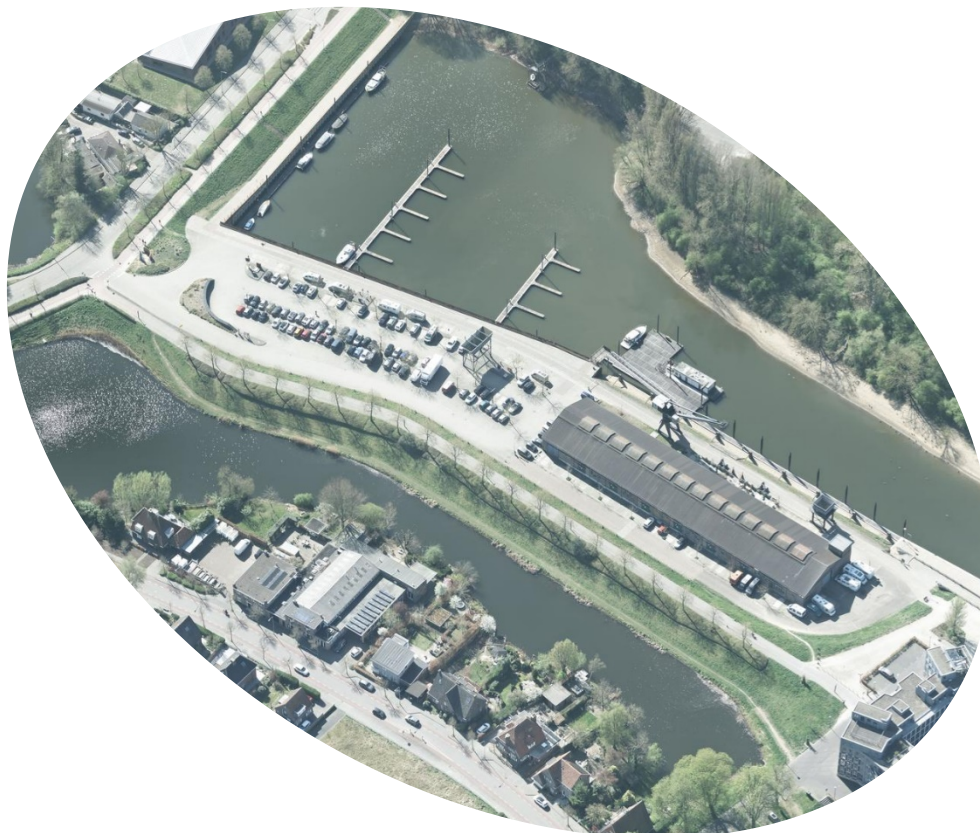


Projectplan Optimalisatie Turfhaven



Opdrachtgever:	Gemeente Doesburg
Bestuurlijk opdrachtgever:	Stan Hillenaar (projectwethouder)
Ambtelijk opdrachtgever:	Peter Werkman (Algemeen directeur ambtelijke organisatie)
Projectleider:	Antoon van Buren (Team Leefomgeving)
Documentversie / Status	definitief

(Vastgesteld door het college van B&W op 27 januari 2026, besluitnummer A.7, Zaakdossier Z/25/063683)

Op de titelpagina:

Een luchtfoto van locatie Turfhaven met aan de bovenzijde (zuid) de haven met aanlegsteigers en het bestaande havengebouw, de linkerzijde (oost) de ontsluiting op de Barend Ubbinkweg, de rechterzijde (west) de aansluiting met IJsselkade, aan de onderzijde (noord) het Kempermansgracht en in het midden de gemeentelijk monumenten met openbaar parkeerterrein.

Inhoudsopgave

1. Managementsamenvatting.....	4
2. Projectomschrijving.....	6
3. Faseringen	14
4. Projectorganisatie, informatie en communicatie & participatie	18
5. Planning	20
6. De middelen.....	21
7. Bijlagen	23
7.1 Ontwikkeling van bedrijfshaven naar toeristische haven	23
7.2 Denkrichtingen voorzieningengebouw.....	25
7.3 Denkrichtingen loop- en fietsverbinding naar binnenstad	27
7.4 Oversteek naar Lage Linie en locatie voor touringcarbussen	28
7.5 Vormgeving Entree Lage Linie.....	29

1. Managementsamenvatting

Inleiding

Op 2 juli 2025 heeft de Gemeenteraad ingestemd met het “Projectplan Next Level”. De in dit plan opgenomen maatregelen moeten ertoe bijdragen dat de Turfhaven als toeristisch recreatieve haven beter tot zijn recht komt. Voor de te nemen maatregelen is budget beschikbaar gesteld. De maatregelen betreffen onder andere de realisatie van een modern sanitair- en havengebouw en een publieksvriendelijk betaalsysteem. Met deze en de andere genoemde maatregelen kunnen naar verwachting op termijn de opbrengsten worden vergroot en de kosten verlaagd waardoor een gunstiger exploitatieresultaat ontstaat.

Aanleiding

We moeten de Turfhaven als toeristisch-recreatieve haven beter faciliteren. Dat is wat het “projectplan Next Level” behelst en waar de komende tijd met verschillende stakeholders energie in wordt gestoken. Het ultieme doel is om de haven rendabel te maken. Een haven met een gunstig bedrijfsresultaat vergroot de kansen om op enig moment met succes de exploitatierechten van de passantenhaven aan derden te verkopen. Daarvoor moet het bedrijfsrendement van de haven worden verhoogd. In wezen wordt met de voorgenomen maatregelen uit de door de gemeenteraad vastgestelde startnotitie: Projectplan Next Level, voortgeborduurd op de begin jaren '10 ingeslagen weg.

De opgave

Naast een goed geoutilleerd voorzieningengebouw voor de passanten en het moderniseren van het betaalsysteem gaat het om de volgende maatregelen:

1. Een loop- fietsverbinding richting binnenstad
2. Meer groenaanleg
3. Een uitnodigende entree naar recreatiegebied de Lage Linie
4. Een veilige oversteekplaats voor voetgangers naar de Lage Linie
5. Twee permanente busplaatsen

De projectorganisatie

Voor deze opgaven - van ontwerp tot en met realisatie – worden verschillende werkgroepen gevormd aangestuurd door een procesbegeleider/ projectleider. Om de samenhang tussen de verschillende werkgroepen te garanderen zijn alle leden (agenda) lid van de projectgroep. De projectleider zorgt ervoor dat de verschillende (gemeentelijke) disciplines (in- en extern) tijdig worden betrokken. Daarnaast adviseert hij de stuurgroep, college en/of raad over voortgang en aangelegenheden waarvoor besluitvorming is vereist.

Communicatie

Op www.onsdoesburg.nl wordt een projectpagina ingericht. Relevante informatie wordt hierop geplaatst. De gemeenteraad wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de vorderingen. De gemeentelijke projectleider is verantwoordelijk voor het adequaat en tijdig verstrekken van relevante informatie aan belanghebbenden. De inhoud van communicatieberichten wordt vooraf besproken met de communicatiemedewerker.

De planning

De te nemen maatregelen kennen elk hun eigen dynamiek en daardoor looptijd. Meeste tijd is nodig voor de realisatie van een nieuw voorzieningengebouw. Streven is om dit gebouw in april 2027 operationeel te hebben.

De middelen

De kosten gemoeid met de te nemen maatregelen worden mede bekostigd uit het door de Gemeenteraad in zijn vergadering van 2 juli 2025 beschikbaar gestelde budget. In dit budget is ook geld gereserveerd voor de kosten die worden gemaakt door het ambtelijk apparaat. Bedoeling is dat projectleden hiervoor gaan tijdschrijven.

2. Projectbeschrijving

2.1 Aanleiding en opgave

Op 2 juli 2025 heeft de Gemeenteraad ingestemd met het “Projectplan Next Level”. De in dit plan opgenomen maatregelen moeten ertoe bijdragen dat de Turfhaven als toeristisch recreatieve haven beter tot zijn recht komt. Voor de te nemen maatregelen is budget beschikbaar gesteld. De maatregelen betreffen:

- A. Realisatie van een modern sanitair- en havengebouw
 - B. Een loop- fietsverbinding richting binnenstad
 - C. Vervanging van het huidige betaalsysteem door een Online-betaalsysteem
 - D. Meer groenaanleg
 - E. Een uitnodigende entree naar recreatiegebied de Lage Linie
 - F. Een veilige oversteekplaats voor voetgangers naar de Lage Linie
 - G. Twee permanente busplaatsen
- .

2.1.1 Ontwikkeling van bedrijfshaven naar een toeristisch recreatieve haven.

Om de te nemen maatregelen in het juiste perspectief te plaatsen is in bijlage 7.1 in chronologische volgorde de in 2009 voorgenomen transformatie van toen nog bedrijfshaven naar recreatieve haven geschetst. De tot nu toe getroffen maatregelen en voorzieningen zijn in lijn met de in 2009 door de gemeenteraad vastgestelde visie voor herinrichting van locatie Betoncentrale.

2.1.2 Visie op de Turfhaven

We moeten de Turfhaven als toeristisch-recreatieve haven beter faciliteren. Dat is wat het “projectplan Next Level” behelst en waar de komende tijd met verschillende stakeholders energie in wordt gestoken. Het ultieme doel is om de haven rendabel te maken. Dit moet de kans vergroten om op enig moment met succes de exploitatierechten van de passantenhaven aan derden te verkopen. Een nieuw betaalsysteem en een moderne goed uitgerust voorzieningengebouw moeten in belangrijke mate er toe bijdragen aan enerzijds het behalen van een kostenreductie en anderzijds tot een verhoging van de jaaropbrengsten, met een gunstiger bedrijfsresultaat tot gevolg. In wezen wordt met de voorgenomen maatregelen uit de door de gemeenteraad vastgestelde startnotitie: “Projectplan Next Level”, voortgeborduurd op de begin jaren '10 ingeslagen weg, zoals in 2009 op basis van een schetsontwerp is vastgelegd in een (dé) **visie op de haven**.

De getroffen en voorgenomen maatregelen die moeten resulteren in een aantrekkelijke toeristische recreatieve haven:

Te behalen doelen conform vastgestelde visie			verhogen bedrijfsrendement	Oog voor historisch verleden	attractief voor toeristen en bezoekers	Verbinding met stad en natuur	Uitbreiding parkeercapaciteit	Bedrijvigheid in wintermaanden
nr.	Maatregel:	Status:						
1	Aanleg parkeerplaatsen en camperplaatsen	Gerealiseerd						
2	Uitbaggeren haven en vernieuwen kadewanden	Gerealiseerd						
3	Moderniseren en uitbreiden havencapaciteit	Gerealiseerd						
4	Conserveren kraan, trechter en kraanbaan	Gerealiseerd						
5	Aanbrengen ballustrade	Gerealiseerd						
6	Verkoop GTW-loods met monumentenstatus	Gerealiseerd						
7	Derden interesseren voor verblijf in haven	Continu proces						
8	Realisatie modern sanitair-, havengebouw	Definitiefase						
9	Loop- fietsverbinding richting binnenstad	Definitiefase						
10	Online betaalsysteem	In voorbereiding						
11	Meer groen	Definitiefase						
12	TOP	Gerealiseerd						
13	Entree naar Lage Linie	In voorbereiding						
14	Veilige oversteek naar Lage Linie	Definitiefase						
15	Twee permanente busplaatsen	Definitiefase						

Voor de maatregelen in bovenstaand schema die met status **Definitiefase** staan vermeld moeten nog keuzes en afwegingen worden gemaakt. Van de maatregelen met status: **In voorbereiding** wordt de stand van zaken weergegeven. **Maatregel 7** valt buiten de scope van dit projectplan. Het gaat om een continue proces waar op bestuurlijk/ ambtelijk niveau met verschillende stakeholders wordt gewerkt.

2.2 Doel en resultaat

Doel is om -zoals verwoord- in de startnotitie: Projectplan Next Level – de toeristische en recreatieve potenties van de haven beter te benutten. De gemeente faciliteert en probeert daarnaast op allerlei manieren stakeholders, waaronder de eigenaren van de GTW-loods te stimuleren, om in de Turfhaven te investeren.

2.3 Scope / afbakening

Het plangebied omvat dat deel van de kade dat in eigendom/ en beheer is van de gemeente, het aangrenzende water (de recreatiehaven) en een deel van de Barend Ubbinkweg dat leidt naar de Lage Linie (in eigendom van Staatsbosbeheer). Het geel omkaderd gebied is eigendom van Waterschap Rijn en IJssel. Dit is de zogenaamde vrije zone behorende bij de dijk Barend Ubbinkweg. De twee ingetekende rode vierkantjes geven de locaties Kraan en Trechter aan. Deze twee elementen zijn eigendom van LOC17. Op de grond waarop deze twee elementen zijn geplaatst is een opstalrecht gevestigd.



2.4 Beheer

De werkzaamheden hebben enerzijds betrekking op de inrichting en gebruik van openbare ruimten, anderzijds gaat het om de exploitatie van de passantenhaven c.a. met zijn voorzieningengebouw en zijn afleverzuilen. Dit vraagt dat de te nemen maatregelen goed moeten worden afgestemd met degenen in onze organisatie die ná oplevering verantwoordelijk zijn voor het beheer en onderhoud. Desbetreffende medewerkers zijn (agenda)lid van de projectgroep (zie hiervoor hoofdstuk 4).

2.5 Uitgangspunten

2.5.1 Financieel

Voor de te treffen maatregelen is budget voorhanden. De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 2 juli 2025 ingestemd met het “Projectplan Next Level” en heeft voor de uitvoering ervan budget beschikbaar gesteld.

2.5.2 Ruimtelijk

2.5.2.1 Bestemmingsplan Turfhaven

Eind 2012 is het vigerende bestemmingsplan Turfhaven vastgesteld. In de toelichting van dit bestemmingsplan is te lezen dat, als gevolg van het vertrek van de Betoncentrale (eind 2010), een bijzonder terrein beschikbaar is gekomen. Zowel de ligging aan de IJssel en in het verlengde van de IJsselkade, als de uitstraling van het gebied zelf, vragen om een ontwikkelvisie met een hoog ambitieniveau. Het bestemmingsplan Turfhaven is gebaseerd op de eerder vastgestelde visie/ontwerp van Bureau Topia (zoals hierboven weergegeven) .

De vroegere bedrijfslocatie Betoncentrale dient een sterk publieksgericht karakter te krijgen. Mede in dit kader is bepaald dat de GTW-loods tot maximaal 50% van het vloeroppervlak een horecafunctie krijgt. Het overige deel kan gebruikt worden als detailhandel (niet concurrerend met de binnenstad), culturele activiteiten (bijvoorbeeld (film)theater en/ of galeries) en kleine kantoren.

Voor meer informatie wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan Turfhaven, welke is te raadplegen op https://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0221.BPL10006HIJ-VA01/t_NL.IMRO.0221.BPL10006HIJ-VA01_index.pdf.

2.5.2.2 Aanwijzing gemeentelijke monumenten

De GTW-loods is in 1932 opgericht als grote overslagloods van goederen. De stoomtramlijn Dieren-Doetinchem had een aftakking voor het goederenvervoer op de Turfhaven. Nadat in 1935 de laatste passagiersdienst plaats vond en eind 1957 gestopt is met het goederenvervoer per stoomtram tussen Doesburg en Doetinchem, komt een einde aan het smalspoorvervoer in de Achterhoek. In 1968 wordt het terrein in gebruik genomen door de Betoncentrale Doesburg, die het in gebruik heeft gehad tot 2010.

In 1970 is een nieuwe portaalkraan met bunkerbak op de kade geplaatst door Betoncentrale Doesburg. In 1932 is ook een 32tons portaalkraan aan de kade gebouwd, welke in 1938 is vervangen door twee identieke portaalkranen. Deze zijn in 1970 door een nieuwe portaalkraan vervangen. Deze laatste portaalkraan en twee trechters zijn in 2016 gerestaureerd en in 2017 herplaatst.

De GTW-loods, kraan en trechters zijn in 2019 aangewezen als gemeentelijke monumenten en hebben daarmee een beschermde status vanwege de aanwezige cultuurhistorische waarden.

Voor meer informatie zie <https://www.doesburg.nl/gemeentelijke-monumenten>

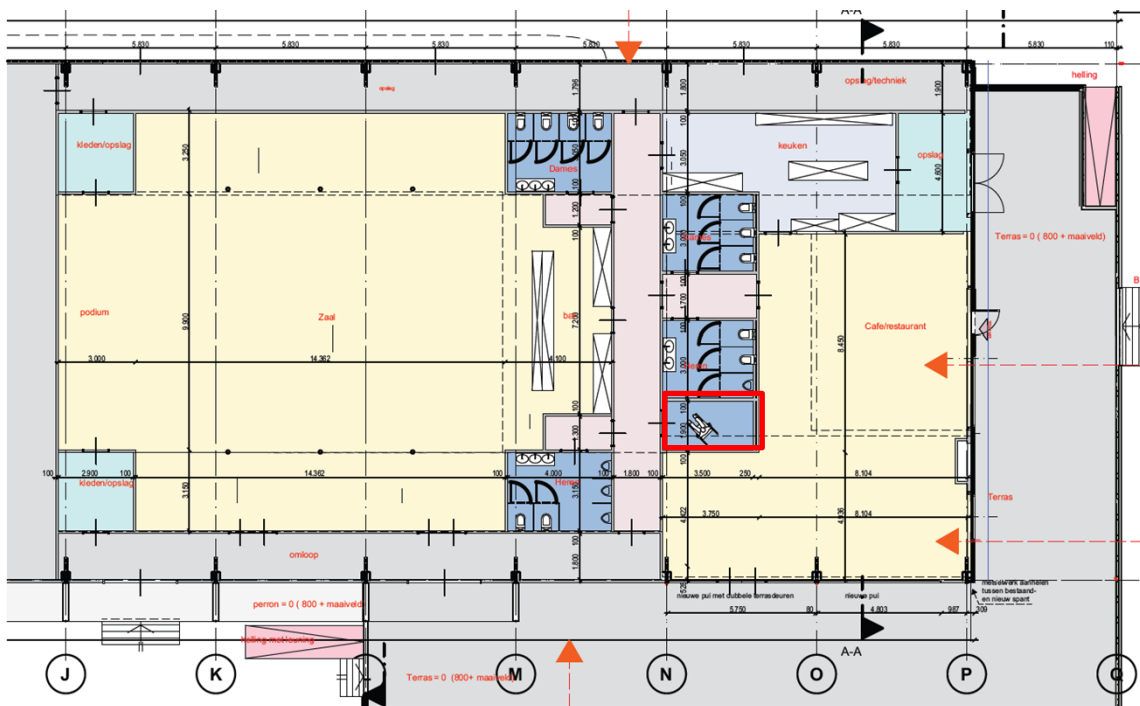
2.6 Beheersen van risico's

Risico	Kans	Gevolg	Beheersmaatregel
Onvoldoende draagvlak gedurende het proces	Klein	Groot	Stakeholders worden in een zo vroeg mogelijk stadium meegenomen in de projectonderdelen die hen betreft.
De plankosten overstijgen het beschikbare budget	Klein	Gemiddeld	In elke te doorlopen fase wordt (zoveel) mogelijk inzicht gegeven in de plankosten. Hierdoor kan in een vroeg stadium desgewenst in het ontwerp worden "bijgestuurd".
Projectmedewerkers zijn onvoldoende beschikbaar	Gemiddeld	Gemiddeld	De planning van de verschillende onderdelen wordt afgestemd met de verschillende projectgroepleden.
Planning realisatie nieuw voorzieningengebouw wordt wegens onvoldoende capaciteit bij opdrachtnemers/ leverancier niet gehaald	Gemiddeld	Groot	Opdrachtverlening wordt z.s.m. ná zorgvuldige locatieafweging verleend. Aan opdrachtnemer wordt daarnaast een alternatieve tijdelijke oplossing gevraagd (wanneer door overmacht niet tijdig kan worden geleverd).

2.7 Samenhang met andere projecten/onderwerpen

2.7.1 Transformatie GTW-loods in een multifunctionele ruimte voor verschillende doeleinden waaronder horeca en logies

Havenloods Doesburg BV / Loc 17 BV, eigenaren van de loods, kraan en trechter voldoen niet aan de afspraken die zijn vastgelegd in de met hen in november 2017 gesloten koop-ontwikkelingsovereenkomst. Nu acht jaar na sluiten van de overeenkomst wenst/ eist de gemeente nakoming van de gemaakte afspraken. De ondernemers hebben recent een aanvraag voor de eerste transformatiefase ingediend. Deze verbouwing/ herinrichting naar horeca (restaurant en evenementenhal) beslaat ongeveer de helft van het vloeroppervlak van de loods. Hier liggen mogelijkheden voor een (voorwaardelijk) medegebruik van de door ondernemers te realiseren toiletten, waaronder een invalidentoilet, door toeristen die per touringcarbus Doesburg bezoeken.



Boven in de plattegrond is met rood omkaderd de plek waar een invalidentoilet moet komen.

Het verhoogde terras, zoals hiernaast is weergegeven vraagt medewerking van Rijkswaterstaat omdat het bebouwd grondoppervlak toeneemt en daarmee de waterberging bij hoogwater afneemt.

2.7.2 Toekomstvisie Doesburg 2040 / Toeristische visie 2023-2030

In de nieuwste visie, vastgesteld door de gemeenteraad in zijn vergadering van juni 2021, wordt (cultuur)toerisme en (natuur)recreatie als één van de drie pijlers van beleid genoemd, waar de komende decennia blijvende aandacht voor moet komen. Toerisme wordt als een belangrijke inkomstenbron gezien, die tot meer omzet moet leiden bij plaatselijke ondernemers. Daarbij is het wel van belang om een duidelijke balans te vinden tussen wonen, werken en recreëren.

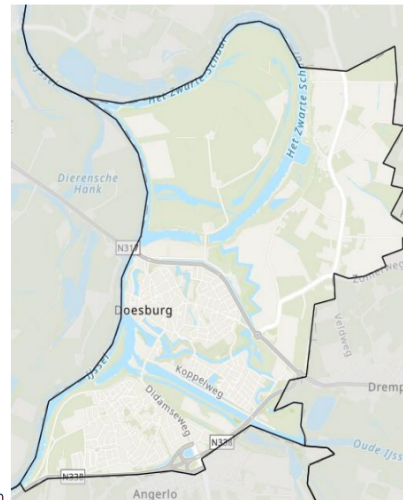
Met de toekomstvisie als “vertrekpunt” is in augustus 2023 een visie op toerisme vastgesteld met als horizon 2030. Eén van de speerpunten van beleid is het beter zichtbaar maken van IJssel en Oude IJssel en het recreatief medegebruik van deze rivieren in samenwerking met Rijkswaterstaat en Waterschap te bevorderen.¹ De Turfhaven met zijn passantenhaven vormt hierin een belangrijke schakel. Daarnaast dient de Turfhaven als vertrekpunt voor toeristen om te voet de binnenstad en/of de Linies te bezoeken. De in mei 2025 in de Turfhaven geplaatste TOP moet deze uitstapjes mede faciliteren.

3. VERSTERKEN VERBINDING TUSSEN STAD, LAND EN WATER

Waar gaat het om?

Doesburg is meer dan alleen het (monumentale) centrum. Voor eigen inwoners zijn de woonwijken een (start)plek voor recreatie. Wandelen en fietsen in eigen omgeving blijft populair. Daarnaast speelt het water een belangrijke rol. De IJssel, Oude IJssel en Het Zwarte Schaar lopen als blauwe aders door de gemeente en bieden wisselend recreatief potentieel. Aan de noordkant van de gemeente beschikt Doesburg over landschappelijke kwaliteiten. Dichterbij de stad vindt men de Hoge en Lage Linies. Belangrijk is om het moois dat Doesburg bezit meer te benutten. Door – waar mogelijk – recreatie toe te voegen en vooral de verbinding tussen stad, land en water te verzilveren. Dit kan o.a. door:

- ▶ **Waterrecreatie** wordt steeds populairder, ook onder eigen inwoners. De eerste stap is om de huidige recreatieve mogelijkheden in kaart te brengen (o.a. aanbieders, veilige vaarwegen, routes, aanlegsteigers, etc.). Op basis van de huidige situatie bepalen hoe en waar het dagrecreatieve aanbod versterkt kan worden. Dit kan door routes te creëren en de faciliteiten langs het water te versterken (bijv. aanlegplekken voor sup's en kano's).
- ▶ **De passantenhaven** biedt kansen om bezoekers het centrum te laten verkennen. Dit vraagt om passende voorzieningen bij de haven en een aantrekkelijke openbare ruimte. Een onderzoek naar de mogelijkheden voor de passantenhaven is reeds afgerond. Een goede verbinding met het centrum is daarbij essentieel.
- ▶ **Toegankelijke natuurrecreatie** vraagt om duidelijke afspraken met natuurorganisaties. Onderzocht moet worden hoe de linies meer beleefbaar gemaakt kunnen worden. Zorg daarbij dat de Lage Linie voor iedereen toegankelijk is. Door verrassingselementen toe te voegen, is het ook voor kinderen interessant. Een goede en duidelijke padenstructuur voorkomt dat men ongewild gaat dwalen. Meer bewustzijn en beleving kan gecreëerd worden door informatie over de linies te verschaffen. Voor de Hoge Linie – die niet vrij toegankelijk is – geldt dat gekeken moet worden naar alternatieven. Een uitkijktoren over het gebied, gekoppeld met interactieve en informatieve elementen, biedt kansen.
- ▶ **Onderlinge verbinding** tussen stad, land en water gaat in eerste instantie om het aantrekkelijk maken van elk van de drie elementen. Via routes en verhalen kunnen ze met elkaar verbonden worden. Dit kan bijvoorbeeld ook in de vorm van kunst in de openbare ruimte (zoals de muurschilderingen en Silo Art Tour Achterhoek). Gebiedsontwikkelingen zoals de Blauwe Knoop bieden daarnaast toeristisch-recreatief potentieel om het landschap te versterken.



23

¹ Tot begin deze eeuw stond Doesburg letterlijk met zijn rug naar de rivier gekeerd. De IJsselkade waarvoor bedrijvigheid moest plaatsmaken voor wonen en recreëren (opgeleverd in 2005 tot 2009) vormde de ommekeer.

2.7.3 Evenementenbeleid Doesburg 2017

De meeste evenementen vinden van oudsher plaats in de binnenstad. Voor een betere balans zijn er in 2017 meerdere locaties, waaronder de Turfhaven, aangewezen van waaruit evenementen georganiseerd kunnen worden. De Turfhaven wordt sinds enkele jaren benut voor a) het evenement Doesburgse Kadedagen, dat in de regel elk 3^{de} weekend van september plaatsvindt, en b) de jaarlijkse kermis, die in de meimaand plaatsvindt.

2.7.4 Verordening lig- haven en kadegelden

Het invoeren van een nieuw betaalsysteem -gebaseerd op het gebruik van een betaalapp- met mogelijkheden om ook gedurende de wintermaanden met name stageld te innen – vraagt om een aanpassing van de verordening. Zo ook wanneer bij het invoeren van een nieuw betaalsysteem het de wens is om ook van dagtoeristen die de haven aandoen een bijdrage te vragen.

2.7.5 Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (LDIOR) Doesburg

De Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (LDIOR) van augustus 2024 beschrijft technische en functionele eisen die de gemeente Doesburg stelt aan de buitenruimte van nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten. De LDIOR is samengesteld op basis van bestaand beleid, wetgeving, richtlijnen en normeringen. Bij het ontwerpen, realiseren en beheren van de verschillende projectonderdelen vindt een zorgvuldige afstemming plaats met de beheerders.

2.7.6 Openbaar toilet

Op welke wijze het beste een openbaar toilet kan worden gerealiseerd – al of niet in samenwerking met de ondernemers van LOC17 B.V. – wordt bezien. Hierbij valt te overwegen om het toilet op De Bleek op te heffen/ te verplaatsen naar de Turfhaven. Dit met het argument dat hier niet langer touringcarbussen parkeren. Wat bij het eventueel opheffen van dit toilet meespeelt is ook in hoeverre dit toilet wordt gebruikt (Dit vraagt een kosten-batenanalyse).

3. FASERINGEN

3.1 Initiatieffase

Met vaststelling van de startnotitie Projectplan Next Level en het beschikbaar stellen van een budget voor de in deze startnotitie voorgestelde maatregelen is in feite het startsein gegeven voor uiteindelijke realisatie. Het eind 2009 op basis van het ontwerp van Bureau Topia vastgestelde visie dat onder andere zijn doorvertaling heeft gekregen in het Bestemmingsplan Turfhaven vormt als het ware het ontwikkelingskader.

3.2 Definitiefase

In deze fase wordt nagedacht over wie allemaal betrokken moet worden bij optimaliseren van de Turfhaven, maar ook wat zijn/haar rol hierin is. Beschikbare middelen (tijd en geld), informatieoverdracht en de wijze waarop de projectorganisatie vorm wordt gegeven, zijn hierin essentieel.

Bij het vaststellen van de startnotitie: "Projectplan Next Level" heeft de gemeenteraad gevraagd om een concreet projectplan met visualisatie. Dit is vertaald in een informatienota aan de gemeenteraad, waarin de te nemen maatregelen worden beschreven vanuit historisch perspectief van de destijds voor de Turfhaven vastgestelde visie, die (in grote lijnen) nog steeds opgeld doet.

De in deze fase op te leveren producten zijn:

- a. Dit Projectplan
- b. Informatienota aan de Gemeenteraad inzake voorgenomen optimalisatie van de Turfhaven.

3.3 Ontwerpfase

In deze fase gaat het er om voldoende duidelijk te krijgen over op welke wijze de verschillende planonderdelen verder vorm worden gegeven en hoe dit het beste in samenhang kan worden gerealiseerd. Qua uitstraling zou bijvoorbeeld met het voorzieningengebouw voortgeborduurd kunnen worden op het industrieel verleden.²

In onderstaande tabel worden concreet de te nemen maatregelen benoemd en welke afwegingen hier nog in moeten worden gemaakt, maar ook wie in de ontwerpfase moet worden betrokken alvorens te kunnen overgaan naar de voorbereidingsfase.

	Maatregel:	Afwegingen:	Extern betrokkenen:
A	Voorzieningengebouw	Op kade? / Op water? / Programma: met of zonder openbaar toilet? / Uitstraling / Exploitatie	Kamers Omgevingskwaliteit en Cultuurhistorie/ Rijkswaterstaat/ Ondernemers LOC17 BV/ Gehandicaptenraad/ Leverancier c.q. aannemer/ BUHA/ ODRA
B	Loop- fietsverbinding	Positie/ Trap mét of zonder hellingbaan/ Materialisatie/ Markering route naar binnenstad	Kamers Omgevingskwaliteit en Cultuurhistorie/ Waterschap/ Ondernemers LOC17 BV/ Gehandicaptenraad/ Leverancier c.q. aannemer / ODRA
C	Online betaalsysteem	Aanpassing tarieven in verordening? (nader te bepalen wanneer voorzieningengebouw operationeel is)	Leveranciers van afleverzuilen en betaalapp. Watersportverbond/ HISWA-RECRON
D	Groenaanleg	Verplaatsbare bakken/ perkjes/ soort groen	
E	Entrée Lage Linie	Ontwerp gereed	Kamers Omgevingskwaliteit en Cultuurhistorie/ Rijkdienst voor Cultureel Erfgoed/ Staatsbosbeheer/ VVV/ ODRA/ Leverancier c.q. aannemer
F	Veilige oversteekplaats	Welke route heeft de voorkeur? / Materialisatie?	Politie/ Busmaatschappij/ NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer)
G	Busplaatsen	Waar exact te plaatsen?	VVV

Voor Voorzieningengebouw, Loop-, fietsverbinding en Entree Lage Linie moet een vergunningentraject worden doorlopen. De locaties en vormgeving van voorzieningengebouw en

² Resultanten hiervan zijn de GTW-loods, de kraan & trechters, en de balustrade met hierop de geschiedenis van Doesburg geïllustreerd, maar ook de verlichtingsmasten, vormgegeven in cortenstaal.

loop- fietsverbinding vragen een collegebesluit. De verschillende opties met voor- en nadelen zullen hiervoor in een adviserende of opiniërende nota aan het college worden voorgelegd.

In deze ontwerpfase op te leveren producten zijn:

- c. Collegebesluiten omtrent locatie en uitstraling voorzieningengebouw en loop- fietsverbinding
- d. Definitieve ontwerpen met investeringsramingen:

3.4 Voorbereidingsfase

In de voorbereidingsfase wordt alles geregeld dat nodig is voor het realiseren van de projectonderdelen:

	Maatregel:	Product:	Voorwaarden:
A	Voorzieningengebouw	Prijsopgave gebaseerd op ontwerp met leveringscondities en uitvoeringsplanning	- Omgevingsvergunning. - Gunning conform gemeentelijk inkoopbeleid. - Budget moet toereikend zijn.
B	Loop- fietsverbinding	Prijsopgave gebaseerd op ontwerp met leveringscondities en uitvoeringsplanning	- Watervergunning Waterschap - Omgevingsvergunning - Gunning werk conform gemeentelijk inkoopbeleid. - Budget moet toereikend zijn.
C	Online betaalsysteem	Prijsopgave met leveringscondities en uitvoeringsplanning	- Gunning conform gemeentelijk inkoopbeleid. - Bekostiging uit voorziening passantenhaven (ná vastgesteld MJOP)
D	Groenaanleg	Prijsopgave met leveringscondities en uitvoeringsplanning	- Gunning conform gemeentelijk inkoopbeleid.
E	Entrée Lage Linie	Prijsopgave gebaseerd op ontwerp met leveringscondities en uitvoeringsplanning	- Gunning conform gemeentelijk inkoopbeleid. - Budget moet toereikend zijn
F	Veilige oversteekplaats	Prijsopgave met leveringscondities en uitvoeringsplanning	- Gunning conform gemeentelijk inkoopbeleid.
G	Busplaatsen	Prijsopgave met leveringscondities en uitvoeringsplanning	- Gunning conform gemeentelijk inkoopbeleid.

In deze fase op te leveren producten zijn:

- e. Uitvoeringsopdrachten (gelegitimeerd door hiervoor af te geven toestemmingen en vergunningen)

3.5 Realisatiefase

Op de in uitvoering zijnde werkzaamheden wordt (dagelijks) toezicht gehouden. Voortgang en eventuele onvoorziene zaken worden tijdig gemeld aan de projectleider. Wanneer dit onverhoopt leidt tot noodzakelijke aanpassingen met financiële consequenties wordt dit door de projectleider z.s.m. voorgelegd aan de stuurgroep / college ter besluitvorming.

In deze fase op te leveren producten zijn:

- f. Gerealiseerde maatregelen en voorzieningen

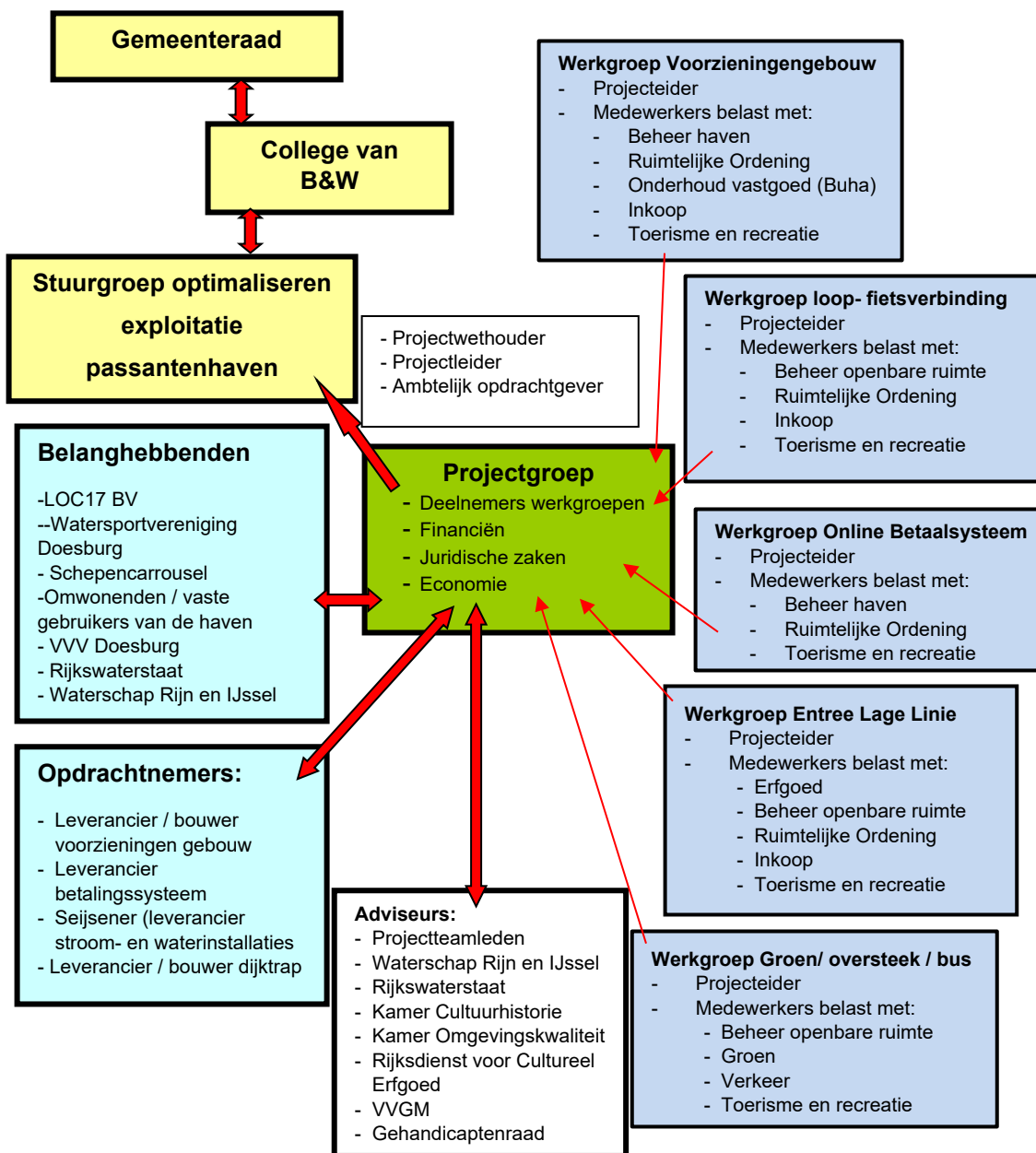
3.6. Nazorgfase

- ✓ Na realisatie vindt formeel overdracht plaats van de in de openbare ruimte gerealiseerde voorzieningen naar Team Leefomgeving/ Buitenbeheer. Dit team is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de haven.
- ✓ Het onderhoud en beheer van het voorzieningengebouw valt onder Team Leefomgeving / Vastgoed en Cultureel Erfgoed (uitbesteed aan BUHA Doetinchem).

Kosten gemoeid met het onderhoud en beheer van voorzieningengebouw (maatregel A) en Online betaalsysteem dienen te worden bekostigd uit de opbrengsten product Passantenhaven (GBN-nr. 1116). Bij verkoop van de havenrechten moet hier rekening mee worden gehouden,

4. PROJECTORGANISATIE, INFORMATIE EN COMMUNICATIE

4.1 Organisatiestructuur en betrokken partijen



In dit organogram vormt de Projectgroep met zijn multidisciplinaire samenstelling de spil in het geheel. De projectleider legt verantwoording af aan Stuurgroep/ College. College informeert de Gemeenteraad over de voortgang en doet aan haar wanneer het beschikbaar gestelde budget niet toereikend mocht blijken een voorstel tot bijstelling van het projectbudget.

Over de belanghebbenden:

- ✓ Gelet op de betrekkelijk geringe gevolgen van de te nemen maatregelen voor de directe omgeving, wordt het als voldoende beoordeeld om de omwonenden en de vaste gebruikers ³ van de haven te informeren over de verschillende planonderdelen via ons participatieplatform www.onsdoesburg.nl. Daarbij uitgenodigd om desgewenst aandachtspunten / suggesties voor de verdere uitwerking aan de projectorganisatie mee te geven.
- ✓ LOC17 BV moet verder aan de slag met de verbouwing van de loods. Daarbij kan het voordelen op leveren wanneer hierin samen wordt opgetrokken.
- ✓ Watersportvereniging Doesburg wordt gezien als mogelijke beheerder, maar ook zouden hun leden met name in de rustige wintermaanden vaste ligplaatsen kunnen innemen.
- ✓ Rijkswaterstaat en Waterschap Rijn en IJssel zijn verantwoordelijk voor respectievelijk het stroomgebied van de rivier en de veiligheid van de waterkering. In die hoedanigheid vragen dijkopgang en locatie voorzieningengebouw (afhankelijk van gekozen locatie) de instemming van deze twee overheidsorganen.
- ✓ De Kamers Omgevingskwaliteit en Cultuurhistorie zullen tijdig worden betrokken bij het ontwerp voor voorzieningengebouw, entree De Linie en Dijkopgang. De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed zal worden betrokken bij de Entree Lage Linie.

4.2 Rolverdeling

Gemeentelijke deelname

De te nemen maatregelen zijn divers, waardoor wordt voorgesteld met werkgroepen te werken. Alle genoemde disciplines in de verschillende werkgroepen zijn automatisch (agenda)lid van de projectgroep.

4.3 Informatievoorziening en communicatie

Projectgroep ontvangt en deelt detailinformatie over oplossingen, alternatieven, financiën, planning, communicatie

Stuurgroep ontvangt van de projectleider informatie over financiering en voortgang van de verschillende projectonderdelen (fysiek of per E-mail)

Projectenoverleg Projectleider deelt informatie met zijn teamleden tijdens teamvergaderingen of anderszins.

Raad en College van B&W ontvangen informatie in de vorm van een advies, raadsvoorstel, raadsinformatienota en eventuele tussenrapportages

³ Vaste gebruikers: Leden van Schepencarrousel; B&B-schip; Viking Adventures, Stichting Stoomsleepschip Johannes

5. PLANNING

In onderstaande planning wordt er vanuit gegaan dat het nieuwe betaalsysteem vóór het toeristenseizoen 2026 (1 april – 1 november) is ingevoerd. Voor het voorzieningengebouw en de loop- fietsverbinding moeten locatie en ontwerp nog worden bepaald. Daarbij geldt voor het voorzieningengebouw dat deze idealiter buiten het toeristenseizoen wordt gerealiseerd. Voor Entree Lage Linie is recent een eerste ontwerp gemaakt. Deze dient te worden vastgesteld waarna de gunningsprocedure kan worden gestart en tot uitvoering kan worden overgegaan. Locatie en ontwerpkeuzes voor groen, oversteek en busplaatsen worden in overleg met Team Leefomgeving – Buitenbeheer gemaakt. Verwachting is dat de uitvoering hiervan snel ter hand kan worden genomen.

	Voorzieningen- gebouw	Loop- fietsverbinding	Online betaalsysteem	Entree Lage Linie	Groen/oversteek/ busplaatsen
Q1-2026	Bepaling locatie + Programma van Eisen	Bepaling locatie + Programma van Eisen	Realisatie	Vaststellen ontwerp	Bepaling locaties + vaststellen ontwerpen
Q2-2026	Vaststellen ontwerp	Vaststellen ontwerp		Vergunningverlening + aanbesteding ontwerp	Onderhandse gunningen
				Opdrachtverlening + realisatie	Opdrachtverlening + realisatie
Q3-2026	Vergunningverlening + aanbesteding ontwerp	Vergunningverlening + aanbesteding ontwerp			
Q4-2026	Opdrachtverlening + realisatie	Opdrachtverlening + realisatie			
Q1-2027					

6. DE MIDDELEN

6.1 Kosten en financiering

Door de gemeenteraad is voor de te treffen maatregelen een projectbudget beschikbaar gesteld van € 317.770 naast reeds beschikbaar geld uit structurele budgetten (exploitaties en voorzieningen).

De interne uren ten bedrage van gemiddeld € 80 per uur (exclusief overhead) zijn als volgt verdeeld over die projectonderdelen die worden geactiveerd waarbij voorshands de inschatting is gemaakt dat de met de realisatie van het voorzieningengebouw de meeste tijd is gemoeid. De gemoeide investering met oversteek en busplaatsen wordt niet geactiveerd en dus ook geen ambtelijke inzet aan toegerekend.

Maatregelen		bruto investering	beschikbaar	netto investering	Ambtelijke inzet		
					proc.	bedrag	inv-plus
1	Voorzieningengebouw	302.570	58.300	244.270	45%	9.000	253.270
2	Loop- fietsverbinding	28.500		28.500	35%	7.000	35.500
3	Online betaalsysteem	90.605	90.605	-			-
4	Entree lage Linie	40.000	40.000	-	10%	2.000	2.000
5	Groenvoorziening	25.000		25.000	10%	2.000	27.000
6	Oversteek en busplaatsen	6.000	6.000	-		-	-
7	Interne uren projectgroepleden	20.000		20.000	100%	20.000	317.770
Totalen:		512.675	194.905	317.770			

Rente en afschrijving op voorzieningengebouw worden betaald uit de exploitatie van de passantenhaven. Onderstaand zijn indicatief de jaarlijkse afschrijvings- en rentekosten berekend. Daarbij is uitgegaan van een maximale investering en met afschrijvingstermijnen voor gebouw, installatie en inventaris van respectievelijk 40, 15 en 10 jaar. Gerekend is met een rekenrente van 2,5%.

Berekening investering en hieraan gekoppelde kapitaallast Voorzieningengebouw						
netto investering/ te activeren	ambtelijke inzet	netto investering plus	Afschrijvingstermijnen:			totalen:
			gebouw	installatie	inventaris	
			40	15	10	
302.570	9.000	311.570	251.570	50.000	10.000	
Afschrijving per jaar:			6.289	3.333	1.000	10.623
Rentekosten (1e jaar)			2,5%	van	311.570	7.789
						18.412

Door alle kosten, maar ook de opbrengsten consequent toe te rekenen aan het product: Passantenhaven blijven we inzicht houden in het bedrijfsresultaat en kan dit op enig moment worden ingebracht bij de verkoop van de havenrechten aan derden. Zo wordt vanaf de oplevering van de haven een investering van € 400.000 in 40 jaar afgeschreven. Ook wordt vanaf moment dat het voorzieningengebouw gereed is een bedrag gereserveerd/ gespaard voor onderhoud van € 7.000 per jaar. Tegenover deze kosten staan minder uitgaven voor dagelijks onderhoud. Verder valt een gunstiger bedrijfsresultaat op de passantenhaven te verwachten door:

A. Hogere opbrengsten als gevolg van:

1. Op termijn verhogen van de tarieven voor lig- en stageld met als legitimatie het kunnen bieden van een luxere sanitaire voorziening.
2. Het gehele jaar moet voor verblijf worden betaald, waar nu buiten het toeristenseizoen geen stageld wordt gevraagd aan campergasten.
3. (buiten het bestek van deze opdracht maar de moeite van tenminste een onderzoek waard) De realisatie van een snellere internetverbinding. Er wordt weliswaar wifi aangeboden maar deze is erg traag wanneer meerdere passanten gelijk het internet op willen.

B. Lagere kosten als gevolg van:

4. Minder storingsgevoelig betaalsysteem waardoor op onderhouds- en calamiteitskosten kan worden bespaard, maar ook op aanschaf betaalkaarten en betaalstickers.
5. Minder inzet van havenmeester door beter geautomatiseerd betaal-, afleverings- en toegangssysteem.

Uitgaande van investeringen voor Loop- fietsverbinding, Entree Lage Linie, en Groenvoorziening van respectievelijk € 35.500, € 42.000 en € 27.000 en met afschrijvingstermijnen van respectievelijk 40, 25 en 25 jaar leidt dit tot onderstaande kapitaallasten voor het eerste jaar:

Berekening investering en hieraan gekoppelde kapitaallasten overige projectonderdelen					
Onderdeel:	netto investering/ te activeren	afschrijvings- termijn	afschrijving per jaar	rentekosten 1e jaar (2,5%)	Rente en afschrijving 1e jaar
Loop- fietsverbinding	35.000	40	875	875	1.750
Entree Lage Linie	42.000	25	1.680	1.050	2.730
Groenvoorziening	27.000	25	1.080	675	1.755

De investeringskosten voor Entree Lage Linie worden gedekt uit een kapitaallastenreserve. Voor de Loop-fietsverbinding en Groenvoorziening is een krediet verleend.

De Kapitaallasten

De kapitaallasten voor Entree Lage Linie worden bekostigd uit een onttrekking aan 1124 (toeristisch budget). Deze onttrekking is voldoende om alle afschrijvingen over de looptijd van deze investering (25 jaar) te dekken. Voor de kapitaallasten voor de Loopfiets-verbinding en de Groenvoorziening moet nog worden bepaald op welk taakveld deze moeten worden geboekt. Wanneer deze op de exploitatie passantenhaven worden geboekt, moet wanneer op enig moment de havenrechten worden verkocht hiervoor andere dekking worden gezocht. Dit zou dan bijvoorbeeld ook uit de jaarlijkse opbrengst havenrechten kunnen worden bekostigd.

7 DE BIJLAGEN

7.1 Ontwikkeling van bedrijfshaven naar toeristisch haven

Een opsomming van wat tot nu toe is gerealiseerd.

Het aflopen van de erfpachtovereenkomst met Betoncentrale Doesburg in 2010 bood kansen om de industriehaven te transformeren tot een toeristische recreatieve haven. Een eerste aanzet daartoe was al gegeven door Stichting Doesburgs Goed die met vrijwilligers vanaf midden jaren '90 een passantenhaven naast de toen nog operationele bedrijfshaven exploiteerde.



Eind 2009 is een ontwerp van Bureau Topia (Utrecht) door de toenmalige gemeenteraad vastgesteld. Dit ontwerp was het vertrekpunt voor de transformatie van locatie Betoncentrale met zijn industriehaven naar een toeristisch- recreatieve haven. In dit ontwerp, dat als visie op de haven werd bestempeld, worden historische relictten zoveel mogelijk behouden en geconserveerd om daarmee het industriële verleden niet (volledig) teniet te doen: Vóór de te behouden GTW-loods komt een openbaar parkeerterrein en voor de haven-recreanten (inclusief campers) was het oorspronkelijk de bedoeling om een havengebouw op de kade te realiseren.

Reden dat hier geen gevolg aan is gegeven is dat Rijkswaterstaat hiervoor geen toestemming wenst te geven. Door Rijkswaterstaat werd hier namelijk een strijdigheid met de Nota Ruimte voor de Rivier geconstateerd. Daarbij moet bedacht worden dat de Turfhaven in het winterbed ligt en daardoor niet hoogwatervrij is.

Een goede voet- fietsverbinding moet de toeristen zowel via Hanzeweg – Kloosterstraat als via de Kloostertuin de binnenstad in geleiden. De ingang naar de passantenhaven wordt verlegd van Barend Ubbinkweg naar de Turfhaven. De GTW-loods (1931) zou ná restauratie prima dienst kunnen doen als horecagelegenheid, zo was de gedachte. Horeca en andere te ondernemen activiteiten in de loods moeten er mede toe bijdragen dat het winterbeeld (met doorgaans weinig bedrijvigheid) niet teveel afwijkt van het zomerbeeld.

In de periode 2013-2018 zijn op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde visie de volgende voorzieningen/ maatregelen getroffen:

1. Aanleg van openbare parkeerplaatsen voor personenwagens en campers onder gelijktijdige aanplant van bomen.

2. Het uitbaggeren van de haven en het vervangen en vernieuwen van de kadewanden rondom de haven.
3. Het moderniseren en uitbreiden van de havencapaciteit (met voorlopig behoud van de drijvende voorziening)
4. Het conserveren van kraan(1970), trechter en kraanbaan
5. Het aanbrengen van een unieke balustrade en verlichtingsmasten van cortenstaal (om daarmee het industriële verleden van de haven te accentueren).
6. Verkoop GTW-loods met een gemeentelijke monumentenstatus (2017)

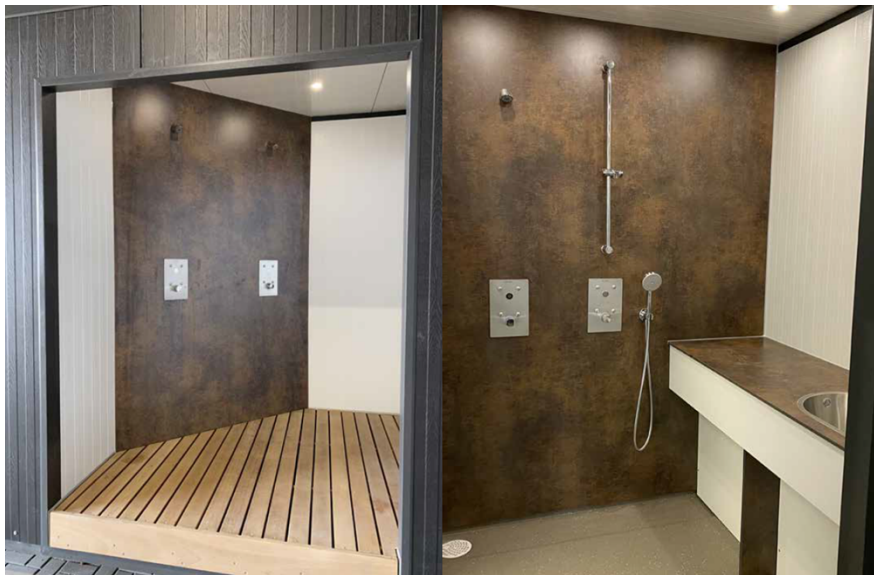
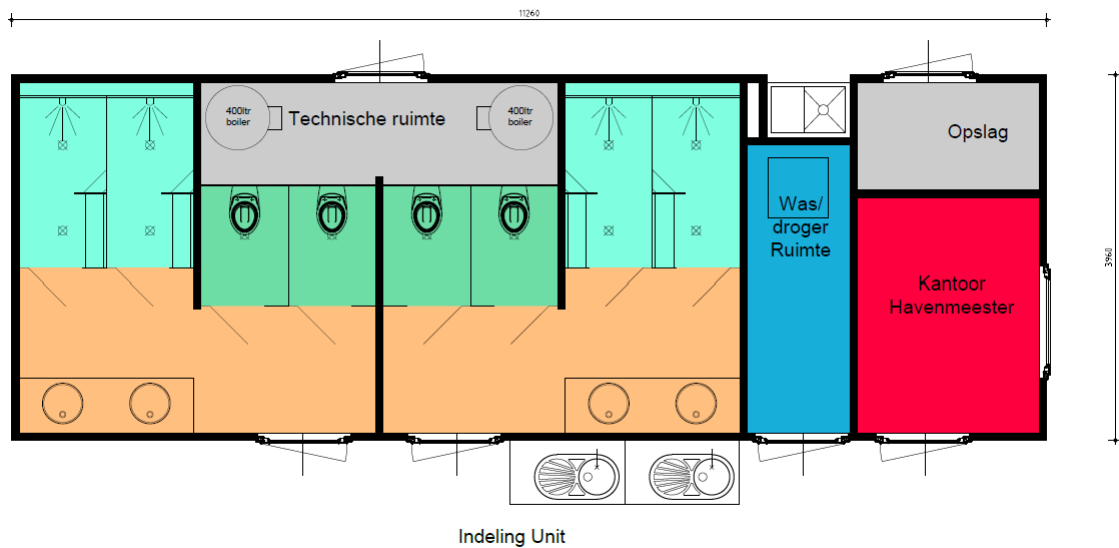


Maatregel 6 – de verkoop van de GTW-loods – bleek moeilijker dan van tevoren gedacht. Het idee om loods en havenrechten als één entiteit te verkopen moest vanwege het ontbreken van interesse vanuit de markt al snel worden verlaten. Gevolg hiervan was dat vanaf de modernisering van de passantenhaven (2015) de gemeente zelf de haven exploiteert. In dat jaar heeft Stichting Doesburgs Goed, om voor haar moverende redenen de exploitatie gestaakt. Met de gedachte dat wanneer eenmaal aantoonbaar de haven goed rendeert hiervoor wel een exploitant zal komen is een tenderprocedure voor louter de verkoop van de loods uitgeschreven. Belangrijke inschrijfvoorwaarden waren dat in de loods tenminste één horecagelegenheid en een sanitair gebouw voor campers en havenrecreanten zou moeten komen. De tender werd gewonnen door Doesburgse ondernemers met hun plan Loc17.

Anno 2025 is de loods (deels) gerestaureerd en wordt er sinds enkele jaren een spiegel tent geëxploiteerd met beperkte openingstijden.

7.2 Denkrichtingen voorzieningengebouw

Zowel op kade als in het water kan een prefab kantoorunit worden geplaatst waarbij het binnenwerk op maat kan worden gemaakt. Hieronder een voorbeeld van een mogelijke indeling.



Wand- en vloerafwerking

In plaats van een standaard gevelbekleding kan gekozen worden voor gevels van cortenstaal, waardoor een samenhang wordt gecreëerd met het ook in cortenstaal uitgevoerde 130 meter lange balustrade en de op het parkeerterrein geplaatste lichtmasten.



Wat pleit voor een voorzieningengebouw op het water:

- Behoeft geen instemming Rijkswaterstaat
- Beter toezicht mogelijk door havenmeester
- Meer privacy bij gebruik van sanitair door passanten
- Kade kan optimaal worden benut voor evenementen en er behoeft ook geen kunstgreep te worden uitgehaald (bijv. verrijdbare unit) als gevolg van het gegeven dat de kade niet hoogwatervrij ligt.

Wat pleit voor een voorzieningengebouw op kade:

- Kan desgewenst het gehele jaar worden opengesteld, ook in de wintermaanden bij bijv. nachtvorst.
- Betere combinatie mogelijk met openbaar (invaliden) toilet (een faciliteit die gewenst is omdat hier ook touringcarbussen met toeristen arriveren)
- Afvalwater hoeft niet te worden opgepompt naar gemeenteriool waardoor grotere bedrijfszekerheid (overigens moet wel een voorziening voor het ontdoen van vuilwater uit scheepsruimten worden geboden, waardoor er wel een pompvoorziening in de haven moet blijven)

Opties voor openbaar (invaliden)toilet als combinatie met voorzieningengebouw niet mogelijk is:

- Samenwerking met restaurant LOC17 BV
- Unit vanaf De Bleek verplaatsen
- Chauffeur van Touringcarbus vrije toegang verlenen om zijn passagiers bij aankomst/ vertrek gebruik te laten maken van toiletvoorziening op water (pleit wel voor een aparte unit, zoals ook bij voorziening op kade zou worden gerealiseerd).

7.3 Denkrichtingen voor loop- fietsverbinding naar binnenstad

Om kosten te besparen zou in plaats van trap met hellingbaan (wat aanvankelijk het idee was) kunnen worden volstaan met een luie trap ⁴ halverwege de parkeerplaats. Onderaan de fietsdijk en op de fietsdijk komen **trellissen** om daarmee de route naar de binnenstad te accentueren. Door de trap direct in het zicht te plaatsen van parkeerders wordt een logische looproute gecreëerd. Men omzeilt daarbij de slagboom die de parkeerplaats fysiek afsluit van het semiopenbaar terrein van LOC17 en daarvoor een psychologische barrière vormt. Het voetpad ligt aan de overzijde van de Turfhaven. Hier aandacht voor een veilige oversteek.



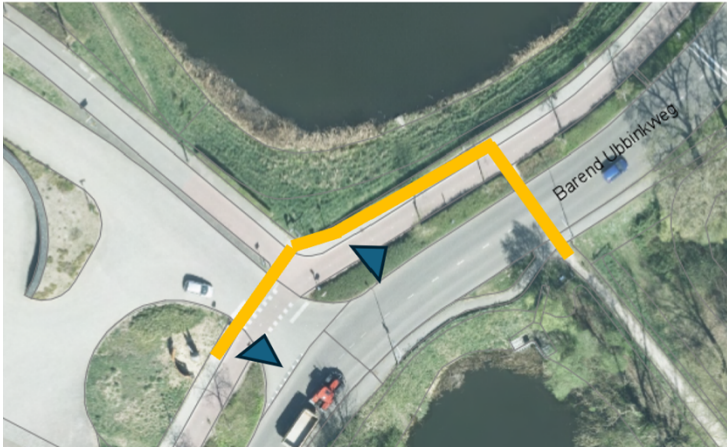
Door een trap onder een hoek van 45 graden tegen het dijkwalud te plaatsen ontstaat een luie trap die met minder inspanning met eventueel de fiets aan de hand kan worden genomen. Hiervoor moet de trap aan één zijde worden voorzien van een fietsgoot en dient voor het loopgemak aan de andere zijde een trapeuning te worden aangebracht



Vooruitlopende op de dijkopgang zijn **trellissen** langs Hanzeweg en Kloosterstraat geplaatst om daarmee deze route naar de binnenstad te markeren. Nu wordt vaak de route naar de binnenstad via parkeerplaats Kloostertuin genomen. Deze route is niet alleen onveiliger, maar ook vanuit toeristisch perspectief minder gewenst. Twee trellissen (zolang in opslag gehouden) moeten nabij deze trapopgang “onder aan de fietsdijk” en “op de fietsdijk” worden geplaatst.

⁴ Een “luie trap”, ook wel luie trapopgang genoemd, is een trap met minder hoge treden dan normaal waardoor makkelijker en comfortabeler te belopen. Door de trap diagonaal te plaatsen ontstaat er een grotere aantrede. De optrede blijft hetzelfde.

7.4 Oversteek naar Lage Linie en locatie voor touringcarbussen



Startpunt van de natuurroute Lage Linie is het TOP bij de entree van de haven. Om de recreanten verkeersveilig over de Barend Ubbinkweg te geleiden gaat voorkeur uit naar de op de kaart aangegeven gele route met zijn kruisingen over entree Turfhaven en Barend Ubbinkweg. Deze route wordt geaccentueerd door afwijkende kleur van bestrating en kanalisatiestrepen



parkeervakken.

Rekening houdende met de CROW-richtlijnen voor busparkeerplaatsen met een breedte- en lengtemaat van 4 bij 15 meter kunnen de twee gewenste busparkeerplaatsen in langs richting van de fietsdijk worden geplaatst. Wanneer automobilisten hun voertuig parkeren in de parkeervakken is er voldoende ruimte om de bus te keren. Tussen de busplaatsen is met een pijl indicatief de dijkopgang aangegeven. Benadrukt wordt dat de busplaatsen niet ten koste gaan van het aantal

7.5 Entree Lage Linie

Zoals aangegeven en voorzien van een illustratie in Projectplan Next Level- zou een uitvoering in cortenstaal de voorkeur moeten krijgen. Daarmee wordt voortgeborduurd op de materialisatie in de Turfhaven. Een ontwerp hiervoor is in de maak.