

Mobiliteitsplan Doetinchem 2036

Bijlagen

gemeente [gD] Doetinchem

Februari 2024



Colofon

gemeente **[gD]** Doetinchem

Titel document:	Mobiliteitsplan Doetinchem 2036, Bijlagen
Opdrachtgever	Gemeente Doetinchem
Status:	Definitief
Datum:	20-02-2024
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
info@rhdhv.com
royalhaskoningdhv.com

T
E
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

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Opbouw en leeswijzer	4
2 Huidige situatie	6
2.1 Mobiliteit in Doetinchem	7
2.2 Doorgaand verkeer centrum	13
2.3 Verkeersveiligheid.....	14
2.4 Geregistreerde ongevallen.....	17
2.5 Enquête inwoners	18
3 Beleidskaders	28
3.1 Nationale en regionale beleidskaders	28
3.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders	30
4 Trends en ontwikkelingen	33
4.1 Trends.....	33
4.2 Ruimtelijke Ontwikkelingen	36
5 Uitdagingen	39
5.1 Doorstroming	39
5.2 Verkeersveiligheid.....	39
5.3 Combinatie.....	39
6 Uitleg wegategorisering	43
7 Tabel met maatregelen	46

1 Opbouw en leeswijzer

Het 'Mobiliteitsplan Doetinchem 2036' bestaat uit drie delen:

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

Dit document bevat de bijlagen

Visiedeel

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 (ligt nu voor)

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'. 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. In figuur 1-2 van het visiedeel en het uitvoeringsprogramma staat een afbeelding van deze afbakening.



Huidige situatie



2 Huidige situatie

In dit hoofdstuk beschrijven we zo objectief mogelijk de huidige mobiliteitssituatie in de gemeente Doetinchem. Dit is belangrijk, want de huidige situatie is een belangrijk uitgangspunt voor dit mobiliteitsplan. Hierbij hebben we 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 door het in beeld brengen van de bestaande netwerken. Daarna bespreken we het onderzoek naar doorgaand verkeer rond het centrum. Vervolgens beschouwen we de verkeersveiligheid; een overzicht van risicolocaties en geregistreerde ongevallen. Om een beeld te krijgen van de ervaren knelpunten is een enquête gehouden onder inwoners, de resultaten hiervan zijn in beeld gebracht.

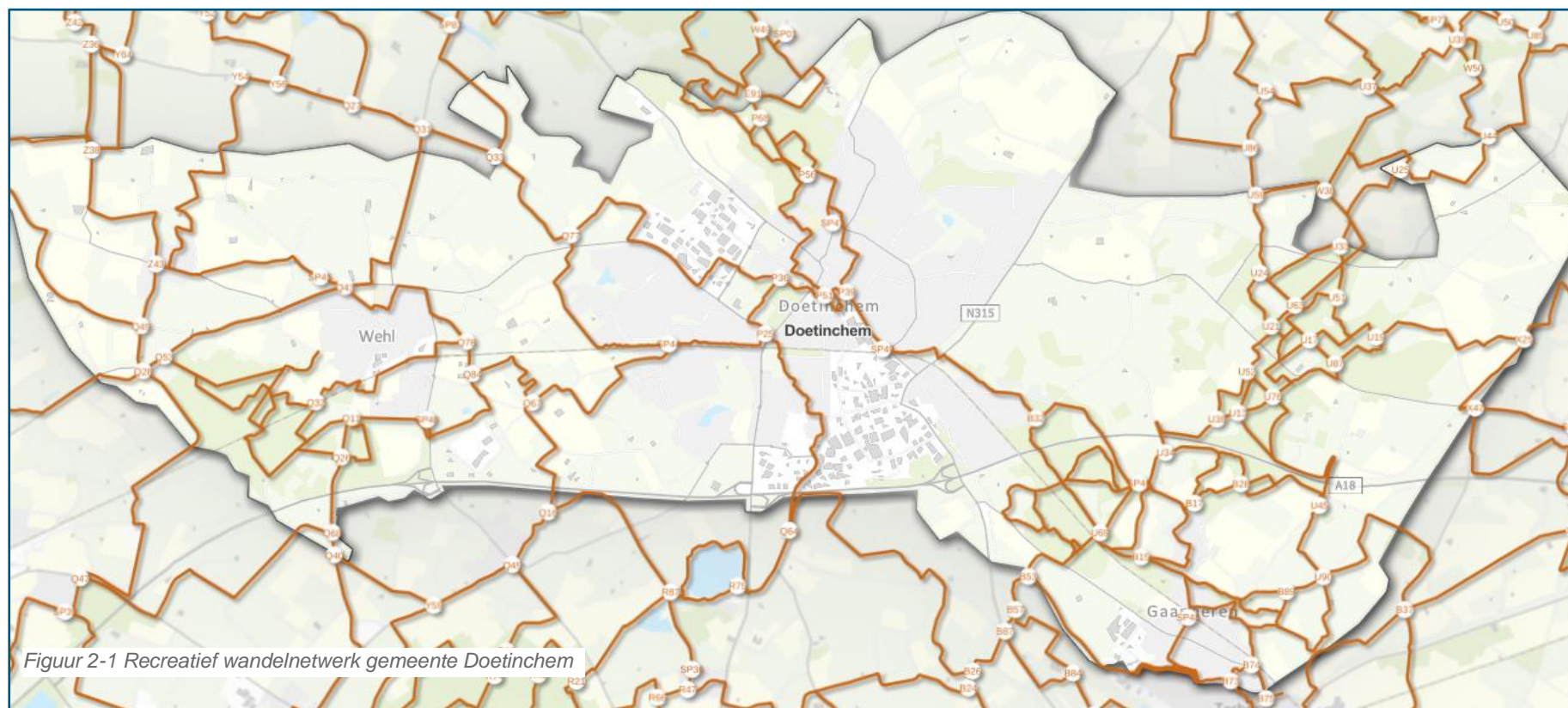


2.1 Mobiliteit in Doetinchem

We beschrijven de bestaande netwerken voor de verschillende verkeersdeelnemers. De netwerkkaarten zijn als aparte pdf-bestanden beschikbaar. Hierin zijn de netwerken in meer detail te bekijken.

Voetgangers

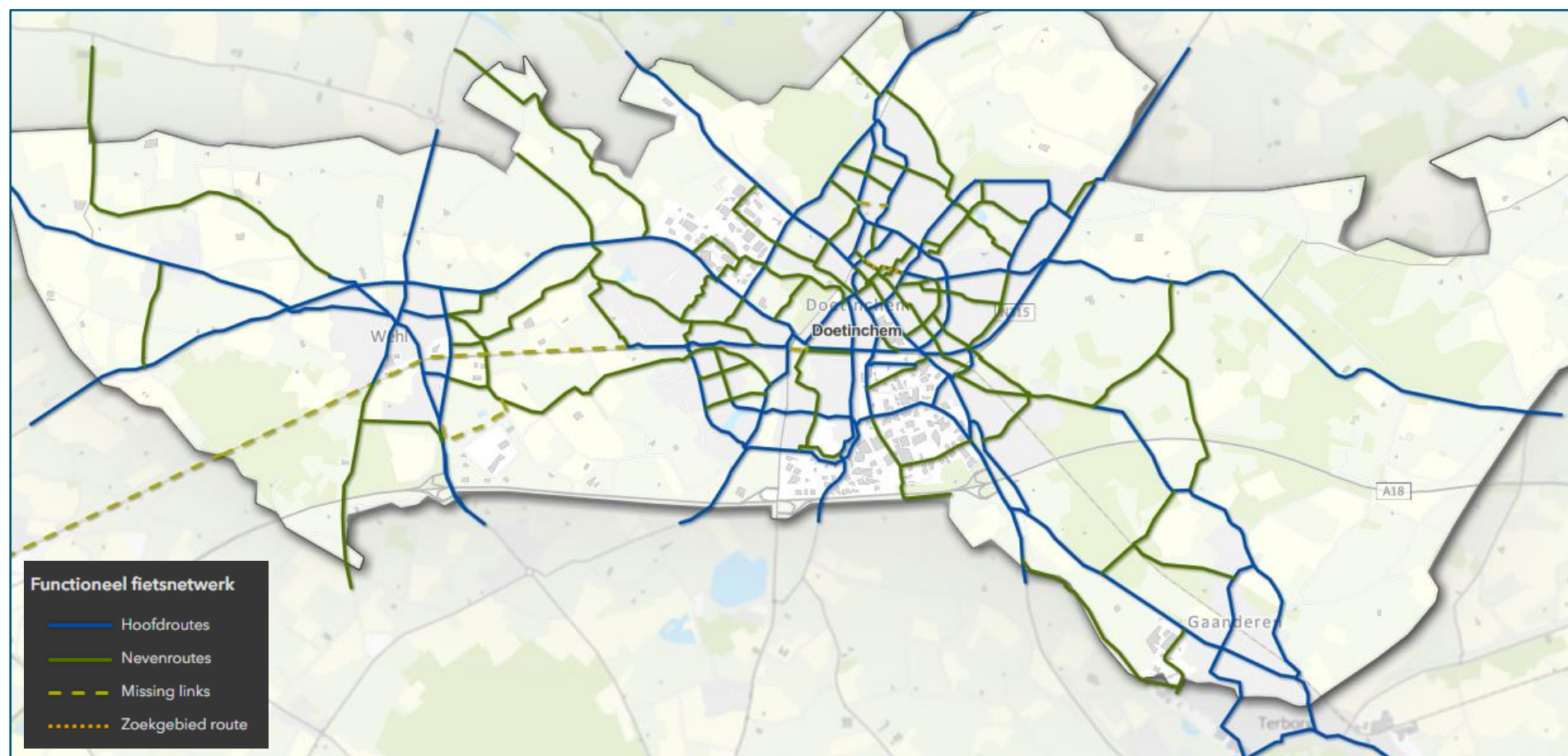
Er is geen specifiek netwerk voor de voetgangers. Op dit moment is er enkel een recreatief knooppunten-wandelnetwerk aanwezig. Dit is weergegeven in figuur 2-1.



Figuur 2-1 Recreatief wandelnetwerk gemeente Doetinchem

Fietsers

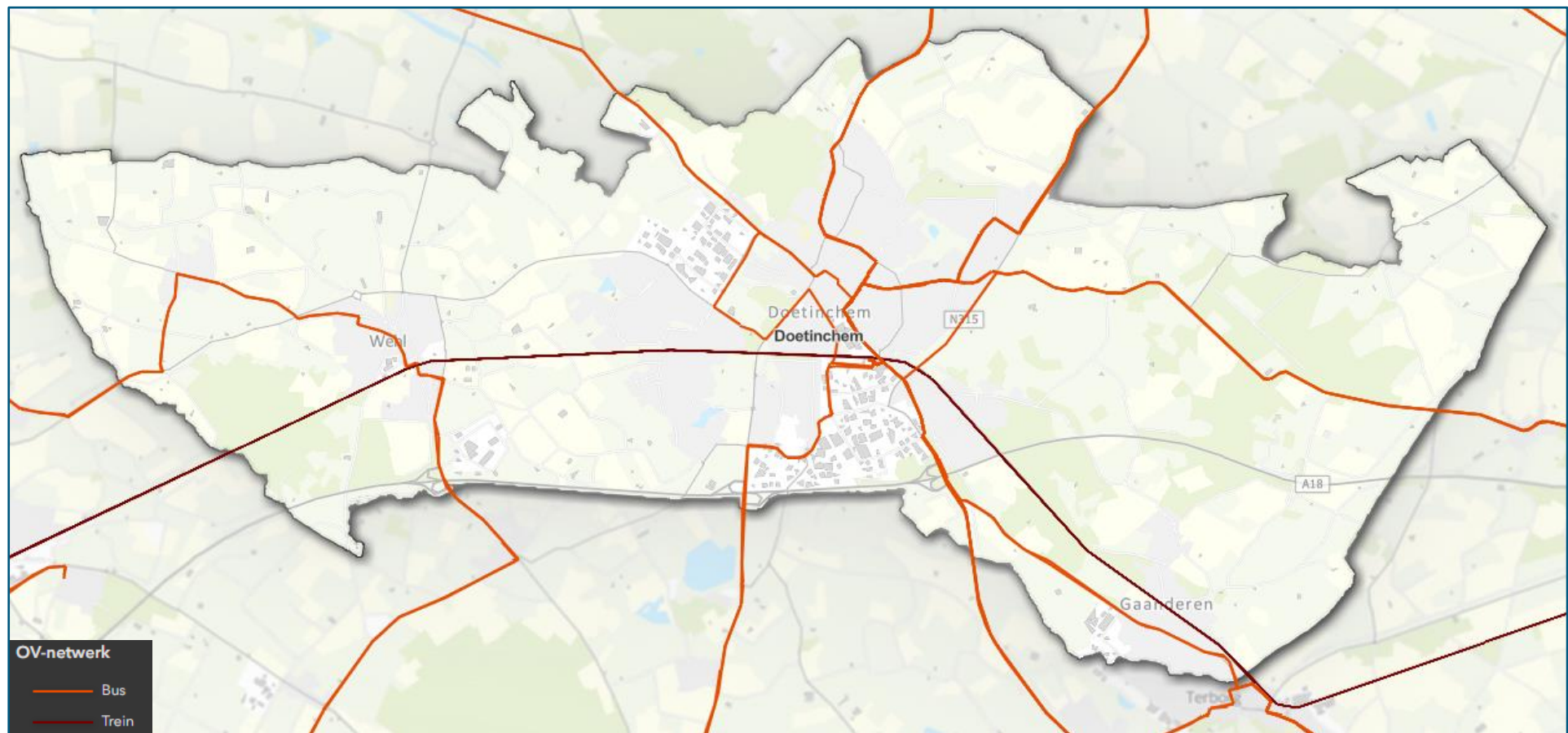
In 2020 is de “Inventarisatie fietsbereikbaarheid Doetinchem” opgesteld. Hierin is het huidige fietsnetwerk (zie figuur 2-2) weergegeven, bestaande uit de hoofdroutes, nevenroutes en een enkele missende schakel. Hoofdroutes zijn beschreven als de ‘snelle’, directe en comfortabele routes waarop de fietsers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



Figuur 2-2 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. Een overzicht van het huidige lijnennet is weergegeven in figuur 2-3.

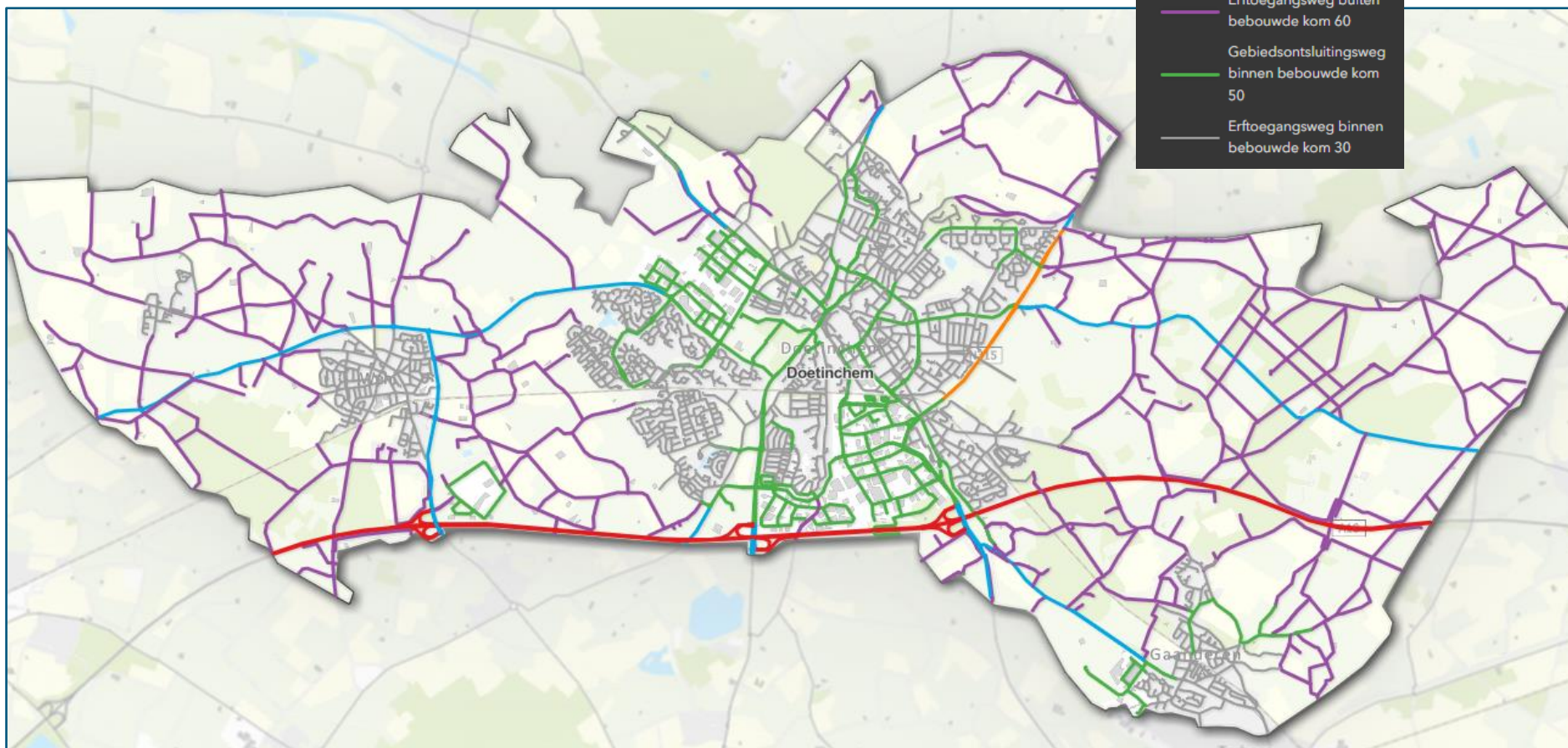


Figuur 2-3 Openbaar vervoernetwerk gemeente Doetinchem

Gemotoriseerd verkeer

Het 'Categoriseringsplan gemeente Doetinchem' is opgesteld in 2009. Hierin zijn gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en stroomwegen opgenomen. In figuur 2-4 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.

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

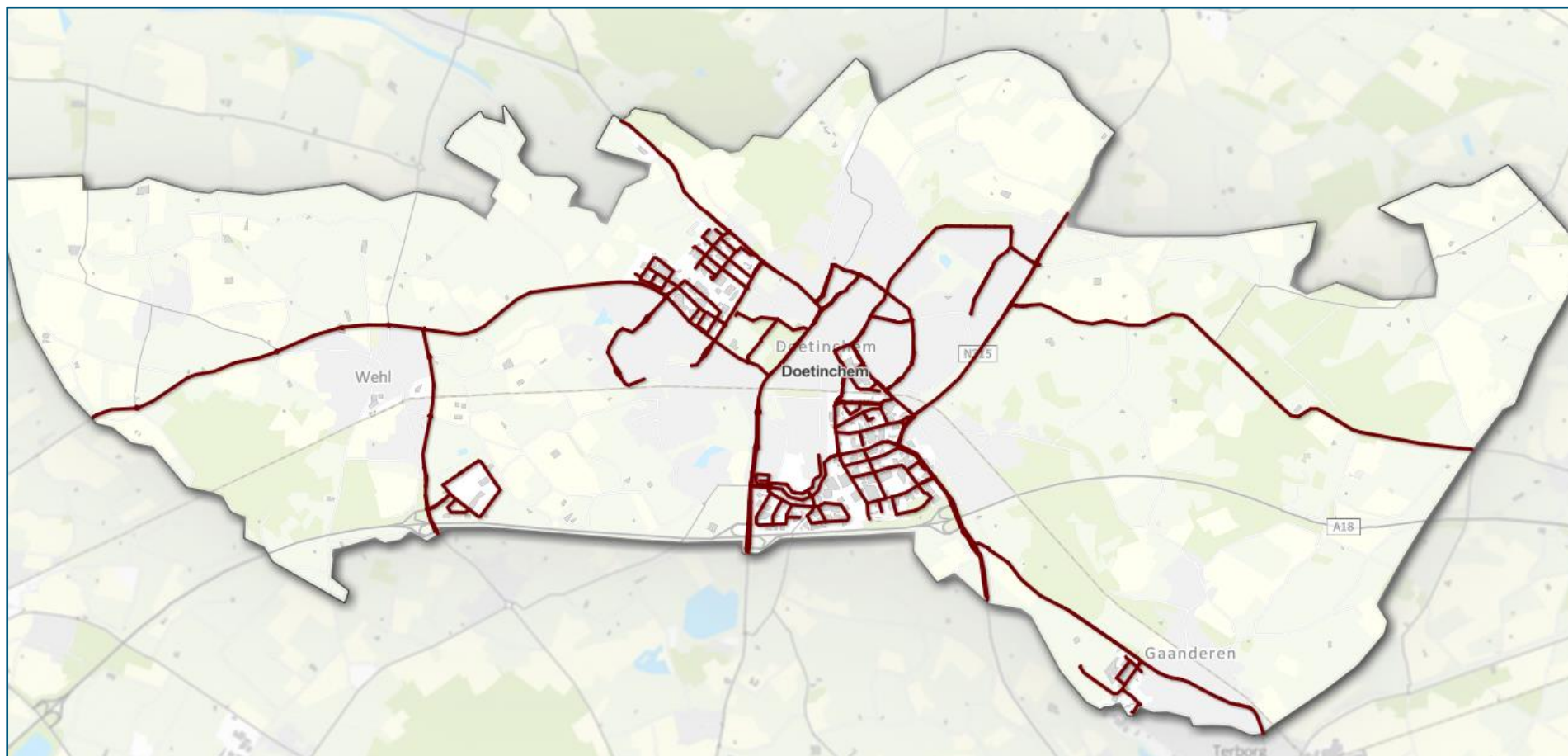


Figuur 2-4 Wegcategorisering gemeente Doetinchem

Goederenvervoer

In de wegcategorisering is het vrachtnetwerk opgenomen, aangevuld met de gebiedsontsluitingswegen. Dit vrachtnetwerk is belangrijk voor de bereikbaarheid van de diverse bedrijventerreinen. Zie figuur 2-5.

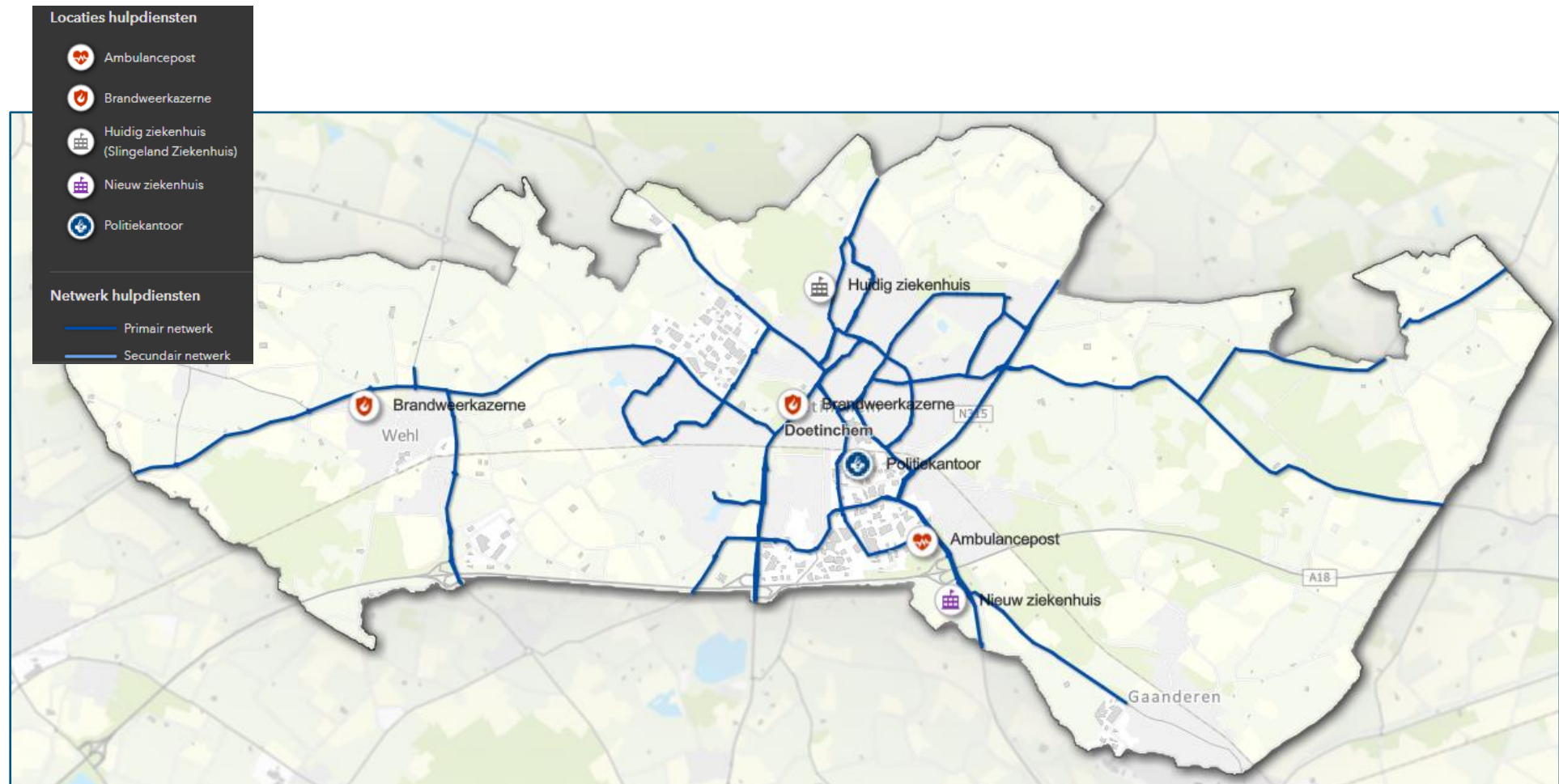
Er gelden expeditietijden voor bevoorrading van de binnenstad van Doetinchem. Binnen deze tijdvensters is het toegestaan om met vrachtwagens het voetgangersgebied in te rijden. Dit is op maandag tot en met donderdag van 00:00 - 12:00 en van 17:30 - 00:00 uur, vrijdag van 00:00 - 12:00 en van 17:30 -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



Figuur 2-5 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 2-6, samen met de belangrijkste locaties. Dit netwerk bestaat hoofdzakelijk uit gebiedsontsluitingswegen.



Figuur 2-6 Hulpdienstennetwerk gemeente Doetinchem

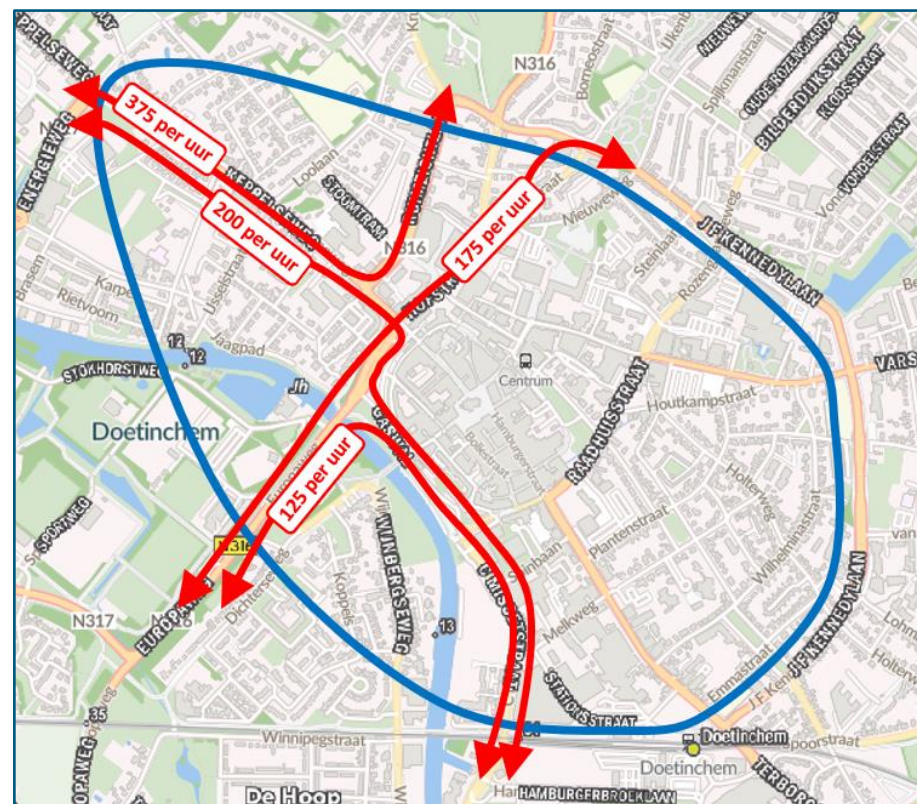
2.2 Doorgaand verkeer centrum

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 doorstroombaan op korte afstand van de binnenstad. Dit is te zien in de huidige wegcategorisering in figuur 2-4. Het doorgaande verkeer is in beeld gebracht binnen het cordon zoals weergegeven in figuur 2-7. 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 2.7 zijn voor deze routes het gemiddeld aantal voertuigen per uur weergegeven. Deze aantallen zijn indicatief.



Figuur 2-7 Cordon en veelgebruikte routes uit onderzoek naar doorgaand verkeer

2.3 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)

In figuur 2-9 is een kaart weergegeven met geregistreerde verkeersongevallen is.

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 scores 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 kruisingen:

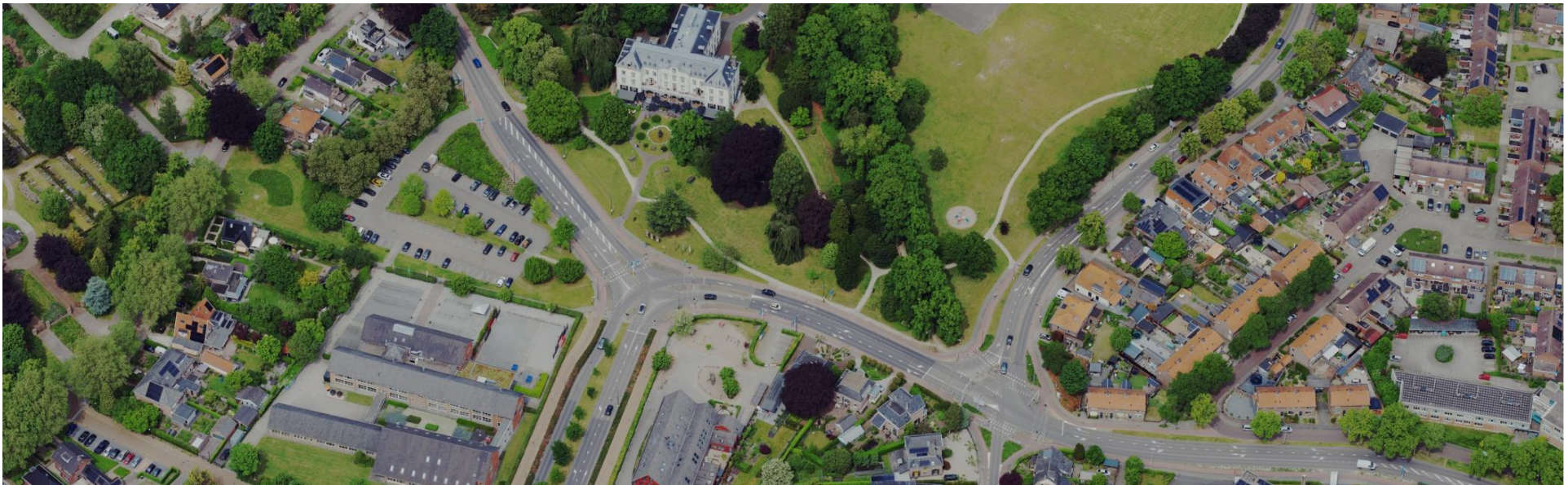
- Spoorwegovergang bij station Doetinchem de Huet
- Wolborgenmate – Plattenburgstraat - Slotlaan
- Hof van Parijs - Bosstraat
- Sicco Mansholtweg – Hof van Parijs
- Stationsstraat – spoorwegovergang (Wehl)
- Beekseweg – spoorwegovergang (Wehl)
- Beekseweg - Koningin Wilhelminastraat (Wehl)
- Energieweg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

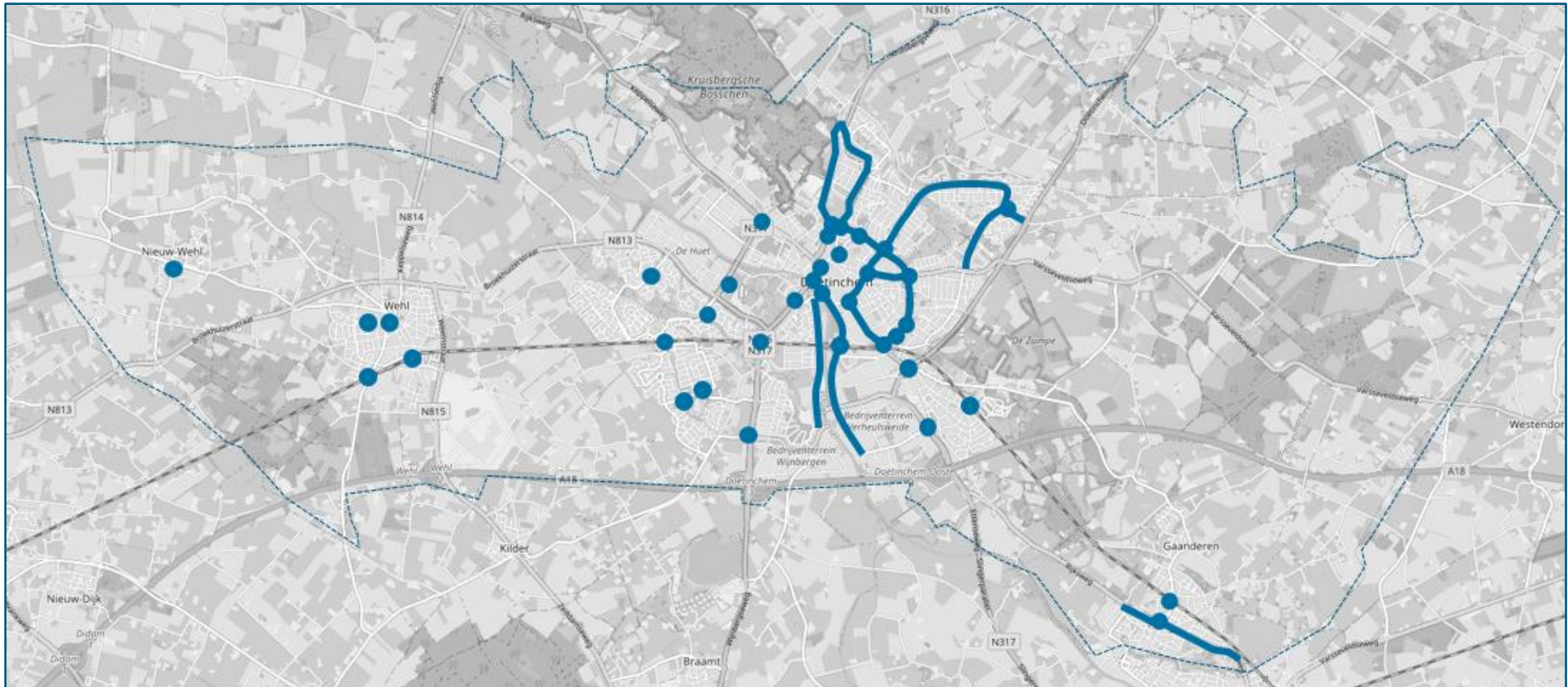
- Rijksweg – Hoofdstraat (Gaanderen)
- Hoofdstraat – spoorwegovergang (Gaanderen)
- Nieuw Wehlseweg – Nieuwe Kerkstraat (Nieuw Wehl)

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 (kruisingen en wegvakken) zijn weergegeven in figuur 2-8.

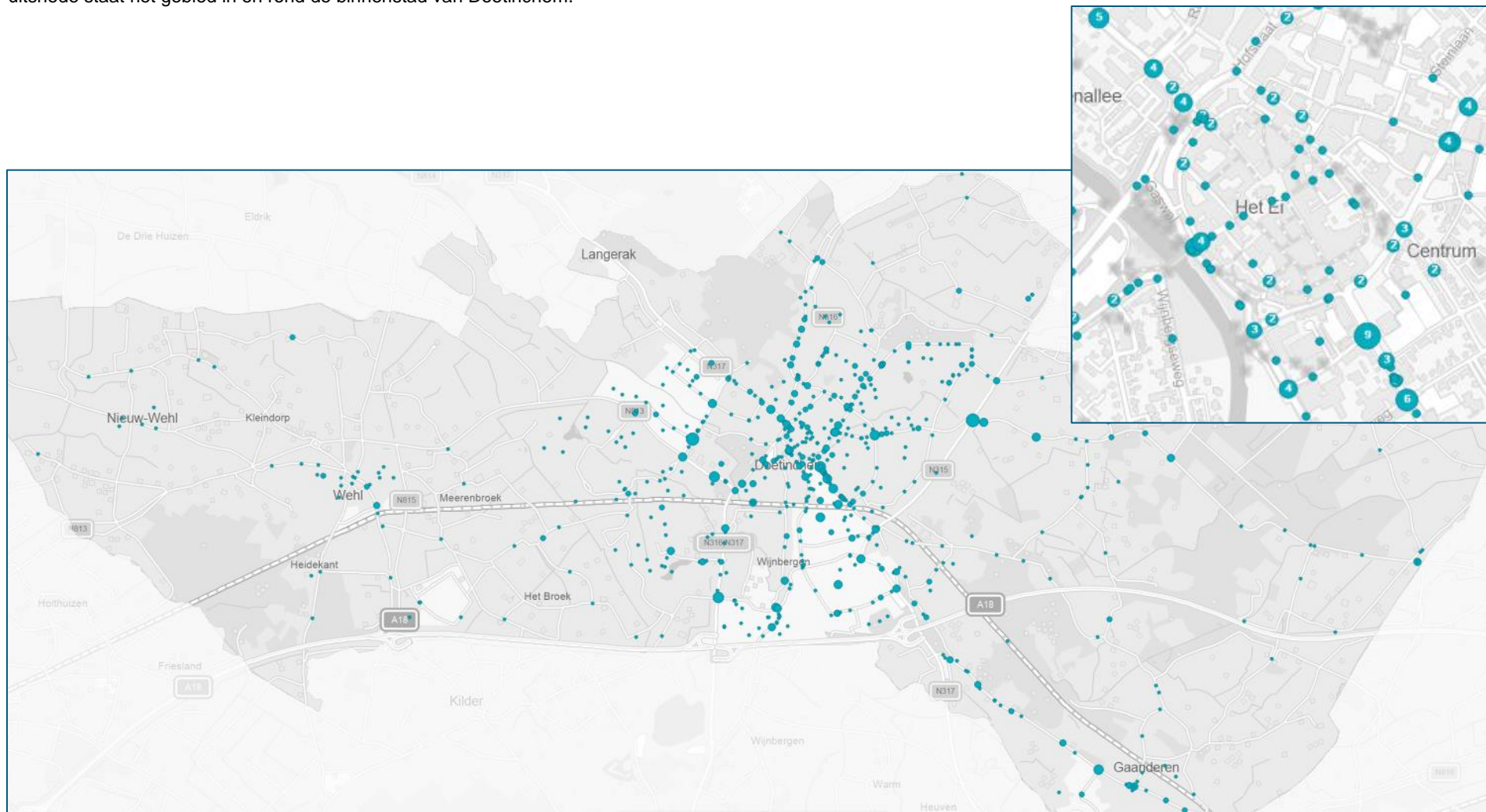




Figuur 2-8 Risicolocaties SPV-analyse

2.4 Geregistreeerde ongevallen

In figuur 2-9 staat een overzicht van de bij de politie geregistreeerde ongevallen. Het gaat hierbij om ongevallen tussen 2018 en 2022 (5 jaar) op gemeentelijke wegen. In de uitsnede staat het gebied in en rond de binnenstad van Doetinchem.



Figuur 2-9 Geregistreeerde ongevallen 2018 - 2022 (Bron: VIASTAT)

2.5 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. Alle reacties zijn geplaatst vanuit de beleving van de inwoners en daarmee niet vanzelfsprekend objectief.

De ontvangen reacties hebben we verdeeld in een aantal thema's. Deze zijn, op volgorde van de meeste aangegeven punten:

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

In de figuren 2-10 tot en met 2-17 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.

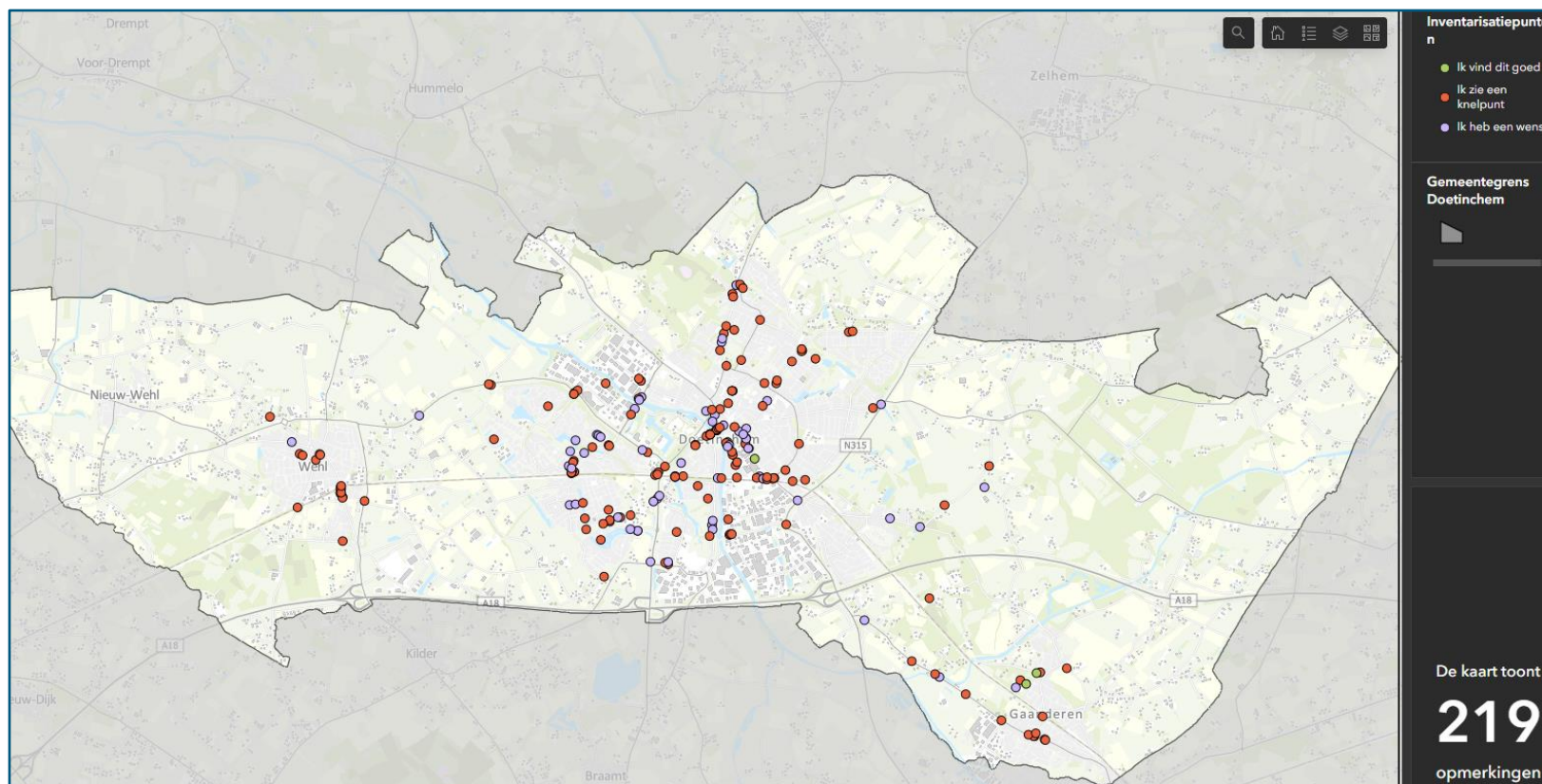
Bij het thema autoverkeer gaat het vooral over de snelheid van het verkeer, maar ook over gevaarlijke situaties. Snelheid gaat vooral over de Rijksweg in Gaanderen en de Kruisbergseweg en Haareweg in Doetinchem. Verder is er ook een aantal gevaarlijke situaties geduid rond de binnenstad, bij onder andere 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.



2.5.1 Fietsverkeer

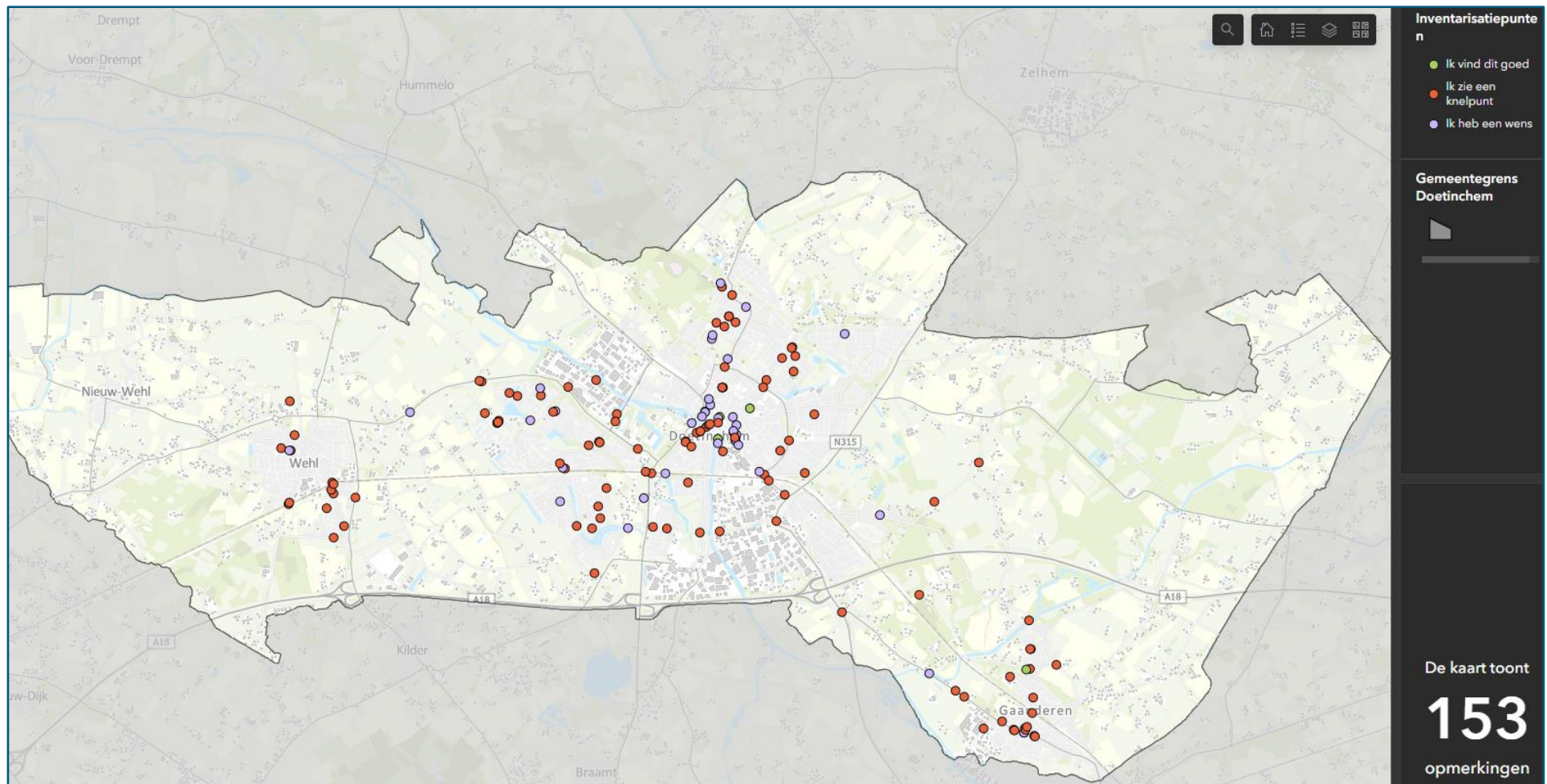
Over het fietsverkeer zijn de meeste reacties gegeven. Het valt op dat de meeste knelpunten in de kern van Doetinchem liggen. Daarnaast zijn er ook enkele langs de spoorlijn.



Figuur 2-10 Reacties over fietsverkeer

2.5.2 Autoverkeer

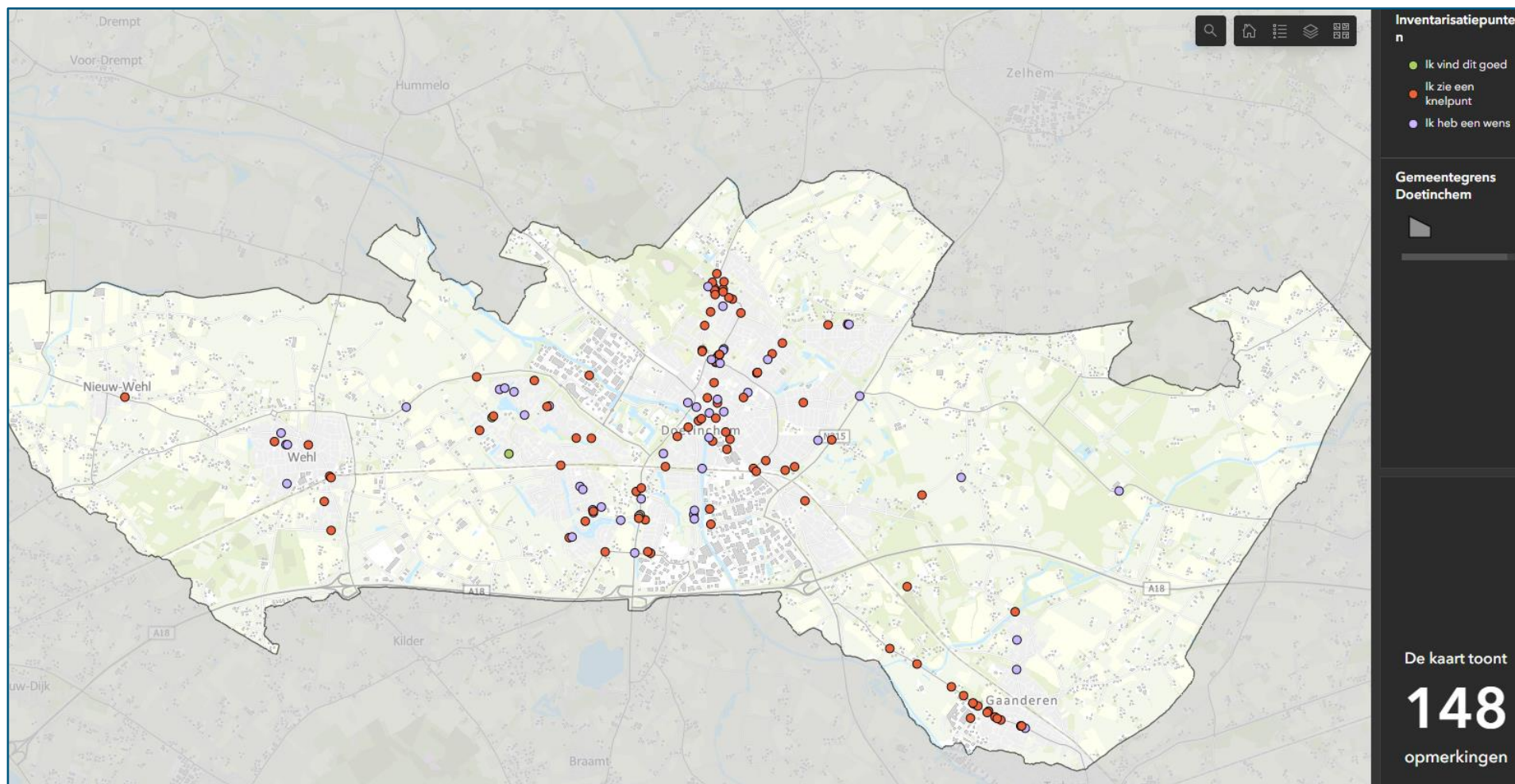
Het onderwerp ook veel opmerkingen gaat over het autoverkeer. Hier gaat het vooral over de snelheid van het verkeer maar ook gevaarlijke situaties.



Figuur 2-11 Reacties over autoverkeer

2.5.3 Snelheid

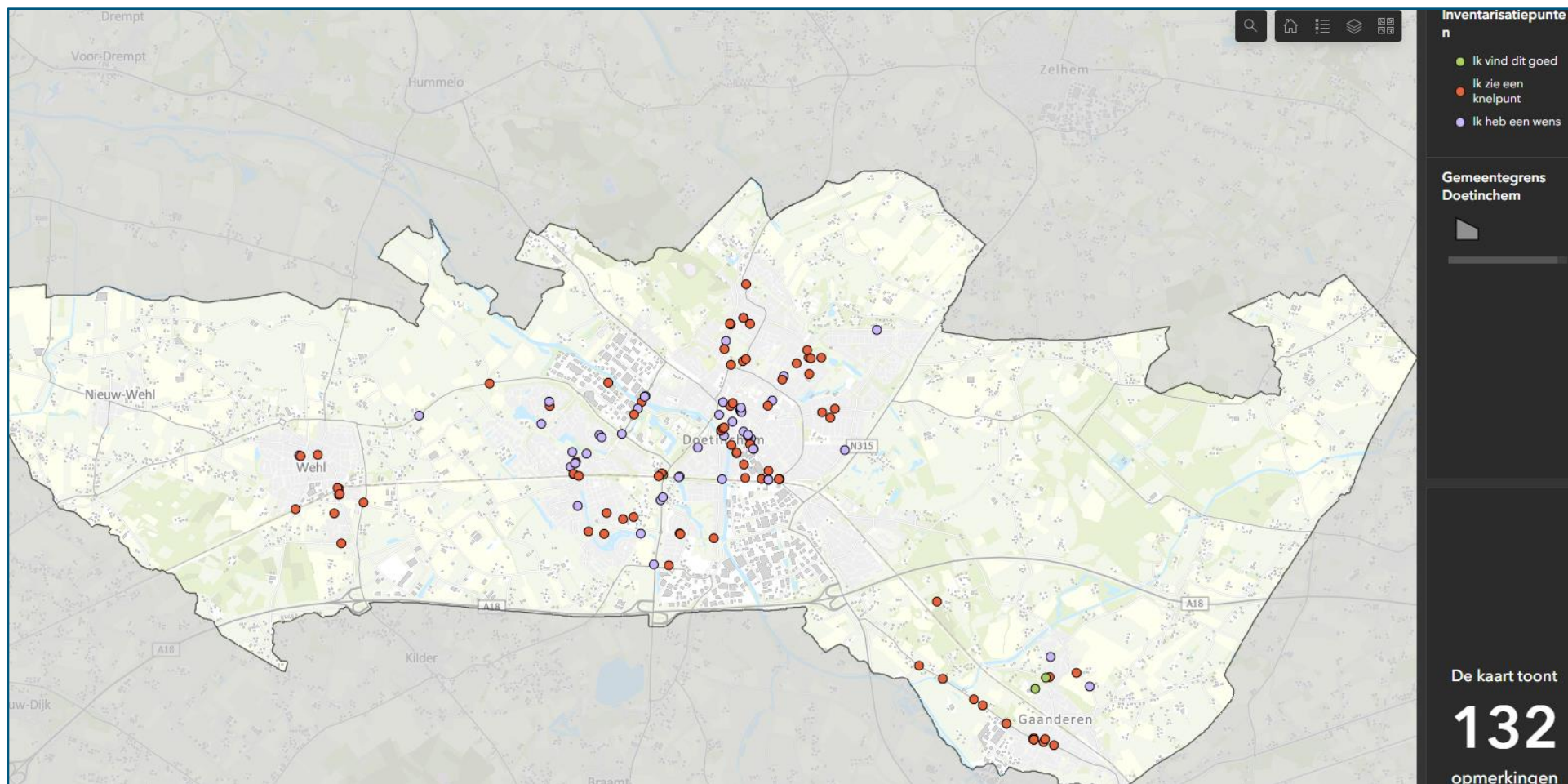
Het gaat hier over de ervaren hoge snelheid.



Figuur 2-12 Reacties over snelheid

2.5.4 Voetgangers

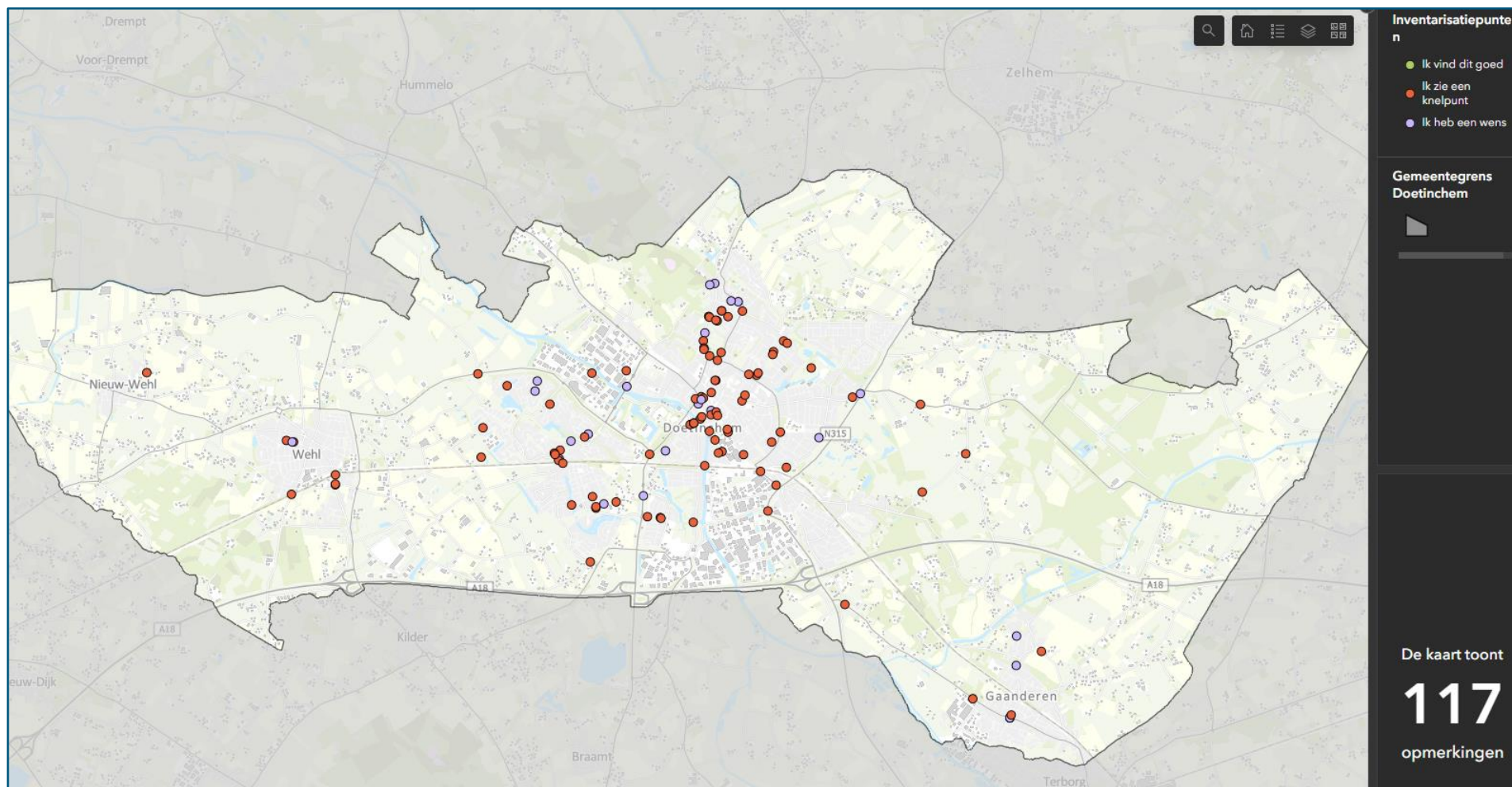
Bij de opmerkingen over voetgangers zijn met name knelpunten over oversteeklocaties geplaatst. Daarnaast wordt gemeld dat de trottoirs soms ontbreken of te smal zijn.



Figuur 2-13 Reacties over voetgangers

2.5.5 Gevaar

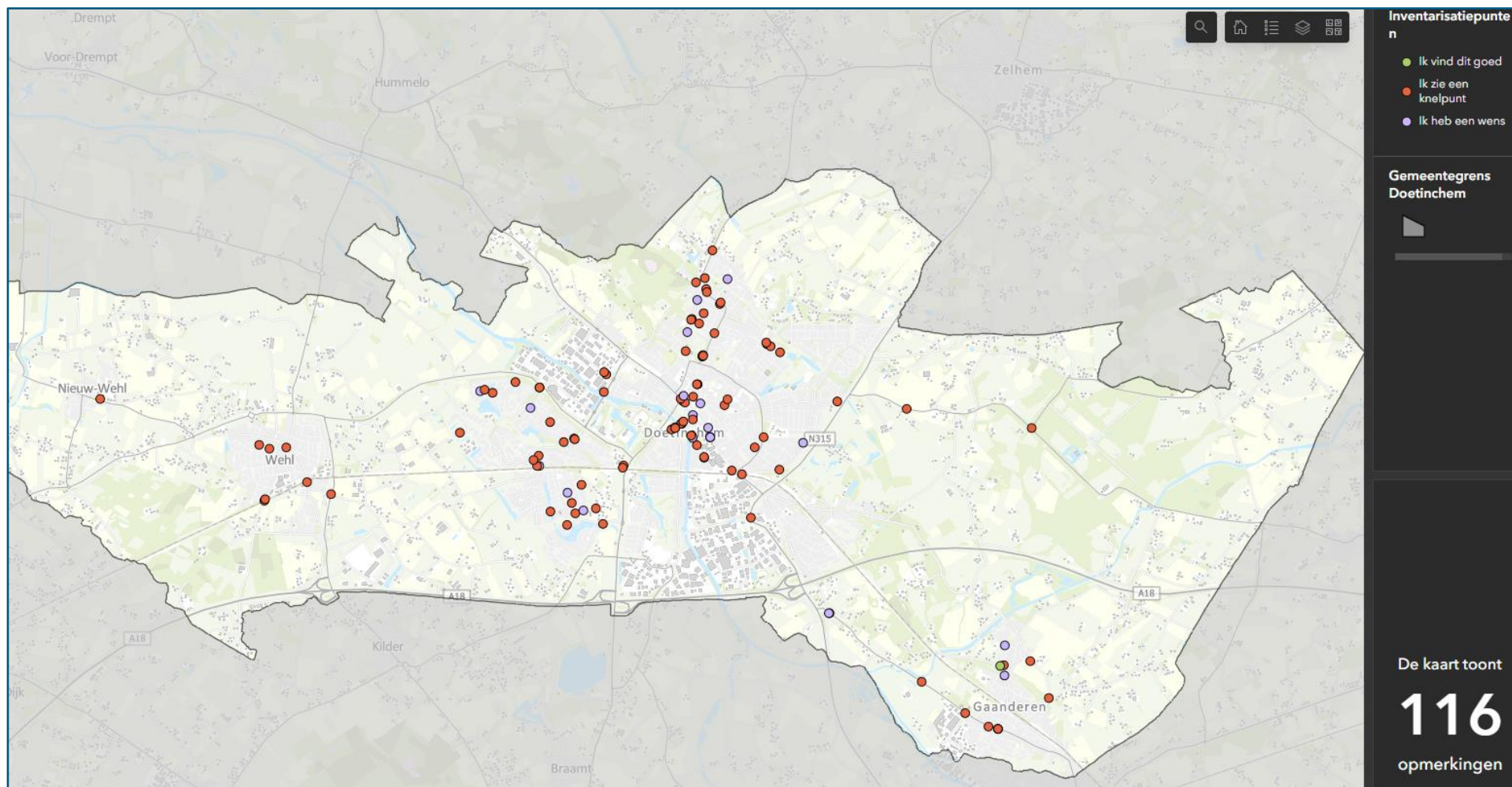
Het gaat hier over de ervaren gevaarlijke situaties.



Figuur 2-14 Reacties over gevaar

2.5.6 Zicht

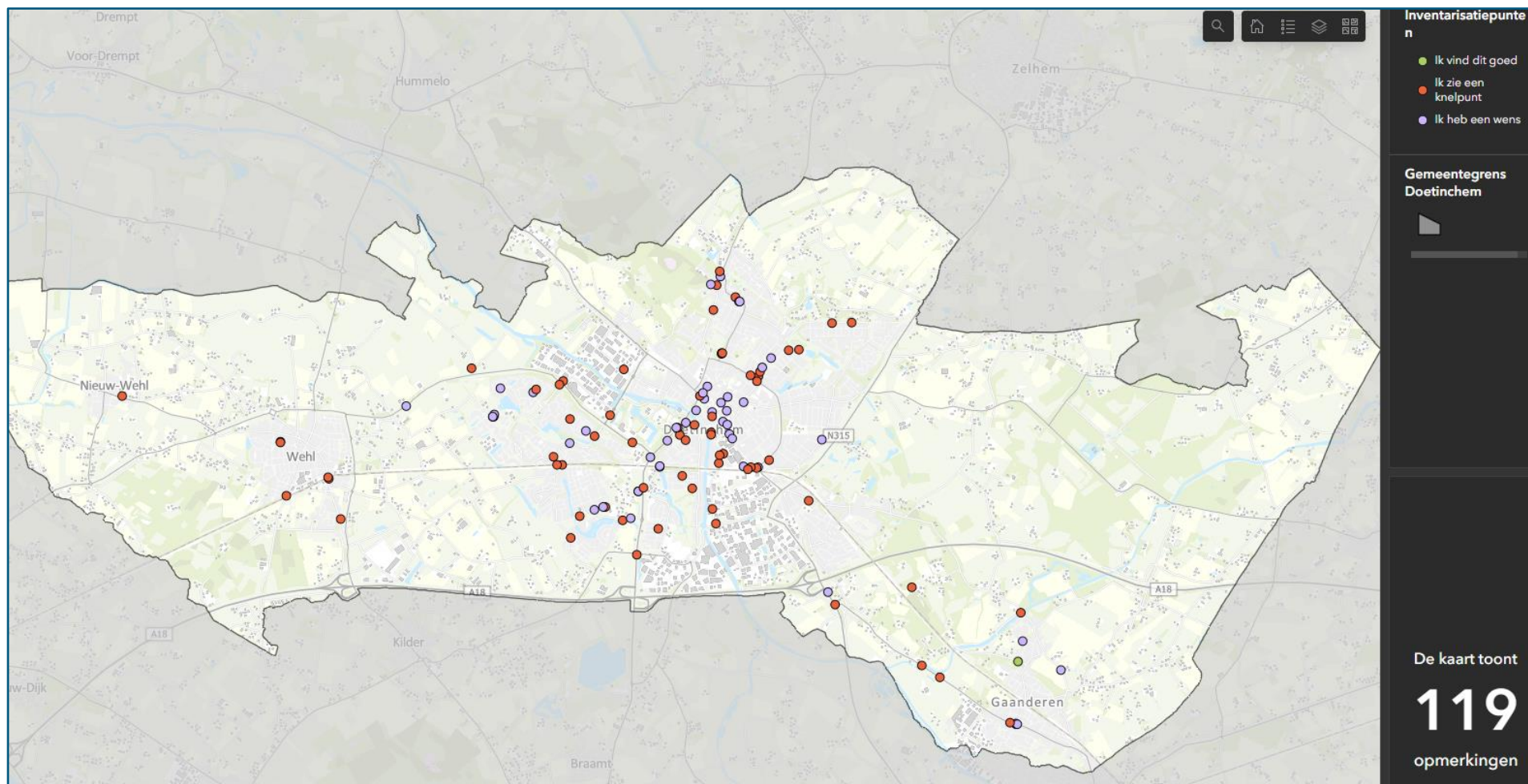
Het gaat hier over ervaren beperkt zicht



Figuur 2-15 Reacties over zicht

2.5.7 Infrastructuur

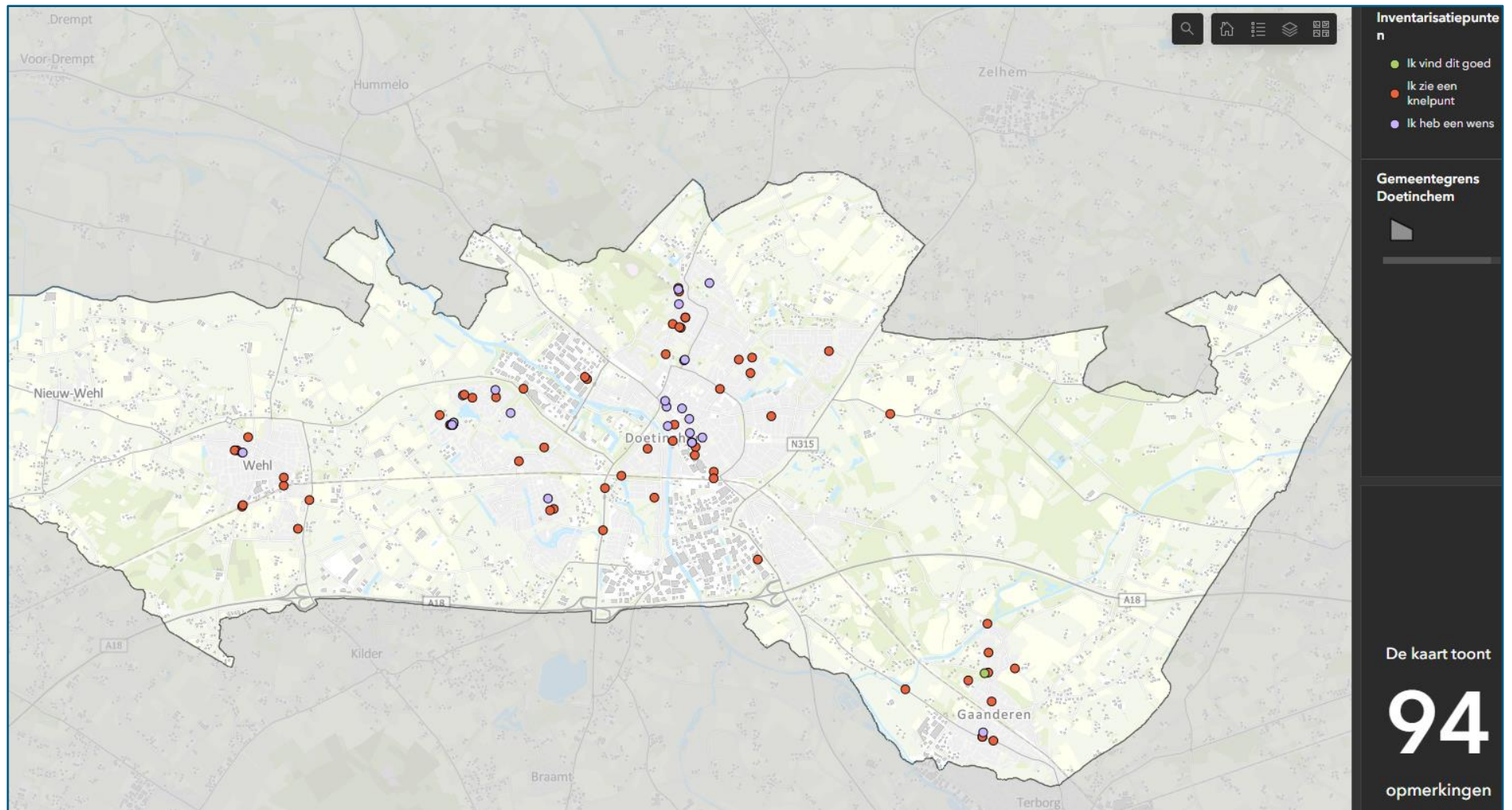
Hierbij gaat het onder andere over infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van weg en nieuwe ontwikkelingen.



Figuur 2-16 Reacties over infrastructuur

2.5.8 Parkeren

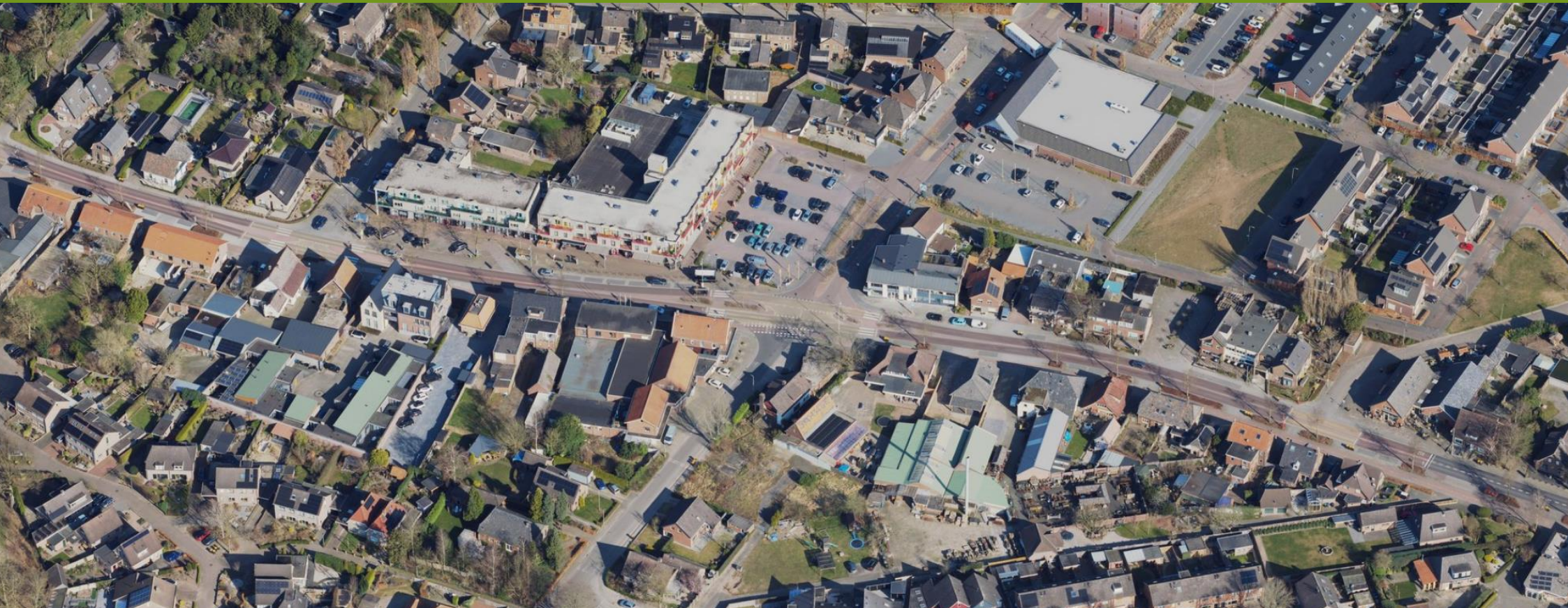
Diverse inwoners hebben de wens voor meer parkeercapaciteit. Daarnaast gaat het ook over overlast van geparkeerde voertuigen.



Figuur 2-17 Reacties over parkeren



Beleidskaders



3 Beleidskaders

We hebben de relevant vigerend nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid geanalyseerd. Dit mobiliteitsplan is hiermee in lijn.

3.1 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.



3.2 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.

Omgevingsvisie 'Kloppend hart van de Achterhoek' (vastgesteld raad 2023)

De gemeente heeft eind 2023 de omgevingsvisie 'Kloppend hart van de Achterhoek' voor Doetinchem vastgesteld. In deze visie benoemt de gemeente de kansen en de opgaven voor de gemeente richting 2036. Onderdeel van de omgevingsvisie is het inzetten op duurzame en actieve mobiliteit, zoals meer inzetten op de fiets, stimuleren van een goede laadinfrastructuur en deelvervoer.

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 dichterbij 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 als 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 Doetinchem 2024 (vast te stellen raad 2024)

In de parkeervisie zijn ambities beschreven die zijn verdeeld in vijf thema's. De parkeervisie sluit aan op de principes die in dit mobiliteitsplan zijn verwoord. Belangrijk is dat alle openbare parkeerplaatsen sociaal veilig, beschikbaar en goed vindbaar zijn. Ook wordt ingezet op het verbeteren van looproutes van en naar parkeervoorzieningen.

1. Parkeernormen en parkeerbezetting:

- De groei van het aantal woningen in het centrum mag niet leiden tot een afname van de parkeercapaciteit.
- Bij nieuwe woningen in de binnenstad gebeurt het parkeren op eigen terrein, ofwel op maaiveld, ofwel in een gebouwde voorziening onder of op het complex.
- In de binnenstad gaan andere parkeernormen gelden dan in de rest van de gemeente.
- In de rest van de gemeente passen we de parkeernormen conform CROW toe.

2. Parkeerregulering:

- We gaan gefaseerd over tot het ombouwen van de betaalde parkeerplaatsen in de binnenstad naar vergunninghoudersplaatsen.
- We gaan het bezoekersparkeren faciliteren aan de rand van de binnenstad.

3. Parkeertarieven:

- Het principe is dat het parkeren in Doetinchem budgettair neutraal moet zijn.
- We handhaven de schilstructuur waarbij parkeren in het centrum duurder is dan buiten het centrum.
- We handhaven de dagkaart van € 4.

4. Fietsparkeren:

- We gaan de kwaliteit van de fietsstallingen verbeteren.
- We streven naar het uitbreiden van het aantal bewaakte fietsstallingen.

5. Informatievoorziening:

- We verbeteren de voorlichting over parkeren.
- We passen het parkeerverwijssysteem aan.

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 erftoegangswegen. 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 kwaliteitsniveau 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.



Trends en ontwikkelingen



4 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.

4.1 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 flietsbezorgers. 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, drukkeren 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 kruisingen 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.

4.2 Ruimtelijke Ontwikkelingen

Uitvoeringsprogramma mobiliteit

Jaarlijks maakt de gemeente Doetinchem een overzicht van de uit te voeren mobiliteitsprojecten. Deze projecten (groot onderhoud of reconstructie) zijn in 2024 in voorbereiding:

- Inrichting 30 km/h-gebied noordelijk deel van de Hoofdstraat in Gaanderen
- Mercuriusstraat – Energieweg
- Van Hogendorpplan
- Zuivelweg
- Keppelseweg
- Aansluiting sportpark Concordia op Doesburgseweg
- Bilderdijkstraat - Bevrijdingsstraat - Boddens Hosingstraat

Deze projecten zijn gepland na 2024:

- J.F. Kennedylaan, tussen Hofstraat en Varsseveldseweg
- Oude Terborgseweg
- C.Missetstraat tussen de Havenstraat en de IJsselkade
- J.F. Kennedylaan, tussen Holterweg en Terborgseweg
- Plattenburgstraat
- Varsseveldseweg, gedeelte buiten de bebouwde kom

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 (2023) 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:

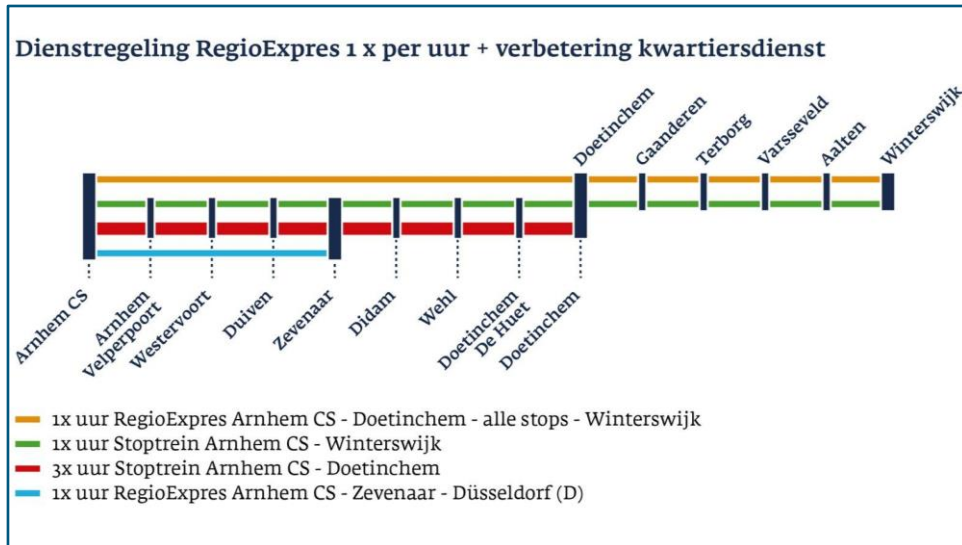
- Woningbouw: Om te groeien naar 70.000 inwoners zijn 6.300 nieuwe woningen nodig. Hiervoor is in 2023 de woonvisie door de raad vastgesteld. Relevante uitgangspunten daarin zijn:
 - Nieuwe woningen realiseren we door primair in te zetten op binnenstedelijke transformatie en inbreiding en waar nodig 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.

- 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. 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.

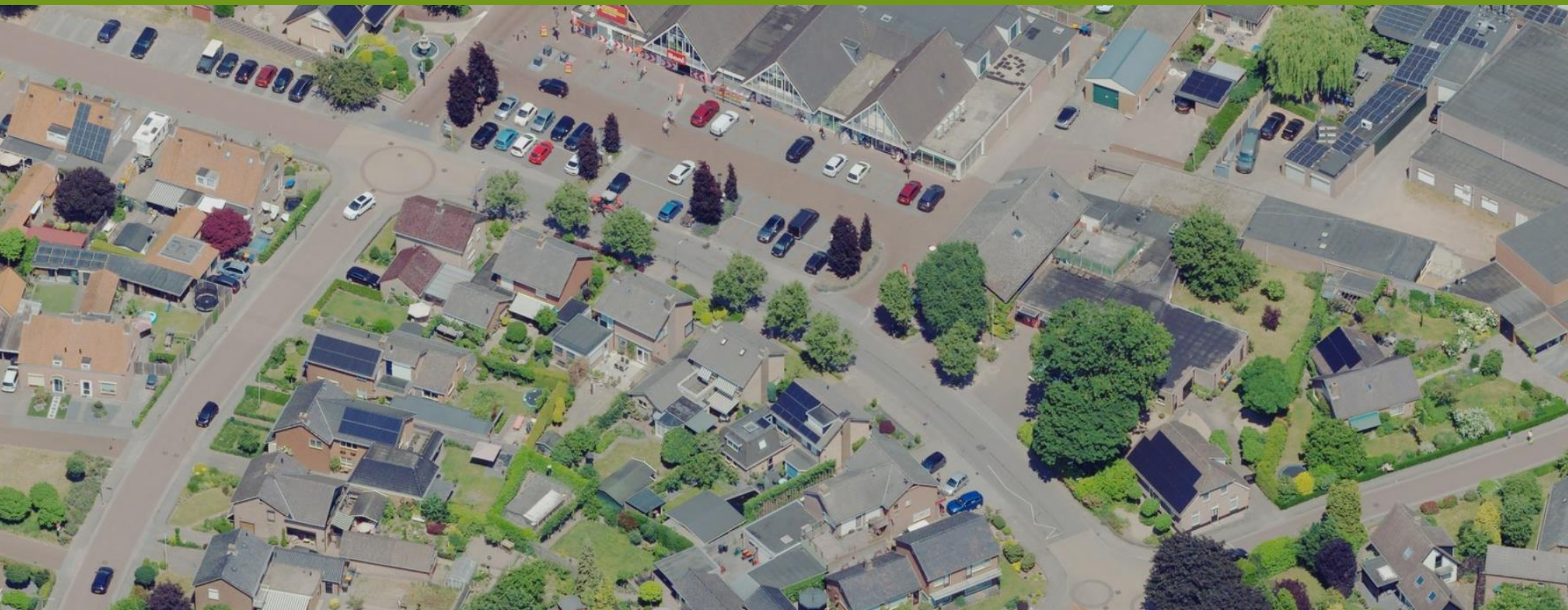


Figuur 4-1 Dienstregeling RegioExpres (Bron: Provincie Gelderland)





Uitdagingen



5 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.

5.1 Doorstroming

De verschillende ruimtelijke ontwikkelingen hebben effecten op de hoeveelheid verkeer op verschillende wegvakken en kruisingen. 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 5-1 is in groen of rood de significante toe- en afnames aangegeven. Waar de I/C verhouding op kruisingen hoger is dan 90% daar is een bolletje te zien. Hier komt de doorstroming onder druk.



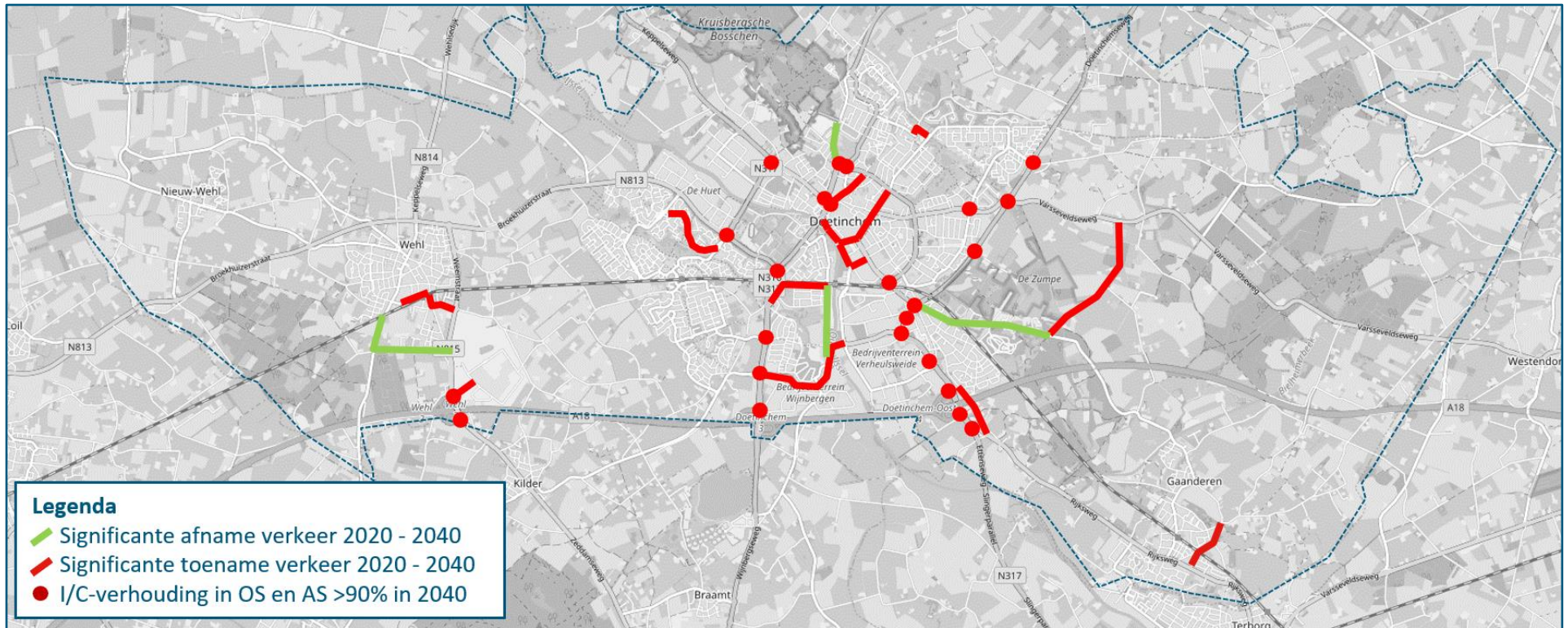
5.2 Verkeersveiligheid

In paragraaf 2.3 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 kruisingen. De risicolocaties zijn weergegeven in figuur 2.8.

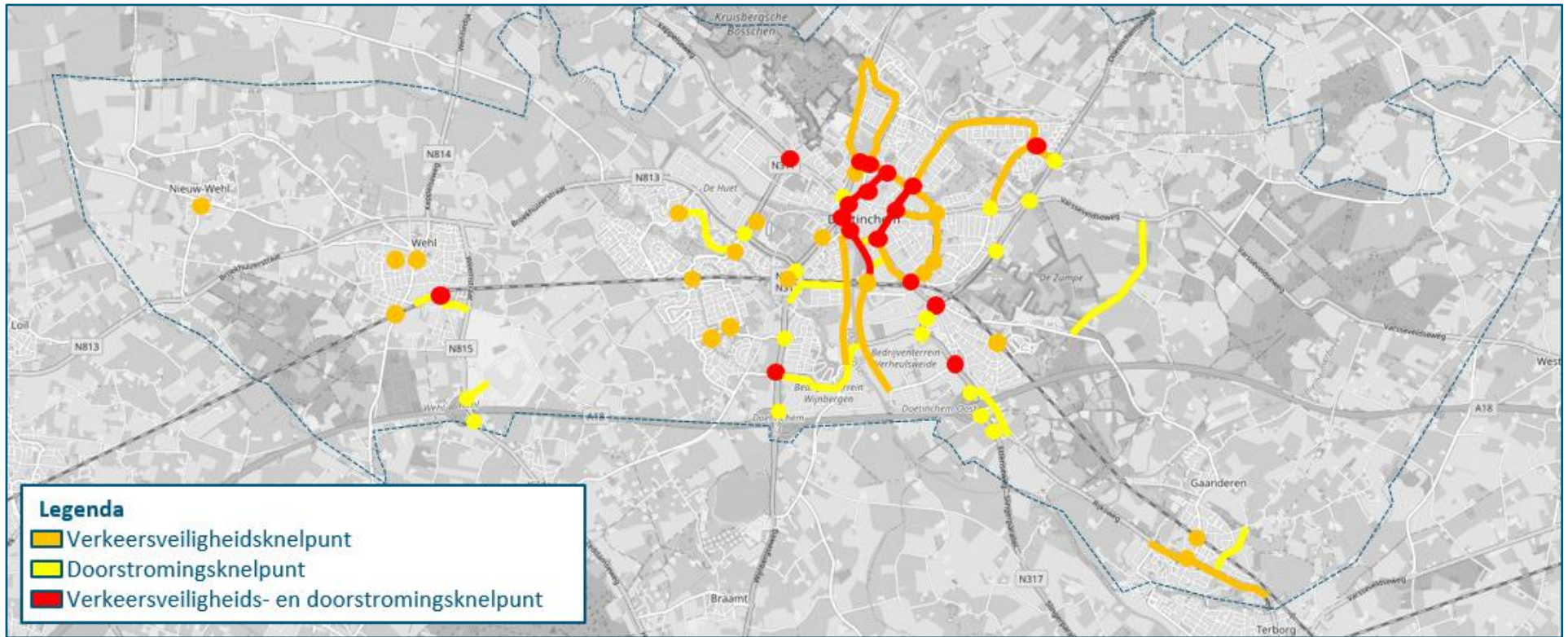
5.3 Combinatie

Als we de doorstromingsknelpunten en de verkeersveiligheidsknelpunten over elkaar leggen ontstaat de kaart zoals weergegeven in figuur 5.2. De rode wegvakken en kruisingen hebben te maken met zowel een significante verkeersstoe name als met verkeersveiligheidsknelpunten.

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



Figuur 5-1 Significante verschillen in verkeersstromen tussen 2020 en 2040



Figuur 5-2 Knelpuntlocaties



Uitleg wegkategorisering



6 Uitleg wegcategorisering

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

- ETW: Erftoegangsweg: weg met een functie met veel uitwisseling; een verblijfsfunctie. Verschillende soorten verkeer (zoals personenauto's en fietsers) zijn gemengd op de rijbaan.
- GOW: Gebiedsontsluitingsweg: weg met een doorstroombaan, bedoeld om veel verkeer snel over te verplaatsen. Verschillende soorten verkeer zijn zo veel mogelijk gescheiden, bijvoorbeeld met fietspaden of parallelwegen.

Een derde categorie is de stroomweg. Dit zijn autosnelwegen en autowegen. Deze categorie komt in dit mobiliteitsplan niet aan bod.

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 een verblijfsfunctie met alleen bestemmingsverkeer en zijn vormgegeven met klinkerverharding. De kruisingen tussen ETW30 onderling is gelijkwaardig. Er zijn snelheidsremmers, zoals drempels en plateaus. Zie figuur 6-1.

GOW50: Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h. Dit zijn meestal de wat drukker, doorgaande routes met een verkeersfunctie. Deze wegen ontsluiten grote wijken of kernen. Deze wegen hebben asfaltverharding en hebben voorrang ten opzichte van ETW30. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden. Er zijn geen parkeervoorzieningen langs deze wegen. Zie figuur 6-2.

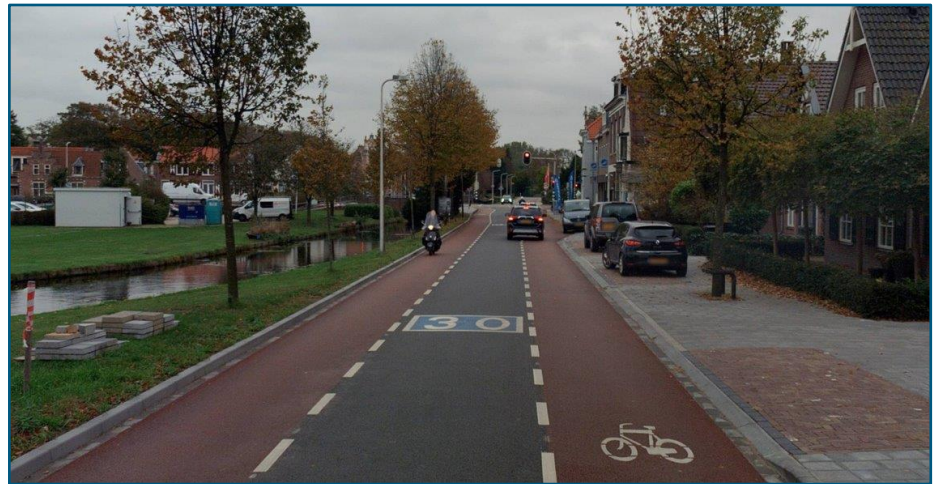
GOW30: Dit is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheid van 30 km/u. In de praktijk zijn dit vaak wegen die een dubbelfunctie vervullen: een verblijfsfunctie en een verkeersfunctie. Daarbij was het niet altijd mogelijk deze wegen voldoende veilig in te richten als een 50 km/u weg (bijvoorbeeld met fietspaden). Een veilige snelheid van 30 km/u maakt een wegomgeving met fietsstroken veiliger. Ook de oversteekbaarheid wordt verhoogd. Een GOW30 heeft voorrang ten opzichte van erftoegangswegen. Dit komt de doorstroming ten goede, zo wordt doorstroming van gemotoriseerd en fietsverkeer gefaciliteerd. Zie figuren 6-3 en 6-4.

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 6-5.

GOW80: Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h. Dit zijn drukker doorgaande routes buiten de bebouwde kom. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden en regelmatig zijn parallelwegen aanwezig. Deze wegen hebben asfaltverharding. Zie figuur 6-6.



Figuur 6-1: Voorbeeld ETW30



Figuur 6-3: Voorbeeld 1 GOW30



Figuur 6-2: Voorbeeld GOW50



Figuur 6-4: Voorbeeld 2 GOW30



Figuur 6-5: Voorbeeld ETW60



Figuur 6-6: Voorbeeld GOW80

7 Tabel met maatregelen

7. Tabel met maatregelen



nummer maatregel	Bruisende binnenstad	Optimaal sturen van verkeer	Stimuleren actieve mobiliteit en OV	Verbeteren leefbaarheid wijken en kernen	Prioritering	Kern	Straat	Van	Tot	Maatregel	Voeganger			SPV (risico locaties)	Werk-net-werk	Kosteninschatting
											Fiets	OV	Auto			
1.1	x				2	Doetinchem binnenstad	Recreatieve wandelroute	Station	Centrum	Aanleggen recreatieve wandelroute	x					€
1.2.a	x				1	Doetinchem binnenstad	Rond binnenstad			Verbeteren fietsroutes, ringstructuur rond binnenstad	x					€€€
1.2.b	x				1	Doetinchem binnenstad	Rond binnenstad			Verbeteren fietsroutes en -doorstroming	x					€€€
1.3	x				1	Doetinchem parkeren				Verbeteren fietsparkeervoorzieningen	x					€€
1.4.c	x				2	Doetinchem binnenstad	Hofstraat	J.F. Kennedylaan	Keppelseweg	Wijzigen wegcategorie Hofstraat naar ETW30	x	x	x	x	x	€€€
1.4.a	x				2	Doetinchem binnenstad	Terborseweg	J.F. Kennedylaan	Raadhuisstraat	Wijzigen wegcategorie Terborseweg naar GOW30	x	x	x	x	x	€€€
1.4.b	x				2	Doetinchem binnenstad	Raadhuisstraat / IJsselkade	C. Missetstraat	J.F. Kennedylaan	Wijzigen wegcategorie Raadhuisstraat naar GOW30	x	x	x	x	x	€€€
1.4.d	x				1	Doetinchem binnenstad	C. Missetstraat	Havenstraat	IJsselkade	Wijzigen wegcategorie C. Missetstraat naar ETW30	x	x	x	x	x	€€€
1.4.e	x				2	Doetinchem binnenstad	Dr. Huber Noodtstraat	Raadhuisstraat	J.F. Kennedylaan	Wijzigen wegcategorie Dr. Huber Noodtstraat naar GOW30	x	x	x	x	x	€€€
1.5	x				1	Doetinchem binnenstad	Gaswal			Verminderen doorgaand verkeer Gaswal	x	x	x	x		€
1.6	x				1	Doetinchem parkeren				Parkeerverwijssysteem			x			€
2.1.a		x			2	Wehl	Spoorwegovergang Doetinchemseweg	Stationsstraat	Ripperbansveen	Verbeteren verkeersveiligheid Spoorwegovergang Doetinchemseweg	x		x		x	€
2.1.b		x			2	Gaanderen	Spoorwegovergang Hoofdstraat	Hoofdstraat		Verbeteren verkeersveiligheid Spoorwegovergang Hoofdstraat	x	x	x		x	€
2.1.c		x			1	Doetinchem Zuid	Spoorwegovergang Missetstraat / Havenstraat			Verbeteren verkeersveiligheid Spoorwegovergang C.Missetstraat / Havenstraat	x		x	x	x	€
2.1.d		x			3	Niet locatiegebonden	Overige spoorwegovergangen			Onderzoek nut en noodzaak spoorwegovergangen	x	x	x	x	x	€
2.1.e		x			2	Wehl	Kruising Koningin Wilhelminastraat - Beekseweg			Verbeteren verkeersveiligheid Kruising Koningin Wilhelminastraat - Beekseweg			x		x	€
2.1.f		x			3	Nieuw-Wehl	Kruising Nieuw Wehlseweg - Nieuwe Kerkweg			Verbeteren verkeersveiligheid Kruispunt Nieuw Wehlseweg - Nieuwe Kerkweg	x		x		x	€
2.2.a		x			1	Doetinchem Noord	Route Bilderdijkstraat - Bevrijdingsstraat - Boddens Hosangstraat	J.F. Kennedylaan	Varsseveldseweg	Wijzigen wegcategorie Route Bilderdijkstraat - Bevrijdingsstraat - Boddens Hosangstraat naar GOW30	x		x		x	€€€
2.2.b		x			3	Doetinchem Noord	Kruisbergseweg / Ds. van Dijkweg	J.F. Kennedylaan	Velswijkseweg	Wijzigen wegcategorie Kruisbergseweg / Ds. van Dijkweg naar GOW30	x	x	x		x	€€€
2.2.c		x			3	Doetinchem Noord	Haareweg	J.F. Kennedylaan	Kruisbergseweg	Wijzigen wegcategorie Haareweg naar GOW30	x		x		x	€€€
2.2.d		x			1	Gaanderen	Rijksweg binnen bebouwde kom	Komgrens Gaanderen	Komgrens Boddens Hosangstraat	Wijzigen wegcategorie Rijksweg binnen bebouwde kom naar GOW30, met aandacht voor kruising Slakweg en kruising Hoofdstraat	x	x	x	x	x	€€€
2.2.e		x			3	Doetinchem Oost	Normandiestraat	Oostelijke Rondweg	Hosangstraat	Wijzigen wegcategorie Normandiestraat naar GOW30	x	x	x		x	€€
2.2.f		x			3	Doetinchem Zuid	Terborgseweg	Bedrijvenweg	Oostelijke Randweg	Wijzigen wegcategorie Terborgseweg (oude tracé) naar GOW30	x		x			€€
2.2.g		x			1	Doetinchem West	Plattenburgstraat			Wijzigen wegcategorie Plattenburgstraat naar GOW30	x		x		x	€€
2.2.h		x			2	Doetinchem Zuid	Sicco Mansholtweg	Europaweg	Willy Brandtplein	Wijzigen wegcategorie naar GOW30	x		x		x	€€
2.3.a		x			3	Doetinchem Zuid	Oude Terborgseweg	Gaanderenseweg	Terborgseweg	Wijzigen wegcategorie Oude Terborgseweg (gedeelte binnen bebouwde kom) naar ETW30	x		x			€€
2.3.b		x			1	Gaanderen	Hoofdstraat	Spoorweg-overgang	Kerkstraat	Wijzigen wegcategorie Hoofdstraat naar ETW30	x	x	x	x	x	€€
2.3.c		x			3	Gaanderen	Steverinkstraat	Kerkstraat	Komgrens	Wijzigen wegcategorie Steverinkstraat naar ETW30	x		x			€
2.3.d		x			3	Gaanderen	Pierikstraat	Steverinkstraat	Komgrens	Wijzigen wegcategorie Pierikstraat naar ETW30	x		x			€
2.3.e		x			1	Doetinchem Zuid	Havenstraat	Fabriekstraat	C.Missetstraat	Wijzigen wegcategorie Havenstraat naar ETW30	x		x	x	x	€€
2.3.f		x			2	Doetinchem Zuid	Station Doetinchem e.o.			Wijzigen wegcategorie rond station Doetinchem naar ETW30	x	x	x	x	x	€€
2.3.g		x			2	Doetinchem Zuid	Doetinchemseweg en rondje woonboulevard	Bedrijvenweg - Braamtseweg	De Ketting	Wijzigen wegcategorie naar ETW30	x		x	x		€€
2.4.a		x			1	Gaanderen	Rijksweg buiten bebouwde kom Varsseveldseweg buiten bebouwde kom	Komgrens Gaanderen	N317	Wijzigen wegcategorie Rijksweg buiten bebouwde kom naar ETW60	x	x	x	x	x	€€€
2.4.b		x			1	Doetinchem Oost	Varsseveldseweg buiten bebouwde kom		N315	Wijzigen wegcategorie Varsseveldseweg buiten bebouwde kom naar ETW60			x	x	x	€€€
2.5		x			1	Niet locatiegebonden				Opstellen beleidskader inrichting wegen	x	x	x	x		€
2.6		x			1	Niet locatiegebonden				Handhaving	x		x	x	x	€
3.1		x			2	Wehl	Tussen Wehl en Doetinchem	Stationsstraat	Station Doetinchem	Verbeteren fietsroute Doetinchem - Wehl (nieuwe route €€€, verbeteren bestaande route €€)	x	x				€€€
3.3		x			1	Niet locatiegebonden				Vormgeving fietspaden	x					€
3.2		x			2	Spoorlijn				RegioExpres			x			€
3.4		x			2	Niet locatiegebonden				Lobby behoud busverbindingen			x			€
3.5		x			1	Niet locatiegebonden				Uitvoeren routescan bus			x			€
3.6		x			1	Niet locatiegebonden				Uitvoeren haltescan bus			x			€
3.7		x			1	Niet locatiegebonden				Onderzoek hubs & deelmobiliteit	x	x	x	x		€
3.8		x			2	Niet locatiegebonden				Educatie & voorlichting	x	x	x		x	€
3.9		x			2	Niet locatiegebonden				Werkgeversaanpak	x	x	x	x	x	€
4.1.a			x		2	Doetinchem West	Route Energieweg - Liemersweg	Europaweg	Keppelseweg	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Energieweg - Liemersweg tussen Europaweg en Keppelseweg	x		x	x	x	€€€
4.1.b			x		2	Doetinchem Oost	Route Europaweg - Hofstraat - Keppelseweg - Ruimzichtlaan	Liemersweg	IJsselstraat	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Europaweg - Hofstraat - Keppelseweg - Ruimzichtlaan	x	x	x	x		€€€
4.2			x		1	Doetinchem Zuid	Spoorwegovergang Terborgseweg - J.F.Kennedylaan	Stationstraat	Ambachtstraat	Spoorwegovergang Terborgseweg - Kennedylaan	x	x	x	x	x	€€
4.1.c			x		2	Doetinchem Zuid	Route Terborgseweg - Oostelijke Rondweg - Terborgseweg	Gaanderenseweg	Kennedylaan	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Terborgseweg - Oostelijke Randweg - Terborgseweg	x	x	x	x		€€€
4.1.d			x		2	Doetinchem Oost	Route Keppelseweg	Plakhorstweg	IJsselstraat	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Europaweg - A18 - Liemersweg	x	x	x	x		€€€
4.1.e			x		1	Doetinchem Zuid	Route Europaweg	A18	Liemersweg	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Keppelseweg tussen Plakhorstweg en IJsselstraat			x	x	x	€€€
4.1.f			x		1	Doetinchem Oost	Route J.F. Kennedylaan	Terborgseweg	Ruimzichtlaan	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route J.F. Kennedylaan tussen Terborgseweg en Ruimzichtlaan	x	x	x	x	x	€€€
4.1.g			x		2	Doetinchem Oost	Route Varsseveldseweg binnen bebouwde kom			Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Varsseveldseweg binnen bebouwde kom	x	x	x	x		€€€
4.1.h			x		1	Doetinchem Zuid	Route Bedrijvenweg			Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Bedrijvenweg	x	x	x	x		€€€
4.1.i			x		2	Doetinchem Oost	Kruispunt Zelhewseweg - Normandiestraat			Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid kruispunt Oostelijke Randweg - Normandiestraat			x	x	x	€€
4.1.j			x		2	Doetinchem Oost	Kruising Varsseveldseweg - Zuivelweg - Boddens Hosangstraat			Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid kruispunt Varsseveldseweg - Zuivelweg - Boddens Hosangstraat			x	x	x	€€
4.1.k			x		2	Wehl	Toe- en afrit A18 - N815			Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid kruispunten toe- en afrit A18 - N815				x	x	€
4.1.l			x		1	Doetinchem West	Spoorwegkruising station de Huet			Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid spoorwegkruising station de Huet	x	x	x			€
4.3			x		1	Doetinchem Zuid	Spoorwegovergang Europaweg			Aanleg tunnel Europaweg	x		x	x		€€€
4.4			x		1	Niet locatiegebonden			Rotonde	Doorgaande routes motorvoertuigen accentueren			x	x		€
4.5			x		1	Doetinchem West	Nieuwe verbinding	Rotonde Slietstraat	Weemstraat	Verkennen westelijke verbinding				x	x	€
4.6			x		2	Niet locatiegebonden				Vormgeven vrachtnetwerk				x		€
4.7			x		2	Niet locatiegebonden				Sturen van landbouwverkeer						€
4.8			x		1	Niet locatiegebonden				Digitalisering en data	x	x	x	x	x	€