

In de zienswijze van IG&D van december vorig jaar hebben wij samengevat de aandachtspunten mobiliteit die wij voor bedrijvig Doetinchem van belang achten. Enkele punten hieruit wil ik graag bespreken en voorzien van enige context versus de gemeentelijke reactie in de nota van inspraak.

Vooropgesteld, IG&D ondersteunt het mobiliteitsbeleid van de gemeente in haar streven naar:

- *een goed functionerende lokale en regionale ringstructuur ten aanzien van het doorgaande verkeer,*
- *het op een goede wijze bereikbaar houden van de ondernemingen in het centrum van de stad en op de bedrijventerreinen voor leveranciers, personeel, klanten,*
- *en het bevorderen van de fietsmobiliteit en (fiets)veiligheid,*

algeheel passend bij de groeiambities van de stad Doetinchem ter bevordering van een goede economische ontwikkeling en het woon-/werkklimaat.

1. Een westelijke schakel ontbreekt in concretisering van een regionale ringstructuur:

- a. In de Gelderlander hebben wij gelezen dat de provincie hieraan de komende 15 jaar niet zal meewerken. Ondernemers en gemeenten in de regio zullen samen daartoe nog flink moeten lobbyen.
- b. De gemeente Bronckhorst en de Provincie zijn tegelijkertijd nog zoekende om op een korte termijn het doorgaande autoverkeer op de Dorpsstraat in Laag Keppel te beperken met directe gevolgen voor een toename van de intensiteit op de Energieweg.
- c. Het mobiliteitsplan verwacht alleen al door autonome groei rond 2030 grenzen te bereiken aan de capaciteit van de rotondes in de Energieweg en Bedrijvenweg.
- d. Ons inziens zullen de geplande maatregelen in het mobiliteitsplan naar voren gehaald moeten worden als de Dorpsstraat in Laag Keppel autoluw wordt gemaakt.

2. Gaswal-Missetstraat vervult nu nog een belangrijke route voor personenauto en bestelbus

- a. Het plan voorziet in maatregelen om het doorgaande verkeer op deze route te ontmoedigen.
- b. Dit vereist ons inziens een goed functionerende lokale ringstructuur ook aan noordzijde van het centrum.

3. Het mobiliteitsplan voorziet erin de Havenstraat vanaf de Bedrijvenweg tot de Missetstraat af te waarden tot een ETW30 en versmald.

- a. IG&D heeft niets tegen het afwaarderen ervan, maar wel tegen het bijgeleverde plaatje van één versmalde rijstrook voor gemotoriseerd verkeer met aan beide zijden een breed fietspad.

- b. De gemeente geeft in haar reactie aan dat dit kan doordat zij uitgaan van transformatie van de Spoorzone van overwegend werkgebied naar overwegend woongebied.
- c. IG&D vindt dit een merkwaardige uitgangspunt van de gemeente, ter plaatse van de Spoorzone aan zuidzijde tot aan de Bedrijvenweg en de Havenstraat zijn meerdere ondernemingen gevestigd en zij vertrekken niet, bovendien is daarvoor de komende 10 jaar geen ruimte binnen de grenzen van de gemeente.
- d. En de inbreidinglocaties aan zuidzijde van de Spoorzone worden ingevuld met wonen en werken, een gebied van ongeveer 9 hectare volgens de visie Spoorzone.
- e. In onze overtuiging zou de gemeente een dergelijke inrichting uit oogpunt van fietsveiligheid zelf ook niet moeten willen op relatief drukke tweerichtingswegen met ook nog eens vrachtverkeer en het komt zeker niet ten goede aan de bereikbaarheid van daar nu gevestigde ondernemingen.

4. Ten aanzien van het lokale vrachtverkeer ontbreekt een doorgaande verbinding Keppelseweg-Ruimzichtlaan-Kennedylaan-Varsseveldseweg- Oostelijke Randweg.

- a. De gemeente geeft in haar reactie aan dat de noordzijde van de lokale ringstructuur voorziet in deze route, maar dit blijkt niet uit figuur 3-8 op blz 22.
- b. Deze route is niet voor het vrachtverkeer in deze figuur ingetekend, graag een eenduidig antwoord?

5. De gemeente wil de fietsveiligheid verbeteren en de fietsmobiliteit bevorderen

- a. IG&D vindt dit ook belangrijke punten voor een goed woon en werkklimaat.
- b. De gemeente heeft nu al een behoorlijk diffuus aantal fietspaden voor de laatste mijl met verbeterpunten volgens het mobiliteitsplan.
- c. Voor bevordering van fietsmobiliteit over een grotere afstand is facilitering en het ongehinderd veilig kunnen doorfietsen van belang en zijn er ten aanzien van de diversiteit van e-bikes bredere fietspaden nodig op trajecten met voldoende potentie van gebruikers.
- d. Wij missen onderzoeksgegevens en visie op dit punt in het mobiliteitsplan, het gaat ons niet zo zeer om het toevoegen van een extra categorie fietsroute, zoals blijkt uit de gemeentelijke reactie.

Dank voor uw aandacht,

Grietinus Kamps

Voorzitter commissie Infrastructuur & Ruimtelijke Ordening