

## Reacties op concept Nota van Uitgangspunten Mobiliteitsvisie Doetinchem

### Reactie van Projectbureau IG&D (Carla Niezen-Sonneveld)

In het overleg van 24 juni jl. werd vanuit de dorpsraad Gaanderen verzocht een verwijzing naar het dorpsplan op te nemen. IG&D stelt het bijzonder op prijs wanneer in de mobiliteitsvisie eveneens een verwijzing naar het mobiliteitsplan 2007 van IG&D wordt opgenomen.

De verwijzing is toegevoegd in paragraaf 2.8, P03.

### Centrummanagement Doetinchem (Jos Tiemessen)

Pagina 9 artikel 1.4

-Omdat de binnenstad en ook de industrieterreinen ....

Mogelijk toevoegen (naast betrouwbare treinverbinding) het busstation en daarmee de goede bereikbaarheid per bus / openbaar vervoer.

Dit is al opgenomen in paragraaf 3.1 onder EB01: snelle aansluiting van de trein op de servicebus.

Pagina 23 EB02 Binnenstad zakelijk verkeer

De genoemde venstertijden zijn deze wel juist vanaf 17.30 uur? Onderzoek naar stadsdistributie naar voorbeeld Zutphen, bezien of een dergelijke situatie gewenst is in Doetinchem. Maatregelen nemen als een situatie naar maatregelen vraagt, m.a.w. eerst inventariseren of de huidige bevoorrading en daarbij geldende venstertijden op dit moment goed functioneren. Doel blijft zeker ook om zo weinig mogelijk vervoersbewegingen in het voetgangersgebied toe te staan.

De venstertijden zijn correct maar gelden niet voor koopavonden. Dat laatste is toegevoegd.

Toegevoegd is dat er daadwerkelijk verbeteringen te behalen moeten zijn.

Pagina 37 Handhaving

Handhavers in de binnenstad dienen meer de rol van gastheer / gastvrouw in te nemen. Ook deze beleidskeuze past in de mogelijke keuze van een gastvrije binnenstad. (aanvalsplan binnenstad)

Er zijn veel klachten van zowel consumenten en ondernemers over de wijze waarop (te snel) bekeurd wordt. Dit heeft mede zijn grondslag in relatie tot de inrichting vanuit het mobiliteitsoogpunt, voorbeeld hiervoor is de bereikbaarheid van de Catharinagarage vanuit de Hofstraat, hetgeen nu niet mogelijk is, terwijl bezoekers dit dus wel doen en dus in overtreding zijn. Hoe logisch is een dergelijke maatregel, wetende dat de consument altijd de (meest logische-) kortste weg zal willen nemen.

Tekst aangevuld.

Algemeen; (aanvalsplan binnenstad)

Op dit moment vindt onderzoek plaats v.w.b. de beleidskeuze Groen Stad, Slimme Stad of gastvrije Stad. In relatie tot de economische bereikbaarheid willen we de gastvrije

Gratis parkeren is een maatregel. Deze komen nu nog niet aan de orde. Er wordt een link gelegd met het Aanvalsplan in paragraaf 3.1: gastvrij parkeersysteem en een

benadering (richting de consument) extra onder de aandacht brengen, bijvoorbeeld door het instellen van gratis parkeren rondom het Ei (binnenstad).

Fiets parkeren; (stalling elektrische fietsen)

De fietsenstalling achter V&D is prima ingericht en zal met het plan "Eidentiteit" verder worden uitgebreid. Een dergelijke voorziening is dringend gewenst aan het begin van de Waterstraat, nadat de fietser de fietsbrug is overgestoken.

tarievenstructuur die bijdraagt aan verlenging van de verblijftijd.

De Waterstraat is als voorbeeld toegevoegd in de tekst.

#### Dorpsraad Gaanderen (Hanneke van Kessel)

Te vaak lees je dat de gemeente niet zomaar overgaat tot actie, te veel achterover leunen op een dergelijk belangrijk beleid;

Te veel lees je alleen Stad Doetinchem i.p.v. gemeente.

Erg algemeen academisch verhaal, kan dit leiden tot een pragmatisch en concreet beleid?.

Geen tekstwijziging: sommige zaken zijn voor de overheid, maar niet alles. Sommige vraagstukken zijn ook op te lossen door de burgers zelf.

Er is een toelichting opgenomen op blz. 7.

Dat is de volgende fase. We definiëren nu eerst de koers.

P7: De hoofdwegverbinding tussen Doetinchem en Gaanderen loopt via de

Slingerparallel (N317). Het is overigens Slingeparallel (zonder r)

Belangrijkste verbinding tussen Gaanderen en Doetinchem is niet de Slingeparallel maar de Gaanderenseweg/Rijksweg. Rijden via de Slingeparallel is een omweg voor de mensen uit Gaanderen.

De Oude IJssel loopt langs Gaanderen en niet er doorheen.

Langs Gaanderen loopt ook de Bielheimerbeek, ook een hoofdwatgang (waterweg is voor transport en dat is ook voor de Oude IJssel beperkt. )

Tekst aangepast.

P8: Bij het mobiliteitsmanagement

is de samenwerking met ondernemers en andere overheden een voorwaarde voor succes.

Horen de bewoners hier niet bij?

Mobiliteitsmanagement is vooral gericht op het wijzigen van het mobiliteitsgedrag van werknemers. Bewoners horen daar wel bij als zij werkzaam zijn in een bedrijf waar mobiliteitsmanagement wordt toegepast.

P9: Met de Mobiliteitsvisie kan de gemeente zich profileren. Het is te gebruiken voor de communicatie over het mobiliteitsbeleid en de rol van de lokale overheid, voor het maken van investeringskeuzes, samenwerking (private markt, overheden) en cofinanciering. De visie geeft inzicht in de noodzaak tot regionale afstemming en samenwerking met de omliggende gemeenten en overheden (Regio Achterhoek, Provincie Gelderland.

Samenwerken met de bewoners?

Ja, is toegevoegd.

Eigen kracht en eigen verantwoordelijkheid van inwoners en bedrijven is het uitgangspunt. Het is maar de vraag of een dergelijk punt als mobiliteit aan inwoners en bedrijven kan worden gelaten. Het hoofdkader moet gefaciliteerd worden door de overheid.

Geen tekstwijziging: dit is een letterlijk citaat uit het coalitieakkoord.

Verbeteringen bereikbaarheid dorpen? Teveel alleen op Doetinchem als Stad gericht. Als Stad wordt geschreven moet dit "Stad en dorpen" zijn. Gemeente Doetinchem is het totaal van stad en dorpen.

Zie toegevoegde toelichting op bladzijde 7.

P14: Alleen daar waar het niet anders kan, gaat de gemeente Doetinchem over tot handelen.

Geen tekstwijziging: dit is een letterlijk citaat uit het coalitieakkoord.

Gaat de gemeente achter in de rij staan? Waar is de participerende overheid? Samen het probleem oplossen? Erg makkelijk, gemeente achterover zitten. Mag niet zo zijn, de gemeente moet actief optreden en anticiperen op signalen en behoeften.

Economische bereikbaarheid zeer belangrijk in de dorpen Gaanderen en Wehl.

Toegevoegd in paragraaf 2.5.

P15: Betere benutting biedt beperkte kansen, uitbreiding of aanpassing moet een optie blijven. Denk aan de Westelijke Rondweg tv leefbaarheid west en noord. Regeren is vooruitzien. De Randweg Oost heeft veel te lang geduurd.

Deze optie is ook aangegeven in P03, linker kolom.

P16: Leefbaarheid: bij onderwerpen wordt Handhaving gemist

Is toegevoegd.

P17: wordt het stadion ook verplaatst?

Nee, tekst is zodanig aangepast dat dit misverstand niet ontstaat.

P17: De Oostelijke Randweg is op 14 juli 2015 geopend. Heeft niet alleen gevolgen voor de binnenstad maar moet ook gevolgen hebben voor het sluisverkeer Kerkstraat Gaanderen!!!!

Is toegevoegd in paragraaf 3.5, LE01.

P21: Aandeel autoverkeer binnen de Stad is veel te hoog! Inzetten op alternatief vervoer intern.

Geen tekstwijziging: in de uitgangspunten wordt op diverse plaatsen de rol van de fiets en het openbaar vervoer benadrukt.

P23: Niet alleen de binnenstad heeft te maken met distributieverkeer: ook in Gaanderen is dat belangrijk en behoeft het aandacht.

In paragraaf 2.10, P05 is vrachtverkeer toegevoegd. Tevens is dit toegevoegd in paragraaf 3.5, LE01 (voorkeurroutes).

P25: Verblijfskwaliteit kern dorpen wordt niet genoemd. Oneigenlijk doorgaand druk en te hard rijdend verkeer kern Gaanderen aanpakken. Inzetten op leefbaarheid. Transport via Slingeparallel en niet door de kern naar het achterland.

Dit komt aan de orde in paragraaf 3.5, LE01.

P30: Bij investeringen hoofdwegennet horen ook maatregelen voor ontmoediging sluipverkeer in de wijken.

Ja, dat kan het geval zijn. Dat komt in de volgende fase aan de orde. In BE04 wordt slechts aangegeven dat investeringen in het hoofdwegennet, uitsluitend op basis van de spitsdrukke, niet vanzelfsprekend en efficiënt zijn.

P32: Extra oplaadpunten elektrisch vervoer zijn alleen interessant als de kosten ook vergelijkbaar zijn met eigen KW.

Geen tekstwijziging.

P33: Ontmoediging sluipverkeer moet concreet en fysiek. Verantwoordelijkheid bij de weggebruiker leggen werkt niet op dit punt. Eigen belang telt te zwaar.

Tekst gewijzigd. Verkeersmaatregelen kunnen soms nodig zijn, maar bij voorkeur bereiken we de effecten door gedragsverandering.

P36: Educatie/gedrag en bewustzijn alleen voor kinderen? Waar blijven de volwassenen? Bewustwordingscampagnes zijn zeer belangrijk

Tekst toegevoegd in VE04.

P38: Elektrische fiets: aanleggen van speciale fietspaden voor elektronisch fietsverkeer is wellicht ook een goede optie.

Is mogelijk een thema voor de volgende fase.

P39: Locatie Ziekenhuis A18 is en blijft een absurde keuze, past ook niet in Rijks en Provinciaal landschapsbeleid (zie recent onderzoek bureau SRO). Veel te veel aanpassingen en concessies nodig voor inpassing t.a.v. mobiliteit. Geen aansluiting treinen.

Geen tekstwijziging.

P40: Uitgangspunten Graafschap ook van toepassing voor het Ziekenhuis. Absurde locatie A18. Locatie de Graafschap in de wijk is niet te handhaven.

Geen tekstwijziging.