.2.1 Fietsnota

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Het ontbreekt aan inzicht in de benodigde en kansrijke maatregelen om de fiets te stimuleren. De fietsnota moet dat inzicht verschaffen.
Beleidskader	De op te stellen fietsnota, in lijn met de daarvoor geschetste contouren in het mobiliteitsplan, vormt het toekomstig kader voor alle activiteiten op het terrein van de fiets.
Dwarsverbanden	In de fietsnota moet beleidsmatig rekening worden gehouden met het verkeersveiligheidsbeleid, met de ontwikkelingen in het openbaar vervoeren met plannen voor ontwikkellocaties en het masterplan schil.
Doelen en indicatoren	
Doel	Verbeteren van de kwaliteit van het totale fietsnetwerk in samenhang met het openbaar vervoer door het opstellen van een fietsnota, met daarin aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> - Realisatie van een routenetwerk met directe en samenhangende routes; - Verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers; - Realisatie van comfortabele en aantrekkelijke routes; - Optimaliseren van aansluitingen tussen fiets en OV. De fietsnota beschikt over een geprioriteerd actieplan voor realisatie van concrete fietsmaatregelen.
Indicator	Vastgestelde fietsnota gemeente Doetinchem, inclusief een actieplan voor uitvoering van maatregelen. Resultaten van de periodieke Fietsbalans
Randvoorwaarden	

Voorwaarden	Beschikbaarheid van voldoende financiële middelen en ambtelijke capaciteit voor het opstellen van de fietsnota. Samenhang met een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing.	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. De fietsnota moet op korte termijn inzicht verschaffen in de benodigde concrete maatregelen en investeringen.	
Planning	2007-20210	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef FO
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	± 30.000,-	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.2.2 Fietsbalans

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Om inzicht te verkrijgen in de effecten van fietsmaatregelen en de beleving van de gebruiker te kennen om op die manier bij te kunnen sturen in beleid en effectief de middelen in te kunnen zetten is het wenselijk periodiek onderzoek te verrichten. De fietsbalans geeft dit inzicht. De fietsbalans wordt opgesteld volgens een door de fietsersbond ontwikkelde methode en is gebaseerd op objectieve meetbare gegevens.	
Beleidskader	Fietsplan als voortvloeisel uit het mobiliteitsplan	
Dwarsverbanden	Samenhang met andere activiteiten op het terrein van monitoring die 3-jaarlijks plaatsvindt.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Inzicht in effecten fietsmaatregelen en beleving gebruikers	
Prestatie-indicator	Vastgestelde fietsbalans	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Toereikende financiële middelen.	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Gemiddeld.	
Planning	Voorgesteld wordt iedere 5 jaar een fietsbalans op te laten stellen te beginnen in 2009. De laatste fietsbalans is van 2004	
Actoren		
Betrokken partijen	Fietsersbond, gemeente, gebruikers	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Nader te bepalen.
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer

Financiën	
Kosten	± 10.000
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.

5.2.3 Ongelijkvloerse fietskruising Europaweg tussen Dichteren en Wijnbergen

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De toename van het verkeer op de Europaweg en zijn functie maakt een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer in verband met de oversteekbaarheid en veiligheid noodzakelijk	
Beleidskader	Eerder besluit college/raad, MP, masterplan schil	
Dwarsverbanden	Ontwikkeling woongebied Wijnbergen, verdubbeling Europaweg	
Doelen en indicatoren		
Doel	Veilige en comfortabele oversteek, voltooiën fietsnetwerk, bevorderen fietsgebruik	
Indicator	Ingebruikname fietsvoorziening	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Voldoende middelen / technische uitvoerbaarheid	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden	
Planning	Gekoppeld aan ontwikkeling Wijnbergen	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, projectontwikkelaar(s) Wijnbergen	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	3.900.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.2.4 Fietsroute Hietlandtrace

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Het Doetinchemse fietsnet is niet compleet. Eén van de ontbrekende schakels is een route tussen de 2 ^e Loolaan en de Ds. Van Dijkweg.
Beleidskader	Eerder raadsbesluit, MP, masterplan schil
Dwarsverbanden	n.v.t.
Doelen en indicatoren	
Doel	Voltooiën fietsnetwerk, bevorderen fietsgebruik
Indicator	In gebruik name fietsroute
Randvoorwaarden	

Voorwaarden	Voldoende middelen Ruimtelijke reservering voor een deel van de hoofdstructuur.	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Laag, nader te bepalen	
Planning	PM	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	± 155.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.2.5 Fietspad Wielstraat

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Om de onbeveiligde langzaam verkeersoversteek tussen de wijken Dichteren en de Huet over de spoorlijn te kunnen sluiten is eerder besloten een verbinding aan de zijde van Dichteren tussen de Wielstraat en Europaweg aan te leggen.	
Beleidskader	Eerder besluit college en raad	
Dwarsverbanden	Mogelijke toekomstige spoorverdubbeling	
Doelen en indicatoren		
Doel	Vergroten veiligheid + bieden alternatief voor onbeveiligde overweg	
Indicator	Realisatie fietspad + sluiting onbewaakte overgang	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Bijdrage ProRail	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden	
Planning	pm	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, Prorail, grondeigenaren	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nard Everdij
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	360.000,00	
Financiële dekking	204.000,00 Prorail Overig zie hoofdstuk 7.	

5.3 Openbaar vervoer

De rol van het openbaar vervoer in de gemeente Doetinchem is relatief beperkt. Uitbreiding van het dienstenpakket ligt niet voor de hand. Het streven is gericht op het behouden van de huidige OV-bediening. Als medefinancier van het stadsvervoer vervult de gemeente Doetinchem hierin tot 2009 een beperkte rol. De provincie is als vervoersautoriteit aanspreekpunt.

5.3.1 Toegankelijkheid haltes OV

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Het Openbaar Vervoer moet medio 2010 toegankelijk zijn voor gehandicapten. Concreet betekent dit dat in 2010 het OV via de intensiever gebruikte haltes voor gehandicapten toegankelijk moet zijn. De haltes moeten hiervoor worden opgehoogd op busniveau en zonder opstap betreedbaar.	
Beleidskader	Wet gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekte voor het OV (treedt in werking medio 2010).	
Dwarsverbanden	Het zorgdragen voor toegankelijk openbaar vervoer hangt samen met de concessie voor de Achterhoek. De provincie zorgt voor vervoer, de gemeente voor de benodigde infrastructurele voorzieningen.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Toename aandeel gehandicapten in het openbaar vervoer.	
Indicator	% toegankelijke haltes openbaar vervoer voor gehandicapten.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Provinciale bijdrage Verantwoorde stedenbouwkundige inpassing van noodzakelijke voorzieningen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. Het gaat hier om een wettelijke verplichting.	
Planning	2007 – 2010	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, provincie Gelderland, ROVER, Gehandicaptenplatform	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	€ 150.000,00	
Financiële dekking	Provinciale subsidie + zie hoofdstuk 7.	

5.3.2 Studie doorstroommassen openbaar vervoer

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De kwaliteit van het openbaar vervoer staat onder druk. De gemeente opteert voor het behoud van de huidige kwaliteit en lijnvoering. De provincie is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer zelf. De gemeente streeft naar een wegennet dat de mogelijkheid biedt voor een goede en snelle doorstroming (doorstroommassen OV). Een studie moet in beeld brengen waar knelpunten zitten en maatregelen moeten worden getroffen, zoals bijvoorbeeld vrijliggende busbanen.	
Beleidskader	Concessie Achterhoek, masterplan schil	
Dwarsverbanden	De kwaliteit van het openbaar vervoer hangt samen met de door de gemeente aangeboden infrastructuur, de doorstroming op de busroutes, de toegankelijkheid van de haltes en het door de provincie in concessie uitgegeven vervoer zelf. De mogelijkheid voor het bieden van doorstroommassen hangt samen met de wegcategorisering en de daarbij behorende inrichtingseisen. Daarnaast zijn er ook inrichtingswensen vanuit ruimtelijke kwaliteit.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Een goede OV-bereikbaarheid van Doetinchem door het realiseren van doorstroommassen voor het openbaar vervoer.	
Indicator	Vastgestelde studie en bijbehorend maatregelenpakket doorstroommassen openbaar vervoer.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Aanwezigheid voldoende financiële middelen.	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Gemiddeld	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Provincie Gelderland, gemeente Doetinchem, vervoerders	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	± 10.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.3.3 Regiotaxi Gelderland

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Vanuit haar zorgplicht is de gemeente gehouden aan het bieden

	van voldoende vervoermogelijkheden aan mobiel gehandicapten.	
Beleidskader	WMO.	
Dwarsverbanden	Openbaarvervoersconcessie provincie	
Doelen en indicatoren		
Doel	Bieden van vervoermogelijkheden aan mobiel gehandicapten	
Indicator	Aantal ritten.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Bijdrage provincie, kaders raad	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog	
Planning	Huidig contract eindigt 2009	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeenten en provincie	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	hoofd WMO-winkel of afdelings- hoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	Ca € 570.00,00 per jaar	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.4 Mobiliteitsmanagement

Om de bereikbaarheid te verbeteren ondersteunt de gemeente Doetinchem ook initiatieven die het niet noodzakelijke autogebruik beperken. Concreet gaat het om projecten op het terrein van vervoermanagement en autodate. Nationaal en regionaal wordt voor dit type projecten het begrip mobiliteitsmanagement gehanteerd.

5.4.1 Vervoermanagement in vergunningverlening

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Veel van de gemaakte autoritten zijn ritten over korte afstand en veroorzaken onnodige hinder (milieuhinder, onveiligheid en extra wegbelasting). De gemeente Doetinchem stimuleert en ondersteunt acties van het Doetinchemse bedrijfsleven om het niet noodzakelijke autoverkeer te beperken. De gemeente stelt daartoe een plan op hoe waarin zij aangeeft op welke wijze de bedrijven wil faciliteren en ondersteunen. De gemeente maakt het zichtbaar invoeren van vervoermanagement (waar mogelijk) onderdeel van de vergunningverlening. Daarnaast kent de gemeente een eigen vervoersplan waarin OV-gebruik, fiets en carpoolen financieel worden gestimuleerd.

Beleidskader	Mobiliteitsplan Doetinchem	
Dwarsverbanden	Vervoermanagement heeft een sterke relaties met de aanwezigheid van vervoersalternatieven (fiets, openbaar vervoer).	
Doelen en indicatoren		
Doel	De gemeente maakt vervoersmanagement onderdeel van de vergunningverlening. Uitvoering gemeentelijk vervoersplan. De gemeente stelt een plan op met de wijze waarop zij bedrijven wil stimuleren en faciliteren	
Indicator	Beleidsplan vervoermanagement. Aantal vervoermanagementplannen bij bedrijven.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Voldoende middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Laag	
Planning	pm	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, IG&D, bedrijfsleven, Vervoercoördinatiecentrum Oost (VCC)	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	± 10.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.4.2 Stimuleren autodate

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Autodate is een verzamelnaam voor verschillende vormen van gedeeld autogebruik. De gemeente Doetinchem wil dit concept verder ontwikkelen en faciliteren. Concreet beleid moet nog worden ontwikkeld.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan Doetinchem.	
Dwarsverbanden	Autodate hangt nauw samen met vervoersmanagement en kan onderdeel zijn van een vervoersplan.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Beperken van de vraag naar autogebruik door het stimuleren van initiatieven van autodate.	
Indicator	Beleidsplan autodate.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	n.v.t.	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Laag	

Planning	2010-2020	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, VCC, bedrijfsleven	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	± 5.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.5 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijke waarde en speerpunt van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid in de woonwijken en de gebieden buiten de bebouwde kom. In lijn met het concept Duurzaam Veilig worden meerdere typen activiteiten onderscheiden die moeten leiden tot het gewenste duurzaam veilige verkeers- en vervoerssysteem.

5.5.1 Actualisatie wegcategorisering

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Op grond van de in het MP geschetste nieuwe autostructuur moet de wegcategorisering worden aangepast. Daarbij is tevens behoefte aan een duidelijk inzicht in de wegprofielen en inrichtingskenmerken die gelden als vertrekpunt voor het feitelijk ontwerp.
Beleidskader	Vigerende wegcategorisering, nieuwe wegenstructuur Mobiliteitsplan Doetinchem, masterplan schil, stedenbouwkundige plannen ontwikkellocaties
Dwarsverbanden	masterplan schil De kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte
Doelen en indicatoren	
Doel	Reductie van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers door een duurzaam veilige inrichting van het wegennet.
Indicator	Aangepaste wegcategorisering (inclusief wegprofielen en inrichtingskenmerken) en een prioritering van de nog in te richten verblijfsgebieden en gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom.
Randvoorwaarden	
Voorwaarden	Nvt
Realisatietermijn	
Prioriteit	Hoog. De wegcategorisering is de basis voor de fysieke inrichting en daaraan gestelde eisen vanuit verkeer en openbare ruimte.
Planning	2007-2008

Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	10.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.5.2 Opstellen verkeersveiligheidsplan

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Jaarlijks vallen er nog te veel slachtoffers in het verkeer. Om deze onveiligheid effectief te bestrijden is het wenselijk inzicht te hebben in de aantallen, plaats, soort en aard van de ongevallen. Om effectief in te kunnen zetten op de bestrijding van verkeersonveiligheid is het noodzakelijk periodiek een analyse uit te voeren van de onveiligheid binnen de gemeente.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan	
Dwarsverbanden	Wegencategorisering, fietsplan, beheer en onderhoud	
Doelen en indicatoren		
Doel	Opstellen veiligheidsoverzicht met daarin aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> - kwetsbare doelgroepen - aantal ongevallen - soort ongevallen - afloop ongeval - onveilige locaties - tijdstip ongevallen Het veiligheidsplan geeft aanbevelingen over te nemen maatregelen om de veiligheid te verbeteren en over de prioriteit daarvan	
Indicator	Periodiek vastgestelde veiligheidsscan	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Beschikbare middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. De scan moet inzicht geven over te nemen maatregelen en bijbehorende investeringen.	
Planning	2008 en vervolgens om de 3 jaar	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, VVN, Fietsersbond	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		

Kosten	€ 10.000 per keer
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.

5.5.3 Inrichting 30 km/uur-gebieden

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Conform de principes van Duurzaam Veilig, en in lijn met de wegencategorisering, moeten alle verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom worden ingericht als 30 km-zone. In de stad Doetinchem en in Gaanderen zijn nog niet alle gebieden ingericht.	
Beleidskader	De nieuwe wegencategorisering Duurzaam Veilig en de daarbij behorende prioritering/planning, masterplan Schil.	
Dwarsverbanden	Bij de inrichting moet rekening worden gehouden met belangrijke busverbindingen en met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Reductie van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers door een duurzaam veilige inrichting van het wegennet. De volgende gebieden zijn in te richten tot 30 km-gebied: <ol style="list-style-type: none"> 1. Overstegen rond Houtsmestraat en Ed Schilderinkstraat 2. Overstegen rond Anne Frankstraat 3. Overstegen rond Lorentzlaan 4. Muziekbuurt en Rozengaardseveld 5. Gaanderen Noord 6. Gaanderen rond van Damstraat/Roggestraat 7. Gaanderen rond 8. Omgeving Burg. Kehrerstraat 9. Overstegen Goudkust 	
Indicator	Percentage ingerichte verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	- Beschikbaarheid van voldoende financiële middelen. - Voldoende draagvlak.	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog voor gebieden met veel kinderen en/of veel scholen.	
Planning	2008 – 2020. De planning per verblijfsgebied wordt bepaald bij de actualisatie van de wegencategorisering.	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, bewonersverenigingen	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	1. Overstegen rond Houtsmestraat en Ed schilderinkstraat; PM	

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Overstegen rond Anne Frankstraat PM 3. Overstegen rond Lorentzlaan PM 4. Muziekbuurten en Rozengaardseveld PM 5. Gaanderen Noord 25.000,00 6. Gaanderen rond van Damstraat/Roggestraat 28.000,00 7. Gaanderen Langstraat/Leeuwerikstraat 57.000,00 8. Omgeving Burg. Kehrerstraat PM 9. Overstegen Goudkust PM
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.

5.5.4 Inrichting 60 km/uur-gebieden

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Conform de principes van Duurzaam Veilig, en in lijn met de wegencategorisering, moeten alle verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom worden ingericht als 60 km-zone. Het buitengebied van Wehl is geheel ingericht en aangeduid als 60 km gebieden. Doetinchem heeft nog slechts heel beperkt 60 km-gebieden ingesteld
Beleidskader	De nieuwe wegencategorisering Duurzaam Veilig (gereed 2007) en de daarbij behorende prioritering/planning.
Dwarsverbanden	De inrichting van wegen buiten de bebouwde kom moeten worden afgestemd met de aangrenzende gemeenten, wanneer het gemeentegrensoverschrijdende wegen betreft. Ook moet rekening gehouden worden met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte.
Doelen en indicatoren	
Doel	Reductie van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers door een duurzaam veilige inrichting van het wegennet. De volgende gebieden dienen ingericht te worden tot 60 km-gebied: <ul style="list-style-type: none"> - Buitengebied Gaanderen tussen Varsseveldseweg en Oude Terborgseweg - Buitengebied tussen Varsseveldseweg en gemeente Zelhem - Zelhemsebroek
Indicator	Percentage ingerichte verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom.
Randvoorwaarden	
Voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> - Beschikbaarheid van voldoende financiële middelen. - Voldoende draagvlak. - Rekening houdend met specifieke eisen in verband met landbouwverkeer.
Realisatietermijn	
Prioriteit	Gemiddeld.
Planning	2008 – 2020. De planning per verblijfsgebied wordt bepaald bij de actualisatie van de wegencategorisering.
Actoren	

Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, bewonersverenigingen, landbouworganisaties	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	<ol style="list-style-type: none"> 1. Buitengebied Gaanderen tussem Varsseveldseweg en Oude Terborgseweg – ca 100.000,00 2. Buitengebied tussen Varsseveldseweg en gemeente Zelhem – ca 100.000,00 3. Zelhemsebroek ca 100.000,00 	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.5.5 Verkeerseducatie en –voorlichting

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Duurzaam Veilig bestaat uit vier pijlers: weginrichting, handhaving, voorlichting en verkeerseducatie. Gezamenlijk met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) organiseert de gemeente jaarlijks voorlichtingscampagnes en financiert zij verkeerseducatieve projecten die worden uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan Doetinchem, regionaal werkplan ROVG	
Dwarsverbanden	De activiteiten worden in regionaal verband afgestemd op initiatief van het ROVG.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Reductie van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers door permanente verkeerseducatie en gerichte voorlichting op grond van ongevallenanalyses.	
Indicator	Jaarlijks uitgevoerd maatregelenpakket.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> - Subsidiëring door het ROVG. - Uitvoeringscapaciteit bij VVN. 	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. Jaarlijks te realiseren pakket van maatregelen.	
Planning	Jaarlijks pakket van maatregelen.	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, Veilig Verkeer Nederland afdeling Doetinchem, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Wim Regenspurg
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		

Kosten	60.000,00 per jaar voor een pakket van maatregelen
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7. Bij een structurele jaarlijkse gemeentelijk bijdrage van 15.000,00 euro, subsidieert het ROVG de overige projectkosten á 45.000,00 euro.

5.6 Externe veiligheid

In het kader van het provinciaal Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2007 worden de vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen door de Regio Achterhoek in kaart gebracht. Op grond van de bevindingen zijn wellicht maatregelen nodig.

5.6.1 Provinciaal programma Externe Veiligheid 2007

Projectbeschrijving		
Probleemschets	In het provinciaal programma Externe Veiligheid 2007 onderzoekt zij de vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen door de Regio Achterhoek. Wellicht vraagt dit om het treffen van maatregelen, in de vorm van een routing gevaarlijke stoffen.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan Doetinchem. Programma Externe Veiligheid 2007, provincie Gelderland.	
Dwarsverbanden	Wegencategorisering	
Doelen en indicatoren		
Doel	Verbeteren van de externe veiligheid, door het indien noodzakelijk realiseren van een routing gevaarlijke stoffen	
Indicator	Rapportage vervoersbewegingen gevaarlijke stoffen. Optioneel – routing gevaarlijke stoffen.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Uitvoering programma Externe Veiligheid 2007 door de provincie.	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Afhankelijk van resultaten studie.	
Planning	Afhankelijk van resultaten studie.	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, Provincie Gelderland, Rijkswaterstaat, buurgemeenten, regio Achterhoek	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen
	Opdrachtgever ambtelijk	Nader te bepalen
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Nader te bepalen
Financiën		
Kosten	Afhankelijk van resultaten studie	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

5.7 Luchtkwaliteit en geluidhinder

In de Wet Geluidhinder en het Besluit Luchtkwaliteit worden harde wettelijke normen gesteld aan de verkeersgerelateerde geluidhinder en luchtkwaliteit. In 2007 is sprake van twee zo spoedig mogelijk te saneren luchtkwaliteitsknelpunten (Hofstraat en IJsselkade). Daarnaast mogen door infrastructurele ingrepen (reconstructie of nieuwe infrastructuur) geen nieuwe knelpunten ontstaan.

5.7.1 Kortetermijnmaatregelen luchtverontreiniging en geluidhinder

Projectbeschrijving		
Probleemschets	- oplossen bestaande grenswaardeoverschrijding luchtkwaliteit - voorkomen van nieuwe grenswaarde overschrijdingen luchtkwaliteit. Ingrijpende wijzigingen in het bestaande wegennetwerk kunnen leiden tot grenswaarden overschrijdingen.	
Beleidskader	Besluit luchtkwaliteit 2005	
Dwarsverbanden	Verkeer, Ruimtelijke ontwikkelingen, De maatregelen maken onderdeel uit van het pakket quick wins.	
Doelen en indicatoren		
Doel	minimaal voldoen aan wettelijke kaders (opdracht raad)	
Indicator	berekening verkeers/milieumodel (aantal woningen)	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	actueel verkeers-/milieumodel	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. Kortetermijnmaatregelen zijn noodzakelijk om grenswaardeoverschrijdingen fijnstof (Hofstraat en IJsselkade) op te lossen	
Planning	2008	
Actoren		
Betrokken partijen	gemeente, provincie, betrokken eigenaren woningen	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	B. Stokman afd FO team IB
	Opdrachtgever ambtelijk	teamleider IB
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	kortetermijnmaatregelen € 150.000,-	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6 Uitvoering maatregelen probleemclusters

In dit hoofdstuk zijn de uitvoeringsaspecten beschreven van de probleemcluster gebonden maatregelen.

In het Mobiliteitsplan worden vijf probleemclusters onderscheiden:

1. probleemcluster centrum west (Keppelseweg – Hofstraat – Kruisbergseweg);
2. probleemcluster corridor aansluiting 3 A18 - Europaweg
3. probleemcluster corridor aansluiting 4 A18 – Terborgseweg – J.F.Kennedylaan – kruising J.F. Kennedylaan/Varsveldseweg
4. probleemcluster centrum zuidoost (Gaswal – Missetstraat – IJsselkade – Raadhuisstraat);
5. probleemcluster Weemstraat (inclusief doorgaand verkeer RBT – Zutphen).

Naast de vijf probleemclusters is sprake van twee zelfstandige bereikbaarheidsknelpunten, in de vorm van rotondes met een ontoereikende capaciteit. Concreet gaat het om de rotonde Liemersweg – Edisonstraat en de rotonde Bedrijvenweg – Doetinchemseweg.

Verder wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan een omvangrijk pakket van quick win-maatregelen waarvoor de gemeenteraad in 2007 budget beschikbaar heeft gesteld.

6.1 Probleemcluster 1: centrum west

Probleemcluster 1 betreft de problemen aan de westkant van het centrum. Het kruispunt Keppelseweg-Hofstraat is overbelast. Zonder maatregelen zal de overbelasting verder toenemen. Hierdoor verslechtert de bereikbaarheid van de westkant van het centrum. Ook de bereikbaarheid van het Slingeland Ziekenhuis heeft hieronder te lijden, omdat veel routes naar het ziekenhuis via de Hofstraat lopen. Op de Hofstraat wordt de PM10-waarde (stikstof) overschreden. Het kruispunt Keppelseweg-Hofstraat is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Door de overbelasting ontstaan ook voor fietsers lange wachttijden, hetgeen over het algemeen roodlichtnegatie in de hand werkt, wat slecht is voor de verkeersveiligheid. De komst van de schouwburg vraagt om een hoge stedenbouwkundige kwaliteit en vervanging van verkeersruimte door verblijfsruimte.

6.1.1 Realisatie Ruimzichtallee met verkeersfunctie

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Om de westzijde van het centrum (inclusief Slingeland Ziekenhuis) bereikbaar en leefbaar te houden zijn maatregelen nodig om de doorstroming te verbeteren en de Hofstraat te ontlasten. Meest optimale oplossing is realisatie van het Hietlandtracé. Aanleg van de Ruimzichtallee met een verkeersfunctie in combinatie met een

	oostelijke rondweg (probleemcluster 3) werkt ook voldoende tot 2-020. Realisatie van de Ruimzichtallee is al voorzien in de stedenbouwkundige plannen met betrekking tot het Lookwartier.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan. In het kader van het Masterplan Schil en stedenbouwkundig programma van eisen Lookwartier is aanleg van de Ruimzichtallee gepland. Voor een goede bereikbaarheid moet aanleg feitelijk zijn gerealiseerd voor opening van de nieuwe schouwburg (2010). In het kader van de beoogde verkeersstructuur krijgt de Ruimzichtallee een verkeersfunctie in het hoofdwegennet.	
Dwarsverbanden	Realisatie en optimale werking van de Ruimzichtallee hangt samen met de plannen van masterplan Schil en realisatie van de Oostelijke randweg. Zonder oostelijke randweg leidt de Ruimzichtallee tot onvoldoende verbetering van de bereikbaarheid in het westelijk deel van het centrum. Het leefbaarheidsknelpunt op de Hofstraat wordt in dat geval ook niet voldoende opgelost.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Bereikbaarheid van de westzijde van het centrum en het oplossen van de leefbaarheidsknelpunten Hofstraat door aanleg Ruimzichtallee.	
Indicator	<ul style="list-style-type: none"> - Gerealiseerde Ruimzichtallee, incl aansluitende wegvakken Keppelseweg en Ds van Dijkweg. - Verkeersintensiteiten i.r.t capaciteit, - Aantal overschrijdingen lucht- en geluidsnormen. 	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> - Realisatie van de oostelijke randweg is noodzakelijk voor een goede oplossing van de bereikbaarheids en leefbaarheidsproblemen aan de westzijde van het centrum. Zonder ORW zal een Ruimzichtallee een flinke afname geven van het verkeer op de Hofstraat en in die zin bijdragen aan de leefbaarheids en bereikbaarheidsproblemen. - Beschikbaarheid voldoende financiële middelen. 	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. Realisatie van de schouwburg en de wettelijke verplichting voor een snelle oplossing van de luchtkwaliteitsknelpunten vraagt om snelle aanleg.	
Planning	Technisch ontwerp en besluitvorming: 2007 Uitvoering: 2007-2010 Gereed: 2010	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, Sité	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Wim Beijer
	Opdrachtgever ambtelijk	Hoofd Projectbureau

	Bestuurlijk verantwoordelijk	Projectwethouder Schil
Financiën		
Kosten	± 2.000.000,00 (inclusief aansluitingen), excl grondaankopen	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.1.2 Herinrichting Hofstraat

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Na realisatie van de Ruimzichtallee worden de verkeersstromen niet langer over de Hofstraat geleid. De centrumring verschuift naar de Ruimzichtallee, waardoor de verkeersfunctie van de Hofstraat vervalt. In lijn met de nieuwe wegcategorisering is herinrichting van ontsluitingsweg naar gebiedstoegangsweg I nodig.	
Beleidskader	Nieuw vast te stellen wegcategorisering. Masterplan Schil en SP Lookwartier.	
Dwarsverbanden	Realisatie van de Ruimzichtallee en de oostelijke randweg zijn noodzakelijk om herinrichting mogelijk te maken. Ontwikkeling van Nispstraat Ontsluiting parkeergarage Lookwartier Gewenste stedenbouwkundige kwaliteit	
Doelen en indicatoren		
Doel	Verbeteren leefkwaliteit en verkeersveiligheid Hofstraat door herinrichting van ontsluitingsweg naar gebiedstoegangsweg.	
Indicator	Heringerichte weg	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Aanleg Ruimzichtallee en ORW, voldoende middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. Wettelijke verplichting sanering leefbaarheidsknelpunt.	
Planning	Na aanleg Ruimzichtallee	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	900.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.1.3 Herinrichting J.F. Kennedylaan tussen Hofstraat en Rozengaardseweg

Projectbeschrijving	
Probleemschets	De Kennedylaan voldoet qua vormgeving niet aan de in het mobiliteitsplan toegekende functie van ontsluitingsweg en zal mede

	door de toename van de verkeersbelasting voorzien moeten worden van voldoende capaciteit en vrijliggende fietspaden.	
Beleidskader	MP, wegcategorisering Mnasterplan Schil	
Dwarsverbanden	Nog te maken fietsbeleidsplan Ontwikkellocatie Straatje	
Doelen en indicatoren		
Doel	Verbeteren leefkwaliteit en verkeersveiligheid J.F. Kennedylaan door herinrichting naar ontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden.	
Indicator	Realisatie aangepaste vormgeving	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Goedgekeurd bestemmingsplan, voldoende financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden	
Planning	Bij voorkeur te koppelen aan aanleg Ruimzichtallee rond 2010	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, bewoners	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	460.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.1.4 Herinrichting Kruisbergseweg

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De Kruisbergseweg zal ook in de toekomst een belangrijke functie blijven vervullen voor de ontsluiting van het ziekenhuis. De huidige inrichting van de Kruisbergseweg voldoet op een aantal punten niet aan de wenselijke vormgeving. De Kruisbergseweg wordt heringericht door het aanbrengen van fietsstroken.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, categoriseringsplan	
Dwarsverbanden	Aanleg Ruimzichtallee, oplossing kruising Haareweg/Kruisbergseweg	
Doelen en indicatoren		
Doel	Op functie en gebruik afgestemde weg	
Indicator	Gerealiseerde aangepaste vormgeving	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Grondaankopen, financiën	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog	

Planning	In combinatie met aanleg Ruimzichtallee rond 2010	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, bewoners	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	530.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.1.5 Herinrichting kruispunt Kruisbergseweg-Haareweg-Velswijkseweg

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Vanwege de aansluiting van de Ruimzichtallee op de Kruisbergseweg wordt de Kruisbergseweg ten opzichte van de Haareweg relatief drukker. Om dit te voorkomen dient de hoofdroute van en naar de Velswijkseweg vanaf de Haareweg te worden geleid.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, categoriseringsplan	
Dwarsverbanden	Aanleg Ruimzichtallee, herinrichting Kruisbergseweg	
Doelen en indicatoren		
Doel	Verminderen aan het verkeer op de Kruisbergseweg, zodanig dat het verkeer zich gelijkmatig verdeeld over de Haareweg en de Kruisbergseweg	
Indicator	Gerealiseerde aangepaste vormgeving	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Grondaankopen, financiën	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog	
Planning	In combinatie met herinrichting Kruisbergseweg rond 2010	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, bewoners	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	pm	
Financiële dekking	Voor aanpassing van het kruispunt was reeds een bedrag gereserveerd. Zie hoofdstuk 7.	

6.2 Probleemcluster 2: corridor aansluiting 3 A18 - Europaweg

Probleemcluster 2 is met name een bereikbaarheidsknelpunt door de te lage capaciteit van de Europaweg. Zonder maatregelen zullen in de toekomst de problemen verder toenemen, onder andere door de aanleg van Wijnbergen, maar ook door autonome groei en andere ontwikkelingen. Met name de kruispuntcapaciteiten vormen een probleem. Bij verdergaande groei van de automobiliteit zijn ook de wegvakcapaciteiten en de capaciteit van de spoorwegkruising een probleem.

6.2.1 Opwaarderen Europaweg

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Ten gevolge van de autonome groei en ruimtelijke ontwikkeling van Doetinchem blijkt de huidige capaciteit van de Europaweg onvoldoende om het toekomstige verkeersaanbod te kunnen verwerken. Een slechte doorstroming en bereikbaarheid van Doetinchem is het gevolg.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan Masterplan Schil	
Dwarsverbanden	Ontwikkeling woongebied Wijnbergen Fietsroute tussen Dichtereren en brug Bedrijvenweg (plaats en uitvoering kruising met Europaweg) Ontwikkeling Kop Sportpark Zuid/Varkensweide Wijnbergen	
Doelen en indicatoren		
Doel	Afstemming tussen capaciteit en verkeersaanbod door capaciteitsuitbreiding Europaweg.	
Indicator	Een goede doorstroming op de Europaweg/ gemiddelde rijnsnelheid van 35 km in de spits.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Beschikbaarheid middelen Medewerking RWS en provincie Goedgekeurd bestemmingsplan Inzicht in gewenste ontsluiting Wijnbergen/ situering fietskruising	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog/midden. Europaweg maakt onderdeel uit van hoofdverkeersstructuur van Doetinchem en capaciteitsuitbreiding is noodzakelijk om de weg zijn functie te kunnen laten vervullen.	
Planning	Na aanleg oostelijke randweg	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, Provincie, Rijkswaterstaat, ProRail, grondeigenaren(?)	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.

	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd FO
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	16.200.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.2.2 Vergroten capaciteit aansluiting A18 - Europaweg

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De capaciteit van de aansluiting van de A18 op de europaweg blijkt in de toekomst onvoldoende om de te verwachten verkeersstromen goed te kunnen verwerken. Bij de huidige vormgeving is de aansluiting in de spitsuren overbelast.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan	
Dwarsverbanden	Relatie met de opwaardering van de Europaweg zelf.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Aansluiting zodanig aanpassen dat een goede doorstroming geboden wordt	
Indicator	Aangepaste kruising / goede doorstroming / minimale wachttijden	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Medewerking RWS en provincie	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden. Europaweg maakt onderdeel uit van hoofdontsluitingsstructuur.	
Planning	Na aanleg oostelijke randweg	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, provincie, rijkswaterstaat	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	1.300.000	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.3 Probleemcluster 3: corridor aansluiting 4 A18 – Terborgseweg

Probleemcluster 3 betreft primair de te geringe capaciteit van een aantal kruisingen in de route A18 – Terborgseweg – J.F. Kennedylaan - Varsseveldseweg. Dit gecombineerd met de spoorwegkruising, die vlakbij het station regelmatig langdurig dicht is, zorgt voor een bereikbaarheidsprobleem van de oostkant van het centrum en het NS-station. Het station is daardoor ook voor openbaar vervoer en fietsers slechter bereikbaar. De omgeving van het station is niet ingericht om het verkeer goed af te wikkelen. De inrichting van de J.F. Ken-

nedylaan van de Terborgseweg tot aan de Holterweg is onvoldoende. Op die plek staat de leefbaarheid onder druk, hoewel wettelijke normen niet worden overschreden.

6.3.1 Oostelijke randweg

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De bereikbaarheid van het centrum , de woon- en werkgebieden en het station is in de toekomst onvoldoende waardoor de functie van Doetinchem als centrumgemeente onder druk komt te staan. Om de bereikbaarheid en tevens de leefbaarheid op de Kennedylaan te verbeteren is de oostelijke randweg een noodzakelijk aan te leggen schakel in het Doetinchemse wegennet.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, Masterplan Schil	
Dwarsverbanden	Realisatie Ruimzichtallee, herinrichting Hofstraat, IJsselkade autoluw, Raadhuisstraat autoluw, herinrichting voorplein Stadhuis, opwaarderen Plantenstraat en Tjalmastraat, opwaarderen Spinbaan of Melkweg, herinrichting Terborgseweg, Havenstraat en Havenstraat, afwaarderen Kennedylaan tussen station en Varsseveldseweg	
Doelen en indicatoren		
Doel	Verbeteren bereikbaarheid Doetinchem in zijn geheel en leefbaarheid en verkeersveiligheid Kennedylaan	
Indicator	Congestievrije verbinding met centrum en forse afname verkeer op Kennedylaan	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Voldoende financiële middelen, compensatie ecologische hoofdstructuur, geen aantasting waterhuishouding Zumpe	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. Weg maakt onderdeel uit van gewenste hoofdverkeersstructuur van Doetinchem en is noodzakelijk om bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de binnenstad op te lossen	
Planning	Start 2007	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, Prorail, grondeigenaren, provincie	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	18.200.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.3.2 Vergroten capaciteit aansluiting A18 – Terborgseweg

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De aansluitingen van de A18 op de Terborgseweg is in de toekomst onvoldoende om de verkeerstoename te kunnen verwerken met congestie en onvoldoende doorstroming als gevolg.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan	
Dwarsverbanden	Oostelijke randweg Capaciteitsvergroting Europaweg en Weemstraat	
Doelen en indicatoren		
Doel	Goede doorstroming op Terborgseweg en bereikbaarheid Doetinchem	
Indicator	Congestievrije aansluitingen	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Instemming provincie en RWS	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden. Terborgseweg maakt als belangrijke ontsluitingsweg onderdeel uit van hoofdverkeersstructuur van Doetinchem.	
Planning	Afhankelijk van aanleg oostelijke randweg	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, provincie, rijkswaterstaat	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	1.100.000,00	
Financiële dekking	Kosten komen voor rekening van provincie en rijkswaterstaat omdat de aansluiting in hun beheersgebied ligt.	

6.3.3 Herinrichting Kennedylaan tussen station NS en Varsseveldseweg

Projectbeschrijving	
Probleemschets	De Kennedylaan zal met de aanleg van de oostelijke randweg niet meer dienen te functioneren als hoofdverkeersroute en prioriteit dienen te geven aan de leefbaarheid. De huidige vormgeving past niet bij de nieuwe functie als gebiedstoegangsstraat.
Beleidskader	Mobiliteitsplan, Masterplan Schil
Dwarsverbanden	Oostelijke randweg
Doelen en indicatoren	
Doel	Verbeteren leefbaarheid en oversteekbaarheid op Kennedylaan en door inrichting verkeer afleiden naar ORW
Indicator	Wegintensiteit
Randvoorwaarden	
Voorwaarden	Aanleg ORW, voldoende financiële middelen
Realisatietermijn	

Prioriteit	Midden	
Planning	Na aanleg ORW	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, bewoners	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	1.300.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.4 Probleemcluster 4: centrum zuidoost

Probleemcluster 4 betreft de problemen aan de zuidoostkant van het centrum. De inrichting van de Missetstraat en de IJsselkade laten verkeerskundig te wensen over. Op de IJsselkade wordt de PM10-waarde overschreden, waardoor de leefbaarheid in het geding is. Stedenbouwkundig bestaat vanuit het Masterplan Schil de wens om de stad dichterbij de Oude IJssel te betrekken. Daarom is het van belang de verblijfsruimte zo veel mogelijk te vergroten ten koste van de verkeersruimte.

6.4.1 IJsselkade en Raadhuisstraat autoluw

Projectbeschrijving	
Probleemschets	De wettelijk toegestane fijnstofnorm wordt in de IJsselkade ten gevolge van de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer overschreden. Verder is het uit stedenbouwkundig oogpunt gewenst de stadsrand aan deze zijde van het centrum te versterken door de IJsselkade en de Raadhuisstraat bij het centrum te betrekken.
Beleidskader	Mobiliteitsplan Milieuwetgeving Masterplan Schil
Dwarsverbanden	Opwaarderen Melkweg of Spinbaan en opwaarderen Plantenstraat/Tjalmastraat Herinrichting voorplein stadhuis
Doelen en indicatoren	
Prestatiedoel	Oplossen fijnstofprobleem en verhogen inrichtingskwaliteit van de IJsselkade
Prestatie-indicator	Wegintensiteit
Randvoorwaarden	
Voorwaarden	Financiële middelen, opwaarderen Melkweg of Spinbaan en opwaarderen Plantenstraat/Tjalmastraat
Realisatietermijn	

Prioriteit	IJsselkade hoog in verband met voldoen aan wettelijke kaders voor fijnstof Raadhuisstraat laag	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, omwonenden, ontwikkelaars, OVD	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	650.000,00 incl. opwaarderen Melkweg/Spinbaan	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.4.2 Herinrichting voorplein Stadhuis

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De gewenste herinrichting van het voorplein van het Stadhuis van Doetinchem is gekoppeld aan de ambities uit het Masterplan Schil tot het autovrij maken van de Raadhuisstraat.	
Beleidskader	Masterplan schil, mobiliteitsplan	
Dwarsverbanden	Opwaarderen route Plantenstraat – Tjalmastraat IJsselkade autoluw	
Doelen en indicatoren		
Doel	Versterken relatie stadhuis met centrum	
Indicator	Herinrichting	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Financiële middelen, opwaarderen route Plantenstraat-Tjalmastraat	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden	
Planning	PM	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, projectontwikkelaar, OVD	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	1.650.000,00 incl opwaarderen Plantenstraat en Tjalmastraat	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.4.3 Opwaarderen Plantenstraat en Tjalmastraat

Projectbeschrijving

Probleemschets	Door de herinrichting van het voorplein van het stadhuis dient het verkeer een andere ontsluiting geboden te worden	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, Masterplan Schil	
Dwarsverbanden	Herinrichting stadhuisplein Autoluw maken Raadhuisstraat	
Doelen en indicatoren		
Doel	Toegang bieden aan de voorzieningen in het centrum	
Indicator	Gebruik en realisatie	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Voldoende financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Laag	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, bedrijven, ontwikkelaars	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	Kosten zijn meegenomen bij 5.4.2 ‘herinrichting voorplein stadhuis’	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.4.4 Opwaarderen Spinbaan en/of Melkweg

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Door het autoluwmaken van de IJsselkade ontbreekt een volwaardige route tussen de Missetstraat en de Terborgseweg als alternatief om de voorzieningen in het centrum toegang te bieden	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, Masterplan Schil	
Dwarsverbanden	Stedenbouwkundige invulling Hamburgerbroek Autoluw maken IJsselkade	
Doelen en indicatoren		
Doel	Toegang bieden tot centrumvoorzieningen	
Indicator	Gebruik en realisatie van de verbinding	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Voldoende financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog. Opwaardering is nodig om IJsselkade autoluw te kunnen maken.	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, ontwikkelaar, grondeigenaar, bedrijven	

Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	E. Wijnroks
	Opdrachtgever ambtelijk	Hoofd Projectbureau
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Projectwethouder masterplan Schil
Financiën		
Kosten	Kosten zijn meegenomen bij 5.4.1 ‘autovrij maken IJsselkade’	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.4.5 Herinrichting Terborgseweg tussen Station NS en centrum

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De huidige inrichting van de Terborgseweg voldoet niet aan de toekomstige functie van de weg als gebiedstoegangsstraat. De Terborgseweg dient opnieuw ingericht te worden.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, wegcategoryeringsplan, masterplan schil	
Dwarsverbanden	Busroute, ontwikkeling Hamburgerbroek	
Doelen en indicatoren		
Doel	Op functie afgestemde weg	
Indicator	Weggebruik	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Financiële middelen, doorstroming bussen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, , bewoners, bedrijven, OVD	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	2.100.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.4.6 Herinrichting Havenstraat tussen Bedrijvenweg en centrum

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De huidige inrichting van de Havenstraat voldoet niet aan de bij de toekomstige functie van de weg als gebiedstoegangsstraat. De Havenstraat dient ingericht te worden als gebiedstoegangsweg.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, masterplan schil, wegcategoryeringsplan	
Dwarsverbanden	Ontwikkeling Hamburgerbroek, realisatie ringstructuur Doetinchem	
Doelen en indicatoren		

Doel	Een voor zijn functie ingerichte weg als gebiedtoegangsstraat	
Indicator	Gebruik en realisatie weg	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	1.000.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.4.7 Herinrichting Gaswal

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De huidige inrichting van de Gaswal voldoet niet aan de bij de toekomstige functie van de weg als gebiedtoegangsstraat behorende inrichting. De Gaswal dient ingericht te worden als gebiedtoegangsweg I.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, masterplan schil	
Dwarsverbanden	Singelproject masterplan schil Project Wonen op het Randje	
Doelen en indicatoren		
Doel	Verkeer leiden over de nieuwe ringstructuur van Doetinchem en functie beperken tot toegang bieden aan centrumfuncties	
Indicator	Weggebruik en realisatie van de nieuwe inrichting	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden/laag	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	2.400.000,00	

Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.
--------------------	------------------

6.4.8 Herinrichting Dr. Huber Noodtstraat tussen J.F. Kennedylaan en Raadhuisstraat

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De huidige inrichting van de Dr. Huber Noodtstraat voldoet niet aan de bij de toekomstige functie van de weg als gebiedstoegangsstraat behorende inrichting. De Dr. Huber Noodtstraat dient ingericht te worden als gebiedstoegangsweg II.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan. Wegcategoriseringsplan	
Dwarsverbanden	Ontwikkeling Veemarktterrein en herontwikkeling Bardetplaats	
Doelen en indicatoren		
Doel	Verkeer leiden over de nieuwe ringstructuur van Doetinchem en functie beperken tot toegang bieden aan centrumfuncties	
Indicator	Weggebruik en realisatie van de nieuwe inrichting	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Laag	
Planning	PM	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	640.000,000	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.5 Probleemcluster 5: Weemstraat

Probleemcluster 5 betreft de route van de A18 via de Weemstaat tot aan Wehl en verder in de richting van Zutphen. In verband met de ontwikkeling van het RBT zullen in de toekomst zonder extra maatregelen capaciteitsproblemen ontstaan. Onduidelijk is tot hoever dit probleem zich in noordelijke richting zal voordoen. In ieder geval in de buurt van de snelweg. Verder speelt de vraag wat regionaal gezien voor personen- en voor vrachtauto's de meest wenselijke route is tussen de A18 en Zutphen/Deventer/Apeldoorn.

6.5.1 Vergroten capaciteit aansluiting A18 – Weemstraat (tot RBT)

Projectbeschrijving

Probleemschets	De ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein zorgt i.c.m. de woonuitbreiding in Wehl zuid en de autonome automobilitétsgroei voor bereikbaarheidsproblemen van deze toekomstige ontwikkelingen	
Beleidskader	Mobiliteitsplan	
Dwarsverbanden	Structuurplan RBT en STUIT	
Doelen en indicatoren		
Doel	Bieden van een goede bereikbaarheid	
Indicator	Congestievrije Weemstraat	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Medewerking provincie, voldoende financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden. Bij handhaving van de huidige capaciteit zal Wehl alsmede het toekomstige bedrijventerrein niet goed bereikbaar zijn en zal de druk op de overige aansluitingen van Doetinchem op de A18 verder toenemen	
Planning	PM	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, Rijkswaterstaat, provincie, grondeigenaren	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	2.700.000,00 incl op/afritten A18	
Financiële dekking	Provincie (weg is een provinciale weg) + zie hoofdstuk 7.	

6.6 Zelfstandige bereikbaarheidsknelpunten

Naast de probleemclusters is ook sprake van twee losstaande knelpunten, waar infrastructurele maatregelen moeten worden getroffen.

6.6.1 Vergroten capaciteit rotonde Bedrijvenweg – Doetinchemseweg

Projectbeschrijving	
Probleemschets	De Bedrijvenweg maakt onderdeel uit van de hoofdverkeersstructuur van Doetinchem is als zodanig belangrijk voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de stad. De rotonde Bedrijvenweg-Doetinchemseweg zal bij de huidige vormgeving het toekomstige verkeersaanbod niet kunnen verwerken. De rotonde dient te worden aangepast.
Beleidskader	Mobiliteitsplan
Dwarsverbanden	Geen

Doelen en indicatoren		
Doel	Goede doorstroming bieden	
Indicator	Congestievrij kruispunt	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, bedrijvenvereniging	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	500.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.6.2 Vergroten capaciteit rotonde Liemersweg – Edisonstraat

Projectbeschrijving		
Probleemschets	De Liemersweg maakt onderdeel uit van de hoofdverkeersstructuur van Doetinchem en is als zodanig belangrijk voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de stad. De rotonde Liemersweg-Edisonstraat zal bij de huidige vormgeving het toekomstige verkeersaanbod niet kunnen verwerken. De rotonde dient te worden aangepast.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan	
Dwarsverbanden	Geen	
Doelen en indicatoren		
Doel	Goede doorstroming bieden	
Indicator	Congestievrij kruispunt	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden/laag	
Planning	PM	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, bedrijvenvereniging	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Zie hoofdstuk 7.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	500.000,00	

Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.
--------------------	------------------

6.6.3 Vergroten capaciteit rotonde Europaweg – Varkensweide

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Ten gevolge van de in het Masterplan Schil voorgenomen ontwikkeling van sportpark Zuid en de ontsluiting daarvan op de rotonde Europaweg/Varkensweide, alsmede de uitbreiding van het parkeerterrein Varkensweide, zal de verkeersdruk op deze rotonde toenemen en zal de huidige capaciteit onvoldoende zijn. De rotonde dient te worden aangepast.	
Beleidskader	Mobiliteitsplan, Masterplan Schil	
Dwarsverbanden	Ontwikkeling sportpark zuid en uitbreiding parkeerplaats Varkensweide	
Doelen en indicatoren		
Doel	Goede doorstroming bieden	
Indicator	Congestievrij kruispunt	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden	
Planning	PM	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, ontwikkelaar	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Zie hoofdstuk 7.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	500.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.6.4 Herinrichting Burgemeester van Nispenstraat

Projectbeschrijving	
Probleemschets	De in het Masterplan Schil voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling in de Burgemeester van Nispenstraat vraagt om een andere inrichting van het huidige straatprofiel, mede door de wijziging van de verkeerscirculatie met een parkeeringang aan de Van Nispenstraat en een parkeeruitgang aan de zijde van de Plantsoenstraat.
Beleidskader	Mobiliteitsplan, Masterplan Schil
Dwarsverbanden	Ontwikkeling bebouwing langs Burg. Van Nispenstraat / uitbreiding Catharinagarage.

Doelen en indicatoren		
Doel	Een straat passend bij het gewenste ruimtelijke beeld en ingericht om een goede ontsluiting te bieden aan de functies in de Van Nispenstraat.	
Indicator	Een weg die aan de gewenste functies voldoet	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Financiële middelen	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Midden/laag	
Planning	PM	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente, ontwikkelaar	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Zie hoofdstuk 7.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	366.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

6.7 Quick win maatregelen

Om de bereikbaarheid op korte termijn gericht te verbeteren heeft de gemeenteraad van Doetinchem budget beschikbaar gesteld voor een pakket van quick win maatregelen. Het gaat daarbij om relatief snel te realiseren en goedkope maatregelen.

6.7.1 Uitvoering quick wins

Projectbeschrijving	
Probleemschets	Doetinchem kent nu al een aantal knelpunten in haar wegennet. In afwachting van de oplossingen op langere termijn dienen nu een aantal maatregelen genomen te worden om de knelpunten te verlichten. Het gaat o.a. om de volgende maatregelen: - Verbeteren afstelling verkeerslichten; - Wijzigen vakindeling kruispunt Hofstraat – Keppelseweg; - Verlengen opstelvakken Liemersweg – Europaweg; - Verbeteren bewegwijzering.
Beleidskader	Mobiliteitsplan
Dwarsverbanden	Vervangen diverse verkeerslichten, onderhoud wegen
Doelen en indicatoren	
Doel	Verbetering knelpunten
Indicator	Realisatie uitvoering

Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Kenmerken zijn dat die maatregelen passen binnen de lange termijn oplossing, relatief snel kunnen worden gerealiseerd met beperkt budget.	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Hoog	
Planning	2007-2008	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	Nader te bepalen.
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingschef fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	435.000,00	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

7 Uitvoering monitoring, evaluatie en doorvertaling

In dit hoofdstuk komt de monitoring en evaluatie van het mobiliteitsplan aan bod en de 3-jaarlijkse update van het realiseringsprogramma.

7.1.1 Monitoring voortgang uitvoering Mobiliteitsplan

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Monitoring van de voortgang is noodzakelijk om zicht te houden op de vorderingen van het voorgestane beleid (de prestaties). Indien mogelijk worden ook de effecten van het beleid in beeld gebracht.	
Beleidskader	De te monitoren prestaties en effecten zijn benoemd in alle projectbladen.	
Dwarsverbanden	Per project zijn prestatie- en effectindicatoren benoemd die in beeld worden gevraagd.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Voortdurende en systematische monitoring van de uitvoering en opbrengsten van het mobiliteitsbeleid.	
Indicator	Drie-jaarlijkse oplevering monitoringrapport.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Periodieke verzameling van de gewenste gegevens: <ul style="list-style-type: none"> - Snelheid op de belangrijkste hoofdroutes en heringerichte wegen; - Verkeersintensiteiten op de hoofdaders en heringerichte wegen; - Ongevalregistratie politie, Adviesdienst Verkeer en Vervoer en het ROVG; - Parkeerbalans; - Fietsbalans. 	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Nvt	
Planning	3-jaarlijkse uitvoering (2010 – 2013 – 2016 – 2019).	
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem, ROVG	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	PM
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	Reguliere werkzaamheden	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

7.1.2 Periodieke actualisatie Realiseringsprogramma

Projectbeschrijving		
Probleemschets	Het realiseringsprogramma is een meerjarig en dynamisch document. Streven is om een up to date document te hebben wat de basis is voor het uitvoeren van concrete projecten. Nieuwe maatregelen moeten worden opgenomen, wijzigingen in projectbladen doorgevoerd en gerealiseerde maatregelen verwijderd. Actualisatie zal jaarlijks plaatsvinden.	
Beleidskader	Wijzigingen in het realiseringsprogramma moeten altijd passen binnen het in het Mobiliteitsplan geschetste beleidskader.	
Dwarsverbanden	De monitoring van de voortgang van uitvoering en de uitwerking van deelplannen (o.a. fietsnota, wegencategorisering, parkeernota) is input voor de periodieke actualisatie. Begrotingscyclus.	
Doelen en indicatoren		
Doel	Periodiek geactualiseerd realiseringsprogramma.	
Indicator	Vaststelling aangepast realiseringsprogramma.	
Randvoorwaarden		
Voorwaarden	Beschikbaarheid ambtelijk capaciteit.	
Realisatietermijn		
Prioriteit	Nvt	
Planning		
Actoren		
Betrokken partijen	Gemeente Doetinchem	
Gemeentelijk actoren	Trekker ambtelijk	PM
	Opdrachtgever ambtelijk	Afdelingshoofd fo
	Bestuurlijk verantwoordelijk	Wethouder verkeer
Financiën		
Kosten	Reguliere werkzaamheden	
Financiële dekking	Zie hoofdstuk 7.	

8 Realisatie projecten

8.1 Communicatie rond projecten

In de planvormingsfase van het Mobiliteitsplan is veel geïnvesteerd in de communicatie en interactie met relevante doelgroepen met als doel te komen tot een plan dat steunt op een zo breed mogelijk draagvlak. Professionele partners op het gebied van verkeer en vervoer, diverse maatschappelijke organisaties, hulpdiensten, overheden en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zijn betrokken geweest bij de planvorming. Daarnaast heeft een representatieve steekproef van inwoners uit de gemeente Doetinchem zijn mening over de verkeerssituatie in Doetinchem kunnen geven via een enquête op internet. Ten slotte is rond bestuurlijke beslismomenten actief gecommuniceerd met de pers.

Met de vaststelling van het realiseringsprogramma (fase 3) komt het Mobiliteitsplan in de uitvoeringsfase. De realisatie van het Mobiliteitsplan gebeurt de komende jaren gefaseerd en projectmatig in de vorm van deelprojecten.

Het is van belang in de uitvoeringsfase vast te houden aan de communicatielijn die in de planfase is neergezet. Bij de start van elk deelproject wordt bekeken welke rol er voor communicatie is weggelegd. Per project wordt een communicatieparagraaf of -plan aan het plan van aanpak toegevoegd. Belangrijk is dat in alle communicatieuitingen rond deelprojecten een link wordt gelegd met het Mobiliteitsplan als drager van de ontwikkeling. Op die manier wordt bevorderd dat de buitenwereld de projecten kunnen plaatsen in het kader van het Mobiliteitsplan en niet zien als een verzameling losse, op zichzelf staande plannen.

De projectleiders van de deelprojecten zijn verantwoordelijk voor alles wat van belang is voor het succesvolle projectverloop, inclusief het in goede banen leiden van de communicatie rond het project. De communicatieadviseur adviseert en ondersteunt hen daarbij.