gemeente [gD] Doetinchem

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Doetinchem

Nr. 228978

13 mei

2026

Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2036

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Doetinchem,

gelezen het voorstel aan het college van burgemeester en wethouders.

Besluit;

Artikel I

Het "Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2036" zoals opgenomen in Bijlage A vast te stellen.

Artikel II

Het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2036 per 20-02-2024 in werking te laten treden.
Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Doetinchem, 20 februari 2024.

Mr. G.A Karssenberg
Secretaris
Mr. M. Boumans MBA MPM
Burgemeester

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2036

1 Voorwoord

Voorwoord

Voor u ligt het uitvoeringsprogramma van het 'Mobiliteitsplan Doetinchem 2036'. Dit uitvoeringsprogramma vormt samen met het visiedeel en de bijlagen het complete mobiliteitsplan. Dit plan geeft richting aan wat we de komende jaren willen doen op het gebied van verkeer en mobiliteit in de gemeente Doetinchem.

Bereikbaarheid vormt een belangrijk onderdeel van onze rol als centrumgemeente van de Achterhoek. We blijven investeren om de fysieke bereikbaarheid van Doetinchem, Wehl en Gaanderen per fiets, openbaar vervoer en auto te verbeteren. Een goede, toekomstbestendige bereikbaarheid brengt voordelen met zich mee voor onze bedrijven, inwoners, werknemers en recreanten.

In het visiedeel van dit mobiliteitsplan hebben we onze vier hoofdambities verwoord: Bruisende binnenstad, Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen, stimuleren actieve mobiliteit & openbaar vervoer en optimaal sturen van verkeer. Deze ambities hebben we in het visiedeel vertaald naar een ideale verkeerssituatie in 2036, een wensbeeld waarin alle verkeersdeelnemers een plek hebben gekregen. Hierbij hebben we ons voornemen om door te groeien naar 70.000 inwoners meegenomen.

Dit uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan beschrijft op hoofdlijnen een pakket maatregelen waarmee we het wensbeeld kunnen realiseren. Hierbij laten we voldoende ruimte voor een flexibele invulling. Dit is nodig om in te kunnen spelen op experimenten en actuele ontwikkelingen. We zetten ons in om snel te starten met het uitvoeren van de eerste maatregelen. Het mobiliteitsplan hebben we niet alleen opgesteld op basis van analyse, onderzoek, nieuwe inzichten, trends en ontwikkelingen. Veel inwoners hebben aandachtspunten meegegeven en ook veel organisaties hebben meegedacht. Ik wil iedereen daarvoor van harte bedanken!



Rens Steintjes

Wethouder mobiliteit

2 Samenvatting

2.1 Algemeen

Het 'Mobiliteitsplan Doetinchem 2036' geeft een beeld waar de gemeente Doetinchem in 2036 wil staan qua verkeer en mobiliteit. Het mobiliteitsplan bestaat uit drie delen:

- Visiedeel: met mobiliteitsambities en wensbeelden over mobiliteit;
- Uitvoeringsprogramma: maatregelen hoe we de ambities en de wensbeelden kunnen realiseren;
- Bijlagen: ter onderbouwing van het visiedeel en het uitvoeringsprogramma.

Het voorliggende document is het uitvoeringsprogramma. Deze samenvatting gaat over het complete mobiliteitsplan.

2.2 Visiedeel

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. In de regionale netwerkvisie geven we aan dat we het verkeer zonder herkomst en bestemming in de gemeente Doetinchem zoveel mogelijk willen

sturen over de provinciale en rijkswegen rond Doetinchem. In de lokale netwerkvisie voor de stad Doetinchem willen we gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk sturen via een ringstructuur ruim om het centrum. Hierdoor neemt de leefbaarheid en aantrekkelijkheid toe en ontstaat er meer ruimte voor fietsers, die we juist faciliteren door het centrum.

We hebben vier hoofdambities beschreven:

1. Bruisende binnenstad. Hierbij gaat het om het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de binnenstad, het beperken van gemotoriseerd verkeer en het parkeren aan de randen. Zorgen voor een goede en aantrekkelijke bereikbaarheid van het centrum en de binnenstad voor fietsers, voetgangers en met het openbaar vervoer.

2. Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen. Hierbij gaan we uit van het zoveel mogelijk afwaarderen van wegen naar 30 km/h. Ook richten we ons op het aanpakken van bestaande knelpunten en risicolocaties.

3. Stimuleren actieve mobiliteit en openbaar vervoer. Hierbij gaan we uit van het zoveel mogelijk faciliteren van fietsers en voetgangers, daar waar het kan. Bijvoorbeeld door het bieden van goede en logische loop- en fietsroutes. Het openbaar vervoer maken we aantrekkelijker, onder andere door kwalitatief hoogwaardige haltes op logische locaties. Onderzoek en realisatie van hubs kan zorgen voor minder (overlast van zwaar) verkeer en biedt meer opties voor een verplaatsing. Deelmobiliteit (zoals fietsen en auto's) kan ook zorgen voor minder verkeer en daarmee een toename van de leefbaarheid.

4. Optimaal sturen verkeer. Naast het afwaarderen van wegen, wijzen we ook een aantal wegen aan waar we de doorstroomfuctie voor gemotoriseerd verkeer willen verbeteren. Hiermee faciliteren we dit verkeer daar waar we het willen hebben. Naast fysieke maatregelen speelt het gebruik van data en andere nieuwe technologieën een rol.

Vervolgens stellen we voor de verschillende modaliteiten een ideaal netwerk, een wensbeeld op; hoe de verkeersstructuur er idealiter in 2036 uit zou moeten zien. Deze wensbeelden zijn een uitwerking van de regionale en lokale netwerkvisie en de vier hoofdambities.

2.3 Uitvoeringsprogramma

In het uitvoeringsprogramma beschrijven we hoe we de ambities en wensbeelden uit het visiedeel willen realiseren. 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. In de uitvoeringsagenda geven we bij elke maatregel een prioritering en een kosteninschatting.

2.4 Bijlagen

Bij de totstandkoming van het visiedeel en het uitvoeringsprogramma hebben we veel informatie en gegevens gebruikt en onderzoek laten doen. Dit is gebundeld in de bijlagen. Het gaat om:

- Analyse van de huidige situatie, waarbij we onder andere kijken naar de hoeveelheid motorvoertuigen en fietsers op diverse wegen. Ook locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden en waar een verhoogd risico op ongevallen is zijn geïnventariseerd. Ook is er een onderzoek naar doorgaand verkeer uitgevoerd.
- Analyse van bestaande vastgestelde beleidskaders, om ervoor te zorgen dat dit mobiliteitsplan hiermee niet conflicteert.
- We hebben verschillende trens & ontwikkelingen in beeld gebracht. Het gaat bijvoorbeeld om de toename van het gebruik van elektrische fietsen en dito Mobiliteitsplan Doetinchem, Uitvoeringsprogramma, Februari 2024 | 6 auto's, vergrijzing en het steeds meer beschikbaar komen van verschillende soorten data en gegevens.
- De bestaande ambities en ontwikkelingen in Doetinchem hebben we meegenomen. De belangrijkste zijn de wens om te groeien naar 70.000 inwoners in 2036 met de bijbehorende woningbouwopgave, de ontwikkeling van de Spoorzone en de inzet op een aantrekkelijke en leefbare binnenstad.
- Externe participatie is een belangrijk onderdeel bij de totstandkoming van dit mobiliteitsplan. Ale inwoners hebben een bijdrage kunnen leveren door wensen en knelpunten op een digitale kaart te zetten. Ook hebben we een aantal bijeenkomsten met de klankbordgroep gehouden. Hierin zaten diverse belangenorganisaties.

3 Inleiding

3.1 Aanleiding

Als het gaat om mobiliteit, wil de gemeente Doetinchem dat de gemeente veilig, bereikbaar en leefbaar blijft. Dit kan alleen door goed in te spelen op trends en ontwikkelingen, dit om te streven naar een duurzaam ingerichte mobiliteitsomgeving. Rekening houdend met de verschillende deelnemers aan het verkeer, legt de gemeente in dit mobiliteitsplan de langetermijnvisie daarop vast.

In de gemeente Doetinchem staan veel ontwikkelingen op stapel. Zo is de ambitie om tot 2036 te groeien tot 70.000 inwoners en hiervoor 6.300 nieuwe woningen te bouwen. Daarbij is het uitgangspunt om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Ook zijn er plannen voor herontwikkeling van de spoorzone en wordt er gewerkt aan impulsen voor de binnenstad. Op het gebied van mobiliteit zijn er diverse ontwikkelingen, zoals digitalisering van mobiliteitsdata en verduurzaming van voertuigen.

Met een actueel mobiliteitsplan kunnen alle ontwikkelingen in de gemeente plaatsvinden op een manier waarbij de gemeente Doetinchem verkeersveilig, en bereikbaar blijft, met een grote rol voor duurzame mobiliteit.

Veel van de huidige plannen van de gemeente Doetinchem hebben een looptijd tot 2036. Dit mobiliteitsplan heeft daarom ook een looptijd tot 2036. Hiermee sluiten we aan bij ‘Doetinchem 2036, van droom naar daad’.

3.2 Wat is een mobiliteitsplan?

Dit mobiliteitsplan beschrijft goed onderbouwd hoe het mobiliteitssysteem in de gemeente Doetinchem zich gaat ontwikkelen richting 2036. Dit om goed toegerust te zijn op de voorziene ontwikkelingen en de verschillende toekomstgerichte mobiliteitsambities te verwezenlijken. Dit doen we aan de hand van toekomstgerichte netwerken. Hierbij kijken we naar de gewenste infrastructuur.

We hebben de gewenste wegenstructuur opgesteld op basis de huidige situatie, toekomstige ontwikkelingen, ambities en de bijdragen vanuit participatie. Vanuit daar hebben we een pakket aan maatregelen beschreven om uiterlijk in 2036 tot de gewenste wegenstructuur te komen. Dat pakket vormt de leidraad voor investeringen in de komende 12 jaar.

Dit mobiliteitsplan vervangt de volgende documenten:

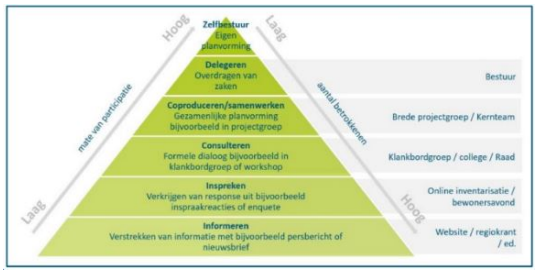
- Categoriseringsplan gemeente Doetinchem, vastgesteld in 2009
- Mobiliteitsvisie Doetinchem 2016 – 2026, vastgesteld in 2016

Parallel aan dit mobiliteitsplan is de ‘Parkeervisie Doetinchem 2026’

3.3 Participatie

3.3.1 Algemeen

Een belangrijk onderdeel binnen de totstandkoming van dit mobiliteitsplan is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken. Dit is gedaan aan de hand van de participatiepiramide uit figuur 1-1 en de daarin onderscheiden treden



Figuur 1-1 Participatiepiramide

3.3.2 Individuele inwoners

Inwoners staan op de trede 'inspreken'. Tussen 10 oktober 2022 en 6 november 2022 hebben alle inwoners gelegenheid gehad om wensen, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven. Hiervoor is een digitale kaart gebruikt. In de bijlage gaan we hier nader op in, geïllustreerd met een aantal kaarten.

3.3.3 Klankbordgroep

De klankbordgroep staat op de trede 'consulteren'. Er zijn drie bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep; in november 2022, maart 2023 en juni 2023. De ontvangen input hebben we gebruikt bij het verfijnen van de knelpunten, netwerken en maatregelen. Deze klankbordgroep bestond uit diverse belangenverenigingen, dorpsraden, ondernemersvereniging, vertegenwoordiging bedrijven, vertegenwoordiging senioren, fietsersbond en hulpdiensten.

3.3.4 Gemeenteraad

De gemeenteraad staat in het proces van totstandkoming op de trede 'consulteren'. We hebben de gemeenteraad twee keer geconsulteerd; in januari 2023 en mei 2023. De raadsleden hebben eerste denkwijzen over mobiliteit aangegeven en we hebben in kleine groepen de visie en gewenste netwerken besproken.

3.3.5 Interne brede projectgroep

Binnen de gemeente Doetinchem zaten ambtelijke vertegenwoordigers van diverse relevante beleidsvelden in de interne brede projectgroep. We hebben deze projectgroep twee keer geconsulteerd. Hiermee zorgen we ervoor dat het mobiliteitsplan in lijn is met de overige beleidsvelden en -stukken van de gemeente.

3.4 Opbouw en leeswijzer

Het 'Mobiliteitsplan Doetinchem 2036' bestaat uit drie delen:
- Visiedeel: met mobiliteitsambities en wensbeelden over mobiliteit.
- Uitvoeringsprogramma: met maatregelen om de ambities en de wensbeelden te verwezenlijken.
- Bijlagen: ter onderbouwing van het visiedeel en het uitvoeringsprogramma.

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 (ligt nu voor)

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. In de uitvoeringsagenda geven we bij elke maatregel een onderbouwde prioritering en een globale kosteninschatting.

Bijlagen

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 meege-nomen. De belangrijkste zijn de wens om te groeien naar 70.000 inwoners
- We hebben verschillende trens & 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 geillustreerd.
- Een tabel met een overzicht van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma.
- In dit mobiliteitsplan gebruiken we voor de stad Doetinchem regelmatig 'binnenstad' en 'centrum'. Het onderscheid blijkt uit **figuur 1-2**. 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.



Figuur 1-2 Onderscheid tussen binnenstad en centrum, stad Doetinchem

4 Maatregelen

4.1 Algemeen

Om de ambities en wensbeelden uit het visiedeel te kunnen realiseren is een pakket maatregelen opgesteld, verdeeld in de vier thema's waarin ook de ambities zijn benoemd:

1. Bruisende binnenstad

2. Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen

3. Stimuleren actieve mobiliteit en OV

4. Optimaal sturen verkeer

Bij het opstellen van de maatregelen is, naast de ambities en de wensbeelden, gebruik gemaakt van de resultaten van de participatie, de analyse van de huidige situatie, de beleidskaders, trends & ontwikkelingen en uitdagingen. Dit is opgenomen in de bijlage. Voor alle maatregelen geldt:

- De maatregelen staan beschreven dat ze als zodanig uitgevoerd kunnen worden. Bij elke maatregel geldt dat er eerst in meer detail nader onderzoek nodig is.
- Dit geldt ook voor afstemming met betrokkenen.
- Nader onderzoek kan leiden aanpassingen of nuances in de maatregel. Dit kan ook vanwege nu nog niet voorziene trends & ontwikkelingen en de mogelijke wens om te experimenteren in lijn met de maatregel.
- De meeste maatregelen zijn algemeen beschreven. Bij een aantal zijn voorbeelden genoemd van mogelijke concrete uitwerkingen om de maatregel nader te duiden. Deze voorbeelden kunnen door nader onderzoek veranderen.
- In de beschrijving van de maatregelen komen verschillende wegcategorieën aan bod, met bijbehorende afkortingen, zoals GOW30 en ETW60. In de bijlage lichten we de verschillende wegcategorieën nader toe.

- Het wegtype ‘Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u’ (GOW30) is een nieuwe wegcategorie. Dit is een weg met als zowel een functie van verblijven maar ook als functie het ontsluiten van een wijk of gebied. In de bijlage lichten we dit type weg nader toe.
- Op diverse wegen is op dit moment groot onderhoud in voorbereiding. Sommige maatregelen hebben betrekking op deze wegen. We zetten in deze situatie in op werk-met-werk maken.

4.2 Bruisende binnenstad

4.2.1 Algemeen

Onder dit thema vallen alle maatregelen met de verschillende vervoerswijzen in en rondom de binnenstad van Doetinchem.

Voorgestelde maatregelen	
4.2.2	Aanleggen recreatieve wandelroute
4.2.3	Verbeteren fietsroutes
4.2.4	Verbeteren fietsparkeervoorzieningen
4.2.5	Wijzigen wegcategorie naar ETW30 of GOW30
4.2.6	Verminderen doorgaand verkeer Gaswal
4.2.7	Parkeerverwijssysteem

4.2.2 Aanleggen recreatieve wandelroute

We willen de wandelroutes van het station Doetinchem naar de binnenstad verbeteren. Een maatregel is het aanleggen van een recreatieve wandelroute. Deze route loopt vanaf het station in westelijke richting langs het spoor naar de Oude IJssel. Vanaf hier volgt de wandelroute de Oude IJssel via Iseldoks naar de Gaswal.

4.2.3 Verbeteren fietsroutes

We willen fietsen naar het centrum en de binnenstad van Doetinchem stimuleren. Hiervoor zijn goede en logische fietsroutes nodig richting de binnenstad. Verderop geven we aan welke wegen rond de binnenstad worden afgewaardeerd voor motorvoertuigen. Er ontstaat op deze wegen dan meer ruimte voor goede fietsroutes. Passende maatregelen zijn:

- Het realiseren van een duidelijke fietsroute direct rond de volledige binnenstad. Deze ringstructuur beperkt ook fietsverkeer dóór de binnenstad. Aan de noordzijde van de binnenstad is een herkenbare ringstructuur nu geheel afwezig. Het gaat om de route Kapoeniestraat - Walstraat / Van Nispenstraat. Deze route maken we herkenbaarder. De route Plantsoenstraat – van Nispenstraat ligt voor de hand als oostelijke schakel in de ringstructuur.
- We verbeteren de doorstroming voor fietsers: bij kruisingen, verkeerslichten, aansluitingen en voorrangssituaties, zoals Gaswal – IJsselkade. Hiervoor is eerst een nadere analyse nodig.

4.2.4 Verbeteren fietsparkeervoorzieningen

Naast de fietsroutes zijn goede fietsparkeervoorzieningen nodig voor het stimuleren van fietsgebruik. Deze krijgen een kwaliteitsimpuls en worden uitgebreid op strategische locaties in het centrum en de binnenstad. Dit is nader beschreven in de ‘Parkeervisie Doetinchem 2024’.

4.2.5 Wijzigen wegcategorie naar ETW30 en GOW30

We gaan op een aantal wegen in het centrum de snelheid verlagen van 50 km/h naar 30 km/h. Dit op basis van de lokale ontsluitingsstructuur uit de netwerkvisie, weergegeven in **figuur 2.2** in het visiedeel, en het wensbeeld gemotoriseerd verkeer, weergegeven in **figuur 3.6** in het visiedeel. Hierdoor verwachten we dat de hoeveelheid gemotoriseerd (doorgaand) verkeer op deze wegen afneemt, de snelheid lager wordt en er onder andere meer ruimte ontstaat voor een goede en veiligere inrichting voor fietsers en voetgangers. Het gaat om:

- Terborgseweg, tussen J.F. Kennedylaan en Raadhuisstraat
- Raadhuisstraat / IJsselkade, tussen C.Missetstraat en J.F. Kennedylaan
- Hofstraat, tussen J.F. Kennedylaan en Europaweg
- C.Missetstraat, tussen Havenstraat en IJsselkade

- Dr. Huber Noodstraat, tussen J.F. Kennedylaan en Raadhuisstraat

Door het afwaarderen neemt ook de barrièrewerking van deze wegen af, oversteken wordt makkelijker en veiliger. Hiermee worden bijvoorbeeld de oevers van de Oude IJssel en het cultuurcluster rond de Hofstraat meer een onderdeel van de binnenstad.

In **figuren 2-2 en 2-3** is de huidige en gewenste situatie naast elkaar gezet voor het centrum van Doetinchem. De voorgestelde aanpassingen van de wegcategorieën zijn hierin zichtbaar. Met in groen GOW50 en in zwart GOW30. Alle grijze wegen zijn ETW30. In **figuur 2-4 z**ijn alle af te waarderen wegen opgenomen.

4.2.6 Verminderen doorgaand verkeer Gaswal

Op de Gaswal hebben we 50% doorgaand verkeer gemeten. Dit is in meer detail opgenoemn in de bijalge. We willen met maatregelen dit percentage verlagen. Naast het elders, op de gewenste routes, verlagen van de weerstand zien we voor de Gaswal een aantal mogelijkheden:

- Het afsluiten van rijrichtingen op de kruising met de Europaweg
- De fietsoversteek bij de Waterstraat krijgt voorrang en de verkeerslichten kunnen vervallen
- Het toevoegen van snelheidsremmers op de Gaswal
- Het afsluiten van de Gaswal voor gemotoriseerd verkeer

4.2.7 Parkeerverwijssysteem

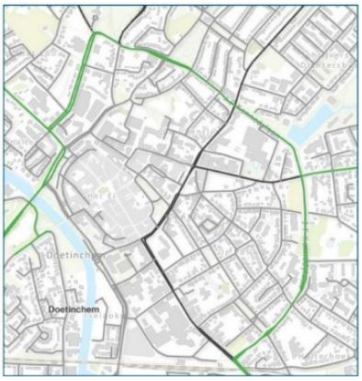
Parkeren voor binnenstadsbezoekers faciliteren we aan de randen, conform de lokale ontsluitingsstructuur, weergegeven in figuur 2.2 in het visiedeel. Voor een logische bereikbaarheid en om zoekverkeer te voorkomen is een goed parkeerverwijssysteem nodig. Dit wordt nader beschreven in de parkeervisie.



Figuur 2-1 Voorbeeld van GOW30 (onder) en situatie vóór aanpassingen (boven)



Figuur 2-2 Wegencategorisering centrum Doetinchem, huidig



Figuur 2-3 Wegencategorisering centrum Doetinchem, gewenst

4.3 Verbeteren leefbaarheid wijken & kernen

4.3.1 Algemeen

Onder dit thema vallen maatregelen die de leefbaarheid in wijken & kernen verbeteren.

Voorgestelde maat-regelen	
4.3.2	Verbeteren verkeersveiligheid
4.3.3	Wijzigen wegcategorie naar GOW30
4.3.4	Wijzigen wegcategorie naar ETW30
4.3.5	Wijzigen wegcategorie naar ETW60
4.3.6	Opstellen beleidskader inrichting wegen
4.3.7	Handhaving

4.3.2 Verbeteren verkeersveiligheid

Om de leefbaarheid te verbeteren is het belangrijk dat ook de verkeersveiligheid verbetert. Hiervoor is de SPV-analyse uitgevoerd. We richten ons op volgende locaties:

- Nut en noodzaak spoorwegovergangen. Mede in het kader van de RegioExpres onderzoeken we nut en noodzaak van alle bestaande spoorwegoverwegen in de gemeente. Dit zijn verkeersveiligheidsrisico's en bij een beperkte functie overwegen we opheffing.
- Spoorwegovergang Doetinchemseweg in Wehl. Aandachtspunten zijn de asfaltverharding en de kruising met de Stationsstraat. Daarbij onderzoeken we naar de mogelijkheid om fietsers en voetgangers meer ruimte geven bij de spoorwegovergang.
- Spoorwegovergang Hoofdstraat in Gaanderen. We zetten het profiel van de Hoofdstraat ten zuiden van spoor door op spoorwegovergang. Fietsers hebben zo een eigen plek. De terugvaloptie is het doortrekken van de fietsstroken over de spoorwegovergang.
- Spoorwegovergang C.Missetstraat / Havenstraat in Doetinchem. Bij deze spoorwegovergang willen we meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit in combinatie met het afwaarderen van de C.Missetstraat en een deel van de Havenstraat.
- Kruising Koningin Wilhelminastraat – Beekseweg in Wehl. Aandachtspunten zijn de haakse parkeervakken langs Koningin Wilhelminastraat dichtbij de kruising en de voorrangssituatie op de noordtak (Beekseweg). Verder willen we de fietsers faciliteren en de kruising compacter maken.
- Kruising Nieuw Wehlseweg - Nieuwe Kerkweg in Nieuw-Wehl.

De overige in de SPV-analyse geïnventariseerde verkeersveiligheidsknelpunten zijn onderdeel van andere maatregelen.

4.3.3 Wijzigen wegcategorie naar GOW30

Om de leefbaarheid te verbeteren, wijzigen we de wegcategorie op een aantal wegen. We verlagen de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u en passen de weginrichting hierop aan. Hierdoor verwachten we

minder (doorgaand) verkeer op deze wegen, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid tegemoetkomt. Er kan bovendien meer ruimte ontstaan voor fietsers en voetgangers.

Het wegtype 'Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u' (GOW30) is een nieuwe wegcategorie. Dit is een weg met als zowel een functie van verblijven maar ook als functie het ontsluiten van een wijk of gebied. In de bijlage lichten we dit type weg nader toe.

Deze wegen worden van GOW50 afgewaardeerd naar en vormgegeven als GOW30:
- Rijksweg binnen de bebouwde kom van Gaanderen. Met aandacht voor de kruising met de Slakweg en de kruising met de Hoofdstraat.
- Route Bilderdijkstraat - Bevrijdingsstraat - Boddens Hosangstraat.
- Kruisbergseweg / Ds. van Dijkweg, tussen J.F. Kennedylaan en Velswijkseweg.
- Haareweg, tussen J.F. Kennedylaan en Kruisbergseweg.
- Terborgseweg (oude tracé), tussen Bedrijvenweg/Havenstraat en Oostelijke Randweg.
- Normandiëstraat, tussen Oostelijke Randweg en Boddens Hosangstraat.
- Plattenburgstraat.
- Sicco Mansholtweg, tussen Europaweg en Willy Brandtplein.

Aandachtspunten bij de bijpassende nieuwe weginrichting van GOW30 zijn:
- De aanwezigheid van buslijnen en routes voor hulpdiensten. In dit geval zetten we in op een vlotte doorstroming.
- Wegbreedte.
- Snelheidsremmers.
- Fietsvoorzieningen.
- Vormgeving van kruisingen .
- De aanwezigheid van voorzieningen waar veel fietsers en voetgangers naartoe gaan.

In **figuur 2-4** zijn alle af te waarderen wegen opgenomen.

4.3.4 Wijzigen wegcategorie naar ETW30

We wijzigen op een aantal wegen de categorie van GOW50 naar ETW30 en passen de weginrichting hierop aan. Hierdoor verwachten we minder (doorgaand) verkeer op deze wegen, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid tegemoetkomt. Er kan bovendien meer ruimte ontstaan voor fietsers en voetgangers. Het gaat vooral om woonstraten:
- Oude Terborgseweg, tussen Gaanderenseweg en Terborgseweg (gedeelte binnen de bebouwde kom).
- Hoofdstraat, tussen spoorwegovergang en Kerkstraat.
- Steverinkstraat, tussen Kerkstraat en komgrens.
- Pierikstraat, tussen Steverinkstraat en komgrens.
- Havenstraat, tussen Fabriekstraat en C.Missetstraat. Afhankelijk van de toekomstige invulling van de spoorzone kunnen we ervoor kiezen om een groter of kleiner deel van de Havenstraat te wijzigen naar ETW30.
- Rond station Doetinchem, als onderdeel van het project Spoorzone.
- Doetinchemseweg (ten noorden van en parallel aan Bedrijvenweg) inclusief het 'rondje rond de woonboulevard'.

Op deze wegen passen we de inrichting aan. Voorbeelden hiervan zijn: we versmallen de rijbaan en voeren deze uit in klinkerverharding of vergelijkbare verharding. Waar nodig voegen we passende snelheidsremmers toe. Ook passen we de voorrang aan met de zijwegen. Het uitgangspunt is dat er geen buslijnen en routes voor hulpdiensten gebruikmaken van ETW30. In **figuur 2-4** zijn alle af te waarderen wegen opgenomen.

4.3.5 Wijzigen wegcategorie naar ETW60

Buiten de bebouwde kom wijzigen we op enkele wegen de categorie van GOW80 naar ETW60. Hierdoor verwachten we minder (doorgaand) verkeer op deze wegen, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid tegemoetkomt. Dit doen we door de snelheid te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u op:
- Rijksweg, tussen de komgrens Gaanderen en N317.
- Varsseveldseweg, tussen Oostelijke Randweg en de gemeentegrens.

Op deze wegen passen we de inrichting aan. Het gaat bijvoorbeeld om belijning, wegbreedte en passende snelheidsremmers. We houden rekening met busroutes. Een terugvaloptie is alleen de snelheid en weginrichting wijzigen bij gevaarpunten. Op de Rijksweg hebben we aandacht voor de vormgeving van de komgrens en brug over de Bielheimerbeek met een beperkte afstand tussen fietspad en rijbaan. In **figuur 2-4** zijn alle af te waarderen wegen opgenomen.

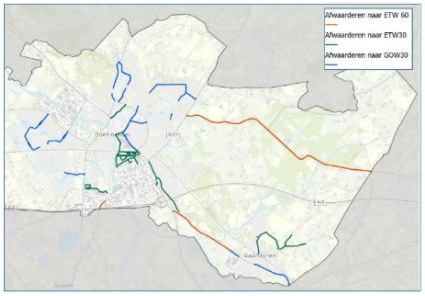
4.3.6 Opstellen beleidskader inrichting wegen

Bij reconstructie en groot onderhoud van wegen, mogelijk in combinatie met een afwaardering, zijn er vaak meerdere inrichtingsmogelijkheden en specifieke omstandigheden. Voor een zoveel mogelijk eenduidige inrichting stellen we beleid om voor de inrichting van wegen, waarin we ten minste ingaan op:

- Een analyse van de bestaande inrichting van wegen. Niet alle wegen in de gemeente zijn eenduidig ingericht. We brengen in beeld om welke wegen het gaat. Bij reconstructie of groot onderhoud passen we de inrichting aan.
- De nieuwe wegcategorie GOW30: keuze uit een beperkt aantal dwarsprofielen. Met ten minste aandacht voor hulpdiensten, OV en langzaam verkeer.
- Shared space. Voorwaarden die moeten gelden op dit toe te passen.
- Schoolzones, winkelclusters en andere locaties met veelkwetsbaar verkeer, zoals jongere fietsers (scholieren).

4.3.7 Handhaving

Handhaving is relevant bij het verbeteren van de leefbaarheid. Hiervoor maken we een handhavingsaanpak met de politie. Uitgangspunt hierbij is wel dat de wegvakken en locatie waarop mogelijk handhaving plaatsvindt, zoveel mogelijk volgens de geldende richtlijnen zijn ingericht.



Figuur 2-4 Overzicht van af te waarderen wegen (in het westelijke deel van de gemeente, buiten de kaart, zijn geen af te waarderen wegen)

4.4 Stimuleren actieve mobiliteit en OV

4.4.1 Algemeen

Onder dit thema vallen alle maatregelen waar het hoofddoel is om de actieve mobiliteit zoals wandelen en fietsen en het openbaar vervoer te stimuleren. Dit komt ook tegemoet aan het STOM-principe, zoals toegelicht in het visiedeel.

Voorgestelde maatregelen	
4.4.2	Verbeteren fietsroute Doetinchem - Wehl
4.4.3	RegioExpres
4.4.4	Vormgeving fietspaden
4.4.5	Lobby behoud busverbindingen
4.4.6	Uitvoeren routescan bus
4.4.7	Uitvoeren haltescan bus
4.4.8	Onderzoek hub & deelmobiliteit
4.4.9	Educatie & voorlichting
4.4.10	Werkgeversaanpak

4.4.2 Verbeteren fietsroute Doetinchem - Wehl

De fietsroute Doetinchem – Wehl is hoofdroute in het gewenst functioneel netwerk fietsers. Deze route willen we verbeteren. Daarvoor zien we twee mogelijkheden:

- Verbeteren van de bestaande route langs Broekhuizerstraat – Liemersweg. Dit doen we door het aanleggen van een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van deze wegen. Hierdoor sluit de fietsroute beter aan op het bestaande tweerichtingenfietspad ten zuidoosten van de rotonde Plattenburgstraat. Ook voorkomen we hiermee spookfietsen.
- Een nieuwe fietsroute tussen de Stationsstraat in Wehl en het Gentiaanveld in Doetinchem, parallel aan de spoorlijn. Daarnaast verbeteren we de bestaande fietsroute tussen Gentiaanveld en Station Doetinchem. Hiermee ontstaat een directe route tussen Wehl en dit station (en verder richting Zelhem).

Bij beide mogelijkheden hebben we aandacht voor samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Deze maatregel kan onderdeel zijn van de op dit moment lopende verkenning naar de regionale fietsroute Emmerich – Doetinchem – Zevenaar.

4.4.3 RegioExpres

De RegioExpres is belangrijk voor Doetinchem als snellere treinverbinding met Arnhem en daarmee met de rest van Nederland. We werken mee met dit project en zetten samen met de Provincie Gelderland de nodige stappen voor de aanleg hiervan. Het verbeteren van de veiligheid bij spoorwegovergangen hoort hier ook bij.

4.4.4 Vormgeving fietspaden

We voeren een onderzoek uit naar de vormgeving van de fietspaden en -routes in het fietsnetwerk. Dit is een analyse van samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Ook aan de orde komen de oversteekvoorzieningen, de breedte, de verharding, de voorrangssituatie, en de sociale veiligheid. Ook bijvoorbeeld het anders afstellen van verkeerslichten hoort hierbij. Verder hebben we aandacht voor scholierenroutes. Een verkeersveiligheidsaudit kan van toegevoegde waarde zijn. We stellen een apart uitvoeringsprogramma op. Hierin komen ook aan de orde de verschillen in massa en snelheid op de fietspaden.

4.4.5 Lobby behoud busverbindingen

De provincie Gelderland is consessieverlener van het openbaar vervoer in Gelderland en dus ook in Doetinchem. We zetten ons in voor het behoud van de busverbindingen in onze regio, met aandacht voor vervoersarmoede. We hebben regelmatig overleg met concessieverlener en -houder hierover. Dit pakken we samen op met de 8RHK ambassadeurs.

4.4.6 Uitvoeren routescan bus

We analyseren de reistijden van de verschillende buslijnen en brengen locaties of trajecten in beeld waar veel vertraging optreedt. Hiervoor ontwikkelen we optimalisa-ties. Het kan bijvoorbeeld gaan over het afstellen van verkeerslichten of het aanleggen van een vrijliggende busbaan. Dit pakken we samen op met de concessiehouder.

4.4.7 Uitvoeren haltescan bus

We analyseren de locaties van de diverse bushaltes. We bepalen of deze haltes op logische plekken liggen of dat bepaalde bestemmingen langs de betreffende lijn minder goed per bus bereikbaar zijn. We kunnen voorstellen doen om haltes op te heffen, toe te voegen, te combineren of te verplaatsen. Uitgangspunt hierbij is dat het aantal haltes op een buslijn per saldo niet toeneemt, zodat de reistijd ten minste gelijk blijft, Daarnaast bepalen we bij welke bushaltes fietsenstallingen relevant zijn en of deze gerealiseerd of uitgebreid moet worden. Dit pakken we samen op met de concessiehouder.

4.4.8 Onderzoek hubs en deelmobiliteit

Bijvoorbeeld om ervoor te zorgen dat er minder zwaar vrachtverkeer naar het centrum en de binnenstad gaat, onderzoeken we de aanleg van hubs. Dit kunnen logistieke hubs en mobiliteitshubs zijn, of een combinatie van beide. Hiervoor voeren we een haalbaarheidsonderzoek uit naar de behoeftes, wensen en mogelijke beperkingen. Hierin maken we onderscheid tussen locaties. Rond de binnenstad zijn de behoeften anders dan in woonwijken. Bij nieuwe ontwikkelingen kan deelmobiliteit ook kansrijk zijn.

Mogelijk leidt dit tot minder auto's en geeft dit verlichting op de parkeerdruk. We verkennen de mogelijkheden. Uit dit onderzoek volgt een beleidskader met een uitvoeringsprogramma.

4.4.9 Educatie & voorlichting

In algemene zin speelt educatie een grote rol. Niet alle mobiliteitsknelpunten zijn aan te pakken met een fysieke maatregel, maar komen ook voort uit het feit dat mensen niet goed begrijpen wat er wordt verwacht. Niet vreemd, want na het halen van een rijbewijs is er geen verplichte verkeersscholing terwijl voertuigen, wetten en wegen wel veranderen. Inzet op verkeerseducatie en voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouderen, levert een bijdrage aan de verkeersveiligheid.

De gemeente Doetinchem zorgt, samen met partners, hiervoor door het stimuleren van educatie en voorlichtingen op scholen via bijvoorbeeld verkeersouders, aanvullend op de schoolzones. We stellen een educatieprogramma op voor verschillende doelgroepen.

4.4.10 Werkgeversaanpak

We willen bedrijven betrekken bij het mobiliteitsbeleid met als doel dat meer werknemers zich op een duurzame manier verplaatsen. Dit doen we in samenspraak met de verschillende bedrijven en door het aanstellen van een coördinator. Dit pakken we samen op met de 8RHK ambassadeurs.

4.5 Optimaal sturen van verkeer

4.5.1 Algemeen

Onder dit thema vallen alle maatregelen waar het hoofddoel is om het verkeer te sturen naar de gewenste wegen. De maatregelen gaan over het anders inrichten van wegen door het verminderen van weerstand voor motorvoertuigen. De maatregelen zorgen er ook voor dat routes voor motorvoertuigen en routes voor fietsers en voetgangers meer van elkaar worden gescheiden.

De maatregelen in dit thema hebben een relatie met de maatregelen in het thema 'verbeteren leefbaarheid wijken & kernen'. Hierin worden diverse wegen voor motorvoertuigen afgewaardeerd en juist weerstand toegevoegd.

Voorgestelde maatregelen	
4.5.2	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid
4.5.3	Spoorwegovergang Terborgseweg – J.F. Kennedylaan
4.5.4	Aanleg tunnel Europaweg
4.5.5	Doorgaande routes motorvoertuigen accentueren
4.5.6	Verkennen westelijke verbinding
4.5.7	Vormgeven vrachtnetwerk
4.5.8	Sturen van landbouwverkeer
4.5.9	Digitalisering en data

4.5.2 Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid

Om het verkeer beter te sturen, verbeteren we de doorstroming en verkeersveiligheid op diverse routes (inclusief kruisingen op deze routes) en separate kruisingen. In alle gevallen met ten minste specifiek aandacht voor fietsers:

- Route Europaweg, tussen A18 en Liemersweg
- Route Energieweg – Liemersweg, tussen Europaweg en Keppelseweg.
- Route Europaweg - Hofstraat - Keppelseweg – Ruimzichtlaan
- Route Terborgseweg - Oostelijke Randweg – Bedrijvenweg - Terborgseweg
- Route Keppelseweg, tussen Plakhorstweg en IJsselstraat
- Route J.F. Kennedylaan, tussen Terborgseweg en Ruimzichtlaan
- Route Varsseveldseweg binnen de bebouwde kom
- Route Bedrijvenweg
- Kruising Zelhemseweg – Normandiëstraat
- Kruising Varsseveldseweg - Zuivelweg - Boddens Hosangstraat
- Kruising bij toe- en afrit A18 - N815

- Spoorwegkruising station Doetinchem de Huet

Het gaat op deze routes om de doorstroming en verkeersveiligheid integraal te beschouwen op de hele route, inclusief de kruisingen en voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Voorbeelden van aanpassingen zijn bijvoorbeeld het weghalen van langsparkeren, het afsluiten van zijwegen, een betere onderlinge afstemming van verkeerslichten en de kruisingen met langzaam verkeer verbeteren. Afhankelijk van de te verwachten hoeveelheid verkeer kunnen we kruisingen aanpassen. Waar relevant voeren we een verkeersveiligheidsaudit uit.

In het voorbeeld in **figuur 2-5** zijn de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeterd. De ruimte tussen rijbaan en fietspad is verbreed, de rijbaan is verbreed en de langsparkeervakken zijn vervallen.

4.5.3 Spoorwegovergang Terborgseweg – J.F. Kennedylaan

Op deze spoorwegovergang en de wegen in de directe omgeving verbeteren we de doorstroming en verkeersveiligheid. De route Terborgseweg (zuid) – J.F. Kennedylaan is onderdeel van de ringstructuur, weergegeven in **figuur 3.2** van het visiedeel. Ook maken veel fietsers en voetgangers gebruik van de spoorwegovergang en de kruisingen direct ten noorden en zuiden van de overweg. Dit mede vanwege de nabijheid van station Doetinchem. Mogelijk moet de overweg zelf worden aangepast.

4.5.4 Aanleg spoortunnel Europaweg

De Europaweg is een belangrijke ontsluitingsroute voor Doetinchem en wordt dat op basis van het gewenste autonetwerk nog meer. Om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren is hier een ongelijkvloerse spoorkruising nodig. Dit in combinatie met fietsvoorzieningen aan beide zijden. Ten noorden van de tunnel is de gewenste doorgaande route voor naar het westen. De kruising Europaweg - Liemersweg passen we hierop aan. Met de juiste fietsvoorzieningen ontstaat er tevens een logische fietsroute van de wijk Wijnbergen richting het centrum. Deze locatie valt ook binnen de scope van te onderzoeken routes **bij maatregel 4.1**, maar vanwege het belang is deze locatie als aparte maatregel opgenomen.

4.5.5 Doorgaande routes motorvoertuigen accentueren

Het is belangrijk dat automobilisten weten wat de doorgaande route is. Dit is te accentueren met belijning, voorrangsregime en kruisingen. Deze moeten we zodanig vormgeven dat de doorgaande routes / routes met een hogere wegcategorie duidelijk worden. We analyseren de doorgaande routes en stellen passende maatregelen voor. Deze maatregel voeren we uit in samenhang met **maatregel 4.1**.

4.5.6 Verkennen westelijke verbinding

In de regionale ringstructuur uit de netwerkvisie, weergegeven in **figuur 3.1** van het visiedeel, is er een missende schakel aan de westzijde van Doetinchem. We voeren hiervoor een tracéverkenning uit. Deze schakel kan een alternatief zijn voor de huidige route via de N814 en de bebouwde kom van Laag Keppel. Ook ontlast deze schakel de route Keppelseweg - Energieweg - Liemersweg - Europaweg.

De regionale ringstructuur bestaat voor een groot deel uit provinciale wegen. Daarom voeren we deze verkenning uit samen met de provincie Gelderland en de buurgemeentes.

4.5.7 Vormgeven vrachtnetwerk

Op basis van het gewenste vrachtnetwerk voeren we een analyse uit. We inventariseren op welke wegen veel vrachtverkeer rijdt. Het doel is om dit zoveel mogelijk via de wegen in het vrachtnetwerk te faciliteren. We verkennen maatregelen hoe we het vrachtverkeer kunnen sturen. Het kan bijvoorbeeld gaan over het optimaliseren van de gewenste routes en het installen van vrachtwagenverboden op minder wenselijke routes.

Tevens stellen we een beleidskader op over de vormgeving en inrichting van industriewegen, zoals benoemd in het vrachtnetwerk. Hierin geven we ook aandacht aan fietsroutes en fietsbereikbaarheid van bedrijventerreinen.

4.5.8 Sturen van landbouwverkeer

Landbouwverkeer heeft vaak een negatief effect op de verkeersveiligheid of het gevoel daarover. Daarom staan we landbouwverkeer toe op de wegen waar het verkeersveiligheidsrisico het meest beperkt is. Hiervoor voeren we een analyse uit en stellen we een beleidskader op. Dit kan leiden tot een netwerk

voor landbouwverkeer. In de analyse is onder andere aandacht voor landbouwverkeer versus fietsroutes. De provincie Gelderland als mede-wegbeheerder betrekken we hierbij.

4.5.9 Digitalisering en data

We anticiperen op steeds meer digitalisering en de beschikbaarheid van data. We voeren een verkenning uit naar wat ons op dit vlak de komende jaren te wachten staat en hoe we hierop kunnen anticiperen.



Figuur 2-5 Verbeteren doorstroming voor (boven) en na (onder, impressie)

5 Uitvoeringsagenda

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk prioriteren we de maatregelen uit het vorige hoofdstuk en geven we een globale kostenraming per maatregel. Ook beschrijven we zes 'Quick-wins'; maatregelen die relatief eenvoudig, tegen geringe kosten en op korte termijn uitvoerbaar zijn.

Voor de prioritering geldt:
- Prioriteit 1, start tussen 0 en 3 jaar.
- Prioriteit 2, start tussen 3 en 8 jaar.
- Prioriteit 3, start later dan 8 jaar.

De doorlooptijd en afronding van de maatregelen kan buiten de aangegeven termijn liggen. De prioritering van de maatregelen is gemaakt op basis van:

- Maatregelen gerelateerd aan fietsen, lopen en openbaar vervoer zijn hoog geprioriteerd. Die vanwege de ambities voor het bevorderen van schone en duurzame mobiliteit.
- Maatregelen in het centrum van Doetinchem zijn hoog geprioriteerd, onder andere vanwege de verwachte verkeersveiligheids- en doorstromingsknelpunten en de ambities voor een aantrekkelijke binnenstad en het sturen van verkeer om het centrum.
- Wegen en locaties met veel verkeer zijn hoog geprioriteerd. Dit omdat veel verkeersdeelnemers het effect van de maatregel ervaren.
- Maatregelen waarbij enerzijds wegen worden afgewaardeerd zijn in de prioritering gekoppeld aan maatregelen waarbij anderzijds de doorstroomfunctie op wegen wordt verbeterd.
- Omdat er veel maatregelen in het centrum zijn, hebben we hierbinnen ook een prioritering gemaakt. Maatregelen vanaf de binnenstad naar het zuiden (afgekaderd in figuur 3-1) hebben we hoger geprioriteerd dan de overige delen. Dit omdat hier het meeste verkeer is we de meeste positieve effecten verwachten.
- Maatregelen die in bestaande al geplande projecten meegenomen kunnen worden (werk met werk maken) zijn hoog geprioriteerd. Dit overzicht van geplande projecten is opgenomen in **paragraaf 4.2** van de bijlage.

Door het aanpassen of aanvullen van bovenstaande punten kan een andere prioritering ontstaan.



Figuur 3-1: afbakening maatregelen centrum met prioriteit 1

De initiële kosten zijn globaal ingeschat. Het is mogelijk dat er bij het nader uitwerken van de maatregel blijkt dar er meer of minder kosten zijn:
- €: tot 100.000 euro
- €€: tussen de 100.000 en 1.000.000 euro
- €€€: meer dan 1.000.000 euro

Niet-fysieke maatregelen, zoals het opstellen van een beleidskader of het doen van een analyse hebben lage kosten (€). Dit geldt ook voor het uitvoeren van kleine fysieke maatregelen en maatregelen op een kort wegvak of een minder druk/minder complexe kruising.

Het wijzigen van de wegcategorie op een kort en/of minder complex wegvak, het verbeteren van fietsinfrastructuur en maatregelen op drukke/complexe kruisingen hebben gemiddelde kosten (€€).

Het optimaliseren van een lang en/of complex wegvak, het wijzigen van de wegcategorie op een lang en/of complex wegvak en het aanleggen van nieuwe infrastructuur hebben hoge kosten (€€€).

In de bijlage is een tabel opgenomen met daarin alle maatregelen uit het uitvoeringsprogramma en een korte inhoudelijke toelichting. Verder is per maatregel aangegeven:
- Als het gaat om een wegvak: van waar tot waar. In veel gevallen heeft de maatregel betrekking op een gedeelte van het wegvak.
- Prioritering.
- Globale kosteninschatting.
- In welke van de vier thema's de maatregel valt.
- De locatie van de maatregel: Doetinchem (verdeeld in diverse locaties, waaronder het centrum), Wehl, Gaanderen, Nieuw Wehl en niet locatiegebonden.
- De modaliteit(en) waarop de maatregel effect heeft: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer en vrachtverkeer.
- Of we met de maatregel een risicolocatie uit de SPV-analyse aanpakken.
- Of de maatregel in een bestaand al gepland project meegenomen kan worden (werk met werk maken).

5.2 Uitvoeringsagenda

5.2.1 Bruisende binnenstad

Het eerste thema is de Bruisende binnenstad. Hieronder staan de maatregelen met prioritering (van hoog naar laag) en de globale kosteninschatting.

Nr.	Maatregel	Prioriteit	Kosten
1.2.a.	Verbeteren fietsroutes en ringstructuur rond binnenstad	1 (0-3 jaar)	€€€
1.2.b.	Verbeteren fietsroutes en -doorstroming	1 (0-3 jaar)	€€€
1.3	Verbeteren fietsparkeervoorzieningen	1 (0-3 jaar)	€€
1.5	Verminderen doorgaand verkeer Gaswal	1 (0-3 jaar)	€
1.6	Parkeerverwijssyteem	1 (0-3 jaar)	€
1.4.d.	Wijzigen wegcategorie C.Missetstraat naar ETW30	1 (0-3 jaar)	€€€

Nr.	Maatregel	Prioriteit	Kosten
1.1	Aanleggen recreatieve wandelroute	2 (3-8 jaar)	€
1.4.a.	Wijzigen wegcategorie Terborgseweg naar GOW30	2 (3-8 jaar)	€€€
1.4.b.	Wijzigen wegcategorie Raadhuisstraat naar GOW30	2 (3-8 jaar)	€€€
1.4.c.	Wijzigen wegcategorie Hofstraat naar ETW30	2 (3-8 jaar)	€€€
1.4.e.	Wijzigen wegcategorie Dr. Huber Noodtstraat naar GOW30	2 (3-8 jaar)	€€€

5.2.2 Leefbaarheid wijken & kernen

Het tweede thema is het verbeteren van leefbaarheid wijken & kernen. Hieronder staan de maatregelen met prioritering en kosteninschatting.

Nr.	Maatregel	Prioriteit	Kosten
2.1.c	Verbeteren verkeersveiligheid Spoorwegovergang C.Missetstraat / Havenstraat	1 (0-3 jaar)	€
2.2.a	Wijzigen wegcategorie Route Bilderdijkstraat - Bevrijdingsstraat – Boddens Hosangstraat naar GOW30	1 (0-3 jaar)	€€€
2.2.d	Wijzigen wegcategorie Rijksweg binnen bebouwde kom naar GOW30, met aandacht voor de kruising Rijksweg - Slakweg en de kruising Rijksweg - Hoofdstraat - Vulcaanstraat	1 (0-3 jaar)	€€€
2.2.g	Wijzigen wegcategorie Plattenburgstraat naar GOW30	1 (0-3 jaar)	€€€
2.3.b	Wijzigen wegcategorie Hoofdstraat naar ETW30	1 (0-3 jaar)	€€
2.3.e	Wijzigen wegcategorie Havenstraat naar ETW30	1 (0-3 jaar)	€€
2.4.a	Wijzigen wegcategorie Rijksweg buiten bebouwde kom naar ETW60	1 (0-3 jaar)	€€€
2.4.b	Wijzigen wegcategorie Varsseveldseweg buiten bebouwde kom naar ETW60	1 (0-3 jaar)	€€€
2.5	Opstellen beleidskader inrichting wegen	1 (0-3 jaar)	€
2.6	Handhaving	1 (0-3 jaar)	€
2.1.a	Verbeteren verkeersveiligheid Spoorwegovergang Doetinchemseweg	2 (3-8 jaar)	€
2.1.b	Verbeteren verkeersveiligheid Spoorwegovergang Hoofdstraat	2 (3-8 jaar)	€
2.1.e	Verbeteren verkeersveiligheid kruising Koningin Wilhelminastraat – Beekseweg	2 (3-8 jaar)	€
2.2.h	Wijzigen wegcategorie Sicco Mansholtweg naar GOW30	2 (3-8 jaar)	€€
2.3.f	Wijzigen wegcategorie rond station Doetinchem naar ETW30	2 (3-8 jaar)	€€
2.3 g.	Wijzigen wegcategorie Doetinchemseweg (ten noorden en parallel aan Bedrijvenweg) inclusief het ‘rondje woonboulevard’ naar ETW30	2 (3-8 jaar)	€€
2.1.d	Onderzoek nut en noodzaak spoorwegovergangen	3 (>8 jaar)	€
2.1.f	Verbeteren verkeersveiligheid kruising Nieuw Wehlseweg - Nieuwe Kerkweg	3 (>8 jaar)	€
2.2.b	Wijzigen wegcategorie Kruisbergseweg / Ds. van Dijkweg naar GOW30	3 (>8 jaar)	€€€
2.2.c	Wijzigen wegcategorie Haareweg naar GOW30	3 (>8 jaar)	€€€
2.2.e	Wijzigen wegcategorie Normandiëstraat naar GOW30	3 (>8 jaar)	€€
2.2.f	Wijzigen wegcategorie Terborgseweg (oude tracé) naar GOW30	3 (>8 jaar)	€€
2.3.a	Wijzigen wegcategorie Oude Terborgseweg (gedeelte binnen bebouwde kom) naar ETW30	3 (>8 jaar)	€€
2.3.c	Wijzigen wegcategorie Steverinkstraat naar ETW30	3 (>8 jaar)	€€
2.3.d	Wijzigen wegcategorie Pierikstraat naar ETW30	3 (>8 jaar)	€€

5.2.3 Stimuleren actieve mobiliteit en OV

Het derde thema is de stimuleren actieve mobiliteit en OV. Hieronder staan de maatregelen met prioritering en kosteninschatting.

Nr.	Maatregel	Prioriteit	Kosten
3.3	Vormgeving fietspaden	1 (0-3 jaar)	€
3.7	Onderzoek hubs & deelmobiliteit	1 (0-3 jaar)	€
3.8	Educatie & voorlichting	1 (0-3 jaar)	€
3.5	Uitvoeren routescan bus	1 (0-3 jaar)	€
3.6	Uitvoeren haltescan bus	1 (0-3 jaar)	€
3.1	Verbeteren fietsroute Doetinchem – Wehl (kosten afhankelijk van voorkeursoptie)	2 (3-8 jaar)	€€/€€€
3.2	RegioExpres	2 (3-8 jaar)	€
3.4	Lobby behoud busverbindingen	2 (3-8 jaar)	€
3.9	Werkgeversaanpak	2 (3-8 jaar)	€

5.2.4 Optimaal sturen van verkeer

Het vierde thema is het optimaal sturen van verkeer. Hieronder staan de maatregelen met prioritering en kosteninschatting.

Nr.	Maatregel	Prioriteit	Kosten
4.2	Spoorwegovergang Terborgseweg - Kennedylaan	1 (0-3 jaar)	€€
4.1.e	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Keppelseweg tussen Plakhorstweg en IJsselstraat	1 (0-3 jaar)	€€€
4.1.f	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route J.F. Kennedylaan tussen Terborgseweg en Ruimzichtlaan	1 (0-3 jaar)	€€€
4.1.h	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Bedrijvenweg	1 (0-3 jaar)	€€€
4.1.l	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid spoorwegkruising station de Huet	1 (0-3 jaar)	€
4.3	Aanleg tunnel Europaweg	1 (0-3 jaar)	€€€
4.4	Doorgaande routes motorvoertuigen accentueren	1 (0-3 jaar)	€
4.5	Verkennen westelijke verbinding	1 (0-3 jaar)	€
4.1.a	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Energieweg – Liemersweg tussen Europaweg en Keppelseweg	2 (3-8 jaar)	€€€
4.1.b	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Europaweg - Hofstraat - Keppelseweg – Ruimzichtlaan	2 (3-8 jaar)	€€€
4.1.c	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Terborgseweg - Oostelijke Randweg - Terborgseweg	2 (3-8 jaar)	€€€
4.1.d	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Europaweg - A18 - Liemersweg	2 (3-8 jaar)	€€€
4.1.g	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid route Varsseveldseweg binnen bebouwde kom	2 (3-8 jaar)	€€€
4.1.i	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid kruising Zelhemseweg - Normandiestraat	2 (3-8 jaar)	€€
4.1.j	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid kruising Varsseveldseweg - Zuivelweg - Boddens Hosangstraat	2 (3-8 jaar)	€€
4.1.k	Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid kruisingen toe- en afrit A18 - N815	2 (3-8 jaar)	€
4.6	Vormgeven vrachtnetwerk	2 (3-8 jaar)	€
4.7	Sturen van landbouwverkeer	2 (3-8 jaar)	€
4.8	Digitalisering en data	2 (3-8 jaar)	€

5.3 Quick-wins

5.3.1 Algemeen

Quick-wins zijn maatregelen die relatief eenvoudig, tegen geringe kosten en op korte termijn uit te voeren zijn. Ook komen ze tegemoet aan een aantal maatregelen met prioriteit 1.

5.3.2 Optimalisaties kruisingen

We onderzoeken en nemen mogelijk maatregelen voor het verwijderen van richtingen/ opstelstroken, zodat routes voor motorvoertuigen passen binnen de gewenste netwerken. Bijvoorbeeld op de kruising Gaswal – Europaweg en Kennedylaan – Hofstraat. Indien de optimalisaties elders tot knelpunten leiden worden ze niet uitgevoerd.

5.3.3 Maatregelen alvast gedeeltelijk uitvoeren

Sommige maatregelen bestaan uit een aantal stappen. Bijvoorbeeld om een bepaalde weg af te waarderen van GOW50 naar GOW30 zijn zeven verschillende maatregelen nodig. Als we er bijvoorbeeld alvast twee uitvoeren, komen we al tegemoet aan het beoogde eindresultaat. We verkennen voor welke maatregelen dit geldt en voeren deze uit.

5.3.4 Optimalisaties van verkeersregelinstallaties

We onderzoeken en nemen mogelijk maatregelen in combinatie met quick-win 1. We analyseren het huidige functioneren van de verkeerslichten. We bepalen welke prioritering passend is conform de gewenste netwerken en maatregelen met prioriteit 1 en optimaliseren de regeling. Eventueel maken we een koppeling van meerdere verkeerslichten. Als optimaliseren niet mogelijk is, dan overwegen we slimmere software. Als de optimalisaties elders tot knelpunten leiden worden ze niet uitgevoerd.

5.3.5 Gewenste routes voor motorvoertuigen en fietsers

We analyse de bestaande ANWB-bebording (voor fietsers en motorvoertuigen) met plaatsnamen en belangrijke locaties. We brengen mogelijke optimalisaties in beeld en leggen contact met de NBD voor doorvoeren van aanpassingen. Als er op korte termijn veranderingen verwacht worden dan vervallen de aanpassingen. Deze analyse doen we ook voor routes die navigatiesystemen aangeven.

5.3.6 Lobby fietsverbinding tussen Wehl en Doetinchem

We onderzoeken welke maatregelen we kunnen uitvoeren in samenwerking met andere overheden. We leggen eerste contacten en verkennen de mogelijkheden om gezamenlijk tot uitwerking en uitvoering van deze maatregelen te komen. Het kan bijvoorbeeld gaan over de nieuwe fietsverbinding tussen Wehl en Doetinchem langs het spoor, waarin de provincie ook een partij is.