

**Te besluiten om:**

1. Het visiedeel van het mobiliteitsplan Doetinchem 2036 vast te stellen.
2. De visiepunten met ruimtelijke impact mee te nemen in de eerstvolgende actualisering van de Omgevingsvisie.
3. De nota van inspraak Mobiliteitsplan Doetinchem 2036 vast te stellen.

**Inleiding**

In 2022 is opdracht gegeven om het mobiliteitsplan voor de gemeente op te stellen. In het mobiliteitsplan wordt een wensbeeld geschetst van de mobiliteitssituatie in 2036, rekening houdend met onder andere ambities van het gemeentebestuur, participatie van inwoners en belangengroepen, trends en ontwikkelingen (onder andere Doetinchem 2036). Er zijn maatregelen beschreven waarmee dit wensbeeld ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

Dit project om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan voor Doetinchem is grotendeels afgerond voordat de Omgevingswet in werking trad. Sinds 1 januari 2024 hebben wij te maken met de Omgevingswet. Voor heel Nederland en dus ook voor ons als gemeente is het wennen hoe exact om te gaan met deze wet. Uitgangspunt is dat een visie wordt vastgesteld door de gemeenteraad en de hoofdambitie daaruit worden opgenomen in de eerstkomende actualisering van de al eerder vastgestelde Omgevingsvisie. Het mobiliteitsplan is opgesplitst in drie delen: een visiedeel (1), een uitvoeringsprogramma (2) en bijlagen (3) ter onderbouwing van beide delen. Het vaststellen van het uitvoeringsprogramma valt conform de Omgevingswet onder de bevoegdheid van het college. Voor zowel het visiedeel- als het uitvoeringsprogramma is uitgebreid onderzoek gedaan naar de huidige situatie qua mobiliteit en infrastructuur in Doetinchem. Zowel de bijlagen als het uitvoeringsprogramma worden ter informatie gedeeld met de gemeenteraad.

Parallel aan de mobiliteitsvisie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma is de parkeervisie opgesteld. De besluitvorming hiervan loopt gelijk met het mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsplan in zijn geheel – visie en uitvoeringsprogramma - is tot stand gekomen met inbreng van inwoners en diverse belangengroepen. Zo hebben alle inwoners wensen, knelpunten en positieve zaken kunnen aangeven op een digitale kaart en er was een inloopmoment in het gemeentehuis. Daarnaast zijn er met diverse belangengroepen meerdere fysieke sessies gehouden. Dit met onder andere dorpsbelangen, fietsersbond, hulpdiensten, vertegenwoordigers van industrie en ondernemers. Ook uw raad is twee keer geconsulteerd. Ten slotte is input opgehaald bij de verschillende gemeentelijke disciplines. Het mobiliteitsplan heeft zes weken ter inzage gelegen, in het visiedeel en het uitvoeringsprogramma is zoveel mogelijk rekening gehouden met de opgehaalde input.

**Argumenten**

*1.1 De ambities in de mobiliteitsvisie passen binnen Doetinchem 2036.*

We hebben in de visie vier hoofdthema's met ambities benoemd:

- Bruisende binnenstad;
- Verbeteren leefbaarheid wijken en kernen;
- Stimuleren van actieve mobiliteit en OV;
- Optimaal sturen van verkeer.

Binnen deze thema's is een aantal ambities beschreven. Sommige zijn te relateren aan de overige plannen en projecten binnen Doetinchem 2036:

- De kwaliteit en aantrekkelijkheid van het centrum en de binnenstad verbeteren;
- Wegen inrichten op basis van functie;
- Aanpakken van risicolocaties verkeersveiligheid.

### *1.2 De insteek is de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het centrum en de binnenstad te verbeteren*

Op dit moment zijn er diverse 50 km/h wegen in het centrum. Na onderzoek blijkt er ook veel doorgaand verkeer te rijden. We willen daarom zoveel mogelijk verkeer zonder herkomst en bestemming centrum sturen over routes om het centrum heen in plaats van er doorheen. Hierdoor ontstaat er ook meer ruimte voor fietsen en lopen. Er zijn diverse maatregelen opgenomen in het uitvoeringsprogramma die dit mogelijk kunnen maken, zoals het afwaarderen van wegen in het centrum en het verbeteren van fietsroutes richting en door het centrum. Hiermee kunnen we de kwaliteit van de binnenstad verbeteren. Ook past dit binnen de ambities van het project Spoorzone. Het faciliteren van bezoekersparkeren aan de randen van het centrum past ook binnen deze ambitie en is verder uitgewerkt in de parkeervisie.

### *1.3 Wegen inrichten op basis van functie*

We hebben een nieuw wegencategoriseringsplan (wensbeeld personenauto's) opgesteld in het uitvoeringsprogramma. Hierin is onderbouwd en beschreven welke wegen welk snelheidsregime moeten krijgen of behouden. Hiermee kunnen we verkeer meer sturen over de hiervoor bedoelde wegen. Door wegen af te waarderen van 50km/h naar 30km/h worden deze wegen minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Door elders de doorstroming op 50km/h wegen te verbeteren, faciliteren we hier meer verkeer. We hebben diverse maatregelen beschreven waarmee we dit kunnen verwezenlijken. Hierbij gaat het ook om het verbeteren van bestaande wegen, bijvoorbeeld bij een inrichting die minder goed past bij de maximumsnelheid.

### *1.4 Aanpakken van risicolocaties verkeersveiligheid*

Tot 2036 voorzien we een toename van verkeer, onder andere door de diverse ontwikkelingen in Doetinchem. Samen met het in kaart brengen van de potentieel risicovolle locaties en wegen ontstaat een beeld waar maatregelen het beste genomen kunnen worden. Dit kunnen maatregelen zijn die specifiek locaties aanpakken, maar ook die verkeersstromen van elkaar scheiden. Naast meer verkeersveiligheid kunnen we hiermee ook de diverse ontwikkelingen die zijn voorzien tot 2036, bijvoorbeeld woningbouw, goed faciliteren.

### *2.1 De volgende punten uit het visiedeel van het mobiliteitsplan hebben ruimtelijke impact*

Volgens de Omgevingswet moeten ambities met ruimtelijke impact meegenomen worden in de eerstkomende actualisering van de omgevingsvisie. De exacte formulering van de punten die in de omgevingsvisie worden opgenomen kan afwijken, de strekking blijft hetzelfde. Voor het mobiliteitsplan gaat het om de volgende punten:

- De netwerkvisie inclusief afbeeldingen met de regionale ringstructuur en lokale ontsluitingsstructuur Doetinchem;
- Stimuleren van actieve mobiliteit en OV door zoveel mogelijk het STOMP (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service, Privé-auto) te hanteren;
- De wensbeelden voor de verschillende modaliteiten;
- Zoveel mogelijk wegen af te waarderen naar 30 km/h;
- Wegen inrichten op basis van functie;
- Aanpakken van risicolocaties verkeersveiligheid voor zover er sprake is van ruimtelijke impact.

### *3.1 Het mobiliteitsplan 2036 heeft zes weken ter inzage gelegen en er zijn reacties binnengekomen.*

De inspraakversie van het 'Mobiliteitsplan Doetinchem 2036' heeft zes weken ter inzage gelegen, tussen 15 november 2023 en 27 december 2023. In deze periode hebben we drie inspraakreacties ontvangen:

Alle inspraakreacties zijn binnen de termijn ingediend en zijn daarmee ontvankelijk. In de nota van inspraak wordt ingegaan op de inspraakreacties.

#### **Financiën**

Na vaststelling van het visiedeel en het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan gaan we aan de slag met de uitvoering. Deels kan het gerealiseerd worden in het kader van werk met werk in samenwerking met BUHA en met het binnenhalen van subsidies - met name op verkeersveiligheid. In de uitvoeringsagenda van het uitvoeringsprogramma (vanaf blz. 22) staat een globale kostenraming per maatregel. Wij gaan de kostenramingen van de gewenste maatregelen op kortere termijn verder concretiseren. Tempo van uitvoering en benodigde middelen zijn mede afhankelijk van woningbouw en andere ruimtelijke projecten. Aankondigingen volgen in de perspectiefnota. Uit de al beschikbaar gestelde middelen doen we onderzoek naar de Bedrijvenweg en Energieweg.

#### **Kanttekeningen**

##### *3.1 Waarom is de nota van inspraak niet aangepast aan de nieuwe situatie onder de Omgevingswet?*

De indieners van een inspraakreactie hebben een reactie gegeven op het mobiliteitsplan 2036 onder de situatie van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Dit is een unieke situatie. De vragen en opmerkingen zien toe op het gehele mobiliteitsplan nog voor de splitsing in het visiedeel en het uitvoeringsprogramma. Daarom is ervoor gekozen de nota van inspraak niet op te knippen maar in zijn geheel te laten vaststellen door de raad.

#### **Vervolg**

Op het moment dat het visiedeel en het uitvoeringsprogramma zijn vastgesteld, gaan we aan de slag met het beleid en het uitwerken van het uitvoeringsprogramma. Na vaststelling van het visiedeel door de raad en het uitvoeringsprogramma door het college komen wij met een voorstel over het uitwerken van de hoogst geprioriteerde maatregelen.

#### **Bijlagen**

1. Visiedeel mobiliteitsplan Doetinchem 2036
2. Uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan Doetinchem 2036
3. Bijlagen mobiliteitsplan Doetinchem 2036
4. Nota van inspraak Mobiliteitsplan Doetinchem 2036

Burgemeester en wethouders van Doetinchem,  
De secretaris, De burgemeester,

mr. G.A. Karssenbergh

mr. M. Boumans MBA MPM