

Uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan 2014

Gemeente Doetinchem
Ingenieursbureau

januari 2014
status: definitief

gemeente [gD] Doetinchem

Uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan 2014

Gemeente Doetinchem
Ingenieursbureau

Auteur J. Alffenaar	Afdeling Fysieke ontwikkeling	Status definitief
Autorisatie E. Wijnroks	Paraaf	Datum januari 2014

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1.	Doelstelling en randvoorwaarden	4
1.2.	Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2	Terugblik 2013	5
2.1.	Uitgevoerde projecten	5
2.1.1.	Verkeersveiligheid	5
2.1.2.	Bereikbaarheid	9
2.1.3.	Het 'groene' verkeer	12
2.1.4.	Overig	13
Hoofdstuk 3	Programma mobiliteit 2014	15
3.1.	Prioriteit van projecten in 2014	15
3.2.	Beschikbare financiën	15
3.3.	Waarvoor wordt in 2014 gewerkt?	16
3.3.1.	Verkeersveiligheid	17
3.3.2.	Bereikbaarheid	18
3.3.3.	Het groene verkeer	20
3.3.4.	Overig	20
Hoofdstuk 4	Tijdsplanning	21
	Bijlagenoverzicht	22

Hoofdstuk 1**Inleiding**

Het uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan 2014 is het zesde jaarlijkse uitvoeringsprogramma voortvloeiend uit het mobiliteitsplan en de shortlist verkeersmaatregelen t/m 2014, zoals dat op 12 juli 2007 en 9 juni 2011 door de raad is vastgesteld. Het betreft een bestuursopdracht aan de gemeentelijke organisatie om de uitvoering van het mobiliteitsplan verder uit te werken.

Bij het in juli 2007 vastgestelde mobiliteitsplan hoort een realiseringsprogramma, waarin de investeringen in infrastructuur tot het jaar 2020 zijn opgesomd, inclusief een indicatie van de daarmee gemoeide kosten. In het realiseringsprogramma is een globale prioritering aan de maatregelen gegeven. In het kader van de ombuigingen heeft de raad in de voorjaarsnota 2011 een nadere prioritering aangebracht. Deze prioritering is vervat in de shortlist verkeersmaatregelen t/m 2014. De shortlist wordt in samenhang met de nog niet gerealiseerde maatregelen uit 2013 in dit uitvoeringsprogramma voor het jaar 2014 nader uitgewerkt.

1.1. Doelstelling en randvoorwaarden

Het doel van dit uitvoeringsprogramma is om te bepalen aan welke projecten uit het mobiliteitsplan in 2014 wordt gewerkt. Dit gebeurt binnen de kaders die de raad gesteld heeft bij de vaststelling van het mobiliteitsplan en de Shortlist verkeersmaatregelen t/m 2014. De shortlist wordt uitgevoerd met kredieten die al door de gemeenteraad beschikbaar zijn gesteld. Hiervoor is geen aanvullend krediet nodig.

Het uitvoeringsprogramma geeft de activiteiten weer die in 2014 worden verricht. De geldigheidsduur van het uitvoeringsprogramma is één jaar. Aan het eind van 2014 wordt opnieuw een uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan opgesteld voor de duur van één jaar. Ook wordt dan het jaar 2014 geëvalueerd. Op deze manier ontstaat een optimale koppeling met de begroting en kan daardoor goed rekening worden gehouden met de beschikbare financiële middelen per jaar. Deze manier van werken schept dus flexibiliteit. Bovendien stelt het college en de raad in staat om de ontwikkelingen kritisch te volgen.

Belangrijke randvoorwaarde is dat gedurende de uitvoering een goede afstemming tussen de afdelingen FO en BUHA bestaat. Dit programma is dan ook afgestemd met genoemde afdelingen.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt teruggeblikt op de behaalde resultaten in 2013. Hoofdstuk 3 gaat in op de projecten die in 2014 worden uitgevoerd. De tijdsplanning wordt in hoofdstuk 4 besproken. In de bijlagen treft u de shortlist verkeersmaatregelen t/m 2014 en de longlist aan. Voor uitvoering van projecten op de longlist zijn geen financiële middelen in onze gemeentebegroting beschikbaar. Tot slot is een overzichtstekening van de maatregelen die worden uitgevoerd t/m 2014 bijgevoegd.

Hoofdstuk 2 **Terugblik 2013**

2.1. Uitgevoerde projecten

In 2013 is voortvarend gewerkt aan de uitvoering van het mobiliteitsplan. Veel projecten zijn in een vervaand stadium van voorbereiding of al uitgevoerd. Daarnaast zijn voor diverse projecten provinciale subsidies aangevraagd. Onderstaand treft u de stand van zaken aan per project.

2.1.1. Verkeersveiligheid

Veiligheidsprojecten richten zich op wegvakken, rotondes en kruisingen. Bij wegvakken gaat het vooral om de scheiding van langzaam verkeer en autoverkeer. Bij de kruisingen gaat het vooral om de oversteekbaarheid en springen ook rotondes in het oog.

Doetinchem-noord

Zowel de Haareweg als de Kruisbergseweg worden voorzien van vrijliggende fietspaden. De Haareweg wordt daarnaast ook voorzien van middengeleiders om het oversteken te verbeteren. De aansluitingen van de aansluitende wegen (30km gebied) langs beide wegen worden vormgegeven met inritconstructies.

Medio 2012 is het bestemmingsplan om de nieuwe inrichting van de Haareweg en Kruisbergseweg mogelijk te maken vastgesteld. Dat jaar is ook het deel vanaf de Kennedylaan tot en met de herinrichting van het 30km gebied op de Haareweg gereedgekomen. In 2013 is het noordelijke deel van de Haareweg, vanaf het 30km gebied tot aan de Velswijkseweg opnieuw ingericht.



Ook de kruisingen Haareweg-Kruisbergseweg-Velswijkseweg en Velswijkseweg-Bezelhorstweg zijn gereconstrueerd. De Haareweg is rechtstreeks met de Velswijkseweg verbonden met een bocht en ter hoogte van de Bezelhorstweg is een verkeersremmer aangebracht door het uitbuigen van de Velswijkseweg.



In samenwerking met afdeling BUHA zijn ook onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd aan een deel van de Velswijkseweg. Daarbij is de weg smaller gemaakt en zijn beide kanten voorzien van betonbanden om hier de juiste uitstraling binnen de bebouwde kom te realiseren. In de laatste maanden van 2013 is een klein deel van de Kruisbergseweg aangepast. Het laatste deel van de Kruisbergseweg wordt 1^e helft 2014 aangepakt.

Het krediet bedraagt €3.508.500 en wordt gedekt uit: €1.292.500 mobiliteitsgelden, €1.300.000 subsidie, €91.000 onderhoudsbudget, €410.000 algemene middelen en €415.000 uit het fonds bovenwijks. Verwacht wordt dat er ca. €150.000 extra benodigd is om het project af te kunnen ronden. Dit nadeel wordt gedekt uit het vereveningskrediet mobiliteit.

Verbeteren fietsveiligheid rotonde Energieweg-Zaagmolenpad

Om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de rotonde Energieweg-Zaagmolenpad te verbeteren is in 2013 de fietsverbinding komende vanaf De Huet onder de Energiebrug geleid. Hierdoor is het aantal oversteekbewegingen op de Energieweg aanzienlijk verminderd, waardoor ook de doorstroming op de weg aanzienlijk is



verbeterd. Daarnaast is het oostelijk gelegen fietspad tussen de rotonde en de Keppelseweg verbeterd. Het fietspad is verbreed, fysiek gescheiden van de rijbaan en voorzien van een deugdelijke waterafvoer. De geraamde kosten €400.000 worden gedekt uit de mobiliteitsgelden €200.000 en €200.000 BDU subsidie.

Status: definitief

Aanpassingen aan Ondernemingsweg inclusief fietstunnel

De aanpassingen aan de Ondernemingsweg zijn noodzakelijk vanwege aanleg van de oostelijke randweg. De Frans Halsweg is afgebogen en heeft een aansluiting op de Terborgseweg gekregen. De eerste maanden van 2013 stonden in het teken van de aanbesteding van de Ondernemingsweg. De aanleg van de fietstunnel vroeg om specifieke kennis en ervaring. In samenspraak met team inkoop is gekozen om de werken met EMVI (economisch meest voordelige inschrijving: er wordt niet alleen op prijs geselecteerd maar ook op kwaliteit) op de markt te zetten, dit geeft voor een aannemer de kans om zich te onderscheiden. De eerste ervaringen met EMVI zijn goed. In de periode juni–augustus zijn de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd, waarbij veel aandacht is geweest voor een goede informatie en communicatie o.a. over de



omleidingroutes. De uitvoeringsperiode van de reconstructie van de Ondernemingsweg en de realisatie van de fietstunnel was in september-oktober. Een goede voorbereiding en afstemming van de werkzaamheden tijdens de uitvoering zorgde ervoor dat de Ondernemingsweg 22 oktober weer open kon voor het verkeer. De werkzaamheden waren voor iedereen (die dat wilde) te volgen via een webcam.

De reconstructie van de Ondernemingsweg is uitgevoerd binnen het door de raad beschikbaar gestelde krediet van € 1,875 mln. De dekking bestond uit € 1.125 mln. mobiliteitsgelden en €0,75 mln. BDU subsidie. De fietstunnel is uitgevoerd voor € 1,75 mln. welke gedekt is uit €0,9 mln. mobiliteitsgelden en €0,85 mln. provinciale subsidie. Er blijft geen restant over.

Hoofdstraat Gaanderen tussen spoor en Rijksweg

De Hoofdstraat in Gaanderen wordt heringericht conform het wegcategoryeringsplan van de gemeente en het Masterplan Verkeer van de Dorpsraad Gaanderen. In 2013 is in overleg met de klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van scholen, winkeliers, de werkgroep Hoofdstraat Veilig en de Dorpsraad, met daarbij de wijkopbouwwerker, wijkagent en betrokkenen vanuit de gemeente, een herinrichtingsplan voor de Hoofdstraat opgesteld. Het plan is breed gedragen en komt tegemoet aan wensen en eerdere toezeggingen voor een veilige Hoofdstraat.



Met de herinrichting van de Hoofdstraat in Gaanderen wordt een aantal zaken opgelost en afgerond. De weg wordt een 30 km/uur weg, het huidige achterstallige onderhoud wordt opgelost, er komt een goede verbinding tussen centrum en station en het Pelgrimmerrein wordt op een goede manier aangesloten op haar omgeving.

In het ontwerp voor de Hoofdstraat is gekozen voor een zo groot mogelijke veiligheid voor fietsers. Dit heeft geleid tot een profiel met gescheiden rijstroken. Deze fysiek smalle rijstroken dragen bij aan een lagere snelheid op de weg.

De rijstroken worden gescheiden door een parkeerstrook met bomen. Door te kiezen voor parkeren in het midden hoeven parkerende automobilisten de fietsstroken niet te kruisen. De uitvoering start begin 2014. De totale kosten bedragen €650.000 welke worden gedekt m.b.v. een restant van de ISV-gelden (transitoria) voor stationshalte Gaanderen (€ 547.670,-) en het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen (€ 102.330,-). Voor dit project is geen BDU-subsidie beschikbaar.

Kruising Braamtseweg-Transportweg

De kruising Braamtseweg-Transportweg is gelegen op bedrijventerrein Wijnbergen in Doetinchem en vormt onderdeel van het Gelders fietsnetwerk. De kruising komt voor op de onlangs gepubliceerde provinciale lijst van gevaarlijke kruispunten in Gelderland en maakt onderdeel uit van een drukke schoolfietsroute. Ondanks eerdere aanpassingen blijkt de huidige situatie nog steeds onvoldoende veilig.



In 2012 heeft het college besloten om veiligheidsmaatregelen te treffen op de kruising Braamtseweg-Transportweg. Om de veiligheid voor fietsers te verbeteren zijn de fietspaden ter hoogte van de kruising uitgebogen en verhoogd aangelegd. Daarnaast zijn de te krappe bochten aangepast en middengeleiders aangebracht in de Transportweg en de Logistiekweg. De kosten bedragen € 155.000 en zijn gedekt uit de mobiliteitsgelden €99.750 en €55.250 subsidie Gelders Fietsnetwerk. Het voordeel op dit krediet van € 11.000 vloeit terug naar het vereveningsfonds mobiliteitsplan.

Fietsoversteek Gaanderenseweg-Oude Terborgseweg

De kruising Gaanderenseweg-Oude Terborgseweg maakt onderdeel uit van het Gelders fietsnetwerk. Uit onderzoek van de provincie blijkt dat de fietsoversteek niet voldoet aan de criteria van een veilige oversteek. De oversteek is te breed en moet worden voorzien van een middengeleider. In 2013 is een nieuw kruispuntontwerp gemaakt, overleg gevoerd met de provincie en een verkeersbesluit in procedure gebracht. In 2014 worden de aanpassingen gerealiseerd. De kosten voor de aanpassing van de kruising bedragen € 120.000. De kosten worden gedekt voor €70.000 uit het vereveningskrediet en €50.000 BDU subsidie.

Kruising Bilderdijkstraat-Marsmanstraat

Uit onderzoek van de provincie blijkt dat de kruising Bilderdijkstraat-Marsmanstraat niet voldoet aan de criteria van een veilige oversteek voor langzaam verkeer. De kruising moet worden aangepast zodat de oversteekbaarheid verbetert. In 2013 is een kruispuntontwerp gemaakt. Dit ontwerp is mede van belang door de komst van een

nieuwe brede school nabij Rozengarde. De kosten voor de aanpassingen worden geraamd op € 150.000 waarvan de provincie €75.000 bijdraagt met BDU-subsidie. Overige dekking wordt betaald uit het vereveningsfonds mobiliteitsplan (aanbestedingsvoordelen). Uitvoering vindt alleen plaats als er daadwerkelijk vrijval van mobiliteitsgelden is als gevolg van aanbestedingsvoordelen.

2.1.2. Bereikbaarheid

Bereikbaarheidsprojecten betreffen vooral de aanleg van nieuwe infrastructuur en het aanpassen van bestaande infrastructuur aan de groeiende vraag naar mobiliteit.

Oostelijke Randweg

Met de oostelijke randweg wordt het centrum van Doetinchem met al haar regionale voorzieningen beter bereikbaar. Ook wordt de bereikbaarheid van het bus- en treinstation sterk verbeterd. De oostelijke randweg is een snelle route van en naar de A18 voor extern en doorgaand verkeer. Daarmee is de weg ook van belang voor de regio. Door afname van het verkeer op de route Terborgseweg- J.F. Kennedylan- Varsseveldseweg verbetert hier de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De oostelijke randweg is niet alleen voor Doetinchem maar ook voor de regio van groot belang. Het tracé van de randweg (inclusief een tunnel onder het spoor) ligt vlakbij natuurgebieden De Zumpe en de Ruige Horst. Daarom wordt een natuurplan gemaakt dat zorgt voor een goede landschappelijke inpassing van de randweg en verbetering van de omstandigheden van De Zumpe.

In 2013 is hard gewerkt aan de voorbereiding voor de realisatie van de oostelijke randweg. Er is veel aandacht besteed aan communicatie en informatie. Op verschillende momenten zijn er informatiebijeenkomsten over de oostelijke randweg geweest voor de buurtbewoners en belanghebbenden. Het kantoorpand van Esbro is ingericht als projectkantoor/informatiecentrum.

Het project bestaat uit diverse onderdelen.

Deel 1: de Ondernemingsweg. In 2013 is de Ondernemingsweg gereconstrueerd en is een fietstunnel aangelegd. Deze fase is afgerond.

Deel 2: De Onderdoorgang (deel vanaf Terborgseweg, onder het spoor tot de Vijverlaan). De aanbesteding van de onderdoorgang onder het spoor is in de periode januari t/m juli uitgevoerd. De regie voor dit werk ligt bij Prorail. De aanbesteding was gunstig. In de periode juli-december zijn de conditionerende/voorbereidende



Status: definitief

werkzaamheden uitgevoerd. Onder andere de sloop van kippenslachterij Esbro, het uitvoeren archeologisch onderzoek/ontgravingen en het verleggen van kabels en leidingen. De werkzaamheden aan het spoor starten in januari 2014 en zijn medio 2015 gereed.

Deel 3: Het overige deel (vanaf de Vijverlaan tot aan de aansluiting Zelhemseweg bij het kruispunt Normandiëstraat). In de periode januari-september is het ontwerp van de oostelijk randweg gemaakt (IPOR). Buurtbewoners hebben actief meegedacht bij het ontwerp van het kruispunt Vossenstraat en de geluidsschermen. Het inrichtingsplan (IPOR) van de oostelijke randweg is op 24 september 2013 door het college vastgesteld. In oktober-december is het aanbestedingsdossier gemaakt. Het betreft een Openbare Europese aanbesteding met EMVI. De aanbestedingsprocedure start begin 2014. De uitvoering van het werk start medio 2014 en is medio 2015 gereed.

Het krediet voor de oostelijke randweg is bij de programmabegroting 2014 bijgesteld van €27 mln. naar €24,14 mln. Door een mooi resultaat bij de aanbesteding van de onderdoorgang is circa €3 mln. gebruikt om de gemeentebegroting 2014 sluitend te krijgen. Naast het aanbestedingvoordeel zijn er tegenvallers. Het archeologisch onderzoek, de grondverwervingen en de geluidswerende maatregelen vallen hoger uit als begroot. Op basis van de actuele kostenramingen verwachten wij dat het huidige krediet van €24,14 mln. toereikend moet zijn voor dit project.

Verkenningstudie verdubbeling Europaweg

In mei 2013 zijn de eindresultaten van de studie vastgesteld door de raad. Uit het onderzoek blijkt wat de ideale cq. optimale oplossing is voor het gehele traject. Om de doorstroming van het verkeer in de toekomst voldoende te kunnen waarborgen, zijn de volgende oplossingen voor handen:

- Uitbreiding van de Europaweg tussen de A18 en de Liemersweg naar 2x2 rijstroken;
- Drie van de vier rotondes op de Europaweg, Liemersweg en Energieweg vervangen door kruispunten met verkeerslichten;
- De huidige met verkeerslichten geregelde kruispunten uitbreiden met extra opstelstroken;
- Het kruispunt Europaweg-Liemersweg zodanig inrichten dat de route Europaweg-Liemersweg de doorgaande route wordt, met een afslag richting centrum;
- Ongelijkvloerse kruisingen realiseren voor het fietsverkeer. Fietstunnels zijn voorzien op de kruispunten Keppelseweg-Energieweg, Energieweg-Liemersweg en Liemersweg-Sportweg;
- Opheffen van de huidige spoorkruising Liemersweg d.m.v. een tunnel onder het spoor.

De verdubbeling van de Europaweg vergt grote investeringen en kan niet op korte termijn worden gerealiseerd. Prioritering en fasering van maatregelen die het meeste effect hebben op de doorstroming van het verkeer is daarom noodzaak. De meeste maatregelen zijn daarom op de longlist geplaatst. De realisatie van de fietsbrug Dichteren-Wijnbergen en de realisatie van het traject A18 – Sicco Mansholtweg zullen als eerste aan bod komen zodra hier financiële mogelijkheden voor zijn.

Het ontwerp zal gebruikt worden om tot nadere afspraken te komen met provincie en regio over prioriteit en financiering. De Europaweg maakt namelijk deel uit van de provinciale hoofdroute tussen de A18 en de A1 (via Zutphen). De provincie heeft in het Meerjaren Investeringsprogramma Agenda Mobiliteit (MIAM) de Europaweg benoemd. Voor het financieren van de deelprojecten zal een beroep worden gedaan op de provincie Gelderland. Soms in het kader van aanwezige subsidieregelingen (Gelders Fietsnetwerk, BDU etc.), zo mogelijk in samenhang met de aanpak van de problematiek op de spoorlijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en daar waar mogelijk ook in het licht

van de meerjarige investeringsagenda Mobiliteit. De provincie heeft €3 mln. geagendeerd. Vanuit Stedelijke bereikbaarheid wordt rekening gehouden met een eventuele bijdrage van maximaal €1 mln. Voor de toekomstige onderdoorgang van de Europaweg met het spoor worden gesprekken gevoerd met de provincie en Prorail. Er liggen kansen om aan te haken op het Landelijke Verbeterprogramma Spoorse Doorsnijdingen.

Herinrichting IJsselkade-Spinbaan-Melkweg

De raad heeft een principebesluit genomen over de verkeerscirculatie. De IJsselkade wordt eenrichtingsverkeer in de richting van de C. Missetstraat. De Spinbaan wordt eenrichtingsverkeer in de richting van de Raadhuisstraat. De Melkweg blijft in twee richtingen opengesteld. Naast de voorgenomen herinrichting zijn ook investeringen nodig vanwege afspraken met het Brewinc, de papierfabriek en de aansluitingen op de heringerichte C. Missetstraat. In 2013 zijn de voorbereidingen getroffen voor de verkeerscirculatie in Hamburgerbroek Noord en de stadhuisomgeving. Er ligt nu een verkeerskundig ontwerp per wegvak. Met de uitvoering is gewacht ivm de werkzaamheden aan de Ondernemingsweg en het bereikbaar houden van het centrum. Het budget is €740.000 dat gedekt wordt m.b.v. €350.000 mobiliteitsgeld, €90.000 RSL subsidie en €300.000 BDU subsidie.

Aansluiting A18 bedrijvenpark op Weemstraat

Realisatie van het A18 bedrijvenpark brengt vanzelfsprekend een aansluiting op het bestaande wegennet met zich mee. In 2012 heeft de voorbereiding van de aanpassing van de Weemstraat en de aansluiting op het A18 Bedrijvenpark plaats gevonden. De provincie was hierin de trekkende partij, omdat de Weemstraat een provinciale weg is. Ook Rijkswaterstaat participeerde, als eigenaar van de op- en afritten naar de A18. Bij aanbesteding van het werk bleek dit ruim goedkoper uitgevoerd te kunnen worden (€1.500.000) dan vooraf door de provincie was geraamd (€2.400.000).

Het benodigde talud voor de toegangsweg van het A18 Bedrijvenpark is in 2012 al aangelegd. Uitvoering van de werkzaamheden aan de Weemstraat is in 2013 gestart. Deze werkzaamheden bestonden uit de reconstructie van de Weemstraat en de omvorming van de snelwegaansluitingen naar kruisingen met verkeerslichten. Het werk is eind mei 2013 opgeleverd.



Aanpassingen Liemersweg-sportparkzuid (gevolg multifunctionele sporthal)

Op Sportpark-Zuid zijn het afgelopen jaar twee initiatieven daadwerkelijk van de grond gekomen. De ijsbaan is gerealiseerd en de sporthal is in aanbouw. In 2013 is het IPOR rondom de nieuwe voorzieningen opgesteld. Hierin is ook een aparte uitritconstructie van de te realiseren parkeerplaats op de Liemersweg opgenomen om de grote hoeveelheid autoverkeer van het langzaam verkeer te scheiden. De parkeerplaats wordt duurzamer en daardoor duurder uitgevoerd dan oorspronkelijk was bedacht. De beoogde linksafstrook wordt daardoor nu nog niet gerealiseerd. Deze wordt te zijner tijd

meegenomen in de reconstructie Liemersweg. Daarnaast is in het ontwerp de fietsoversteek tussen de Huet en het sportpark ter hoogte van de aansluiting geoptimaliseerd. Het ontwerp is in 2013 vertaald naar bestek met tekeningen. In 2013 is €50.000 extra BDU-subsidie verkregen. Hierdoor is de oorspronkelijke bijdrage voor de realisatie van de aansluiting van €342.000 uit het mobiliteitsplan teruggebracht naar €292.000. Uitvoering vindt in 2014 plaats.

Aanpassing kruising Burg. Van Nispenstraat-Hofstraat agv p-route

In 2010 is besloten om de aan- en afrijroute van de Catharinagarage via de Plantsoenstraat te laten verlopen. Hieraan lagen destijds verschillende argumenten ten grondslag. Nadat de maatregel was doorgevoerd konden automobilisten de garage moeilijk vinden. Na een gewenningsperiode en het operationeel zijn van het PRIS (parkeerverwijssysteem) blijkt dat de garage nu op vrijdagavond en zaterdag vol staat. Dit leidt echter tot andere problemen. Het komt met name op vrijdagavond en zaterdag voor dat automobilisten de Van Nispenstraat inrijden om vervolgens dan pas te merken dat de garage volstaat. Vervolgens blijven zij in de Van Nispenstraat wachten tot een plek vrijkomt in de garage of zij keren op de rijbaan. Om dit probleem te verhelpen, wordt het rechts afslaan vanuit de Burgemeester van Nispenstraat de Hofstraat op richting de Amphiongarage toe gestaan. Om de parkeerroute vanuit de Kapoeniestraat naar de Amphiongarage door te laten lopen, wordt ook het rechts afslaan vanuit de Grutstraat de Hofstraat in toegestaan. In 2013 zijn de aanpassingen aan de kruispunten en de verkeersregelininstallaties voorbereid. De kosten worden geraamd op 150.000,- Hiervan wordt de helft gedekt uit het parkeerproduct. De andere helft van de kosten wordt gedekt via het vereveningskrediet.

2.1.3. Het 'groene' verkeer

Groene verkeersprojecten zijn projecten voor openbaar vervoer en fietsverkeer. Bij het openbaar vervoer gaat het om de verkenning van de stationsomgeving. De realisatie zal alleen in 2014 plaatsvinden als extra financiering beschikbaar komt. Bij fietsprojecten gaat het om projecten, die niet direct met verkeersveiligheid te maken hebben. Vanwege de ombuigingen was hiervoor in 2013 en verder geen geld meer.

Verkenning stationsomgeving

De verkenning stationsomgeving heeft in 2013 geresulteerd in een gebiedsvisie waarin de ontwikkelingen van de stationsomgeving zijn vastgelegd. In 2013 is de gebiedsvisie vastgesteld met daaraan gekoppeld een uitvoeringsagenda. De verschillende vervoersstromen zijn hierin geoptimaliseerd (bus, auto, fiets, voetganger). Er komt een



nieuwe aansluiting op de Terborgseweg vanaf de Stationsstraat. De huidige ontsluiting via de Stationsstraat komt te vervallen. In de visie wordt uitgegaan van de handhaving van het huidige busstation aan de zuidkant en de handhaving van het huidige stationsgebouw aan de noordkant met een (beperkte) stationsfunctie. Er wordt daarbij uitgegaan van twee zijperrons, met zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het spoor een fietsenstalling, kiss & ride en parkeren. Volgens de veiligheidsanalyse van Prorail kan bij de huidige spoor lay-out worden uitgegaan van een gelijkvloerse oversteek voor voetgangers over het spoor van het ene perron naar het andere. De huidige ruimtelijke opstelling maakt het in de toekomst wel mogelijk om een traverse te plaatsen. De kosten van de verkenning waren €30.000 en zijn gedekt uit de mobiliteitsgelden. Verder is in 2013 gewerkt aan een nieuw ontwerp van het busstation, met daarin 85 parkeerplaatsen voor de Rabobank en kiss & ride en een ontwerp voor het stationsplein.

2.1.4. Overig

Beleidsnota verkeersregelininstallaties

De toenemende verkeersdruk en de schaarse ruimte zorgen ervoor dat de keuzes voor het toepassen, afstellen en programmeren van verkeerslichten steeds complexer worden en steeds vaker ter discussie worden gesteld. In september 2013 is de beleidsnota met bijbehorend uitvoeringsprogramma vastgesteld door het college. Vanwege het dynamisch karakter van verkeer hebben verkeersregelininstallaties voortdurend aandacht nodig. Deze zorg bestaat uit het snel herkennen van problemen of storingen, het zorg dragen voor het efficiënt en effectief herstellen van de nagestreefde functionaliteiten, maar ook het vroegtijdig anticiperen op mogelijke problemen en het voorkomen hiervan (monitoren van de verkeersstromen). Kortom, op basis van het vastgestelde verkeer- en vervoersbeleid wordt bepaald hoe, waar en wanneer verkeersregelininstallaties het verkeer in de stad regelen. De kosten van de nota bedragen ca. €20.000 en worden gedekt uit de mobiliteitsgelden. Voor de eenmalige verbetering van de beheercentrale VRI is €25.000 opgenomen via de egalisatiereserve mobiliteit.

Programma mobiliteit 2014

3.1. Prioriteit van projecten in 2014

Als gevolg van de ombuigingen is er geen (nieuwe) investeringsruimte meer voor maatregelen uit het mobiliteitsplan. De maatregelen uit het mobiliteitsplan zijn daarom geprioriteerd. Hierbij zijn de geplande investeringen in infrastructuur gesplitst in een shortlist en een longlist. Op de shortlist staat een pakket maatregelen dat t/m 2014 wordt uitgevoerd om een minimaal niveau aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te kunnen garanderen.

De shortlist moet uitdrukkelijk gezien worden als een pakket. Het is bij de meeste maatregelen niet mogelijk om ze uit het pakket te halen zonder dat er grote gevolgen zijn voor het totaal. De kosten voor uitvoering van de shortlist zijn opgenomen in onze gemeentebegroting. Hiervoor is geen extra krediet nodig.

Op de longlist zijn maatregelen gezet die afgezet tegen de huidige kennis kunnen worden uitgesteld tot na 2014. Van dit pakket maatregelen moet op korte termijn worden besloten of het verantwoord is om ze nog langer uit te stellen of dat ze toch moeten worden opgepakt. Er zijn geen middelen in de gemeentebegroting beschikbaar om de longlijst uit te voeren. De beslissing daarover zal mede afhankelijk zijn van de uitvoering van het shortlistpakket en van de overige ontwikkelingen in de tussenliggende periode.

3.2. Beschikbare financiën

Mobiliteitsgelden

In 2007 is het mobiliteitsplan vastgesteld, waarin een flink aantal maatregelen is opgenomen om de verkeerssituatie te verbeteren. Om de uitvoering van deze maatregelen mogelijk te maken heeft de raad in de begroting 2008 vastgelegd dat voor de eerstvolgende jaren (2008 t/m 2012) structureel en cumulatief € 200.000 per jaar beschikbaar komt. Dit komt jaarlijks neer op een investeringsbedrag van € 2.500.000.

Het mobiliteitsplan bevat in haar oorspronkelijke vorm voor een kleine € 90 miljoen aan voorstellen. Vanwege de ombuigingen is er na 2012 geen nieuwe investeringsruimte meer voor maatregelen uit het mobiliteitsplan. In de voorjaarsnota 2011 is gekozen voor een pakket van verkeersmaatregelen waarbij totaal ca. € 45 miljoen wordt geïnvesteerd. Van dit bedrag komt een bedrag van ca. € 17,7 miljoen van de provincie. Het overige bedrag is gedekt in onze gemeentebegroting. De nadruk ligt hierbij naast de oostelijke randweg op veiligheid. Tal van maatregelen uit het mobiliteitsplan worden daarmee doorgeschoven naar de longlist. Dat houdt in dat deze niet voor 2015 worden gerealiseerd en misschien wel nooit worden gerealiseerd, behalve wanneer te zijner tijd nieuwe middelen ter beschikking komen. Een overzicht van de shortlist en longlist en een financiële onderbouwing vindt u in bijlage.

10%-regeling groen

In de begroting was de regeling opgenomen dat 10% van het investeringsbedrag wordt besteed aan investeringen in 'groen'. Op basis van de genoemde bedragen betekende dit voor groen elk jaar een bedrag van € 250.000. Hiermee kwam tot uitdrukking dat Doetinchem gelijk opwerkt met versterking in grijze en groene infrastructuur. Naar aanleiding van de ombuigingen heeft de raad op basis van de voorjaarsnota 2011 de 10% regeling voor groen op mobiliteit geschrapt omdat er vanaf 2013 geen nieuwe investeringsruimte is voor mobiliteit.

Begroting 2014 – besluit krediet oostelijke randweg

De aanbesteding van de onderdoorgang is bijna €3 mln. goedkoper uitgevallen als verwacht. Dat is een zeer mooi resultaat. Op 27 juni 2013 had u al besloten om €0,5 mln. van dit aanbestedingsvoordeel in te zetten voor het project Iseldoks. Met de vaststelling van de gemeentebegroting 2014 op 7 november 2013 heeft u verder besloten het resterende bedrag van het aanbestedingsvoordeel, €2,36 mln. te gebruiken om de gemeentebegroting 2014 sluitend te krijgen. Het is ingezet is als incidentele ruimtebrenger. In totaal is in 2013 daarmee € 2,86 mln. van het aanbestedingsvoordeel van de oostelijke randweg ingezet voor andere doeleinden. Het krediet voor de oostelijke randweg is bij de programmabegroting 2014 bijgesteld van €27 mln. naar €24,14 mln. Wij verwachten dat dit krediet toereikend is voor uitvoering van dit project.

Begroting 2014 – besluit instellen vereveningskrediet

De shortlist wordt uitgevoerd met de beschikbare middelen in onze begroting. Het budget ligt daarmee vast. Binnen de shortlist zijn er financiële tegen- en meevallers. Met het uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan 2013 is besloten (raadsbesluit 25 april 2013) om deze binnen de shortlist af te wegen en op te lossen. Financiële mee- en tegenvallers in de shortlist van het mobiliteitsplan worden verrekend via een bestemmingsreserve (egaliseringsreserve). Hiermee kunnen tekorten van projecten worden opgevangen en kunnen (kleinschalige) projecten met hoge prioriteit alsnog aan de shortlist worden toegevoegd. Dit stelt het college instaat om flexibel, adequaat en snel in te spelen op situaties waar bijvoorbeeld de verkeersveiligheid ernstig in het geding is. Daarbij moet nog wel de kanttekening worden gemaakt dat financiële voordelen pas kunnen worden ingezet als projecten daadwerkelijk zijn afgerond.

Bij het vaststellen van de begroting 2014 (raadsbesluit 7 november 2013) zijn hiervoor de spelregels vastgesteld. Om geheel te voldoen aan de regels van het Besluit begroting en verantwoording gebruiken we geen egaliseringsreserve, maar een vereveningskrediet. Dat leidt binnen de wettelijke kaders tot hetzelfde doel: verrekening van mee- en tegenvallers in de shortlist van het Mobiliteitsfonds. Samengevat is de werkwijze (spelregels) van het college voor het Mobiliteitsfonds dan als volgt:

- Zodra mobiliteitsprojecten afgerond zijn, wordt het saldo verrekend met een specifiek hiervoor aangemaakt vereveningskrediet.
- Het college kan (kleinschalige) projecten met hoge prioriteit alsnog aan de shortlist toevoegen mits daar binnen de shortlist financiële ruimte (dekking) voor is. Daarmee is het college in staat om flexibel, adequaat en snel in te spelen op situaties waar bijvoorbeeld de verkeersveiligheid ernstig in het geding is.
- Jaarlijks actualiseert het college de *shortlist mobiliteit* zowel inhoudelijk als financieel en wordt de stand van zaken van de diverse projecten en het vereveningskrediet ter vaststelling voorgelegd aan de raad. De raad besluit dan over de inzet van dit krediet voor het komende jaar.

Overige financieringsbronnen

Naast de eigen begrotingsmiddelen is een forse investering uit andere bronnen (zoals provincie, grondexploitaties, parkeerproduct en fonds bovenwijken) nodig om alle voornemens uit het uitvoeringsprogramma 2014 te kunnen realiseren.

3.3. Waarom wordt in 2014 gewerkt?

De nadruk in het uitvoeringsprogramma 2014 ligt op veiligheidsmaatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers en bereikbaarheidsprojecten.

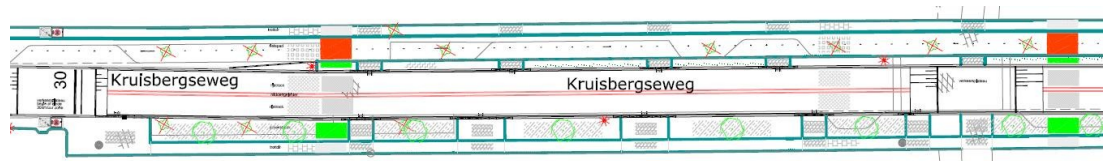
Veiligheidsprojecten richten zich op wegvakken en op kruisingen. Bij wegvakken gaat het vooral om de scheiding van langzaam verkeer en autoverkeer. In Doetinchem-Noord en op de Hoofdstraat in Gaanderen staat de veiligheid onder druk omdat fietsverkeer en autoverkeer er gemengd zijn. Het is daarom van groot belang daar snel maatregelen te treffen. Bij de kruisingen en rotondes gaat het vooral om de oversteekbaarheid. De kruising Gaanderenseweg-Oude Terborgseweg zal worden verbeterd zodat fietsers veiliger over de kruising kunnen fietsen. De fietsstructuur op de Energieweg wordt ook gewijzigd om de veiligheid op de rotonde Energieweg-Zaagmolenpad te verbeteren.

Bereikbaarheidsprojecten betreffen vooral de aanleg van nieuwe infrastructuur en het aanpassen van bestaande infrastructuur aan de groeiende vraag naar mobiliteit. Nieuwe infrastructuur betreft de oostelijke randweg, de herinrichting van IJsselkade, Spinbaan en Melkweg, een ongelijkvloerse fietsverbinding over de Europaweg en de aansluiting op Liemersweg als gevolg van de realisatie van de multifunctionele sporthal op sportparkzuid.

3.3.1. Verkeersveiligheid

Doetinchem-noord

In de eerste helft van 2014 zal het resterende deel van de Kruisbergseweg opnieuw ingericht worden. De weg wordt voorzien van vrijliggende fietspaden, een overrijdbare middengeleider en inritconstructies bij de aansluitende wegen. Hiermee zijn alle werkzaamheden van het project Doetinchem-Noord afgerond.

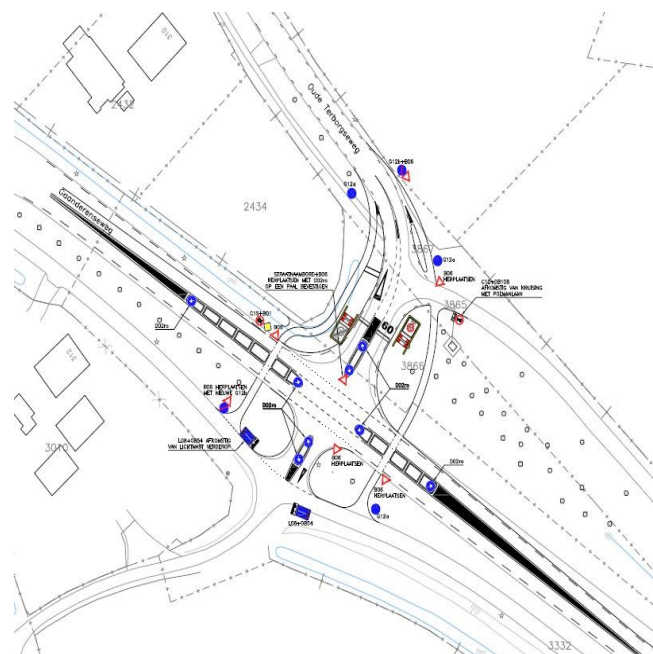


Verbeteren fietsveiligheid rotonde Energieweg-Zaagmolenpad

In lijn met het verleggen van de fietsverbinding van de westzijde van de Energieweg naar de oostzijde, wordt in 2014 ook de verkeersregelinstantie op de kruising Keppelseweg - Energieweg - 2e Loolaan vervangen en uitgebreid met een extra dubbelzijdige fietsoversteek. Delen van het fietspad aan de westzijde van de Energieweg zullen vervolgens worden verwijderd.

Hoofdstraat Gaanderen tussen spoor en Rijksweg

De Hoofdstraat Gaanderen wordt heringericht als 30 km weg conform het wegcategoriseringsplan. De uitvoering is gepland voor de eerste helft van 2014 en moet voor de zomervakantie 2014 afgerond zijn. Beplantingen volgen in het najaar.



Fietsoversteek Gaanderenseweg-Oude Terborgseweg

Het kruispunt Gaanderenseweg-Oude Terborgseweg wordt dagelijks gebruikt door vele fietsers richting scholen, centrum, station, werkgebieden etc. Uit onderzoek blijkt dat de

fietsoversteek niet voldoet aan de criteria van een veilige oversteek hetgeen regelmatig tot gevaarlijke situaties leidt. De oversteek is te breed en moet worden voorzien van een middengeleider om de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren. Het wijzigen van het kruispunt levert een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid. De uitvoering is voor de zomer 2014 gereed.

Kruising Bilderdijkstraat-Marsmanstraat

Om de komst van een nieuwe brede school mogelijk te maken wordt in 2014 de bestemmingsplanprocedure opgestart (doorlooptijd 1 jaar). Daarnaast zal een kruispuntontwerp gemaakt worden waarbij speciale aandacht uit gaat naar het verbeteren van de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en het scheiden van verkeerssoorten. Uitvoering start op zijn vroegst eind 2014 als het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Onderzoek fietstunnel Keppelseweg-Energieweg

Met de komst van het Metzo College en het Graafschap College aan de Energieweg, bestaat de wens voor een veilige fietsoversteek op het kruispunt Energieweg - Keppelseweg. Dit kruispunt is een belangrijke oversteek voor fietsers komende vanaf De Huet, Dichteren en Wehl, richting de overige scholen en het ziekenhuis. In 2014 wordt onderzoek gedaan naar de nut en noodzaak en inpasbaarheid van een fietstunnel. De kosten voor dit onderzoek ramen wij op €40.000 en worden gedekt uit het vereveningskrediet mobiliteit.

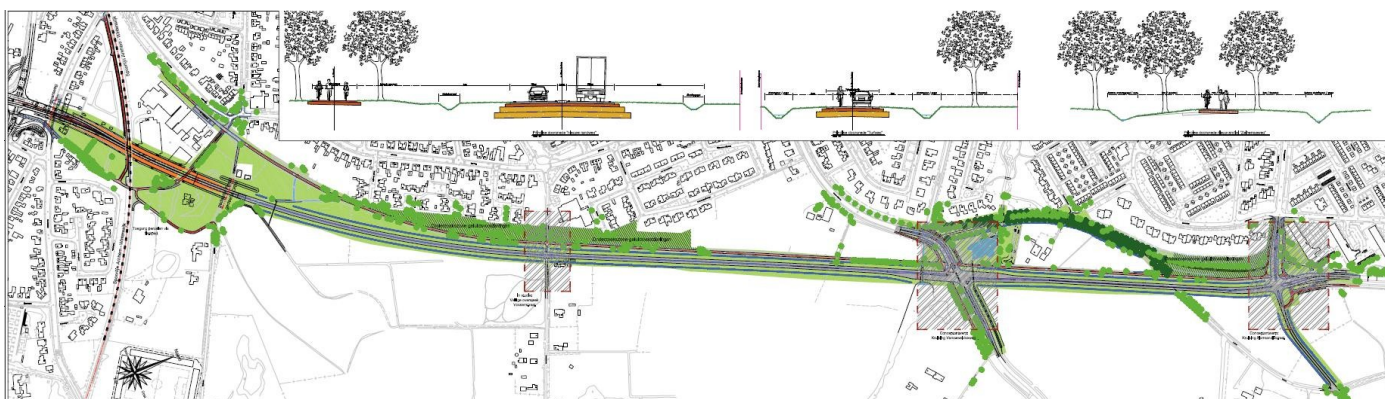
Onderzoek kruispunt Raadhuisstraat-Plantsoenstraat-Nieuwstad

Op 30 oktober 2012 is de visie Eidentiteit voor de centrumrand vastgesteld als leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling in die omgeving. Uit vervolgonderzoek blijkt dat deelgebied Nieuwstad zich goed leent om met de uitvoering van Eidentiteit te starten. Het conceptplan Nieuwstad biedt kansen om te bekijken of optimalisering van de kruising Raadhuisstraat-Plantsoenstraat mogelijk is. In het verleden stond de kruising namelijk bekend als 'black-spot' locatie. Om inzicht te krijgen in de aard en omvang van de onveiligheid en de verkeersafwikkeling op de kruising Raadhuisstraat-Plantsoenstraat wordt in 2013 een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeksresultaten zijn noodzakelijk om een nieuw kruispuntontwerp te kunnen maken. De belangrijkste doelstelling van een nieuw ontwerp: het wegnemen van de oorzaken van de onveiligheid en het waarborgen van een goede verkeersafwikkeling. Na afronding van een verkeerskundig onderzoek kan het ontwerp definitief worden gemaakt en worden overgegaan tot uitvoering. De kosten voor het onderzoek €35.000 worden gedekt uit het project Vitaal Stadscentrum en/of budget cultuurhistorie.

3.3.2. Bereikbaarheid

Oostelijke Randweg

In 2014 wordt hard gewerkt aan de realisatie van de oostelijke randweg. Het project zit dan in de realisatiefase. Er wordt veel aandacht besteedt aan de voortgang van het werk, de kwaliteitsbewaking, het financieel beheer, en het tijdig informeren en communiceren. De onderdoorgang onder het treinspoor wordt gerealiseerd onder regie van Prorail (gemeente is opdrachtgever). Uiterlijk medio 2015 is de onderdoorgang gereed. De Oostelijke randweg wordt gerealiseerd onder regie van de gemeente (tracé grofweg tussen Vijverlaan tot aan de aansluiting Zelheweg bij het kruispunt Normandiëstraat). De aanbestedingsprocedure van dit deel start begin 2014. De uitvoering start medio 2014 en is medio 2015 gereed.



Herinrichting IJsselkade-Spinbaan-Melkweg

In 2014 wordt de vastgestelde verkeerscirculatie in Hamburgerbroek Noord ten uitvoering gebracht. In samenspraak met afdeling BUHA wordt in het kader van wegonderhoud ook een deel van de Terborgseweg, C. Missetstraat meegenomen. Tevens wordt een verkeersregelautomaat vervangen. De uitvoering vindt gefaseerd plaats om het centrum zo goed mogelijk bereikbaar te houden en overlast te beperken.

Aanpassingen Liemersweg-Sportparkzuid

Om een goede en veilige verkeersafwikkeling te garanderen krijgt het nieuwe parkeerterrein op sportpark zuid een aparte aansluiting op de Liemersweg. Dat is mede het gevolg van de komst van de multifunctionele sporthal en de ijsbaan. Op deze wijze wordt het autoverkeer van het langzaam verkeer gescheiden. Daarnaast wordt de fietsoversteek tussen de Huet en het sportpark ter hoogte van de aansluiting geoptimaliseerd. De uitvoering start begin 2014. De aanpassingen aan de ontsluiting zijn augustus 2014 gereed.



Aanpassing kruising Burg. Van Nispenstraat-Hofstraat agv p-route

Om de parkeerroute vanuit de (volle) Catharinagarage en de Kapoeniestraat door te laten lopen naar de Amphiongarage worden begin 2014 de kruispunten en de verkeersregelinstallaties aan de Hofstraat aangepast.

Ongelijkvloerse fietsverbinding Wijnbergen

Met de realisatie van de nieuwe woonwijk Wijnbergen, bestaat de behoefte aan een goede, ongelijkvloerse kruising voor fietsers richting de voorzieningen in Dichteren (sportaccommodaties, winkels). De ontwikkelaars van Wijnbergen dragen in belangrijke mate bij aan het realiseren van deze fietsverbinding. Dit is ook als voorwaarde vastgelegd in de overeenkomsten met de ontwikkelaars. Voorlopige locatie van deze verbinding ligt

tussen de rotonde Sicco Manholtweg en het rioolgemaal. De definitieve locatie is echter wel afhankelijk van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De kosten worden afhankelijk van het ontwerp geraamd op € 1,5 - 2,1 mln. De kosten worden gedekt uit de bijdrage van de ontwikkelaar en mogelijke bijdrage van de provincie van € 1 mln. subsidie. Over deze provinciale bijdrage moet echter nog besluitvorming plaats vinden. In 2014 vindt besluitvorming plaats over de locatie en vorm van de verbinding en zal worden gestart met de uitvoering.

3.3.3. **Het groene verkeer**

Stationsomgeving

In 2014 wordt de wijziging aan het busstation verder voorbereid en wordt gestart met de uitvoering. Daarnaast moet een ontwerp van de openbare ruimte voor het stationsplein worden vastgesteld. De aanpassingen aan de spoorlayout volgen later. Nadat de oostelijke randweg is aangelegd zal pas de kruising Terborgseweg - J.F. Kennedylaan worden aangepast. De kosten worden gedekt uit de GSO-gelden.

3.3.4. **Overig**

Opstellen nieuw mobiliteitsplan

In 2007 is het mobiliteitsplan vastgesteld. Vele verkeersmaatregelen zijn inmiddels uitgevoerd. Ook verkeersmaatregelen van de Shortlist zullen eind 2014 of begin 2015 zijn gerealiseerd. Resteren de maatregelen op de longlist. Voor toekomstige maatregelen zijn geen mobiliteitsgelden beschikbaar. Het blijft echter noodzaak Doetinchem veilig en bereikbaar te houden. Om te bepalen aan welke maatregelen van de longlist gewerkt gaat worden, moeten de effecten van de inmiddels gerealiseerde verkeersmaatregelen en toekomstige ontwikkelingen opnieuw worden bezien. Het opstellen van nieuw mobiliteitsplan is dan de juiste keuze. Hiervoor is €50.000 beschikbaar uit het vereveningskrediet.

Hoofdstuk 4

Tijdsplanning

Dit uitvoeringsprogramma is één jaar geldig. Eind 2014 zal een nieuw uitvoeringsprogramma 2015 worden opgesteld en wordt het jaar 2014 geëvalueerd.

Bijlagenoverzicht

Bijlage 1	Shortlist verkeersmaatregelen	23
Bijlage 2	Longlist verkeersmaatregelen.....	25
Bijlage 3	Overzicht maatregelen uitvoeringsprogramma 2014	27

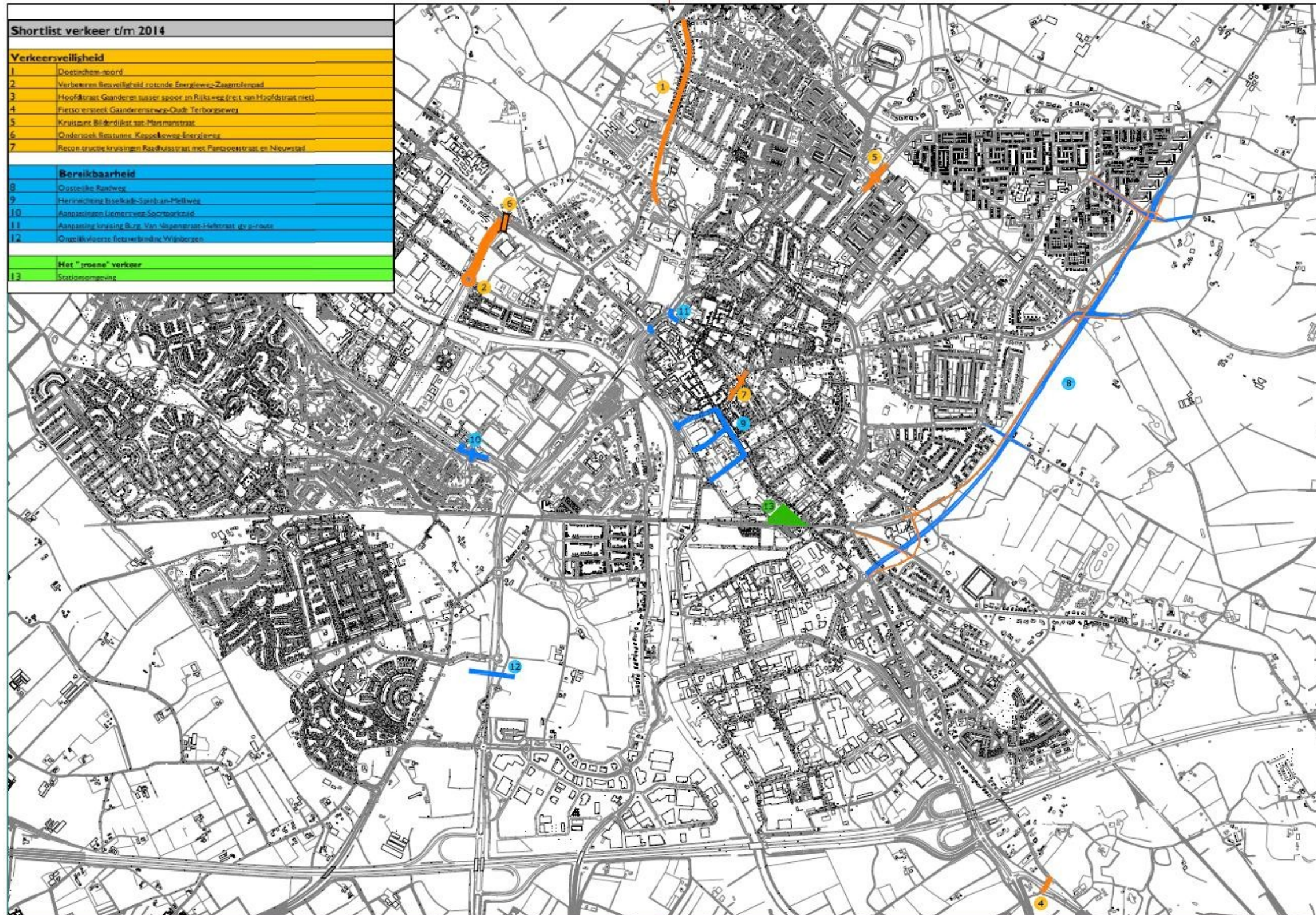
Bijlage I Shortlist verkeersmaatregelen

Shortlist verkeer t/m 2014	start	gereed	verwachte kosten	Mobiliteits-gelden/ begroting 2014	BDU subsidie t/m 2014	verwachte BDU subsidie 2014	overige subsidie prov.	RSL subsidie	overig	afdracht fonds bovenwijks	Voorjaarsnota 2011 Begroting 2012	Vereveningskrediet
Verkeersveiligheid												
Doetinchem-noord	2011	2014	3.658.500	1.292.500	1.000.000		300.000		91.000	415.000	410.000	150.000
Verbeteren fietsveiligheid rotonde Energieweg-Zaagmolenpad	2012	2014	400.000	200.000	200.000							
Hoofdstraat Gaanderen tussen spoor en Rijksweg (rest van Hoofdstraat niet)	2012	2014	650.000						547.670	102.330		
Fietsoversteek Gaanderenseweg-Oude Terborgseweg	2013	2014	120.000		50.000							70.000
Kruispunt Bilderdijkstraat-Marsmanstraat	2013	2014	150.000			75.000						75.000
Onderzoek fietstunnel Keppelseweg-Energieweg	2014	2014	40.000									40.000
Reconstructie kruispunt Raadhuisstraat-Plantsoenstraat-Nieuwstad (onderzoek)	2014	2015	35.000						35.000			
Bereikbaarheid												
Oostelijke Randweg	2011	medio 2015	24.141.000	1.380.500			12.000.000	200.000	1.701.000	2.250.000	6.609.500	
Herinrichting IJsselkade-Spinbaan-Melkweg	2012	2014	740.000	350.000	300.000			90.000				
Aanpassingen Liemersweg-Sportparkzuid	2012	2014	340.000	290.000	50.000							
Aanpassing kruising Burg. Van Nispenstraat-Hofstraat agv p-route	2013	2014	150.000						75.000			75.000
Ongelijkvloerse fietsverbinding Wijnbergen	2014	2015	2.100.000			1.000.000			1.100.000			
Uitvoering VRI-nota (investering beheercentrale VRI)	2013	2015	25.000									25.000
Het "groene" verkeer												
Stationsomgeving	2013	2016	p.m.				x					
Overig												
Opstellen mobiliteitsplan	2014	2015	50.000									50.000
Totaal			32.599.500	3.513.000	1.600.000	1.075.000	12.300.000	290.000	3.549.670	2.767.330	7.019.500	485.000
Saldo vereveningskrediet (voor- en nadelen mobiliteitsplan)												150.000

Bijlage 2 Longlist verkeersmaatregelen

Longlist verkeersmaatregelen 2014 e.v.	Vanaf	verwachte kosten
Verkeersveiligheid		
Herinrichting Terborgseweg tussen station en centrum	2016-2017	2.120.000
Herinrichting Kennedylaan tussen station en Varsseveldseweg	2015-2016	1.300.000
Herinrichting Hoofdstraat Gaanderen tussen Kerkstraat en spoor	2014 e.v.	p.m.
Herinrichting Kennedylaan (deel Hofstraat-Rozengaardseweg)	2014	684.000
Inrichting 30 km/uur gebieden	2014 e.v.	p.m.
- Gaanderen Vogelbuurt	2014 e.v.	p.m.
- Gaanderen rond van Damstraat/ Roggestraat	2014 e.v.	p.m.
- Overstegen rond Lorentzlaan	2014 e.v.	p.m.
- Overstegen goudkust	2014 e.v.	p.m.
- Overstegen rond Anne Frankstraat	2014 e.v.	p.m.
- Overstegen rond Houtsemastraat en Ed. Schilderinkstraat	2014 e.v.	p.m.
- Omgeving Burgemeester Kehrerstraat	2014 e.v.	p.m.
Fietsvoorziening brug Bielheimerbeek	2014 e.v.	p.m.
Bereikbaarheid		
Capaciteitsuitbreiding Europaweg	2014	60.694.000
- Keppelseweg – Energieweg (incl fietstunnel) fase 2		5.550.000
- Energieweg - Zaagmolenpad		289.000
- Energieweg – Mercuriusstraat		1.222.000
- Energieweg - Liemersweg - Plattenburgstraat		8.244.000
- Liemersweg - Sportweg - Wolborgenmate		6.145.000
- Liemersweg – Europaweg fase 4		1.720.000
- Europaweg – spookkruising fase 5		30.388.000
- Europaweg - Vancouverstraat - Auroraweg		1.859.000
- Europaweg - Sicco Mansholtweg - De Wals fase 3		1.639.000
- Europaweg - omgeving fietsbrug/tankstation fase 1		2.100.000
- Europaweg - Bedrijvenweg - Kilderseweg fase 3		1.673.000
- Europaweg - aansluitingen A18 fase 3		691.000
Verkeerscirculatie rondom stadhuis fase 2 (Plantenstraat-Tjalmastraat)	2016-2017	1.650.000
Vergroten capaciteit aansluiting A18-Terborgseweg	2015	1.100.000
Vergroten capaciteit rotonde Liemersweg-Edisonstraat	2017	500.000
Vergroten capaciteit rotonde Bedrijvenweg-Doetinchemseweg	2015	500.000
Vergroten capaciteit rotonde Bedrijvenweg-Havenstraat	2015	500.000
Reconstructie Terborgseweg laatste fase	2016-2017	464.000
Kruising Kennedylaan-Terborgseweg	2014 e.v.	p.m.
Herinrichting Gaswal	2019	2.400.000
Het "groene" verkeer		
Fietsroutes rond het centrum	2014	p.m.
Snelfietsroute Doetinchem-RBT	2014 e.v.	p.m.
Realiseringsprogramma fiets lange termijn	2014 e.v.	p.m.
- Onderzoek naar aansluiting Glazenmakersweggetje op Huber-Noodtstraat-Amphionstr	2014 e.v.	p.m.
- Onderzoek naar fietsoversteek Houtkampstraat/Raadhuisstraat	2014 e.v.	p.m.
- Onderzoek naar verbetering afslag Rozengaardseweg naar Amphionstraat	2014 e.v.	p.m.
- Onderzoek naar ontbreken fietspad richting Crematorium	2014 e.v.	p.m.
- Onderzoek naar fietspad langs Kerkstraat tussen Bielheimerbeek en kern Gaanderen	2014 e.v.	p.m.
Fietsroute Hiedandracé	2019	p.m.

Bijlage 3 **Overzicht maatregelen uitvoeringsprogramma 2014**



Status: definitief

gemeente Doetinchem
Team Ingenieursbureau
Postbus 9020
7000 HA Doetinchem

telefoon: 0314 - 377 377
telefax: 0314 -399 555
e-mail: gemeente@doetinchem.nl
http : www.doetinchem.nl