



De Fietzersbond is er niet voor de fietsoversteek op de Gaswal te gebruiken om de snelheid van het autoverkeer af te remmen zoals in het plan wordt geopperd. Wij herinneren u aan de drama's bij de oversteek op de Bilderdijkstraat. Liever zien wij dat de afslag van de Europaweg naar de Gaswal wordt afgesloten. Met 50% doorgaand verkeer op die straat wordt Doetinchem nooit een echte stad aan de Oude IJssel. Een autoluw centrum vraagt een duidelijke stellingname maar zonder risico's voor overstekende fietsers.

### **Verkeersveiligheid**

De verkeersveiligheid in Doetinchem is zorgelijk. In het plan staat in 4.3 dat in de afgelopen jaren maandelijks 20 ongevallen zijn geregistreerd. Het is verheugend dat onveilige situaties in kaart zijn gebracht. De Fietzersbond is benieuwd hoe de gemeente het aantal onveilige situaties wil verlagen en of hier voldoende budget voor wordt vastgesteld om snel te kunnen handelen. Als voorbeeld om snel te moeten handelen noemen wij de T-kruising Koksgoedweg/ Doetinchemseweg in Wehl. In de wijk Heideslag worden veel woningen gebouwd. Alle voorzieningen liggen echter ten noorden van het spoor. Deze kruising wordt ook door de dorpsraad gevaarlijk genoemd en als onoverzichtelijk ervaren voor fietsverkeer.

### **Ruimte voor fietsers**

Om te bevorderen dat Doetinchemmers meer gebruik maken van fietsen is het van belang dat de fietspaden duidelijk, ruim, comfortabel en veilig zijn. Fietsroutes naar de stad moeten meer ingericht worden op fietsverkeer. Bij het STOMP-principe krijgt fietsen een hogere prioriteit dan de auto. Dit uitgangspunt zou mooi toegepast kunnen worden op de Dichterseweg. De fietsroute over de Dichterseweg wordt als hoofdfietsroute aangemerkt. Toch krijgt autoverkeer hier nog voorrang bij een fietsoversteek. Deze weg kan goed ingericht worden als fietsstraat.

Fietsen rondom het Ei maar ook bij stations, bedrijven en bouw- en supermarkten moeten goed gestald kunnen worden. Wij wijzen u op onze opmerkingen bij de recente Parkeervisie.

Verkeersbeleid anno nu is niet meer vooral zorgen voor een zo snel mogelijke doorstroming van het autoverkeer maar juist het stimuleren van zich milieu-vriendelijk, gezond en goedkoop verplaatsen. Deze omslag moet Doetinchem ook maken. Dit vraagt om duidelijke keuzes en de daarbij passende financiering.

Een voorbeeld kan het verplaatsen van het ziekenhuis zijn. Het ziekenhuis komt bij een afslag van een vierbaansweg voor auto's. Conclusie tot nu toe: bereikbaarheid opgelost. Maar hoe komen fietsers bij dit ziekenhuis? Wordt er al gedacht aan een fietsroute? Het fietspad vanaf het

Maatregel 1.5 'verminderen doorgaand verkeer Gaswal' heeft als doel om de hoeveelheid motorvoertuigen op de Gaswal te beperken. Hierbij zijn enkele mogelijkheden genoemd ter illustratie van de maatregel. Bij de nadere uitwerking van de maatregel kunnen deze genuanceerd worden of vervallen. Ook kunnen er nieuwe mogelijkheden blijken. Fietsveiligheid is hierbij zeker van belang.

In het mobiliteitsplan gaat het over risicolocaties, geen onveilige locaties. In diverse maatregelen is aanpak van deze risicolocaties voorzien. Het uitvoeren van maatregelen en het tempo daarvan is na vaststelling van het mobiliteitsplan aan de orde.

De genoemde locatie heeft onze aandacht, los van het mobiliteitsplan.

Maatregel 3.3 'vormgeving fietspaden' voorziet in een onderzoek naar de vormgeving van het fietsnetwerk. Hier is ook een uitvoeringsprogramma voorzien met aanpassingen waar dat nodig wordt geacht. Maatregel heeft prioriteit 1.

Zie hiervoor nota van beantwoording behorende bij de parkeervisie.

We onderschrijven deze strekking.

De beoogde nieuwe locatie van het Slingeland-ziekenhuis is aangesloten om het gewenste fietsnetwerk (figuur 3-4); zowel met een hoofdfietsroute via de Terborgseweg

<p>centrum langs de Terborgseweg is te smal bij de spoorwegovergang. De "Peter Drenth-tunnel" met de haakse bochten is beslist niet fietsvriendelijk. Wordt er al gedacht om de route naar deze tunnel glooiender te maken en de bochten uit de tunnel te halen? Zijn er ideeën voor een pendelverbinding bijvoorbeeld van het station centraal naar het ziekenhuis?</p> <p>Een ander voorbeeld. Een rij auto's bij een verkeerslicht wordt al gauw een file genoemd en er komen extra opstelstroken (meer ruimtebeslag) voor auto's. Een kluitje wachtende fietsers bij een verkeerslicht dat de doorgang van andere fietsers belemmerd krijgt geen extra ruimte en ook worden de oversteektijden niet aangepast. Kleinigheden misschien maar minder lange wachttijden voor fietsers en goede opstelstroken maken van een stad ook meer een fietsstad.</p> <p>Extra aandacht voor fietsers is een uitstekend idee. Nu de praktijk.</p>	<p>als een nevenroute via de andere zijde, via de Roerstraat.</p> <p>Maatregel 3.3 'vormgeving fietspaden' voorziet in een onderzoek naar de vormgeving van het fietsnetwerk. Hier is ook een uitvoeringsprogramma voorzien met voorgestelde aanpassingen, waar dat nodig wordt geacht. De maatregel heeft prioriteit 1.</p> <p>Met bestaande buslijnen is er een verbinding tussen station Doetinchem en de nieuwe locatie van het Slingelandziekenhuis.</p> <p>We vullen maatregel 1.2 'verbeteren fietsroutes' aan. Hierbij benoemen we het geven van prioriteit aan fietsers bij verkeerslichten. <u>Aanpassing</u></p>
<p><b>2. IG&amp;D</b></p>	
<p>Wij hebben kennis genomen van uw Mobiliteitsplan Doetinchem 2036, inspraakversie 479512 en maken graag gebruik van de mogelijkheid onze zienswijze met u te delen.</p> <p>Het is in beginsel een goed beschreven, alles omvattend mobiliteitsplan tot het jaar 2036. Naar voren komt dat er de komende jaren een behoorlijke en solide begroting nodig zal zijn om alle intenties in het plan met de nodige prioriteiten daarin te verwezenlijken</p> <p>In onze reactie beperken wij ons hoofdzakelijk tot de bereikbaarheid van bedrijvenparken, doorstroming van gemotoriseerd verkeer, bevordering van fietsmobiliteit en (fiets)veiligheid. Bij het hanteren van de zeef om de prioriteiten te bepalen, is het voor IG&amp;D Beweegt Bedrijvig Doetinchem het navolgende van economisch belang:</p> <p>1. Doorgaand verkeer en bereikbaarheid</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Om de stad op weg naar 70.000 inwoners op een goede wijze bereikbaar te houden is concretisering van een (regionale) ringstructuur een belangrijke voorwaarde.</li> <li>b) De westelijke schakel ontbreekt en is nu nog een lange termijn wensbeeld. Het is daarom vereist, dat op de belangrijke ontsluitingsroute Keppelseweg – Energieweg - Liemersweg – Europaweg – A18 tot het jaar 2036 blijvend geïnvesteerd zal worden in verbetering van de doorstroming en (fiets)veiligheid.</li> <li>c) Ter bevordering van realisatie van een westelijke schakel inde (regionale) ringstructuur is het</li> </ol>	<p>We nemen dit ter kennisgeving aan.</p> <p>Deze concretisering is voorzien door een aantal maatregelen, beschreven in hoofdstuk 8.</p> <p>Op de genoemde route is een aantal maatregelen voorzien, onder andere als zijnde onderdeel van de lokale ontsluitingsstructuur. Deze maatregelen zijn beschreven in hoofdstuk 8.</p> <p>Maatregel 4.5 'verkennen westelijke verbinding' gaat hierover. Hierbij is genoemd '...daarom voeren we deze verkenning uit</p>

<p>wenselijk aan te sluiten bij de wens hiertoe van buurgemeente(n)</p> <p>d) De komst van de RegioExpres, het autoluwer maken van het centrum en een toename van het gemotoriseerd verkeer op vorenstaande route, genereert een hoge prioriteit van een ongelijkvloerse kruising met het spoor en een herinrichting van de kruising Liemersweg – Europaweg.</p> <p>e) Gaswal – Missetstraat vervult een belangrijke route voor personenauto en bestelbus, uit meting blijkt 50% doorgaand van totaal 325 voertuigen per uur. Met realisatie van Iseldoks II en realisatie structuurschets Spoorzone zal de intensiteit verder toenemen. Niet geheel duidelijk is hoe het wensbeeld na afwaardering ervan naar ETW30 een beperking van de doorstroombaan met welk effect wordt bereikt en/of met welk effect wordt verlegd naar de resterende routes rond het centrum</p> <p>2. Vrachtverkeer</p> <p>a) Bijzondere aandacht vragen wij voor het vrachtverkeer en onveilige mobiliteit op de Havenstraat vanaf de Bedrijvenweg tot de Missetstraat. Vanuit de structuurschets Spoorzone worden ontwikkelingen wonen/werken gestimuleerd op het bedrijventerrein Verheulsweide. Zoals wij het nu lezen in het plan, is de intentie de Havenstraat vanaf de Bedrijvenweg tot de Missetstraat af te waarden tot een ETW30 en versmald. De intensiteit van het verkeer zal ter plaatse toenemen. Het gaat hier niet enkel om een 'woonstraat'. Een versmalling conflicteert met het vrachtverkeer en de bereikbaarheid van de ondernemers, die ter plaatse gevestigd zijn op bedrijvenpark Verheulsweide, Papierfabriek Doetinchem en enkele overige ondernemingen aan de noordzijde van het spoor.</p> <p>b) Op de lokale ringstructuur ontbreekt een doorgaande verbinding Keppelseweg – Ruimzichtlaan – Kennedylaan – Varsseveldseweg – Oostelijke Randweg voor het lokale vrachtverkeer</p>	<p>samen met de provincie Gelderland.' We vullen dit aan en noemen ook specifiek de buurgemeentes.' <u>Aanpassing</u></p> <p>Het belang van de genoemde ongelijkvloerse kruising, ook als onderdeel van de lokale ontsluitingsstructuur' wordt onderschreven met maatregel 4.3 'aanleg spoortunnel Europaweg'.</p> <p>Met de juiste maatregelen voorzien we een afname van verkeer op de Gaswal. Het meeste effect voorzien we door het bieden van een alternatieve route voor het gemeten doorgaande verkeer. Hiervoor is een aantal maatregelen beschreven in hoofdstuk 8. Doorgaand verkeer willen we faciliteren via de regionale ringstructuur (figuur 3-1) of de lokale ontsluitingsstructuur (figuur 3-2). Op de Gaswal voorzien we dan alleen verkeer met een herkomst en/of bestemming in de directe nabijheid.</p> <p>We voorzien een transformatie van de Spoorzone van overwegend werkgebied naar overwegend woongebied. En als hier minder (doorgaand) verkeer rijdt (zie antwoord bij 1<sup>e</sup> hierboven), dan is afwaarderen van de Havenstraat gewenst. Bij maatregel 2.3 'wijzigen wegcategorie naar ETW30' staat: "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". Vrachtverkeer over ETW30 is mogelijk en bestemmingen zijn bereikbaar.</p> <p>De noordzijde van de lokale ringstructuur voorziet in deze route.</p>
--	--

<p>c) Onduidelijk is waar de expeditietijden van toepassing zijn.</p> <p>d) Wij merken op dat het 2<sup>e</sup> te ontwikkelen deel van het A18 bedrijvenpark nog niet op de kaart is ingetekend.</p> <p>3. Veiligheid en fietsverkeer</p> <p>a) Wij missen onder het kopje 4.3 Verkeersveiligheid twee locaties: Energieweg – Zaagmolenpad en Energieweg – Keppelseweg. De locatie Liemersweg – Bedrijvenweg is ons niet bekend?</p> <p>b) Wij onderkennen het nut van een goede infrastructuur voor regionale doortrap(netwerk)fietsroutes. Door deze doortrapfietsroutes te verlengen binnen de gemeentegrenzen kunnen zij dienstig zijn aan het bevorderen van fietsmobiliteit in het algemeen en de fietsbereikbaarheid van het centrum van de stad, de woonwijken, bedrijvenparken en de omliggende kernen. Vereist zal zijn dat zij een effectieve aansluiting nodig hebben op het gewenste functioneel fietsnetwerk van hoofd- en nevenroutes binnen de gemeente Doetinchem. Het verdient aanbeveling om nader te onderzoeken enkele van de hoofdfietsroutes van het gewenste functioneel fietsnetwerk te transformeren naar een doortrapfietsroute.</p> <p>c) Wij missen in het gewenste functioneel fietsnetwerk een nevenroute naar het A18 Bedrijvenpark en een aansluiting op de hoofdfietsroute nabij de inrit voor motorvoertuigen</p> <p>d) Ter bevordering van de fietsmobiliteit en de fietsveiligheid vinden wij het van belang dat de intensief gebruikte hoofdfietsroutes in het gewenste functioneel fietsnetwerk de lokale ringstructuur voor motorvoertuigen ongelijkvloers passeren.</p> <p>e) Van belang is dat de hoofdfietsroutes in het gewenste functioneel fietsnetwerk een match hebben met de hoofdfietsroutes van buurgemeenten. Wij gaan er vanuit dat dit het geval is.</p> <p>4. Uitvoeringsagenda</p> <p>a) De rotonde Energieweg – Zaagmolenpad heeft ons inziens een hoge prioriteit ten aanzien van fietsveiligheid om meerdere redenen. Op piekmomenten neemt nu al het risico toe. De</p>	<p>De huidige expeditietijden zijn genoemd op bladzijde 29. Hier is ook te lezen dat dit geldt in het voetgangersgebied.</p> <p>Het is juist dat dit nog niet op de gebruikte ondergronden staat. Dit heeft inhoudelijk geen consequenties.</p> <p>De locatie Energieweg – Zaagmolenpad heeft onze aandacht, los van het mobiliteitsplan. De locatie Energieweg – Keppelseweg wordt toegevoegd. Liemersweg – Bedrijvenweg moet zijn Europaweg – Bedrijvenweg. <u>Aanpassing.</u></p> <p>Het gewenste fietsnetwerk met onder andere hoofdfietsroutes is weergegeven in figuur 3-4. De hoofdfietsroutes sluiten aan op het provinciale fietsnetwerk. De ambities en diverse maatregelen in het mobiliteitsplan laten het belang zien dat we hechten aan fiets. Het toevoegen van de categorie ‘doortrapfietsroute’ in het gewenste fietsnetwerk heeft geen toegevoegde waarde.</p> <p>Deze constatering is juist. We hebben gekozen om andere routes hoger te prioriteren en in het gewenste fietsnetwerk op te nemen. Fiets-gerelateerde maatregelen buiten het gewenste fietsnetwerk, zoals op en rond bedrijvenpark A18, zijn hiermee nog steeds wel mogelijk.</p> <p>Onze voorkeur is ook ongelijkvloers, maar dit is niet overal realistisch. Waar hoofdfietsroutes een GOW50 of GOW80 kruisen, is dit altijd bij een rotonde, verkeerslichten of ongelijkvloers.</p> <p>Er heeft afstemming plaatsgevonden met de buurgemeenten Bronckhorst, Montferland en Oude IJsselstreek.</p> <p>De locatie Energieweg – Zaagmolenpad heeft onze aandacht, los van het mobiliteitsplan.</p>
--	--

<p>tijdelijke vestiging van Albert Heijn zal mogelijk veel langer op deze locatie gevestigd blijven, de wijk Keppeloord wordt gerealiseerd, er volgen mogelijke verkeersmaatregelen in of rondom de Dorpsstraat in Laag Keppel. Een en ander genereert meer spitsverkeer over deze rotonde en daarnaast wordt een autonome groei van het verkeer verwacht</p> <p>b) Voor de rotonde Energieweg – Mercuriusweg is een tijdelijke maatregel getroffen. Over een passende oplossing ten behoeve van een goede bereikbaarheid voor ondernemers op het bedrijvenpark De Huet blijven we graag in overleg</p> <p>c) Voor het doorgaande verkeer aan de westzijde is de aanleg van de tunnel Europaweg essentieel met tegelijkertijd een verbeterde doorstroming op de kruising Liemersweg - Europaweg</p> <p>5. Overig</p> <p>a) Wij missen een planning van de revitalisering van de Edisonstraat op bedrijvenpark de Huet</p> <p>b) Gezien de huidige situatie Energieweg – Zaagmolenpad, is handhaving van het parkeerverbod op het Zaagmolenpad ons inziens prioriteit</p> <p>c) In het voorliggende Mobiliteitsplan 2036 zijn nog niet verwerkt de effecten van de Economische Foto (Stec groep) en RPW.</p>	<p>We blijven graag in overleg.</p> <p>De genoemde tunnel en de kruising Europaweg – Liemersweg is beschreven in maatregel 4.3 'aanleg spoortunnel Europaweg'.</p> <p>Als revitalisering van de Edisonstraat aan de orde is, zullen we hierover communiceren. Dit is geen onderdeel van het mobiliteitsplan. Handhaving is geen onderdeel van het mobiliteitsplan.</p> <p>De Economische Foto en RPW hebben beide geen bestuurlijke status en zijn daarom niet meegenomen in het mobiliteitsplan.</p>
<p><b>3. Graafschap College</b></p>	
<p>Het Mobiliteitsplan Doetinchem 2036 en de Parkeervisie 2024 schetsen wat de gemeente Doetinchem wil doen op het gebied van verkeer en mobiliteit. Inwoners en belangenverenigingen zijn geraadpleegd en wij voegen er graag aan toe dat het verstandig zou zijn om grote werkgevers/organisaties (zoals bijvoorbeeld het Slingeland Ziekenhuis) en onderwijsinstellingen ook actief te benaderen. Samen hebben we invloed op de vervoersbewegingen van burgers die van en naar Doetinchem reizen.</p> <p>Namens Iselinge Hogeschool en het Graafschap College is het belangrijkste punt van onze zienswijze: zorg voor goede afstemming met grote instellingen voordat er keuzes worden gemaakt op het gebied van mobiliteit en parkeren. We kunnen elkaar helpen bij het realiseren van doelen richting 2036. Ter illustratie noemen wij hieronder</p>	<p>Wij zien het belang van onderwijs voor de stad Doetinchem en de impact op mobiliteit. Het eerste gesprek heeft inmiddels plaatsgevonden en zal vervolgd worden.</p>

een paar voorbeelden van punten waarop we elkaar kunnen helpen of versterken:

1) Maatregelen om bijvoorbeeld van het station te voet of per fiets op een veilige wijze naar locatie Iselinge en de locaties van het Graafschap College te komen zien we nog onvoldoende terug in de tabel die hoort bij de inspraakversie van het Mobiliteitsplan. We zien bijvoorbeeld wel een maatregel om een recreatieve wandelroute aan te leggen vanaf het station. Wellicht kunnen we zaken combineren?

2) Er is sprake van maatregelen op het gebied van het wijzigen van wegcategorieën rondom onze locatie J.F. Kennedylaan. De mogelijkheid om op ons onderwijsterrein 'eenrichtingsverkeer' in te voeren, zou mogelijk kunnen bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen van de gemeente Doetinchem ten aanzien van mobiliteit in 2036 en daarvoor lijkt afstemming cruciaal.

Iselinge Hogeschool en het Graafschap College zijn beide goed aangesloten op het gewenste fietsnetwerk, zoals weergegeven in figuur 3-4. Maatregel 3.3 'vormgeving fietspaden' voorziet in een onderzoek naar de vormgeving van het fietsnetwerk. Hieruit kunnen verbeteringen naar voren komen, waarmee de aantrekkelijkheid per fiets voor beide onderwijslocaties kan toenemen. In gezamenlijk overleg kunnen we komen tot mogelijke verbeteringen aan wandelroutes.

Afstemming hierover is uiteraard wenselijk en mogelijk.