

Gemeente Doetinchem

# **Mobiliteitsplan**

## Een duurzame route kiezen

Gemeente Doetinchem

# **Mobiliteitsplan**

## Een duurzame route kiezen

Datum 19 juni 2007

Inhoud	Pagina
<b>1 Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2 Doetinchem in ruimtelijk-economisch perspectief</b>	<b>3</b>
<b>3 Mobiliteitsvisie</b>	<b>6</b>
<b>4 Probleemverkenning</b>	<b>9</b>
4.1 Autobereikbaarheid onder druk	10
4.2 Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidshinder	14
4.3 Beperkte kansen voor het openbaar vervoer	15
4.4 Onvoldoende fietscomfort	16
4.5 Onvoldoende verbetering verkeersveiligheid	17
4.6 Regionaal werken aan externe veiligheid	18
<b>5 Gebiedsgerichte probleemanalyse</b>	<b>20</b>
<b>6 Doetinchem beter bereikbaar</b>	<b>23</b>
6.1 Op weg naar een duurzame autobereikbaarheid	23
6.2 Een centrale rol voor de fiets	33
6.3 Beperkte inzet op openbaar vervoer	35
6.4 Flankerend beleid	37
<b>7 Een duurzame balans</b>	<b>38</b>
7.1 Verkeersveiligheid	38
7.2 Externe veiligheid	39
7.3 Luchtkwaliteit	39
7.4 Geluidhinder	40
<b>8 Financiering</b>	<b>41</b>
8.1 Kostenraming maatregelenpakket	41
8.2 Financiële dekking	41
8.3 Uitvoering	42
<b>9 Monitoring en evaluatie</b>	<b>43</b>

## 1 Inleiding

Op 24 augustus 2006 heeft de gemeenteraad van Doetinchem de bestuursopdracht voor het opstellen van een Mobiliteitsplan vastgesteld. In deze bestuursopdracht formuleert de gemeenteraad de opgave om te komen tot een consistent, samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van mobiliteit voor het grondgebied van de gehele gemeente.

### *Een gefaseerde aanpak*

Het voor u liggende ontwerp Mobiliteitsplan is daarvan het resultaat. Het Mobiliteitsplan is in drie fasen totstandgekomen:

1. Visie met daarin de uitgangspunten voor mobiliteit;
2. Ontwerp-Mobiliteitsplan;
3. Inspraakprocedure en meerjarig realiseringsprogramm.

Fase 2 is een zeer belangrijke fase, omdat in die fase de hoofdstructuur van de toekomstige wegenstructuur wordt gekozen. Als uitvloeisel van de derde fase wordt het Mobiliteitsplan definitief door de raad vastgesteld. Als onderdeel van het Mobiliteitsplan, maar los van de fasering is een maatregelenpakket met quick wins voor de korte termijn opgesteld.

De visie met uitgangspunten is vastgesteld in de raad van 21 december 2006 onder de naam ‘*Mobiliteitsplan gemeente Doetinchem, fase 1: Voorsorteren*’. Tevens zijn op 21 december door de raad de uitgangspunten vastgesteld voor het geactualiseerde verkeersmodel ten behoeve van de doorrekening van oplossingsrichtingen in fase 2 van het Mobiliteitsplan.

### *Maatschappelijke participatie*

Het Mobiliteitsplan is op initiatief van de gemeenteraad tot stand gekomen in samenwerking met professionele partners op het gebied van verkeer en vervoer. Zowel bij het formuleren van de visie en de toetsingscriteri (fase 1) als bij het opstellen van een ontwerp-Mobiliteitsplan (fase 2) is een kennisbijeenkomst georganiseerd waarin de resultaten zijn gepresenteerd en besproken met een breed palet aan maatschappelijke organisaties, hulpdiensten, overheden en vertegenwoordigers van bedrijfsleven en sociale instellingen. Een afvaardiging van de gemeenteraad heeft in de vorm van een zogenoemde volggroep de ontwikkeling nadrukkelijk gevolgd. Inhoudelijk is daarnaast afgestemd met buurgemeenten, de Regio Achterhoek en de provincie Gelderland. Ten slotte is een internetenquête gehouden onder een representatieve steekproef van inwoners uit de gemeente Doetinchem. De resultaten van de internetenquête zijn verwerkt in een afzonderlijke rapportage.

### *Aanpak opstellen Mobiliteitsplan*

Het Mobiliteitsplan is opgesteld via de PODO-aanpak (Probleem – Oorzaak – Doel - Oplossing).

Eerst zijn de problemen voor de korte en lange termijn geïnventariseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, zoals het verkeersmodel van Doetinchem, verkeersmilieu-analyses met hetzelfde model, ongevalanalyses, de parkeerbalans en de fietsbalans. Vervolgens zijn de problemen in de ambtelijke projectgroep geanalyseerd. Wat is de oorzaak van de geconstateerde knelpunten en op welke wijze ontwikkelen de autobereikbaarheidsknelpunten zich tot 2020. Daarbij is ook nadrukkelijk gekeken naar de samenhang van de geconstateerde bereikbaarheids-, veiligheids- en leefbaarheidsproblemen. Op grond van die samenhang zijn vijf probleemclusters onderscheiden, die moeten worden opgelost in de gemeente. Leidend voor die oplossingsrichtingen is de visie die de gemeenteraad van Doetinchem in december 2006 heeft vastgesteld (zie hoofdstuk 3). In die visie staat bereikbaarheid centraal voor het centrum en de industriegebieden. In de woongebieden en het buitengebied ligt de prioriteit bij verkeersveiligheid. Voor leefbaarheid zijn de wettelijke normen met betrekking tot luchtkwaliteit en geluidhinder leidend.

Vervolgens zijn per probleemcluster verschillende oplossingsrichtingen geformuleerd. Bepaald is in hoeverre de oplossingen bijdragen aan de bereikbaarheid en oplossing van wettelijk te saneren knelpunten op het terrein van luchtkwaliteit en geluidhinder. Ook zijn de oplossingsrichtingen ingeschat op financiële consequenties, de mogelijkheden voor fysieke inpassing (het ruimtebeslag) en de ruimtelijk-economische neveneffecten. De meest kansrijke maatregelen zijn vervolgens in samenhang bekeken, wat leidt tot een voorkeurspakket van maatregelen en enkele alternatieven. Aanvullend zijn specifiek voor parkeren, langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), openbaar vervoer, verkeersveiligheid en externe veiligheid maatregelen benoemd.

Ten slotte zijn de kosten van het totale maatregelenpakket voorzover mogelijk financieel geraamd en afgezet tegen de beschikbare middelen in de komende jaren.

#### *Inhoud Mobiliteitsplan*

Het Mobiliteitsplan schetst vanuit ruimtelijk-economisch perspectief de opgaven voor het mobiliteitsbeleid op korte en middellange termijn. Aan de hand van een analyse van ontwikkelingen en knelpunten zijn vervolgens de concrete problemen en oplossingsrichtingen geformuleerd. Dit leidt tot een integraal pakket van bereikbaarheidsmaatregelen gericht op de auto, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer en een visie op de wegen en fietsstructuur. Parkeerbeleid is daarvan integraal onderdeel. Vervolgens wordt aangegeven hoe randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid worden gewaarborgd. Uiteraard is ook aandacht voor de financiële consequenties en mogelijkheden en de wijze waarop de mobiliteit duurzaam wordt gemonitord.

#### *Inspraakprocedure*

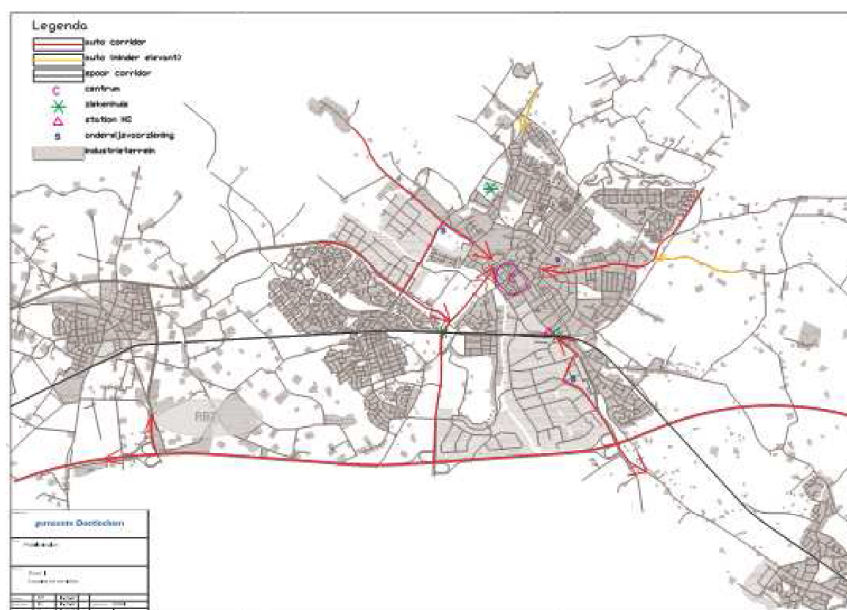
Dit ontwerp-Mobiliteitsplan ligt na behandeling door de raad op 19 april 2007 ter inzage van 26 april 2007 tot 24 mei 2007, ten behoeve van de inspraak. Na de inspraakperiode ontvangen alle insprekers een reactie en worden de relevante reacties verwerkt in het ontwerp, waarna definitieve vaststelling door de raad volgt.

## 2 Doetinchem in ruimtelijk-economisch perspectief

### *Bereikbaarheid van regionale toplocaties*

De gemeente Doetinchem vervult een belangrijke centrumfunctie in de Achterhoek. De grote regionale aantrekkingskracht (bediening van 200.000 inwoners) is enerzijds bepaald door de centrale ligging en anderzijds door het aanbod aan voorzieningen, werkgelegenheid en woonmilieus.

Door de ligging aan de A18, de spoorlijn Arnhem-Winterswijk en de Oude IJssel is Doetinchem relatief goed bereikbaar in de Achterhoek. Doetinchem is daardoor aantrekkelijk voor bedrijven die opereren vanuit het gebied tussen Twente, Stedendriehoek, Knoop punt Arnhem-Nijmegen en Duitsland. Naast bedrijvigheid kent Doetinchem een groot aantal voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg en cultuur.



*Kaart 1: belangrijke locaties en corridors*

Voor een groot aantal van die voorzieningen is een goede bereikbaarheid essentieel. Daarbij moet worden gedacht aan:

- De binnenstad met zijn winkel- en centrumvoorzieningen, zoals schouwburg, horeca, stadhuis en de markt;
- Het Slingeland Ziekenhuis;
- Knooppunten van openbaar vervoer, met name het hoofdstation;
- Scholen voor voortgezet onderwijs en beroepsonderwijs (o.a. Metzo College, AOC en Graafschapcollege);
- Woonboulevard Bedrijvenweg/Europaweg;

- Industrierreinen Wijnbergen, Verheulswede, De Huet/Keppelseweg en het Regionaal Bedrijventerrein (RBT) in het Land van Wehl.

Inherent aan de regionale functie en ligging van Doetinchem moeten deze locaties vanuit verschillende windrichtingen goed bereikbaar zijn. Het hoofdwegennet van Doetinchem wordt gekenmerkt door een radiale structuur, met invalswegen vanuit vrijwel alle windrichtingen. Vooral de zuidelijke corridors vanaf de A18 (de Europaweg en de Terborgseweg) zijn van belang. Een goede doorstroming van en naar de snelweg is daarbij essentieel. Maar ook vanuit noordelijke richting (de N314 richting Hummelo, de N316 richting Hengelo en Vorden en de N315 richting Zelhem) en westelijke richting (Wehl) is een goede bereikbaarheid vereist. Regionaal wordt daarbij aan de N314 prioriteit gegeven als belangrijke ontsluitingsroute voor de Achterhoek richting Zutphen en A18. Doetinchem en Gaanderen zijn onderling verbonden via de N317.

#### *Ruimtelijke ontwikkelingen*

Doetinchem is een stad in ontwikkeling. Om te komen tot een duurzame stedelijke kwaliteit en om te kunnen voldoen aan de vraag naar woningbouw-, en bedrijven- en industrie-locaties worden in de periode tot 2020 verschillende ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd. Die projecten gaan gepaard met ingrepen in de verkeersstructuur en parkeervoorzieningen.

Belangrijke stedelijke ontwikkelingen zullen zich afspelen in de Schil, het gebied tussen het zogenaamde Ei en de 20<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitbreidingen. Het Masterplan Schil biedt een strategie voor de ontwikkeling van een groot aantal woningbouwlocaties rond het centrum, het (met name kwalitatief) versterken van het voorzieningenaanbod en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte. In relatie tot het Masterplan Schil vinden ook ingrepen in de verkeersstructuur plaats, zoals de aanleg van een nieuwe weg tussen de Keppelseweg en de Dominee van Dijkweg, het verdwijnen van parkeerplaatsen op het Connexion-terrein en de Veemarkt en de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen. De mogelijke ingrepen in de verkeersstructuur vanuit het Masterplan Schil moeten passen binnen de kaders van het Mobiliteitsplan.

In de periode tussen 2005 en 2020 wordt er op verschillende locaties woningbouw gerealiseerd. In de Schil gaat het om Lookwartier, Hamburgerbroek, Heelweg, Veentjes, Holterweg, Ruimzicht, Raadhuisstraat/Tjalmastraat en Veemarktterrein. Overige locaties in de kern Doetinchem zijn Wijnbergen, Oosseld, Vijverberg Zuid, Bilderdijkstraat en Holterhoek. In de dorpen Wehl, Gaanderen en buurtschap Langerak gaat het om de ontwikkelingen Centrumplan Wehl, Oldershove, Lage Horst, Wehl-Zuid, Pelgrimterrein Gaanderen, Mholf Jaartsveldterrein, Richtersbos en de inbreidingsplannen Tectomat en Snor&Piek in Langerak.

Qua ontwikkeling van bedrijventerreinen springt de ontwikkeling van het Regionaal Bedrijventerrein (RBT) bij Wehl in het oog. Daarnaast wordt in Zelhem het bedrijventerrein uitgebreid met 600 extra arbeidsplaatsen. Verder wordt in het zuidelijk deel van het stationsgebied (dus in het noordelijk deel van Verheulswede) 28.000 m<sup>2</sup> kantooroppervlak gerealiseerd. Hier staat tegenover dat bedrijventerrein Hamburgerbroek verdwijnt (exclusief papierfabriek).

#### *Infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen*

In de regionale wegenstructuur vinden enkele ingrijpende veranderingen plaats in de vorm van de rondwegen Hummelo en Zeddam en de afbouw van de N330, tussen Hummelo en de Zelhemseweg, en de N814 van 80 km/h naar 60 km/h. Met betrekking tot het openbaar vervoer is de in december 2006 geopende stationshalte Gaanderen van belang. De busverbinding Gaanderen-Doetinchem is daardoor wel vervallen.

In het kader van de aanleg van de Bedrijvenweg wordt in 2007 een knip in de Terborgseweg gerealiseerd.



### 3 Mobiliteitsvisie

De keuzen in het Doetinchemse Mobiliteitsplan moeten passen binnen het nationale, regionale en gemeentelijke beleidskader. De nationale beleidskaders worden gevormd door de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit en vinden hun doorwerking in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP-2). Op gemeentelijke schaal is vooral het Toekomstperspectief 2020 richtinggevend.

#### *Afstemming gemeentelijk en regionaal beleid*

Het PVVP-2 is vastgesteld op 30 juni 2004 en stoelt op het gedachtegoed van de Nota Mobiliteit. Centraal staat het streven naar een duurzame mobiliteit, waarin het verkeer- en vervoerssysteem een sterke economie en welvaart ondersteunt, en de sociale integratie stimuleert. De provincie legt daarmee de nadruk op bereikbaarheid van steden, bedrijventerreinen en voorzieningen, binnen randvoorwaarden vanuit veiligheid en leefomgeving. Kenmerkend voor het PVVP-2 is de afstemming bij de beleidsontwikkeling en uitvoering met regionale partners. Dit vertaalt zich concreet in een dynamische beleidsagenda voor de regio Achterhoek.

De door de provincie gesignaleerde knelpunten (2003) betreffen de stedelijke distributie in Doetinchem en de stedelijke ontsluiting aan de zuidzijde via de N316 (Europaweg) en N317 (Terborgseweg) in relatie tot de A18. Ook zijn knelpunten met betrekking tot geluidhinder en luchtverontreiniging in de gemeente gesignaleerd. In de dynamische beleidsagenda voor de Achterhoek vertaalt dit zich in een aantal specifiek voor de gemeente relevante projecten:

- Vaststellen van een regionale wegennetvisie;
- Onderzoek naar afstemming van functie, inrichting en gebruik bij A18, doortrekking A15, Oostelijke randweg Doetinchem en rondweg Hummelo;
- Onderzoek naar de kwaliteit van de OV-verbinding Doetinchem - Arnhem;
- Onderzoek naar optimalisatie Oude IJssel voor goederenvervoer over water van en naar Doetinchem.

Met name de afstemming van het regionale wegennet is van groot belang voor Doetinchem, waarbij de relatie tussen Doetinchem en Zutphen en de aansluiting op de A18 om aandacht vragen. De Regio Achterhoek en de provincie Gelderland zijn gezamenlijk trekker van een regionale studie in 2007 die de gewenste ontsluiting van de Achterhoek verkent. Het Mobiliteitsplan Doetinchem is daarvoor belangrijke input.

#### *Toekomstperspectief 2020*

Op gemeentelijke schaal is het Toekomstperspectief 2020 richtinggevend kader voor het Mobiliteitsplan. Relevante uitgangspunten in het Toekomstperspectief zijn:

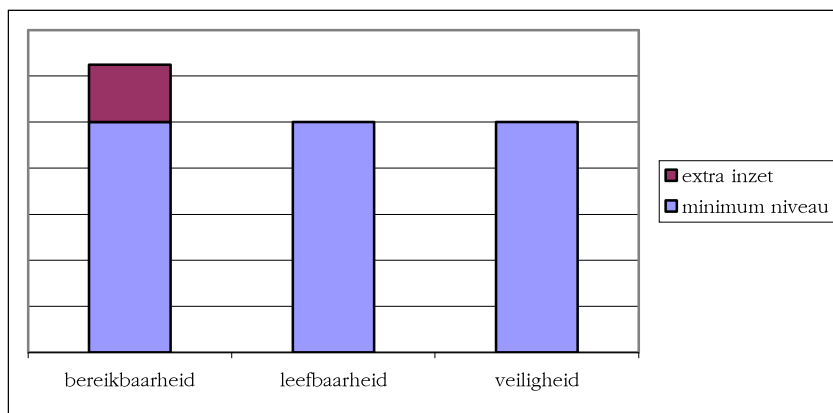
- Aanhechting van de binnenstad op de Oude IJssel;
- Economische ontwikkelingen nabij de A18;
- Verbetering van de autobereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid;

- Goed bereikbaar centrum als voorwaarde om de stad te ontwikkelen;
- Goed bereikbare stad voor auto, fiets en openbaar vervoer;
- Verbetering bereikbaarheid station voor bus en fiets;
- Beperking overlast autoverkeer rond centrum;
- Geconcentreerde hoogwaardige gebouwde parkeervoorzieningen aan de centrumrand.

### *Mobiliteitsvisie*

De eerste stap op weg naar een Mobiliteitsplan is de uit november 2006 daterende notitie 'Fase 1: voorsorteren' waarin drie onderscheidende visies worden geschetst voor het Mobiliteitsbeleid. De drie visies zijn realistisch en passen binnen de kaders van het Toekomstperspectief 2020. In de notitie worden de consequenties geschetst van de visies voor de vervoerswijzekeuze, bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid, beleving, stedenbouw, economie en natuur. In de raadsvergadering van 21 december 2006 heeft de raad van Doetinchem de notitie besproken en een Mobiliteitsvisie geselecteerd<sup>1</sup>. Deze mobiliteitsvisie valt uiteen in twee delen.

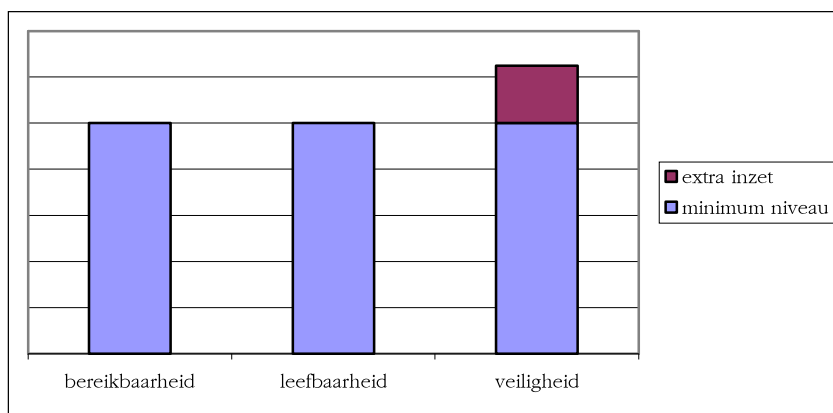
Voor het centrum en de industriegebieden is gekozen voor een extra accent op bereikbaarheid. Voor leefbaarheid en verkeersveiligheid geldt daar het minimumniveau.



<sup>1</sup> Het raadsbesluit is opgenomen in de bijlagen

Voor het **centrum (ei en schil) en de industriegebieden van Doetinchem** staat de auto-bereikbaarheid centraal. De centrumfunctie van Doetinchem is leidend voor de inrichting van het wegennet. Dat betekent een vlotte doorstroming van het autoverkeer waarbij ontbrekende schakels worden gerealiseerd en bestaand asfalt optimaal wordt benut. Er zijn voldoende parkeervoorzieningen zowel in de vorm van grote parkeergarages als de mogelijkheid om voor de deur te parkeren. Er worden in het centrum en in de industriegebieden geen snelheidsremmende maatregelen op straat genomen, zodat het verkeer gewoon met 50 km/h en 80 km/h door kan rijden.

Voor de wijken, de dorpen en het buitengebied is gekozen voor een extra accent op verkeersveiligheid. Voor bereikbaarheid en leefbaarheid geldt daar het minimumniveau.



Voor de **wijken, de dorpen en het buitengebied** ligt de nadruk bij veiligheidsaspecten. Elk slachtoffer is er een te veel. Daarom krijgt verkeersveiligheid alle aandacht. Om de veiligheid te verbeteren wordt het wegennet in de wijken, dorpen en het buitengebied opgesplitst in grote 30 en 60 km-verblijfsgebieden en in een beperkt aantal 50 en 80 km-verkeersgebieden. De inrichting is uniform vormgegeven zodat het de weggebruiker duidelijk is wat er van hem of haar verwacht wordt. Het snelverkeer zal zich binnen de verblijfsgebieden moeten aanpassen aan het langzaam verkeer. Het langzaam verkeer wordt langs hoofdwegen zoveel mogelijk door middel van vrijliggende voorzieningen gescheiden van het snelverkeer. De automobilist zal niet altijd op de snelste manier zijn bestemming kunnen bereiken, maar wel op de veiligste, voor zichzelf en voor andere verkeersdeelnemers.

In dezelfde vergadering zijn ook de uitgangspunten voor het verkeersmodel vastgesteld. De als vaststaand beschouwde ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen zijn daarmee bepaald.

## 4 Probleemverkenning

De mobiliteitsproblematiek in de gemeente Doetinchem is het resultaat van de functie van Doetinchem (regionale functie), de autonome ontwikkeling van de mobiliteit en enkele grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen.

Hoewel de gemeente Doetinchem zelf ruim 56.000 inwoners herbergt heeft de stad Doetinchem een verzorgingsfunctie voor zo'n 200.000 personen. Dit leidt tot een aanzienlijke inkomende pendel. Daarnaast is een groot aantal Doetinchemers werkzaam in aangrenzende regio's zoals het KAN-gebied en de Stedendriehoek, wat leidt tot een uitgaande autopendel. De wegenstructuur van Doetinchem wordt gekenmerkt door inkomende wegen vanuit alle windrichtingen, wat overeenkomt met de inkomende en uitgaande relaties. Daarnaast is sprake van een doorgaande pendel zuidwaarts richting A18 en noordwaarts in de richting van Zutphen. De doorgaande pendel in Doetinchem is maximaal 15%.



*Kaart 2: intern (geel), extern (paars) en doorgaand (blauw) verkeer 2020*

Veel van de verplaatsingen in, van, naar en door Doetinchem worden gemaakt met de auto. De auto is veruit de belangrijkste vervoerswijze. Ook de fiets heeft een wezenlijk aandeel, met name voor de interne verplaatsingen. De functie van het openbaar vervoer is zeer beperkt.

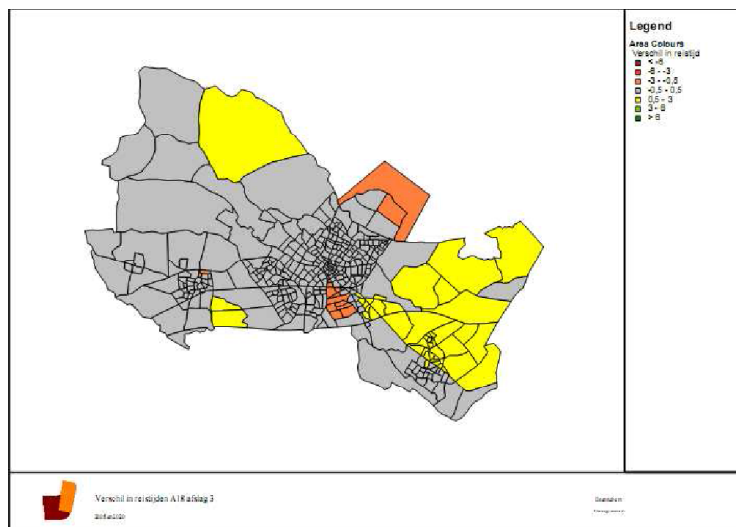


Figuur 4.1 : Aandeel auto (blauw) en fiets (paars) gemeente Doetinchem in 2005 en 2020

#### 4.1 Autobereikbaarheid onder druk

##### *Consequenties autonome ontwikkelingen*

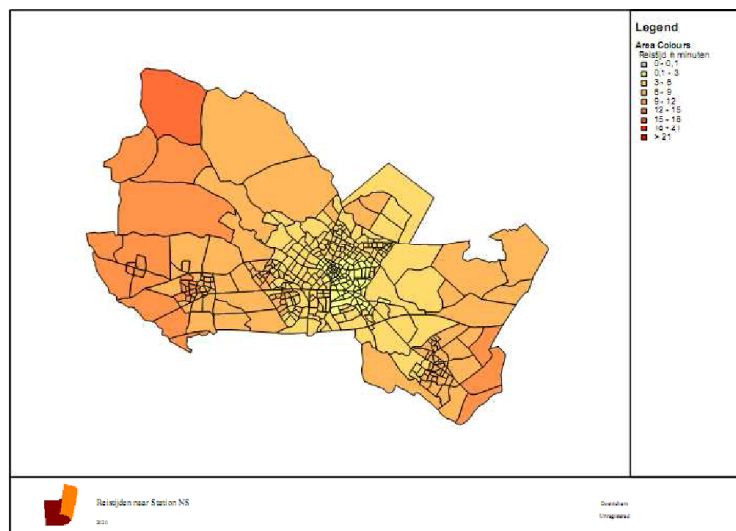
De autobereikbaarheid van Doetinchem staat onder druk. Door autonome en ruimtelijke ontwikkelingen groeit de automobilititeit dusdanig dat zelfs buiten de spitsperiodes bepaalde corridors en wegvakken vollopen en delen van de stad minder bereikbaar worden. Reistijdverlies treedt vooral op vanuit het noorden van Doetinchem naar de oprit van de A18. Modelberekeningen maken dit inzichtelijk (zie figuur 4.2). In het oranje zijn de gebieden weergegeven van waaruit de reistijd naar de A18 via de Europaweg tot drie minuten verslechtert. In het geel de gebieden met een soortgelijke reistijdverbetering. Die verbetering wordt veroorzaakt door maatregelen waarvan het zeker is dat die voor 2020 worden gerealiseerd. Veel van de reistijdverbetering treedt op langs de A18. Een kaartbeeld voor de reistijden naar de A18 via de Terborgseweg (afrit 4) geeft een vergelijkbaar beeld.



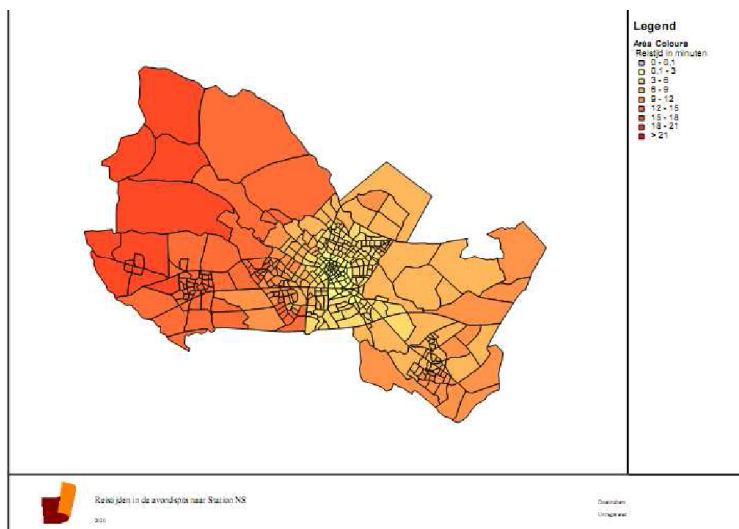
*Figuur 4.2: verschil in reistijden tussen 2005 en 2020 vanuit Doetinchem naar afrit 3 A18*

*Reistijdverlies door filevorming*

In de spitsperioden is sprake van congestie op verschillende wegvakken en kruispunten. De congestie neemt richting 2020 alleen maar toe. Dit heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de binnenstad, zoals in de figuren 4.3 t/m 4.5 duidelijk wordt.

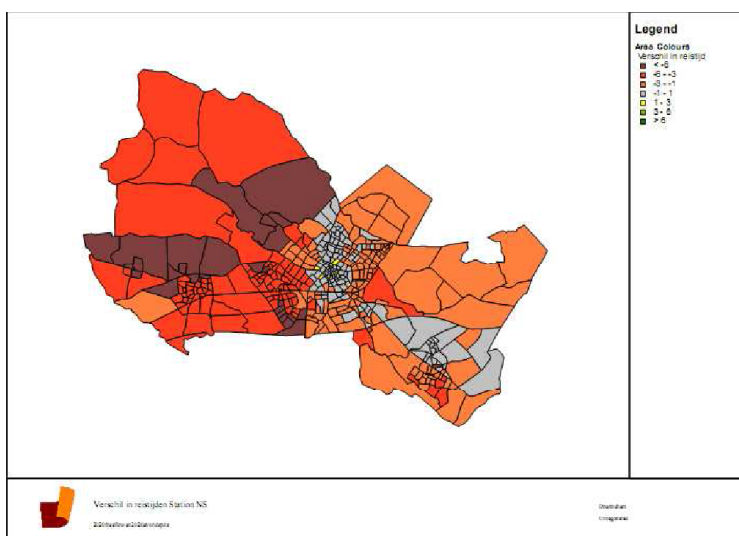


*Figuur 4.3: reistijden in 2020 naar het hoofdstation Doetinchem buiten de spitsperiode*



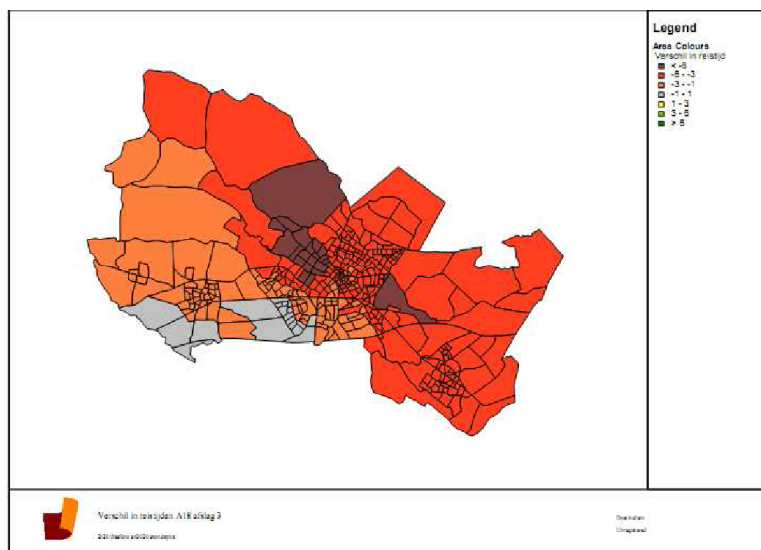
*Figuur 4.4: reistijden in 2020 naar het hoofdstation Doetinchem in de avondspitsperiode*

In figuur 4.3 worden de reistijden in 2020 naar het hoofdstation weergegeven buiten de spitsperiode. Wanneer die worden vergeleken met de reistijden in hetzelfde jaar in de avondspits (figuur 4.4) wordt een duidelijke reistijdverslechtering zichtbaar (zie figuur 4.5). In figuur 4.5 in het rood de gebieden van waaruit de reistijd naar het hoofdstation met 3 tot 6 minuten verslechterd. In de rood-bruine gebieden is sprake van een reistijdverslechtering met meer dan 6 minuten in de avondspits in 2020.



*Figuur 4.5: verschil in reistijden naar het hoofdstation Doetinchem in 2020 buiten de spitsperiode en in de avondspitsperiode.*

Interessant is ook om te kijken hoe de bereikbaarheid in 2020 richting de A18 vanuit Doetinchem verslechtert door filevorming in de avondspits (zie figuur 4.6). Ook hier is een sterke afname van de bereikbaarheid zichtbaar.



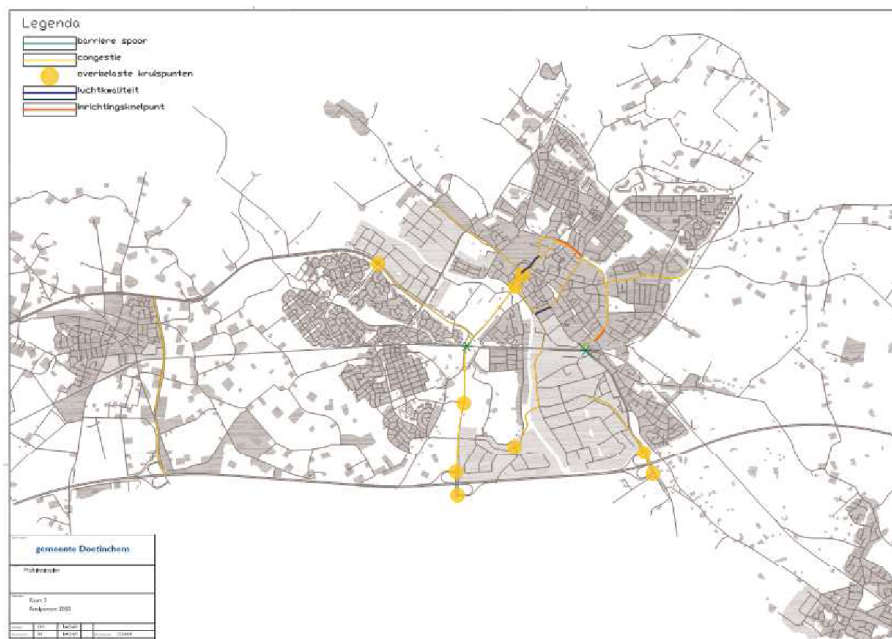
*Figuur 4.6: verschil in reistijden naar oprit 3 (Europaweg) van de A18 in 2020 buiten de spitsperiode en in de avondspitsperiode*

#### *Verklaring afnemende autobereikbaarheid*

De oorzaak van de afnemende bereikbaarheid van de belangrijke locaties in Doetinchem ligt in het vollopen van verschillende wegvakken en het overbelast raken van verschillende kruispunten (zie kaart 3). Zowel in de huidige situatie als in 2020 gaat het om de Europaweg, de Liemersweg, de Keppelseweg, de stedelijke binnenring Hofstraat - J.F.Kennedylaan – Rozengaardseweg – Raadhuisstraat - Missetstraat – Gaswal, de Varsveldseweg, en de Terborgseweg. In 2020 neemt het aantal overbelaste kruispunten sterk toe en lopen ook de Weemstraat en de route Europaweg – Bedrijvenweg – Havenstraat vol. De barrière die het spoor vormt in de Terborgseweg en de Europaweg leidt zowel in 2007 als 2020 tot extra opstoppingen van het autoverkeer.

Vanuit de wegencategorisering en de daarbij behorende gewenste fysieke inrichting is de J.F.Kennedylaan een punt van aandacht. De wegvakken tussen de Nieuweweg en de Rozengaardseweg en tussen de Terborgseweg en de Holterweg zijn dermate smal dat de gewenste fysieke scheiding tussen fietsers en auto's niet binnen het bestaande profiel is te realiseren.





*Kaart 3: knelpunten in 2020*

#### *Ontwikkelingen in stedelijk parkeren*

Een goede bereikbaarheid veronderstelt dat bij het centrum voldoende parkeergelegenheid wordt aangeboden. Parkeren is verder essentieel voor het economisch functioneren van de binnenstad. De komende jaren staat Doetinchem in het teken van een herontwikkeling van het gebied in en rond het centrum. Door de ontwikkelingen vindt een functieverandering plaats in delen van de binnenstad en komt een groot aantal van de huidige parkeerplaatsen te vervallen. Om Doetinchem ook in de toekomst goed te laten functioneren in de rol van regionaal centrum is het behouden van goede parkeerfaciliteiten van groot belang.

Om inzicht te krijgen in de toekomstige parkeersituatie en te kunnen sturen in de gewenste ontwikkeling is onderzoek gedaan naar vraag en aanbod, in de vorm van een parkeerbalans.

## **4.2 Negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidshinder**

De toenemende automobilititeit en overbelasting van het wegennet hebben op enkele locaties nadelige consequenties voor de luchtkwaliteit en verkeersgerelateerde geluidsniveaus. In de Wet Geluidshinder en het Besluit Luchtkwaliteit zijn harde wettelijke normen geformuleerd waaraan de gemeente moet voldoen.

*Luchtkwaliteit*

Jaarlijks wordt de stedelijke luchtkwaliteit in Doetinchem berekend en vastgesteld door het college. In lijn met de wettelijke verplichting worden deze vervolgens gerapporteerd aan de provincie. In de rapportage van 2006 zijn twee verkeersgerelateerde knelpunten gesignaleerd. Bij de appartementen aan de Hofstraat en aan de IJsselkade is een overschrijding van de grenswaarde fijn stof (PM10) geconstateerd. Conform het Besluit Luchtkwaliteit moeten deze knelpunten zo spoedig mogelijk worden opgelost.

Naast deze geconstateerde knelpunten kunnen ingrepen in de verkeersstructuur (maatregelenpakket van het Mobiliteitsplan) in combinatie met de autonome ontwikkeling van de automobilititeit leiden tot nieuwe knelpunten. Die nieuwe knelpunten moeten worden voorkomen of verholpen door aanvullende maatregelen.

*Verkeerslawaaï*

Op het gebied van verkeerslawaaï zijn in de huidige situatie (2007) geen wettelijke knelpunten gesignaleerd. In het project GIP zijn in de periode tussen 1999 en 2005 circa 400 saneringswoningen onderzocht die vallen onder de nationale saneringsregelingen voor woningen gebouwd voor 1986. Dit heeft geleid tot geluidswerende maatregelen voor circa 200 woningen aan de Hofstraat/Keppelseweg, de J.F.Kennedylaan, de Terborgseweg en de Rijksweg Gaanderen.

Bij ingrepen in de verkeersstructuur (maatregelenpakket Mobiliteitsplan) moeten mitigerende maatregelen worden getroffen wanneer een geluidsbelasting ontstaat die groter is dan 1,5 dB aan woningen en/of geluidsgevoelige voorzieningen als scholen en zorginstellingen.

### **4.3 Beperkte kansen voor het openbaar vervoer**

De rol van het openbaar vervoer in de Achterhoek is beperkt. In hun vervoerswijze geven Doetinchemmers vrijwel altijd de voorkeur aan de auto en de fiets. Oorzaak is het beperkte concurrentievermogen van het openbaar vervoer. De regio is relatief leeg waardoor het aantal potentiële reizigers te beperkt is voor een zware bediening. Ook de reistijden met de auto zijn dusdanig goed dat het openbaar vervoer in verhouding te langzaam is. Deze beide factoren leiden tot een beperkte vraag, wat een omvangrijk OV-product niet exploitabel maakt.

Het aanbod van het openbaar vervoer is gezien deze beperkingen redelijk te noemen.

*Trein*

Doetinchem is ontsloten per spoor via de spoorlijn Arnhem - Winterswijk. Doetinchem heeft met Arnhem in de spitsuren een kwartierdienst. Buiten de spits rijdt ieder half uur een trein van en naar Arnhem. Met Winterswijk heeft Doetinchem een halfuursverbinding. Op 10 december 2006 heeft Doetinchem een nieuwe halte geopend in Gaanderen, waardoor Gaanderen een toekomstvaste halfuursverbinding met Doetinchem gekregen heeft.

De verbinding Arnhem – Winterswijk is enkelsporig, hetgeen deze verbinding kwetsbaar maakt voor vertragingen. Partiële verdubbeling van het spoor zal tot een verbetering van de verbinding leiden, maar de gemeentelijke invloed op de mate waarin verbeteringen kunnen worden aangepakt is beperkt. De verbinding wordt geëxploiteerd door de provincie en het beheer van het spoor valt onder verantwoordelijkheid van ProRail. Al jaren is er de wens van Doetinchem de perronsituatie van het station aan de Terborgseweg te verbeteren. Het middenperron is uit veiligheidsoogpunt te smal. Een andere wens van Doetinchem is de overweg in de Terborgseweg zodanig te optimaliseren dat deze zo kort mogelijk gesloten is. In 2005 is verbetering in de sluitingstijd aangebracht. De sluitingstijd is echter nog steeds niet optimaal waardoor het wegverkeer langer moet wachten dan wenselijk is. De afgelopen jaren heeft ProRail geïnvesteerd in het vernieuwen en uitbreiden van de fietsstalling bij het station Terborgseweg. Binnenkort zal ook de stalling bij het station De Huet vervangen worden. De omgeving van de stationshalte in Gaanderen zal voltooid worden zodra de bouwactiviteiten in de directe omgeving gereed zijn.

#### *Stads- en streekvervoer*

Doetinchem wordt ontsloten door 6 buslijnen. Deze vormen een halfuursverbinding met de omliggende gemeenten. Daarnaast heeft Doetinchem al vele jaren een stadsbuslijn. De stadsbuslijn is sinds 10 december 2006 gewijzigd. De verbinding tussen het centrum en de wijk Dichteren is vanwege het geringe gebruik komen te vervallen. De wijken Dichteren en de Vijverberg-Oosseld zijn per bus niet goed ontsloten. De stadsbuslijnen 24 en 25 hebben sinds 10 december 2006 een halfuursfrequentie. De concessie voor het stads- en streekvervoer is een verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland en loopt tot 2009. De gemeente Doetinchem is tot 2009 medefinancier van de concessie voor het stadsvervoer-gedeelte.

#### **4.4 Onvoldoende fietscomfort**

Doetinchem is een fietsstad. Uit de fietsbalans (2004) blijkt dat Doetinchem in verhouding tot vergelijkbare gemeenten een hoog fietsgebruik kent. Voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer is de fiets voor Doetinchemers het belangrijkste vervoersmiddel. Door de beperkte afstanden in de stad is de fiets voor vrijwel alle binnenstedelijke relaties een goed alternatief, ondanks dat de auto in vrijwel alle gevallen sneller is en het parkeren nog relatief goedkoop.

Het beschikbare fietsnetwerk is redelijk compleet. Belangrijkste hiaat is een goede verbinding tussen de wijk De Huet en het gelijknamige industrieterrein. Daarnaast is het centrum met haar voetgangersgebied een barrière voor het doorgaand fietsverkeer. Het comfort van het netwerk is volgens de fietsbalans laag. De fietser heeft weinig voorrang, veel hinder van autoverkeer en de infrastructuur is in veel gevallen te smal. Naast aandacht voor het netwerk vraagt het relatief hoge verkeersveiligheidsrisico voor fietsers om aandacht.

De voetganger vraagt vooral in het centrum van Doetinchem om aandacht. Punt van aandacht is de loopafstand vanuit de parkeerplaatsen naar het centrum. Ook een veilige loop-

route is van belang voor de voetganger, maar ook voor de aantrekkelijkheid van de parkeerlocatie. Verder is de oversteekbaarheid van de Hofstraat en Gaswal voor voetgangers een probleem. De huidige wachttijden bij de verkeersregelininstallaties zijn dermate lang, dat zij leiden tot veel roodlichtnegatie.

De uitdaging voor de fiets ligt erin de huidige fietsers ook in de toekomst zo veel mogelijk op de fiets te houden.

#### 4.5 Onvoldoende verbetering verkeersveiligheid

De aanpak van verkeersonveiligheid is een belangrijk punt van aandacht binnen het gemeentelijk beleid. In het visiedocument 'voorsorteren' heeft de raad zich uitgesproken om voor de woonwijken, de kernen en het buitengebied prioriteit te leggen bij verkeersveiligheid. Een deel van de wijken en het merendeel van het buitengebied is nog niet ingericht als verblijfsgebied.

In de onderstaande tabel is de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de periode 2001 – 2005 weergegeven. Van een duidelijke afname van de verkeersonveiligheid is geen sprake.

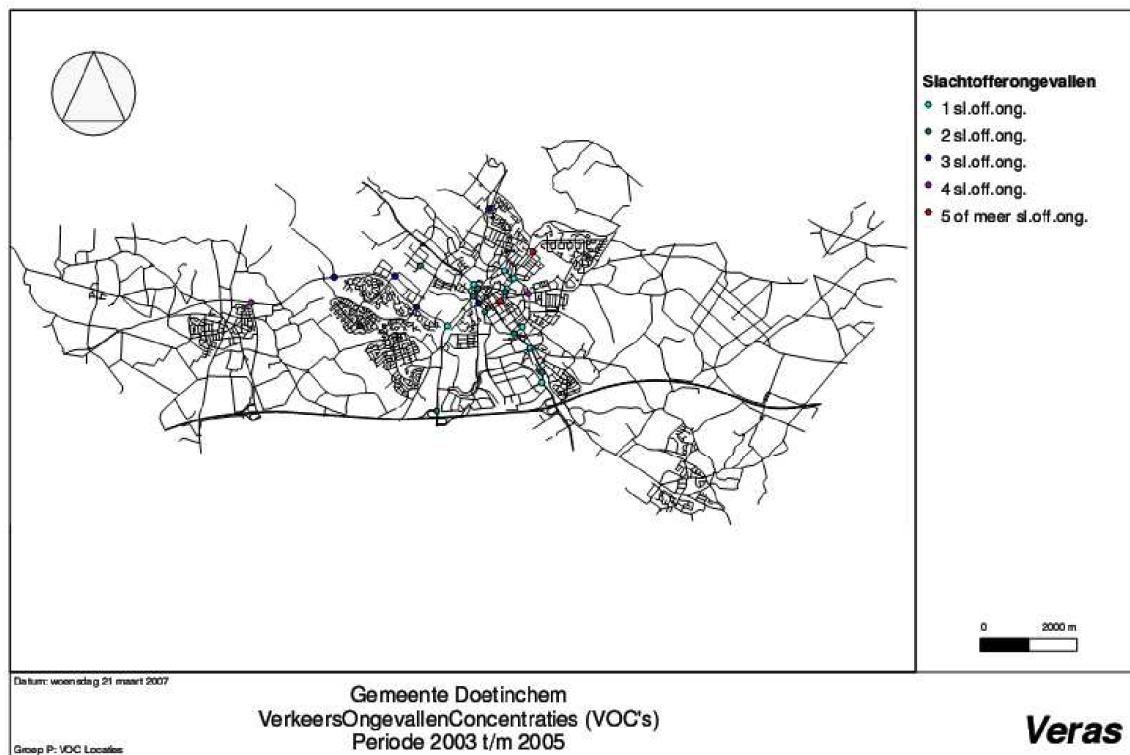
	2001	2002	2003	2004	2005
Doden	3	2	1	5	3
Ziekenhuisopname	28	31	37	34	53
<i>Totaal</i>	<i>31</i>	<i>33</i>	<i>38</i>	<i>39</i>	<i>56</i>

Tabel 4.1: ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers in de periode 2001 – 2005

Het gemiddeld aantal slachtoffers per 1000 inwoners in Doetinchem over de periode 2001 t/m 2005 bedroeg 0,69. Doetinchem scoort daarmee vergeleken met de Gelderse gemeenten relatief goed. Het gemiddelde van de Gelderse gemeenten bedraagt 0,8 slachtoffers per 1000 inwoners.

Het verkeersveiligheidsbeeld van Doetinchem laat zien dat de ongevallen met name plaatsvinden op de verkeerswegen. In de woonwijken gebeuren relatief weinig ongevallen. In de woonwijken is vooral sprake van een gevoel van onveiligheid. In de huidige wegenstructuur worden enkele dorpen en wijken doorkruist door verkeersaders (J.F.Kennedylaan, Varsseveldseweg, Haareweg/Kruisbergseweg en in mindere mate Rijksweg Gaanderen en de Keppelseweg in Langerak). De verkeersveiligheid in die woongebieden vraagt om extra aandacht.

De belangrijkste ongevallenlocaties zijn weergegeven op figuur 4.7.



Figuur 4.7: ongevallenconcentraties 2003 t/m 2005

De personenauto is absoluut gezien het vaakst betrokken bij en verkeersongeval in de gemeente Doetinchem. Zij zijn ook het vaakst de veroorzaker van het ongeval. Fietsers en bromfietsers blijken relatief vaak letsel op te lopen in het verkeer. Zij zijn kwetsbare verkeersdeelnemers.

De belangrijkste toedrachten voor de verkeersongevallen zijn het niet verlenen van voorrang en het onvoldoende afstand houden

#### 4.6 Regionaal werken aan externe veiligheid

In regionaal verband is in 2005 en 2006 gewerkt aan een risico-inventarisatie met betrekking tot externe veiligheid. Uit de inventarisatie blijkt dat over het spoor en de Oude IJssel geen goederen worden getransporteerd die tot onaanvaardbare risico's kunnen leiden voor de omgeving.

Wel bevinden zich in Doetinchem 9 inrichtingen met risico-contouren (1 ammoniakkoelinstallatie en 8 LPG-tankstations), waarvan de bevoorrading met gevaarlijke stoffen over de weg plaatsvindt. Onduidelijk is voornamelijk tot welke vervoersbewegingen en van welke omvang die bevoorradingen leiden.

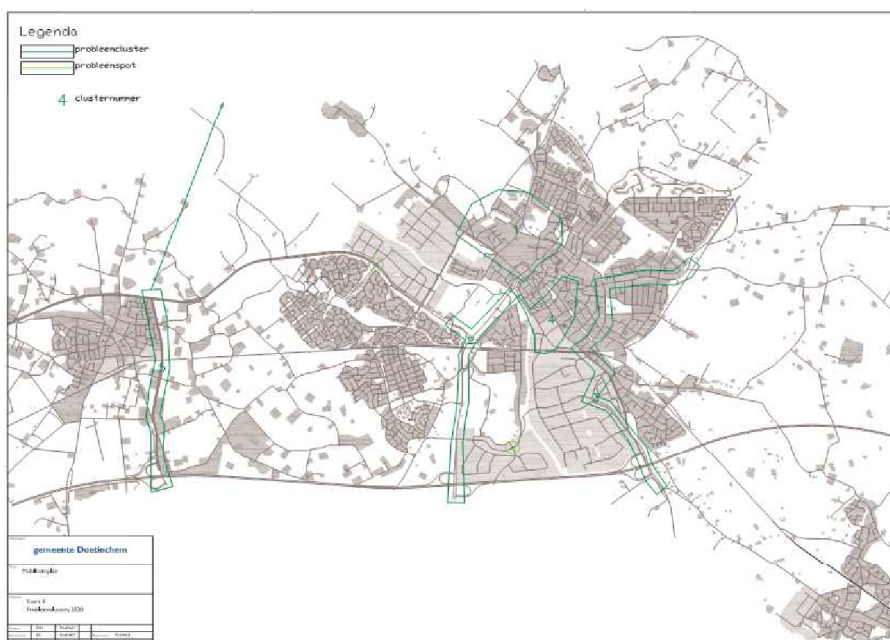
Evenmin is duidelijk welke vervoersbewegingen door Doetinchem plaatsvinden als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen naar het ‘achterland’ zoals Bronckhorst, Berkelland en aangrenzende gemeenten. Deze lacune wordt door de provincie Gelderland meegenomen in het kader van het Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2007. De provincie betreft daarbij ook de huidige ontwikkelingen zoals het zogenaamde basisnet, waarbij het Rijk nagaat of het transport van gevaarlijke stoffen over verschillende rijkswegen, rijkswateren en spoor gevolgen moet krijgen in de vorm van risicozones en routeringen.

## 5 Gebiedsgerichte probleemanalyse

In hoofdstuk 4 zijn problemen op het gebied van autobereikbaarheid en luchtkwaliteit geschetst. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen is het goed om die problemen door een gebiedsgerichte benadering in samenhang te bekijken. Op die wijze kunnen oplossingen in breder verband worden beoordeeld op hun verkeerskundig effect, maar ook op hun bijdrage aan het ruimtelijk-economisch functioneren van de stad.

Op grond van de knelpuntenanalyses (kaart 3) worden vijf probleemclusters onderscheiden (zie kaart 4):

1. probleemcluster centrum west (Keppelseweg – Hofstraat – Kruisbergseweg);
2. probleemcluster corridor aansluiting 3 A18 - Europaweg
3. probleemcluster corridor aansluiting 4 A18 – Terborgseweg – J.F.Kennedylaan – kruising J.F.Kennedylaan/Varsseveldseweg
4. probleemcluster centrum zuidoost (Gaswal – Missetstraat – IJsselkade – Raadhuisstraat);
5. probleemcluster Weemstraat (inclusief doorgaand verkeer RBT – Zutphen).



*Kaart 4: probleemclusters*

Probleemcluster 1 betreft de problemen aan de westkant van het centrum. Het kruispunt Keppelseweg-Hofstraat is overbelast. Zonder maatregelen zal de overbelasting verder toenemen. Hierdoor verslechtert de bereikbaarheid van de westkant van het centrum. Ook

de bereikbaarheid van het Slingeland Ziekenhuis heeft hieronder te lijden, omdat veel routes naar het ziekenhuis via de Hofstraat lopen. Op de Hofstraat wordt de PM10-waarde (fijn stof) overschreden. Het kruispunt Keppelseweg-Hofstraat is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Door de overbelasting ontstaan ook voor fietsers lange wachttijden, hetgeen over het algemeen roodlichtnegatie in de hand werkt, wat slecht is voor de verkeersveiligheid. De komst van de schouwburg vraagt om een hoge stedenbouwkundige kwaliteit en vervanging van verkeersruimte door verblijfsruimte.

Probleemcluster 2 is met name een bereikbaarheidsknelpunt door de te lage capaciteit van de Europaweg. Zonder maatregelen zullen in de toekomst de problemen verder toenemen, onder andere door de aanleg van Wijnbergen, maar ook door autonome groei en andere ontwikkelingen. Met name de kruispuntcapaciteiten vormen een probleem. Bij verdergaande groei van de automobiliteit zijn ook de wegvakcapaciteiten en de capaciteit van de spoorwegkruising een probleem.

Probleemcluster 3 betreft primair de te geringe capaciteit van een aantal kruisingen in de route A18 – Terborgseweg – J.F.Kennedylaan - Varsseveldseweg. Dit gecombineerd met de spoorwegkruising, die vlakbij het station regelmatig langdurig dicht is, zorgt voor een bereikbaarheidsprobleem van de oostkant van het centrum en het station. Het station is daardoor ook voor openbaar vervoer en fietsers slechter bereikbaar. De omgeving van het station is niet ingericht om het verkeer goed af te wikkelen. De inrichting van de J.F.Kennedylaan van de Terborgseweg tot aan de Holterweg is onvoldoende. Op die plek staat de leefbaarheid onder druk, hoewel wettelijke normen niet worden overschreden.

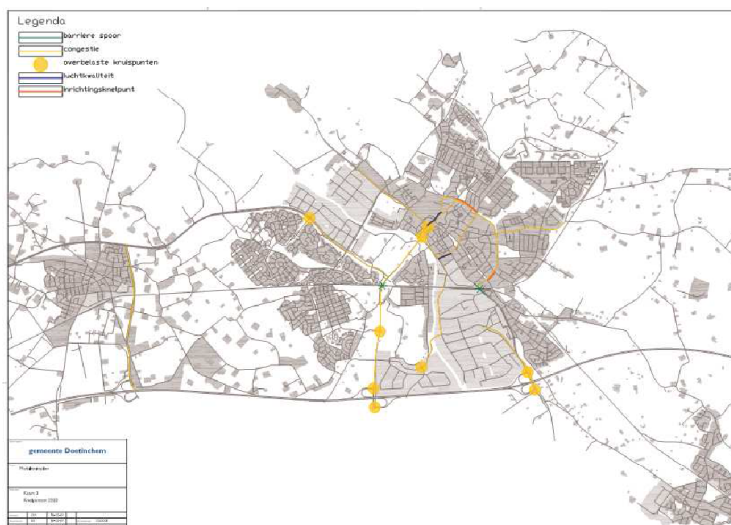
Probleemcluster 4 betreft de problemen aan de zuidoostkant van het centrum. De inrichting van de Missetstraat en de IJsselkade laten verkeerskundig te wensen over. Op de IJsselkade wordt de PM10-waarde overschreden, waardoor de leefbaarheid in het geding is. Stedenbouwkundig bestaat vanuit het Masterplan Schil de wens om de stad dichter bij de Oude IJssel te betrekken. Daarom is het van belang de verblijfsruimte zo veel mogelijk te vergroten ten koste van de verkeersruimte.

Probleemcluster 5 betreft de route van de A18 via de Weemstaat tot aan Wehl en verder in de richting van Zutphen. In verband met de ontwikkeling van het RBT zullen in de toekomst zonder extra maatregelen capaciteitsproblemen ontstaan. Onduidelijk is tot hoever dit probleem zich in noordelijke richting zal voordoen. In ieder geval ontstaat een capaciteitsprobleem in de buurt van de snelweg. Verder speelt de vraag wat regionaal gezien voor personen- en voor vrachtauto's de meest wenselijke route is tussen de A18 en Zutphen/Deventer/Apeldoorn.

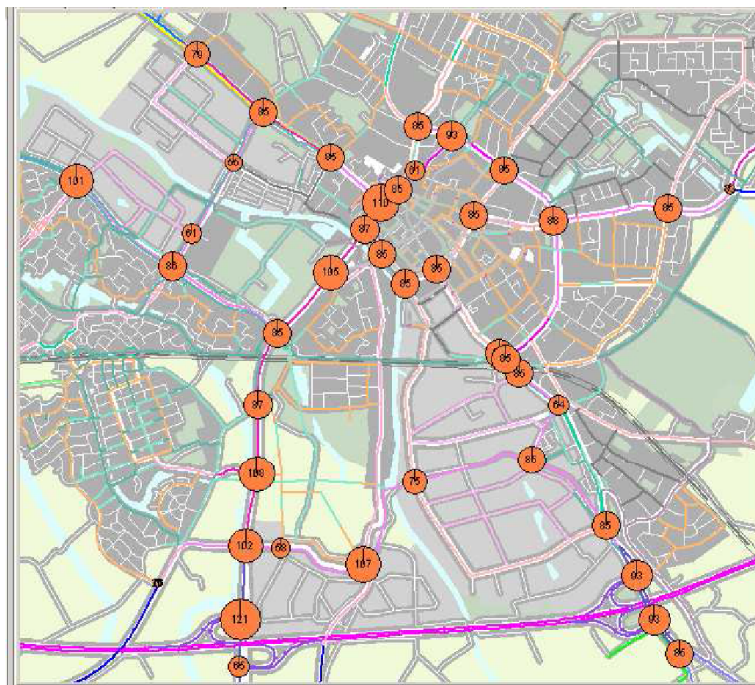
Naast de vijf probleemclusters is sprake van twee zelfstandige bereikbaarheidsknelpunten, in de vorm van rotondes met een ontoereikende capaciteit. Concreet gaat het om de rotonde Liemersweg – Edisonstraat en de rotonde Bedrijvenweg – Doetinchemseweg.



De knelpunten zijn hieronder nogmaals weergegeven in kaart 3. De probleemclusters dienen uiteraard in samenhang te worden bekeken. In hoofdstuk 6 wordt daar uitgebreid op teruggekomen. Figuur 5.1 geeft een illustratie van de kruispuntbelastingen voor een deel van het grondgebied van de gemeente.



Kaart 3: knelpunten in 2020 zonder maatregelen



Figuur 5.1. Kruispuntbelastingen in 2020 zonder maatregelen. Een belasting van meer dan 100% betekent overbelasting; meer dan 85% betekent een zware belasting.

## 6 Doetinchem beter bereikbaar

Om de binnenstad en de industrieterreinen van Doetinchem bereikbaar te houden moet een samenhangend pakket van maatregelen worden gerealiseerd dat bestaat uit infrastructurele maatregelen voor de auto, goed bereikbare en vindbare parkeergelegenheden en een hoogwaardig fietsnetwerk. Voor het openbaar vervoer is een beperkte rol weggelegd.

### 6.1 Op weg naar een duurzame autobereikbaarheid

Voor een goede economische ontwikkeling van Doetinchem zijn een bereikbare binnenstad en goed bereikbare industrie- en bedrijventerreinen essentieel. Dit vereist dat de binnenstad van Doetinchem weer lucht krijgt om te ademen. Binnen de huidige radiale verkeersstructuur wordt vanuit alle windrichtingen het verkeer rechtstreeks naar het stadshart gevoerd om zich daar via diffuse verkeersbewegingen over het centrum te verdelen. Maar ook centrumkruisend bestemmingsverkeer en het doorgaande verkeer is aangewezen op dezelfde wegen. De binnenstad en de belangrijke verkeersaders lopen hierdoor vol, waardoor voorzieningen en werkgelegenheid onbereikbaar dreigen te worden, de luchtkwaliteit in het geding is en de stedelijke kwaliteit wordt bedreigd. Daarnaast vraagt het Masterplan Schil om ruimte voor ontwikkelingen.

#### *Oplossingen per probleemcluster*

Om de overbelasting van het centrum en de bereikbaarheidsproblemen op de belangrijke noord-zuidcorridors aan te pakken is voor alle vijf probleemclusters afzonderlijk gezocht naar oplossingsrichtingen. Die oplossingsrichtingen zijn beoordeeld op meerdere criteria, maar vooral op hun verkeerskundige werking. In paragraaf 6.1.1 wordt ingegaan op de optimale oplossingsrichtingen per probleemcluster. Zie ook de bijlage ‘probleemclusters en oplossingsrichtingen autonetwerk’.

#### *Vervoersprestatie op locatie*

In het kader van het Mobiliteitsplan is een VPL-studie verricht. Een VPL (Vervoersprestatie op Locatie) verkent mogelijke (extreme) netwerkstructuren, door te zoeken naar een netwerkstructuur waarbij de meeste energiebesparing wordt gerealiseerd. Daarbij zijn de fiets en het openbaar vervoer vertrekpunt en wordt vervolgens het autonetwerk gedefinieerd. De VPL-aanpak biedt verrassende inzichten die behulpzaam zijn bij het reguliere planproces. De resultaten van de VPL-studie komen aan bod in paragraaf 6.1.2.

#### *Samenhangende maatregelen*

Doordat sprake is van een verkeerskundige samenhang tussen de probleemclusters hebben bepaalde oplossingen ook effect op de aangrenzende probleemclusters. Door maatregelen op een slimme wijze te combineren wordt de bereikbaarheid extra verbeterd of kan worden volstaan met een pakket van maatregelen waarin niet alle optimale maatregelen nodig zijn. Hiervoor zijn modelmatig verschillende scenario's van maatregelenpakketten doorgerekend om zicht te krijgen op de onderlinge samenhang en het beste totale maatregelenpakket. In

paragraaf 6.1.3 wordt aandacht besteedt aan het samenhangende pakket van maatregelen. Duidelijk is dat dit maatregelenpakket leidt tot een soort van ringstructuur. Door het vormgeven van een ringstructuur, wordt enerzijds het doorgaand verkeer afgewikkeld buiten het centrum om, en wordt anderzijds het centrumgerichte bestemmingsverkeer via een ‘inprikker’ vanaf die ring rechtstreeks naar zijn bestemming geleid of naar de meest nabijgelegen parkeerlocatie. Een goed dynamisch parkeerverwijssysteem biedt daarbij een meerwaarde.

#### *Toekomstvast ontwerpen*

Het voorgestelde maatregelenpakket biedt oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen in 2020. In het Mobiliteitsplan kijken we echter verder, om zicht te krijgen op mogelijke noodzakelijke ruimtelijke reserveringen, voor oplossingen die tot 2020 nog niet aan de orde zijn (zie paragraaf 6.1.4). Daarbij wordt een visie op de wegenstructuur in 2030/2040 gepresenteerd, die uitgaat van een ringstructuur rondom Doetinchem.

### **6.1.1 Oplossingsrichtingen per probleemcluster<sup>2</sup>**

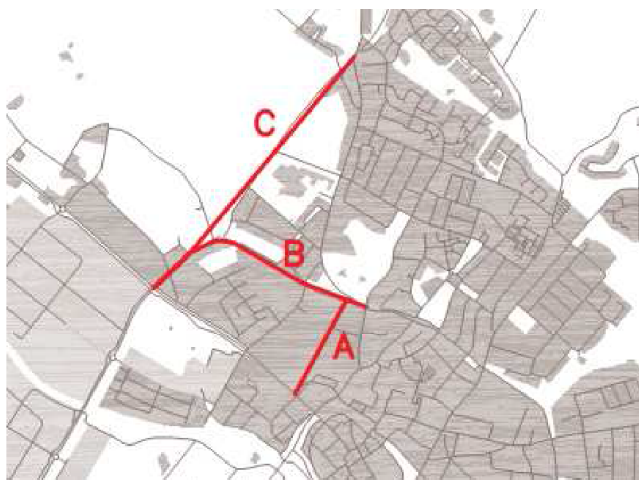
#### *Realisatie Ruimzichtallee of Hietlandtracé (probleemcluster 1)*

Voor probleemcluster 1 zijn een aantal opties in beeld waarbij nieuwe infrastructuur wordt aangelegd tussen de Keppelseweg en de Dominee van Dijkweg of zelfs de Velswijkseweg. Hierdoor worden de knelpunten rondom de Hofstraat op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en stedenbouwkundige inpassing opgelost. De bereikbaarheid van het ziekenhuis verbetert en daarmee de bereikbaarheid van het westelijke deel van de stad. De belangrijkste keuze, die hier gemaakt moet worden is die over het tracé.

- a) De Ruimzichtallee is een nieuwe verbinding die in het kader van de ontwikkeling van het Lookwartier hoe dan ook wordt aangelegd. In het stedenbouwkundig plan voor het Lookwartier wordt rekening gehouden met de mogelijkheid, dat de Ruimzichtallee een verkeersfunctie krijgt en wordt gebruikt om de Hofstraat te ontlasten. Het louter toevoegen van de Ruimzichtallee leidt echter tot onvoldoende afname van de kruispuntbelasting Keppelseweg-Hofstraat. De oplossing is mogelijk wel interessant in combinatie met andere maatregelen.
- b) Het Hietlandtracé is een goede oplossing voor probleemcluster 1. Wel ontstaat extra verkeer op de Kennedylaan, waardoor het inrichtingsknelpunt aldaar groter wordt.
- c) Een verbinding tussen de Keppelseweg en de Velswijkseweg via de 2<sup>e</sup> Loolaan is eveneens een goede oplossing voor probleemcluster 1 en ontlast tevens de Haareweg en de Kruisbergseweg. De natuurwaarden langs dit tracé zijn echter hoog.

Naast bovenbeschreven opties zijn nog andere opties in beeld geweest, zoals het opnieuw openstellen van de 1<sup>e</sup> Loolaan en combinaties van verschillende maatregelen. Het opnieuw openstellen van de 1<sup>e</sup> Loolaan valt af vanwege de voorwaarde, dat in wijken verkeersveiligheid het belangrijkste inrichtingsprincipe is en vanwege de ongeloofwaardigheid van de politiek ten opzichte van de bewoners van de 1<sup>e</sup> Loolaan.

<sup>2</sup> Een uitgebreidere beschrijving is te vinden in de bijlage ‘probleemclusters en oplossingsrichtingen autonetwerk’.



*Figuur 6.1: schets tracé drie alternatieven probleemcluster 1*

*Opwaarderen Europaweg (probleemcluster 2)*

Voor probleemcluster 2 is slechts één serieuze optie: het vergroten van de capaciteit van kruispunten en wegvakken. Dit leidt vermoedelijk tot de noodzaak de spoorwegovergang te verdubbelen, hergeen volgens de voorschriften van Prorail slechts ongelijkvloers gerealiseerd mag worden. Het opwaarderen van de Europaweg kan gecombineerd worden met het gebruik van de Ruimzichtallee als hoofdontsluitingsweg of met de aanleg van het Hietlandtracé. De route tussen Europaweg en één van beide wegen dient eveneens opgevoerd te worden.

Andere oplossingen, zoals het afleiden van het verkeer via de Bedrijvenweg naar de Havenstraat/Missetstraat bieden onvoldoende soelaas.

*Realisatie oostelijke randweg en aansluiting A18 Terborgseweg (probleemcluster 3)*

Voor probleemcluster 2 zijn drie opties in beeld geweest:

- a) Oostelijke randweg. Het tracé loopt vanaf de nieuwe rotonde in de Terborgseweg langs de bebouwing naar de Zelheweg. Er is een ondergrondse spoorwegkruising noodzakelijk. Bij de Van Hogendorplan komt een aansluiting. Dit is de voorkeursvariant waartoe eind 2004 door de raad is besloten. De ORW biedt een goede oplossing om de Kennedylaan te ontlasten. Daardoor worden ook het station en het centrum beter bereikbaar. Dat biedt weer mogelijkheden voor een betere inrichting van de stationsomgeving en van de Terborgseweg ten noorden van het spoor.
- b) Zuivelweg. Een alternatief voor de ORW is de Zuivelwegroute. Hierbij wordt een kortsluiting gemaakt tussen de rotonde in de Terborgseweg en de Frans Halsweg. Dit leidt eveneens tot een aanmerkelijke reductie van verkeer op de Kennedylaan. Deze variant heeft vrijwel dezelfde voordelen als de ORW, maar leidt tot een zeer drukke

route door de wijk Schoneveld. Een dergelijke ontwikkeling staat haaks op de beleidsvisie die door de raad in december 2006 is vastgesteld

- c) Opwaarderen J.F.Kennedylaan. Het is ook mogelijk om het verkeer juist wel via de bestaande route over de Kennedylaan te leiden door die route geschikt te maken voor meer verkeer. Dit leidt echter tot zeer ingrijpende maatregelen, zoals een ondergrondse spoorwegkruising bij het station. Het bemoeilijkt de inrichting van de stationsomgeving en de kosten zijn hoog. Tevens worden de verkeersveiligheid en leefbaarheid negatief beïnvloed door het extra verkeer door de stad.

Gezien de bovenstaande overwegingen heeft het oorspronkelijke tracé van de ORW de voorkeur. Verder dient de capaciteit van de kruisingen op de route tussen de A18 en de ORW te worden vergroot.



*Figuur 6.2: schets tracéalternatieven probleemcluster 3*

#### *Autoluwmaken van de binnenstad (probleemcluster 4)*

Voor probleemcluster 4 zijn een aantal opties in beeld die te maken hebben met de stedenbouwkundige wensen over de ontwikkeling van het stadhuis, Hamburgerbroek-Noord en de stad aan de Oude IJssel. De IJsselkade en de Raadhuisstraat worden in deze visie auto-vrij tussen de Gasthuisstraat en de Nieuwstad. De knelpunten rond leefbaarheid en stedenbouwkundige inpassing worden hierdoor opgelost. Om de autobereikbaarheid te garanderen komt om het stadhuis heen een nieuwe route voor autoverkeer via de Plantenstraat en de Tjalmastraat. De hoofdverbinding voor autoverkeer tussen de Terborgseweg en de Missetstraat loopt via de Spinbaan, via de Melkweg of via beide, afhankelijk van het uiteindelijke stedenbouwkundige plan.

Verkeerskundig is het niet wenselijk helemaal geen verbinding te hebben tussen de Terborgseweg en de Missetstraat. Dan ontstaan te grote omrijroutes, waardoor de bereikbaar-

heid niet meer optimaal is. Varianten met een knip in zowel de IJsselkade als de Spinbaan als de Melkweg zijn wel onderzocht in het samenhangend pakket van maatregelen.

Een verbinding tussen de Missetstraat en de Terborgseweg parallel aan het spoor (dus als een doorgetrokken Kennedylaan) leidt niet tot een wezenlijke verbetering van de bereikbaarheid van het centrum en zorgt bovendien voor een extra belasting van het kruispunt Terborgseweg-Kennedylaan, hetgeen onwenselijk is.

Het autoluw maken van de binnenstad houdt verder in dat routes door het centrum worden afgewaardeerd, zodat doorgaand verkeer door het centrum wordt ontmoedigd. Routes naar parkeergarages zullen echter geschikt moeten zijn om het verkeer van en naar de garage goed te verwerken.



*Figuur 6.3: schets maatregelen autoluwe binnenstad (knippen en opwaarderen)*

#### *Opwaarderen aansluiting Weemstraat(probleemcluster 5)*

Voor probleemcluster 5 ten zuiden van het spoor is slechts één serieuze optie: het vergroten van de capaciteit. Dit is vooral afhankelijk van de ontwikkeling van het Regionaal Bedrijventerrein (RBT) en Wehl-Zuid. Vooralsnog lijkt het voldoende alleen de capaciteit vanaf de snelweg tot de zuidelijke afslag van het RBT te vergroten. In dit probleemcluster is ook beoordeeld in hoeverre een extra verbinding van de Weemstraat naar de rotonde Slietstraat (als onderdeel van een doorgaande route tussen Zutphen en de A18) noodzakelijk is. Er ligt een relatie met probleemcluster 2 (Europaweg). Het blijkt dat een nieuwe westelijke randweg slechts een beperkte hoeveelheid verkeer naar zich toetrekt. De capaci-

teit op de Europaweg dient hoe dan ook te worden uitgebreid, onafhankelijk van de aanleg van een nieuwe verbinding.

### **6.1.2 Netwerkverkenning in het kader van Vervoersprestatie op Locatie (VPL)**

Tijdens het onderzoek naar de beste oplossingsrichtingen is een VPL-studie uitgevoerd. VPL staat voor Vervoersprestatie op locatie. Het resultaat van een VPL-studie leidt tot een stedelijk ontwerp met aandacht voor mobiliteit en kwaliteit, waarbij bewoners steeds op een vanzelfsprekende manier kunnen kiezen voor die vervoerswijze die voor hen én voor de omgeving het meest geschikt is. Een nieuw ontwerp van de verkeersstructuur van Doetinchem biedt kansen om de positie van het langzame verkeer te verbeteren en het autoverkeer in het centrum te verminderen. Daarnaast kan de afname van auto-intensiteiten leiden tot een aantrekkelijker leefomgeving en een besparing van het energieverbruik.

In de studie zijn drie (extreme) varianten in beeld geweest voor de autostructuur:

- a. Minder, langere ritten buitenom (binnenstad autovrij, auto's buiten de stad om);
- b. Minder, langere ritten binnendoor (binnenstad autovrij, auto's buiten het centrum om);
- c. Meer, kortere ritten (alle wegen toegankelijk voor auto's).

De eerste twee varianten leiden tot meer fietsgebruik en minder autogebruik (met name door Doetinchemmers), maar tot extra omrijden (door bezoekers uit de regio) en daardoor tot extra energieverbruik. Variant c leidt heeft geen grote verschuivingen in het vervoermiddelgebruik tot gevolg. De variant leidt door de kortere ritten tot een geringe afname van het energiegebruik, maar eveneens tot een sterke aantasting van de leefbaarheid in het centrum en de rest van de stad.

Op basis van de uitkomsten van deze drie varianten is gezocht naar een nieuwe variant, die de positieve elementen zo veel mogelijk combineert. Op basis van variant 1 is een variant ontworpen met een autoluwe binnenstad in plaats van een autovrije binnenstad. Deze variant leidt tot een veel geringere toename van het energiegebruik dan de varianten a en b. Het fietsgebruik (van Doetinchemmers) wordt in deze variant bevorderd, maar bezoekers uit de regio hoeven minder vaak om te rijden, waardoor de bereikbaarheid gegarandeerd blijft. De leefbaarheid wordt niet aangetast.

Conclusie van de VPL-studie is dat een autoluwe inrichting van het centrum in combinatie met een ringstructuur voor auto's een goed concept is om het verkeers- en vervoerssysteem in Doetinchem verder te ontwikkelen. Daarom is een ringstructuur met inprikkers als leidend principe gebruikt bij het samenstellen van het samenhangende pakket maatregelen.

### **6.1.3 Samenhangend pakket van infrastructurele maatregelen**

Allereerst is voor alle vijf probleemclusters bepaald wat de gewenste maatregelen zijn. Deze zijn beoordeeld, zoals beschreven is in paragraaf 6.1.1 en in de bijlage 'Probleemclusters en oplossingsrichtingen autonetwerk'. Vervolgens zijn deze maatregelen in hun onderlinge samenhang bekeken. Op basis van die analyse is een totaalpakket met maatregelen geformuleerd. Bij het opstellen van het totaalpakket is een ringstructuur met inprikkers als leidend principe gehanteerd.

Het maatregelenpakket bestaat uit een goed werkende ‘verdeelring’ en goed functionerende invalswegen (van en naar de verdeelring), waardoor zowel een goede bereikbaarheid voor het interne stedelijke verkeer, het regionale bestemmingsverkeer als het doorgaande verkeer tussen A18 (Doetinchem) en A1 (Zutphen) wordt geboden in 2020.

De stedelijke verdeelring bestaat uit de Europaweg – Keppelseweg – Hietlandtracé – J.F.Kennedylaan – Varsseveldseweg – Oostelijke Randweg - Terborgseweg. In ieder geval tot 2020 kan een Ruimzichtallee met verkeersfunctie een goed alternatief bieden voor een Hietlandtracé, mits de Oostelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Terborgseweg en met name Europaweg zijn gelijktijdig de belangrijkste corridors richting ring. De Europaweg – Keppelseweg (N317) is ook de hoofdroute voor ontsluiting van de Achterhoek richting Zutphen. Dit komt overeen met de regionale ideeën waarbij de route via Hummelo (nieuwe rondweg) de belangrijkste regionale verbinding is. Door het vormgeven van de verdeelring wordt de Hofstraat ontlast, waardoor de problemen op het terrein van luchtkwaliteit verdwijnen. Er ontstaat ruimte voor het beperken van de autodruk in het centrum, waardoor de Raadhuisstraat en de IJsselkade kunnen worden geknipt om ruimte te maken voor stedelijke ontwikkeling. Dit leidt tevens tot oplossing van het luchtkwaliteitsknelpunt op de IJsselkade.

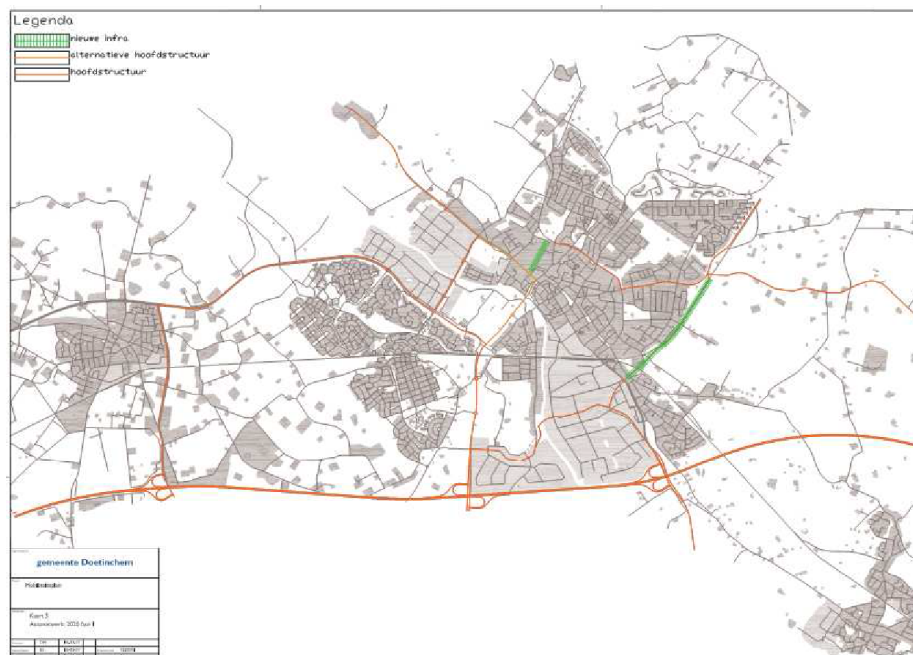
Voor een goede ontsluiting van het te realiseren Regionaal Bedrijventerrein (RBT) in het Land van Wehl is belangrijk dat de capaciteit van de aansluiting Weemstraat met de A18 wordt verruimd. Realisatie van een westelijke randweg, bijvoorbeeld in de vorm van een doorgetrokken Weemstraat heeft tot 2020 geen prioriteit door de zeer beperkte functie voor het bestemmingsverkeer in de richting Zutphen. De aanleg van een doorgetrokken Weemstraat kan niet voorkomen dat de capaciteit op de Europaweg moet worden vergroot. De voorkeur verdient het daarom om de Europaweg – N317 als hoofdas voor het regionale verkeer te bestempelen.

Tenslotte wordt de capaciteit van de rotonde Bedrijvenweg - Doetinchemseweg en de rotonde Liemersweg – Edisonstraat verruimd.

Samenvattend zijn de volgende samenhangende nieuwe infrastructurele maatregelen nodig om in 2020 Doetinchem bereikbaar te houden en gelijktijdig de wettelijk te saneren knelpunten met betrekking tot luchtkwaliteit op te heffen:

- Autoluw maken binnenstad;
- Opwaarderen Europaweg (incl. ongelijkvloerse kruising van het spoor);
- Realisatie oostelijke randweg;
- Opwaarderen capaciteit kruispunten op route A18 – oostelijke randweg;
- Realisatie Ruimzichtallee (als alternatief voor het Hietlandtracé);
- Opwaarderen aansluitingen A18 Terborgseweg, Europaweg en Weemstraat;
- Opwaarderen capaciteit rotondes Bedrijvenweg - Doetinchemseweg en Liemersweg – Edisonstraat.





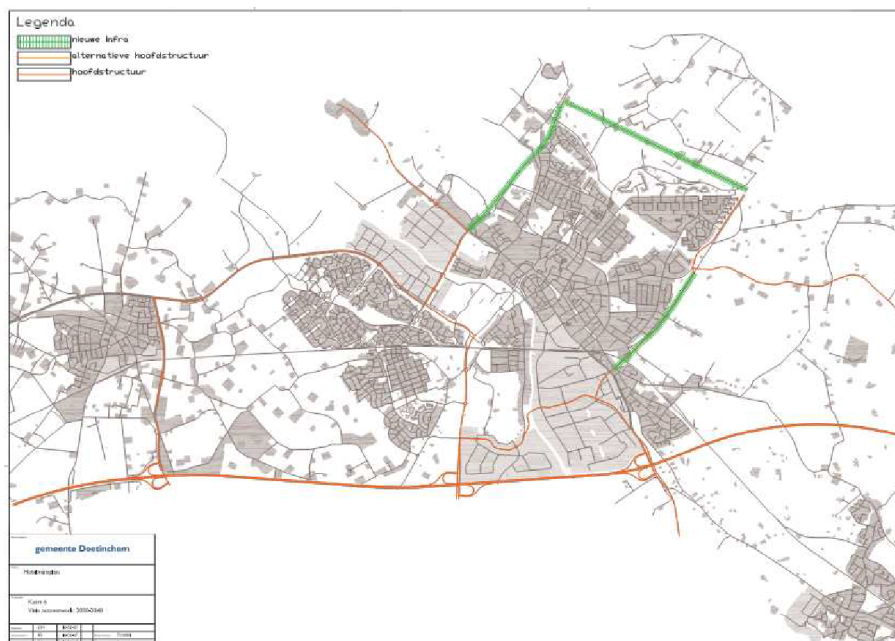
*Kaart 5: autonetwerk 2020*

### *Quick wins*

In lijn met dit maatregelenpakket wordt al gewerkt aan de realisatie van een pakket van quick win maatregelen die op de korte termijn bijdragen aan een bereikbaar Doetinchem. In 2007 worden de maatregelen exact uitgewerkt, waarbij 435.000 euro beschikbaar is voor onderzoek en uitvoering.

### **6.1.4 Doorkijk na 2020**

Zoals aangegeven leidt het benodigde pakket van maatregelen tot een ringstructuur, in de vorm van een binnenring. Door het hoge aandeel bestemmingsverkeer in het aantal verplaatsingen heeft een buitenring, bijvoorbeeld gecompleteerd door een noordelijke en een westelijke randweg, tot 2020 nauwelijks een oplossend effect voor de bereikbaarheidsknelpunten in Doetinchem. Het bestemmingsverkeer blijft dan gebruik maken van de bestaande wegen, waardoor de beoogde verdeelfunctie van de ring niet uit de verf komt. Om dezelfde reden heeft een oostelijke randweg het meeste effect, wanneer deze direct aan de stad is gelegen.



Kaart 6: visie autonetwerk 2030 - 2040

Op lange termijn (na 2020) is een buitenring wellicht wel nodig, bijvoorbeeld door woningbouwontwikkelingen in de Zelhemsebroek. Door een ruimtelijke reservering te maken voor een noordelijke en westelijke randweg blijven die ingrepen op lange termijn inpasbaar. Hierbij wordt opgemerkt, dat het tracé van de westelijke randweg door de ecologische hoofdstructuur loopt en het anno 2007 nog niet te voorzien is of de noodzaak van deze verbinding in 2020 kan worden aangetoond. Daarom dient ook het Hietlandtracé als alternatief mogelijk te blijven.

### 6.1.5 Werken aan een hoogwaardig parkeersysteem

Een hoogwaardig parkeersysteem is van groot belang voor het economisch functioneren van de binnenstad. Een dergelijk systeem wordt gekenmerkt door goede bereikbaarheid, vindbaarheid, voldoende capaciteit en nabijheid van het winkelgebied.

In de huidige situatie zijn in en rondom de Doetinchemse binnenstad circa 3400 betaalde parkeerplaatsen aanwezig, voor bezoekers, bewoners en werkkenden. Uit parkeeronderzoek (2005) blijkt dat alleen op de zaterdag, de koopavond en de dinsdagochtend sprake is van een piekbelasting. Die belasting is niet dusdanig (maximaal gemiddeld 85% bezettingsgraad) dat in de huidige situatie sprake is van capaciteitsgebrek.

Voor de toekomstige situatie is een parkeerbalans opgesteld. Daaruit blijkt door de ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum en de autonome parkeergroevraag een uitbreiding van de parkeercapaciteit nodig om in de parkeervraag te voorzien. In 2020 wordt de benodigde

capaciteit geraamd op 4000 betaalde parkeerplaatsen. Een toename met zo'n 600 parkeerplaatsen.

Voor de toekomstige aantallen, vorm en situering zijn de volgende uitgangspunten te hanteren:

- Parkeervoorzieningen zoveel mogelijk situeren bij de inprikkers naar het centrum;
- Het aanbod aan parkeerplaatsen bij de inprikkers afstemmen op de verdeling van de autobezoekers over de inprikkers;
- Uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit verdient het parkeren in gebouwde voorzieningen de voorkeur;
- Parkeervoorzieningen voor winkelend publiek bij voorkeur realiseren binnen een loopafstand van maximaal 300 meter van het winkelgebied;
- Nieuwe woonontwikkelingen in de binnenstad voorzien in eigen parkeerbehoefte.

Op basis van het onderzoek en de uitgangspunten kunnen de volgende zoekrichtingen voor nieuwe parkeerlocaties worden genoemd:

<b>Locatie</b>	<b>Afname</b>	<b>Toename</b>
Conexxionterrein	200	400
Sportpark zuid t.h.v. Stokhorstweg en Varkensweide (parkeerdek)		480 tot 600
Stadhuisomgeving	325	450
Brewinc Spinbaan/kop Hamburgerbroek/Rivierstraat	310	400
Straatparkeren Raadhuisstraat/Terborgseweg		180
Veemarkt	570	
<b>Totaal</b>	<b>1405</b>	<b>1910 tot 2030</b>
<i>Saldo</i>		<i>505 tot 625</i>

*Tabel 6.1: ontwikkeling parkeerlocaties*

Met het realiseren van een parkeervoorziening bij het station aan de Terborgseweg kunnen pieken in de parkeervraag worden opgevangen, die bijvoorbeeld ontstaan bij evenementen.

De omvang en verschijningsvorm(en) van het te realiseren aantal parkeerplaatsen om de parkeerbehoefte naar behoren te kunnen faciliteren dienen te leiden tot een nadere beschouwing van de eigendomssituatie en de parkeerbeheerorganisatie. Exploitatie, openingstijden, tariefstelling en de mogelijkheid om achteraf te betalen dienen eveneens nader beschouwd te worden. Daarbij wordt ook gekeken naar onderwerpen als dubbelgebruik van grote particuliere voorzieningen, bewonersparkeren en mogelijkheden voor transferia.

Om onnodig zoekverkeer te voorkomen is het wenselijk een nader onderzoek te doen naar het instellen van een dynamisch parkeerverwijssysteem. Met een dynamisch verwijssysteem wordt zoekverkeer vermeden en daarmee de druk op het wegennet verminderd.

## 6.2 Een centrale rol voor de fiets

Voor verplaatsingen op de korte afstand is de fiets een belangrijke vervoerswijze in Doetinchem. Het doel van het fietsbeleid is om zoveel mogelijk mensen te laten profiteren van de voordelen van het fietsen. Deze voordelen zijn enerzijds persoonlijk (gezondheid, in de stad soms sneller) en anderzijds maatschappelijk (bereikbaarheid centrum en voorzieningen, milieu). De onderliggende doelstelling die hierbij hoort is dat zodanig geïnvesteerd moet worden in de fiets dat men in de stad een goed alternatief heeft voor verplaatsingen met de auto.

Deze doelstelling wordt vertaald in een aantal taken:

1. realiseren van een routenetwerk met directe en samenhangende routes;
2. verhogen van verkeersveiligheid fietsers;
3. realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes;
4. optimaliseren van aansluitingen tussen openbaar vervoer en fiets.

Een gedetailleerde uitwerking moet plaatsvinden in een in de periode 2007-2010 op te stellen fietsnota voor Doetinchem. Dit leidt tot een pakket van maatregelen, die in de periode na vaststelling van het fietsplan gefaseerd worden uitgevoerd.

### *Realiseren van directe en samenhangende routes*

Bij het stimuleren van het fietsen is aandacht nodig voor het netwerk van fietsroutes. Bij de ontwikkeling van een fietsnetwerk staan vier eisen centraal: samenhang, directheid, veiligheid en comfort. Samenhang houdt in dat de fietsverbindingen moeten aansluiten op de herkomsten en bestemmingen van fietsers. Binnen bebouwd gebied wordt dit vertaald in een maaswijdte van het netwerk van 250 meter, waarbij het hoofd fietsnetwerk een verkeersmaaswijdte kent van 500 meter. Verder is van belang dat fietsers de keus hebben uit verschillende routes. Als bijvoorbeeld de meest directe route 's avonds niet sociaal veilig is, is het gewenst dat een andere route beschikbaar is. Als wordt voldaan aan de eis van de maaswijdte zal binnen 250 meter een alternatieve route beschikbaar zijn. Als niet kan worden voldaan aan de maaswijdte, is het noodzakelijk expliciet te toetsen op de aanwezigheid van alternatieve routes. Dat geldt in het bijzonder voor de verbindingen met een utilitair karakter.

Als we naar Doetinchem kijken dan zien we de volgende aandachtspunten in het netwerk:

- doorfietsbaarheid centrum;
- barrièrewerking Oude IJssel;
- barrièrewerking spoorweg.

### *Verhogen verkeersveiligheid fietsers.*

Wat betreft het fietsroutenetwerk zijn de volgende eisen van belang vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen:

- Vermijden van conflicten met kruisend verkeer;

- Scheiden van verkeerssoorten bij hoge snelheidsverschillen;
- Snelheid reduceren op conflictpunten;
- Zorgen voor uniforme verkeerssituaties, volgens de principes van Duurzaam Veilig.

*Realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes.*

Hoofdfietsroutes zijn gebaat bij een onbelemmerde doorgang. Van belang in dit verband zijn onder meer voorrangrechten, stopfrequentie en hinder door overig verkeer. Boogstralen in het hoofdfietsnetwerk zijn berekend op een ontwerpsnelheid van 30 km/h. Hoofdfietsroutes zijn voorzien van de voor fietsers meest aantrekkelijke verharding. Bij voorkeur zijn hoofdfietsroutes voorzien van een gesloten verharding (asfalt of cementbeton), maar altijd bezien in relatie tot de (gewenste) kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte.

*Optimaliseren van aansluitingen tussen openbaar vervoer en fiets.*

Op korte afstand blijkt de fiets een ideaal vervoermiddel. Op afstanden langer dan 10 km wordt vaak een ander vervoermiddel gekozen. Een alternatief voor de lange afstanden is een gecombineerde fiets-openbaar vervoersreis. Het gebruik hiervan hangt af van een aantal factoren:

- Bereikbaarheid openbaar-vervoerhalte;
- Voldoende en veilige stallingsgelegenheid;
- Overdekte wachtruimte.

In de provinciale netwerknota openbaar vervoer wordt aandacht gegeven aan het goed inrichten van halteplaatsen en het faciliteren van fietsstallingsplaatsen bij de halte. De provincie stimuleert de gemeenten de halteplaatsen als zodanig in te richten.



*Kaart 7: fietsnetwerk*

### 6.3 Beperkte inzet op openbaar vervoer

De rol van de gemeente in relatie tot openbaar vervoer is beperkt. Tot 2009 is de gemeente medefinancier van het stadsvervoer, dat in concessie is uitgegeven aan Syntus door de provincie Gelderland. In 2009 wordt het totale stads- en streekvervoer opnieuw aanbesteed, waarbij de (financiële) verantwoordelijkheid volledig bij de provincie komt te liggen.

In de huidige concessie is de OV-bediening geoptimaliseerd gezien de financiële beperkingen en de beperkte vervoersvraag. Een uitbreiding van de OV-bediening is in de ogen van de gemeenten niet reëel. De gemeente wil wel graag de huidige kwaliteit en lijnvoering behouden. In relatie tot de nieuwbouwlocatie Wijnbergen wil de gemeenten gezamenlijk met de provincie kijken naar mogelijkheden voor ontsluiting met het openbaar vervoer.

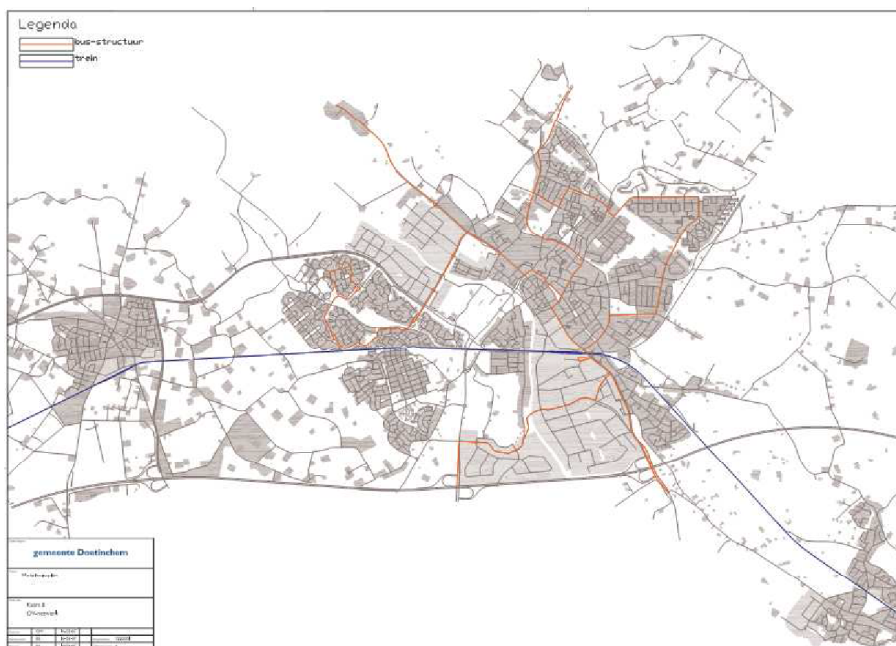
Vanuit haar rol als wegbeheerder streeft de gemeente naar een goede bereikbaarheid van de belangrijke buscorridors en de stations. Het pakket van bereikbaarheidsmaatregelen voorziet daarin waardoor de keten aanzienlijk wordt versterkt en openbaar vervoer optimaal kan worden benut. Daarnaast wordt bij de inrichting van het wegennet rekening gehouden met het gebruik van de bus. De bus mag niet gehinderd worden door drempels en plateaus en moet een rijnsnelheid kunnen hanteren van 50 km-h. Op hoofdroutes is voor het busverkeer de toepassing van verkeerslichtinstallaties te prefereren boven de toepassing

van rotondes omdat bij verkeerslichten bussen kunnen worden geprioriteerd in de doorstroming en dat niet kan bij rotondes.

De komende jaren zal Doetinchem insteken op het beter toegankelijk maken van de intensiever gebruikte bushaltes. Dit om met ingang van 2010 het openbaar vervoer toegankelijk te laten zijn voor gehandicapten.

#### *Regiotaxi.*

De regiotaxi vormt een aanvullend vervoerssysteem op het reguliere openbaar vervoer. De regiotaxi is voor iedereen toegankelijk en biedt vervoer van deur tot deur. Op basis van de wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) biedt de gemeente aan mobielgehandicapten een vervoerspas, waarmee zij tegen openbaar vervoerstarief gebruik kunnen maken van de regiotaxi. De regiotaxi functioneert onder regie van de provincie. Tussen de gemeenten en de provincie zijn afspraken gemaakt over de uitvoering en de financiering van de WMO-ritten. De regiotaxi rijdt iedere dag van 06.00 tot 01.00 uur



*Kaart 8: routes openbaar vervoer*

## 6.4 Flankerend beleid

Om de bereikbaarheid te verbeteren ondersteunt de gemeente ook initiatieven die het niet noodzakelijke autogebruik beperken. Concreet gaat het om projecten op het terrein van vervoermanagement en autodate.

### *Vervoermanagement*

Vervoermanagement is te omschrijven als de zorg van bedrijven en instellingen voor vermindering van het niet noodzakelijk autogebruik in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer van werknemers. De gemeente Doetinchem stimuleert het Doetinchemse bedrijfsleven tot het beperken van niet noodzakelijk autogebruik. Bedrijven kunnen onder meer gebruik maken van de diensten van het vervoercoördinatiecentrum Oost (VCC). Dit is een organisatie die concrete producten in de markt zet zoals carpool- en fietsvoorzieningen en openbaar vervoer kortingsabonnementen. Daarnaast zal de gemeente daar wat dat kan vervoermanagement een onderdeel van de vergunningsverlening laten zijn.

De gemeente Doetinchem heeft zelf een vervoersplan voor haar eigen personeel, waarbij OV-gebruik, fietsgebruik en carpoolen (financieel) wordt gestimuleerd.

### *Autodate*

Autodate is een verzamelnaam voor verschillende vormen van gedeeld autogebruik. Autodate biedt een alternatief voor de individuele auto en vult de leemte op tussen het openbaar vervoer en de eigen auto. In Doetinchem is een voorzichtige aanzet gemaakt met het inzetten van de deelauto. Doetinchem zal initiatieven tot het verder ontwikkelen van autodate ondersteunen en faciliteren. De gemeente is hier onder meer bij betrokken door het ter beschikking stellen van gereserveerde parkeerplaatsen.



## 7 Een duurzame balans

Het verbeteren van de verkeersveiligheid in de woongebieden is een belangrijk doel van het mobiliteitsbeleid. Daarnaast zijn veiligheid en leefbaarheid belangrijke randvoorwaarden waar de bereikbaarheid centraal staat.

### 7.1 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een speerpunt van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid in de woonwijken en de gebieden buiten de bebouwde kom. Maar ook op de gebiedsontsluitingswegen in de stad zelf is verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde.

Vertrekpunt voor het gemeentelijk beleid is het concept Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is inmiddels een kernbegrip geworden in het hedendaagse verkeersveiligheidsbeleid. Een duurzaam veilige infrastructuur is behalve veilig ook duidelijk. De verkeersdeelnemer ziet aan het wegbeeld welk rijgedrag wordt verwacht en ziet duidelijk de overgangen tussen de verschillende typen wegen. De weggebruiker zal de snelheid aanpassen aan de omstandigheden, zodat de snelheidsverschillen onderling minder groot zijn en verkeersdeelnemers beter op elkaar kunnen anticiperen. Ongelukken zullen daardoor een minder ernstige afloop kennen. De voorrangssituaties zijn eenduidig geregeld, zodat de weggebruiker weet waar hij of zij aan toe is.

In het verlengde van het startprogramma Duurzaam Veilig heeft Doetinchem afgesproken om tot de volgende indeling van wegen te komen (wegencategorisering):

- stroomwegen;
- ontsluitingswegen;
- gebiedstoegangswegen;
- erftoegangswegen.

Deze indeling heeft tot doel het verkeer zodanig te faciliteren dat het zich of vlot en veilig kan verplaatsen dan wel zich aanpast aan de functie van de omgeving en met daarop afgestemde snelheid veilig kan afwikkelen. De erftoegangswegen dienen vooral ter ontsluiting van woningen en instellingen of bedrijven in voornamelijk verblijfsgebieden. De gewenste rijnsnelheid binnen deze verblijfsgebieden dient binnen de kom beperkt te blijven tot 30 km en buiten de kom tot 60 km. De gebiedstoegangsstraten zijn vooral de verzamelstraten van het verkeer van en naar buurten en dienen om het verzamelde verkeer van de wijk naar de ontsluitingsweg te leiden. De snelheid op gebiedstoegangsstraat varieert binnen de kom tussen de 30 en 50 km, waarbij de 30 km is toe te passen op bijzondere elementen in de routes zoals bijvoorbeeld winkelgebieden of schoolomgeving. Buiten de kom varieert de snelheid van 60 tot 80 km. De ontsluitingswegen leiden het verkeer van de stad naar de stroomweg. De snelheid op ontsluitingswegen is binnen de kom 50 km en buiten de kom 80. Op ontsluitingswegen wordt het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer. Voor Doetinchem is de A18 de enige stroomweg.

Het vigerende wegcategoriseringsplan moet worden aangepast op grond van de resultaten van het mobiliteitsplan. Het gedeelte van de Kruisbergseweg tussen de Ds. Van Dijkweg en het Slingeland Ziekenhuis zal een andere inrichting krijgen.

Op grond van de vigerende wegcategorisering is de gemeente gestart met inrichting van de verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom (30 km-zones). Momenteel is de kern Wehl volledig en is circa 50% van de verblijfsgebieden in de stad Doetinchem als 30 km-gebied ingericht. De mate van inrichting is afhankelijk van het wegprofiel. De gemeente streeft naar inrichting van de nog niet ingerichte 30 km-zones.

Buiten de bebouwde kom zijn, met uitzondering van het grondgebied van de voormalige gemeente Wehl, nog geen gebieden aangewezen en ingericht als 60 km-gebied. Volledige fysieke inrichting van het buitengebied als 60 km-gebied is waarschijnlijk ook niet nodig gezien de lage intensiteiten op verschillende wegen en de smalle wegprofielen. De gemeente legt voor het buitengebied prioriteit bij onveilige wegvakken en kruisingen (black spots) en bij de inrichting van doorgaande wegtrajecten die door de buurgemeenten reeds zijn ingericht als 60 km-weg. Waar mogelijk zullen gebieden worden aangewezen tot 60 km-gebied.

Zowel bij de inrichting van 30 km-gebieden als 60 km-gebieden probeert de gemeente mee te liften met beheer- en onderhoudswerkzaamheden om zo werk met werk te maken.

Naast realisatie van infrastructurele maatregelen geeft de gemeente in samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland invulling aan voorlichtingscampagnes op het terrein van verkeersveiligheid en wordt jaarlijks door Veilig Verkeer Nederland een pakket verkeerseducatieve maatregelen uitgevoerd. De gemeente financiert deze maatregelen.

## **7.2 Externe veiligheid**

In Doetinchem zijn negen bedrijven gevestigd die leiden tot vervoersbewegingen die aandacht vragen in verband met de externe veiligheid. Concrete vervoersgegevens zijn echter niet voorhanden. Dit geldt ook voor vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen vanaf de A18 naar Bronckhorst, Berkelland en aangrenzende gemeenten. De provincie Gelderland zal deze lacune meenemen in het Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2007. Daarbij betreft zij ook de ontwikkelingen rond het basisnet voor rijkswateren, rijkswegen en spoorlijnen. Mogelijk leiden de uitkomsten tot een routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de gemeente Doetinchem.

## **7.3 Luchtkwaliteit**

Het bestrijden van de gesignaleerde luchtkwaliteitsknelpunten vindt plaats door de beoogde aanpassingen in de verkeersstructuur. Door de wijzigingen neemt de verkeersintensiteit

op zowel de IJsselkade als de Hofstraat af. Aanvullend is mogelijk om het snelheidsregime of het wegprofiel aan te passen.

De gemeente Doetinchem participeert in het Nationaal Sanerings Programma Lucht. In dit programma worden maatregelen opgenomen om de lokale en regionale luchtkwaliteit te verbeteren. Het ministerie van VROM beoordeelt momenteel het NSL-programma van Doetinchem (incl. het subsidieverzoek). Er is een quick scan uitgevoerd waarin potentiële maatregelen voor Doetinchem concreet zijn benoemd, ten behoeve van de onderbouwing van het NSL-programma.

#### **7.4 Geluidhinder**

Het voorkomen van verkeerslawaai is een belangrijk aandachtspunt om de woonkwaliteit te bewaken. Mogelijkheden voor bestrijding liggen primair in het ruimtelijk ordeningsbeleid. Bij nieuwbouwlocaties en geluidsgevoelige objecten moet rekening worden gehouden met het verkeerslawaai van de drukke invalswegen. Bij de aanleg van wegen kan gebruik worden gemaakt van stil asfalt en worden waar nodig geluidsschermen toegepast. Daarnaast kunnen ook maatregelen aan de woningen worden getroffen (dubbelglas, mechanische ventilatie, isoleren dakvlak). Bestaande woningen en infrastructuur in de binnenstedelijke situatie vragen om maatwerk, door de beperkte fysieke ruimte.

## 8 Financiering

De financiële consequenties van het gepresenteerde pakket van maatregelen zijn, zover mogelijk, globaal geraamd. Ook is vastgesteld in welke mate al dekking is voor de benodigde investeringen.

### 8.1 Kostenraming maatregelenpakket

In tabel 8.1 worden de geschatte kosten van de verschillende onderdelen uit het Mobiliteitsplan weergegeven. Voor de alternatieven voor het benutten van de Ruimzichtallee zijn ook de financiële consequenties in beeld gebracht. Bij de kostenraming is gebruik gemaakt van kentallen van het CROW en eerdere ervaringen. In de kostenraming is bij de infrastructurale maatregelen alleen rekening gehouden met de infrastructuur zelf (exclusief BTW). Kosten voor grondverwerving, stedenbouwkundige inpassing en dergelijke zijn niet meegenomen.

<b>Infrastructurele maatregelen</b>	<b>Kosten</b>
Ruimzichtallee	2.600.000,-
Hietlandtracé	3.200.000,-
Doortrekken Velswijkseweg	3.900.000,-
Opwaarderen Europaweg	16.000.000,-
Oostelijke randweg	17.200.000,-
Autoluwe binnenstad (knippen en opwaarderen)	700.000,-
Afwaarderen wegen in het centrum	pm
Aansluiting A18 Weemstraat	2.700.000,-
Aansluiting A18 Terborgseweg	1.400.000,-
Bedrijvenweg - Doetinchemseweg	500.000,-
Liemersweg – Edisonstraat	500.000,-
Quick winmaatregelen (onderzoek en uitvoering)	400.000,-
Verkeersveiligheidsmaatregelen wijken, dorpen en buitengebied	pm
<b>Uitwerkingen Mobiliteitsplan</b>	<b>Kosten</b>
Nader onderzoek/studie/uitwerking deelnota's (parkeerbeleid, fietsnota, wegencategorisering)	100.000,-
Realiseringsprogramma voortvloeiend uit deelnota's	pm

Tabel 8.1: kostenraming

### 8.2 Financiële dekking

In het Mobiliteitsfonds zijn nog geen reserveringen gemaakt voor de uitvoering van het maatregelenpakket uit het Mobiliteitsplan. Voor realisatie van het pakket van quick win-

maatregelen is wel dekking. Het gaat om 400.000 euro voor onderzoek en uitvoering van verkeersmaatregelen.

Voor grootschalige infrastructurele werken is het Fonds Bovenwijks jaarlijks 750.000 euro gereserveerd in de periode 2010 t/m 2016. Voor de periode na 2016 zijn nog geen reserveringen gemaakt. Het totaal gereserveerde budget bedraagt daarmee 4,5 miljoen euro. Het is overigens onduidelijk of dit bedrag geheel ter beschikking kan komen voor de uitvoering van maatregelen uit het Mobiliteitsplan in verband met een wijziging in de Grondexploitatiewet per 1 januari 2008.

In het Mobiliteitsfonds is een bedrag van € 400.000 gereserveerd voor maatregelen op de korte termijn. Daarnaast zijn in dit fonds bijdragen opgenomen voor de realisering van de parkeergarage bij de nieuwe schouwburg (ca € 850.000 voor 2008/2009), voor de parkeeruitbreiding Varkensweide (€ 755.000,- in 2011) en voor de parkeerfaciliteiten bij het trein/busstation (€ 353.000 in 2011). Verder kan er, als er verder niets anders wordt uitgegeven dan nu in het fonds is opgenomen, tot 2016 een bedrag bij elkaar gespaard worden van ongeveer € 3,7 miljoen.

Realisatie van de beoogde maatregelen zal verder gedeeltelijk financieel moeten worden gedekt uit de exploitatie van ruimtelijke ontwikkelingen en financiële middelen die regionaal beschikbaar zijn voor maatregelen in het kader van de ontsluiting van de Achterhoek.

### **8.3 Uitvoering**

In het Mobiliteitsplan wordt een pakket van maatregelen voorgesteld, welke in het bijbehorende realiseringsprogramma (fase 3) nader worden geconcretiseerd. Daarbij wordt onder andere inzicht gegeven in de beoogde wegprofielen en inrichtingskenmerken. Ook wordt de fasering van het maatregelenpakket nader uitgewerkt, door maatregelen te prioriteren en nog nadrukkelijker te koppelen aan de beschikbare personele en financiële middelen.

## 9 Monitoring en evaluatie

Met het Mobiliteitsplan presenteert de gemeente Doetinchem een pakket van maatregelen dat moet bijdragen aan een goed bereikbaar centrum en goed bereikbare locaties van bedrijvigheid in 2020, rekening houdend met randvoorwaarden van veiligheid en leefbaarheid. In de woongebieden staat het waarborgen van de verkeersveiligheid centraal.

Vraag is in hoeverre de beleidsinspanningen en uitvoering van maatregelen de beoogde doelen realiseren. Dit is op voorhand een lastig te beantwoorden vraag gezien de grote invloed van autonome ontwikkelingen en beleidskeuzen op aangrenzende beleidsvelden. De gemeente streeft daarom niet naar een uitgebreide evaluatie van beleidseffecten, maar wil via een gerichte monitoring van relevante indicatoren de ‘vinger aan de pols houden’.

Voor het monitoren van de bereikbaarheid worden de volgende acties ondernomen:

- Inzet van vaste meetlussen (monitoring snelheid en verkeersintensiteiten op enkele belangrijke routes, kruispunten en wegvakken) en gerichte tellingen naar aanleiding van ervaren bereikbaarheidsproblemen;
- Periodieke parkeerbalans (monitoring bezettingsgraad);
- Periodieke fietsbalans (monitoring kwaliteit fietsnetwerk);

Voor het monitoren van de verkeersveiligheid wordt gebruik gemaakt van de registratie van verkeersongevallen door de politie. Deze gegevens komen jaarlijks beschikbaar in de vorm van Ongevallen en Netwerk. Ook de analyses van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) zijn een belangrijke indicator.

De ontwikkeling van de geluidshinder en luchtkwaliteit wordt in beeld gebracht met het verkeersmodel.

Naast deze kwantitatieve analyses wil de gemeente via de internetenquête periodiek de mening van de bevolking van de gemeente Doetinchem vragen over verkeersonderwerpen en de ervaren mate van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.