

Mobiliteitsplan Doetinchem 2036

Visiedeel

gemeente **[gD]** Doetinchem

Februari 2024



Colofon

gemeente **[gD]** Doetinchem

Titel document:	Mobiliteitsplan Doetinchem 2036 Visiedeel
Opdrachtgever	Gemeente Doetinchem
Status:	Definitief
Datum:	21-02-2024
Projectnaam:	Mobiliteitsplan gemeente Doetinchem
Projectnummer:	BI7877-101
Auteurs	Xavier Boonman, Jos Hengeveld en Rick Luimes
Goedgekeurd	Rick Luimes

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.



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

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



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 het visiedeel 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 visiedeel van dit mobiliteitsplan hebben we onze vier hoofddambities 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.

Het uitvoeringsprogramma van dit mobiliteitsplan beschrijft op hoofdlijnen 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	7
1.2 Wat is een mobiliteitsplan?	7
1.3 Participatie	7
1.4 Opbouw en leeswijzer	8
2 Mobiliteitsvisie en ambities	11
2.1 Visie op mobiliteit	11
2.2 Netwerkvisie.....	12
2.3 Ambities	13
3 Wensbeelden verkeersstructuur	15
3.1 Concretisering netwerkvisie	15
3.2 Voetgangers.....	17
3.3 Fietsers	18
3.4 Openbaar vervoer	20
3.5 Personenauto's	21
3.6 Hulpdiensten	23
3.7 Vrachtverkeer.....	24

Samenvatting

Het 'Mobiliteitsplan Doetinchem 2036' geeft een beeld waar de gemeente Doetinchem in 2036 wil staan qua verkeer en mobiliteit. Het mobiliteitsplan bestaat uit drie delen:

- Visiedeel: met mobiliteitsambities en wensbeelden over mobiliteit;
- Uitvoeringsprogramma: maatregelen hoe we de ambities en de wensbeelden kunnen realiseren;
- Bijlagen: ter onderbouwing van het visiedeel en het uitvoeringsprogramma.

Het voorliggende document is het visiedeel. Deze samenvatting gaat over het complete mobiliteitsplan.

Visiedeel

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 in de gemeente Doetinchem 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. Hierdoor neemt de leefbaarheid en aantrekkelijkheid toe en ontstaat er meer ruimte voor fietsers, die we juist faciliteren door het centrum.

We hebben vier hoofddambities beschreven:

1. Bruisende binnenstad. Hierbij gaat het om het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de binnenstad, het beperken van gemotoriseerd verkeer en het parkeren 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 doorstroombaan 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 een ideaal netwerk, een wensbeeld op; hoe de verkeersstructuur er idealiter in 2036 uit zou moeten zien. Deze wensbeelden zijn een uitwerking van de regionale en lokale netwerkvisie en de vier hoofddambities.

Uitvoeringsprogramma

In het uitvoeringsprogramma beschrijven we hoe we de ambities en wensbeelden uit het visiedeel willen realiseren. Hiervoor hebben we een pakket van maatregelen opgesteld 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 aanpakken van bestaande knelpunten en risicolocaties. In de uitvoeringsagenda geven we bij elke maatregel een prioritering en een kosteninschatting.

Bijlagen

Bij de totstandkoming van het visiedeel en het uitvoeringsprogramma hebben we veel informatie en gegevens gebruikt en onderzoek laten doen. Dit is gebundeld in de bijlagen. Het gaat om:

- Analyse van de huidige situatie, waarbij we onder andere 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. Ook is er een onderzoek naar doorgaand verkeer uitgevoerd.
- Analyse van bestaande vastgestelde beleidskaders, om ervoor te zorgen dat dit mobiliteitsplan hiermee niet conflicteert.
- We hebben verschillende trends & ontwikkelingen in beeld gebracht. Het gaat bijvoorbeeld om de toename van het gebruik van elektrische fietsen en dito

auto's, vergrijzing en het steeds meer beschikbaar komen van verschillende soorten data en gegevens.

- De bestaande ambities en ontwikkelingen in Doetinchem hebben we 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. Alle 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.



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 impulsen voor de binnenstad. 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

Parallel aan dit mobiliteitsplan is de 'Parkeervisie Doetinchem 2026' tot stand gekomen. Er heeft onderlinge afstemming plaatsgevonden.

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 uit figuur 1-1 en de daarin onderscheiden treden.

Individuele inwoners

Inwoners staan op de trede 'inspreken'. Tussen 10 oktober 2022 en 6 november 2022 hebben alle inwoners gelegenheid gehad om wensen, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven. Hiervoor is een digitale kaart gebruikt. In de bijlage gaan we hier nader op in, geïllustreerd met een aantal kaarten.

Klankbordgroep

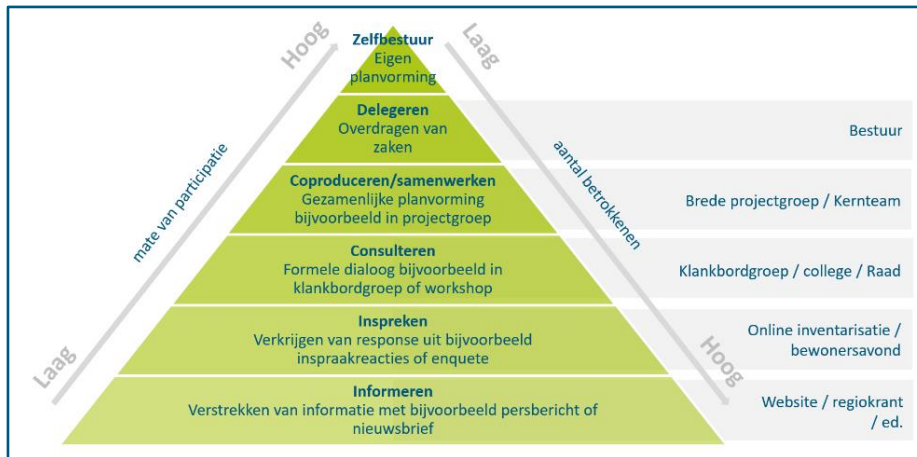
De klankbordgroep staat op de trede 'consulteren'. Er zijn drie bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep; in november 2022, maart 2023 en juni 2023. De ontvangen input hebben we gebruikt bij het verfijnen van de knelpunten, netwerken en maatregelen. Deze klankbordgroep bestond uit diverse belangenverenigingen, dorpsraden, ondernemersvereniging, vertegenwoordiging 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 beleidsvelden en -stukken van de gemeente.



Figuur 1-1 Participatiepiramide

1.4 Opbouw en leeswijzer

Het 'Mobiliteitsplan Doetinchem 2036' bestaat uit drie delen:

- Visiedeel: met mobiliteitsambities en wensbeelden over mobiliteit
- Uitvoeringsprogramma: met maatregelen om de ambities en de wensbeelden te verwezenlijken
- Bijlagen: ter onderbouwing van het visiedeel en het uitvoeringsprogramma

Visiedeel (ligt nu voor)

We beschrijven waar we willen staan in 2036 en hoe we daar willen komen. 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. 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. Daarvoor hebben we de regionale en lokale netwerkvisie opgesteld.

We hebben vier hoofdambities beschreven: Bruisende binnenstad, Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen, stimuleren actieve mobiliteit & openbaar vervoer en optimaal sturen van verkeer. Deze ambities hebben we vertaald naar een ideale verkeerssituatie in 2036, een wensbeeld waarin alle verkeersdeelnemers een plek hebben gekregen. Het gaat om gewenste netwerken voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, personenauto's, vrachtverkeer en hulpdiensten.

Uitvoeringsprogramma

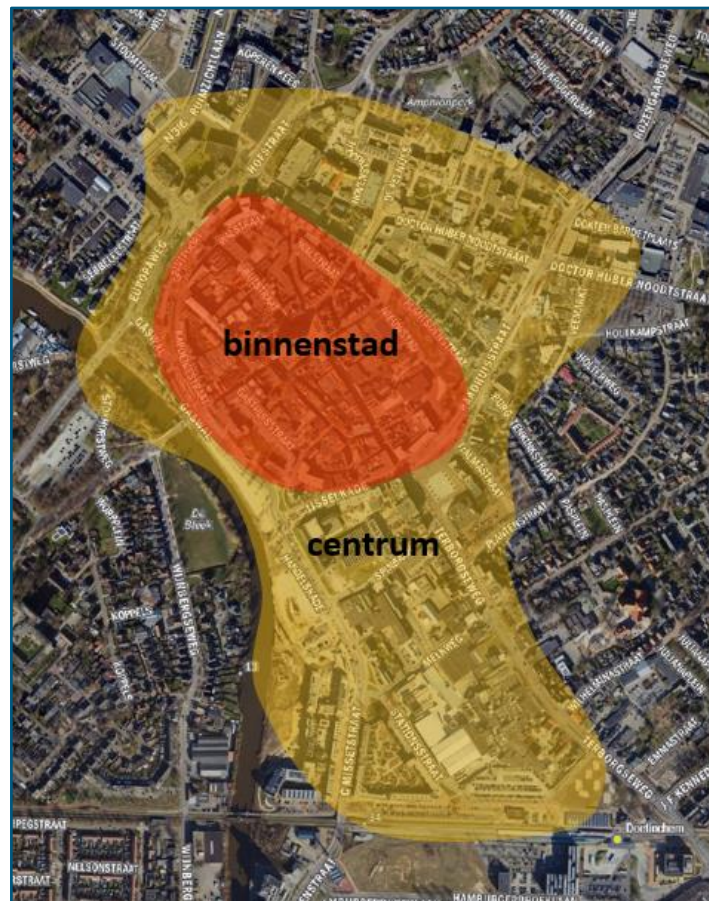
In het uitvoeringsprogramma beschrijven we hoe we de ambities en wensbeelden uit het visiedeel willen verwezenlijken. Hiervoor hebben we een pakket van maatregelen opgesteld die we op hoofdlijnen beschrijven. Deze maatregelen gaan bijvoorbeeld over het verbeteren en aanleggen van schakels in het fietsnetwerk, het optimaliseren van bestaande wegen voor een betere doorstroming en het aanpakken van bestaande knelpunten en risicolocaties. Bij elke maatregel geven we onder andere een onderbouwde prioritering en een globale kostenraming.

Bijlagen

Bij de totstandkoming van de ambities en wensbeelden in het visiedeel en de maatregelen in het uitvoeringsprogramma hebben we veel informatie en gegevens gebruikt. Dit is gebundeld in de bijlagen. Het gaat om:

- Analyse van de huidige situatie, waarbij we onder andere kijken naar de hoeveelheid verkeer op diverse wegen.
- Een risico-analyse, met een overzicht van wegen en locaties met een verhoogd risico op ongevallen.
- Resultaten van de participatie onder inwoners.
- Analyse van bestaande vastgestelde beleidskaders. We willen voorkomen dat dit mobiliteitsplan daarmee conflicteert.
- De bestaande ambities en ontwikkelingen in Doetinchem hebben we meegenomen. De belangrijkste zijn de wens om te groeien naar 70.000 inwoners
- We hebben verschillende trends & 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.
- De risico-analyse hebben we gecombineerd met de te verwachten verkeerstoenames tot 2036. Hieruit komen uitdagingen voor diverse wegvakken en locaties.
- In dit mobiliteitsplan komen verschillende typen wegen / wegcategorieën aan bod, met bijbehorende afkortingen. We hebben de afkortingen en de verschillende wegcategorieën nader toegelicht en geïllustreerd.
- Een tabel met een overzicht van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma.

In dit mobiliteitsplan gebruiken we voor de stad Doetinchem regelmatig 'binnenstad' en 'centrum'. Het onderscheid blijkt uit figuur 1-2. 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 1-2 Onderscheid tussen binnenstad en centrum, stad Doetinchem



Mobiliteitsvisie en ambities



2 Mobiliteitsvisie en ambities

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. Het STOMP-principe is minder makkelijk toepasbaar voor het buitengebied.

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.

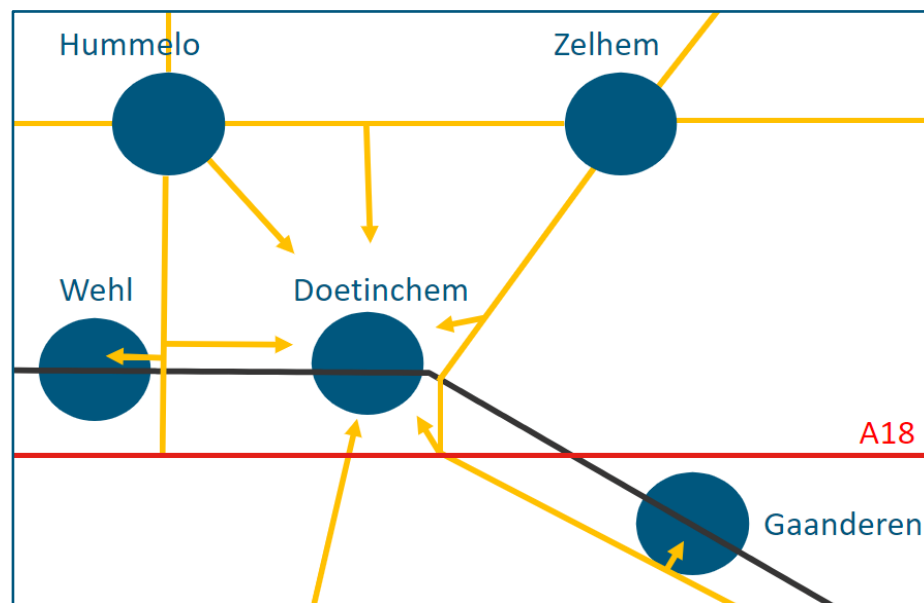
Het centrum zal door de ruimtelijke ontwikkelingen en de focus op actieve en duurzame mobiliteit autoluw(er) worden. Emissieloze stadsdistributie maakt daar onderdeel van uit. Het autoverkeer zal duidelijk gescheiden worden tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer om een balans te vinden tussen 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.

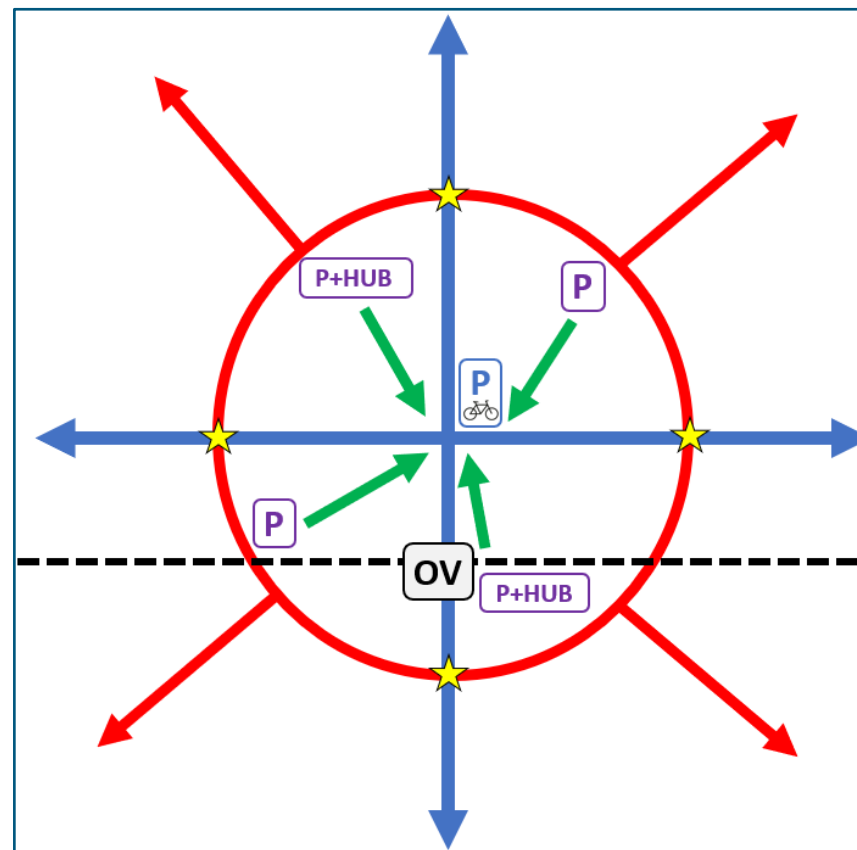
Motorvoertuigen zonder herkomst en bestemming in de gemeente Doetinchem willen we zoveel mogelijk afwikkelen via de provinciale wegen en rijkswegen. Routes door de kernen willen we voorkomen. Hiervoor hebben we een regionale ringstructuur om Doetinchem opgesteld, grofweg via Doetinchem, Zelhem, Hummelo en Wehl. Dit is schematisch weergegeven in figuur 2-1. Vanaf de ring zijn er inpridders, 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, beleidskaders, trends en ontwikkelingen. Deze zijn allen opgenomen in de bijlage. 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 afwaarderden 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





Wensbeelden verkeersstructuur



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'. De visie op mobiliteit, de netwerkvisie en de ambities hebben we hierbij gebruikt. Dit geldt ook voor de informatie die we in de bijlagen beschrijven:

- De huidige situatie: bestaande knelpunten, risicolocaties en verkeersstromen rond de binnenstad
- De bestaande beleidskaders
- Trends en ruimtelijke ontwikkelingen
- De resultaten van de participatie

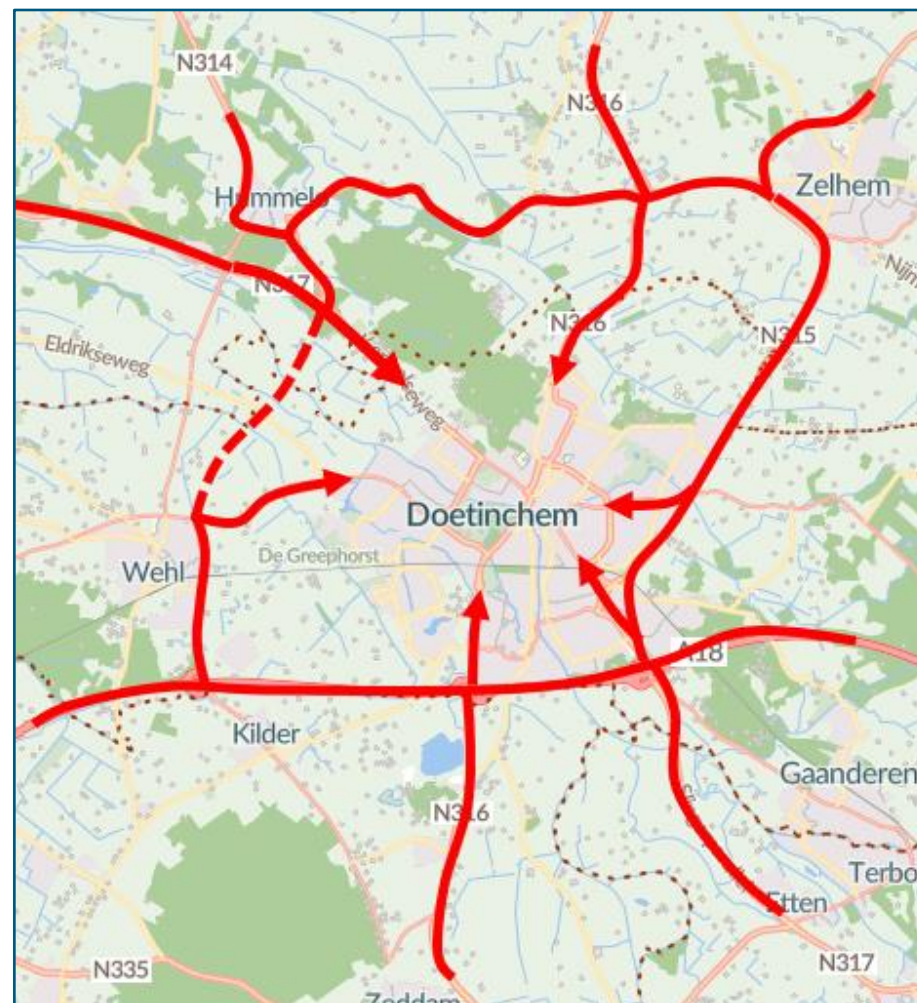
Nader onderzoek kan deze ideale netwerken nuanceren. De netwerkkaarten zijn als aparte pdf-bestanden beschikbaar. Hierin zijn de netwerken in meer detail te bekijken.

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.

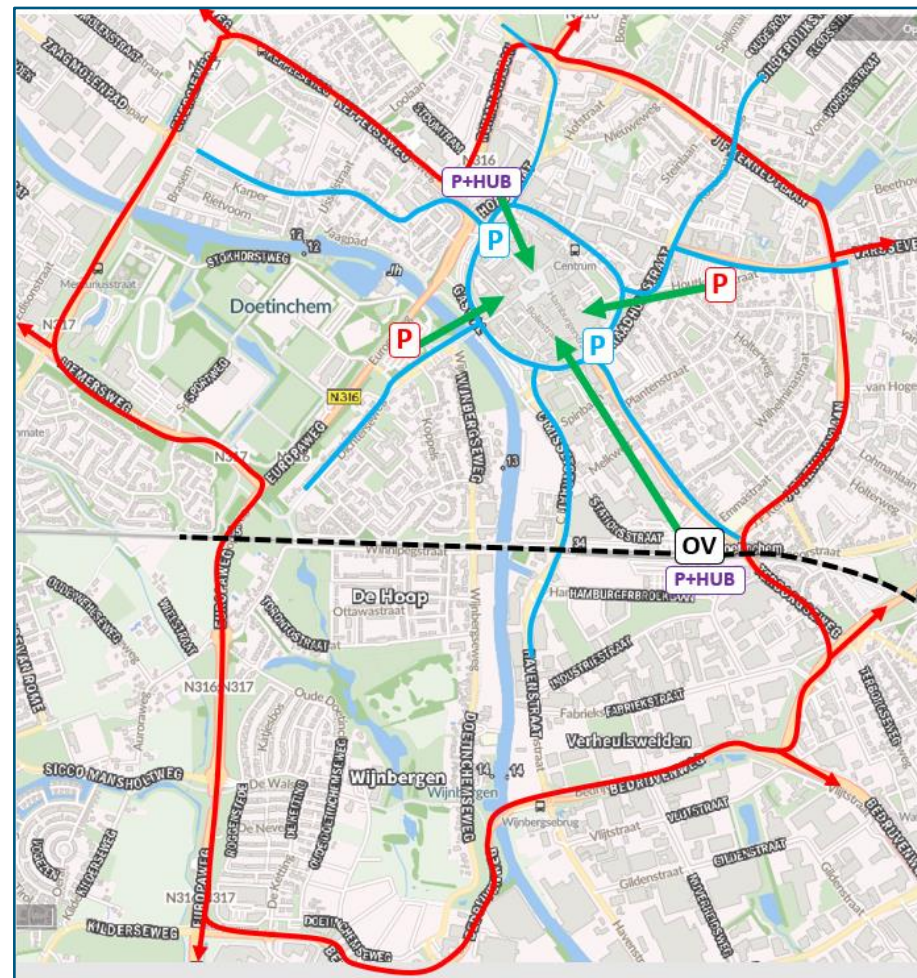
De regionale ringstructuur bestaat voor een groot deel uit provinciale wegen. Daarom heeft de provincie Gelderland ook een rol en een verantwoordelijkheid bij het vormgeven van deze regionale ringstructuur.



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.

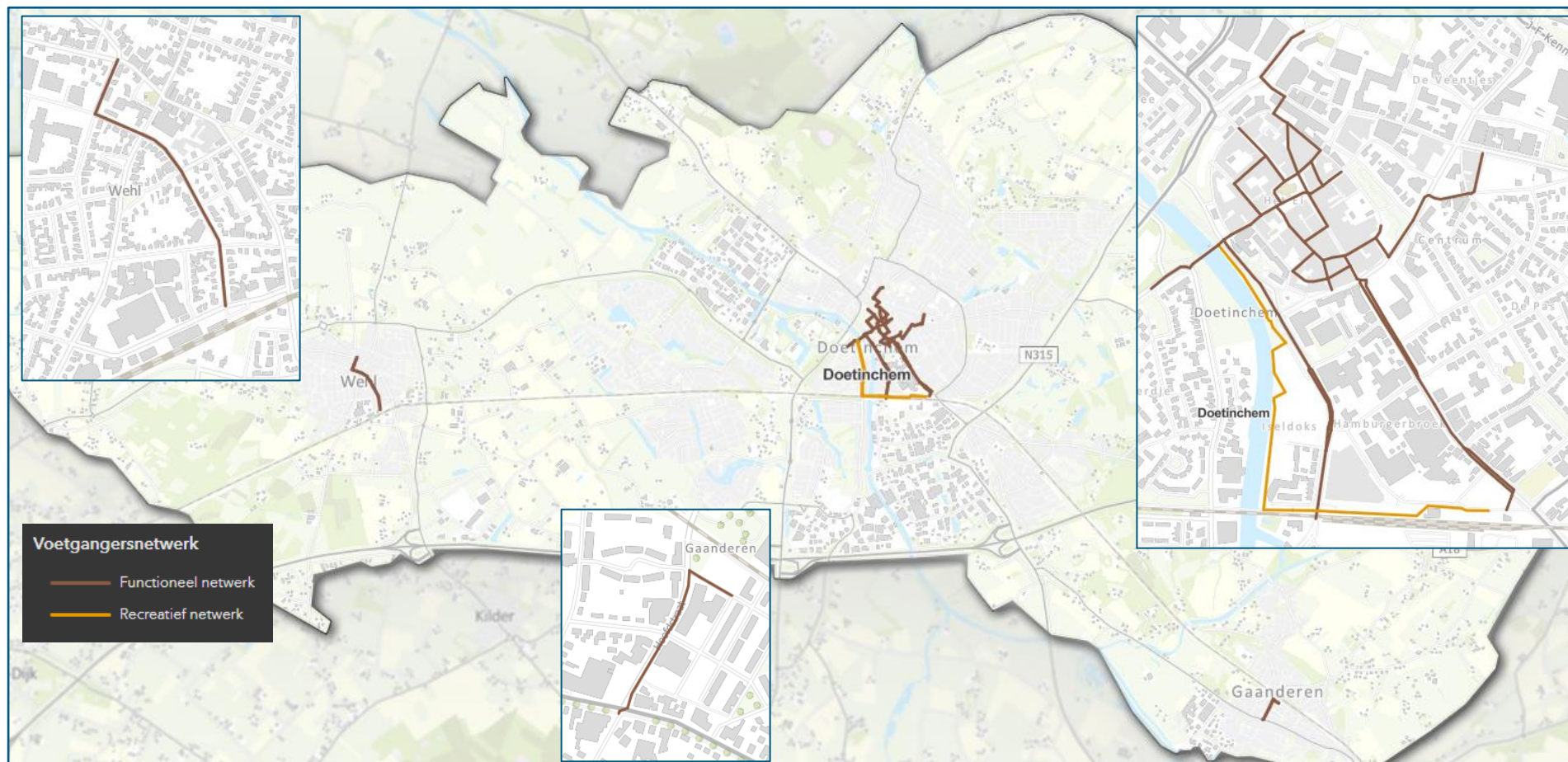


Figuur 3-2 Gewenste lokale ontsluitingsstructuur Doetinchem

3.2 Voetgangers

Voor voetgangers is er in de huidige situatie (zie bijlage) geen functioneel netwerk. Op het wensbeeld voor voetganger in figuur 3-3 met uitsneden 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 (zie bijlage) 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.

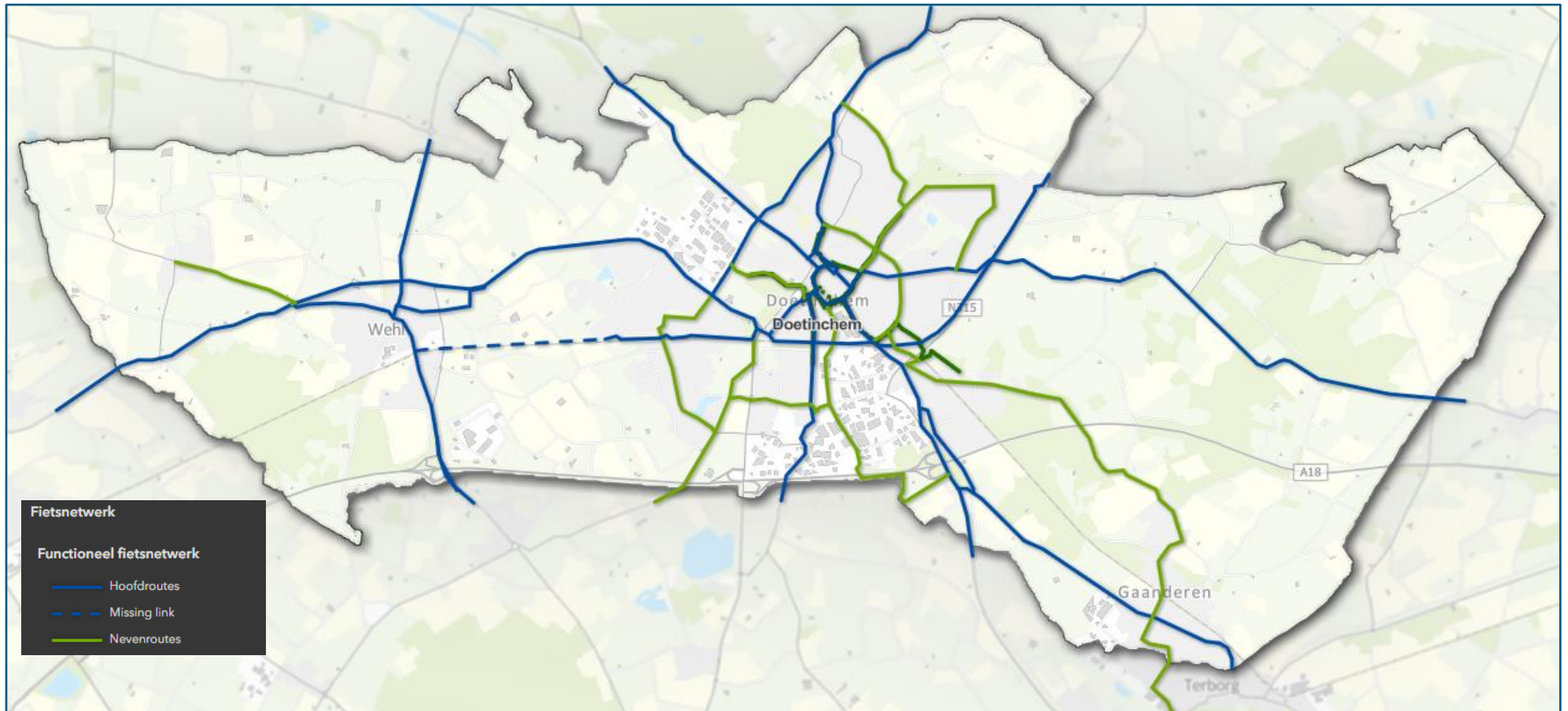
Belangrijke onderdelen van het gewenste fietsnetwerk zijn:

- 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 onderwijsinstellingen, met aandacht voor jonge fietsers.
- 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 hoofd fietsnetwerk van de provincie Gelderland overlapt met het gewenste fietsnetwerk.



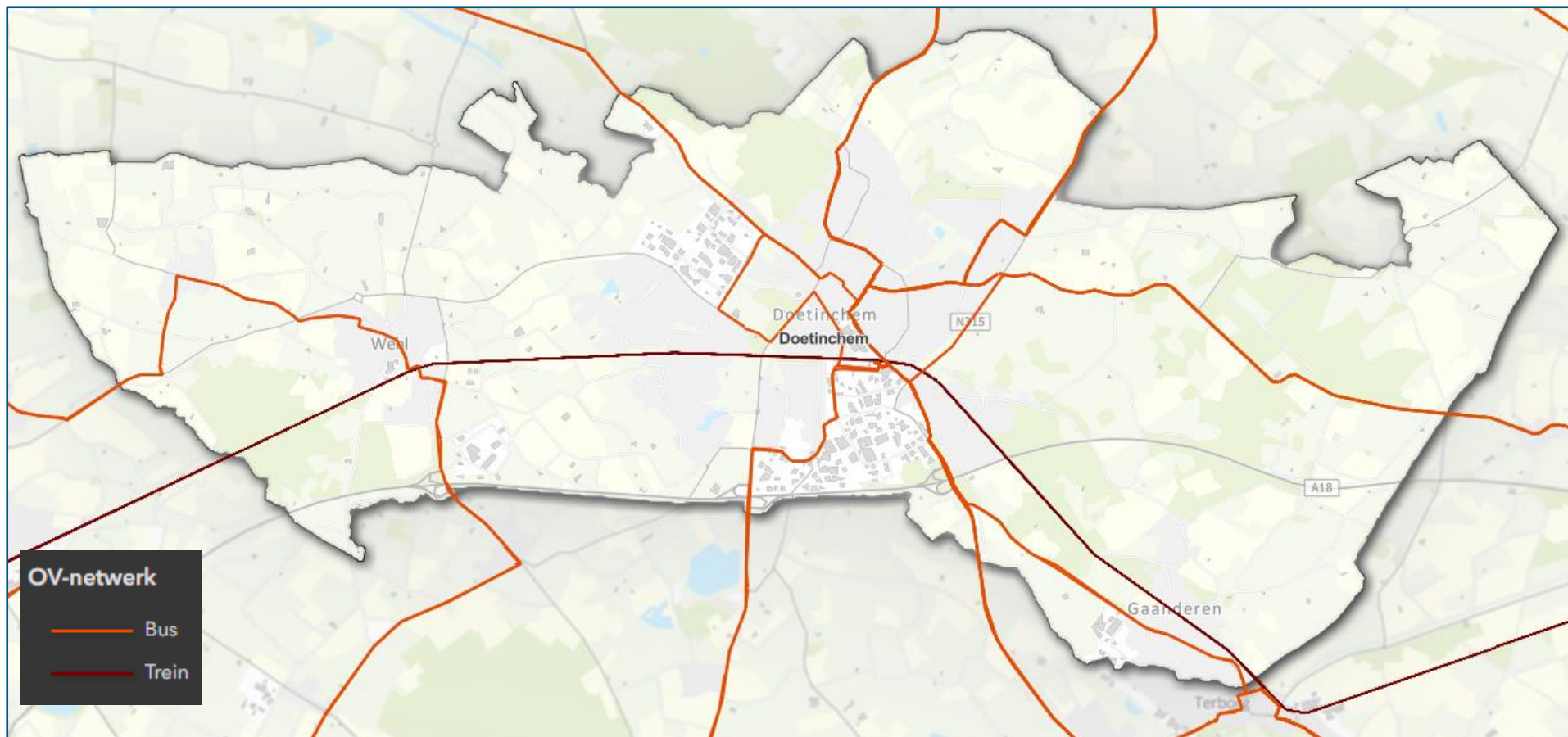


Figuur 3-4 Gewenst functioneel netwerk fietsers

3.4 Openbaar vervoer

In figuur 3-5 is het wensbeeld openbaar vervoer weergegeven. 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. In de bijlage lichten we de verschillende wegcategorieën nader toe.

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

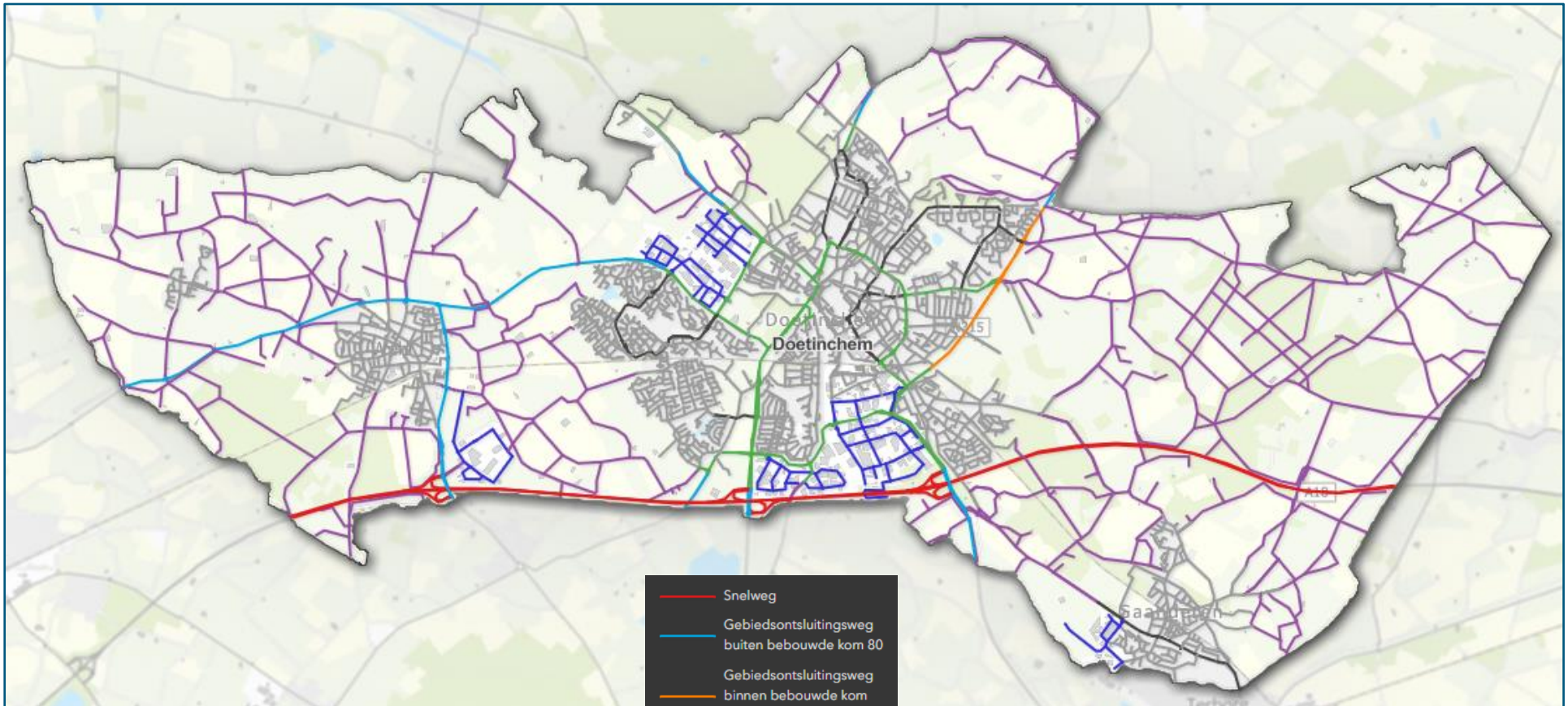
- Industrierweg. Dit is een weg op een industrie- of bedrijventerrein met als doel het ontsluiten van bedrijven. De snelheid is hier vooral 50 km/u.

- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Dit is een weg met als zowel een functie van verblijven maar ook als functie het ontsluiten van een wijk of gebied. In de bijlage lichten we dit type weg nader toe.

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. Ook een aantal wegen die wijken ontsluiten 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

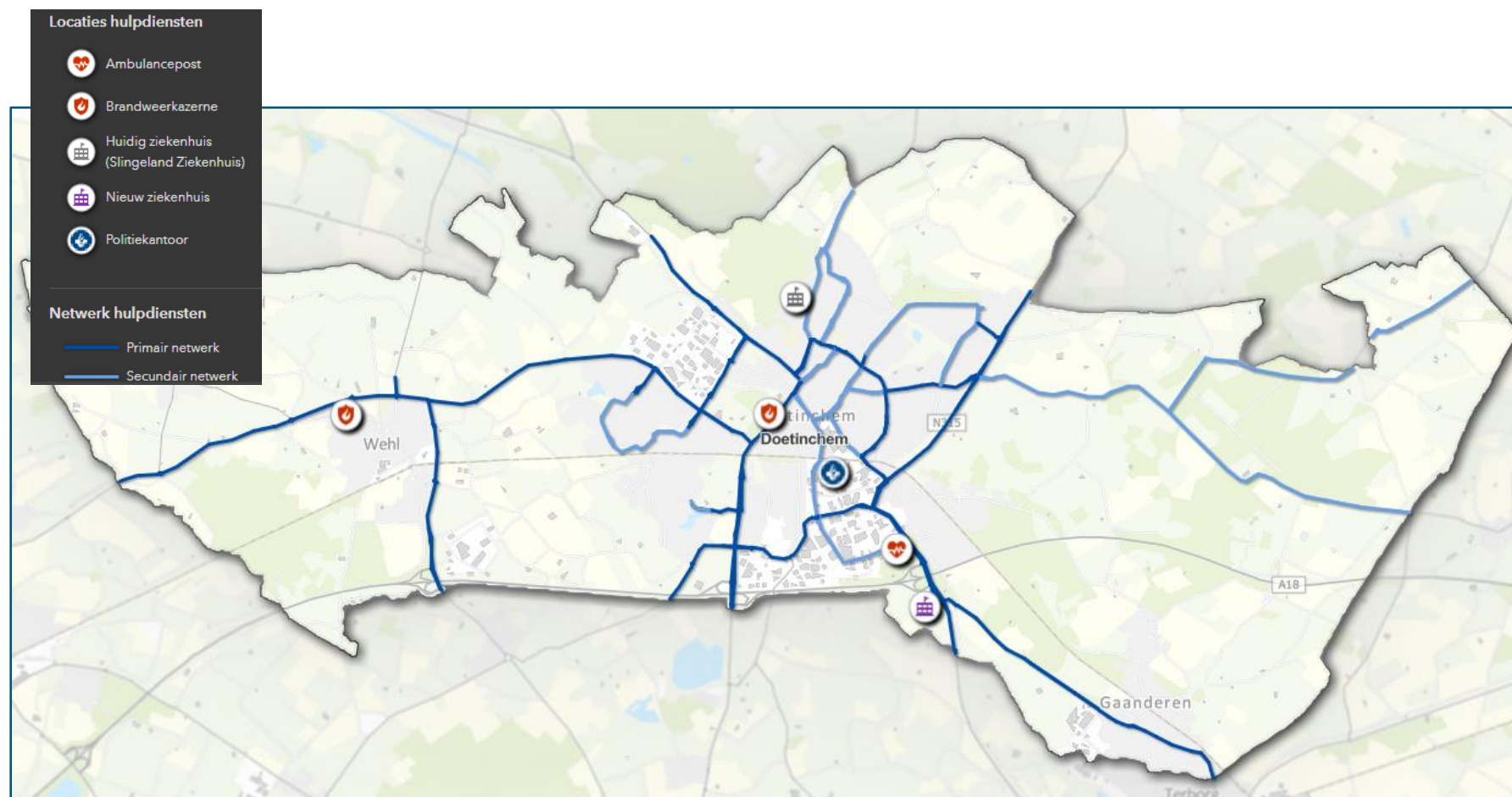
- Snelweg
- Gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom 80
- Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 70
- Erftoegangsweg buiten bebouwde kom 60
- Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 50
- Industrie 50
- Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 30
- Erftoegangsweg binnen bebouwde kom 30

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 3-8 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 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. In het netwerk voor gemotoriseerd verkeer zijn deze als 'industrieweg' aangeduid. Voor de inrichting hiervan is een beleidskader nodig. Fietsbereikbaarheid van de bedrijventerreinen krijgt hierin specifiek aandacht.

