Mobiliteitsplan Doetinchem 2036

gemeente [gD] Doetinchem

Inspraakversie | 16-10-2023

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



Colofon

gemeente [gD] Doetinchem

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Sustainable Mobility
Trade register number: 56515154

088 348 30 88 T
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document:	Mobiliteitsplan Doetinchem 2036
Opdrachtgever	Gemeente Doetinchem
Status:	Inspraakversie
Datum:	16-10-2023
Projectnaam:	Mobiliteitsplan gemeente Doetinchem
Projectnummer:	BI7877-101
Auteurs	Xavier Boonman, Jos Hengeveld en Rick Luimes
Goedgekeurd	Rick Luimes

ISO 9001 = ISO 14001
OHSAS 18001

Classificatie

Vertrouwelijk

Disclaimer
Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

gemeente [gD] Doetinchem

Voorwoord

Voor u ligt de inspraakversie van het ‘Mobiliteitsplan Doetinchem 2036’. Dit plan geeft richting aan wat we de komende jaren willen doen op het gebied van verkeer en mobiliteit in de gemeente Doetinchem.

Bereikbaarheid vormt een belangrijk onderdeel van onze rol als centrumgemeente van de Achterhoek. We blijven investeren om de fysieke bereikbaarheid van Doetinchem, Wehl en Gaanderen per fiets, openbaar vervoer en auto te verbeteren. Een goede, toekomstbestendige bereikbaarheid brengt voordelen met zich mee voor onze bedrijven, inwoners, werknemers en recreanten.

In dit mobiliteitsplan hebben we onze vier hoofdambities verwoord:

- Bruisende binnenstad;
- Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen;
- Stimuleren actieve mobiliteit & openbaar vervoer;
- Optimaal sturen van verkeer.

Deze ambities hebben we vertaald naar een ideale verkeerssituatie in 2036, een wensbeeld waarin alle verkeersdeelnemers een plek hebben gekregen. Hierbij hebben we ons voornemen om door te groeien naar 70.000 inwoners meegenomen. Er zijn nu grote ontwikkelingen in voorbereiding, zoals de spoorzone, de binnenstad en het woningbouwprogramma. Daarnaast komen er op mobiliteitsvlak nieuwe ontwikkelingen op ons af. Denk aan de energietransitie, deelmobiliteit en nieuwe vormen van logistiek. Deze ontwikkelingen vragen om proactieve, creatieve en flexibele oplossingen. Hiermee blijft Doetinchem ook in de toekomst voor iedereen bereikbaar.

Dit mobiliteitsplan beschrijft op hoofdlijnen ook een pakket maatregelen waarmee we het wensbeeld kunnen realiseren. Hierbij laten we voldoende ruimte voor een flexibele invulling. Dit is nodig om in te kunnen spelen op experimenten en actuele ontwikkelingen. We zetten ons in om snel te starten met het uitvoeren van de eerste maatregelen.

Het mobiliteitsplan hebben we niet alleen opgesteld op basis van analyse, onderzoek, nieuwe inzichten, trends en ontwikkelingen. Veel inwoners hebben aandachtspunten meegegeven en ook veel organisaties hebben meegedacht. Ik wil iedereen daarvoor van harte bedanken!

Rens Steintjes
Wethouder mobiliteit



Inhoudsopgave

Voorwoord **3**

Inhoudsopgave **4**

Samenvatting **5**

1 Inleiding **6**

1.1 Aanleiding 6

1.2 Wat is een mobiliteitsplan? 6

1.3 Participatie 6

1.4 Opbouw en leeswijzer 7

2 Mobiliteitsvisie **10**

2.1 Visie op mobiliteit 10

2.2 Netwerkvisie 11

2.3 Ambities 12

3 Wensbeelden verkeersstructuur **13**

3.1 Concretisering netwerkvisie 13

3.2 Voetgangers 15

3.3 Fietsers 16

3.4 Openbaar vervoer 18

3.5 Personenauto's 19

3.6 Hulpdiensten 21

3.7 Vrachtverkeer 22

4 Huidige situatie **24**

4.1 Mobiliteit in Doetinchem 25

4.2 Doorgaand verkeer centrum 32

4.3 Verkeersveiligheid 33

4.4 Enquête inwoners 36

5 Beleidskaders **37**

5.1 Nationale en regionale beleidskaders 37

5.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders 39

6 Trends en ontwikkelingen **42**

6.1 Trends 42

6.2 Ruimtelijke Ontwikkelingen 45

7 Uitdagingen **47**

7.1 Doorstroming 47

7.2 Verkeersveiligheid 47

7.3 Combinatie 47

8 Maatregelen **51**

8.1 Bruisende binnenstad 51

8.2 Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen 53

8.3 Stimuleren actieve mobiliteit en OV 55

8.4 Optimaal sturen van verkeer 57

9 Uitvoeringsagenda **60**

9.1 Uitvoeringsagenda 62

9.2 Quick-wins 66

10 Bijlage **68**

10.1 Geregistreerde ongevallen 68

10.2 Enquête inwoners 69

10.3 Uitleg wegcategorisering 77

10.4 Tabel met maatregelen 79

Samenvatting

Dit mobiliteitsplan geeft een beeld waar de gemeente Doetinchem in 2036 wil staan met betrekking tot verkeer en mobiliteit.

We starten met de visie op mobiliteit. De essentie hierin is dat we inzetten op duurzame mobiliteit en de bestaande infrastructuur zo optimaal als mogelijk benutten In de regionale netwerkvisie geven we aan dat we het verkeer zonder herkomst en bestemming zoveel mogelijk willen sturen over de provinciale en rijkswegen rond Doetinchem. In de lokale netwerkvisie voor de stad Doetinchem willen we gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk sturen via een ringstructuur ruim om het centrum. Hiermee voorkomen we verkeersstromen door het centrum, waardoor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid hier toeneemt. Ook ontstaat er meer ruimte voor fietsers, die we juist faciliteren door het centrum.

We hebben vier hoofdambities beschreven:

1. Bruisende binnenstad. Hierbij gaat het om het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de binnenstad, het zoveel mogelijk beperken van gemotoriseerd verkeer en het parkeren zoveel mogelijk aan de randen. Zorgen voor een goede en aantrekkelijke bereikbaarheid van het centrum en de binnenstad voor fietsers, voetgangers en met het openbaar vervoer.
2. Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen. Hierbij gaan we uit van het zoveel mogelijk afwaarderen van wegen naar 30 km/h. Ook richten we ons op het aanpakken van bestaande knelpunten en risicolocaties.
3. Stimuleren actieve mobiliteit en openbaar vervoer. Hierbij gaan we uit van het zoveel mogelijk faciliteren van fietsers en voetgangers, daar waar het kan. Bijvoorbeeld door het bieden van goede en logische loop- en fietsroutes. Het openbaar vervoer maken we aantrekkelijker, onder andere door kwalitatief hoogwaardige haltes op logische locaties. Onderzoek en realisatie van hubs kan zorgen voor minder (overlast van zwaar) verkeer en biedt meer opties voor een verplaatsing. Deelmobiliteit (zoals fietsen en auto's) kan ook zorgen voor minder verkeer en daarmee een toename van de leefbaarheid.
4. Optimaal sturen verkeer. Naast het afwaarderen van wegen, wijzen we ook een aantal wegen aan waar we de doorstroomfuctie voor gemotoriseerd verkeer willen verbeteren. Hiermee faciliteren we dit verkeer daar waar we het willen hebben. Naast fysieke maatregelen speelt het gebruik van data en andere nieuwe technologieën een rol.

Vervolgens stellen we voor de verschillende modaliteiten wensbeelden op; hoe de verkeerssituatie er idealiter in 2036 uit zou moeten zien. Deze wensbeelden zijn een uitwerking van de visie en ambities.

Dit leidt tot een pakket maatregelen die we op hoofdlijnen beschrijven. Deze maatregelen gaan bijvoorbeeld over het verbeteren en aanleggen van schakels in het fietsnetwerk, het optimaliseren van bestaande wegen voor een betere doorstroming en het anapakken van bestaande knelpunten en risicolocaties. Bij elke maatregel geven we onder andere een prioritering en een globale kostenraming.

Er zijn verschillende uitgangspunten waarmee we rekening houden bij het opstellen van de maatregelen. Allereerst de huidige situatie, waarbij we bijvoorbeeld kijken naar de hoeveelheid motorvoertuigen en fietsers op diverse wegen. Ook locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden en waar een verhoogd risico op ongevallen is zijn geïnventariseerd. Vervolgens zijn bestaande vastgestelde beleidskaders geanalyseerd om ervoor te zorgen dat dit mobiliteitsplan hiermee niet conflicteert. Ten slotte zijn verschillende trens & ontwikkelingen in beeld gebracht. Het gaat bijvoorbeeld om de toename van elektrische fietsen en auto's, vergrijzing en het steeds meer beschikbaar komen van verschillende soorten data en gegevens.

Ook hebben we bestaande ambities en ontwikkelingen in Doetinchem meegenomen. De belangrijkste zijn de wens om te groeien naar 70.000 inwoners in 2036 met de bijbehorende woningbouwopgave, de ontwikkeling van de Spoorzone en de inzet op een aantrekkelijke en leefbare binnenstad.

Externe participatie is een belangrijk onderdeel bij de totstandkoming van dit mobiliteitsplan. Ale inwoners hebben een bijdrage kunnen leveren door wensen en knelpunten op een digitale kaart te zetten. Ook hebben we een aantal bijeenkomsten met de klankbordgroep gehouden. Hierin zaten diverse belangenorganisaties.

Parallel aan dit mobilietitsplan stelt de gemeente nieuw parkeerbeleid op. Er heeft veel onderlinge afstemming plaatsgevonden.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Als het gaat om mobiliteit, wil de gemeente Doetinchem dat de gemeente veilig, bereikbaar en leefbaar blijft. Dit kan alleen door goed in te spelen op trends en ontwikkelingen, dit om te streven naar een duurzaam ingerichte mobiliteitsomgeving. Rekening houdend met de verschillende deelnemers aan het verkeer, legt de gemeente in dit mobiliteitsplan de langetermijnvisie daarop vast.

In de gemeente Doetinchem staan veel ontwikkelingen op stapel. Zo is de ambitie om tot 2036 te groeien tot 70.000 inwoners en hiervoor 6.300 nieuwe woningen te bouwen. Daarbij is het uitgangspunt om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Ook zijn er plannen voor herontwikkeling van de spoorzone en wordt er gewerkt aan een visie om de binnenstad een impuls te geven. Op het gebied van mobiliteit zijn er diverse ontwikkelingen, zoals digitalisering van mobiliteitsdata en verduurzaming van voertuigen.

Met een actueel mobiliteitsplan kunnen alle ontwikkelingen in de gemeente plaatsvinden op een manier waarbij de gemeente Doetinchem verkeersveilig, en bereikbaar blijft, met een grote rol voor duurzame mobiliteit.

Veel van de huidige plannen van de gemeente Doetinchem hebben een looptijd tot 2036. Dit mobiliteitsplan heeft daarom ook een looptijd tot 2036. Hiermee sluiten we aan bij ‘Doetinchem 2036, van droom naar daad’.

1.2 Wat is een mobiliteitsplan?

Dit mobiliteitsplan beschrijft goed onderbouwd hoe het mobiliteitssysteem in de gemeente Doetinchem zich gaat ontwikkelen richting 2036. Dit om goed toegerust te zijn op de voorziene ontwikkelingen en de verschillende toekomstgerichte mobiliteitsambities te verwezenlijken. Dit doen we aan de hand van toekomstgerichte netwerken. Hierbij kijken we naar de gewenste infrastructuur.

We hebben de gewenste wegenstructuur opgesteld op basis de huidige situatie, toekomstige ontwikkelingen, ambities en de bijdragen vanuit participatie. Vanuit daar hebben we een pakket aan maatregelen beschreven om uiterlijk in 2036 tot de gewenste wegenstructuur te komen. Dat pakket vormt de leidraad voor investeringen in de komende 12 jaar.

Dit mobiliteitsplan vervangt de volgende documenten:

- Categoriseringsplan gemeente Doetinchem, vastgesteld in 2009
- Mobiliteitsvisie Doetinchem 2016 – 2026, vastgesteld in 2016

1.3 Participatie

Een belangrijk onderdeel binnen de totstandkoming van dit mobiliteitsplan is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken. Dit is gedaan aan de hand van de participatiepiramide en de daarin onderscheiden treden.

Individuele bewoners

Bewoners staan op de trede ‘inspreken’. Tussen 10 oktober 2022 en 6 november 2022 hebben alle bewoners gelegenheid gehad om wensen, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven. Hiervoor is een digitale kaart gebruikt. In hoofdstuk 4 gaan we hier nader op in. In de bijlage zijn enkele kaarten opgenomen.

Klankbordgroep

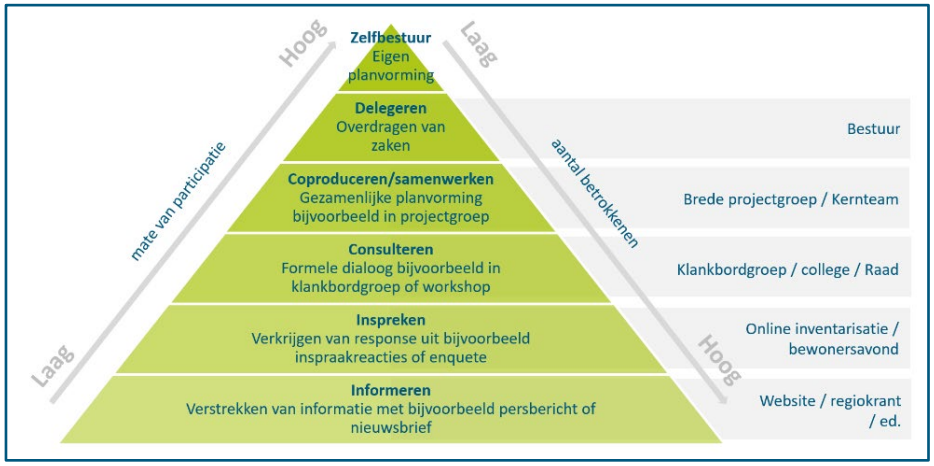
De klankbordgroep staat op de trede ‘consulteren’. Er zijn drie bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep; in november 2022, maart 2023 juni 2023. Deze input hebben we gebruikt bij het verfijnen van de knelpunten, netwerken en maatregelen. Deze klankbordgroep bestond uit diverse belangenverenigingen, dorpsraden, ondernemers-vereniging, vertegenwoordi-ging bedrijven, vertegenwoordiging senioren, fietsersbond en hulpdiensten.

Gemeenteraad

De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede ‘consulteren’. We hebben de gemeenteraad twee keer geconsulteerd; in januari 2023 en mei 2023. De raadsleden hebben eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven en we hebben in kleine groepen de visie en gewenste netwerken besproken.

Interne brede projectgroep

Binnen de gemeente Doetinchem zaten ambtelijke vertegenwoordigers van diverse relevante beleidsvelden in de interne brede projectgroep. We hebben deze projectgroep twee keer geconsulteerd. Hiermee zorgen we ervoor dat het mobiliteitsplan in lijn is met de overige beleidsstukken van de gemeente die in hoofdstuk beleidskaders wordt besproken.



Figuur 1-1 Participatiepiramide

1.4 Opbouw en leeswijzer

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd uit vijf delen met acht inhoudelijke hoofdstukken. De samenhang tussen de hoofdstukken is weergegeven in figuur 1-2.

De snelle lezer kan zich beperken tot deel A en deel D.

Deel B en deel C onderbouwen deel A. Deel E is een uitwerking van deel D.

Deel A: Visie en wensbeelden
We starten met de visie op mobiliteit, de netwerkvisie en de ambities en wensbeelden op het gebied van mobiliteit. We beschrijven waar we willen staan in 2036 en op basis van welke uitgangspunten we daar willen komen.

- Mobiliteitsvisie en -ambities (hoofdstuk 2)
- De wensbeelden (gewenste netwerken) per modaliteit (hoofdstuk 3)

Deel B: Huidige situatie
De basis voor dit mobiliteitsplan is de huidige situatie. We geven in deel B objectief aan waar we vandaan komen.

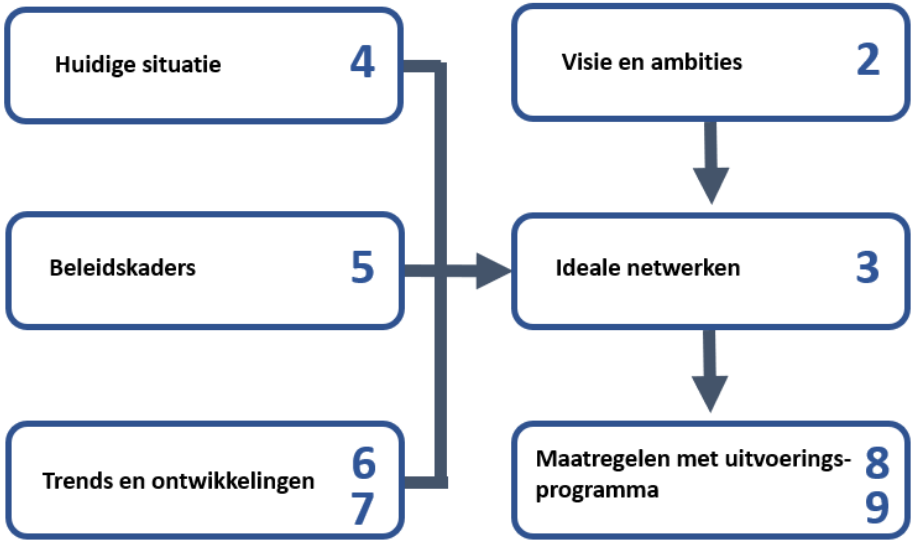
- De huidige verkeerssituatie bij ongewijzigd beleid (hoofdstuk 4)
- De huidige relevante beleidskaders (hoofdstuk 5)

Deel C: Toekomstbeeld mobiliteit
In deel C beschouwen we de toekomstige situatie. Hierbij kijken we naar verschillende trends en ontwikkelingen. Ook de verwachte verkeersgroei en de koppeling met verkeersveiligheid komt aan de orde.

- Trends & ontwikkelingen in relatie tot verkeer (hoofdstuk 6)
- Doorstroming en verkeersveiligheid in 2030 (hoofdstuk 7)

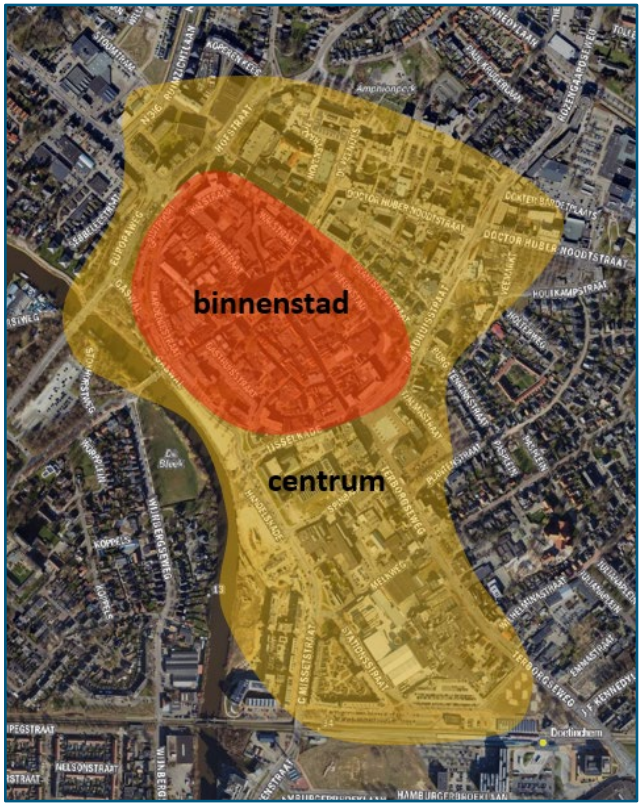
Deel D: Maatregelen (hoofdstuk 8)
In dit deel beschrijven we het maatregelenpakket. Hiermee kunnen we de wensbeelden per modaliteit realiseren.

Deel E: Uitvoeringsagenda (hoofdstuk 9)
In dit deel voorzien we de maatregelen uit deel D onder andere van een prioritering en kostenraming. Hieruit blijkt een uitvoeringsagenda voor de periode tot 2036.



Figuur 1-2 Samenhang tussen de hoofdstukken

In dit mobiliteitsplan gebruiken we voor de stad Doetinchem regelmatig ‘binnenstad’ en ‘centrum’. Het onderscheid blijkt uit figuur 1-3. Met binnenstad bedoelen we de voormalige ommuurde stad, het ‘ei’. Het centrum is de brede schil daar omheen, met onder andere de Spoorzone. De begrenzing van ‘centrum’ is globaal.



Figuur 1-3 Onderscheid tussen binnenstad en centrum, stad Doetinchem

A. Visie en wensbeelden



2 Mobiliteitsvisie

We starten dit mobiliteitsplan met de visie en ambities. Mede op basis hiervan stellen we verderop wensbeelden en maatregelen op.

2.1 Visie op mobiliteit

Mobiliteit is een belangrijke drijfveer voor ontmoeting en sociale interactie in de stad, de dorpen en het landelijk gebied, waarbij betaalbaarheid een belangrijke randvoorwaarde is. Een groeiende en veranderende bevolking heeft gevolgen voor mobiliteit. Zelfs zonder de groei van het aantal inwoners neemt de behoefte aan mobiliteit in brede zin toe. De focus ligt op het zoveel mogelijk aansluiten op de bestaande infrastructuur door in te zetten op flexibele, duurzame en veilige kilometers en het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen. Daarbij hebben we extra aandacht voor fietsers en voetgangers en voor duurzaamheid. Het omvormen van bestaande straten met meer groen en ruimte voor fietsers en voetgangers en het toevoegen van laadpalen in de openbare ruimte past in dit streven. Dat geldt ook voor het de snelheid binnen de bebouwde kom; 30km/u wordt het nieuwe uitgangspunt en alleen waar het nodig is geldt 50 km/u. De ruimte die de parkeerfunctie inneemt zal opnieuw gewogen worden in het kader van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen.

De gemeente zet in op het STOMP-principe, waarbij de auto niet langer centraal staat bij de inrichting van de ruimte, maar de mens en daarmee de leefbaarheid. Hierbij wordt eerst uitgegaan van de voetganger (Stappen) en daarna de fietser (Trappen), Openbaar Vervoer en Mobility as a Service (MaaS). Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting. Zo vormt de mens en het actief bewegen het startpunt. In gebieden met veel functies op korte afstand is lopen een aantrekkelijke optie. In Doetinchem geldt dit bijvoorbeeld voor het centrum en de binnenstad. Voor langere afstanden bieden (e-)fiets en openbaar vervoer uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk.

We zetten in op het slim combineren van verschillende soorten mobiliteit en het comfortabel overstappen van bijvoorbeeld fiets naar openbaar vervoer. Dit kan op sommige locaties, zoals de spoorzone, in de vorm van een mobiliteitshub. Het stimuleren van anders of slimmer werken kan met moderne IT-mogelijkheden een positieve impact hebben op mobiliteit.

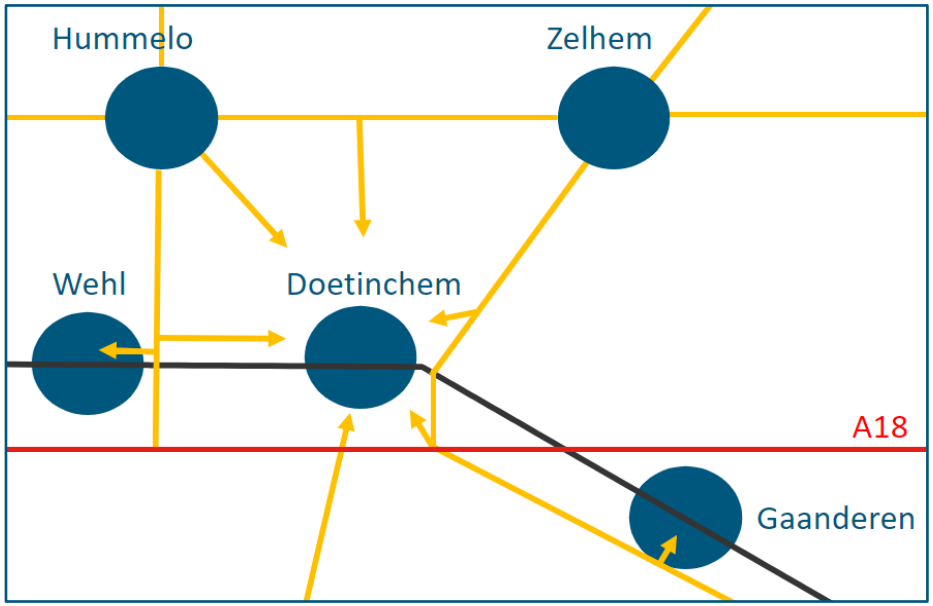
Het centrum zal door de ruimtelijke ontwikkelingen en de focus op actieve en duurzame mobiliteit autoluw(er) worden. Emissieloze stadsdistributie maakt daar onderdeel van uit. Het autoverkeer zal duidelijk gescheiden worden tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer om een balans te vinden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is en blijft een belangrijk punt, zowel in gedrag als in infrastructuur.

Gezien de ligging van Doetinchem in de grensstreek met Duitsland wordt mobiliteit nadrukkelijk ook gezien in het grensoverschrijdend perspectief, bijvoorbeeld als het gaat om snelle fietsverbindingen en het slechten van OV barrières.

2.2 Netwerkvisie

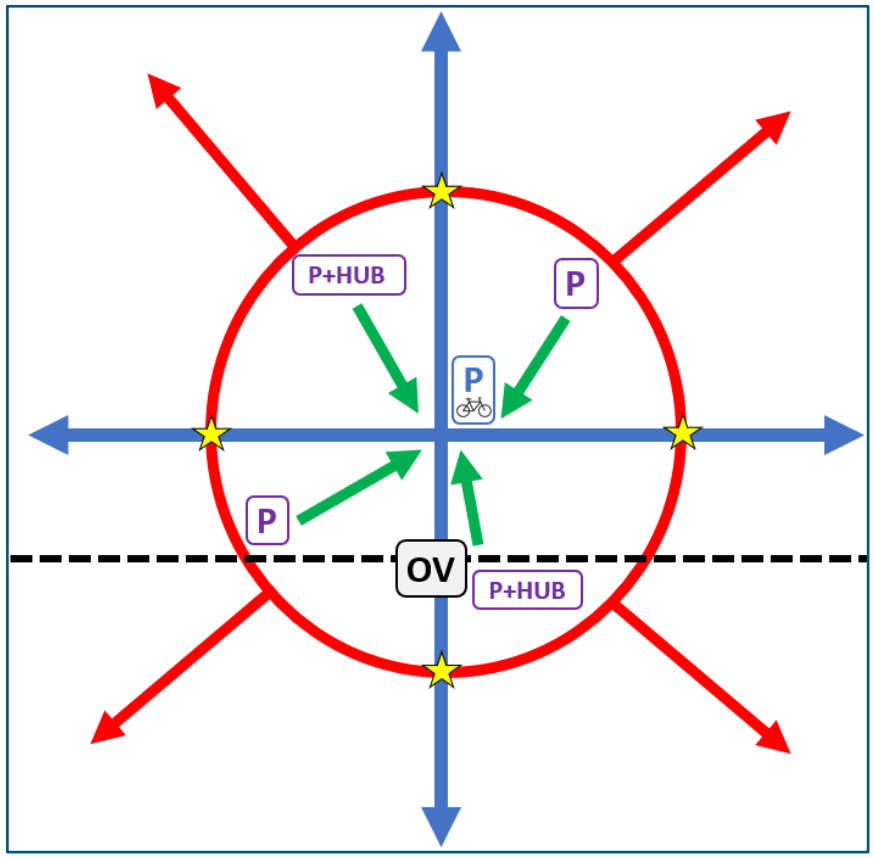
Op regionaal en gemeentelijk schaalniveau willen we het verkeer enerzijds sturen naar de routes en wegen waar dit gewenst is en anderzijds beperken op minder wenselijke routes.

Motorvoertuigen zonder herkomst en bestemming in de gemeente Doetinchem willen we zoveel mogelijk afwikkelen via de provinciale wegen en rijkswegen. Routes door de kernen willen we voorkomen. Hiervoor hebben we een regionale ringstructuur om Doetinchem opgesteld, grofweg via Doetinchem, Zelhem, Hummelo en Wehl. Dit is schematisch weergegeven in figuur 2-1. Vanaf de ring zijn er inprikkers, bedoeld voor verkeer met herkomst en/of bestemming in Wehl, Doetinchem en Gaanderen.



Figuur 2-1 Regionale ringstructuur

Als we inzoomen op de stad Doetinchem, hebben we een ontsluitingsstructuur opgesteld, zoals schematisch is weergegeven in Figuur 2-2. Voor fietsers zijn er rechtstreekse fietsverbindingen (blauw) door het centrum naar de binnenstad. Daarbij horen goede fietsenstallingen (blauwe P). De motorvoertuigen faciliteren we met een ringstructuur (rood) rond het centrum. Waarbij er voor binnenstadsbezoekers met de auto parkeren is voorzien langs deze ringstructuur (paarse P), op enkele plekken uitgebreid met een hub, bijvoorbeeld voor de overstap op de trein of de bus, deelvervoer en goederenoverslag.



Figuur 2-2 Lokale ontsluitingsstructuur Doetinchem

Daarbij zijn er aantrekkelijke looproutes (groen) van de parkeerplaatsen naar de binnenstad belangrijk. Dit wordt verder beschreven in de parkeervisie. Met deze schematische structuur zijn er minimale conflictpunten tussen fietsers en motorvoertuigen (geel).

2.3 Ambities

We hebben mobiliteitsambities opgesteld. Dit mede op basis van de ‘oogst’ van de participatie, de huidige situatie (hoofdstuk 4), beleidskaders (hoofdstuk 5), trends en ontwikkelingen (hoofdstuk 6). De ambities zijn verdeeld in vier thema’s:

- Bruisende binnenstad
- Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen
- Stimuleren actieve mobiliteit en openbaar vervoer
- Optimaal sturen verkeer

1. Bruisende binnenstad

De ambities voor het eerste thema zijn:

- Kwaliteit en aantrekkelijkheid van het centrum en de binnenstad verbeteren
- Gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk sturen over routes rond het centrum
- Bezoekersparkeren faciliteren aan de rand van het centrum
- Zorgen voor een goede en aantrekkelijke bereikbaarheid van het centrum en de binnenstad voor fietsers, voetgangers en met het openbaar vervoer

2. Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen

De ambities voor het tweede thema zijn:

- Zoveel mogelijk wegen afwaarderen naar 30 km/h
- Aanpakken van risicolocaties verkeersveiligheid

3. Stimuleren actieve mobiliteit en openbaar vervoer

Actieve mobiliteit is de verzamelnaam voor voetgangers en fietsers. De ambities voor het derde thema zijn:

- Hanteren van het STOMP-principe
- Meer ruimte en kwalitatief hoogwaardige routes voor fietsers en voetgangers
- Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer
- Inzetten op deelmobiliteit en hubs

4. Optimaal sturen verkeer

De ambities voor het vierde thema zijn:

- Verkeer sturen naar de juiste wegen
- Opwaarderen wegen met belangrijke verkeersfunctie
- Optimaal gebruikmaken van nieuwe technologische ontwikkelingen en data



3 Wensbeelden verkeersstructuur

In dit hoofdstuk projecteren we de regionale en lokale netwerkvisie op het bestaande wegennet. Daarna stellen we voor elke modaliteit een ideaal netwerk op, een ‘wensbeeld’. Ook de ambities en de resultaten van de participatie hebben we hierbij gebruikt. Dit geldt ook voor de informatie die we in de volgende hoofdstukken beschrijven:

- De huidige situatie: bestaande knelpunten, risicolocaties en verkeers-stromen rond de binnenstad
- De bestaande beleidskaders
- Trends en ruimtelijke ontwikkelingen

Nader onderzoek kan deze ideale netwerken nuanceren.

3.1 Concretisering netwerkvisie

De regionale ringstructuur en de lokale ontsluitingsstructuur voor Doetinchem uit de netwerkvisie is concreet gemaakt.

In figuur 3-1 is de regionale ringstructuur vertaald naar de werkelijke situatie. Hierop is de zien dat aan de westkant een goede schakel mist, de stippellijn, grofweg tussen de N317 (Keppelseweg) en N813 (Liemersweg). Deze verbinding kan zorgen voor een verkeersafname in de bebouwde kom van Doetinchem. De pijlen geven de ideale invalsroutes voor Doetinchem aan.

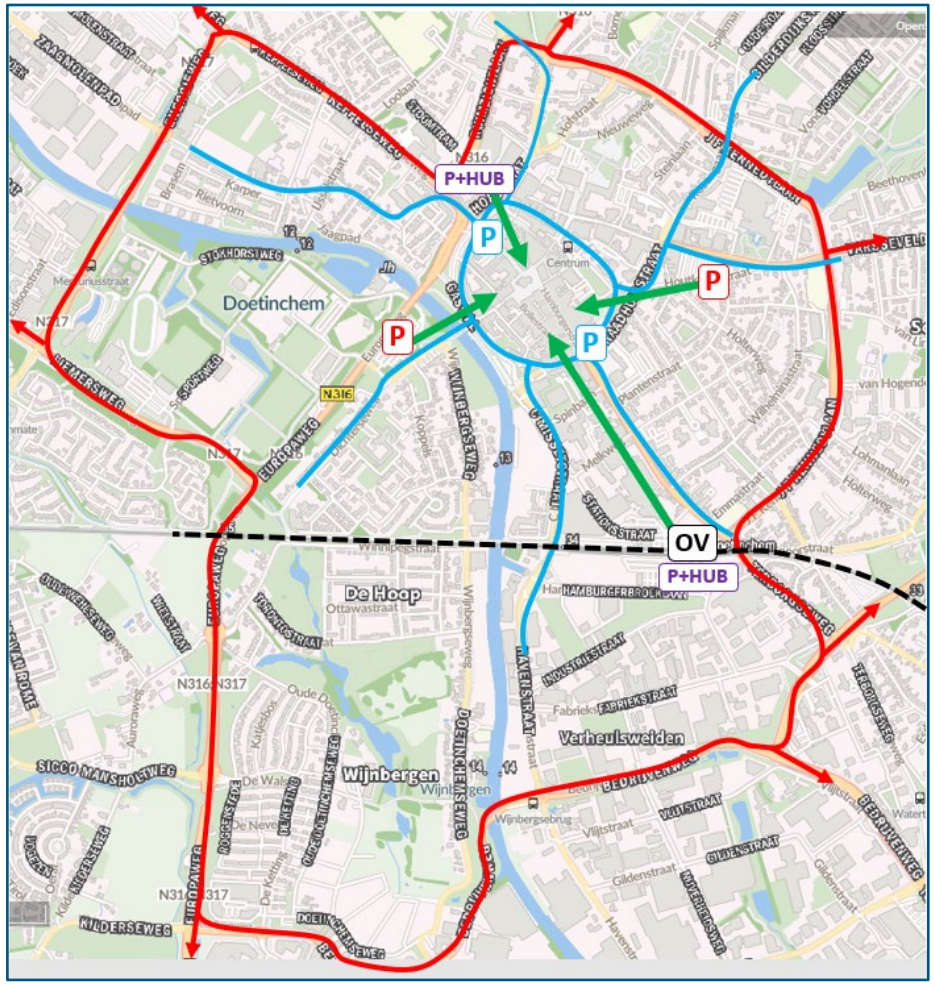
De regionale ringstructuur bestaat voor een groot deel uit provinciale wegen. Daarom heeft de provincie Gelderland ook een rol en een verantwoordelijkheid bij het vormgeven van deze regionale ringstructuur



Figuur 3-1 Gewenste regionale ringstructuur

In figuur 3-2 is de lokale ontsluitingsstructuur voor Doetinchem vertaald naar de werkelijke situatie. Met daarin onder andere:

- De ringstructuur voor motorvoertuigen ligt (ruim) rond het centrum. Deze ringstructuur wordt gevormd door bestaande 50 km/h-wegen
- Er is een missende schakel aan de noordzijde van deze ringstructuur. Daarom loopt de route Keppelseweg - Ruimzichtlaan hier dicht langs de binnenstad. Deze route kent logischerwijs ook veel doorgaand verkeer
- Parkeren voor binnenstadsbezoekers met de auto vindt plaats aan de randen, vlakbij de ringstructuur. Dit zijn de grootste bestaande parkeerterreinen: Varkensweide (west), Amphiongarage & Catharinagarage (noord), Veemarkt (oost) en Spoorzone (zuid)
- Voor fietsers zijn er verschillende bestaande fietsroutes richting de binnenstad
- We voorzien een ringstructuur voor fietsers direct rond de binnenstad, met hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen
- We voorzien twee hubs aan beide zijden van het centrum. Hier kan naast parkeren voor de binnenstad bijvoorbeeld ook overslag plaatsvinden van goederen, een punt waar pakketjes afgehaald kunnen worden en waar deelfietsen staan
- De gemeente Doetinchem stelt op dit moment een nieuwe parkeervisie op, parallel aan dit mobiliteitsplan. Deze parkeervisie is in lijn met de netwerkvisie uit paragraaf 2.2.

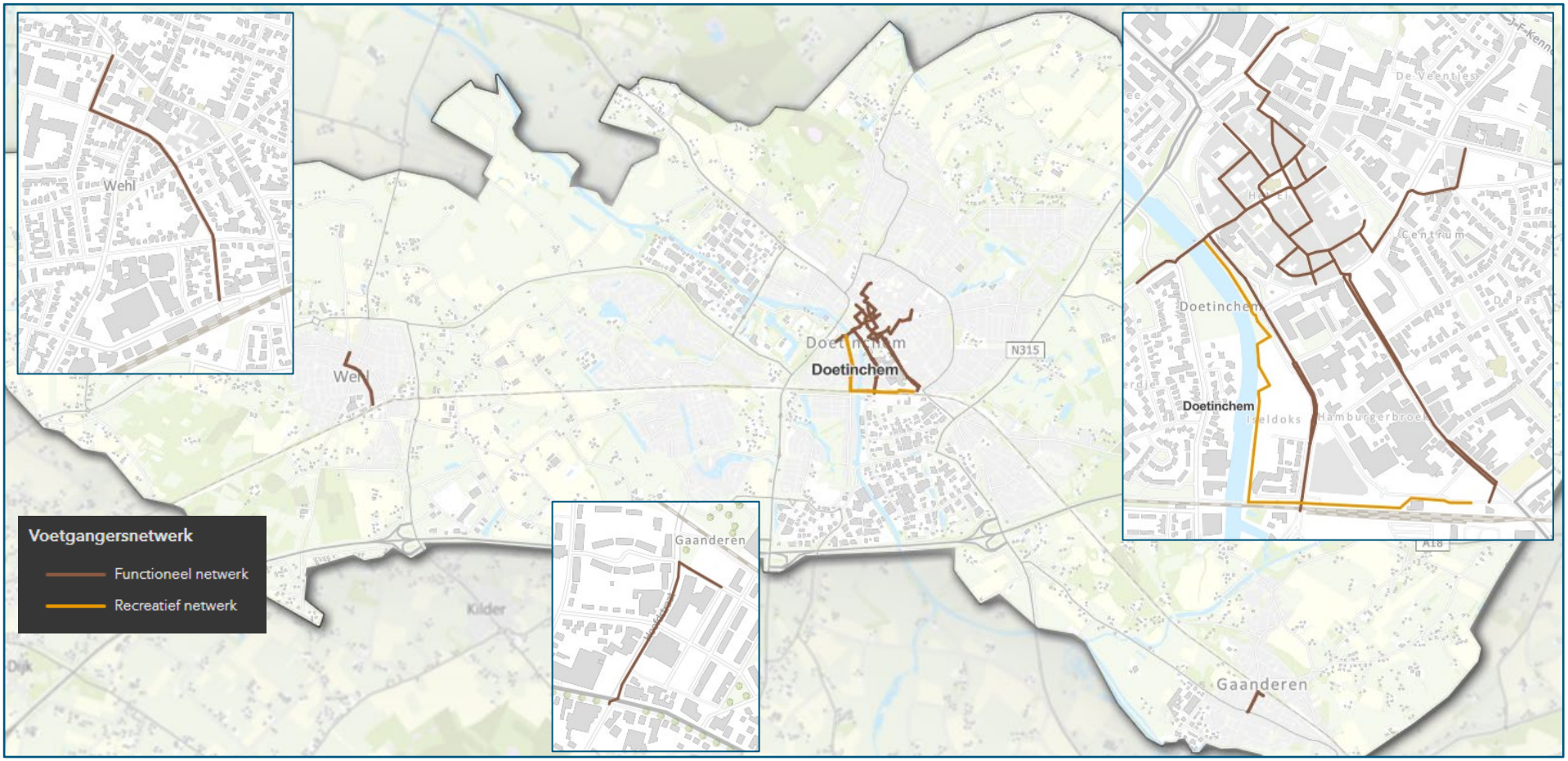


Figuur 3-2 Gewenste lokale ontsluitingsstructuur Doetinchem

3.2 Voetgangers

Voor voetgangers is er in de huidige situatie geen functioneel netwerk (zie H2.1). Op het wensbeeld voor voetganger in figuur 3-3 met uitsnedes per kern staan de belangrijkste routes. Daarnaast is de voetgangerszone in de binnenstad van Doetinchem opgenomen. Er is een nieuwe recreatieve route toegevoegd tussen station Doetinchem, via de Oude IJssel naar de binnenstad. Desgewenst kan deze verbinding ook als functionele route fungeren.

Op het voetgangersnetwerk hebben voetgangers een hoge prioriteit, wat zich bijvoorbeeld uit in brede trottoirs. Verder is het buiten dit netwerk ook belangrijk om de basisfaciliteiten voor voetgangers op orde te hebben, zoals maatvoering, vormgeving van oversteeklocaties en verlichting.



Figuur 3-3 Gewenst netwerk voetgangers

3.3 Fietsers

In het wensbeeld fietsers dunnen we het huidige fietsnetwerk (figuur 2-2) uit, waarbij we de belangrijkste routes behouden. Ook het onderscheid in hoofdroutes en nevenroutes blijft bestaan. Met een minder fijnmazig fietsnetwerk zijn meer gerichte investeringen mogelijk. Het wensbeeld fietsers is weergegeven in figuur 3-4. Het gaat om het functionele fietsnetwerk.

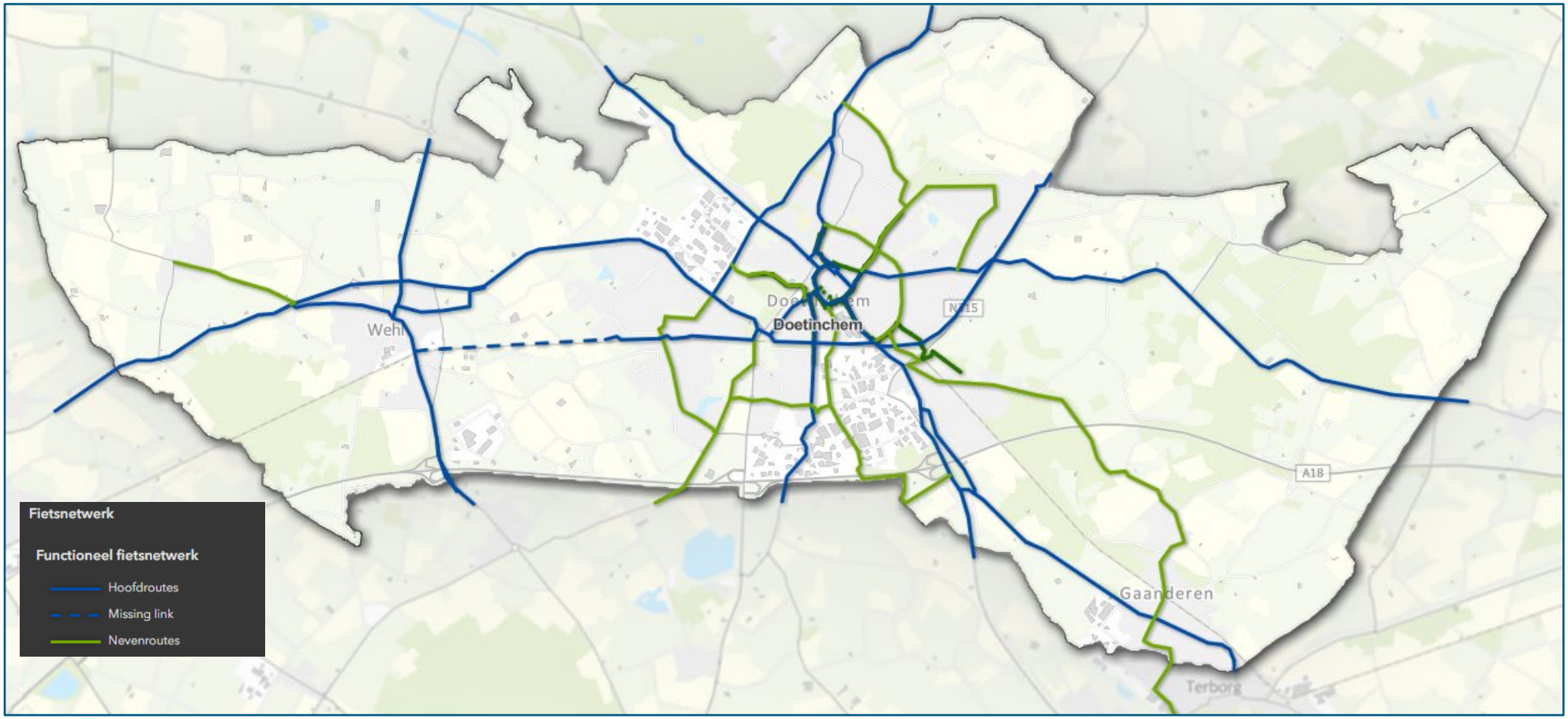
Hoofdroutes zijn de routes tussen de kernen onderling, zoals de route Doetinchem – Gaanderen en Doetinchem – Wehl, maar ook gemeentegrens-overschrijdend. De nevenroutes zijn routes die de verschillende wijken ontsluiten. Hier gaat het bijvoorbeeld over de route van Overstegen naar het centrum van Doetinchem.

Op het fietsnetwerk hebben we aandacht voor de hoofdeisen van fietsvriendelijke infrastructuur: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid.

Belangrijke onderdelen van het gewenste fietsnetwerk zijn:

- De regionale fietsroute Emmerich – Doetinchem – Zevenaar (in verkenning) is voorzien met de hoofdroute via de Wijnbergseweg – Braamtseweg.
- We willen de bestaande hoofdroute tussen Doetinchem en Wehl verbeteren. Hiervoor zien we twee mogelijkheden. Het verbeteren van de bestaande fietsroute langs de Beroekhuizerstraat en Liemersweg of een nieuwe fietsroute parallel aan de spoorlijn. Dit is nu aangeduid als missende schakel in het gewenste fietsnetwerk. Deze twee mogelijkheden kunnen onderdeel zijn van de verkenning naar de regionale fietsroute Emmerich – Doetinchem – Zevenaar
- Om de binnenstad aantrekkelijk te maken voor fietsers zijn goede fietsroutes er naartoe en een fietsstructuur direct rond de binnenstad gewenst. Deze duidelijke ‘ringstructuur’ mist nu. Dit beperkt ook het huidige fietsverkeer door de binnenstad / het voetgangersgebied.
- Fietsbereikbaarheid van bedrijventerreinen.
- Fietsbereikbaarheid van het nieuwe Slingelandziekenhuis.
- Verschillende routes in het functionele fietsnetwerk worden ook recreatief gebruikt. Er is een fietsknooppuntennetwerk in de gemeente. Hierin mist een link tussen de Oude IJssel en de Hofstraat, ten westen van de binnenstad. Hier voegen we een extra schakel toe. De overige recreatieve routes blijven gehandhaafd.
- De nevenroute tussen het centrum en de nieuwe locatie van het ziekenhuis via de Havenstraat kan mogelijk ook als gecombineerde recreatieve route langs de Oude IJssel. De fietsroute kan (recreatief) verder doorlopen in zuidelijke richting, langs de Oude IJssel.
- Het hoofdfietsnetwerk van de provincie Gelderland overlapt met het gewenste fietsnetwerk.



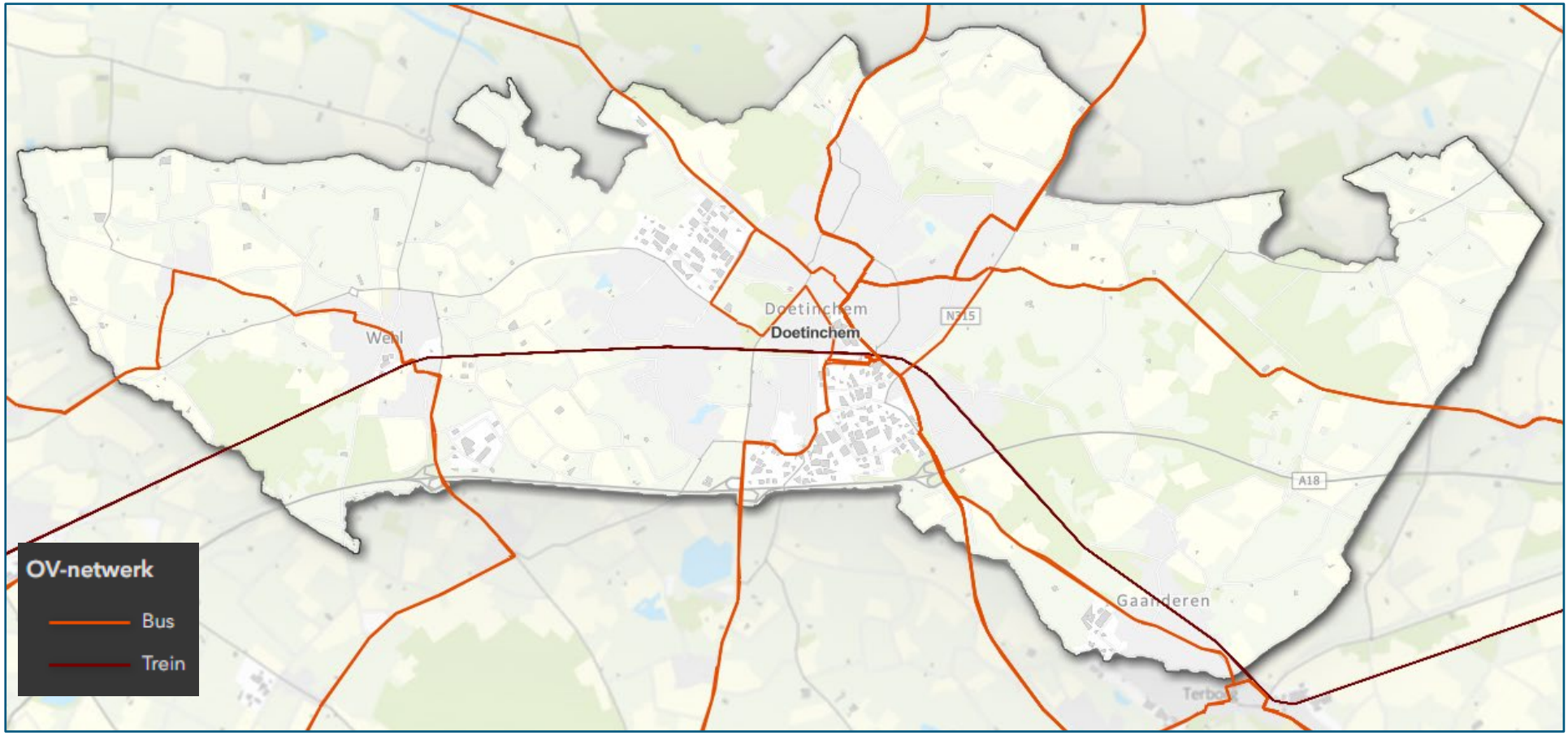


Figuur 3-4 Gewenst functioneel netwerk fietsers

3.4 Openbaar vervoer

In figuur 3-5 is het wensbeeld openbaar vervoer weergegeven (exclusief Vlinder). Hierin zijn geen aanpassingen ten opzichte van de huidige situatie. Wel veranderen we de wegcategorie op een aantal busroutes.

Als een busroute over 30 km/h-wegen gaat, houden we bij de inrichting van deze wegen hiermee zoveel mogelijk rekening. Onder andere vanwege de reistijd en het comfort. Hierbij zijn ook compenserende maatregelen elders mogelijk.



Figuur 3-5 Gewenst netwerk openbaar vervoer

3.5 Personenauto’s

We willen gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk afwikkelen via de gewenste routes. Op sommige wegen is een doorstroomfunctie niet gewenst en op andere wegen is dit juist wel het geval. Hiervoor veranderen diverse wegen van karakter. Als binnen de bebouwde kom de doorstroomfunctie niet gewenst is op wegen waar nu 50 km/h gereden mag worden, brengen we de snelheid terug naar 30 km/h. Hiermee worden deze wegen aantrekkelijker en veiliger voor fietsers en voetgangers en daalt het percentage doorgaand verkeer.

Bij wegen buiten de bebouwde kom gaat het om een afwaardering van 80 km/u naar 60 km/u. De wijzingen in wegcategorie leidt tot een nieuw wegencategoriseringsplan, het wensbeeld gemotoriseerd verkeer, weergegeven in figuur 3-6.

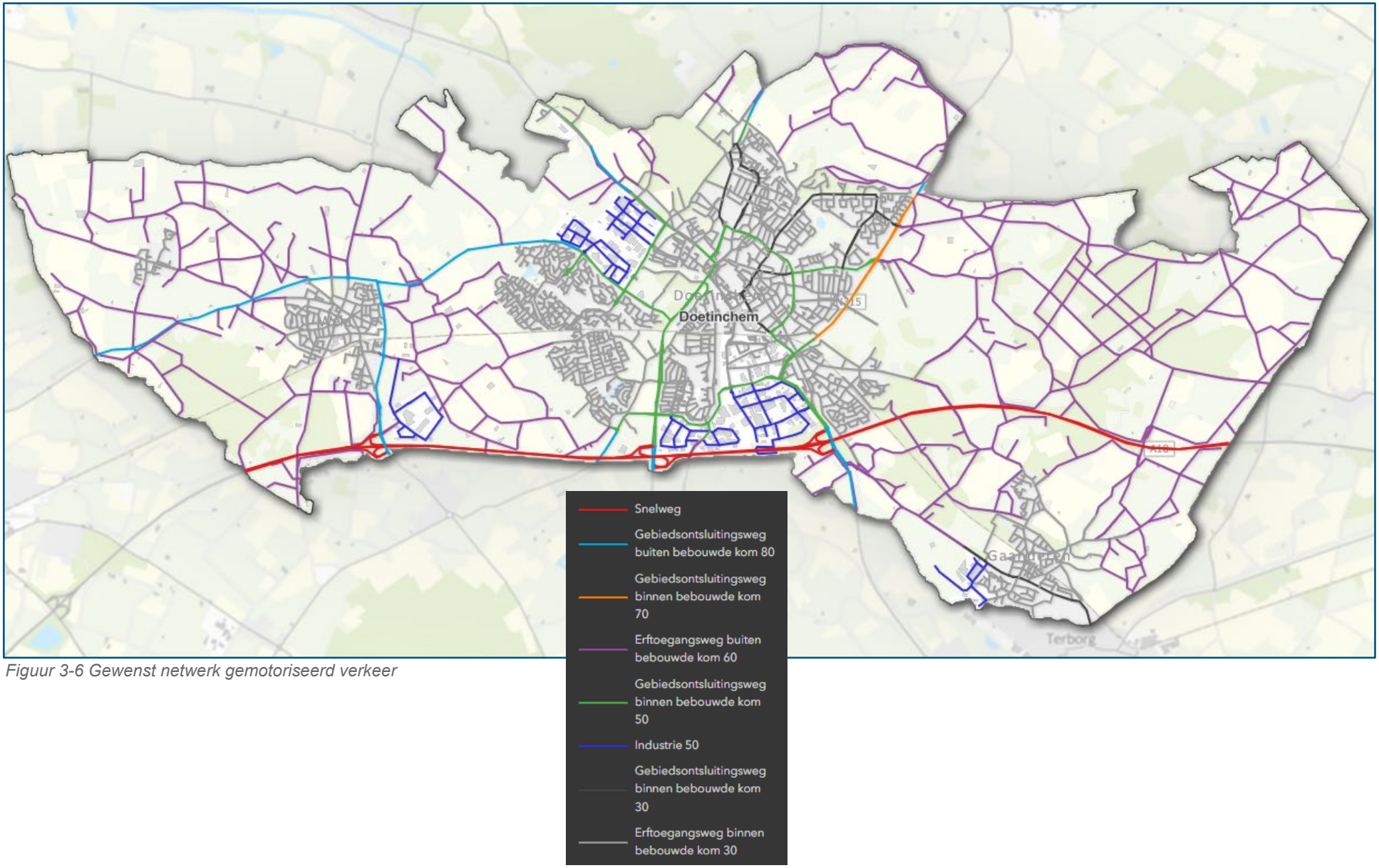
Er zijn en opzichte van het bestaande wegencategoriseringsplan twee nieuwe wegcategorieën toegevoegd:

- Industrieweg. Dit is een weg op een industrieterrein met als doel het ontsluiten van bedrijven. De snelheid is hier vooral 50 km/u.
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Dit is een weg met als zowel een functie van verblijven maar ook als functie het ontsluiten van een gebied. Hoe dit type weg eruitziet komt in hoofdstuk 8 aan bod.

De grootste aanpassingen zijn rond het centrum van Doetinchem, op basis van de netwerkvisie. Diverse huidige 50 km/h-wegen waarderen we af naar 30 km/h, waarmee verkeer meer wordt gestuurd via de ringstructuur. In de binnenstadsvisie die nu wordt opgesteld, wordt dit verder uitgewerkt. Ook een aantal wijkontsluitingswegen is afgewaardeerd.

De Europaweg tussen Liemersweg en Keppelseweg blijft wel een 50 km/h weg, ondanks de ligging ervan binnen de ringstructuur. Dit vanwege het belang voor de ontsluiting van de noordelijke stadswijken richting de A18.





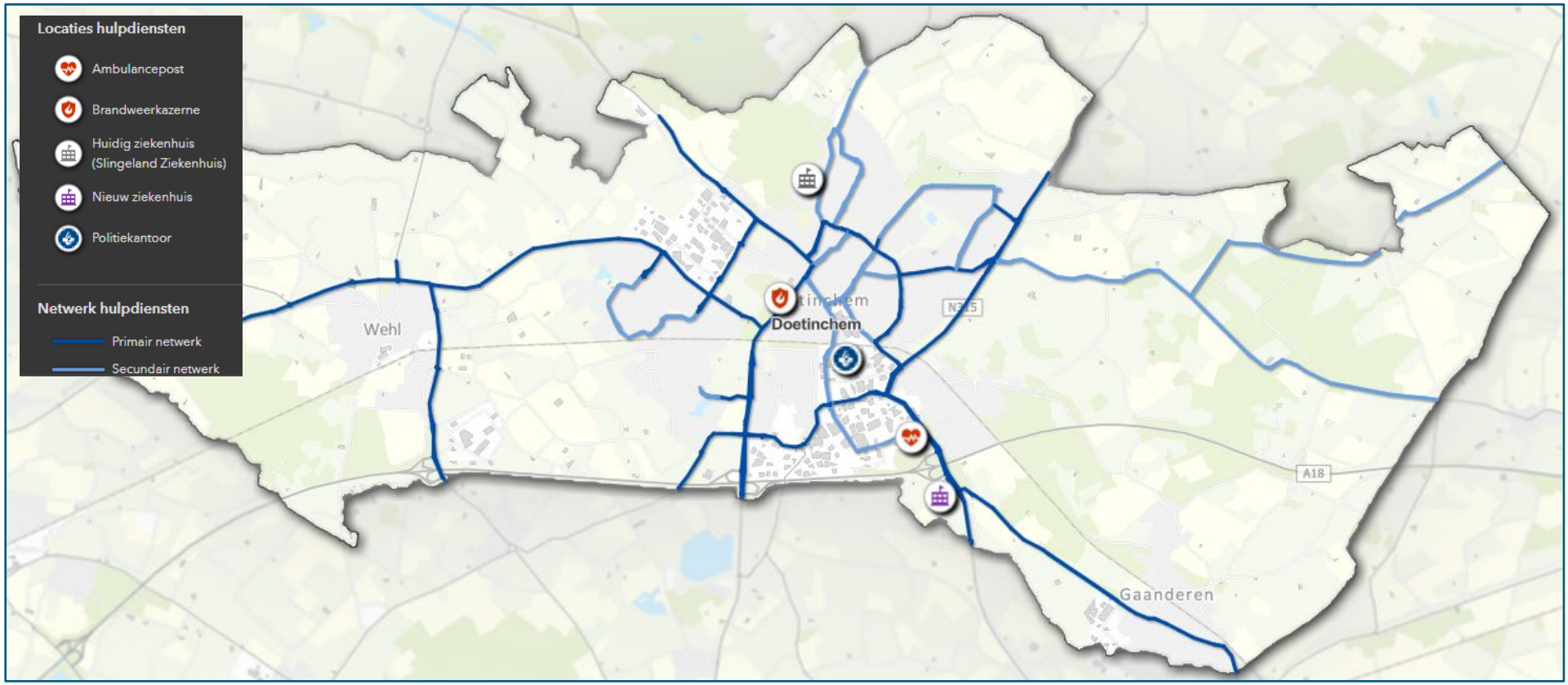
Figuur 3-6 Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer

3.6 Hulpdiensten

In het wensbeeld hulpdiensten maken we onderscheid tussen een primair netwerk en een secundair netwerk. Het primaire netwerk bestaat uit gebiedsontsluitingswegen (50 km/h of 80 km/u); geschikt om snel grotere afstanden af te leggen. De secundaire routes zijn hier aanvullend op om de verschillende wijken te bereiken. Dit zijn wegen met een snelheidslimiet van 30 km/h of 60 km/u.

De schakels in het netwerk over 30 km/h-wegen zijn altijd GOW30. Waarbij we in de weginrichting specifiek rekening houden met hulpdiensten.

In figuur 3-7 is de netwerkkaart weergegeven. Ook zijn de locaties van de verschillende hulpdiensten weergegeven.



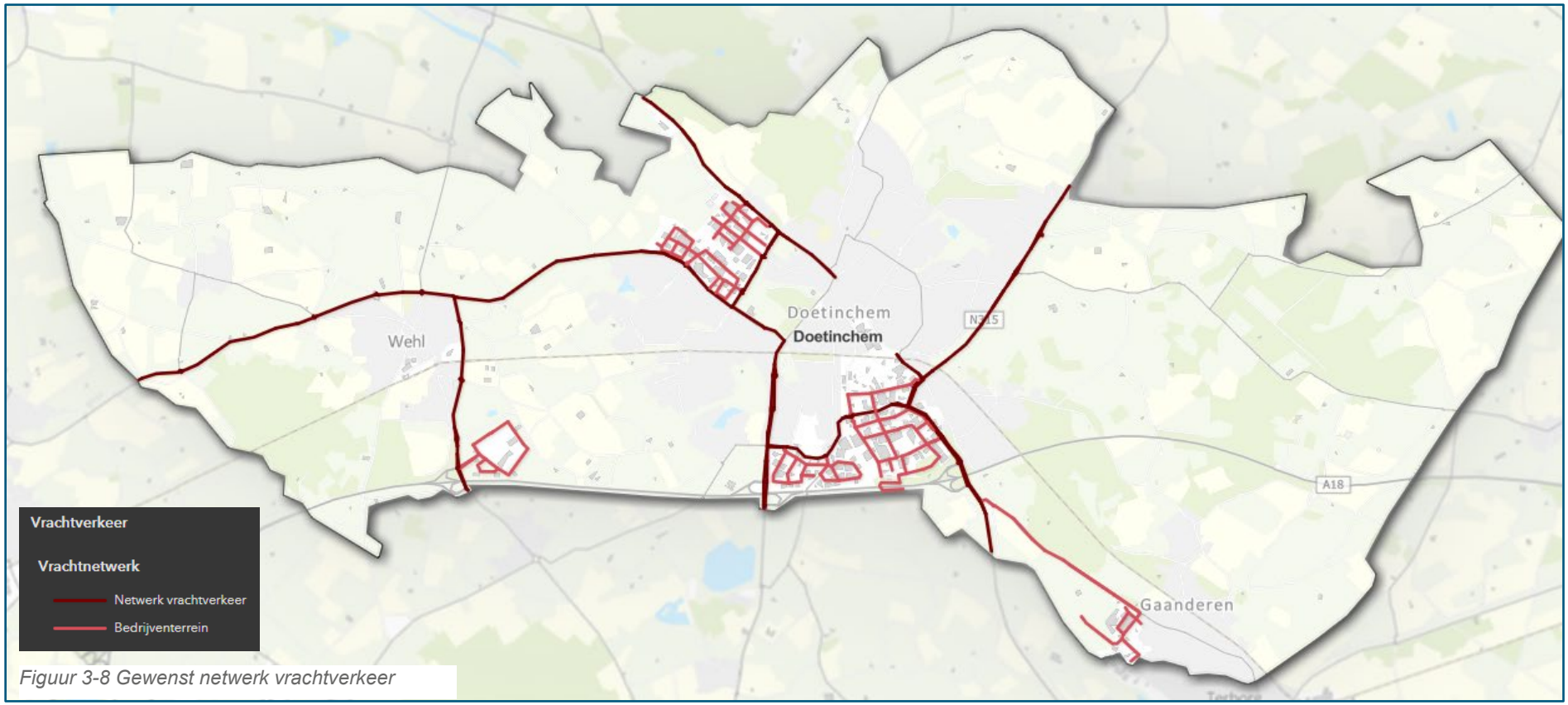
Figuur 3-7: Gewenst netwerk hulpdiensten

3.7 Vrachtverkeer

In het wensbeeld vrachtverkeer (motorvoertuigen langer dan 6.00 meter en/of zwaarder dan 3.500 kg) in figuur 3-9 hebben we twee categorieën opgenomen. We maken onderscheid tussen het netwerk vrachtverkeer en wegen op bedrijventerreinen.

Vrachtverkeer zonder herkomst en bestemming en de toeleidende routes naar bedrijventerreinen zijn opgenomen in het netwerk vrachtverkeer. Deze wegen hebben een snelheidslimiet van 50 km/h of 80 km/u. Waarbij we doorgaand vrachtverkeer zoveel mogelijk om de kernen in de gemeente heen sturen, in lijn met de regionale netwerkvisie. Een nieuwe westelijke schakel hierin kan de hoeveelheid vrachtverkeer in de bebouwde kom van Doetinchem beperken. Bij de inrichting van het netwerk vrachtverkeer houden we specifiek rekening met (een hoger aandeel) vrachtverkeer. Uitzondering is de Rijksweg, als toevoer voor het bedrijventerrein in Gaanderen. Deze route is nadrukkelijk niet opgenomen in het netwerk vrachtverkeer, maar heeft wel een functie voor de ontsluiting van het bedrijventerrein in Gaanderen.

Alle wegen op bedrijventerreinen zijn apart aangeduid in het wensbeeld vrachtverkeer. Voor de inrichting hiervan is een beleidskader nodig. Fietsbereikbaarheid van de bedrijventerreinen krijgt hierin specifiek aandacht.



Figuur 3-8 Gewenst netwerk vrachtverkeer



C. Huidige situatie



4 Huidige situatie

In dit hoofdstuk beschrijven we zo objectief mogelijk de huidige mobiliteitssituatie in de gemeente Doetinchem. Een objectief beeld van de huidige situatie is belangrijk. Dit is immers een belangrijk uitgangspunt voor dit mobiliteitsplan. Hierbij hebben we ook vele verkeerstellingen gebruikt van fietsers, personenauto's en vrachtwagen motorvoertuigen en fietsers. Dit levert een objectief beeld op van de hoeveelheid verkeer op diverse locaties.

Eerst beschrijven we de mobiliteit in de gemeente Doetinchem aan de hand van de bestaande netwerken. Daarna bespreken we het onderzoek naar doorgaand verkeer rond het centrum. Vervolgens beschouwen we de verkeersveiligheid. Om een beeld te krijgen van de ervaren knelpunten is een enquête gehouden onder inwoners, de resultaten hiervan zijn in beeld gebracht.

Veel uit dit hoofdstuk hebben we verwerkt in maatregelen.

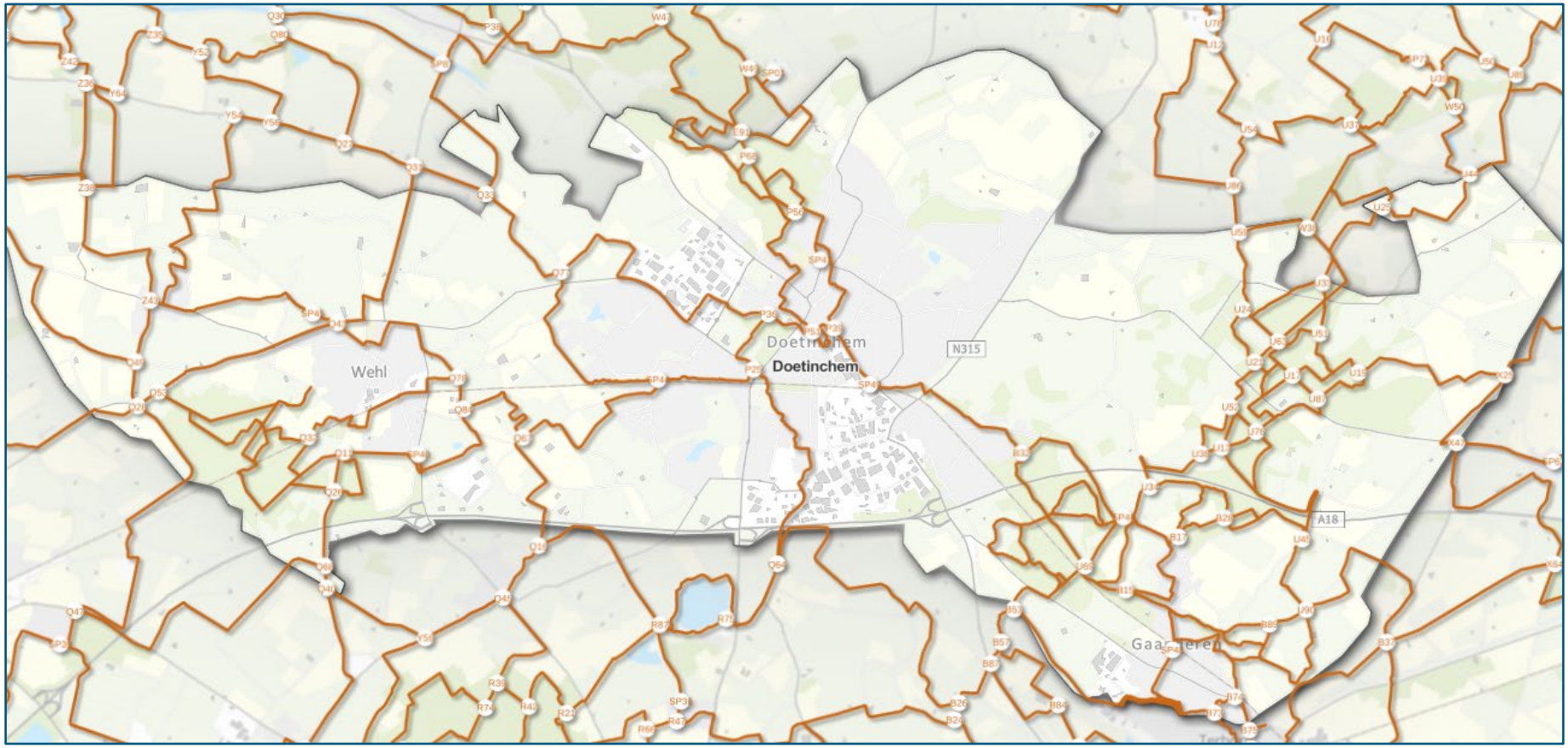


4.1 Mobiliteit in Doetinchem

We beschrijven de bestaande netwerken voor de verschillende verkeersdeelnemers.

Voetgangers

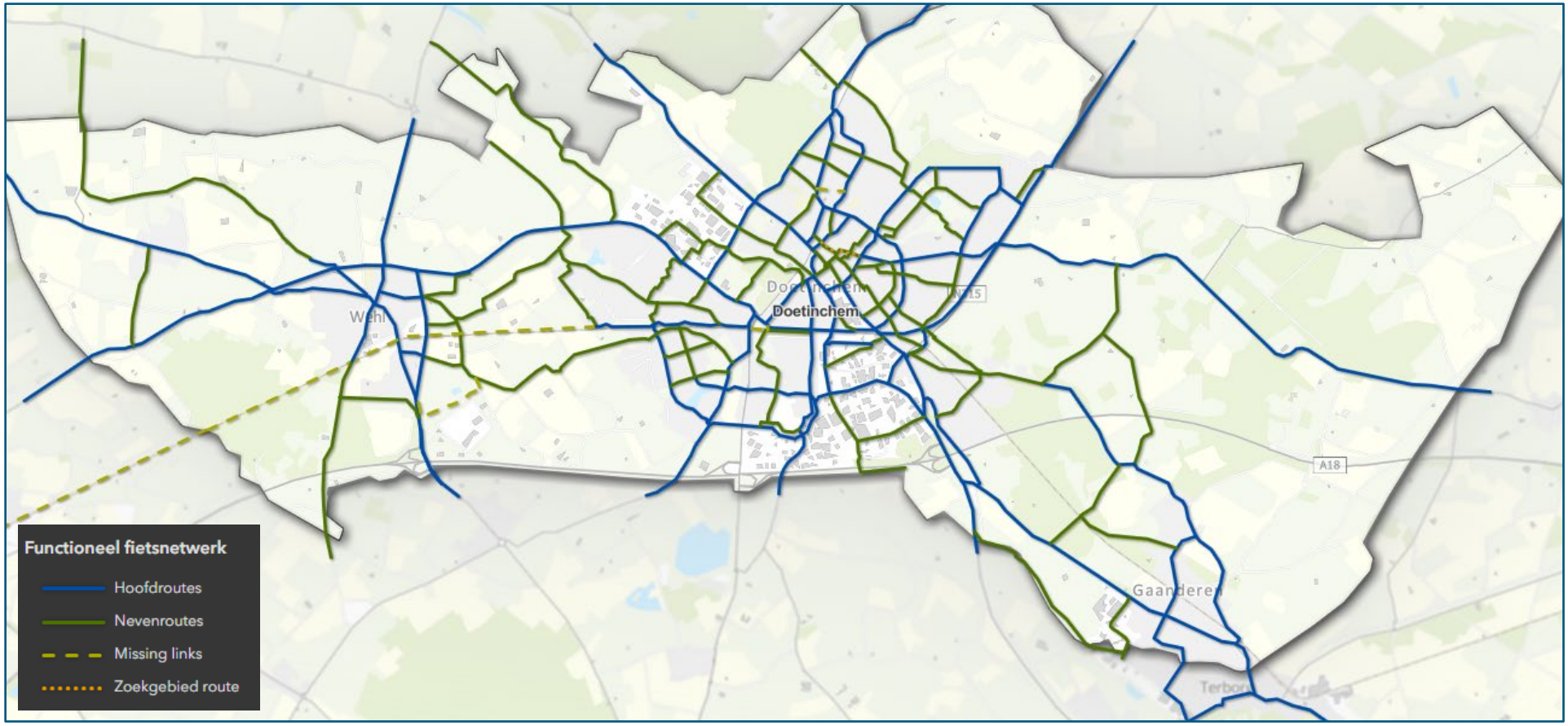
Er is geen specifiek netwerk voor de voetgangers. Op dit moment is er enkel een recreatief knooppunten-wandelnetwerk aanwezig. Dit is weergegeven in figuur 4-1.



Figuur 4-1 Recreatief wandelnetwerk gemeente Doetinchem

Fietsers

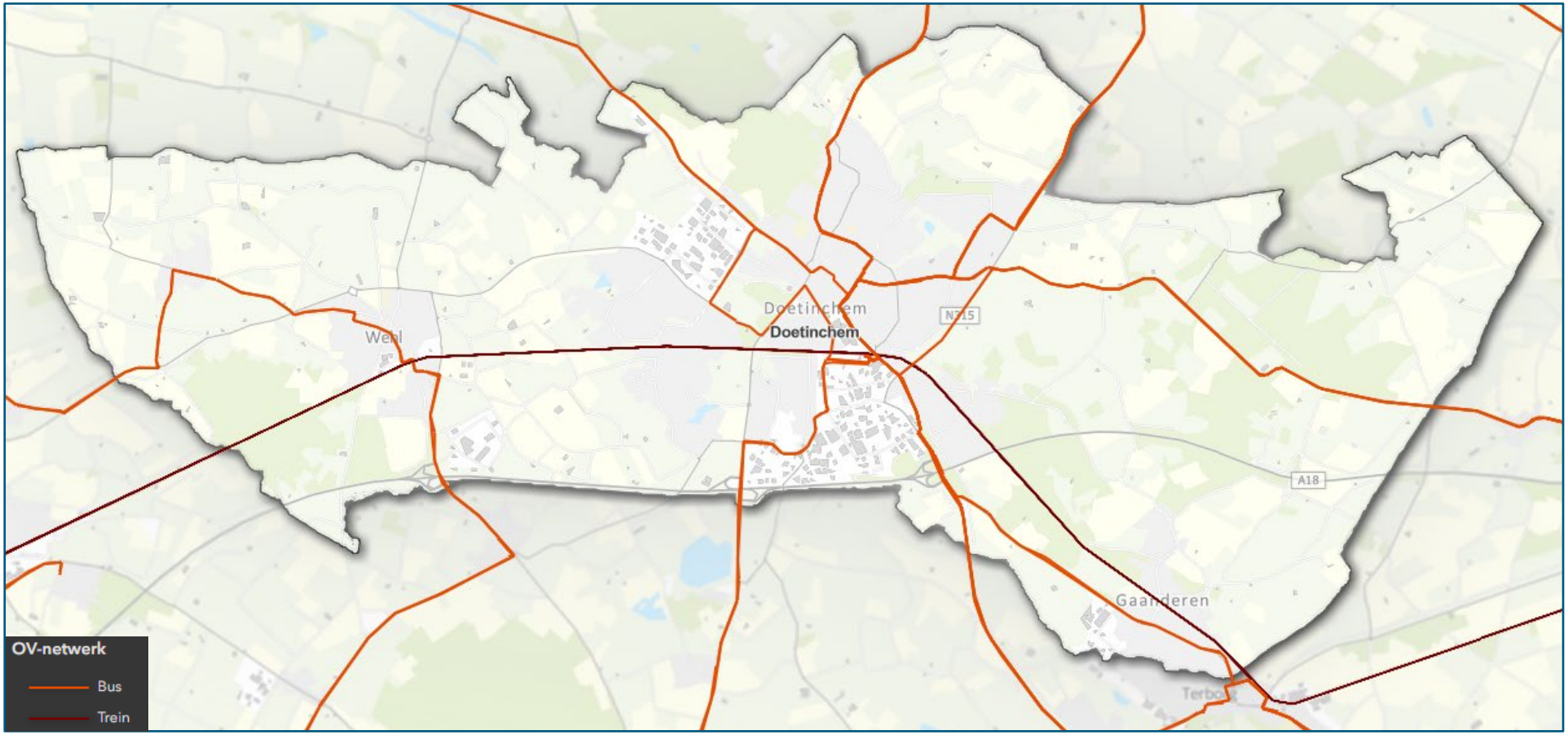
In 2020 is de “Inventarisatie fietsbereikbaarheid Doetinchem” opgesteld. Hierin is het huidige fietsnetwerk (zie figuur 4-2) weergegeven, bestaande uit de hoofdroutes, nevenroutes en een enkele missende schakel. Hoofdroutes zijn beschreven als de ‘snelle’, directe en comfortabele routes waarop de fietsers de hoogste prioriteit hebben. De hoofdroutes zijn tevens aantrekkelijk voor regionale verplaatsingen.



Figuur 4-2 Fietsnetwerk gemeente Doetinchem

Openbaar vervoer

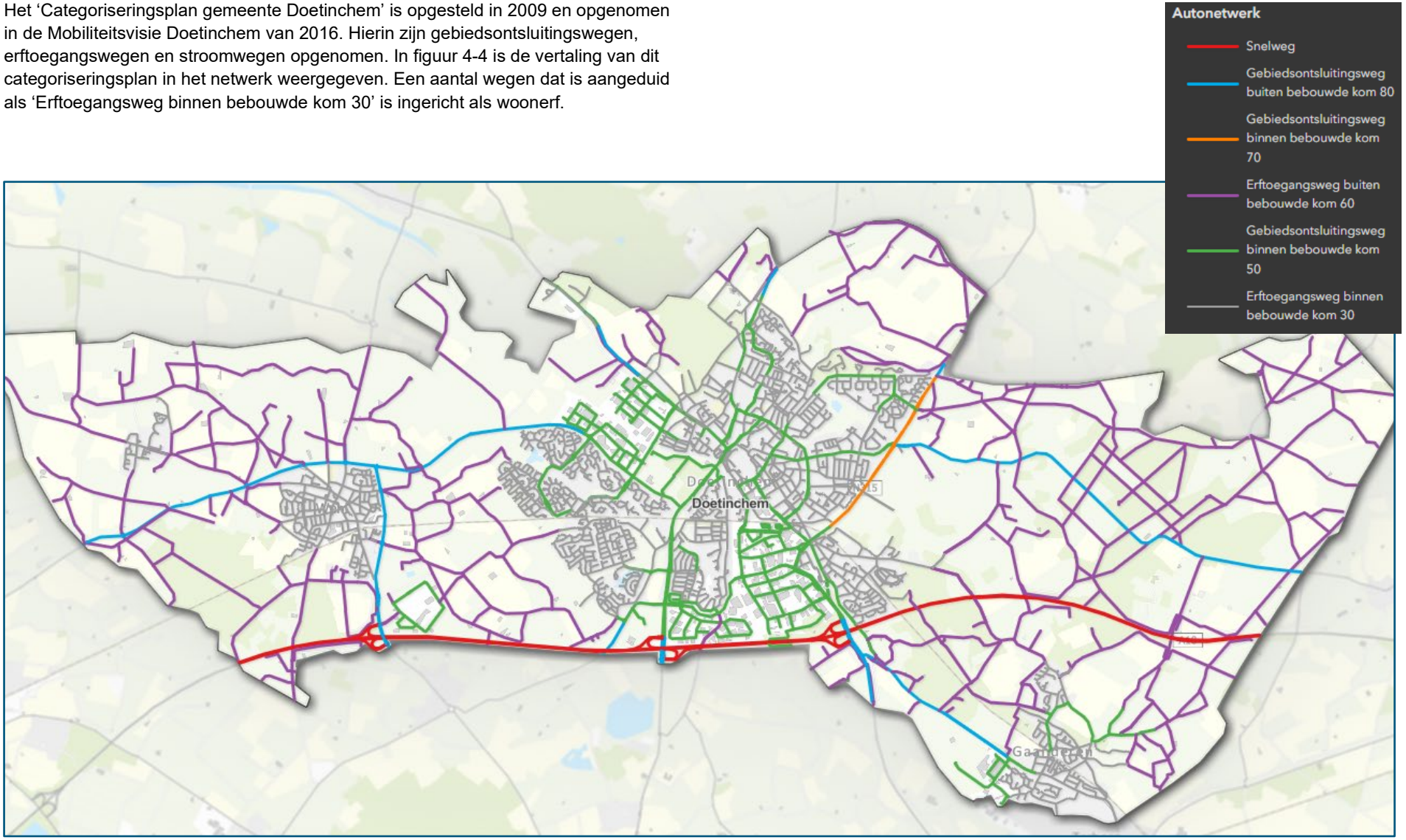
De gemeente Doetinchem heeft vier stations aan de spoorlijn Arnhem – Winterswijk; Wehl, Doetinchem de Huet, Doetinchem en Gaanderen. Verder zijn er diverse streekbuslijnen die Doetinchem verbinden met vele kernen in de regio. Ook rijdt er aanvullend openbaar vervoer op afroep, de 'Vlinder'. Een overzicht van het huidige lijnennet (excl. vlinder) is weergegeven in figuur 4-3.



Figuur 4-3 Openbaar vervoernetwerk gemeente Doetinchem

Gemotoriseerd verkeer

Het ‘Categoriseringsplan gemeente Doetinchem’ is opgesteld in 2009 en opgenomen in de Mobiliteitsvisie Doetinchem van 2016. Hierin zijn gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en stroomwegen opgenomen. In figuur 4-4 is de vertaling van dit categoriseringsplan in het netwerk weergegeven. Een aantal wegen dat is aangeduid als ‘Erftoegangsweg binnen bebouwde kom 30’ is ingericht als woonerf.

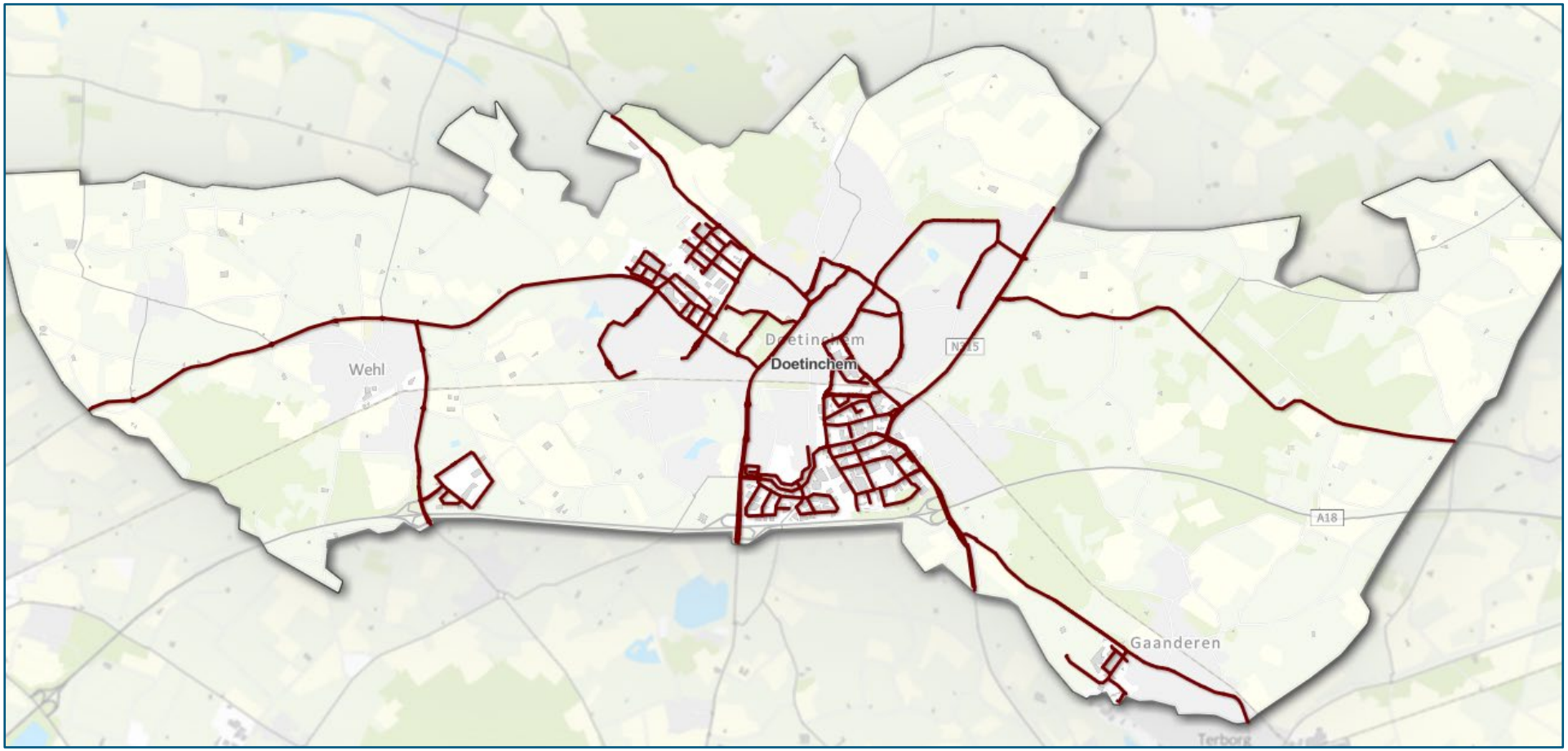


Figuur 4-4 Wegcategorisering gemeente Doetinchem

Goederenvervoer

In de wegencategorisering is het vrachtnetwerk opgenomen, aangevuld met de gebiedsontsluitingswegen. Dit vrachtnetwerk is belangrijk voor de bereikbaarheid van de diverse bedrijventerreinen. Zie figuur 4-5.

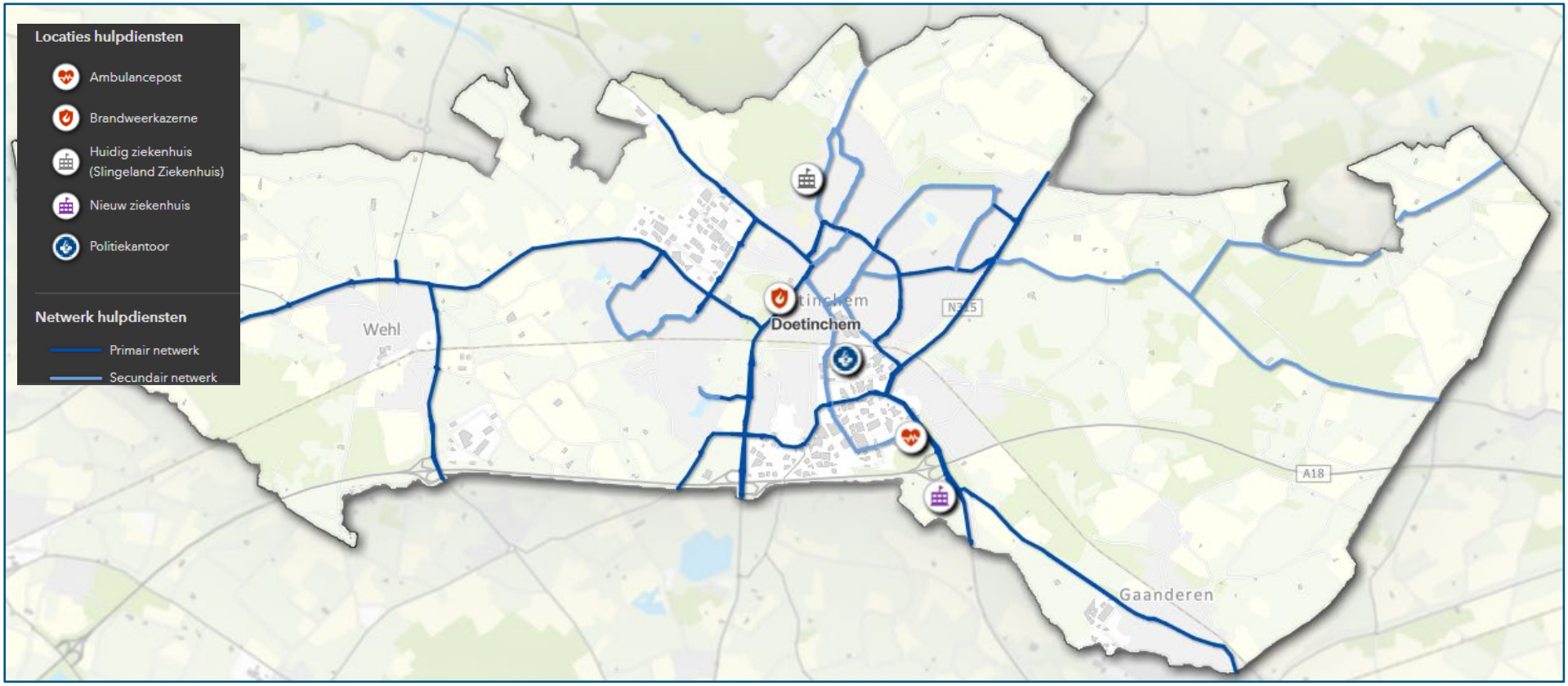
Er gelden expeditietijden voor bevoorrading van de binnenstad van Doetinchem. Binnen deze tijdvensters is het toegestaan om met vrachtwagens het voetgangersgebied in te rijden. Dit is op maandag tot en met donderdag van 00:00 - 12:00 en van 17:30 - 00:00 uur, vrijdag van 00:00 - 12:00 en van 17:30 - 18:00 uur; zaterdag van 04:00 - 12:00 uur.



Figuur 4-5 Vrachtnetwerk gemeente Doetinchem

Hulpdiensten

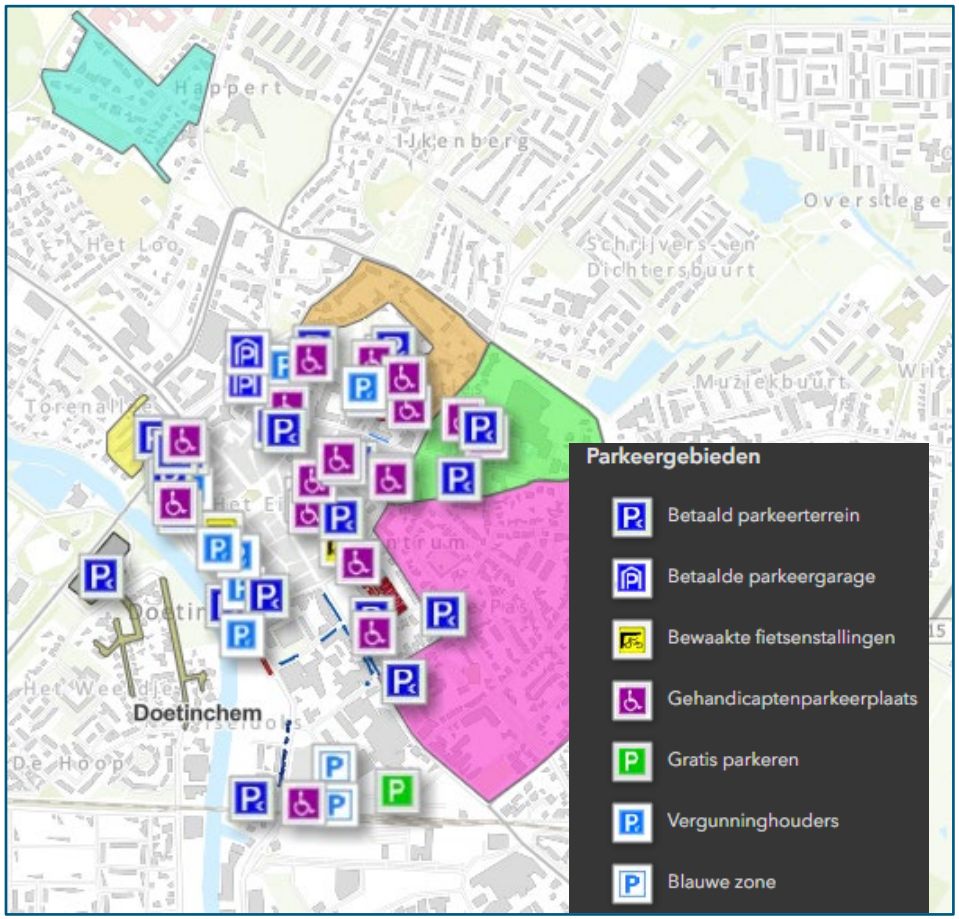
Voor hulpdiensten (brandweer, politie en de ambulance) is het belangrijk dat overal de wettelijke aanrijtijden gehaald worden. De wegen die hierbij belangrijk zijn, staan in figuur 4-6, samen met de belangrijkste locaties. Dit netwerk bestaat hoofdzakelijk uit gebiedsontsluitingswegen.



Figuur 4-6 Hulpdienstennetwerk gemeente Doetinchem

Parkeren

De parkeervisie uit 2017 geeft aan dat het parkeren in de binnenstad vooral gemakkelijk moet zijn, uitnodigend om langer te verblijven en ook bijdragen aan de klantenbinding. Er zijn diverse parkeerregimes in en rond de binnenstad van Doetinchem; betaald parkeren, blauwe zone en vergunningenparkeren. De verschillende zones zijn hieronder weergegeven.



Figuur 4-7 Parkeergebieden centrum en binnenstad Doetinchem

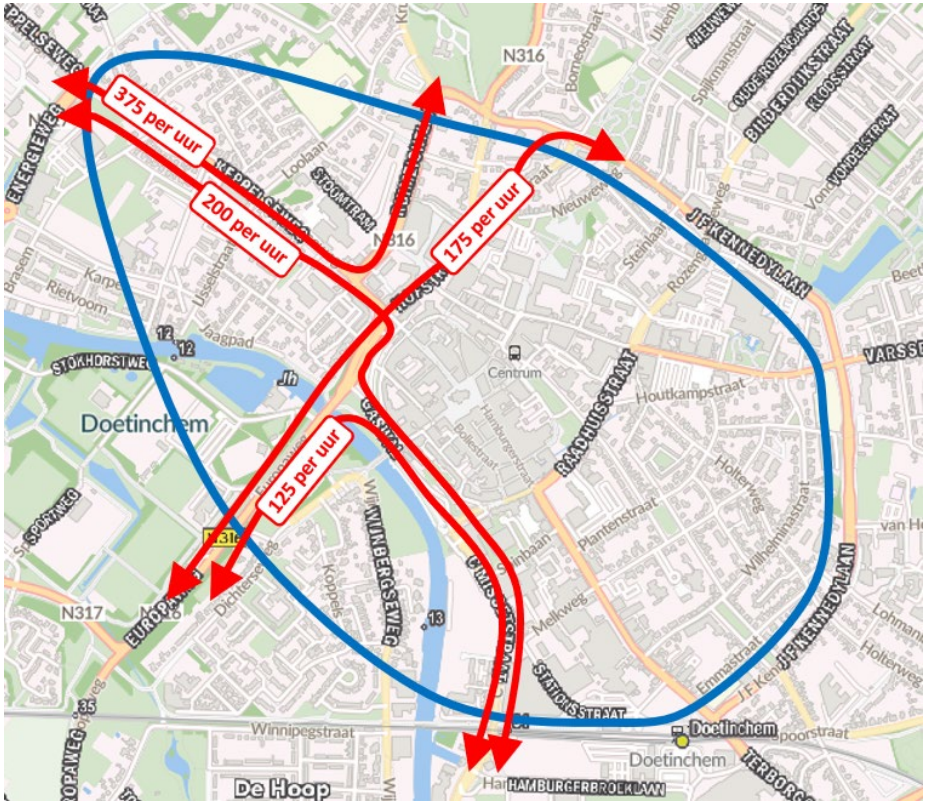
4.2 Doorgaand verkeer centrum

De gemeente Doetinchem heeft een kentekenonderzoek laten uitvoeren naar de hoeveelheid doorgaand verkeer (personenauto's en vrachtverkeer) in het centrum van Doetinchem. Dit vooral vanwege de diverse 50 km/h-wegen met een doorstroomfunctie op korte afstand van de binnenstad. Dit is te zien in de huidige wegencategorisering in figuur 4-4. Het doorgaande verkeer is in beeld gebracht binnen het cordon zoals weergegeven in Figuur 4-8. Het cordon is met een marge om de binnenstad gelegd. Het onderzoek is uitgevoerd in maart 2023.

Uit de resultaten blijkt dat gemiddeld 40% van het verkeer dat waargenomen is aan de randen van het cordon doorgaand verkeer is. Dit is verkeer dat dóór het cordon heen rijdt en daar geen herkomst en bestemming heeft. Wat ook opvalt is dat van al het verkeer op de Gaswal zo'n 50% doorgaand verkeer is. Daarnaast zijn er enkele routes die veel worden gebruikt:

- Keppelseweg – Gaswal – Havenstraat
- Europaweg – Gaswal – Havenstraat
- Europaweg – Kennedylaan via Hofstraat
- Keppelseweg – Ruimzichtlaan

In figuur 4.8 zijn voor deze routes het gemiddeld aantal voertuigen per uur weergegeven. Deze aantallen zijn indicatief.



Figuur 4-8 Cordon en veelgebruikte routes uit onderzoek naar doorgaand verkeer

4.3 Verkeersveiligheid

We hebben de verkeersveiligheidsknelpunten geanalyseerd. Dit is enerzijds een reactieve analyse met de in de afgelopen 5 jaar plaatsgevonden (en geregistreerde) ongevallen. Anderzijds hebben we een proactieve analyse uitgevoerd volgens de SPV methodiek. SPV staat voor Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Registratie van ongevallen

In de periode 2018 t/m 2022 (5 jaar) zijn er in totaal 1.448 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Doetinchem. Dit zijn ongevallen waar hulpdiensten bij aanwezig waren. Van deze ongevallen vonden er 1.187 plaats op wegen in beheer bij de gemeente Doetinchem. Dat zijn gemiddeld per maand 20 geregistreerde ongevallen. We zien ongevallenconcentraties op:

- De 50 km/uur wegen richting het centrum, de meeste op de Terborgseweg en Keppelseweg
- Kruising Energieweg - Mercuriusstraat
- Kruising Oostelijke Randweg - Varsseveldseweg
- Kruising Bilderdijkstraat – fietsoversteek nabij Noorderlicht
- Rijksweg (Gaanderen)

Een kaart met geregistreerde verkeersongevallen is opgenomen in de bijlage.

Landelijke trends met invloed op verkeersveiligheid

De elektrische fiets of e-bike wint al jaren aan positie. Ook steeds meer forenzen en middelbare scholieren hebben een elektrische fiets. De snelheden die gehaald worden zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter.

Daarnaast is het gebruik van de smartphone in het verkeer (met name tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn niet beschikbaar, evenals de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk aan dat ze afgeleid waren door hun smartphone.

Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's van gebruik van de e-bike en smartphone in het verkeer. Naast educatie is handhaving ook nodig, immers is het sinds 2019 verboden om gebruik te maken van smartphones op de fiets.

SPV analyse

De gemeente Doetinchem heeft in december 2022 een risicoanalyse verkeersveiligheid laten uitvoeren volgens de SPV methodiek (Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030). In het verleden werd er alleen gekeken naar locaties waar ongevallen hadden plaatsgevonden. De SPV-methodiek is een theoretische benadering en kijkt vooral naar locaties en wegen met een verhoogd risico op een ongeval. Met de aanpak van deze locaties kan de gemeente bijdragen aan de nationale ambitie vanuit het SPV om te komen tot nul verkeersslachtoffers in 2050.

De belangrijkste thema's zijn:

- De locaties waar relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers (langzaam verkeer) relatief veel gemotoriseerd verkeer kruist.
- De 30-km/uur-wegen die onvoldoende scoren op een Duurzaam Veilig weginrichting (disbalans vorm/functie en gebruik).
- De snelheidsoverschrijding op 30 km/h-wegen.
- De vormgeving van de fietspaden langs 50 km/h-wegen.

Op basis van de vier thema's zijn er risicolocaties op een aantal kruispunten

- Spoorwegovergang station Doetinchem de Huet
- Wolborgenmate – Plattenburgstraat - Slotlaan
- Hof van Parijs - Sicco Mansholtweg
- Sicco Mansholtweg – Bosstraat
- Stationsstraat –spoorwegovergang (Wehl)
- Beekseweg –spoorwegovergang (Wehl)
- Beekseweg - Koningin Wilhelminastraat (Wehl)
- Energieweg – Mercuriusstraat
- Europaweg – Varkensweide,
- Gaswal – Hofstraat,
- Liemersweg - Bedrijvenweg
- Bedrijvenweg – Havenstraat
- Dennenweg – spoorwegovergang
- Terborgseweg – Oostelijke Randweg
- Terborgseweg – J.F. Kennedylaan
- Hofstraat – Dominee van Dijkweg
- Normandiëstraat – Boddens Hosangstraat
- Rijksweg – Hoofdstraat (Gaanderen)

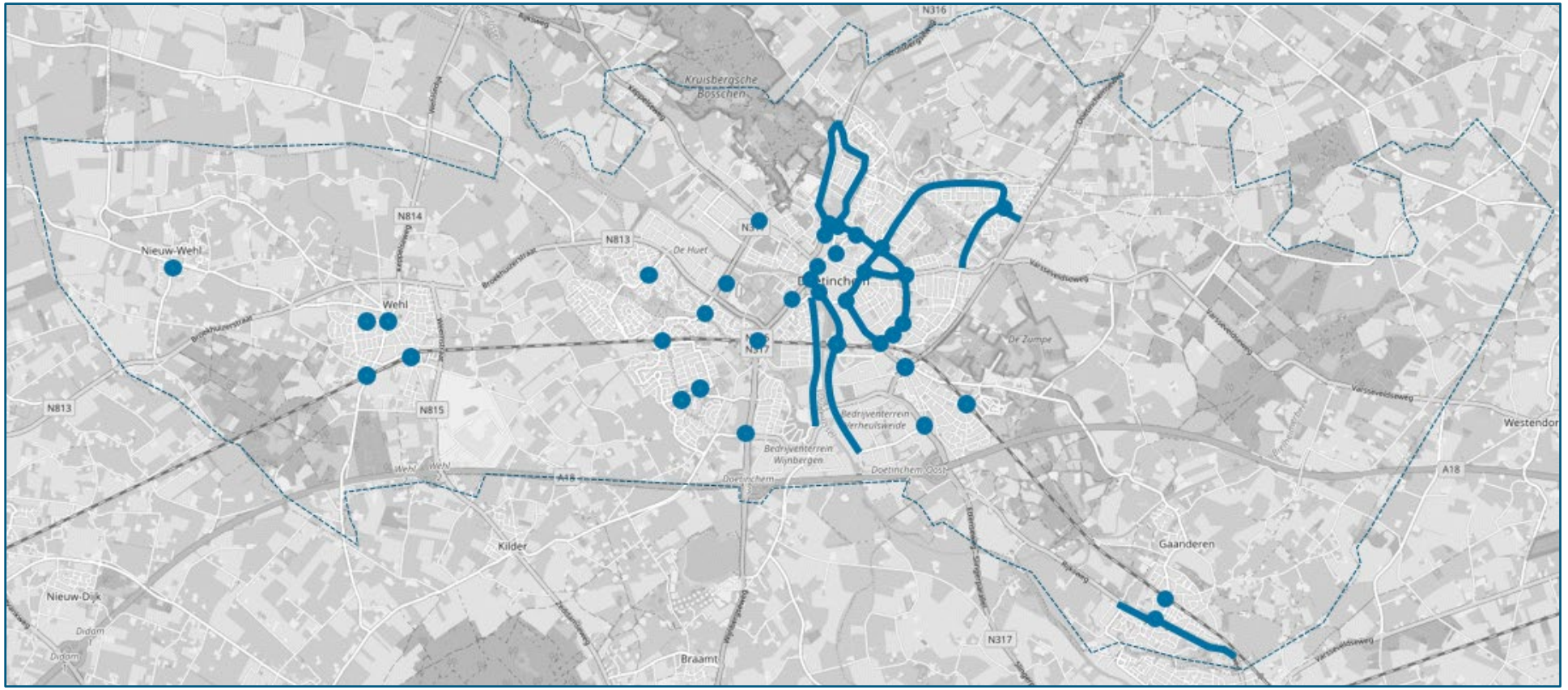
- Hoofdstraat – spoorwegovergang (Gaanderen)
- Nieuwe Wehlseweg – Nieuwe Kerkstraat (Nieuw Wehl)

Op basis van de vier thema's zijn er risicolocaties op een aantal wegvakken

- Havenstraat
- J.F. Kennedylaan
- C.Missetstraat/Gaswal
- Bilderdijkstraat/Bevrijdingsstraat/Boddens Hosangstraat
- Kruisbergseweg
- Haareweg
- Terborgseweg/Raadhuisstraat/Dr. Huber Noodtstraat
- Rijksweg (Gaanderen)
- Julianaplein en Zuivelweg
- Bezelhorstweg en Kruisbergseweg

De risicolocaties (kruispunten en wegvakken) zijn weergeven in figuur 4-9.





Figuur 4-9 Risicolocaties SPV-analyse

4.4 Enquête inwoners

Alle inwoners van Doetinchem zijn uitgenodigd om tussen 10 oktober 2022 en 6 november 2022 mobiliteitsgerelateerde wensen en knelpunten aan te geven via een digitale kaart. Op de kaart zijn de locaties van knelpunten en wensen aangegeven waarbij een omschrijving is toegevoegd. Er zijn in totaal 591 punten geplaatst. De ontvangen reacties hebben we verdeeld in een aantal thema's. In de bijlage zijn diverse afbeeldingen opgenomen.

De thema's, op volgorde van de meeste aangegeven punten:

- Fietsverkeer
- Autoverkeer
- Snelheid
- Voetgangers
- Gevaar
- Zicht
- Infrastructuur

In de bijlage zijn kaarten met punten per thema weergegeven.

Naast diverse fietsknelpunten in de kern van Doetinchem, zien we ook knelpunten langs de spoorlijn in Doetinchem en Wehl en enkele knelpunten in Gaanderen.

Bij het thema autoverkeer gaat het vooral over de snelheid van het verkeer, maar ook over gevaarlijke situaties. Snelheid gaat vooral over de Rijksweg in Gaanderen en de Kruisbergseweg en Haareweg in Doetinchem. Verder is er ook een aantal gevaarlijke situaties geduid rond de binnenstad, bij onder andere de Gaswal en Terborgseweg. Ook gaat het om enkele verkeerslichten die beter afgesteld kunnen worden.

Bij de opmerkingen over voetgangers zijn met name knelpunten over de oversteekvoorzieningen geplaatst, zoals in en rond de binnenstad en de op Rijksweg in Gaanderen. Daarnaast melden inwoners dat de trottoirs langs sommige wegen ontbreken of smal zijn. Ook komen er knelpunten langs het spoor naar voren.

5 Beleidskaders

We hebben de relevante vigerende beleidsplannen geanalyseerd. Het gaat om nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Dit mobiliteitsplan dient hiermee in lijn te zijn.

5.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nationale Omgevingsvisie (2020)

In de september van 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, opgesteld door Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 13 maart 2012) gaat op in de NOVI.
De nationale omgevingsvisie geeft een beeld van hoe de leefomgeving in Nederland er over 30 jaar uitziet. De horizon van de NOVI ligt op 2050, de horizon van de SVIR lag op 2040. In de NOVI zijn vier prioriteiten meegegeven die ook voor Doetinchem relevant zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is groot, zodat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. De NOVI gebruikt drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen voorkomen we

De nieuwe omgevingswet

De omgevingswet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente gebruikt de omgevingswet om onder andere belanghebbenden te laten participeren in diverse besluiten. Het is dan van belang om deze aan de voorkant mee te nemen. De nieuwe omgevings-wet is toe te passen op onder andere de toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet, verwacht in 2024.

Contouren toekomstbeeld OV 2040

In 2016 hebben rijk, regio's, vervoerders en ProRail een gemeenschappelijke visie op het openbaar vervoer opgesteld. Dit resulteerde in een door alle partijen onderschreven ambitie voor het toekomstige OV ("Overstappen naar 2040"). Hieruit kwam een aantal doelen en vervolgstappen. Voor de gemeente Doetinchem betekent dit:

- Deur-tot-deur mobiliteit mogelijk maken;
- Aandacht blijven vragen bij vervoerders voor goede (bus)verbindingen
- Veilig, duurzaam en efficiënt OV mogelijk maken (faciliteren)
- Goede voorzieningen bij bushaltes voor drempelloos OV van deur-tot-deur

Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)

Gedeputeerde Staten hebben op 30 oktober 2018 de reactienota Omgevingsvisie Gaaf Gelderland en Gelderse Omgevingsverordening vastgesteld. De provincie wil de komende jaren werken aan een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. De focus ligt op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Voor bereikbaarheid zijn de volgende ambities geformuleerd:

- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal
- In 2030 is al het busvervoer zonder uitstoot
- In 2030 is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets

Visie voor een bereikbaar Gelderland (2020)

De provincie Gelderland heeft in 2020 de mobiliteitsvisie vastgesteld. Hierin kiest de provincie ervoor om te werken aan de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven. Hiervoor ligt de focus op de stedelijke netwerken en het ontlasten van het wegennetwerk in deze gebieden. Er wordt geanticipeerd op de groei van het aantal verplaatsingen, de klimaatopgave en de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom wordt er met meer focus aan de volgende bouwstenen gewerkt:

- Realiseren van hoogwaardige hubs op de juiste locaties
- Inzetten op fietsen op korte afstanden
- Optimaliseren van capaciteit op langere afstanden
- Verder versterken van het goederenvervoer
- Bevorderen van de verkeersveiligheid

Achterhoek Visie 2030

De Achterhoek Raad heeft in 2020 de Achterhoek Visie 2030 vastgesteld. De visie stelt dat het in 2030 voor iedere inwoner van de Achterhoek mogelijk is op ieder moment van de dag verplaatsingen van A naar B te plannen, boeken, betalen en reizen. En dat op zo duurzaam mogelijke wijze. Hiervoor moet de infrastructuur goed op orde zijn. Daarnaast mogen er geen belemmeringen meer zijn voor reizen tussen Duitsland en Nederland.



5.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders

De nieuwe Omgevingswet

De Omgevingswet heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De Omgevingswet vraagt om integrale benadering van de fysieke leefomgeving. Tot nu toe waren gemeenten gewend om vaak thematisch beleid en visies op te zetten, op bijvoorbeeld het vlak van groen, verstedelijking, gezondheid, mobiliteit, energietransitie. Nu wordt er verwacht dat dit samen gaat komen in integrale omgevingsvisies en -programma's. De Omgevingswet treedt in werking op 1 januari 2024. De totstandkoming van dit mobiliteitsplan heeft in 2023 plaatsgevonden. Naar verwachting zal de vaststelling van het mobiliteitsplan op het niveau ambities uit het plan plaatsvinden onder de Omgevingswet in de loop van 2024. Dat betekent dat de nieuwe ambities worden meegenomen in de eerstvolgende herziening/actualisatie van de omgevingsvisie.

Omgevingsagenda 2022 (vastgesteld raad 2021)

De gemeente is vergevorderd met het opstellen van een omgevingsvisie voor Doetinchem. De vastgestelde 'omgevingsagenda 2022' is de springplank geweest naar de omgevingsvisie. In deze visie benoemt de gemeente de kansen en de opgaven voor de gemeente richting 2036. Onderdeel van de concept omgevingsvisie is het inzetten op duurzame en actieve mobiliteit, zoals meer inzetten op de fiets, stimuleren van een goede laadinfrastructuur en deelvervoer. Na de inspraakronde wordt naar verwachting de omgevingsvisie eind 2023 vastgesteld.

Mobiliteitsvisie Doetinchem 2016 – 2026 (vastgesteld raad 2016)

Dit mobiliteitsplan is gebaseerd op een aantal uitgangspunten (vastgesteld door de raad in 2015), die hierin verder zijn uitgewerkt:

- Economische bereikbaarheid, keuzes maken: Voor bezoekers binnenstad inzetten op alle vervoerwijzen. Voor bedrijventerreinen inzetten op directe fietsverbindingen en een concurrerende reistijd voor het openbaar vervoer.
- Sociale bereikbaarheid: Bereikbare voorzieningen voor iedereen.
- Benutten van de infrastructuur: Minder reizen, spitsmijden en spreiden, andere routes kiezen, parkeercapaciteit uitwisselen, meer fietsen.
- Duurzaamheid: 'Fietsstad van de toekomst', verminderen, schonere en zuinigere mobiliteit.
- Verkeersleefbaarheid: Binnenstad kwaliteit openbare ruimte, verbinding met de Oude IJssel, sluipverkeer voorkomen, snelheid beperken, goede oversteekbaarheid.
- Verkeersveiligheid: Duurzaam Veilige verkeersvoorzieningen, speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, educatie, gedrag en handhaving
- Ontwikkelingen: Rekening houden met basismobiliteit (krimp en vergrijzing), elektrische fiets en auto, verplaatsing van het ziekenhuis, bereikbaarheid stadion en beperken verkeers- en parkeeroverlast.
- Evenwichtige ruimteverdeling voor verkeersdeelnemers en overige functies: Ruimte voor fietsnetwerk, openbaar vervoer, hoofdwegennet, voetgangers en parkeren.

Structuurvisie 2035 (vastgesteld raad 2013)

Doelstelling van de opgave 'Stad aan de rivier' (Structuurvisie Doetinchem 2035) is de kwaliteiten van de Oude IJssel en zijn ligging te benutten voor de stad. Relevante punten zijn:

- Het creëren van een autoluw centrum met een hoge belevingswaarde, waarbinnen het bestemmingsverkeer in alle rust winkels en voorzieningen bereikt maar overig verkeer verleid wordt tot andere keuzes. Door de opgave 'Centrum optimaal' uit te werken, worden de kansen om de binnenstad en de rivier dichter bij elkaar te brengen realistisch en wordt het ook mogelijk om investeerders aan te trekken voor deze nieuwe stadsrand.
- De verhuizing van het Slingeland Ziekenhuis. Een verhuizing veroorzaakt een accentverschuiving naar het zuid-oosten van de stad en vraagt om specifieke bereikbaarheidsoplossingen.
- De spoorlijn Arnhem-Winterswijk is een enkelsporige lijn tussen Zevenaar en Winterswijk en tweesporig tussen Arnhem en Zevenaar. Op het deel Doetinchem- Winterswijk reizen circa 3.250 reizigers per werkdag (in 2013, red). Op het deel Doetinchem-Arnhem reizen ruim 13.000 reizigers per werkdag (in 2013, red.). Hiermee is dit één van de drukste regionale spoorlijnen van Nederland. De spoorlijn Arnhem-Winterswijk vervult een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van De Achterhoek met de regio Arnhem- Nijmegen en daar gevestigde kennisinstellingen. De wens is om te komen tot spoorverdubbeling.

Dorpsplan Wehl en Nieuw-Wehl (geen bestuurlijke status)

In februari 2015 is het Dorpsplan Wehl & Nieuw-Wehl gepresenteerd. Belangrijkste onderdelen zijn:

- Het eenrichtingsverkeer in en rondom het centrumgebied had als doel om ongewenst sluipverkeer te voorkomen en de verkeersveiligheid te vergroten. Echter, hierdoor is een optimale doorstroming binnen het dorp niet mogelijk, er ontstaat zoekverkeer en de bewegwijzering kan beter. De ambitie is een goed evenwicht tussen verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming.
- Er is een verkeerstoename geconstateerd op de Doetinchemseweg, waarvoor passende maatregelen gewenst zijn. De bocht ter hoogte van de Koksgoedweg wordt als verwarrend en onveilig ervaren.
- Een pleidooi voor een veilige fietsverbinding tussen Wehl en Nieuw-Wehl in verband met de sluiting van de basisschool in Nieuw-Wehl.

Dorpsplan Gaanderen (geen bestuurlijke status)

In 2012 heeft de dorpsraad van Gaanderen het Masterplan Verkeer gepresenteerd. In het Masterplan zijn onder andere de volgende uitspraken en ambities opgenomen:

- Het afwikkelen van doorgaand verkeer over de Rijksweg is ongewenst. Voor Gaanderen is het ontsluiten van de kern de belangrijkste functie.
- De Hoofdstraat heeft vooral als functie om de voorzieningen te ontsluiten.
- Na de opening van de Oostelijke Randweg is de gewenste functie voor de Kerkstraat die van verblijfsgebied in plaats van een doorgaande functie.
- Alle overige wegen inrichten al verblijfsgebied.

De Dorpsraad hecht de meeste waarde aan uitvoering van de volgende maatregelen:

- Aanpassen kruising Rijksweg – Hoofdstraat.
- Herinrichting Hoofdstraat (zuidelijk deel tussen Rijksweg en spoorwegovergang is uitgevoerd).
- Fysieke knip Kerkstraat.
- Aanpassen komgrens Rijksweg (is uitgevoerd).
- Verplaatsen komgrens Kerkstraat (is uitgevoerd).

Parkeervisie gemeente Doetinchem 2017-2020 (vastgesteld raad 2017)

In de parkeervisie zijn verschillende punten beschreven. De gemeente Doetinchem:

- streeft naar een toekomstbestendige parkeersituatie
- stimuleert een vitale economie
- ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen
- zet behoudend in op elektrische voertuigen
- gaat voor een duidelijke en eenduidige uitstraling
- denkt mee over beperken van overlast van geparkeerde vrachtwagens

Daarnaast zijn er in de visie verschillende gewenste parkeerreguleringen beschreven. De parkeervisie wordt op dit moment herzien.

Toplocatie Oost (vastgesteld college 2020)

Toplocatie Oost is een samenwerkingsverband van Doetinchemse ondernemers, onderwijs, en gemeente Doetinchem. Het rapport ‘Doetinchem in bedrijf: op weg naar Toplocatie Oost’ is in maart 2020 door het college is vastgesteld. In dit rapport staat de ambitie om door te groeien naar een sterke economische hotspot. Inzet hierbij is het versterken van de arbeidsmarkt, profilering, het versterken van specifieke bedrijfsketens en het versterken van de infrastructuur op de bedrijventerreinen.

Laadvisie (vastgesteld college 2022)

De laadvisie bepaalt de strategie van gemeente Doetinchem om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord.
De gemeente volgt voor het realiseren van laadinfrastructuur de ‘ladder van het laden’ om de druk op de openbare ruimte te beperken. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten.

Categoriseringsplan gemeente Doetinchem (vastgesteld 2009)

In dit document is het wegencategoriseringsplan opgenomen. Hierin is het wegennet van de gemeente verdeeld in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoe-gangswegen. Dit is geïllustreerd met bijbehorende maatvoeringen, kruispuntvormen en voorbeelden van inrichting. Ook zijn opgenomen het netwerk van busroutes, het fietsnetwerk, het netwerk voor goederenvervoer en uitrukroutes voor hulpdiensten.

Wegenbeleidsplan (vastgesteld raad 2021)

In 2021 is het wegenbeleidsplan 2021-2031 vastgesteld. In dit plan zijn de kaders opgenomen voor het beheer en onderhoud van het wegenareaal in de gemeente Doetinchem. De binnenstad van Doetinchem is het visitekaartje van de gemeente. Daar hoort een openbare ruimte bij die mooi, comfortabel en veilig is dus kwaliteits-niveau Hoog (A). Kwaliteitsniveau Basis (B) is een realistisch niveau voor de overige gebieden waar representativiteit minder een rol speelt, maar een voorwaarde om ook voor die gebieden nog een veilig gebruik zonder risico’s te kunnen garanderen.



B. Toekomstbeeld Mobiliteit



6 Trends en ontwikkelingen

Voor een toekomstbestendig mobiliteitsplan houden we rekening met trends en ontwikkelingen. Om een beeld van de toekomst te schetsen, analyseren we de belangrijkste trends en ontwikkelingen die we momenteel verwachten en die van invloed zijn op mobiliteit en verkeer. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de snelle technologische ontwikkelingen. Ontwikkelingen zijn vooral plannen die al voorzien zijn in de gemeente Doetinchem, zoals gebiedsontwikkeling en woningbouw.

6.1 Trends

Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik toe van alternatieven voor fossiele brandstof. Het aantal elektrische, waterstof- en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Doetinchem, en het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend doorzet en dat de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig is in het straatbeeld. De gemeente volgt ontwikkelingen rond duurzame brandstoffen, zoals waterstof.

De gemeente Doetinchem heeft een laadvisie opgesteld, waarin de keuzes tot elektrisch rijden en andere duurzame brandstoffen is beschreven.



Deelmobiliteit

Tegenwoordig groeit het aantal mogelijkheden voor het maken van verplaatsingen. Men kan kiezen uit verschillende soorten deelvervoer, zoals OV-fietsen, deelbakfietsen en deelauto's. Steeds meer is de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze (o.a. Mobility as a Service, oftewel MaaS, richt zich hierop).

Deze ontwikkeling speelt zich momenteel vaak af bij jongeren (ook bij bijvoorbeeld de SWAP-fietsen met het blauwe voorwiel). Vaak kiezen mensen met kinderen toch vrij snel weer voor een eigen auto.

In de gemeente Doetinchem zijn al deelauto's en deelfietsen beschikbaar. De vraag is of deze trend zich doorzet en hoe deze trend zich ontwikkelt binnen de gemeente Doetinchem. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van het aanbod en de vraag en is vooralsnog in Nederland vooral terug te vinden in de steden. Ouderen zijn minder op gezette tijden afhankelijk van een auto, maar zijn vaak al jaren gewend een eigen auto te hebben, waardoor het lastig is om over te stappen op autodelen.



Duurzaamheid

Elektrische voertuigen winnen terrein en worden steeds vaker ingezet. Vooral in het openbaar vervoer zien we een duidelijke verschuiving, waar elektrische bussen steeds vaker de norm worden. De fiets groeit eveneens in belang als vervoersmiddel, bijvoorbeeld bij pakketbezorging. Bovendien maken steeds meer (grotere) steden de beslissing om vervuilende voertuigen niet langer toe te staan in het centrum. Dit zorgt

voor een discussie en gesprekken over de afweging tussen milieu, duurzaamheid en voortgang, aangewakkerd door de stikstofwetgeving.

In Doetinchem zien we dezelfde trend, waar de fiets een steeds belangrijkere rol speelt als vervoermiddel, getuige de groeiende populariteit van e-bikes. Dit doet de vraag rijzen of andere elektrische voertuigen, zoals elektrische steps, een vergelijkbare opkomst zullen beleven, wat mogelijk aanpassingen aan de infrastructuur vergt.

De gemeente doet onderzoek naar de optimalisatie van binnenstadbevoorrading. Overwogen wordt om ruimere venstertijden toe te kennen aan elektrische voertuigen, terwijl voertuigen met verbrandingsmotoren juist beperkt worden. Deze ontwikkeling stimuleert de opkomst van distributiehubs aan de randen van de binnenstad. Deze hubs kunnen fungeren als knooppunten voor goederenoverslag, wat een positieve impuls geeft aan duurzame stadslogistiek en de belevingskwaliteit van de binnenstad verbetert. Ook kunnen deze hubs uitgebreid worden met andere mobiliteitsvoorzieningen, zoals parkeren deelvervoer en openbaar vervoer.



Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speedpedelec, de toename van elektrische fietsen en bakfietsen neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt.

Ook binnen de gemeente Doetinchem zijn deze verschillende typen voertuigen aanwezig. De weg- en fietsinfrastructuur in de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden.



Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken. Door de weerstand toe te voegen op infrastructuur is dit niet meer mogelijk.

Door de digitalisering laat de samenleving meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber of flitsbezorgers. Betere technologie in voertuigen en meer data leidt tot een nog betere en slimmere manier reizen. Hierop dient de gemeente Doetinchem goed te anticiperen en dat steeds meer data beschikbaar moet zijn. Dit is afgesproken in de Top 15 data van de Digitalisering Overheden.

Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling heeft op het gebied van de auto een groot effect op vooral gebiedsontsluitingwegen en stroomwegen (de grotere, drukkere wegen). Op deze wegen wordt de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de gemeente Doetinchem is het belangrijk om te anticiperen op deze technologieën en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen.

Voertuigen worden steeds geavanceerder en gaan nu al met elkaar en ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden breiden zich in de toekomst uit (onder andere met steeds slimmere verkeerslichten). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten heeft kan dit leiden tot een betere doorstroming.

Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler. Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt. Dit betekent dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden; dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels (zoals paaltjes) zoveel mogelijk verwijderd of afgeschermd worden.

Participatie

Onder andere vanuit de Omgevingswet krijgen inwoners steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft ook effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van inwoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (verwachtingsmanagement).

Bevolkingsgroei en verstedelijking.

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) had de gemeente Doetinchem in 2022 in totaal 58 546 inwoners. De bevolking is de afgelopen 10 jaar gestegen (sinds 2012 met 4%). Deze stijging is vooral toe te wijzen aan de toename van het aantal ouderen (>65 jaar). Daarentegen is de leeftijdsgroep <20 jaar juist gedaald.

De verwachting van het CBS is dat de groei van de afgelopen jaren zich verder doorzet naar een bevolkingsaantal richting de 60.000 in 2035. Hierbij gaat het CBS uit dat conform de trend van de afgelopen jaren de groei zich in de toekomst vooral voordoet in de bevolkingsgroep 65+ (en een daling van inwoners in de leeftijdsgroep >20 jaar van 2020 naar 2040). De gemeente Doetinchem heeft de ambitie om te groeien naar 70.000 inwoners in 2036.

Voor de mobiliteit in de gemeente Doetinchem betekent in de basis dat deze door de groei van het aantal inwoners toeneemt.

Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot blijft. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden bijvoorbeeld bij gedragscampagnes en handhaving.

Groei fietsgebruik

We verwachten in 2027 een groei van het fietsgebruik van 9% ten opzichte van 2019. Dat komt door de bevolkingsgroei en door de elektrische fiets, waardoor de gemiddelde fietsafstand toeneemt. Ook de toename van het OV-gebruik en bijbehorend voor- en natransport zorgt voor meer fietsgebruik. Het aandeel van de elektrisch fiets in het totale fietsgebruik neemt naar verwachting toe van 22% in 2019 tot 43% in 2027.

Groei auto's en autobezit

We verwachten ten minste tot 2030 een groei van het aantal auto's (niet hetzelfde als autogebruik). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei. Het autobezit groeit van 0,46 in 2010 naar 0,52 per persoon in 2030. Logischerwijs ligt deze waarde in stedelijke gebieden lager en in landelijke gebieden hoger. Een deel van de groei is toe te wijzen aan de groep ouderen, die steeds langer vitaal en zelfstandig blijven.

6.2 Ruimtelijke Ontwikkelingen

Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023

Jaarlijks maakt de gemeente Doetinchem een overzicht van de uit te voeren mobiliteitsprojecten. Deze projecten (groot onderhoud of reconstructie) zijn in 2023 in voorbereiding of uitgevoerd.

- J.F. Kennedylaan, tussen Varsseveldseweg en Holterweg
- Julianaplein, Frans Halsweg, Lijsterbeslaan en Rekhemseweg
- Inrichting 30 km/h-gebied noordelijk deel van de Hoofdstraat in Gaanderen
- Inrichting 30 km/h-gebied Wijnbergseweg en Doetinchemseweg
- Mercuriusstraat – Energieweg
- Van Hogendorplaan
- Zuivelweg
- Keppelseweg
- Aansluiting sportpark Concordia op Doesburgseweg

Deze projecten zijn gepland na 2023:

- J.F. Kennedylaan, tussen Hofstraat en Varsseveldseweg
- Aansluiting Liemersweg – Europaweg
- Oude Terborgseweg
- C.Missetstraat tussen de Havenstraat en de IJsselkade
- J.F. Kennedylaan, tussen Holterweg en Terborgseweg
- Plattenburgstraat
- Stationsomgeving De Huet

Beperkende maatregelen rond Hummelo en Laag-Keppel

Om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Hummelo en Laag-Keppel te verbeteren zijn provincie Gelderland en gemeente Bronckhorst op dit moment bezig met de gebiedsgerichte aanpak Hummelo - Laag-Keppel. Afhankelijk van de definitieve maatregel kan de hoeveelheid verkeer op de route Keppelseweg - Energieweg - Liemersweg - Europaweg flink toenemen.

Nieuwbouw Slingelandziekenhuis

Het Slingelandziekenhuis krijgt een nieuwe locatie aan de A18, bij aansluiting Doetinchem-Oost, en opent naar verwachting eind 2026 haar deuren. Deze nieuwe locatie dient optimaal bereikbaar zijn voor verschillende modaliteiten.

Doetinchem 2036 - van droom naar daad

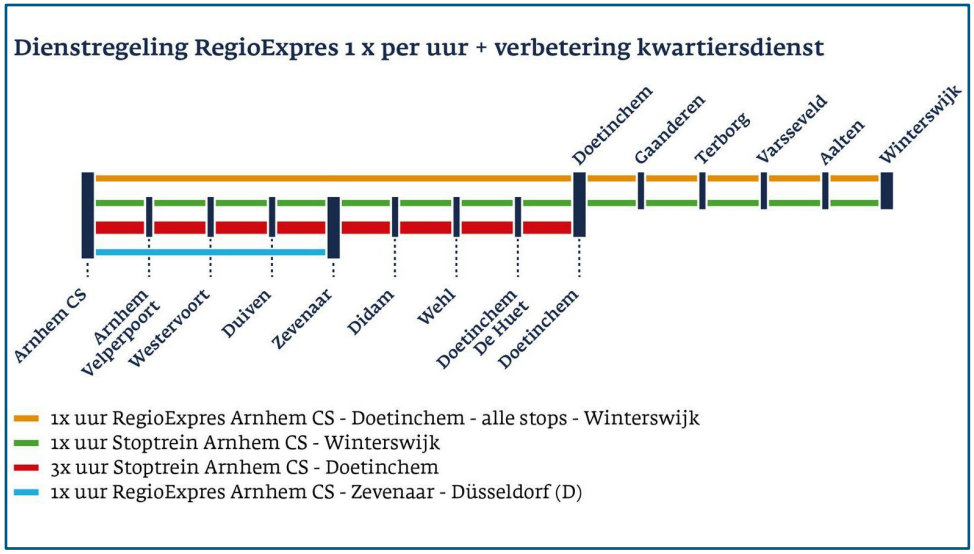
In 2021 heeft het gemeentebestuur de ambitie uitgesproken om te groeien naar 70.000 inwoners in 2036. Op dit moment heeft de gemeente ruim 58.000 inwoners. Deze ambitie is beschreven in “Doetinchem 2036 – van droom naar daad’ werkt door op verschillende thema’s zoals mobiliteit met drie hier relevante onderdelen:

- Woningbouw: Om te groeien naar 70.000 inwoners zijn 6.300 nieuwe woningen nodig. Hiervoor is in 2023 de woonvisie door de raad vastgesteld. Relevante uitgangspunten daarin zijn:
  - Nieuwe woningen realiseren we door primair in te zetten op binnenstedelijke transformatie en inbreiding en waar nodig aan stads- en dorpsranden of op erven in het buitengebied.
  - Bij de bouw van nieuwe woningen sluiten we zo veel mogelijk aan bij bestaande infrastructuur.

  De meeste nieuwe woningen zijn voorzien in en rond de binnenstad en in de spoorzone. Bij de maatregelen in hoofdstuk 8 houden we rekening met deze ontwikkelingen.
- De binnenstad een impuls geven. Hiervoor wordt binnenkort de “Visie Toekomstbestendige Binnenstad” vastgesteld.
- Spoorzone. In dit project krijgt het gebied rond station Doetinchem een kwaliteitsimpuls. Er is onder andere een fors woningbouwprogramma voorzien en de functie van het station als hub wordt verbeterd en aangevuld. Ook zijn aantrekkelijke looproutes tussen het station en de binnenstad voorzien.

RegioExpres

Met ongeveer 21.000 reizigers per dag is de spoorverbinding Arnhem-Doetinchem-Winterswijk één van de drukste regionale spoorlijnen van Nederland. De RegioExpres is een extra sneltrein tussen Arnhem en Doetinchem en gaat vervolgens verder als stoptrein tussen Doetinchem en Winterswijk. De RegioExpres vergroot de bereikbaarheid voor reizigers van de Achterhoek met kortere reistijden van 13 tot 20 minuten en een betere aansluiting op intercity's richting Nijmegen en de Randstad. De kwartierdienst tussen Arnhem en Doetinchem blijft bestaan (zie figuur 4-2). Reizigers uit de Liemers profiteren ook van meer zitplaatsen in de stoptreinen, doordat reizigers zich verdelen tussen RegioExpres en stoptreinen. Voor de RegioExpres is spoorverdubbeling nodig tussen station Didam en station Doetinchem De Huet.



Figuur 6-1 Dienstregeling RegioExpres (Bron: Provincie Gelderland)

7 Uitdagingen

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de verschillende uitdagingen. In het voorgaande hoofdstuk zijn ontwikkelingen beschreven. Deze hebben effect op de hoeveelheid verkeer, de doorstroming en de verkeersveiligheid.

7.1 Doorstroming

De verschillende ruimtelijke ontwikkelingen hebben effecten op de hoeveelheid verkeer op verschillende wegvakken en kruispunten. Het ‘verkeersmodel Doetinchem’ uit 2022 is geraadpleegd en geeft op hoofdlijnen inzicht in deze effecten tot 2040.Voor wegvakken is afgeleid waar er een significante toe- of afname (>20 %) is van de verkeersintensiteiten tussen nu en 2040. Op wegen met weinig verkeer is het effect overigens beperkt. Op kruispuntniveau gaat het vooral over het afwikkelingsniveau van de verkeersstromen in 2040. Hierbij is de intensiteit-capaciteit (I/C) verhouding gebruikt. Als deze verhouding boven de 90% uitkomt dan ontstaan er mogelijk afwikkelingsproblemen op het kruispunt.

In figuur 7-1 is in groen of rood de significante toe- en afnames aangegeven. Waar de I/C verhouding op kruispunten hoger is dan 90% daar is een bolletje te zien. Hier komt de doorstroming onder druk.

7.2 Verkeersveiligheid

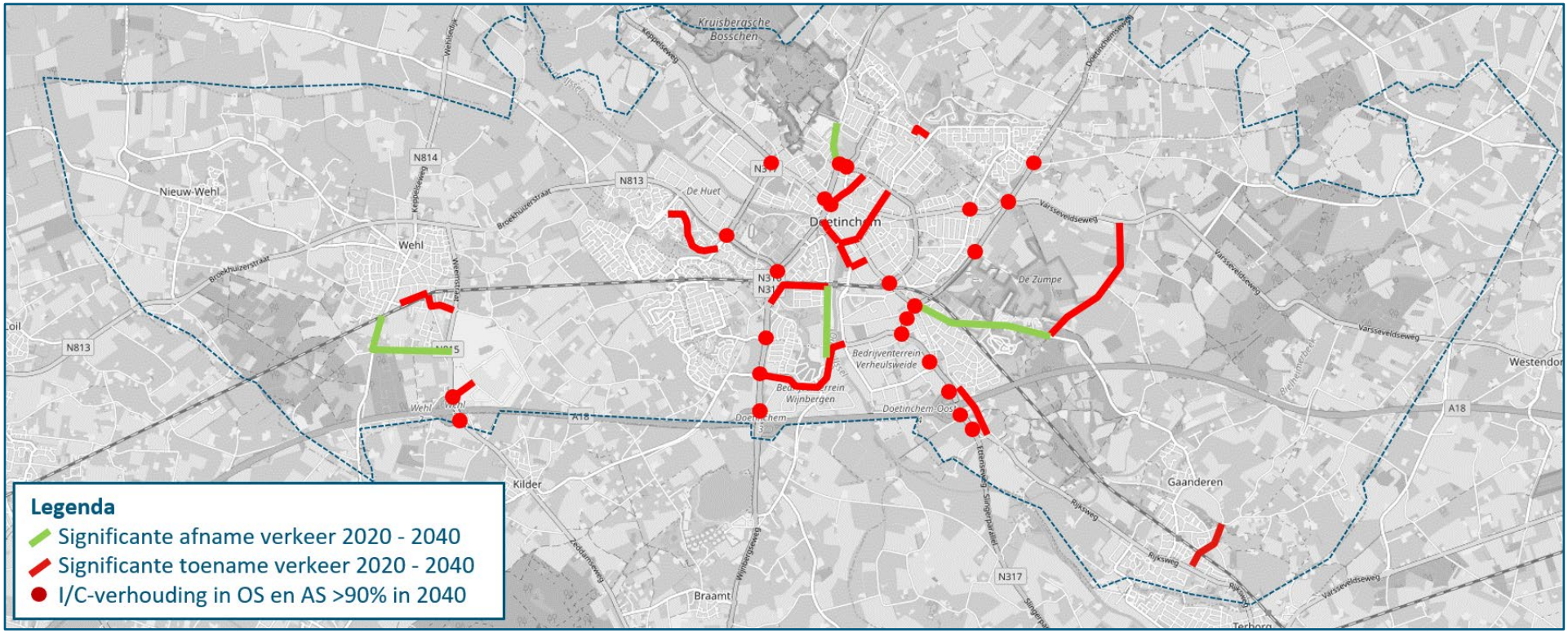
In paragraaf 4.3 is de verkeersveiligheid besproken. De verschillende trends en ontwikkelingen hebben ook effect op verkeersveiligheid. Daarom is er een risicoanalyse uitgevoerd. Hieruit blijkt een verhoogd verkeersveiligheidsrisico op een aantal wegvakken en kruispunten. De risicolocaties zijn weergegeven in figuur 4.9.

7.3 Combinatie

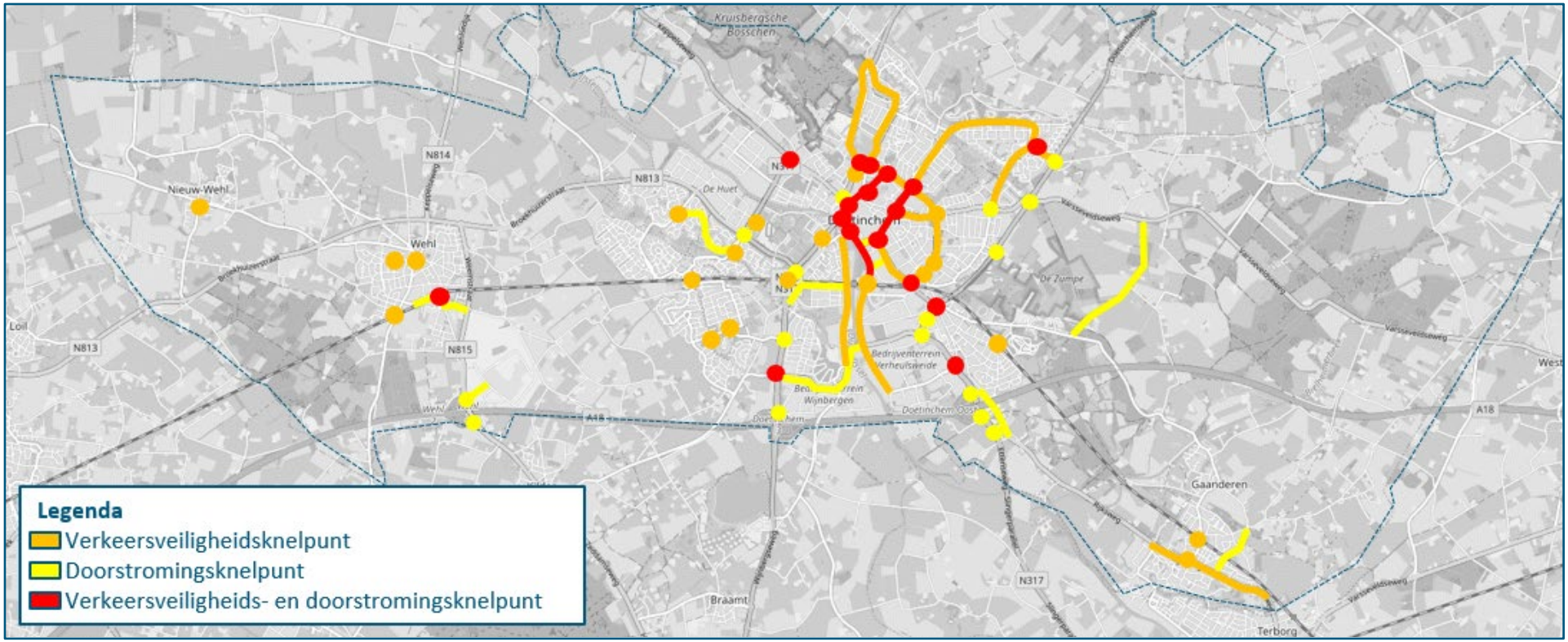
Als we de doorstromingsknelpunten en de verkeersveiligheidsknelpunten over elkaar leggen ontstaat de kaart zoals weergegeven in figuur 7.2 De rode wegvakken en kruispunten hebben te maken met zowel een significante verkeerstoename als met verkeersveiligheidsknelpunten.

Hieruit blijkt dat we diverse verkeersveiligheids- en doorstromingsknelpunten verwachten rond de binnenstad. Daarnaast komt een aantal kruispunten naar voren, zoals Doetinchemseweg – Spoorwegovergang (Wehl), Europaweg – Bedrijvenweg – Kilderseweg, Havenstraat – Terborgseweg - Bedrijvenweg, Boddens Hosangstraat – Normandiëstraat en Keppelseweg – Energieweg.





Figuur 7-1 Significante verschillen in verkeersstromen tussen 2020 en 2040



Figuur 7-2 Knelpuntlocaties



D. Maatregelen



8 Maatregelen

Om de wensbeelden uit hoofdstuk 3 te kunnen realiseren is een pakket maatregelen opgesteld, verdeeld in de vier thema's waar ook de ambities in zijn benoemd:

1. Bruisende binnenstad
2. Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen
3. Stimuleren actieve mobiliteit en OV
4. Optimaal sturen verkeer

Bij het opstellen van de maatregelen is gebruik gemaakt van de resultaten van de participatie en alle voorgaande hoofdstukken; de analyse van de huidige situatie, de beleidskaders, trends & ontwikkelingen en uitdagingen. Voor alle maatregelen geldt:

- De maatregelen staan beschreven dat ze als zodanig uitgevoerd gaan worden. Bij elke maatregel geldt dat er eerst in meer detail nader onderzoek nodig is er afstemming nodig met betrokkenen.
- Nader onderzoek kan leiden aanpassingen of nuances in de maatregel. Dit kan ook vanwege trends door de tijd, nieuwe ontwikkelingen en de wens om te experimenteren in lijn met de maatregel.
- De meeste maatregelen zijn algemeen beschreven. Bij een aantal zijn voorbeelden genoemd van mogelijke concrete uitwerkingen om de maatregel nader te duiden. Deze voorbeelden kunnen door nader onderzoek veranderen.
- In de beschrijving van de maatregelen komen verschillende wegcategorieën aan bod, met bijbehorende afkortingen. In de bijlage zijn de verschillende wegcategorieën nader toegelicht.

8.1 Bruisende binnenstad

Onder dit thema vallen alle maatregelen met de verschillende vervoerswijzen in en rondom de binnenstad van Doetinchem.

Voorgestelde maatregelen	
1.1	Aanleggen recreatieve wandelroute
1.2	Verbeteren fietsroutes
1.3	Verbeteren fietsparkeervoorzieningen
1.4	Wijzigen wegcategorie naar ETW30 of GOW30
1.5	Verminderen doorgaand verkeer Gaswal
1.6	Parkeerverwijssysteem

1.1 Aanleggen recreatieve wandelroute

We willen de wandelroutes van het station Doetinchem naar de binnenstad verbeteren. Een maatregel is het aanleggen van een recreatieve route. De route loopt vanaf het station in westelijke richting langs het spoor naar de Oude IJssel. Vanaf hier volgt de wandelroute de Oude IJssel via Iseldoks naar de Gaswal.

1.2 Verbeteren fietsroutes

We willen fietsen naar het centrum en de binnenstad van Doetinchem stimuleren. Hiervoor zijn goede en logische fietsroutes nodig richting de binnenstad. Verderop geven we aan welke wegen rond de binnenstad worden afgewaardeerd. Er ontstaat op deze wegen dan meer ruimte voor goede fietsroutes. Overige maatregelen zijn:

- Het realiseren van een duidelijke fietsroute direct rond de volledige binnenstad. Deze ringstructuur beperkt ook fietsverkeer dóór de binnenstad. Aan de noordzijde van de binnenstad is een herkenbare ringstructuur nu geheel afwezig. Het gaat om de route Kapoeniestraat - Walstraat / Van Nispenstraat. Deze route maken we herkenbaarder. De route Plantsoenstraat – van Nispenstraat ligt voor de hand als oostelijke schakel in de ringstructuur. Maatregelen om hier gemotoriseerd verkeer te beperken kan ruimte geven aan fietsers.
- We verbeteren de doorstroming bij kruisingen, aansluitingen en voorrangssituaties, zoals Gaswal – IJsselkade. Hiervoor is eerst een nadere analyse nodig.

1.3 Verbeteren fietsparkeervoorzieningen

Naast de fietsroutes zijn goede fietsparkeervoorzieningen nodig voor het stimuleren van fietsgebruik. Deze krijgen een kwaliteitsimpuls en worden uitgebreid op strategische locaties in het centrum en de binnenstad. Dit wordt nader beschreven in de parkeervisie.

1.4 Wijzigen wegcategorie naar ETW30 en GOW30

We gaan op een aantal wegen in het centrum de snelheid verlagen van 50 km/h naar 30 km/h. Dit op basis van de lokale ontsluitingsstructuur uit de netwerkvisie (figuur 3.2) en het wensbeeld gemotoriseerd verkeer (figuur 3.6). Hierdoor verwachten we dat

de hoeveelheid gemotoriseerd (doorgaand) verkeer op deze wegen afneemt, de snelheid lager wordt en er onder andere meer ruimte ontstaat voor een goede en veiligere inrichting voor fietsers en voetgangers. Het gaat om:

- Terborseweg, tussen J.F. Kennedylaan en Raadhuisstraat
- Raadhuisstraat / IJsselkade, tussen C.Missetstraat en J.F. Kennedylaan
- Hofstraat. tussen J.F. Kennedylaan en Europaweg
- C.Missetstraat, tussen Havenstraat en IJsselkade
- Dr. Huber Noodstraat, tussen J.F. Kennedylaan en Raadhuisstraat

Door het afwaarderen neemt ook de barrièrewerking van deze wegen af, oversteken wordt makkelijker en veiliger. Hiermee worden bijvoorbeeld de oevers van de Oude IJssel en het cultuurcluster rond de Hofstraat meer een onderdeel van de binnenstad.

In figuren 8-1 en 8-2 is de huidige en gewenste situatie naast elkaar gezet voor het centrum van Doetinchem. De voorgestelde aanpassingen van de wegcategorieën zijn hierin zichtbaar. Met in groen GOW50 en in zwart GOW30. Alle grijze wegen zijn ETW30.



Figuur 8-1: Wegencategorisering centrum Doetinchem, huidig

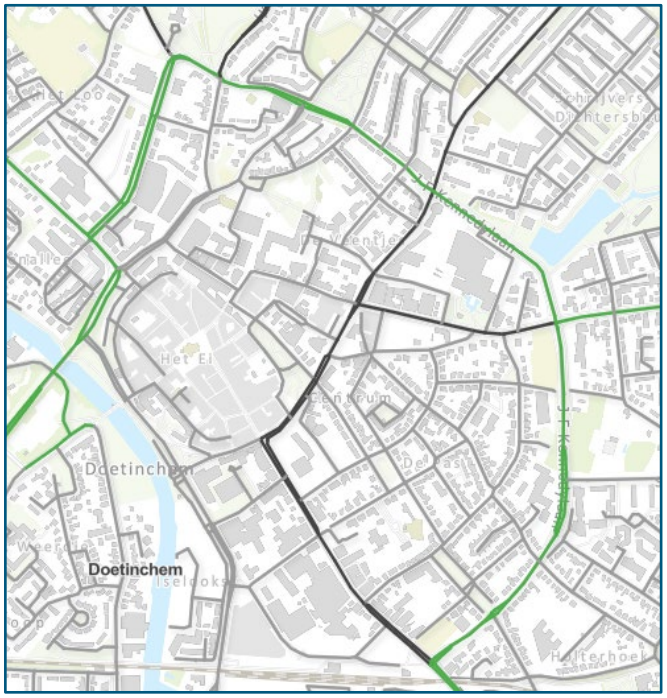
1.5 Verminderen doorgaand verkeer Gaswal

Op de Gaswal hebben we 50% doorgaand verkeer gemeten. We willen met maatregelen dit percentage verlagen. Naast het elders, op de gewenste routes, verlagen van de weerstand zien we voor de Gaswal een aantal mogelijkheden:

- Het afsluiten van rijrichtingen op de kruising met de Europaweg
- De fietsoversteek bij de Waterstraat krijgt voorrang en de verkeerslichten kunnen vervallen
- Het toevoegen van snelheidsremmers op de Gaswal
- Het afsluiten van de Gaswal voor gemotoriseerd verkeer

1.6 Parkeerverwijssysteem

Parkeren voor binnenstadsbezoekers faciliteren we aan de randen, conform de lokale ontsluitingsstructuur uit figuur 3-2. Voor een logische bereikbaarheid en om zoekverkeer te voorkomen is een goed parkeerverwijssysteem nodig. Dit wordt nader beschreven in de parkeervisie.



Figuur 8-2: Wegencategorisering centrum Doetinchem, gewenst

8.2 Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen

Onder dit thema vallen maatregelen die de leefbaarheid in wijken & kernen verbeteren.

Voorgestelde maatregelen	
2.1	Verbeteren verkeersveiligheid
2.2	Wijzigen wegcategorie naar GOW30
2.3	Wijzigen wegcategorie naar ETW30
2.4	Wijzigen wegcategorie naar ETW60
2.5	Handhaving
2.6	Opstellen beleidskader inrichting wegen

2.1 Verbeteren verkeersveiligheid

Om de leefbaarheid te verbeteren is het belangrijk dat ook de verkeersveiligheid verbetert. Hiervoor is de SPV-analyse uitgevoerd. We richten ons op volgende locaties:

- Nut en noodzaak spoorwegovergangen. Mede in het kader van de RegioExpres onderzoeken we nut en noodzaak van alle bestaande spoorwegoverwegen in de gemeente. Dit zijn verkeersveiligheidsrisico's en bij een beperkte functie overwegen we opheffing.
- Spoorwegovergang Doetinchemseweg in Wehl. Aandachtspunten zijn de asfaltverharding en de kruising met de Stationsstraat. Daarbij onderzoeken we naar de mogelijkheid om fietsers en voetgangers meer ruimte geven bij de spoorwegovergang.
- Spoorwegovergang Hoofdstraat in Gaanderen. We zetten het profiel van de Hoofdstraat ten zuiden van spoor door op spoorwegovergang. Fietsers hebben zo een eigen plek. De terugvaloptie is het doortrekken van de fietsstroken over de spoorwegovergang.
- Spoorwegovergang C.Missetstraat / Havenstraat in Doetinchem. Bij deze spoorwegovergang willen we meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit in combinatie met het afwaarderen van de C.Missetstraat en Havenstraat.
- Kruising Koningin Wilhelminastraat – Beekseweg in Wehl. Aandachtspunten zijn de haakse parkeervakken langs Koningin Wilhelminastraat dichtbij de kruising en de voorrangssituatie op de noordtak (Beekseweg). Verder willen we de fietsers faciliteren en de kruising compacter maken.
- Kruispunt Nieuw Wehlseweg - Nieuwe Kerkweg in Nieuw-Wehl.

De overige in de SPV-analyse geïnventariseerde verkeersveiligheidsknelpunten zijn onderdeel van andere maatregelen.

2.2 Wijzigen wegcategorie naar GOW30

Om de leefbaarheid te verbeteren, wijzigen we de wegcategorie op een aantal wegen. We verlagen de snelheid van 50 km/h naar 30 km/u en passen de weginrichting hierop aan. Hierdoor verwachten we minder (doorgaand) verkeer op deze wegen, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid tegemoetkomt. Er kan bovendien meer ruimte ontstaan voor fietsers en voetgangers.

Deze wegen worden van GOW50 afgewaardeerd naar en vormgegeven als GOW30:

- Rijksweg binnen de bebouwde kom van Gaanderen. Met aandacht voor de kruising met de Slakweg en de kruising met de Hoofdstraat
- Route Bilderdijkstraat - Bevrijdingsstraat - Boddens Hosangstraat
- Kruisbergseweg / Ds. van Dijkweg, tussen J.F. Kennedylaan en Velswijkseweg
- Haareweg, tussen J.F. Kennedylaan en Kruisbergseweg
- Terborgseweg, tussen Bedrijvenweg en Oostelijke Randweg
- Normandiëstraat, tussen Oostelijke Randweg en Boddens Hosangstraat

Aandachtspunten bij de bijpassende nieuwe weginrichting van GOW30 zijn:

- De aanwezigheid van buslijnen en routes voor hulpdiensten. In dit geval zetten we in op een vlotte doorstroming
- Wegbreedte
- Snelheidsremmers
- Fietsvoorzieningen
- Vormgeving van kruisingen
- De aanwezigheid van voorzieningen met veel fietsers en voetgangers

2.3 Wijzigen wegcategorie naar ETW30

We wijzigen op een aantal wegen de categorie van GOW50 naar ETW30 en passen de weginrichting hierop aan. Hierdoor verwachten we minder (doorgaand) verkeer op deze wegen, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid tegemoetkomt. Er kan bovendien meer ruimte ontstaan voor fietsers en voetgangers. Het gaat vooral om woonstraten:

- Oude Terborgseweg, tussen Gaanderenseweg en Terborgseweg
- Hoofdstraat, tussen spoorwegovergang en Kerkstraat
- Steverinkstraat, tussen Kerkstraat en komgrens
- Pierikstraat, tussen Steverinkstraat en komgrens

- Havenstraat, tussen Bedrijvenweg en C.Missetstraat. Afhankelijk van de toekomstige invulling van de spoorzone kunnen we ervoor kiezen om een groter of kleiner deel van de Havenstraat te wijzigen naar ETW30.
- Plattenburgstraat
- Rond station Doetinchem, als onderdeel van het project Spoorzone

Op deze wegen passen we de inrichting aan. We versmallen de rijbaan en voeren deze uit in klinkerverharding of vergelijkbare verharding. Waar nodig voegen we passende snelheidsremmers toe. Ook passen we de voorrang aan met de zijwegen. Het uitgangspunt is dat er geen buslijnen en routes voor hulpdiensten gebruikmaken van ETW30.

2.4 Wijzigen wegcategorie naar ETW60

Buiten de bebouwde kom wijzigen we op enkele wegen de categorie van GOW80 naar ETW60. Hierdoor verwachten we minder (doorgaand) verkeer op deze wegen, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid tegemoetkomt. Dit doen we door de snelheid te verlagen van 80 km/h naar 60 km/u op:

- Rijksweg, tussen de komgrens Gaanderen en N317
- Varsseveldseweg, tussen Oostelijke Randweg en de gemeentegrens

Op deze wegen passen we de inrichting aan. Het gaat bijvoorbeeld om belijning, wegbreedte en passende snelheidsremmers. We houden rekening met busroutes. Een terugvaloptie is alleen de snelheid en weginrichting wijzigen bij gevaarpunten. Op de Rijksweg hebben we aandacht voor de vormgeving van de komgrens en brug over de Bielheimerbeek met een beperkte afstand tussen fietspad en rijbaan.

2.5 Handhaving

Handhaving is relevant bij het verbeteren van de leefbaarheid. Hiervoor maken we een handhavingsaanpak met de politie. Uitgangspunt hierbij is wel dat de wegvakken en locatie waarop mogelijk handhaving plaatsvindt, zoveel mogelijk volgens de geldende richtlijnen zijn ingericht.



Figuur 8-3 Voorbeeld van GOW30 (onder) en situatie vóór aanpassingen (boven)

2.6 Opstellen beleidskader inrichting wegen

Bij reconstructie en groot onderhoud van wegen, mogelijk in combinatie met een afwaardering, zijn er vaak meerdere inrichtingsmogelijkheden en specifieke omstandigheden. Voor een zoveel mogelijk eenduidige inrichting stellen we beleid om voor de inrichting van wegen, waarin we ten minste ingaan op:

- De nieuwe wegcategorie GOW30: keuze uit een beperkt aantal dwarsprofielen. Met ten minste aandacht voor hulpdiensten, OV en langzaam verkeer
- Shared space. Voorwaarden die moeten gelden op dit toe te passen
- Schoolzones, winkelclusters en andere locaties met veel kwetsbaar verkeer

8.3 Stimuleren actieve mobiliteit en OV

Onder dit thema vallen alle maatregelen waar het hoofddoel is om de actieve mobiliteit zoals wandelen en fietsen en het openbaar vervoer te stimuleren.

Voorgestelde maatregelen	
3.1	Verbeteren fietsroute Doetinchem - Wehl
3.2	RegioExpres
3.3	Vormgeving fietspaden
3.4	Lobby behoud busverbindingen
3.5	Uitvoeren routescan bus
3.6	Uitvoeren haltescan bus
3.7	Onderzoek hub & deelmobiliteit
3.8	Educatie & voorlichting
3.9	Werkgeversaanpak

3.1 Verbeteren fietsroute Doetinchem - Wehl

De fietsroute Doetinchem – Wehl is hoofdroute in het gewenst functioneel netwerk fietsers. Deze route willen we verbeteren. Daarvoor zien we twee mogelijkheden:

- Verbeteren van de bestaande route langs Broekhuizerstraat – Liemersweg. Dit doen we door het aanleggen van een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van deze wegen. Hierdoor sluit de fietsroute beter aan op het bestaande tweerichtingenfietspad ten zuidoosten van de rotonde Plattenburgstraat. Ook voorkomen we hiermee spookfietsen.
- Een nieuwe fietsroute tussen de Stationsstraat in Wehl en het Gentiaanveld in Doetinchem, parallel aan de spoorlijn. Daarnaast verbeteren we de bestaande fietsroute tussen Gentiaanveld en Station Doetinchem. Hiermee ontstaat een directe route tussen Wehl en dit station (en verder richting Zelhem).

Bij beide mogelijkheden hebben we aandacht voor samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Deze maatregel kan onderdeel zijn van de op dit moment lopende verkenning naar de regionale fietsroute Emmerich – Doetinchem – Zevenaar.

3.2 RegioExpres

De RegioExpres is belangrijk voor Doetinchem als snellere treinverbinding met Arnhem en daarmee met de rest van Nederland. We werken mee met dit project en zetten samen met de Provincie Gelderland de nodige stappen voor de aanleg hiervan. Het verbeteren van de veiligheid bij spoorwegovergangen hoort hier ook bij.

3.3 Vormgeving fietspaden

We voeren een onderzoek uit naar de vormgeving van de fietspaden en -routes in het fietsnetwerk. Dit is een analyse van samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Ook aan de orde komen de oversteekvoorzieningen, de breedte, de verharding, de voorrangssituatie, en de sociale veiligheid. Ook bijvoorbeeld het anders afstellen van verkeerslichten hoort hierbij. Een verkeersveiligheidsaudit kan van toegevoegde waarde zijn. We stellen een apart uitvoeringsprogramma op. Hierin komen ook aan de orde de verschillen in massa en snelheid op de fietspaden.

3.4 Lobby behoud busverbindingen

De provincie Gelderland is consessieverlener van het openbaar vervoer in Gelderland en dus ook in Doetinchem. We zetten ons in voor het behoud van de busverbindingen in onze regio, met aandacht voor vervoersarmoede. We hebben regelmatig overleg met concessieverlener en -houder hierover. Dit pakken we samen op met de 8RHK ambassadeurs.

3.5 Uitvoeren routescan bus

We analyseren de reistijden van de verschillende buslijnen en brengen locaties of trajecten in beeld waar veel vertraging optreedt. Hiervoor ontwikkelen we optimalisaties. Het kan bijvoorbeeld gaan over het afstellen van verkeerslichten of het aanleggen van een vrijliggende busbaan. Dit pakken we samen op met de concessiehouder.

3.6 Uitvoeren haltescan bus

We analyseren de locaties van de diverse bushaltes. We bepalen of deze haltes op logische plekken liggen of dat bepaalde bestemmingen langs de betreffende lijn minder goed per bus bereikbaar zijn. We kunnen voorstellen doen om haltes op te heffen, toe te voegen, te combineren of te verplaatsen. Uitgangspunt hierbij is dat het aantal haltes op een buslijn per saldo niet toeneemt, zodat de reistijd ten minste gelijk blijft, Daarnaast bepalen we bij welke bushaltes fietsenstallingen relevant zijn en of deze gerealiseerd of uitgebreid moet worden. Dit pakken we samen op met de concessiehouder.

3.7 Onderzoek hubs en deelmobiliteit

Bijvoorbeeld om ervoor te zorgen dat er minder zwaar vrachtverkeer naar het centrum en de binnenstad gaat, onderzoeken we de aanleg van hubs. Dit kunnen logistieke hubs en mobiliteitshubs zijn, of een combinatie van beide. Hiervoor voeren we een haalbaarheidsonderzoek uit naar de behoeftes, wensen en mogelijke beperkingen. Hierin maken we onderscheid tussen locaties. Rond de binnenstad zijn de behoeften anders dan in woonwijken. Bij nieuwe ontwikkelingen kan deelmobiliteit ook kansrijk zijn. Mogelijk leidt dit tot minder auto's en geeft dit verlichting op de parkeerdruk. We verkennen de mogelijkheden. Uit dit onderzoek volgt een beleidskader.

3.8 Educatie & voorlichting

In algemene zin speelt educatie een grote rol. Niet alle mobiliteitsknelpunten zijn aan te pakken met een fysieke maatregel, maar komen ook voort uit het feit dat mensen niet goed begrijpen wat er wordt verwacht. Niet vreemd, want na het halen van een rijbewijs is er geen verplichte verkeersscholing terwijl voertuigen, wetten en wegen wel veranderen. Inzet op verkeerseducatie en voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouderen, levert een bijdrage aan de verkeersveiligheid.
De gemeente Doetinchem zorgt, samen met partners, hiervoor door het stimuleren van educatie en voorlichtingen op scholen via bijvoorbeeld verkeersouders, aanvullend op de schoolzones. We stellen een educatieprogramma op voor verschillende doelgroepen.

3.9 Werkgeversaanpak

We willen bedrijven betrekken bij het mobiliteitsbeleid met als doel dat meer werknemers zich op een duurzame manier verplaatsen. Dit doen we in samenspraak met de verschillende bedrijven en door het aanstellen van een coördinator. Dit pakken we samen op met de 8RHK ambassadeurs.



8.4 Optimaal sturen van verkeer

Onder dit thema vallen alle maatregelen waar het hoofddoel is om het verkeer te sturen naar de gewenste wegen. De maatregelen gaan over het anders inrichten van wegen door het verminderen van weerstand voor motorvoertuigen. De maatregelen zorgen er ook voor dat routes voor motorvoertuigen en routes voor fietsers en voetgangers meer van elkaar worden gescheiden.
De maatregelen in dit thema hebben een relatie met de maatregelen in het thema ‘verbeteren leefbaarheid wijken & kernen’. Hierin worden diverse wegen voor motorvoertuigen afgewaardeerd en juist weerstand toegevoegd.

Voorgestelde maatregelen	
4.1	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid
4.2	Spoorwegovergang Terborgseweg – J.F. Kennedylaan
4.3	Aanleg tunnel Europaweg
4.4	Doorgaande routes motorvoertuigen accentueren
4.5	Verkennen westelijke verbinding
4.6	Vormgeven vrachtnetwerk
4.7	Sturen van landbouwverkeer
4.8	Digitalisering en data

4.1 Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid

Om het verkeer beter te sturen, verbeteren we de doorstroming en verkeersveiligheid op diverse routes en kruispunten, met aandacht voor fietsers:

- Route Europaweg, tussen A18 en Liemersweg
- Route Energieweg – Liemersweg, tussen Europaweg en Keppelseweg. Hierbij hebben we specifiek aandacht voor de kruising Energieweg – Mercuriusstraat
- Route Europaweg - Hofstraat - Keppelseweg – Ruimzichtlaan
- Route Terborgseweg - Oostelijke Randweg – Bedrijvenweg - Terborgseweg
- Route Keppelseweg tussen Plakhorstweg en IJsselstraat
- Route J.F. Kennedylaan tussen Terborgseweg en Ruimzichtlaan
- Route Varsseveldseweg binnen de bebouwde kom
- Route Bedrijvenweg
- Kruispunt Oostelijke Randweg – Normandiëstraat
- Kruispunt Varsseveldseweg - Zuivelweg - Boddens Hosangstraat
- Kruispunten bij toe- en afrit A18 - N815
- Spoorwegkruising station Doetinchem de Huet

Het gaat op deze routes om de doorstroming en verkeersveiligheid integraal te beschouwen op de hele route, inclusief de kruisingen en voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Voorbeelden van aanpassingen zijn bijvoorbeeld het weghalen van langsparkeren, het afsluiten van zijwegen, een betere onderlinge afstemming van verkeerslichten en de kruisingen met langzaam verkeer verbeteren. Afhankelijk van de te verwachten hoeveelheid verkeer kunnen we kruispunten aanpassen. Bijvoorbeeld een voorrangskruising vervangen door een rotonde of een rotonde vervangen door verkeerslichten. Waar relevant voeren we een verkeersveiligheidsaudit uit.
In het voorbeeld in figuur 8-4 zijn de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeterd. De ruimte tussen rijbaan en fietspad is verbreed, de rijbaan is verbreed en de langsparkeervakken zijn vervallen.



Figuur 8-4 Verbeteren doorstroming voor (boven) en na (onder, impressie)

4.2 Spoorwegovergang Terborgseweg – J.F. Kennedylaan

Op deze spoorwegovergang en de wegen in de directe omgeving verbeteren we de doorstroming en verkeersveiligheid. De route Terborgseweg (zuid) – J.F. Kennedylaan is onderdeel van de ringstructuur uit figuur 3.2. Ook maken veel fietsers en voetgangers gebruik van de spoorwegovergang en de kruisingen direct ten noorden en zuiden van de overweg. Dit mede vanwege de nabijheid van station Doetinchem. Mogelijk moet de overweg zelf worden aangepast.

4.3 Aanleg spoortunnel Europaweg

De Europaweg is een belangrijke ontsluitingsroute voor Doetinchem en wordt dat op basis van het gewenste autonetwerk nog meer. Om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren is hier een ongelijkvloerse spoorkruising nodig. Dit in combinatie met fietsvoorzieningen aan beide zijden. Ten noorden van de tunnel is de gewenste doorgaande route voor naar het westen. De kruising Europaweg - Liemersweg passen we hierop aan. Met de juiste fietsvoorzieningen ontstaat er tevens een logische fietsroute van de wijk Wijnbergen richting het centrum. Deze locatie valt ook binnen de scope van te onderzoeken routes bij maatregel 4.1, maar vanwege het belang is deze locatie als aparte maatregel opgenomen.

4.4 Doorgaande routes motorvoertuigen accentueren

Het is belangrijk dat automobilisten weten wat de doorgaande route is. Dit is te accentueren met belijning, voorrangsregime en kruisingen. Deze moeten we zodanig vormgeven dat de doorgaande routes / routes met een hogere wegcategorie duidelijk worden. We analyseren de doorgaande routes en stellen passende maatregelen voor. Deze maatregel voeren we uit in samenhang met maatregel 4.1

4.5 Verkennen westelijke verbinding

In de regionale ringstructuur uit de netwerkvisie (figuur 3-1) is er een missende schakel aan de westzijde van Doetinchem. We voeren hiervoor een tracéverkenning uit. Deze schakel kan een alternatief zijn voor de huidige route via de N814 en de bebouwde kom van Laag Keppel. Ook ontlast deze schakel de route Keppelseweg - Energieweg - Liemersweg - Europaweg.
De regionale ringstructuur bestaat voor een groot deel uit provinciale wegen. Daarom voeren we deze verkenning uit samen met de provincie Gelderland.

4.6 Vormgeven vrachtnetwerk

Op basis van het gewenste vrachtnetwerk voeren we een analyse uit. We inventariseren op welke wegen veel vrachtverkeer rijdt. Het doel is om dit zoveel mogelijk via de wegen in het vrachtnetwerk te faciliteren. We verkennen maatregelen hoe we het vrachtverkeer kunnen sturen. Het kan bijvoorbeeld gaan over het optimaliseren van de gewenste routes en het installen van vrachtwagenverboden op minder wenselijke routes

Tevens stellen we een beleidskader op over de vormgeving en inrichting van industriewegen, zoals benoemd in het vrachtnetwerk. Hierbij hebben we ten minste aandacht voor fietsroutes.

4.7 Sturen van landbouwverkeer

Landbouwverkeer heeft vaak een negatief effect op de verkeersveiligheid of het gevoel daarover. Daarom staan we landbouwverkeer toe op de wegen waar het verkeersveiligheidsrisico het meest beperkt is. Hiervoor voeren we een analyse uit en stellen we een beleidskader op. Dit kan leiden tot een netwerk voor landbouwverkeer. In de analyse is onder andere aandacht voor landbouwverkeer versus fietsroutes. De provincie Gelderland als mede-wegbeheerder betrekken we hierbij.

4.8 Digitalisering en data

We anticiperen op steeds meer digitalisering en de beschikbaarheid van data. We voeren een verkenning uit naar wat ons op dit vlak de komende jaren te wachten staat en hoe we hierop kunnen anticiperen.

E. Uitvoeringsagenda

9 Uitvoeringsagenda

In dit hoofdstuk prioriteren we de maatregelen uit hoofdstuk 8 en geven we een globale kostenraming per maatregel. Ook beschrijven we zes ‘Quick-wins’; maatregelen die relatief eenvoudig, tegen geringe kosten en op korte termijn uitvoerbaar zijn.

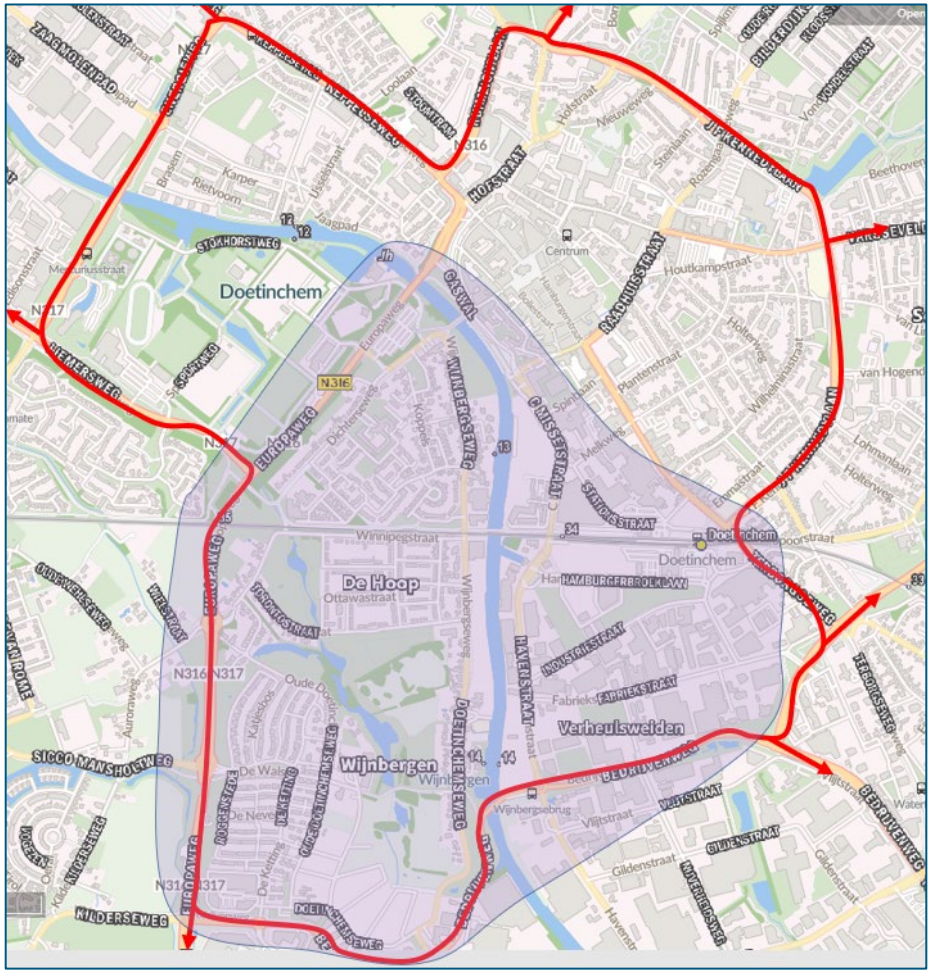
Voor de prioritering geldt:

- Prioriteit 1, start tussen 0 en 3 jaar
- Prioriteit 2, start tussen 3 en 8 jaar
- Prioriteit 3, start later dan 8 jaar.

De doorlooptijd en afronding van de maatregelen kan buiten de aangegeven termijn liggen. De prioritering van de maatregelen is gemaakt op basis van:

- Maatregelen gerelateerd aan fietsen, lopen en openbaar vervoer zijn hoog geprioriteerd. Die vanwege de ambities voor het bevorderen van schone en duurzame mobiliteit.
- Maatregelen in het centrum zijn hoog geprioriteerd, onder andere vanwege de verwachte verkeersveiligheids- en doorstromingsknelpunten en de ambities voor een aantrekkelijke binnenstad en het sturen van verkeer om het centrum.
- Wegen en locaties met veel verkeer zijn hoog geprioriteerd. Dit omdat veel verkeersdeelnemers het effect van de maatregel ervaren.
- Maatregelen waarbij enerzijds wegen worden afgewaardeerd zijn in de prioritering gekoppeld aan maatregelen waarbij anderzijds de doorstroomfunctie op wegen wordt verbeterd.
- Omdat er veel maatregelen in het centrum zijn, hebben we hierbinnen ook een prioritering gemaakt. Maatregelen vanaf de binnenstad naar het zuiden (afgekaderd in figuur 9-1) hebben we hoger geprioriteerd dan de overige delen. Dit omdat hier het meeste verkeer is we de meeste positieve effecten verwachten.
- Maatregelen die in bestaande geplande projecten meegenomen kunnen worden (werk met werk, zoals genoemd in paragraaf 6.2) hebben we hoog geprioriteerd.

Door het aanpassen of aanvullen van bovenstaande punten kan een andere prioritering ontstaan.



Figuur 9-1: Afbakening maatregelen centrum met prioriteit 1

De initiële kosten zijn globaal ingeschat. Het is mogelijk dat er bij het nader uitwerken van de maatregel blijkt dar er meer of minder kosten zijn:

- €: tot 100.000 euro
- €€: tussen de 100.000 en 1.000.000 euro
- €€€: meer dan 1.000.000 euro

Niet-fysieke maatregelen, zoals het opstellen van een beleidskader of het doen van een analyse hebben lage kosten (€). Dit geldt ook voor het uitvoeren van kleine fysieke maatregelen en maatregelen op een kort wegvak of een minder druk kruispunt. Het wijzigen van de wegcategorie op een minder druk wegvak, het verbeteren van fietsinfrastructuur en maatregelen op drukke kruisingen hebben gemiddelde kosten (€€). Het optimaliseren van een druk wegvak, het wijzigen van de wegcategorie op een druk wegvak en het aanleggen van nieuwe infrastructuur hebben hoge kosten (€€€).

In de bijlage is een tabel opgenomen met daarin alle maatregelen en een korte inhoudelijke toelichting, in lijn met hoofdstuk 8. Verder is per maatregel aangegeven:

- Prioritering
- Globale kostenraming
- In welke van de vier thema's de maatregel valt
- De modaliteit(en) waarop de maatregel effect heeft: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer en vrachtverkeer
- De locatie van de maatregel: Doetinchem (verdeeld in diverse locaties, waaronder het centrum), Wehl, Gaanderen, Nieuw Wehl en niet locatiegebonden



9.1 Uitvoeringsagenda

9.1.1 Bruisende binnenstad

Het eerste thema is de Bruisende binnenstad. Hieronder staan de maatregelen met prioritering (van hoog naar laag) en de globale kosteninschatting.

Nr.	Maatregel	Prioriteit	Kosten
1.2.a.	Verbeteren fietsroutes, ringstructuur rond binnenstad	1 (0-3 jaar)	€€€
1.2.b.	Verbeteren fietsroutes, analyse en verbeteringen van kruisingen en voorrangssituaties	1 (0-3 jaar)	€€€
1.3	Verbeteren fietsparkeervoorzieningen	1 (0-3 jaar)	€€
1.5	Verminderen doorgaand verkeer Gaswal	1 (0-3 jaar)	€
1.6	Parkeerverwijssyteem	1 (0-3 jaar)	€
1.4.d.	Wijzigen wegcategorie C. Missetstraat naar ETW30	1 (0-3 jaar)	€€€
1.1	Aanleggen recreatieve wandelroute	2 (3-8 jaar)	€
1.4.a	Wijzigen wegcategorie Terborgseweg naar GOW30	2 (3-8 jaar)	€€€
1.4.b	Wijzigen wegcategorie Raadhuisstraat naar GOW30	2 (3-8 jaar)	€€€
1.4.c	Wijzigen wegcategorie Hofstraat naar ETW30	2 (3-8 jaar)	€€€
1.4.e.	Wijzigen wegcategorie Dr. Huber Noodtstraat naar GOW30	2 (3-8 jaar)	€€€

9.1.2 Leefbaarheid wijken & kernen

Het tweede thema is het verbeteren van leefbaarheid wijken & kernen. Hieronder staan de maatregelen met prioritering en kosteninschatting.

Nr.	Maatregel	Prioriteit	Kosten
2.1.c	Verbeteren verkeersveiligheid Spoorwegovergang C.Missetstraat / Havenstraat	1 (0-3 jaar)	€
2.2.d	Wijzigen wegcategorie Rijksweg binnen bebouwde kom naar GOW30	1 (0-3 jaar)	€€€
2.3.a	Wijzigen wegcategorie Oude Terborgseweg naar ETW30	1 (0-3 jaar)	€€
2.3.b	Wijzigen wegcategorie Hoofdstraat naar ETW30	1 (0-3 jaar)	€€
2.3.c	Wijzigen wegcategorie Steverinkstraat naar ETW30	1 (0-3 jaar)	€
2.3.e	Wijzigen wegcategorie Havenstraat / C.Missetstraat naar ETW30	1 (0-3 jaar)	€€

2.3.f	Wijzigen wegcategorie Plattenburgstraat naar ETW30	1 (0-3 jaar)	€€
2.4.a	Wijzigen wegcategorie Rijksweg buiten bebouwde kom naar ETW60	1 (0-3 jaar)	€€
2.5	Handhaving	1 (0-3 jaar)	€
2.6	Opstellen beleidskader inrichting wegen	1 (0-3 jaar)	€
2.1.a	Verbeteren verkeersveiligheid Spoorwegovergang Doetinchemseweg	2 (3-8 jaar)	€
2.1.b	Verbeteren verkeersveiligheid Spoorwegovergang Hoofdstraat	2 (3-8 jaar)	€
2.1.e	Verbeteren verkeersveiligheid Kruising Koningin Wilhelminastraat – Beekseweg	2 (3-8 jaar)	€
2.2.a	Wijzigen wegcategorie Route Bilderdijkstraat - Bevrijdingsstraat – Boddens Hosangstraat naar GOW30	2 (3-8 jaar)	€€€
2.3.g	Wijzigen wegcategorie rond station Doetinchem naar ETW30	2 (3-8 jaar)	€€
2.1.d	Onderzoek nut en noodzaak spoorwegovergangen	3 (>8 jaar)	€
2.1.f	Verbeteren verkeersveiligheid Kruispunt Nieuw Wehlseweg - Nieuwe Kerkweg	3 (>8 jaar)	€
2.2.b	Wijzigen wegcategorie Kruisbergseweg / Ds. van Dijkweg naar GOW30	3 (>8 jaar)	€€€
2.2.c	Wijzigen wegcategorie Haareweg naar GOW30	3 (>8 jaar)	€€€
2.2.e	Wijzigen wegcategorie Normandiëstraat naar GOW30	3 (>8 jaar)	€€
2.2.f	Wijzigen wegcategorie Terborgseweg naar ETW30 GOW30	3 (>8 jaar)	€€€
2.3.d	Wijzigen wegcategorie Pierikstraat naar ETW30	3 (>8 jaar)	€
2.4.b	Wijzigen wegcategorie Varsseveldseweg buiten bebouwde kom naar ETW60	2 (3-8 jaar)	€€

9.1.3 Stimuleren actieve mobiliteit en OV

Het derde thema is de stimuleren actieve mobiliteit en OV. Hieronder staan de maatregelen met prioritering en kosteninschatting.

Nr.	Maatregel	Prioriteit	Kosten
3.3	Vormgeving fietspaden	1 (0-3 jaar)	€
3.7	Onderzoek hubs & deelmobiliteit	1 (0-3 jaar)	€
3.8	Educatie & voorlichting	1 (0-3 jaar)	€
3.5	Uitvoeren routescan bus	1 (0-3 jaar)	€
3.6	Uitvoeren haltescan bus	1 (0-3 jaar)	€
3.1	Verbeteren fietsroute Doetinchem – Wehl (kosten afhankelijk van voorkeursoptie)	2 (3-8 jaar)	€€ / €€€
3.2	RegioExpres	2 (3-8 jaar)	€
3.4	Lobby behoud busverbindingen	2 (3-8 jaar)	€
3.9	Werkgeversaanpak	2 (3-8 jaar)	€

9.1.4 Optimaal sturen van verkeer

Het vierde thema is het optimaal sturen van verkeer. Hieronder staan de maatregelen met prioritering en kosteninschatting.

Nr.	Maatregel	Prioriteit	Kosten
4.2	Spoorwegovergang Terborgseweg - Kennedylaan	1 (0-3 jaar)	€€€
4.1.e	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Keppelseweg tussen Plakhorstweg en IJsselstraat	1 (0-3 jaar)	€€€
4.1.f	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route J.F. Kennedylaan tussen Terborgseweg en Ruimzichtlaan	1 (0-3 jaar)	€€€
4.1.h	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Bedrijvenweg	1 (0-3 jaar)	€€€
4.1.l	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid spoorwegkruising station de Huet	1 (0-3 jaar)	€
4.3	Aanleg tunnel Europaweg	1 (0-3 jaar)	€€€
4.4	Doorgaande routes motorvoertuigen accentueren	1 (0-3 jaar)	€
4.5	Verkennen westelijke verbinding	1 (0-3 jaar)	€
4.1.a	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Energieweg – Liemersweg tussen Europaweg en Keppelseweg	2 (3-8 jaar)	€€€

4.1.b	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Europaweg - Hofstraat - Keppelseweg – Ruimzichtlaan	2 (3-8 jaar)	€€€
4.1.c	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Terborgseweg - Oostelijke Randweg - Terborgseweg	2 (3-8 jaar)	€€€
4.1.d	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Europaweg - A18 - Liemersweg	2 (3-8 jaar)	€€€
4.1.g	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Varsseveldseweg binnen bebouwde kom	2 (3-8 jaar)	€€€
4.1.i	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid kruispunt Oostelijke Randweg - Normandiestraat	2 (3-8 jaar)	€€
4.1.j	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid kruispunt Varsseveldseweg - Zuivelweg - Boddens Hosangstraat	2 (3-8 jaar)	€€
4.1.k	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid kruispunten toe- en afrit A18 - N815	2 (3-8 jaar)	€
4.6	Vormgeven vrachtnetwerk	2 (3-8 jaar)	€
4.7	Sturen van landbouwverkeer	2 (3-8 jaar)	€
4.8	Digitalisering en data	2 (3-8 jaar)	€

9.2 Quick-wins

Quick-wins zijn maatregelen die relatief eenvoudig, tegen geringe kosten en op korte termijn uit te voeren zijn. Ook komen ze tegemoet aan een aantal maatregelen met prioriteit 1.

1. Optimalisaties kruisingen

We onderzoeken en nemen mogelijk maatregelen voor het verwijderen van richtingen/ opstelstroken, zodat routes voor motorvoertuigen passen binnen de gewenste netwerken. Bijvoorbeeld op de kruising Gaswal – Europaweg en Kennedylaan – Hofstraat. Indien de optimalisaties elders tot knelpunten leiden worden ze niet uitgevoerd.

2. Maatregelen alvast gedeeltelijk uitvoeren

Sommige maatregelen bestaan uit een anatal stappen. Bijvoorbeeld om een bepaalde weg af te waarderen van GOW50 naar GOW30 zijn zeven verschillende maatregelen nodig. Als we er alvast twee uitvoeren, komen we al tegemoet aan het beoogde eindresultaat. We verkennen voor welke maatregelen dit geldt en voeren deze uit.

3. Optimalisaties van verkeersregelinstallaties

We onderzoeken en nemen mogelijk maatregelen in combinatie met quick-win 1. We analyseren het huidige functioneren van de verkeerslichten. We bepalen welke prioritering passend is conform de gewenste netwerken en maatregelen met prioriteit 1 en optimaliseren de regeling. Eventueel maken we een koppeling van meerdere verkeerslichten. Als optimaliseren niet mogelijk is, dan overwegen we slimmere software. Als de optimalisaties elders tot knelpunten leiden worden ze niet uitgevoerd.

4. Gewenste routes voor motorvoertuigen en fietsers

We analyse de bestaande ANWB-bebording (voor fietsers en motorvoertuigen) met plaatsnamen en belangrijke locaties. We brengen mogelijke optimalisaties in beeld en leggen contact met de NBD voor doorvoeren van aanpassingen. Als er op korte termijn veranderingen verwacht worden dan vervallen de aanpassingen. Deze analyse doen we ook voor routes die navigatiesystemen aangeven.

5. Lobby fietsverbinding tussen Wehl en Doetinchem

We onderzoeken welke maatregelen we kunnen uitvoeren in samenwerking met andere overheden. We leggen eerste contacten en verkennen de mogelijkheden om gezamenlijk tot uitwerking en uitvoering van deze maatregelen te komen. Het kan bijvoorbeeld gaan over de nieuwe fietsverbinding tussen Wehl en Doetinchem langs het spoor, waarin de provincie ook een partij is.



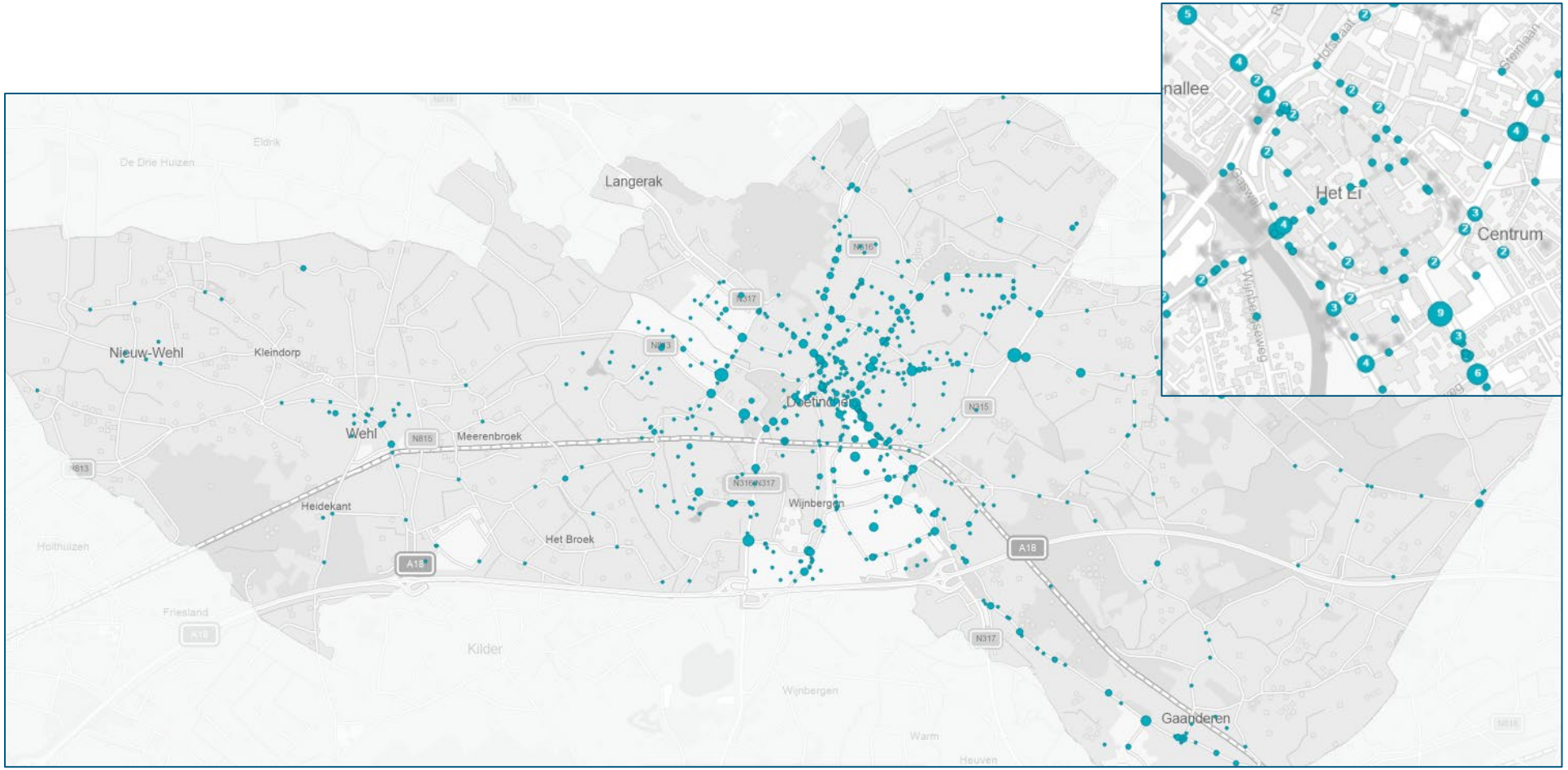
Bijlage



10 Bijlage

10.1 Geregistreerde ongevallen

In onderstaande figuren staat een overzicht van de bij de politie geregistreerde ongevallen. Het gaat hierbij om ongevallen tussen 2018 en 2022 (5 jaar) op gemeentelijke wegen.



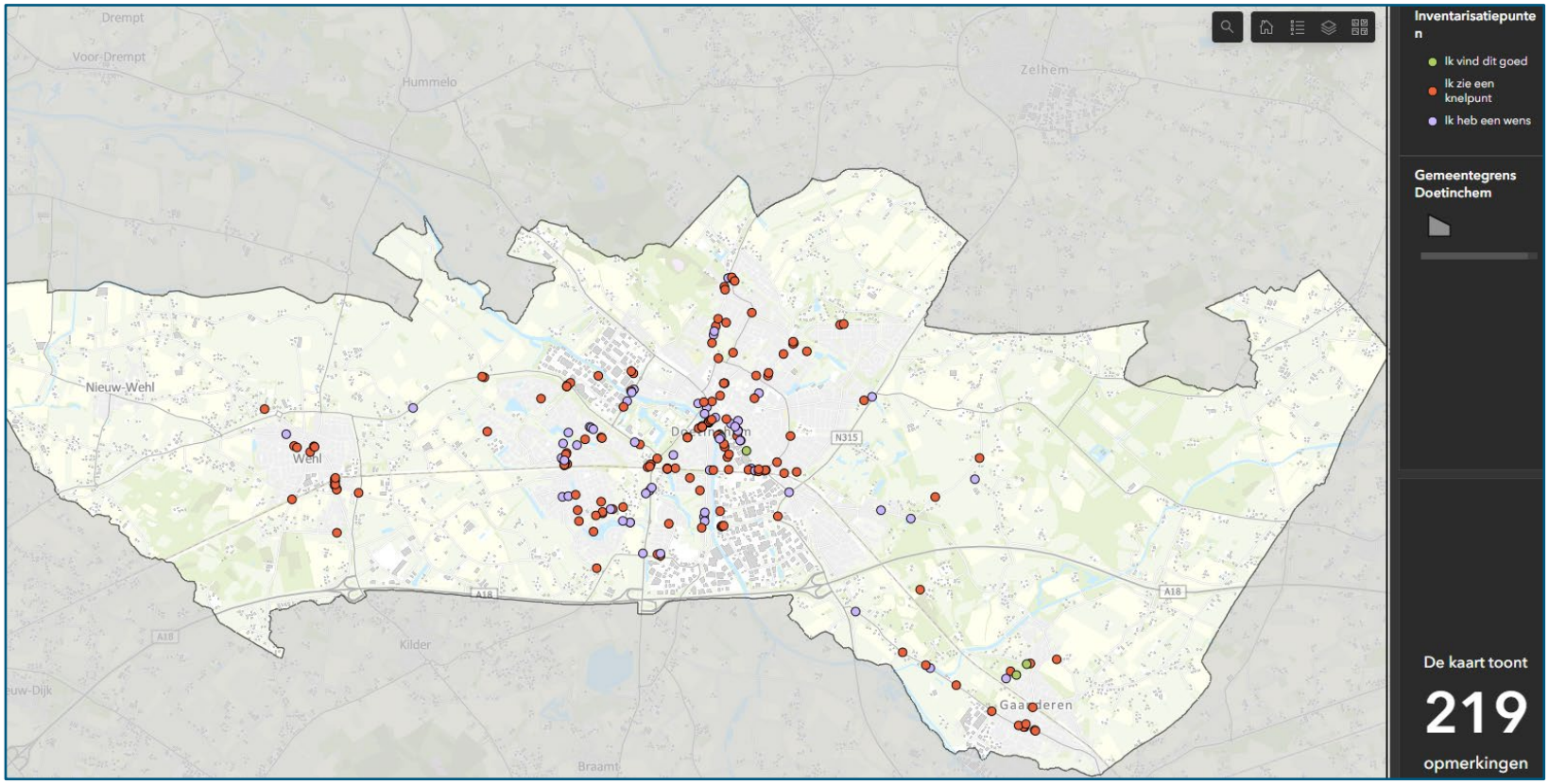
Figuur 10-1 Geregistreerde ongevallen 2018 - 2022 (Bron: VIASTAT)

10.2 Enquête inwoners

Alle inwoners van Doetinchem zijn uitgenodigd om tussen 10 oktober 2022 en 6 november 2022 mobiliteitsgerelateerde wensen en knelpunten aan te geven op een digitale kaart. Hierbij zijn de locaties van knelpunten en wensen aangegeven met een omschrijving. Er zijn in totaal 591 punten op de kaart gezet. De meeste daarvan hebben betrekking op fietsverkeer en autoverkeer. De ontvangen reacties hebben we verdeeld in een aantal thema's. Alle reacties zijn opgesteld vanuit de beleving van de inwoners en daarmee niet vanzelfsprekend objectief.

10.2.1 Fietsverkeer

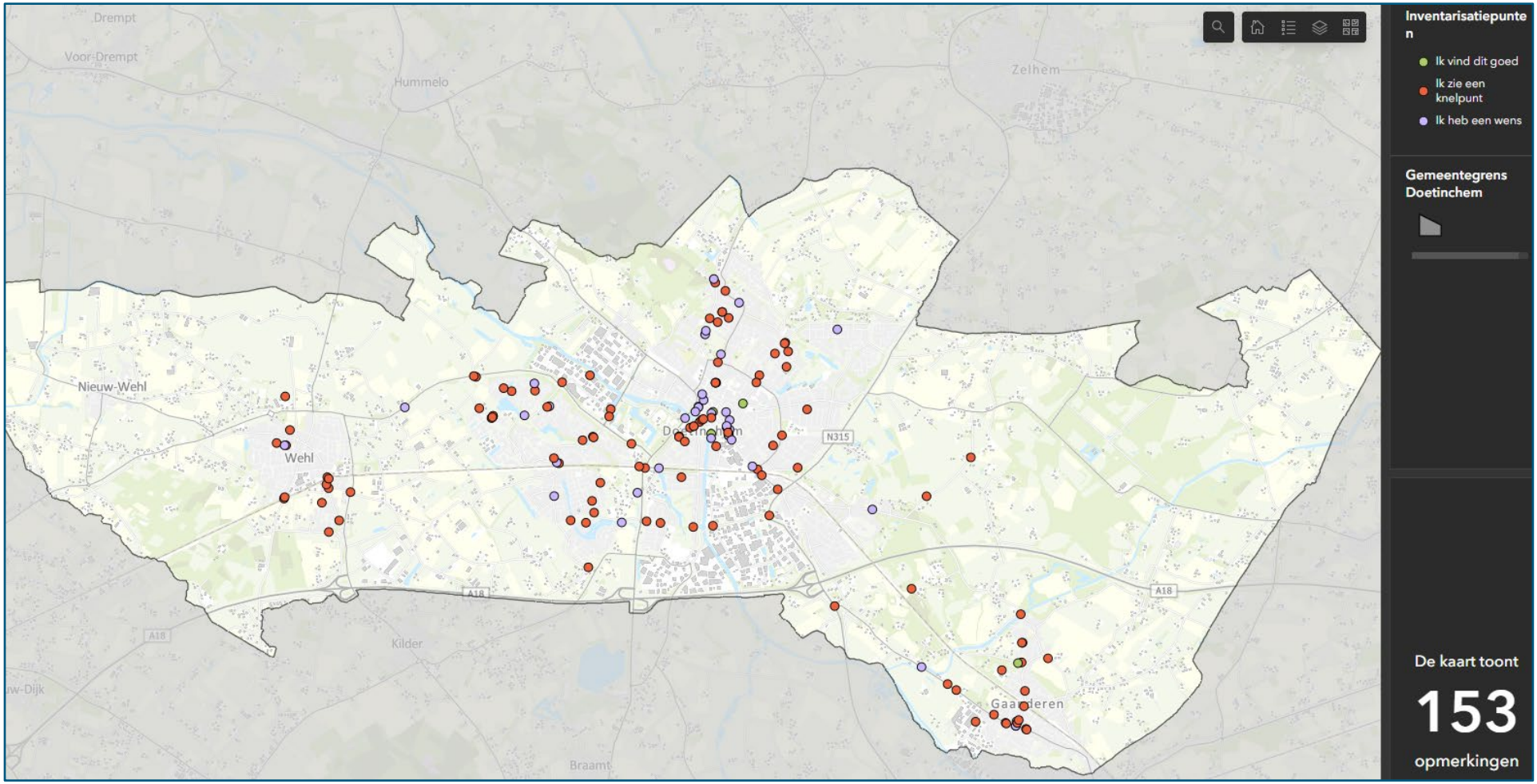
Over het fietsverkeer zijn de meeste reacties gegeven. Het valt op dat de meeste knelpunten in de kern van Doetinchem liggen. Daarnaast zijn er ook enkele langs de spoorlijn.



Figuur 10-1 Reacties over fietsverkeer

10.2.2 Autoverkeer

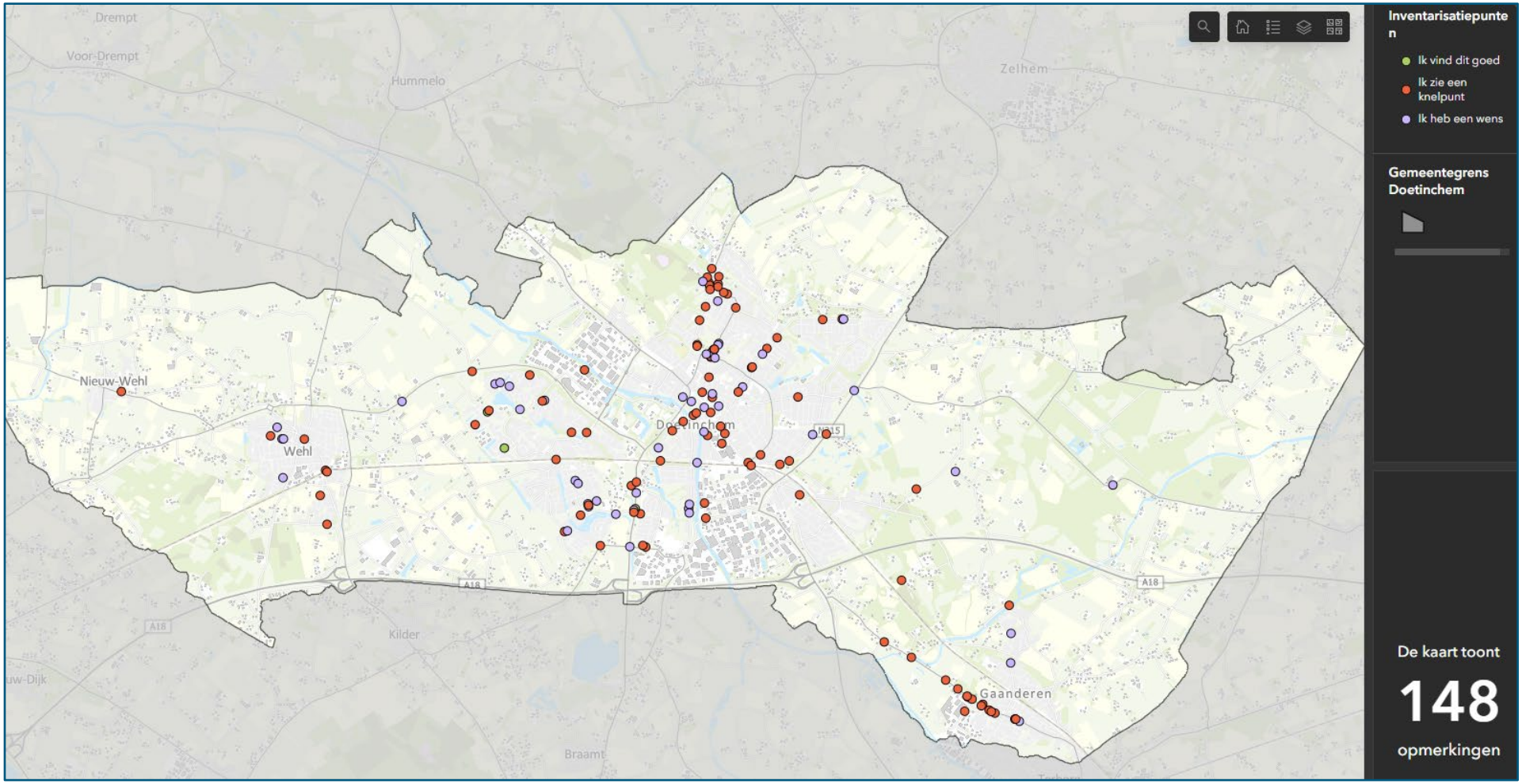
Het onderwerp ook veel opmerkingen gaat over het autoverkeer. Hier gaat het vooral over de snelheid van het verkeer maar ook gevaarlijke situaties.



Figuur 10-2 Reacties over autoverkeer

10.2.3 Snelheid

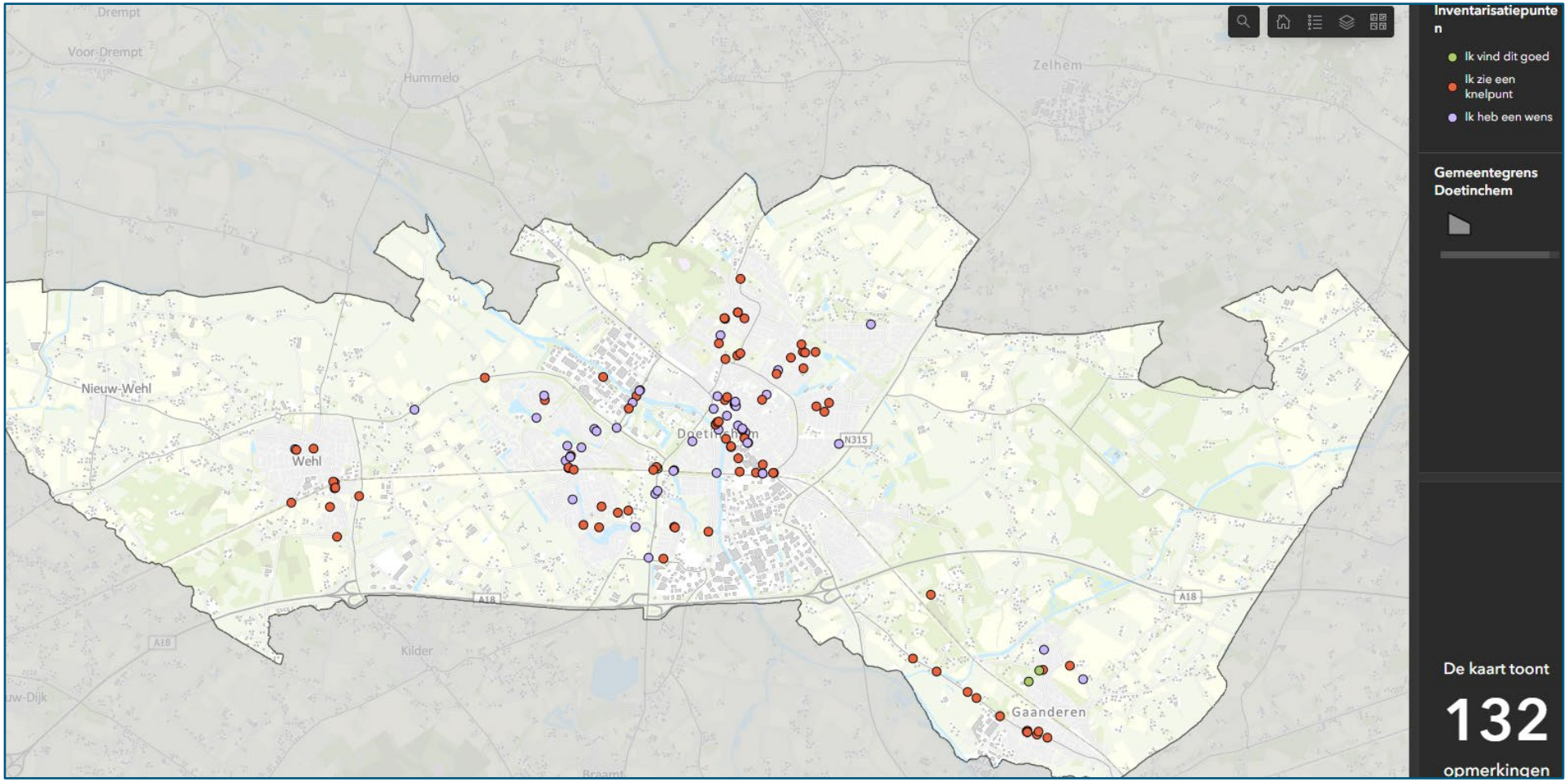
Het gaat hier over de ervaren hoge snelheid.



Figuur 10-3 Reacties over snelheid

10.2.4 Voetgangers

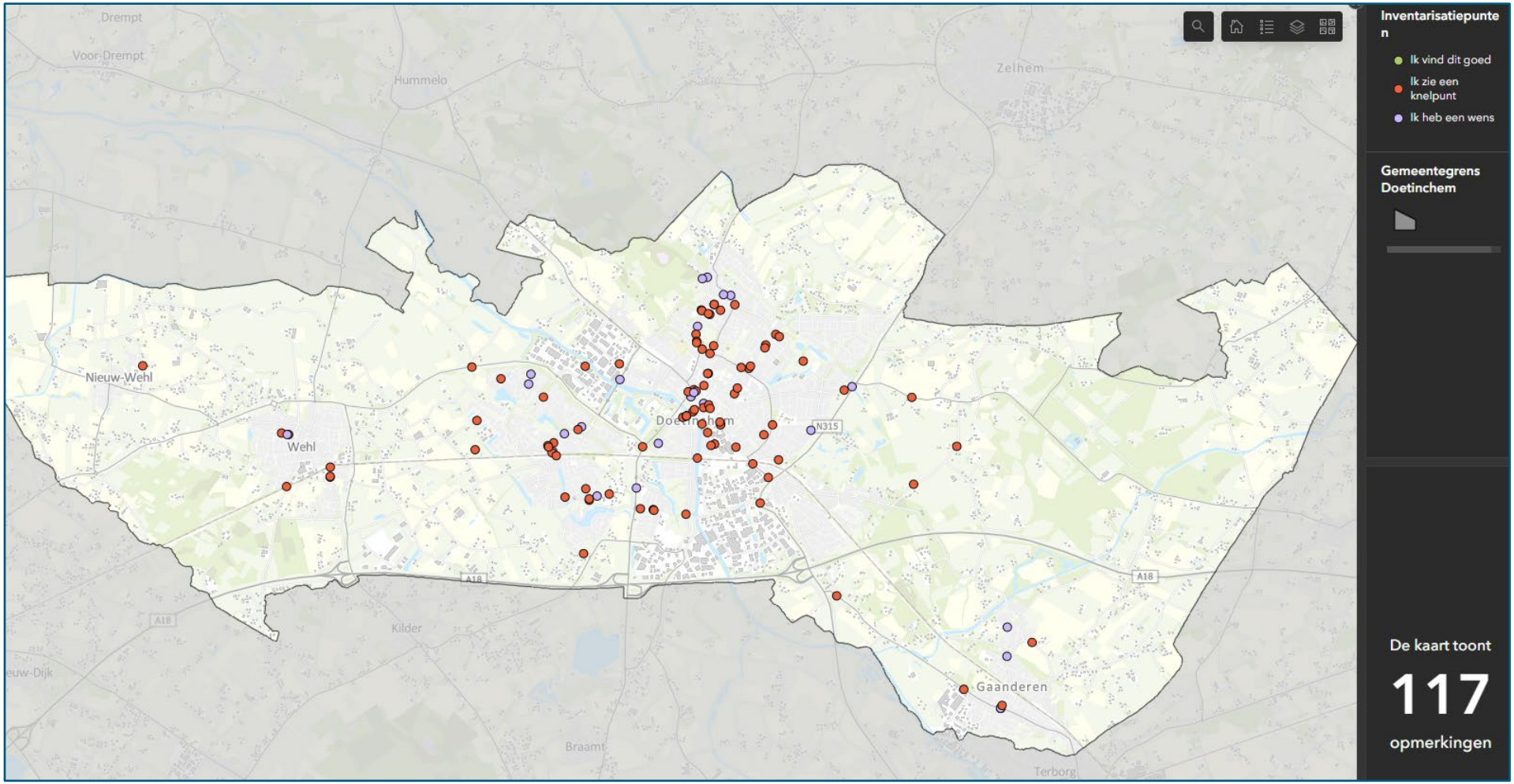
Bij de opmerkingen over voetgangers zijn met name knelpunten over oversteeklocaties geplaatst. Daarnaast wordt gemeld dat de trottoirs soms ontbreken of te smal zijn.



Figuur 10-4 Reacties over voetgangers

10.2.5 Gevaar

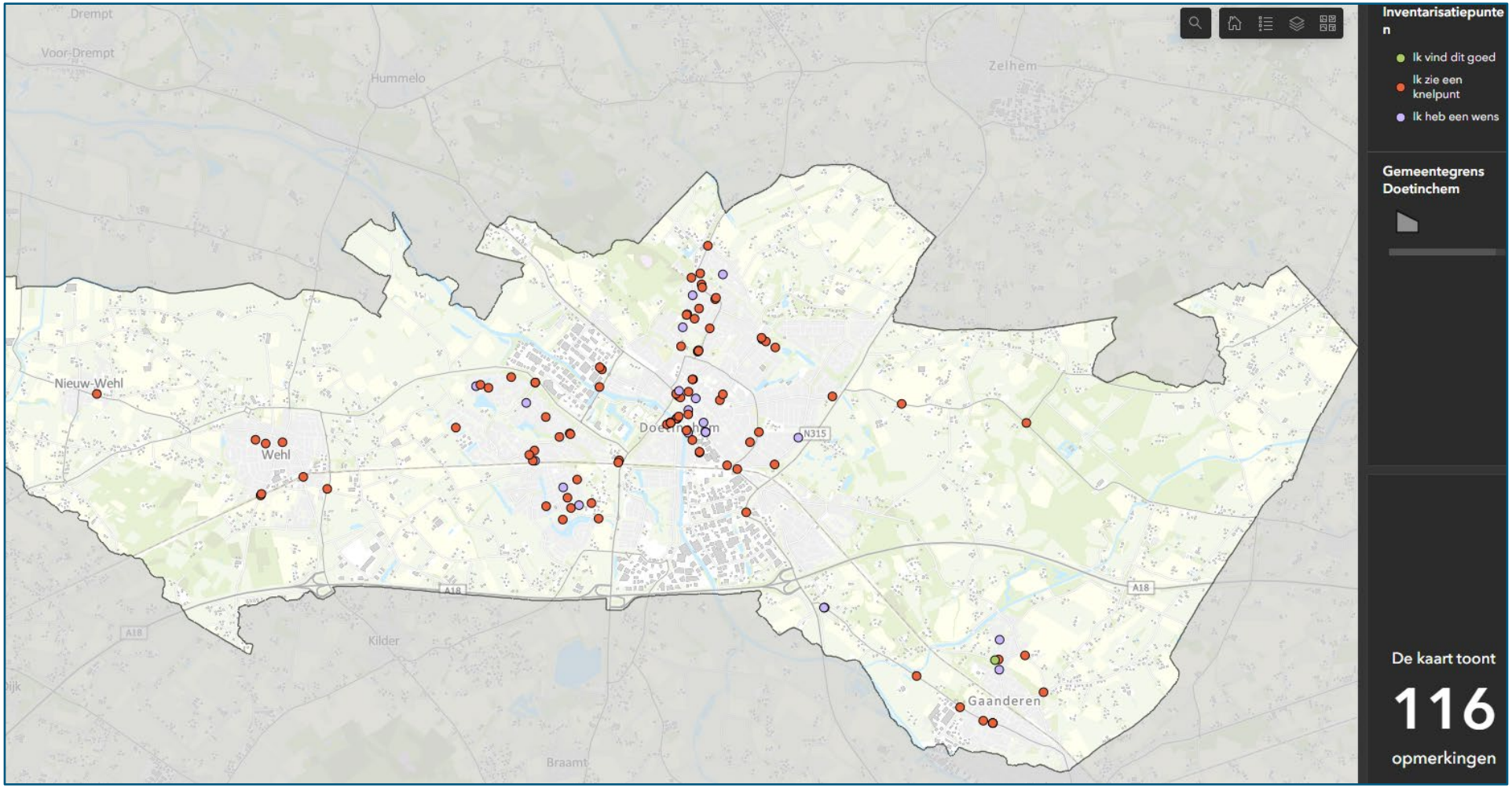
Het gaat hier over de ervaren gevaarlijke situaties.



Figuur 10-5 Reacties over gevaar

10.2.6 Zicht

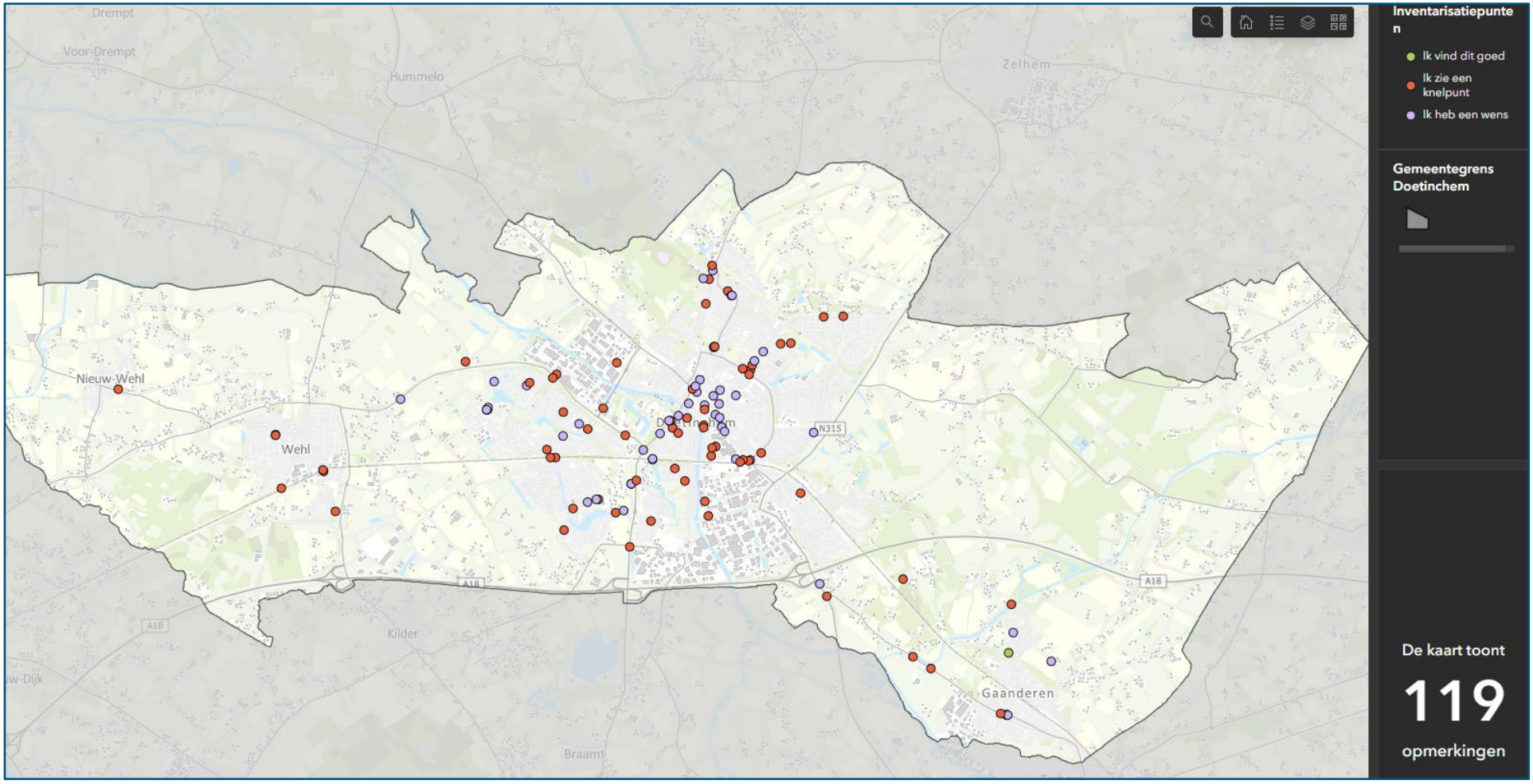
Het gaat hier over ervaren beperkt zicht



Figuur 10-6 Reacties over zicht

10.2.7 Infrastructuur

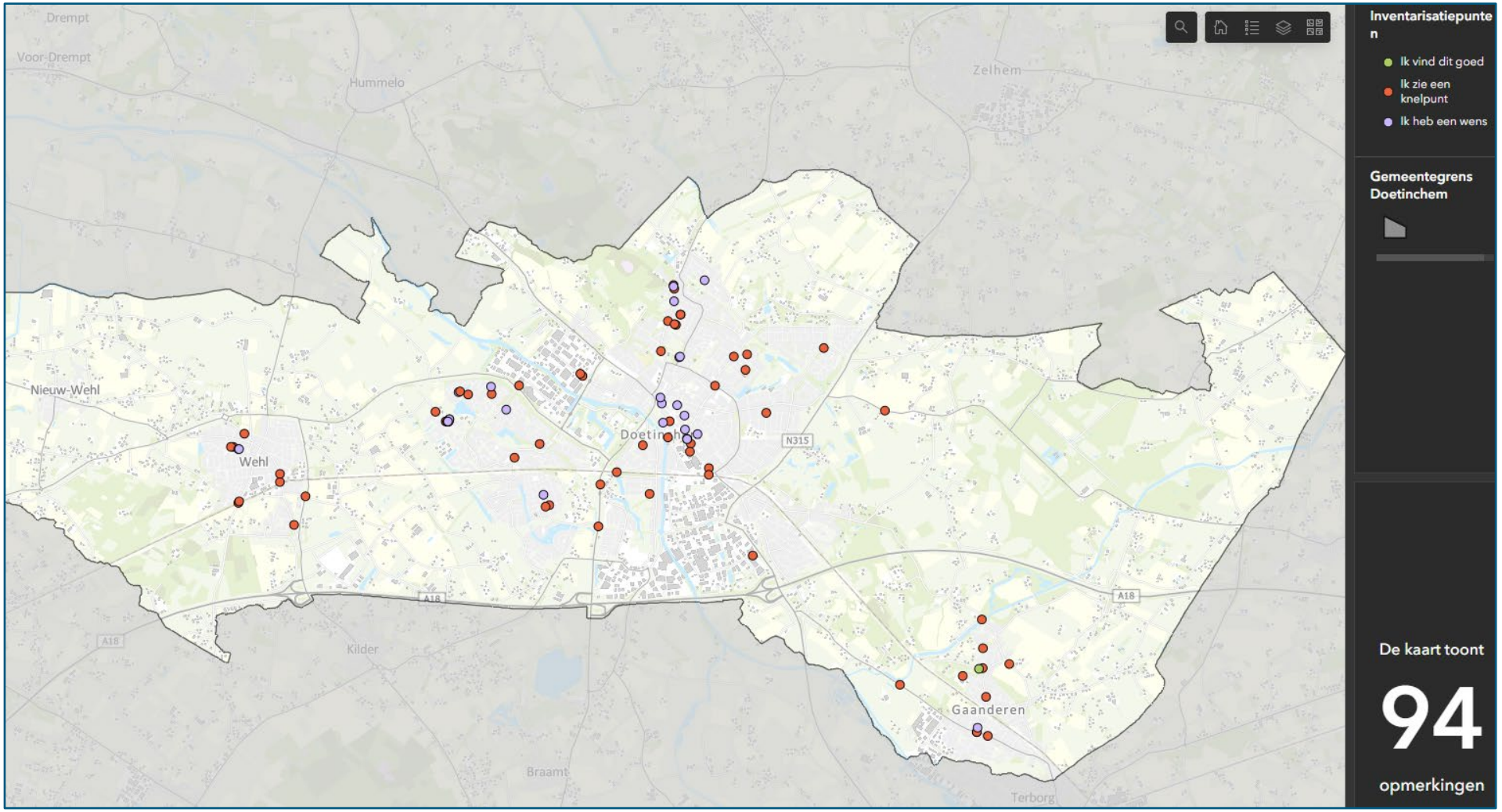
Hierbij gaat het onder andere over infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van weg en nieuwe ontwikkelingen.



Figuur 10-7 Reacties over infrastructuur

10.2.8 Parkeren

Diverse inwoners hebben de wens voor meer parkeercapaciteit. Daarnaast gaat het ook over overlast van geparkeerde voertuigen.



Figuur 10-8 Reacties over parkeren

10.3 Uitleg wegcategorisering

In dit mobiliteitsplan gebruiken we verschillende typen wegen met bijbehorende afkortingen:

- ETW: Erftoegangsweg: weg met een functie met veel uitwisseling. Verkeer is gemengd op de rijbaan
- GOW: Gebiedsontsluitingsweg: weg met een doorstroomfunctie, bedoeld om veel verkeer snel over te verplaatsen. Verkeer is gescheiden, bijvoorbeeld met fietspaden of parallelwegen

De categorie ‘stroomweg’ beschouwen we hier niet.

ETW30: Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit zijn meestal de woonstraten of wegen langs plekken met veel voetgangers en/of fietsers. Deze wegen hebben alleen bestemmingsverkeer en zijn vormgegeven met klinkerverharding. Er zijn snelheidsremmers, zoals drempels en plateaus. Zie figuur 10-9.

GOW50: Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum-snelheid van 50 km/h. Dit zijn meestal de wat drukkere, doorgaande routes die wijken of kernen ontsluiten. Deze wegen hebben asfaltverharding. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden. Zie figuur 10-10.

GOW30: Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum-snelheid van 30 km/h. Deze wegen hebben een beperkte doorstroomfunctie. Dit type weg valt tussen de ETW30 en GOW50. Er zijn snelheidsremmers, zoals plateaus en drempels. Voor fietsers zijn er fietsstroken of -paden. Zie figuur 10-11 en 10-12.

ETW60: Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/h. Dit zijn de minder drukke wegen buiten de bebouwde kom met veel erfaansluitingen. Soms is er een fietspad aanwezig. Deze wegen hebben asfaltverharding. Snelheidsremmers zijn meestal plateaus. Zie figuur 10-13.

GOW80: Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum-snelheid van 80 km/h. Dit zijn drukkere doorgaande routes buiten de bebouwde kom. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden en regelmatig zijn parallelwegen aanwezig. Deze wegen hebben asfaltverharding. Zie figuur 10-14.



Figuur 10-9: Voorbeeld ETW30



Figuur 10-10: Voorbeeld GOW50



Figuur 10-11: Voorbeeld 1 GOW30



Figuur 10-12: Voorbeeld 2 GOW30-2



Figuur 10-13: Voorbeeld ETW60



Figuur 10-14: Voorbeeld GOW80

10.4 Tabel met maatregelen

Los bijgevoegd is een tabel met daarin alle maatregelen