

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team:

Onderwerp:

Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 26-11-2024

Notanummer : 2024-854

Datum : 26-11-2024

Programma : 05 - Ruimtelijke ontwikkeling

Portefeuillehouder : Wethouder Elferink,

Bijlage(n) : Bijlage 1 rapportage Basisvoorkeursvariant HWS.pdf, Bijlage 2 - Rapport Goudappel HWS.pdf, Bijlage 3 Verslag peiling Goed Op Weg.pdf, Bijlage 4 - Verslag focusgroep HWS 11 juli 2024.pdf, Bijlage 5 - Nagekomen reacties focusgroep en andere partners.docx

Parafering

13-11-2024: Programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling13-11-2024: Wethouder

Agendering

* 13-11-2024: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

* 14-11-2024: Teammanager Concernstaf en Adjunct-secretaris

Definitieve akkoord

26-11-2024

B & W d.d.: 26-11-2024

Besluit

1. De raad voor te stellen om de drie uitgangspunten zoals omschreven in de rapportage Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur vast te stellen. Deze drie uitgangspunten zijn:

* ontwerpen vanuit het STOMP-principe;

* in principe verlagen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u;

* hanteren van het dakpanprincipe, waarbij verkeer gebundeld wordt op o.a. het Hanzetracé en de N348.

2. De raad voor te stellen om de rapportage Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur vast te stellen als basis voor de maatregelen tot 2030 en de vervolgitwerking.

3. De raad voor te stellen om de aandachtspunten zoals benoemd door de focusgroep, betrokken partijen en in de brede consultatie te betrekken bij de uitwerking van de maatregelen.

4. De raad voor te stellen om fase 6 t/m 9 van het plan van aanpak voor de hoofdwegenstructuur onderdeel te laten zijn van het traject en product Omgevingsvisie.

5. Het raadsvoorstel en ontwerp raadsbesluit vast te stellen.

6. De stukken aan te bieden aan de raad.

Inleiding

Dit besluit gaat over de basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur, als onderdeel van de herijking hoofdwegenstructuur. Dit raadsvoorstel hangt samen met raadsvoorstel mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie dat de raad parallel krijgt voorgelegd.

Al jaren werken we aan onze hoofdwegenstructuur. De A1 is inmiddels verbreed. De maatregelen aan het Hanzetracé ter hoogte van de Zutphenseweg en Amstellaan hebben voor een betere doorstroming gezorgd waardoor dit logische routes zijn voor autoverkeer. Met de herijking controleren we of we nog steeds aan de juiste projecten werken en wat er nodig is voor een gezonde leefomgeving. De uitdaging is het vinden van een goede balans tussen een bereikbare stad en gezonde leefomgeving.

Voor deze herijking heeft de raad in juli 2023 het plan van aanpak en bijbehorende participatieaanpak vastgesteld (2023 -1200, 19 december 2023). Het plan van aanpak beschrijft 9 fasen , van analyse tot finale besluitvorming. In de analysefase (fase 1) zijn bestaande en toekomstige knelpunten in het hoofdwegenet van Deventer geïventariseerd. Vervolgens heeft het college van B&W een voorlopig besluit genomen over fase 2 en 3: het afwegen en kiezen van een basis hoofdwegenstructuur. In fase 4 hebben bewoners, ondernemers en gebruikers hun mening gegeven via een digitale keuzewijzer. De uitkomst van deze keuzewijzer is betrokken bij dit voorstel. Dit voorliggende besluit gaat over fase 5, waarbij B&W besluit over de basisvoorkeursvariant en de stukken aanbiedt aan de raad ter besluitvorming. De basisvoorkeursvariant gaat over de maatregelen tot 2030, gebaseerd op reeds vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen en drie beleidsuitgangspunten, vastgesteld door B&W in het besluit van 22 augustus 2024 (2024 - 697):

1. Ontwerpen vanuit het STOMP principe;
2. In principe verlagen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u;
3. Hanteren van het dakpanprincipe.

Het eindproduct hoofdwegenstructuur wordt onderdeel van de omgevingsvisie. Hierbij zullen ook maatregelen als een derde brug afgewogen worden. Rekening houdend met de visie en ambities voor extra woningen en de uitgangspunten voor een duurzaam mobiliteitssysteem in Deventer na 2030 (fase 6 tot en met 9). De raad wordt gevraagd een richtinggevende uitspraak te doen, zodat gestart kan worden met de uitvoering van de maatregelen uit de basisvoorkeursvariant. Van deze maatregelen krijgen we geen spijt. Het advies van Goudappel is: "Niets doen is geen optie; indien geen investeringen gedaan worden, zal de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van Deventer verder onder druk komen te staan".

Beoogd maatschappelijk resultaat

Het beoogd maatschappelijk resultaat is een goede balans te realiseren tussen bereikbaarheid en een prettige leefomgeving.

Het resultaat op de korte termijn is dat projecten waar middelen voor beschikbaar zijn, gestart kunnen worden en de uitgangspunten meegenomen kunnen worden bij lopende (onderhouds)projecten.

Kader

* Plan van aanpak Herijking hoofdwegenstructuur 2040 & Integraal mobiliteitsplan binnenstad & Periferie (december 2023)

- * Participatieaanpak Herijking hoofdwegenstructuur 2040 & Integraal mobiliteitsplan binnenstad & Periferie (december 2023)
 - * Programma Fiets 2021-2025
 - * Deventer Omgevingsvisie (2019)
 - * Deventer Bericht aan de stad, inclusief uitkomst
- Bereikbaarheidsconclaf: beslisdocument en spoorboekje (2011)

Betrokken partijen en participatie

Er is een gezamenlijke focusgroep samengesteld voor mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie en herijking visie hoofdwegenstructuur. Deze groep is voor de hoofdwegenstructuur zeven keer bij elkaar geweest. Op 11 juli heeft een afsluitende bijeenkomst plaatsgevonden over de hoofdwegenstructuur waar de groep geadviseerd heeft over de te nemen maatregelen. Het verslag van deze sessie, inclusief een overzicht van deelnemende partijen is bijgevoegd bij de stukken (zie bijlage 4).

Daarnaast is op 10 juli aanvullend gesproken met de vertegenwoordigers (tevens focusgroepleden) van het Comité Groen Van Oldenielstraat, Stichting Rollegate en Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer (SBBD) over de conclusies met betrekking tot de Van Oldenielstraat. Ook zijn er gesprekken geweest met samenwerkingspartners, waaronder vertegenwoordigers van de politie, Veiligheidsregio IJsselland en Provincie Overijssel. Er is ook een advies van de adviesraad natuur en milieu ontvangen.

Sommige partijen hebben naar aanleiding van de gesprekken nog een aanvullende brief of mail verstuurd. Een samenvatting hiervan vindt u in bijlage 5, inclusief een reactie.

In oktober 2024 heeft een breed publiek via een online keuzewijzer zijn mening gegeven. In totaal hebben 2014 unieke respondenten de Keuzewijzer ingevuld. Over het algemeen geven de respondenten aan een voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen (score van 71,5 op een schaal van 100). Dit is een redelijk sterke voorkeur. De respondenten die het vaakst met de fiets of lopend naar de binnenstad gaan hebben soortgelijke resultaten. De respondenten die het vaakst met de auto naar de binnenstad gaan zijn gemiddeld genomen neutraal. Voor de leesbaarheid gebruiken we in deze nota en het verslag van de peiling de termen automobilist, fietser of voetganger. In bijlage 3 vindt u de opbrengsten uit de keuzewijzer.

De volgende aandachtspunten die zijn benoemd tijdens de focusgroepen, gesprekken met stakeholders en/of uit de brede consultatie worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de maatregelen:

- * Houd bij de inrichting van gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 30km/u rekening met de bus en hulpdiensten. Daarnaast is het belangrijk dat deze wegen wel een ontsluitingsfunctie houden, zodat de bestemmingen, waaronder de binnenstad, ook per auto bereikbaar blijven. Ten slotte is het streven om voor de weggebruiker logische, bij voorkeur aaneengesloten, gebieden te creëren.
- * Houd bij de capaciteitsuitbreiding van de kruispunten van de Van Oldenielstraat bij het ontwerp rekening met de leefbaarheid van het gebied en oversteekbaarheid van deze weg.
- * Zorg dat tunnels en gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30km/u goed aansluiten op het fietsnetwerk.
- * Breng bij het realiseren van de HUB's de consequenties voor de bestaande parkeergelegenheden in kaart en tref waar mogelijk maatregelen (denk aan concurrentie met bestaande betaalde parkeervoorzieningen en beschikbaarheid openbaar vervoer)

* Borg bereikbaarheid van hulpdiensten bij het afsluiten van wegen en het doorvoeren van verkeersmanagement maatregelen.

Daarnaast zullen enkele genoemde maatregelen overwogen worden in het kader van de omgevingsvisie, waarbij een doorkijk na 2030 wordt gegeven. Denk hierbij aan maatregelen Zutphenseweg/ Visbystraat, de derde IJsselbrug en het verhogen van de snelheid naar 70km/u op een deel van de N348,

Toelichting op participatiebeleid

Ruimte van invloed en belang. Belangengroepen hebben via de focusgroep advies gegeven. Gebruikers, ondernemers en bewoners zijn in oktober via een online keuzewijzer geraadpleegd en hebben hun mening gegeven. Het belang van een gezonde en veilige leefomgeving en bereikbare gemeente is een belang voor alle inwoners, ondernemers en gebruikers. Deventer gaat komende jaren fors groeien met het aantal inwoners en daarbij horende woningen en voorzieningen. Het wordt drukker op de wegen en in de straten in onze wijken en dorpen. Met meer voetgangers, fietsers en (geparkeerde) auto's. Maar we willen ook genoeg ruimte houden om te verblijven en te spelen en voor water en groen. Een optimaal ingerichte en veilige verkeersinfrastructuur in Deventer, stad en platteland is van groot belang voor bewoners, bedrijfsleven en bezoekers. Beschikbare middelen voor participatie Middelen voor focusgroep en het ontwikkelen en uitzetten van de online keuzewijzer zijn voorzien binnen programma Ruimtelijke Ontwikkeling. Daarnaast waren er middelen beschikbaar voor het werken met OpenStad (online keuzewijzer) uit het programma Burger en Bestuur (participatiebeleid). Participatie niveau Het plan van aanpak participatie is vastgesteld. Participatieniveau van de focusgroep was adviseren. Voor de brede consultatie was het niveau raadplegen. Verhouding met andere participatietrajecten Fase 6 t/m 9 uit het plan van aanpak worden uitgevoerd als onderdeel van het traject Omgevingsvisie. De participatie om te komen tot de basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur heeft tegelijk plaatsgevonden met de participatie van het mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie. De keuzewijzer ging over beide plannen.

Argumenten voor en tegen

Voor:

1. De uitgangspunten en de vertaling naar de maatregelen uit de basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur sluit aan bij het tot nu toe gehanteerde beleid en de wens vanuit gebruikers:
 - a) In Deventer is al jaren geleden een beweging ingezet de mens centraal te zetten bij de inrichting van buurten. Met meer aandacht voor de voetganger, fietser en openbaar vervoer en minder focus op reistijdwinst en reistijdverlies voor autoverkeer. Voorbeelden zijn het ontwerp van Tuinen van Zandweerd, de fietsverbindingen in en vanuit de Vijfhoek en het ontwikkelperspectief en de uitwerking daarvan in de Kien/ centrumschil. Het centraal stellen van de mens sluit aan bij de landelijke trend, waar gemeenten steeds meer aandacht hebben voor een gezonde leefomgeving. Een recent initiatief van bewoners in Deventer (STOMP op de stadsentrees) laat zien dat er in Deventer behoefte is aan het teruggeven van de ruimte aan de voetgangers en fietsers. Het besluit om STOMP als uitgangspunt te nemen is dus een herbevestiging van de reeds ingezette lijn. De uitkomst van de brede consultatie bevestigt deze lijn: over het algemeen geven de respondenten aan een redelijk sterke voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen. Opvallend is dat automobilisten zelfs gemiddeld genomen neutraal staan ten opzichte van het meer voorrang geven aan fietsers en voetgangers. Fietsers en voetgangers geven aan een sterke voorkeur te hebben voor deze optie.
 - b) Het verlagen van de snelheid naar 30km/u op enkele gebiedsontsluitingswegen zorgt voor meer veiligheid, een stillere omgeving en biedt meer ruimte voor fietsen, wandelen, spelen, ontmoeten, water en groen. Dit sluit aan bij o.a. het programma fiets, klimaatadaptatieprogramma en de ambitie "toekomstbestendig handelen" uit de omgevingsvisie (2019). Gemiddeld genomen geven de respondenten van de keuzewijzer aan een lichte voorkeur te hebben voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30km/u op doorgaande

wegen.

c) De herbevestiging van het dakpanprincipe, met het Hanzetracé als drager van de stad sluit aan bij eerder genomen maatregelen zoals de verbreding van de A1, het veranderen van de voorrangssituatie bij de Zutphenseweg en het herinrichten van de Hanzeweg en Amstellaan. Het dakpanprincipe met daarbij het Hanzetracé als drager van de stad stamt al uit 2007 (herijking hoofdwegstructuur) en is bevestigd in het "bericht aan de stad" (2011). Deze recentelijke herijking bevestigt dat ook met nog meer woningen, het versterken van de A1, N348 en Hanzetracé noodzakelijk is voor een goede bereikbaarheid en tegelijkertijd zorgt voor minder doorgaand verkeer in de woonwijken, dorpen en stad. Uit de keuzewijzer blijkt dat gemiddeld genomen de respondenten een lichte voorkeur hebben voor het omrijden met de auto als dit ten goede komt van de rust in de binnenstad of woonwijk.

2. Het nemen van een besluit over de basisvoorkeursvariant inclusief de hierboven genoemde uitgangspunten is essentieel om zo snel mogelijk aan de slag te kunnen gaan. Jaarlijks onderhouden we wegen, worden er woningen en voorzieningen gebouwd en hebben mensen behoefte aan een aantrekkelijke stad om te wonen, werken en te verblijven. Daarnaast zijn er nu middelen vanuit het Rijk beschikbaar om te investeren in infrastructurele projecten, zodat we prettiger woonmilieus kunnen maken. Nu geen besluit nemen en niets doen aan de hoofdwegstructuur is dan ook geen optie. Dit besluit zorgt ervoor dat de wegen waar binnenkort werkzaamheden plaatsvinden, zoals de Van Vlotenlaan en Hoge Hondstraat heringericht kunnen worden met een maximale snelheid van 30km/u. Duidelijkheid over de functie van de Van Oldenielstraat geeft een kader (een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50km/u) voor nadere planuitwerking. Deze duidelijkheid is noodzakelijk, omdat de uitbreiding van de capaciteit op de kruisingen van de Van Oldenielstraat essentieel is voor de te bouwen woningen in onder andere Steenbrugge en Keizerslanden en verdere maatregelen in de binnenstad. Het (her)bevestigen van de drie uitgangspunten zet de visie voor een duurzaam mobiliteitssysteem stevig neer. Dit betekent dat in lopende en toekomstige ontwikkelingen en projecten volgens deze uitgangspunten gewerkt kan worden.

3. De klimaatraad heeft geadviseerd de fietspaden in Deventer veiliger in te richten en fietsers vaker voorrang te geven (advies 3.3. voorrang om veilig en vlot te kunnen fietsen). Dan wordt het aantrekkelijker om de fiets te pakken. De klimaatraad wil dit bereiken door o.a. de weginrichting veiliger te maken voor fietsers: bijvoorbeeld met ongelijkvloerse kruisingen, verkeerslichten af te stemmen op fietsers: fietsers krijgen voorrang op auto's en alle fietsers eenduidiger voorrang te geven. Het STOMP-principe, het verlagen van de maximumsnelheid en het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen geeft vooruitlopend op de besluitvorming over de adviezen van de klimaatraad invulling aan dit advies.

4. Veel van de input die gedurende het participatieproces is opgehaald, heeft betrekking op het vervolg en/of het latere ontwerpproces. Door deze reacties mee te nemen bij de uitwerking (dictum 3) doen we recht aan deze inbreng.

5. Fase 6 t/m 9 uit het plan van aanpak betreffen voor de hoofdwegstructuur stappen met een sterke relatie met andere grote opgaven, zoals woningbouwlocaties, afspraken tussen Rijk en regio, nieuwe werklocaties en maatregelen als een derde brug. Deze stappen vragen dus om een integrale (ruimtelijke) aanpak zoals deze voor de Omgevingsvisie op dit moment loopt.

Tegen:

1. Bundelen van verkeer zorgt ervoor dat op de wegen waar gebundeld wordt, zoals het Hanzetracé, relatief hoge verkeersintensiteiten zijn. Dit heeft een effect op de leefomgeving in dit gebied. Het wonen aan een straat

zonder doorgaand verkeer heeft een andere ervaring dan het wonen aan een hoofdweg waar de maximale snelheid 50km/u is. De zorgen vanuit o.a. het Comité Groen Van Oldenielstraat, Stichting Rollecate en de respondenten van de Keuzewijzer zijn dan ook begrijpelijk. In de nadere uitwerking zal nadrukkelijk aandacht zijn voor de leefbaarheid en voor fietsers en voetgangers.

2. Verlagen van de snelheid op enkele gebiedsontsluitingswegen en vaker voorrang voor de fiets of voetganger zorgen ervoor dat de reistijd met de auto op sommige trajecten zal toenemen. Dit heeft consequenties voor de bereikbaarheid van de economische centra, voorzieningen en binnenstad. Een rit met de auto vanuit een van de kernen of bijvoorbeeld Diepenveen naar de binnenstad zal iets langer duren. Verwachting is dat deze toename op een complete rit verwaarloosbaar is plus er zijn alternatieven: de fiets voor de korte afstanden of rijden via het Hanzetracé en het parkeren in de Hubs. Uit de keuzewijzer blijkt dat automobilisten gemiddeld genomen een lichte voorkeur hebben voor het behouden van de maximumsnelheid van 50km/u. Echter, op de vraag of mensen in Deventer blijven winkelen bij een verlaging van de maximumsnelheid naar 30km/u geven respondenten, inclusief automobilisten, aan te blijven winkelen in Deventer. Gemiddeld genomen geven respondenten van de keuzewijzer aan een lichte voorkeur te hebben voor een prettig verblijfsgebied langs de Welle. Waarbij automobilisten gemiddeld genomen neutraal over dit dilemma denken. In de open antwoorden werd duidelijk dat de meningen over de Welle verdeeld zijn en dat vele respondenten zich zorgen maken over eventuele consequenties.

Financiële consequenties en dekking

Het voorgestelde besluit ter vaststelling van de uitgangspunten en de "rapportage Basisvoorkeursvariant" hebben geen directe financiële consequenties.

Ter toelichting:

In de rapportage "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" wordt in hoofdstuk 4 de fasering besproken. De strategie is zoveel mogelijk om "werk met werk" te maken en te starten met de projecten waar al middelen beschikbaar voor zijn binnen de huidige gemeentelijke begroting. De uitgangspunten hebben geen invloed op de huidige beschikbare middelen. voor de maatregelen waar nog geen middelen beschikbaar voor zijn, zal naar middelen gezocht worden via subsidies en/of worden voorgelegd aan de raad bij de Perspectiefnota. Hierbij valt te denken aan: de inrichting van sommige gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u zoals de Welle en het afkoppelen van de Bokkingshang en de Emmastraat.

Ten aanzien van de procesgelden voor de "Hoofdwegenstructuur" wordt melding gemaakt over de financiële afwijking middels de derde kwartaalrapportage 2024.

Openbaarmaking en communicatie

Dit besluit is openbaar. Na besluitvorming wordt dit besluit aangeboden aan de raad door middel van een raadsvoorstel. Vervolgens wordt de focusgroep geïnformeerd over dit besluit.

Aanpak en uitvoering

Het raadsvoorstel wordt aangeboden aan de raad. De rol van de raad eind 2024 is het geven van een richtinggevende uitspraak (RUR) over de drie uitgangspunten en



de basisvoorkeursvariant. De uitgangspunten en de uitgangspunten van de hoofdwegenstructuur na 2030 worden onderdeel van de Omgevingsvisie.

Na het besluit van de raad over de hoofdwegenstructuur kunnen de maatregelen waarvoor middelen beschikbaar zijn, gestart worden en/of de uitgangspunten meegenomen worden in lopende (onderhouds)projecten.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp	: Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink,
Voorstelnummer	: 2024-854
Datum B en W besluit	: 26-11-2024
Team	: DEV-PRO-EL

Inleiding

Dit besluit gaat over de basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur, als onderdeel van de herijking hoofdwegenstructuur. Dit raadsvoorstel hangt samen met raadsvoorstel mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie dat uw raad parallel krijgt voorgelegd. Al jaren werken we aan onze hoofdwegenstructuur. De A1 is inmiddels verbreed. De maatregelen aan het Hanzetracé ter hoogte van de Zutphenseweg en Amstellaan hebben voor een betere doorstroming gezorgd waardoor dit logische routes zijn voor autoverkeer. Met de herijking controleren we of we nog steeds aan de juiste projecten werken en wat er nodig is voor een gezonde leefomgeving. De uitdaging is het vinden van een goede balans tussen een bereikbare stad en gezonde leefomgeving.

Voor deze herijking heeft de raad in juli 2023 het plan van aanpak en bijbehorende participatieaanpak vastgesteld (2023 -1200, 19 december 2023). In het plan van aanpak staan 9 fasen omschreven, van analyse tot finale besluitvorming. In de analyse fase (fase 1) zijn bestaande en toekomstige knelpunten in het hoofdwegennet van Deventer geïnventariseerd. Vervolgens heeft het college van B&W een concept basisvoorkeursvariant vastgesteld, als resultaat van fase 2 en 3: het afwegen en kiezen van een basis hoofdwegenstructuur. In fase 4 hebben bewoners, ondernemers en gebruikers hun mening gegeven via een digitale keuzewijzer. De uitkomst van deze keuzewijzer gebruiken we als input voor dit voorstel. Dit besluit gaat over fase 5 waarbij de raad besluit over de basisvoorkeursvariant. De basisvoorkeursvariant gaat over de maatregelen tot 2030, gebaseerd op reeds vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen en drie uitgangspunten:

1. Ontwerpen vanuit het STOMP principe;
2. In principe verlagen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u;
3. Hanteren van het dakpanprincipe.

De maatregelen aan de hoofdwegenstructuur na 2030 worden onderdeel van de Omgevingsvisie. Hierbij zullen ook maatregelen als een derde brug afgewogen worden, rekening houdend met de visie en ambities voor extra woningen en de uitgangspunten voor een duurzaam mobiliteitssysteem in Deventer na 2030 (fase 6 tot en met 9). Dit besluit over de basisvoorkeursvariant is dan ook een richtinggevende uitspraak van de raad (RUR), opdat gestart kan worden met de uitvoering van de maatregelen uit de basisvoorkeursvariant. Van deze maatregelen krijgen we geen spijt. Het advies van Goudappel is: "Niets doen is geen optie; indien geen investeringen gedaan worden, zal de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van Deventer verder onder druk komen te staan".

Raadsvoorstel

1. De drie uitgangspunten zoals omschreven in de rapportage "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" vast te stellen. Deze drie uitgangspunten zijn: 1) ontwerpen vanuit het STOMP principe; 2) in principe verlagen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u en 3) hanteren van het dakpanprincipe, waarbij verkeer gebundeld wordt op o.a. het Hanzetracé en de N348.
2. De basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur vast te stellen als basis voor de maatregelen tot 2030 en als richting voor de omgevingsvisie.
3. De aandachtspunten zoals benoemd door de focusgroep, betrokken partijen en in de brede consultatie te betrekken bij de uitwerking van de maatregelen.
4. Fase 6 t/m 9 van het plan van aanpak voor de hoofdwegenstructuur onderdeel te laten zijn van het traject en product omgevingsvisie.

Kern raadsvoorstel

Deventer bouwt. De komende jaren worden er in Deventer veel woningen en voorzieningen bijgebouwd. Met de beperkte ruimte die er is, vraagt dat om keuzes over hoe we onze wegen willen inrichten. Van wie is de straat? We kiezen voor bundelen op de hoofdwegen, zodat in de woonwijken, dorpen en de binnenstad meer leefruimte, meer groen en meer ruimte voor lopen en fietsen ontstaat.

Waar Deventer precies gaat bouwen is een keuzeprocess van de komende jaren. Maar ondertussen staat Deventer niet stil. Jaarlijks onderhouden we wegen, worden er woningen en voorzieningen gebouwd en hebben mensen behoefte aan een aantrekkelijke stad om te wonen, werken en te verblijven. Nu niets doen aan de hoofdwegenstructuur is dan ook geen optie.

Voor u ligt een tussenproduct van de herijking hoofdwegenstructuur. Hierin staan de uitgangspunten voor de hoofdwegenstructuur. Deze uitgangspunten zijn vertaald naar maatregelen die nu nodig zijn om de ambities te halen, en waar we als gemeente geen spijt van krijgen als we meer inzicht hebben in de totale opgave. Met de herijking controleren we of we nog steeds aan de juiste projecten werken en wat er nodig is voor een gezonde leefomgeving. Deze herijking bevestigt dat het huidige beleid voortgezet en uitgevoerd kan worden. Het betreft dus geen nieuw beleid, maar bevestiging en uitwerking van het reeds ingezette beleid sinds jaren.

Samengevat staan hieronder de uitgangspunten voor de hoofdwegenstructuur en een beknopt overzicht van de te nemen maatregelen tot 2030:

1. We ontwerpen vanuit het STOMP-principe. We geven prioriteit aan stappen, trappen, openbaar vervoer en daarna aan mobiliteitsdiensten en als laatste de privéauto. Daarnaast streven we ernaar om belangrijke fietsroutes ongelijkvloers te laten kruisen met wegen waar de snelheid 50km/u of hoger is. Maatregelen tot 2030 zijn o.a.:

* Tunnels voor langzaam verkeer onder het Hanzetracé (Lebuïnuslaan/Margrijnenenk) tussen Steenbrugge en winkelcentrum Keizerslanden en onder het spoor bij het centraal station tussen Voorstad en de binnenstad (middelen beschikbaar via versnellingsgelden en mobiliteitsfonds);

* Ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer met het Hanzetracé (Van Oldenielstraat) bij de kruisingen Brinkgreverweg en Herman Boerhaavelaan (nog geen middelen beschikbaar);

* Het verlagen van de snelheid op de Welle en het afsluiten van de Bokkingshang/Emmastraat en Stationsstraat voor doorgaand autoverkeer (nog geen middelen beschikbaar)

2. We verlagen de snelheid naar 30km/u op een groot aantal ontsluitingswegen in de stad. Dit zorgt voor een veiligere en gezondere leefomgeving in de woonwijken, dorpen en binnenstad. Maatregelen tot 2030 zijn o.a.:

* Inrichten van de Van Vlotenlaan en Hoge Hondstraat als 30km/u, we nemen 30km/u als uitgangspunt bij de huidige MJOP-werkzaamheden op deze straten;

* Zoektocht naar middelen om een deel van de Welle in te richten als 30km/u gecombineerd met een afsluiting van de Emmastraat en Bokkingshang

3. We bundelen verkeer op de hoofdwegen en zorgen dat doorgaand verkeer niet door de (binnen) stad, dorpen en woonwijken rijdt. Maatregelen tot 2030 zijn o.a.

* starten met uitbreiding capaciteit kruispunten van Oldenielstraat (middelen beschikbaar via versnellingsgelden en mobiliteitsfonds)

* gesprekken met provincie Overijssel voortzetten over de N348

* extra inzet op verkeersmanagementmaatregelen om de doorstroming op het

Hanzetrace en N348 te bevorderen (onder voorbehoud van middelen)

In bijlage 1 "Basisvoorkeursvariant" staat een volledig overzicht van de te nemen maatregelen tot 2030 inclusief een fasering en uitvoeringsstrategie.

Beoogd resultaat

Het beoogd maatschappelijk resultaat is een goede balans te realiseren tussen bereikbaarheid en een prettige leefomgeving.

Het resultaat op de korte termijn is dat projecten waar middelen voor beschikbaar zijn, gestart kunnen worden en de uitgangspunten meegenomen kunnen worden bij lopende (onderhouds)projecten.

Kader

*Plan van aanpak Herijking hoofdwegenstructuur 2040 & Integraal mobiliteitsplan binnenstad & Periferie (december 2023)

* Participatieaanpak Herijking hoofdwegenstructuur 2040 & Integraal mobiliteitsplan binnenstad & Periferie (december 2023)

* Programma Fiets 2021-2025

* Deventer Omgevingsvisie (2019)

* Deventer Bericht aan de stad, inclusief uitkomst

Bereikbaarheidsconclaf: beslisdocument en spoorboekje (2011)

Argumenten ten behoeve van de raad

Voor:

1. De uitgangspunten en de vertaling naar de maatregelen uit de basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur sluit aan bij het tot nu toe gehanteerde beleid en de wens vanuit gebruikers:

- a) In Deventer is al jaren geleden een beweging ingezet de mens centraal te zetten bij de inrichting van buurten. Met meer aandacht voor de voetganger, fietser en openbaar vervoer en minder focus op reistijdwinst en reistijdverlies voor autoverkeer. Voorbeelden zijn het ontwerp van Tuinen van Zandweerd, de fietsverbindingen in en vanuit de Vijfhoek en het ontwikkelperspectief en de uitwerking daarvan in de Kien/ centrumschil. Het centraal stellen van de mens sluit aan bij de landelijke trend, waar gemeenten steeds meer aandacht hebben voor een gezonde leefomgeving. Een recent initiatief van bewoners in Deventer (STOMP op de stadsentrees) laat zien dat er in Deventer behoefte is aan het teruggeven van de ruimte aan de voetgangers en fietsers. Het besluit om STOMP als uitgangspunt te nemen is dus een herbevestiging van de reeds ingezette lijn. De uitkomst van de brede consultatie bevestigt deze lijn: over het algemeen geven de respondenten aan een redelijk sterke voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen. Opvallend is dat automobilisten zelfs gemiddeld genomen neutraal staan ten opzichte van het meer voorrang geven aan fietsers en voetgangers. Fietsers en voetgangers geven aan een sterke voorkeur te hebben voor deze optie.
- b) Het verlagen van de snelheid naar 30km/u op enkele gebiedsontsluitingswegen zorgt voor meer veiligheid, een stillere omgeving en biedt meer ruimte voor fietsen, wandelen, spelen, ontmoeten, water en groen. Dit sluit aan bij o.a. het programma fiets, klimaatadaptatieprogramma en de ambitie "toekomstbestendig handelen" uit de omgevingsvisie (2019). Gemiddeld genomen geven de respondenten van de keuzewijzer aan een lichte voorkeur te hebben voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30km/u op doorgaande wegen.
- c) De herbevestiging van het dakpanprincipe, met het Hanzetracé als drager van de stad sluit aan bij eerder genomen maatregelen zoals de verbreding van de A1, het veranderen van de voorrangssituatie bij de Zutphenseweg en het herinrichten van de Hanzeweg en Amstellaan. Het dakpanprincipe met daarbij het Hanzetracé als drager van de stad stamt al uit 2007 (herijking hoofdwegenstructuur) en is bevestigd in het "bericht aan de stad" (2011). Deze recentelijke herijking bevestigt dat ook met nog meer woningen, het versterken

van de A1, N348 en Hanzetracé noodzakelijk is voor een goede bereikbaarheid en tegelijkertijd zorgt voor minder doorgaand verkeer in de woonwijken, dorpen en stad. Uit de Keuzewijzer blijkt dat gemiddeld genomen de respondenten een lichte voorkeur te hebben voor het omrijden met de auto als dit ten goede komt van de rust in de binnenstad of woonwijk.

2. Het nemen van een besluit over de basisvoorkeursvariant inclusief de hierboven genoemde uitgangspunten is essentieel om zo snel mogelijk aan de slag te kunnen gaan. Jaarlijks onderhouden we wegen, worden er woningen en voorzieningen gebouwd en hebben mensen behoefte aan een aantrekkelijke stad om te wonen, werken en te verblijven. Daarnaast zijn er nu middelen vanuit het Rijk beschikbaar om te investeren in infrastructurele projecten zodat we woningen kunnen blijven bouwen. Nu geen besluit nemen en niets doen aan de hoofdwegenstructuur is dan ook geen optie. Dit besluit zorgt ervoor dat de wegen waar binnenkort werkzaamheden plaatsvinden, zoals de Van Vlotenlaan en Hoge Hondstraat heringericht kunnen worden met een maximale snelheid van 30km/u. Duidelijkheid over de functie van de Van Oldenielstraat geeft een kader (een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50km/u) voor nadere planuitwerking. Deze duidelijkheid is noodzakelijk, omdat de uitbreiding van de capaciteit op de kruisingen van de Van Oldenielstraat essentieel is voor de te bouwen woningen in onder andere Steenbrugge en Keizerslanden en verdere maatregelen in de binnenstad. Het (her)bevestigen van de drie uitgangspunten zet de visie voor een duurzaam mobiliteitssysteem stevig neer. Dit betekent dat in lopende en toekomstige ontwikkelingen en projecten volgens deze uitgangspunten gewerkt kan worden.

3. De klimaatraad heeft geadviseerd de fietspaden in Deventer veiliger in te richten en fietsers vaker voorrang te geven (advies 3.3. voorrang om veilig en vlot te kunnen fietsen). Dat wordt het aantrekkelijker om de fiets te pakken. De klimaatraad wil dit bereiken door o.a. de weginrichting veiliger te maken voor fietsers: bijvoorbeeld met ongelijkvloerse kruisingen, verkeerslichten af te stemmen op fietsers: fietsers krijgen voorrang op auto's en alle fietsers eenduidiger voorrang te geven. Het STOMP-principe, het verlagen van de maximumsnelheid en het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen geeft vooruitlopend op de besluitvorming over de adviezen van de klimaatraad invulling aan dit advies.

4. Veel van de input die gedurende het participatieproces zijn opgehaald hebben betrekking op het vervolg en/of het latere ontwerpproces. Door deze reacties mee te nemen bij de uitwerking (dictum 3) doen we recht aan deze inbreng.

5. Fase 6 t/m 9 uit het plan van aanpak betreffen voor de hoofdwegenstructuur stappen met een sterke relatie met andere grote opgaven, zoals woningbouwlocaties, afspraken tussen Rijk en regio, nieuwe werklocaties en maatregelen als een derde brug. Deze stappen vragen dus om een integrale (ruimtelijke) aanpak zoals deze voor de Omgevingsvisie op dit moment loopt.

Tegen:

1. Bundelen van autoverkeer zorgt ervoor dat op de wegen waar gebundeld wordt, zoals het Hanzetracé, relatief hoge verkeersintensiteiten zijn. Dit heeft een effect op de leefomgeving in dit gebied. Het wonen aan een straat zonder doorgaand verkeer heeft een andere ervaring dan het wonen aan een hoofdweg waar de maximale snelheid 50km/u is. De zorgen vanuit o.a. het Comité Groen van Oldenielstraat en Stichting Rollegate en de respondenten van de keuzewijzer zijn dan ook begrijpelijk. In de nadere uitwerking zal nadrukkelijk aandacht zijn voor de leefbaarheid en voor fietsers en voetgangers.

2. Verlagen van de snelheid op enkele gebiedsontsluitingswegen en vaker voorrang voor de fiets of voetganger zorgt ervoor dat de reistijd met de auto op sommige trajecten zal toenemen. Dit heeft consequenties voor de bereikbaarheid van de economische centra, voorzieningen en binnenstad. Een rit met de auto

vanuit een van de kernen of bijvoorbeeld Diepenveen naar de binnenstad zal iets langer duren. Verwachting is dat deze toename op een complete rit verwaarloosbaar is plus er zijn alternatieven: de fiets voor de korte afstanden of rijden via het

Hanzetracé en het parkeren in de Hubs. Uit de keuzewijzer blijkt dat automobilisten gemiddeld genomen een lichte voorkeur hebben voor het behouden van de maximumsnelheid van 50km/u. Echter, op de vraag of mensen in Deventer blijven winkelen bij een verlaging van de maximumsnelheid naar 30km/u geven respondenten, inclusief automobilisten, aan een voorkeur te hebben voor het blijven winkelen in Deventer. Gemiddeld genomen geven respondenten van de keuzewijzer aan een lichte voorkeur te hebben voor een prettig verblijfsgebied langs de Welle. Waarbij automobilisten gemiddeld genomen neutraal over dit dilemma denken. In de open antwoorden werd duidelijk dat de meningen over de Welle verdeeld zijn en dat vele respondenten zich zorgen maken over eventuele consequenties.

Betrokken partijen en participatie

Er is een gezamenlijke focusgroep samengesteld voor mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie en herijking visie hoofdwegenstructuur. Deze groep is voor de hoofdwegenstructuur zeven keer bij elkaar geweest. Op 11 juli heeft een afsluitende bijeenkomst plaatsgevonden over de hoofdwegenstructuur waar de groep geadviseerd heeft over de te nemen maatregelen. Het verslag van deze sessie, inclusief een overzicht van deelnemende partijen is bijgevoegd bij de stukken (zie bijlage 4).

Daarnaast is op 10 juli aanvullend gesproken met de vertegenwoordigers (tevens focusgroepleden) van het Comité Groen Van Oldenielstraat, Stichting Rollecate en Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer (SBBD) over de conclusies met betrekking tot de Van Oldenielstraat. Ook zijn er gesprekken geweest met samenwerkingspartners, waaronder vertegenwoordigers van de politie, Veiligheidsregio IJsselland en Provincie Overijssel. Er is ook een advies van de adviesraad natuur en milieu ontvangen.

Sommige partijen hebben naar aanleiding van de gesprekken nog een aanvullende brief of mail verstuurd. Een samenvatting hiervan vindt u in bijlage 5, inclusief een reactie.

In oktober 2024 heeft een breed publiek via een online keuzewijzer zijn mening gegeven. In totaal hebben 2014 unieke respondenten de Keuzewijzer ingevuld. Over het algemeen geven de respondenten aan een voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen (score van 71,5 op een school van 100). Dit is een redelijk sterke voorkeur. De respondenten die het vaakst met de fiets of lopend naar de binnenstad gaan hebben soortgelijke resultaten. De respondenten die het vaakst met de auto naar de binnenstad gaan zijn gemiddeld genomen neutraal. Voor de leesbaarheid gebruiken we in deze nota en het verslag van de peiling de termen automobilist, fietser of voetganger. In bijlage 3 vindt u de opbrengsten uit de keuzewijzer.

De volgende aandachtspunten benoemd tijdens de focusgroepen, gesprekken met stakeholders en/of uit de brede consultatie worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de maatregelen:

* Bij de inrichting van gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 30km/u rekening houden met de bus en hulpdiensten. Daarnaast is het belangrijk dat deze wegen wel een ontsluitende functie houden, zodat de bestemmingen, waaronder de binnenstad, ook per auto bereikbaar blijven. Ten slotte is het streven een voor de weggebruiker logische bij voorkeur aansluitende gebieden te creëren.

* Bij de capaciteitsuitbreiding van de kruispunten van de Van Oldenielstraat bij het ontwerp rekening houden met de leefbaarheid van het gebied en oversteekbaarheid van deze weg.

* Tunnels en gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 30km/u goed

laten aansluiten op het fietsnetwerk.

* Bij het realiseren van de HUB's de consequenties voor de bestaande parkeergelegenheden in kaart brengen en waar mogelijk maatregelen treffen (denk aan concurrentie met bestaande betaalde parkeervoorzieningen en beschikbaarheid openbaar vervoer)

* Bereikbaarheid van hulpdiensten bij het afsluiten van wegen en het doorvoeren van verkeersmanagement maatregelen.

Daarnaast zullen enkele genoemde maatregelen overwogen worden in het kader van de Omgevingsvisie, waarbij een doorkijk na 2030 wordt gegeven. Denk hierbij aan maatregelen Zutphenseweg/Visbystraat, derde brug en het verhogen van de snelheid naar 70km/u op een deel van de N348.

Financiële consequenties

Het voorgestelde besluit ter vaststelling van de uitgangspunten en de "rapportage Basisvoorkeursvariant" hebben geen directe financiële consequenties.

Ter toelichting:

In de rapportage "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" wordt in hoofdstuk 4 de fasering besproken. De strategie is zoveel mogelijk om "werk met werk" te maken en te starten met de projecten waar al middelen beschikbaar voor zijn binnen de huidige gemeentelijke begroting. De uitgangspunten hebben geen invloed op de huidige beschikbare middelen. voor de maatregelen waar nog geen middelen beschikbaar voor zijn, zal naar middelen gezocht worden via subsidies en/of worden voorgelegd aan de raad bij de Perspectiefnota. Hierbij valt te denken aan: de inrichting van sommige gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u zoals de Welle en het afkoppelen van de Bokkingshang en de Emmastraat.

Ten aanzien van de procesgelden voor de "Hoofdwegenstructuur" wordt melding gemaakt over de financiële afwijking middels de derde kwartaalrapportage 2024.

Betrokkenheid raad

* Voor de herijking hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie heeft de raad in juli 2023 het plan van aanpak en bijbehorende participatieaanpak vastgesteld. Bij deze behandeling is de motie "brede consultatie bij uitvoering plan van aanpak" aangenomen.

* Op 21 december 2023 is de raad via een raadsmededeling geïnformeerd over het aangepaste plan van aanpak inclusief de participatie aanpak.

* Op 9 februari 2024 is de raad via een raadsmededeling geïnformeerd over de analyse fase.

* Op 14 februari 2024 is de raad bijgepraat tijdens een technische sessie.

* Op 11 juni is de raad via een raadsmededeling geïnformeerd over de aangepaste planning

* Op 19 september 2024 is de raad via een raadsmededeling geïnformeerd over het concept basisvoorkeursvariant HWS, de stand van zaken Binnenstad en Periferie en het starten van de brede consultatie.

* Op 9 oktober 2024 is de raad bijgepraat tijdens een technische sessie.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris,

de burgemeester,



J.P. Wassens



R.C. König

RAADSBESLUIT

Onderwerp : Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur
Voorstelnummer : 2024-854
Raadstafel d.d. :
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 26-11-2024, nummer 2024-854

BESLUIT

1. De drie uitgangspunten zoals omschreven in de rapportage "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" vast te stellen. Deze drie uitgangspunten zijn: 1) ontwerpen vanuit het STOMP principe; 2) in principe verlagen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u en 3) hanteren van het dakpanprincipe, waarbij verkeer gebundeld wordt op o.a. het Hanzetracé en de N348.
2. De basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur vast te stellen als basis voor de maatregelen tot 2030 en als richting voor de omgevingsvisie.
3. De aandachtspunten zoals benoemd door de focusgroep, betrokken partijen en in de brede consultatie te betrekken bij de uitwerking van de maatregelen.
4. Fase 6 t/m 9 van het plan van aanpak voor de hoofdwegenstructuur onderdeel te laten zijn van het traject en product omgevingsvisie.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van

De raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

Basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur

afweging van en keuze voor een basisvoorkeursvariant
januari 2025



Samenvatting

Deventer bouwt. De komende jaren worden er in Deventer veel woningen en voorzieningen bijgebouwd. Met de beperkte ruimte die er is, vraagt dat om keuzes over hoe we onze wegen willen inrichten. Van wie is de straat? We kiezen voor bundelen op de hoofdwegen, zodat in de woonwijken, dorpen en de binnenstad meer leefruimte, meer groen en meer ruimte voor lopen en fietsen ontstaat.

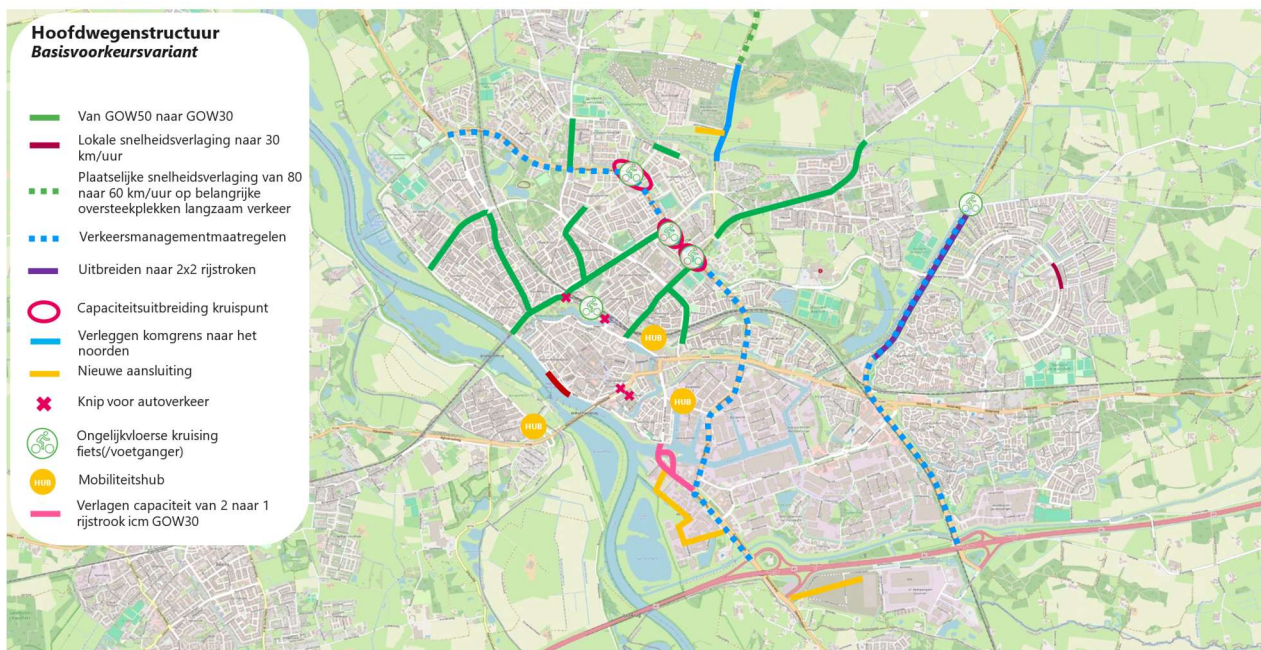
Waar Deventer precies gaat bouwen is een keuzeproces van de komende jaren. Maar ondertussen staat Deventer niet stil. Jaarlijks onderhouden we wegen, worden er woningen en voorzieningen gebouwd en hebben mensen behoefte aan een aantrekkelijke stad om te wonen, werken en te verblijven. Nu niets doen aan de hoofdwegenstructuur is dan ook geen optie.

Voor u ligt dan ook een tussenproduct van de herijking hoofdwegenstructuur. Hierin staan de uitgangspunten voor de hoofdwegenstructuur. Deze uitgangspunten zijn vertaald naar maatregelen die nu nodig zijn om de ambities te halen, en waar we als gemeente geen spijt van krijgen als we meer inzicht hebben in de totale opgave. Met de herijking controleren we of we nog steeds aan de juiste projecten werken en wat er nodig is voor een gezonde leefomgeving. Deze herijking bevestigt dat het huidige beleid voortgezet en uitgevoerd kan worden. Het betreft dus geen nieuw beleid, maar bevestiging en uitwerking van het reeds ingezette beleid sinds jaren.

Samengevat staan hieronder de uitgangspunten voor de hoofdwegenstructuur en een beknopt overzicht van de te nemen maatregelen tot 2030.

Uitgangspunten hoofdwegenstructuur:

1. We ontwerpen vanuit het STOMP principe. We geven prioriteit aan stappen, trappen, openbaar vervoer en daarna aan mobiliteitsdiensten en als laatste de privéauto. Daarnaast streven we ernaar om belangrijke fietsroutes ongelijkvloers te laten kruisen met wegen waar de snelheid 50km/u of hoger is.
2. We verlagen de snelheid naar 30km/u op een groot aantal ontsluitingswegen in de stad, zoals de Van Vlotenlaan. Dit zorgt voor een veiligere en gezondere leefomgeving in onze woonwijken, dorpen en binnenstad.
3. We bundelen verkeer op de hoofdwegen en zorgen dat doorgaand verkeer niet door onze (binnen)stad, dorpen en woonwijken rijdt. Afhankelijk van de bestemming rijdt doorgaand autoverkeer over de A1, N348 en Hanzetracé. We nemen maatregelen om de doorstroming van de auto hier te bevorderen, zodat o.a. de economische centra en bestemmingen per auto goed bereikbaar blijven.



Uitgangspunten vertaald naar maatregelen en uitvoeringsstrategie tot 2030:

1. Daar waar we werk met werk kunnen maken richten we een aantal gebiedsontsluitingswegen in als 30km/u. Dit geldt in ieder geval voor Van Vlotenlaan en Hoge Hondstraat. De andere wegen zijn afhankelijk van de MJOP planning en/of andere projecten en beschikbare middelen.
2. Vooruitlopend op onderhoudswerkzaamheden gaan we op zoek naar middelen om een deel van de Welle in te richten als 30km/u gecombineerd met een afsluiting van de Emmastraat en Bokkingshang.
3. We zorgen dat de capaciteit van de kruisingen op de Van Oldenielstraat vergroot wordt. We nemen deze capaciteitsuitbreiding mee met het ontwikkelperspectief voor de N337-zone. We bevestigen hiermee het Hanzetracé als drager van de stad richten deze verder in als gebiedsontsluitingsweg (50km/u). We spannen ons in om bij het ontwerp een goede balans te vinden tussen de hoge verkeersintensiteiten en het belang van doorstroming enerzijds en de leefbaarheid in het gebied anderzijds.
4. We zetten de gesprekken met provincie Overijssel voort over de N766 (Raalterweg) en N348.
5. We zetten, afhankelijk van beschikbare middelen, extra in op verkeersmanagementmaatregelen om de doorstroming op het Hanzetracé en N348 te bevorderen en doorgaand verkeer te stimuleren deze routes te nemen.
6. We concretiseren de wens voor ongelijkvloerse kruisingen tussen de belangrijkste fietsroutes en wegen met een maximale snelheid van 50km/u of hoger met hoge motorvoertuigintensiteiten. We zetten stappen om dit gerealiseerd te krijgen.
7. Bij alle ontwerp-opgaven en gebiedsontwikkelingen passen we het STOMP-principe toe.
8. We zetten stappen om de maatregelen waar al middelen voor zijn, zoals de hubs ROTO en de Kien, gerealiseerd te krijgen.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding en context	5
1.2 Wat is een herijking van de Hoofdwegenstructuur	5
1.3 De basisvoorkeursvariant	6
2. Visie en uitgangspunten	7
2.1 Visie Hoofdwegenstructuur	7
2.2 Uitgangspunten	7
3. Van uitgangspunten naar maatregelen	9
3.1 Reeds uitgevoerde maatregelen	9
3.2 Hoe zijn we gekomen tot de te nemen maatregelen?	9
3.3 Uitgangspunten vertaald naar maatregelen voor 2030	10
3.3.1 Dakpanprincipe	10
3.3.2 Van GOW 50 naar GOW 30	12
3.3.3 Binnenstad	14
4. Fasering en vervolg	16
4.1 Fasering	16
4.2 Uitvoering en opgaven in beeld	16
5. Bijlagen	17

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en context

Deventer heeft ambities o.a. op het gebied van woningbouw, voorzieningen, bedrijven, gezondheid, duurzaamheid, circulariteit, veiligheid en bereikbaarheid. Deze ambities en de nadruk op een gezonde leefomgeving vragen om een herijking van de hoofdwegenstructuur. In juli 2023 heeft de raad van Deventer het plan van aanpak “Herijking visie Hoofdwegenstructuur 2040 en Integraal mobiliteitsplan binnenstad en periferie” vastgesteld. Dit plan bestaat uit negen stappen. Deze memo gaat over het tussenproduct Herijking Hoofdwegenstructuur. Voor de binnenstad en periferie zal een aparte memo en besluit worden gevraagd. De documenten zijn in samenhang opgesteld en op elkaar afgestemd.

De analyse van de hoofdwegenstructuur, stap 1 uit het plan van aanpak, is afgerond en heeft geresulteerd in de conclusie dat de ambities voor Deventer impact hebben op de wegenstructuur. De geplande woningbouwopgave, de behoefte aan bedrijventerreinen en de ontwikkeling van voorzieningen gaan invloed hebben op de verkeersbewegingen en dus de bereikbaarheid in Deventer. We kunnen niet zomaar extra woningen bouwen en wegen herinrichten, zonder keuzes te maken en te werken aan de hoofdwegenstructuur. Maatregelen zijn noodzakelijk om de mobiliteitstransitie verder in te zetten. Met vigerend beleid alleen redden we dat niet. Deze rapportage beschrijft stap 2 en 3 van het plan van aanpak, resulterend in de basisvoorkeursvariant voor de hoofdwegenstructuur.

“Niets doen is geen optie”

Goudappel – rapportage Hoofdwegenstructuur

1.2 Wat is een herijking van de Hoofdwegenstructuur

De hoofdwegenstructuur beschrijft de verkeersstructuur van Deventer, gericht op het gemotoriseerd verkeer en de hoofdwegen.

De hoofdwegenstructuur bestaat ten eerste uit een wegencategorisering: een indeling van het wegennet in een beperkt aantal wegencategorieën met bijbehorende snelheidsregime. De wegencategorisering is een wensbeeld waar de komende jaren naar toegewerkt wordt.

Daarnaast geeft de hoofdwegenstructuur inzicht in een aantal maatregelen, die impact hebben op de verkeersstructuur. Denk hierbij aan capaciteitsuitbreiding van kruispunten op het Hanzetracé, de functie van en snelheid op de N348 en de verkeersmaatregelen in de binnenstad en de dorpen.

Herijken betekent niet dat er een compleet nieuwe hoofdwegenstructuur komt. De herijking gaat uit van vigerend beleid en toetst dit aan de ambities van Deventer, waaronder de extra woningen en daarbij behorende voorzieningen. Daarnaast gaat de herijking uit van een verschuiving van de nadruk op doorstromen van autoverkeer naar een gezonde fysieke leefomgeving, waarbij de vraag gesteld wordt: van wie is de straat?¹ Gezondheid is een van de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet en krijgt een sturende rol binnen de ruimtelijke planvorming .

¹ Manifest ‘De straat is van ons allemaal’

De hoofdwegenstructuur is input voor en zal vastgelegd worden in de Omgevingsvisie.

1.3 De basisvoorkeursvariant

In het plan van aanpak hoofdwegenstructuur is een knip gemaakt tussen de basisvoorkeursvariant en de uiteindelijke hoofdwegenstructuur. In de basisvoorkeursvariant wordt gekeken naar de maatregelen tot 2030. Hierbij is gerekend met behulp van het regionaal verkeersmodel Overijssel (RVMO²) en op basis van reeds vastgesteld beleid: huidig wegennet met reeds vastgestelde, grote infrastructurele ingrepen en ruimtelijke ontwikkelingen conform RVMO beleidsvariant hoog, inclusief 7000 woningen in pijplijn/ beleid tot 2035.

Deventer bouwt. Deventer heeft de ambitie om tot 2035 in totaal 11.000 woningen met bijbehorende voorzieningen te bouwen. Om deze ambities te halen, moeten er keuzes gemaakt worden. De gemeente Deventer zit volop in dit keuzeproces. In de komende jaren zullen deze keuzes voorbereid, gemaakt en vastgelegd worden in een omgevingsvisie. Echter de wereld staat niet stil terwijl de gemeente keuzes maakt. Elk jaar vindt er onderhoud plaats aan en investeren we in heel veel wegen en worden er woningen en andere voorzieningen gerealiseerd. Deze basisvoorkeursvariant is noodzakelijk om uitsluitel te geven over de inrichting van een aantal wegen en projecten die de komende jaren in uitvoering gaan of gaan starten. Het zijn maatregelen en projecten waar we geen spijt van krijgen, die sowieso moeten plaatsvinden of ze zijn makkelijk omkeerbaar als later blijkt dat we andere keuzes maken. Het eindproduct van de hoofdwegenstructuur houdt rekening met de ambitie van 11.000 woningen, dan zal ook de derde brug worden meegenomen in de overwegingen.

² RVMO is het regionaal verkeersmodel Overijssel, een provinciaal verkeersmodel voor Overijssel met het detailniveau van een gemeentelijk model. Het RVMO kent een laag en hoog scenario, deze scenario's zijn afgeleid van prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving.

2. Visie en uitgangspunten

2.1 Visie Hoofdwegenstructuur

Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van **duurzame mobiliteit**. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leef- en loop en fietsklimaat enerzijds en een goede bereikbaarheid met de auto van de economische centra en andere bestemmingen anderzijds.

2.2 Uitgangspunten

De vertaling van de visie naar de uitgangspunten voor de Hoofdwegenstructuur van Deventer betekent:

- **Ontwerpen vanuit het STOMP-principe:** Met het STOMP-ordeningsprincipe geven we prioriteit aan meer duurzame vormen van mobiliteit, beginnende bij stappen, trappen, openbaar vervoer en daarna aan mobiliteitsdiensten en als laatste de privé auto. Dit betekent dat we de komende jaren ervoor zorgen dat voorzieningen met name op loopafstand worden gerealiseerd en als dat niet mogelijk is realiseren we goede fietsverbindingen. Voor de hoofdwegenstructuur betekent dit dat we ons de komende jaren gaan inspannen om op zoveel mogelijk kruisingen de voetganger en fietser:
 - ongelijkvloers te laten kruisen daar waar een belangrijke fietsroute een hoofdweg kruist waar een hoge snelheid en hoge motorvoertuigintensiteiten zijn;
 - ten minste gelijkwaardig te behandelen of zelfs prioriteit te geven op de wegen waar een snelheid geldt van 30km/u.
- **Verlagen van snelheid naar 30km/u op enkele gebiedsontsluitingswegen:** Op een aantal gebiedsontsluitingswegen, zoals de Van Vlotenlaan, verlagen we de snelheid naar 30km/u. Dit verkleint het snelheidsverschil tussen fiets, voetganger en auto en verbetert de oversteekbaarheid. Er ontstaat meer ruimte voor andere bestemmingen dan verkeer, zoals groen, water, spelen en ontmoeten, omdat 30km/u een andere inrichting vraagt. De realisatie van meer gebiedsontsluitingswegen waar 30km/u wordt gereden gaat geleidelijk.
- **Verder realiseren van het dakpanprincipe:** We bundelen autoverkeer op een aantal hoofdwegen, waarbij doorgaand verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de N348 en A1 en het Hanzetracé. In Deventer noemen we dit het dakpanprincipe. Een aantal wegen, zoals de N348, Hanzetracé en Holterweg blijven belangrijke wegen om gebieden te ontsluiten en de functie, gebruik en beschikbare ruimte lenen zich voor een maximale snelheid van 50km/u op deze wegen.



Dakpan-principe voor autoverkeer

(Uit: omgevingsvisie Deventer, december 2019)

Hierdoor ontstaan grotere gebieden waar de snelheid van het autoverkeer omlaag kan. Het gevolg is prettiger verblijven en meer ruimte voor groen en andere bestemmingen dan verkeer.

3. Van uitgangspunten naar maatregelen

3.1 Reeds uitgevoerde maatregelen

Deventer werkt continu aan een duurzaam verkeersnetwerk. Een essentiële randvoorwaarde hiervoor was de verbreding van de A1, die inmiddels ter hoogte van Deventer gerealiseerd is. In 2007 benoemde de gemeenteraad het Hanzetracé als drager van de stad en sindsdien zijn grote aanpassingen aan dit tracé doorgevoerd, zoals verbetering van de doorstroming op de Amstellaan en het wijzigen van de kruising Zutphenseweg/Hanzeweg. De ongelijkvloerse kruising van de Leonard Springerlaan en de N348 is een mooi voorbeeld van een veilige kruising voor fietsverkeer waardoor de doorstroming op de N348 ook vlotter verloopt.



Foto 1: Kruising Amstellaan en Snipperlingsdijk



Foto 2: Kruising N348 en Leonard Springerlaan inclusief fietsverbinding

De huidige ambities voor Deventer en de nadruk op een gezonde leefomgeving vragen om een herijking van de hoofdwegenstructuur. Door extra woningen, verwachten we meer verkeer, ondanks een potentiële verschuiving naar meer loop- en fietsverkeer en de strategische keuze die we gemaakt hebben om te verdichten en zo mensen dichtbij voorzieningen te laten wonen. Welke maatregelen aan en op de hoofdwegenstructuur moeten we nemen om deze groei mogelijk te houden en tegelijkertijd een meer gezonde leefomgeving te creëren?

3.2 Hoe zijn we gekomen tot de te nemen maatregelen?

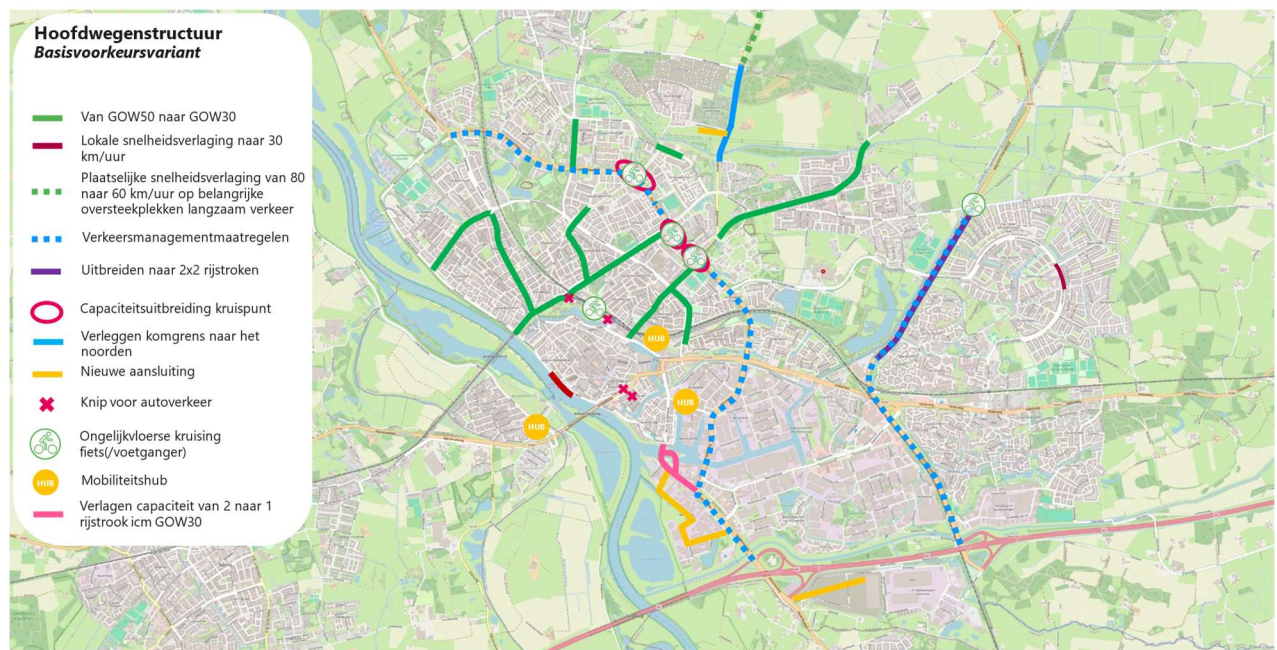
Deventer heeft zich gecommitteerd aan het realiseren van meer woningen. Dit leidt onvermijdelijk tot de vraag of het mobiliteitssysteem zo'n toename aankan. Dit is in de analysefase van de herijking onderzocht. Vervolgens zijn er maatregelen opgesteld die zowel de duurzame (economische) bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid borgen. Verschillende maatregelen, zoals een nieuwe randweg, afsluitingen voor autoverkeer, eenrichtingsverkeer in de binnenstad zijn onderzocht.

Vervolgens heeft extern adviesbureau Goudappel ons geadviseerd welke maatregelen we vooral moeten uitvoeren, de zogenoemde *no regret* maatregelen. Hierbij is onderscheid gemaakt in "*must have*" maatregelen en "*nice to have*" maatregelen afhankelijk van de mate waarin de maatregelen bijdragen aan de ambities van Deventer (zie bijlage 1). De focusgroep, bestaande uit verschillende belangengroepen, heeft meegedacht bij de analyse en advies gegeven over de

te onderzoeken maatregelen. Uiteindelijk hebben ze gereageerd op het voorstel van Goudappel door aan te geven welke maatregelen zij graag terugzien in de basisvoorkeursvariant (zie bijlage 2). Sommige organisaties hebben aanvullend nog een schriftelijke reactie gegeven of hebben buiten de focusgroep om hun input gegeven (zie bijlage 3).

Op basis van vigerend beleid, berekeningen van alternatieven, het advies van Goudappel, de focusgroepleden en andere belangengroepen is het volgende pakket aan maatregelen vastgesteld voor de basisvoorkeursvariant. Dit zijn dus maatregelen die relatief veel bijdragen aan onze ambities, die als er voldoende middelen zijn uitgevoerd kunnen worden voor 2030, zonder hier spijt van te krijgen, wetende dat de ambities voor Deventer nog hoger liggen.

3.3 Uitgangspunten vertaald naar maatregelen voor 2030



Alle maatregelen in de basisvoorkeursvariant zijn maatregelen zoals voorgesteld in de rapportage van Goudappel (bijlage 1) in de *must have* én de *nice to have* categorie. De maatregelen op bovenstaande kaart staan niet op zichzelf. Ze beïnvloeden en/of zijn afhankelijk van elkaar. Er is sprake van een samenhangend pakket van maatregelen. Hieronder een toelichting op de maatregelen, onderverdeeld in de paragrafen dakpanprincipe, van GOW50 naar GOW30 en binnenstad.

3.3.1 Dakpanprincipe

Het dakpanprincipe is ingezet in 2007 toen de raad voor het eerst het Hanzetracé aanwees als drager van de stad. Vervolgens is deze lijn bevestigd in o.a. het bereikbaarheidsconclaf (2011) en omgevingsvisie (2019).

Het dakpanprincipe is een belangrijk, dragend principe voor de hoofdwegenstructuur. De vervoersvraag in de stad als gevolg van woningbouw en toenemende mobiliteit van het individu maken verder inzetten op dit principe noodzakelijk. Ons beleid was en is erop gericht autoverkeer in en rond de binnenstad te verminderen ten gunste van langzamer verkeer en verblijfskwaliteit.

De afgelopen jaren is consequent gewerkt aan de realisering van beschreven dakpanprincipe. Voorbeelden van maatregelen zijn de verbreding van de Amstellaan en Hanzeweg en het instellen van eenrichtingsverkeer in de Veentunnel. Al met al zijn de afgelopen jaren forse investeringen gedaan en planologische besluiten genomen in lijn met het dakpanprincipe.

Echter, belangrijke stappen kunnen en moeten nog gezet worden in lijn met dit principe. Te denken valt aan het verder optimaliseren van de doorstroming op en uitbreiden van de capaciteit op de N348 ten noorden van de Holterweg. Ook het opwaarderen van de kruispunten van de Van Oldenielstraat past hierin. Tot slot zouden het in meer of mindere mate verminderen van de verkeersfunctie van het IJsseltracé en Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg zorgen voor een beter leef- en fietsklimaat ter plaatse. Ook de zo lang gekoesterde wens van een stad aan de IJssel krijgt zo eindelijk haar beslag.

Voor de basisvoorkeursvariant betekent dat de volgende maatregelen:

- 2x2 N348 voor betere doorstroming;
- Capaciteitsvergroting van de kruispunten Van Oldenielstraat;
- Verkeersmanagementmaatregelen;
- Aanpassen inrichting Zutphenseweg en Deensestraat ter hoogte van de sluis.

2x2 N348 voor betere doorstroming

Om de andere wegen een kleinere verkeersfunctie te geven, dient de verkeersfunctie op de N348 (en het Hanzetracé) op orde te zijn. Het is dus zaak het afwikkelingsniveau van de N348 te verbeteren, zodat deze maximaal is in te zetten voor regionale verplaatsingen. Een 2x2 oplossing past goed in het profiel van het gedeelte tussen 'De Knoop' en A1.

Een (lokale) snelheidsverhoging naar 70 km/u wordt door Goudappel niet geadviseerd, omdat het slechts in beperkte mate de doorstroming zou beïnvloeden en een eerste verkenning aangeeft dat realisatiekosten hoog zijn. Vanwege de rol van de N348 in ons dakpanprincipe blijven we met de provincie Overijssel het gesprek aangaan over het aantrekkelijker maken van de N348 voor regionaal verkeer, conform het coalitieakkoord.

Capaciteitsvergroting van de kruispunten Van Oldenielstraat

In de herijking hebben we naast de capaciteitsuitbreiding van de kruispunten ook andere (door het Comité Groen Van Oldenielstraat aangedragen) alternatieven onderzocht. Één van deze maatregelen is de realisatie van een randweg Wezenland. Modelmatige doorrekeningen laten zien dat deze randweg relatief weinig gebruikt zal worden en leidt tot spreiding (en dus niet de gewenste bundeling) van verkeer door Keizerslanden.

Ook is het alternatief van een meer noordelijke rondweg om de stad en kernen rond Deventer aangedragen en doorgerekend. De N348 als doorgaande weg rond de stad zou in deze beleidsvariant een vervolg krijgen in westelijke richting met aansluiting op de N337 ten noorden van landgoed Rande. De rondweg doorkruist enkele landschappelijk en ecologisch waardevolle gebieden. Daarentegen zou de Van Oldenielstraat in deze beleidsvariant geen capaciteitsuitbreiding behoeven vanwege een snelheidsverlaging naar 30 km/uur of een volledige knip voor autoverkeer.

De belangrijkste conclusie uit de analyse is dat het gebruik van de noordelijke rondweg minimaal is, hetgeen niet in verhouding staat tot ingrepen in/versnippering van het landschap en de te maken kosten. Reden van deze lage intensiteit is onder meer het feit dat een groot aandeel van

het verkeer op de Van Oldenielstraat een herkomst of bestemming heeft in Deventer-noord. Hiervoor heeft een noordelijke rondweg geen meerwaarde. Daarnaast zal ongewenste verdringing van autoverkeer plaatsvinden naar wegen/woonstraten rond de Van Oldenielstraat, die niet hierop zijn ingericht. Afsluiten van deze straten is niet in alle gevallen mogelijk. Tot slot ligt de rondweg dermate excentrisch ten opzichte van de stad, dat ook in de toekomst mogelijke woningbouw aan de noordzijde van de stad hierin onvoldoende een ontsluiting heeft naar verder gelegen gebieden.

Samenvattend is aanleg van een noordelijke rondweg niet gewenst en blijft het Hanzetracé de meest logische noord-zuidtangente in de afwikkeling van het externe en doorgaande verkeer ten opzichte van de stad.

Verkeersmanagementmaatregelen

In Deventer hebben we intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) geheten). Deze bieden de mogelijkheid aan wegbeheerders op bepaalde trajecten bepaalde verkeersdeelnemers prioriteit (lees: eerder/vaker/langer voorrang) te geven. Met de iVRI's bevorderen we de doorstroom op de N348 en Hanzetracé. Op de andere plekken in de stad waar onze iVRI's aanwezig zijn, stellen we deze zo in dat voetgangers, fietsers en indien aanwezig het OV meer prioriteit krijgen.

Aanpassen inrichting Zutphenseweg en Deensestraat ter hoogte van de sluis

Een automobilist die van de A1 of vanuit de Poort van Deventer de stad in wil, komt bij de verkeerslichten op de kruising Zutphenseweg-Hanzeweg voor een keuze te staan: IJsseltracé of Hanzetracé. De vormgeving van de Hanzeweg als doorgaande weg uit de Poort van Deventer komt voort uit het beleid om het autoverkeer zo veel mogelijk op het Hanzetracé te bundelen en het IJsseltracé te ontlasten (dakpanprincipe).

Voortbordurend hierop is onderzocht of het autoverkeer, zowel van noord naar zuid als van zuid naar noord, nog meer gestimuleerd kan worden van het Hanzetracé gebruik te maken. Daarom is een capaciteitsreductie van de kruispunten (2 rechtsaffers noord naar zuid 2 linksaffers van zuid naar noord en) en van 2 naar 1 rijstrook onderzocht. Dat komt neer op een herinrichting van de Deensestraat en het noordelijke gedeelte van de Zutphenseweg vanaf de Hanzeweg.

Scenarioberekeningen van de kruispunten laten zien dat een afwaardering van de capaciteit op de kruispunten het risico in zich draagt dat er terugslag kan ontstaan, bijvoorbeeld tot aan de aansluiting met de Noorwegenstraat. We stellen daarom voor de capaciteit van de kruispunten in tact te laten en opnieuw te overwegen als de capaciteit van de kruisingen van de Van Oldenielstraat uitgebreid is. Het voorstel nu is om van twee naar één rijstrook te gaan in beide richtingen. Hierdoor versterken we de dakpanfunctie die het Hanzetracé vervult. Tegelijkertijd ontstaat er ter hoogte van de gasfabriek meer ruimte voor de fiets en andere functies.

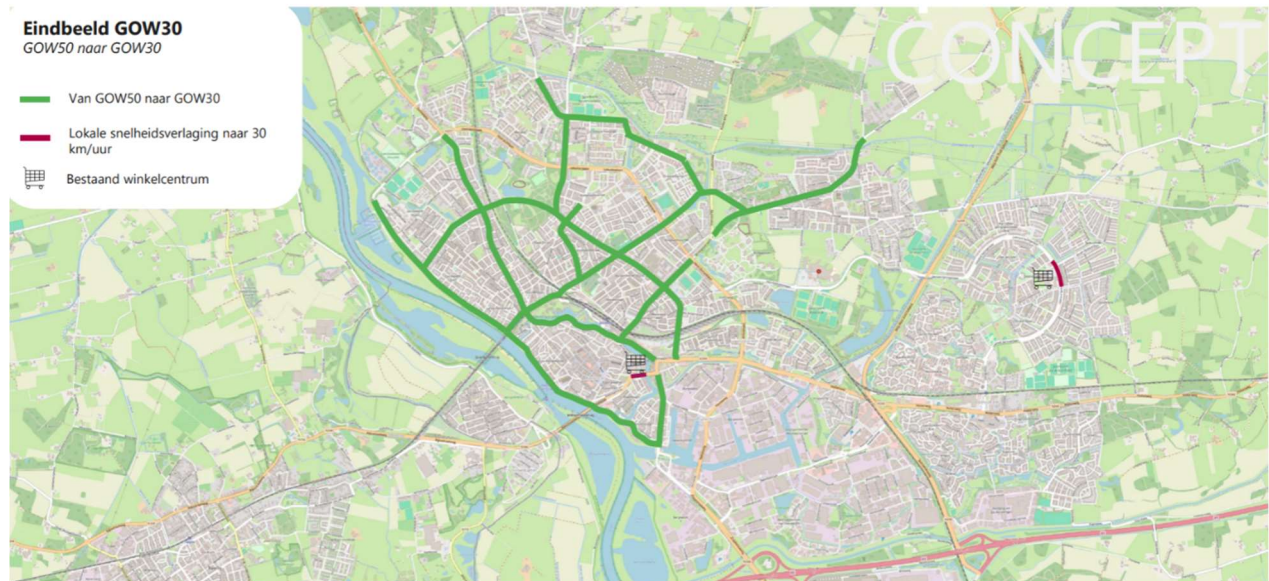
De derde IJsselbrug maakt geen onderdeel uit van de basisvoorkeursvariant. Deze wordt meegenomen met de maatregelen na 2030

3.3.2 Van GOW 50 naar GOW 30

In Deventer wordt op de meeste hoofdwegen 50 km/u gereden. Een weg met een ontsluitende functie en een dergelijk snelheidsregime wordt in jargon een gebiedsontsluitingsweg (GOW)50 genoemd. Sinds een aantal jaren is daar een nieuwe categorie bijgekomen; de gebiedsontsluitingsweg waar een snelheidsregime van 30 km/u geldt (GOW30).

De categorisering GOW30 gaat gepaard met een aantal inrichtingskenmerken die meer rekening houden met de omgeving van en voorzieningen aan de weg. Daarbij onderkent het dat deze weg naast de verkeersfunctie (voor gemotoriseerd verkeer) de weg ook een functie heeft ten opzichte van langzamer verkeer en verblijven.

GOW30 betekent meer verkeersveiligheid en een betere oversteekbaarheid. Langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt meer ruimte voor groen. Door waar het kan de wegen binnen het gebied tussen het Hanzetracé en de IJssel in te richten als GOW30 ontstaat hier een prettiger woon- en verblijfsklimaat.



Kaart uit rapportage Goudappel eindbeeld GOW30 voor stad Deventer

Bovenstaande kaart geeft weer welke wegen we in de stad de nieuwe categorie GOW30 geven. De keuze is ingegeven door de leefbaarheidsopgave waar we voor staan en tot stand gekomen door de beslisboom GOW50/GOW30 (zie bijlage 1). We kiezen ervoor om niet slechts met bebording aan te geven dat de maximumsnelheid 30 km/u is. We gaan hier pas toe over wanneer we de weg conform de richtlijnen van het CROW als GOW30 hebben ingericht.

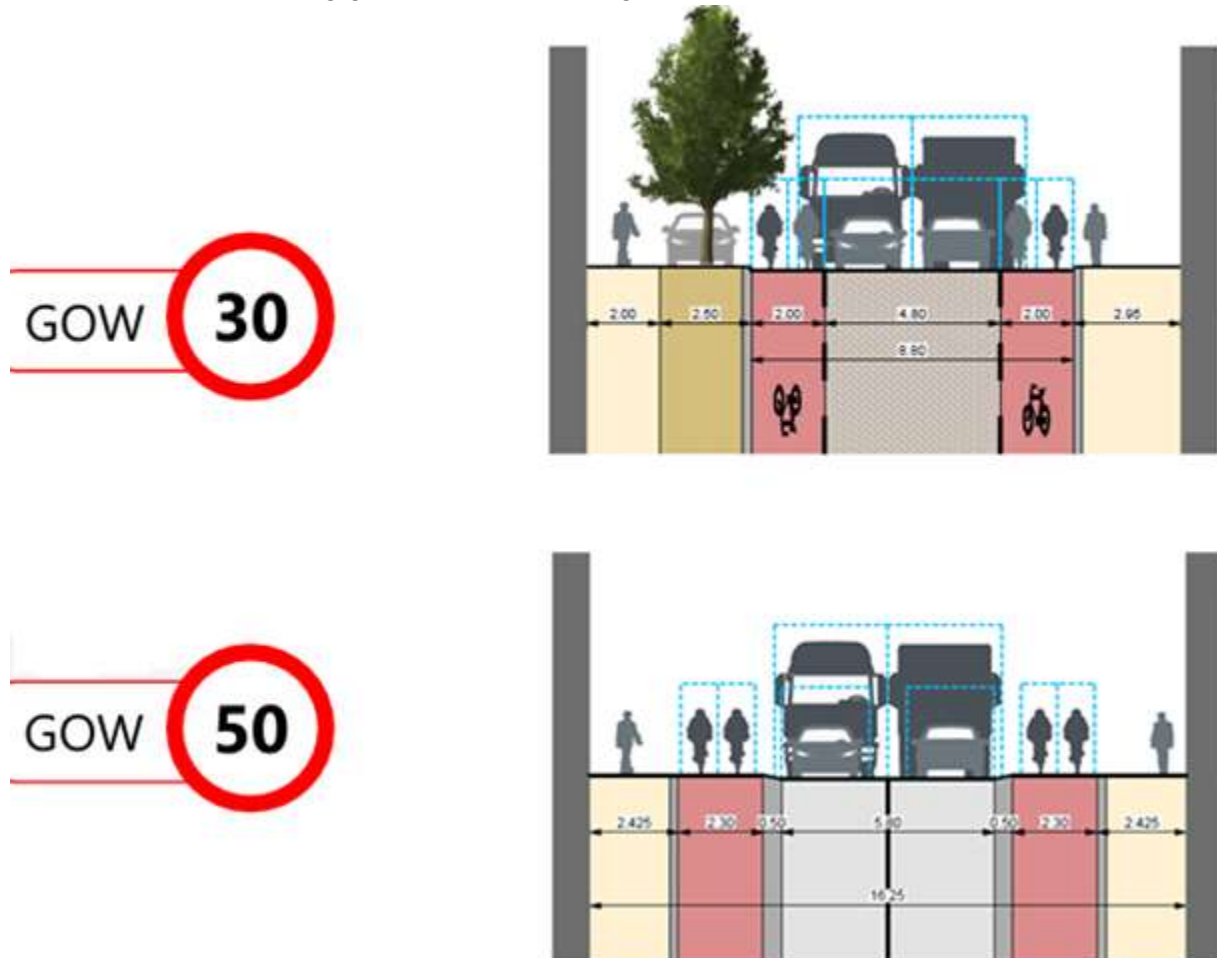
Om verwarring te voorkomen: de functie van de wegen blijft gelijk. Het blijven wegen waar verkeer van en naar de erftoegangswegen gebruik van blijft maken. Daarnaast betekent een GOW30-categorisering ook dat indien het een belangrijke fietsroute betreft, we de mogelijkheid openhouden voor inrichting als fietsstraat.

We kiezen ervoor om ook wegen buiten het Hanzetracé aan te wijzen als GOW30. Deze keuze is eveneens ingegeven door het verder stimuleren van bundeling van doorgaand verkeer op het Hanzetracé en verbeteren van loop-, fiets- en verblijfskwaliteit. Op wegen waar een GOW30-categorisering naar verwachting niet tot een significante verbetering zal leiden blijft een GOW50 categorisering van kracht, bijvoorbeeld op de Leonard Springerlaan. Bij winkelvoorzieningen kijken we goed naar de veiligheid en oversteekbaarheid in relatie tot de functie van de weg. In de basisvoorkeursvariant is een lokale snelheidsverlaging ter hoogte van het winkelcentrum in de Vijfhoek opgenomen. In de toekomst is dit ook een overweging bij winkelcentrum de Boreel.

De reistijd voor binnenstedelijke verplaatsingen met de auto zal naar verwachting door de realisatie van meer GOW30-wegen iets toenemen. Een rit met de auto vanuit een van de kernen, of bijvoorbeeld Diepenveen naar de binnenstad zal iets langer duren. Verwachting is dat deze

toename op een complete rit verwaarloosbaar is. Plus er zijn alternatieven: de fiets voor de korte afstanden of rijden via het Hanzetracé en het parkeren in de hubs. De binnenstad met haar economische functies en andere voorzieningen blijven dus bereikbaar voor de auto.

Onderstaande afbeelding geeft een schetsmatig dwarsprofiel weer van GOW30 en GOW50.



3.3.3 Binnenstad

Met het STOMP-ordeningsprincipe geven we prioriteit aan meer duurzame vormen van mobiliteit, beginnende bij stappen, trappen, openbaar vervoer en daarna aan mobiliteitsdiensten en als laatste de privé auto. Dat betekent op de hoofdwegstructuur in de binnenstad de volgende maatregelen:

Welle

Vooruitlopend op onderhoudswerkzaamheden gaan we op zoek naar middelen om een deel van de Welle in te richten als 30 km/u gecombineerd met een afsluiting van de Emmastraat en Bokkingshang. Dit is één van de zaken die we oppakken op de korte termijn (tot en met 2030). Het eindbeeld is dat het snelheidsregime van het gehele IJselfront, zijnde Pothoofd, Welle, Onder de Linden, Kapjeswelle, IJsselkade en Rembrandtkade naar 30 km/u gaat en als zodanig wordt ingericht.

Hierbij maken we de kanttekening dat de herinrichting van de Welle op zich niet zorgt voor een autoluw gebied. Het gebied zal anders ogen, maar de verkeersintensiteiten zullen nog steeds hoog zijn. De afkoppeling van Emmastraat en Bokkingshang is een voorwaarde om deze

herinrichting uit te voeren, omdat deze voor een serieuze reductie in het autoverkeer op de Welle zal zorgen. Echter, zelfs dan zijn de intensiteiten hoog. We vinden het belangrijk dit “statement” aan de Welle te maken en hiermee het gebied terug te geven aan de stad. Auto’s zijn dan op dit stukje weg te gast. Omdat het slechts om minder dan een halve kilometer gaat is het effect op het verkeer minimaal, waardoor er op andere plekken geen ongewenste effecten optreden. Pas als het dakpanprincipe volledig is uitgevoerd zullen de intensiteiten verder afnemen.

Singel en Handelskade

Ook de Handelskade zal op termijn als een GOW30 worden ingericht, in de wetenschap dat we vooralsnog geen ruimte zien in het mobiliteitssysteem om hier aanvullende maatregelen te nemen die de motorvoertuigintensiteiten doen afnemen. De uitbreiding van de capaciteit van de kruispunten op de Van Oldenielstraat is randvoorwaardelijk voor het nemen van maatregelen op de Singel en Handelskade.

Niet opgenomen ingrepen in basisvoorkeursvariant

Voor de basisvoorkeursvariant is een aantal oplossingsrichtingen onderzocht. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een plus geven aan vigerend beleid en ‘weven’ oftewel mengen van verschillende verkeersstromen. Ook zijn (verschillende vormen van) autovrije varianten en spreidingsbeleid doorgerekend op de effecten.

Naar verwachting blijven ook met deze ingrepen intensiteiten nog hoog en zijn de investeringen en potentiële negatieve neveneffecten van zaken als eenrichtingsverkeer groot. Wellicht is het nemen van deze ingrijpende maatregelen op de langere termijn, met bijvoorbeeld een derde brug, niet nodig. De conclusie is dat het niet verstandig is nu grote structuurveranderingen in te voeren in de binnenstad. We stellen voor om voor de basisvoorkeursvariant in te zetten op:

- Herinrichten en verlagen snelheid op een deel van de Welle in combinatie met een knip in de Bokkinghang en Emmastraat;
- Een knip in de Stationsstraat te realiseren (in combinatie met de aan te leggen fiets/voetgangerstunnel);
- De hublocaties die vastgesteld zijn (ROTO, De Kien) verder uitwerken en nieuwe locaties zoals nabij A1 en Gasfabriek onderzoeken.

Het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie geeft een volledig overzicht van alle maatregelen in de binnenstad en periferie, hier staan alleen de maatregelen met betrekking tot de hoofdwegenstructuur benoemd.

4. Fasering en vervolg

4.1 Fasering

Alle maatregelen kunnen voorbereid en uitgevoerd worden als daar middelen en capaciteit voor beschikbaar zijn. De prioriteit gaat uit naar het realiseren van de capaciteitsuitbreiding van de kruisingen Van Oldenielstraat. De andere maatregelen hoeven echter niet te wachten. Wanneer er aanleiding is, zoals vanuit een groot onderhoudsopgave, verkeersveiligheid of mogelijkheid tot cofinanciering voor verbetering van fietsinfrastructuur kunnen deze eerder worden opgepakt.

4.2 Uitvoering en opgaven in beeld

In bijlage 'Maatregelen HWS' (bijlage 4) is per maatregel aangegeven waar de koppelkansen liggen met onderhoudsprojecten of beschikbare middelen.

Concreet betekent dit dat we de volgende werkwijze hanteren:

- Als er een reconstructie gepland staat, richten we de weg in conform de categorisering die er aan dit besluit aan is toegekend. Zo zullen o.a. de Johannes van Vlotenlaan en Hoge Hondstraat bij de geplande reconstructie als GOW30 ingericht worden;
- Als de asfaltdeklaag na 2025 vervangen wordt, zoeken we naar extra cofinanciering om de herinrichting gelijk mee te kunnen nemen (bijvoorbeeld Rijsterborgherweg);
- Op wegen waar nu een maximumsnelheid van 50 km/u geldt en er sprake is van een inrichting die past bij 30 km/u, plaatsen we, eventueel met enkele kleine ingrepen, een nieuw snelheidsbord. Ook hier zal gezocht worden naar middelen, waaronder MIND;
- Daar waar geen koppelkans ligt of de weg nog niet geschikt is, zal gezocht moeten worden naar extra middelen en/of de herinrichting pas plaatsvinden als er een onderhoudsopgave ligt.

In zijn algemeenheid: we maken werk met werk als andere werkzaamheden, zoals onderhoud, gepland staan. Daarnaast zijn we alert op cofinancieringsmogelijkheden met het Rijk en de provincie Overijssel en doen we op basis van de herijkte hoofdwegenstructuur een investeringsvoorstel via de perspectiefnota indien van toepassing.

5. Bijlagen

Bijlage 2: Rapport Goudappel, augustus 2024, Hoofdwegenstructuur – ingrediënten voor een basisvoorkeursvariant

Bijlage 3: Verslag peiling Goed op Weg

Bijlage 4: Verslag focusgroep HWS 11 juli 2024

Bijlage 5: Nagekomen reacties focusgroep en andere partners

Bijlage 6 (in dit document): Overzicht maatregelen inclusief inzicht in koppelkansen met onderhoudswerkzaamheden en beschikbare middelen.

Bijlage 2 t/m 5 zijn losse bijlagen. Bijlage 6 is opgenomen in dit document.

Deze rapportage is benoemd als bijlage 1 bij het raadsvoorstel.

Bijlage 6: Overzicht maatregelen inclusief inzicht in koppelkansen met onderhoudswerkzaamheden en beschikbare middelen.

Waar liggen kansen om ambities te vertalen naar maatregelen uit te voeren voor 2030?				
Principes voor uitvoeren maatregelen				
1. Als er middelen beschikbaar zijn (bijvoorbeeld versnellingsgelden) project starten				
2. Als er vanuit onderhoud een reconstructie gepland staat = weg gelijk omvormen naar 30km/u				
3. Als er alleen asfaltwerk gepland staat - werk met werk maken, maar alleen als er extra middelen beschikbaar zijn, mogelijke bron provincie Overijssel via DUVV				
4. Geen middelen beschikbaar, geen onderhoud gepland - in kaart brengen wat opgave is en gefaseerd aanvragen via voorjaarsnota of cofinanciering andere overheden				
MAATREGELEN 2030	Advies Goudappel	Koppelkansen met lopende projecten/ uitvoerings	Planning	Werkwijze
GOW 50 naar GOW 30				
1	Brinkgreverweg	Must have	Geen onderhoudsopgave	Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
2	Veenweg	Must have	Geen onderhoudsopgave	Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
3	Johannes van Vlotenlaan	Must have	Reconstructie	2024 - 2027 Uitvoering
4	Hoge Hondstraat	Must have	West reconstructie	2024 - 2027 Uitvoering
			Oost reconstructie	2025 Uitvoering
5	Ossenweerdstraat	Must have	Geen onderhoudsopgave	Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
6	Rijsterborgherweg	Must have	Asfalt deklaag vervangen	2027 Aanvullende middelen zoeken
7	Deel Diepenveenseweg	Must have	Asfalt deklaag vervangen	2025 Aanvullende middelen zoeken
8	Van Lithstraat	Must have	Asfalt deklaag vervangen	2025 Aanvullende middelen zoeken
9	Zwolseweg tussen Rijsterborgherweg en Ceintuurbaan	Must have	Onderzoek 2025 en Reconstructie	2025 - 2026 Meenemen in onderzoek
10	Lokale snelheidsverlaging van 50 naar 30km/u thv winkelcentrum Vijfhoek	Must have	Asfalt deklaag vervangen	2024 2024 alleen asfalt deklaag vervangen en vervolgens opgave in kaart brengen - budget via VJN
11	Verplaatsten komgrens Raalterweg	Must have	Provincie	In overleg met Provincie Overijssel
12	Verlangen snelheid bubeko van 80km/u naar 60km/u op Raalterweg/ N766 voor oversteek lv	Must have	Provincie	In overleg met Provincie Overijssel
13	Knip autoverkeer Bokkingshang en Emmastraat thv N344	Must have	Noodzakelijk voor minder verkeer Welle	Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
14	Verbeteren koppeling Ijssel en stad door plaatselijk 30km/u inrichting op Welle tussen voetgangersovereen Grote Kerkhof en Mimik	Must have	Asfalt deklaag vervangen	2024 2024 alleen asfalt deklaag vervangen en vervolgens opgave in kaart brengen - budget via VJN
15	Fietstunnel spoor thv Rijsterborgherpark	Must have	Versnellingsopgave	vanaf 2024 Project starten
16	Ongelijkvloerse kruising fiets thv Keizerslanden	Must have	Versnellingsopgave	vanaf 2024 Project starten
17	Mobiliteitshub Rot Smeets en De Kien	Must have	Versnellingsopgave	vanaf 2024 Project starten
18	Verdubbeling N348 van 2x1 naar 2x2 rijstroken tussen De Knoop en Oerdijk	Must have	Lobby bij provincie starten	vanaf 2024 In overleg met Provincie Overijssel
19	Uitbreiden capaciteit op kruispunten Van Oldenielstraat	Must have	Versnellingsopgave	vanaf 2024 Project starten
20	Verkeersmanagement maatregelen verkeerslichten N348 en Hanzetrace	Must have	Geen	Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
21	Nieuwe ontsluitingsweg Gasfabriek	Must have	geen	Is project

	GOW 50 naar GOW 30	Nice to have			
22	Brinkgreverweg tussen Raalterweg en Koning Wilhelminalaan	Nice to have	Asfalt deklaag vervangen	2026	Aanvullende middelen zoeken
23	Deel Wezenland bij de Flint	Nice to have	Gerealiseerd thv Flint verder geen onderhoud gepland		Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
24	Laan van Borgele (tussen Hanzetrace en Havezatelaan)	Nice to have	Versnellingsopgave	vanaf 2024	Project starten
25	Knip autoverkeer Stationsstraat	Nice to have	Koppeling met tunnel vanuit versnellingsopgave		Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
26	Ongelijkvloerse kruising fiets op Hoge Hondthstraat en Brinkgreverweg thv Hanzetrace	Nice to have	Geen		Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
27	Ongelijkvloerse kruising fiets op Oerdijk/ N348	Nice to have	Geen		Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
28	Mobiliteitshub Hoven	Nice to have	Geen		Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
29	Aansluiting bedrijventerrein A1 op N348	Nice to have	Lobby bij provincie		Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
30	Meer capaciteit gemotoriseerd verkeer op kruispunt Lebuinuslaan - Karel de Grotelaan bij winkelcentrum Keizerslanden	Nice to have	Combi met ong kruising uit versnellingsopgave		Opgave in kaart brengen - middelen via VJN of cofinanciering
	MAATREGELN NIET NOODZAKELIJKERWIJS UITVOEREN VOOR 2030	Advies Goudappel	Koppelkans met lopende projecten/ uitvoerings	Planning	Werkwijze
31	Grote aanpassingen aan weginrichting Welle, Singel en Handelskade	Na 2030	Handelskade = versnellingsgelden. Welle/ Ijsselfront staat op SIA. Singel geen onderhoud of versnellingsgelden		Bij vervolg ne 2030 meenemen (HWS in combinatie met woningbouwopgave)
32	Verlagen capaciteit ingaande autostroom sluizen (Deensestraat en Zutphenseweg) van 2x2 naar 2x1 icm inrichting 30km/u	Na 2030	Asfalt deklaag vervangen	2024	Toevoegen aan basisvoorkeursvariant
33	Mobiliteitshub Noorderplein, stadionplein GAE en Gasfabriek	Na 2030	Mobiliteitsplan dat GAE dient op te stellen t.b.v. de vergunde uitbreiding		Bij vervolg ne 2030 meenemen (HWS in combinatie met woningbouwopgave)
34	Diverse ongelijkvloerse fietskruisingen bij A1	Na 2030	Geen		Bij vervolg ne 2030 meenemen (HWS in combinatie met woningbouwopgave)
35	GOW 30 op overige wegen uit het eindbeeld GOW 30				
36	Koersenweg van 80km/u naar 60km/u (Bathmen)	Na 2030			Bij eindversie HWS wegencategorisering voor heel Deventer opnemen
37	Verlagen snelheid bij Boreel	Na 2030			Opnieuw overwegen bij maatregelen na 2030
38	GOW 30 bij Keizerslanden	NIET			Niet uitvoeren
39	Snelheid N348 naar 70km/u	NIET			Opnieuw overwegen bij maatregelen na 2030
40	GOW30 bij Flora	NIET			Niet uitvoeren
41	Zandpoort afsluiten	NIET			Niet uitvoeren
42	GOW30 op Roland Holstlaan	NIET			Afhankelijk van of en locatie derde brug
43	Welle ondertunnellen	NIET			Niet uitvoeren
44	Realisatie Noordelijke randweg	NIET			Niet uitvoeren

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Hoofdwegenstructuur - ingrediënten voor een basis- voorkeursvariant

Kenmerk: 017924.20240630.N1.03 Programma Hoofdwegenstructuur Deventer

Datum: 30-8-2024

Status: Definitief



Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Werkwijze
3. Ambities Deventer
4. Voorstel Maatregelen basis-voorkeursvariant
 - Must have maatregelen
 - Nice to have maatregelen
 - Mogelijke maatregelen na 2030

Bijlage A: Zeef GOW30

Bijlage B: Definities

1. Inleiding

Inleiding

- Aanleiding: Deventer groeit. Er wonen en werken steeds meer mensen in de stad. Al die mensen verplaatsen zich ook door de stad. Op de fiets, te voet, in het openbaar vervoer en met de auto. Het wordt steeds drukker op straat, maar de ruimte in de stad is beperkt en de vraag naar méér ruimte is groot. Zo is behoefte om 7.000 woningen te bouwen, is er vraag naar meer groen in de stad en dient het toenemende aantal voetgangers en fietsers een veilige plek te krijgen in het verkeer. Maar niet alles kan op dezelfde vierkante meter, en niet alles kan tegelijk. Daarom dienen er *slimme keuzes* gemaakt te worden hoe we de ruimte op straat verdelen. Die keuzes dienen te worden vastgelegd in *een basis-voorkeursvariant 2030*.
- Resultaat van deze opdracht: komen tot ingrediënten (maatregelen) voor een *basisvoorkeursvariant voor het jaar 2030*. Deze ingrediënten vormen een samenhangend pakket van maatregelen, rekening houdend met de verschillende ambities van de stad.
- Scope van deze opdracht: advies over maatregelen tot 2030. Met een schuin oog kijkend naar de opgave ná 2030, wetende dat de gemeente de ambitie heeft voor o.a. in totaal (ten minste) 11.000 woningen en een derde IJsselbrug.

Inleiding

- Input voor deze opdracht is geweest:
 - Plan van aanpak Herijking visie Hoofdwegenstructuur (juli 2023)
 - Analyse actualisatie hoofdwegenstructuur (diverse documenten gemeente)
 - Verschillende beleidsvarianten, met daarin verschillende maatregelen. Deze varianten heeft de gemeente samen met de focusgroep bestaande uit belangengroepen ontwikkeld. De effecten van deze varianten zijn doorgerekend met een verkeersmodel.
 - De focusgroep heeft uitgebreid gesproken over ambities, uitgangspunten en beoordelingsaspecten. Deze zijn in deze opdracht vertaald naar 5 hoofdambities voor Deventer. De voorgestelde maatregelen worden getoetst aan de hand van hun bijdrage aan deze ambities.

Tenslotte: Niets doen is geen optie; indien geen investeringen gedaan worden zal de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van Deventer verder onder druk komen te staan.

2. Werkwijze

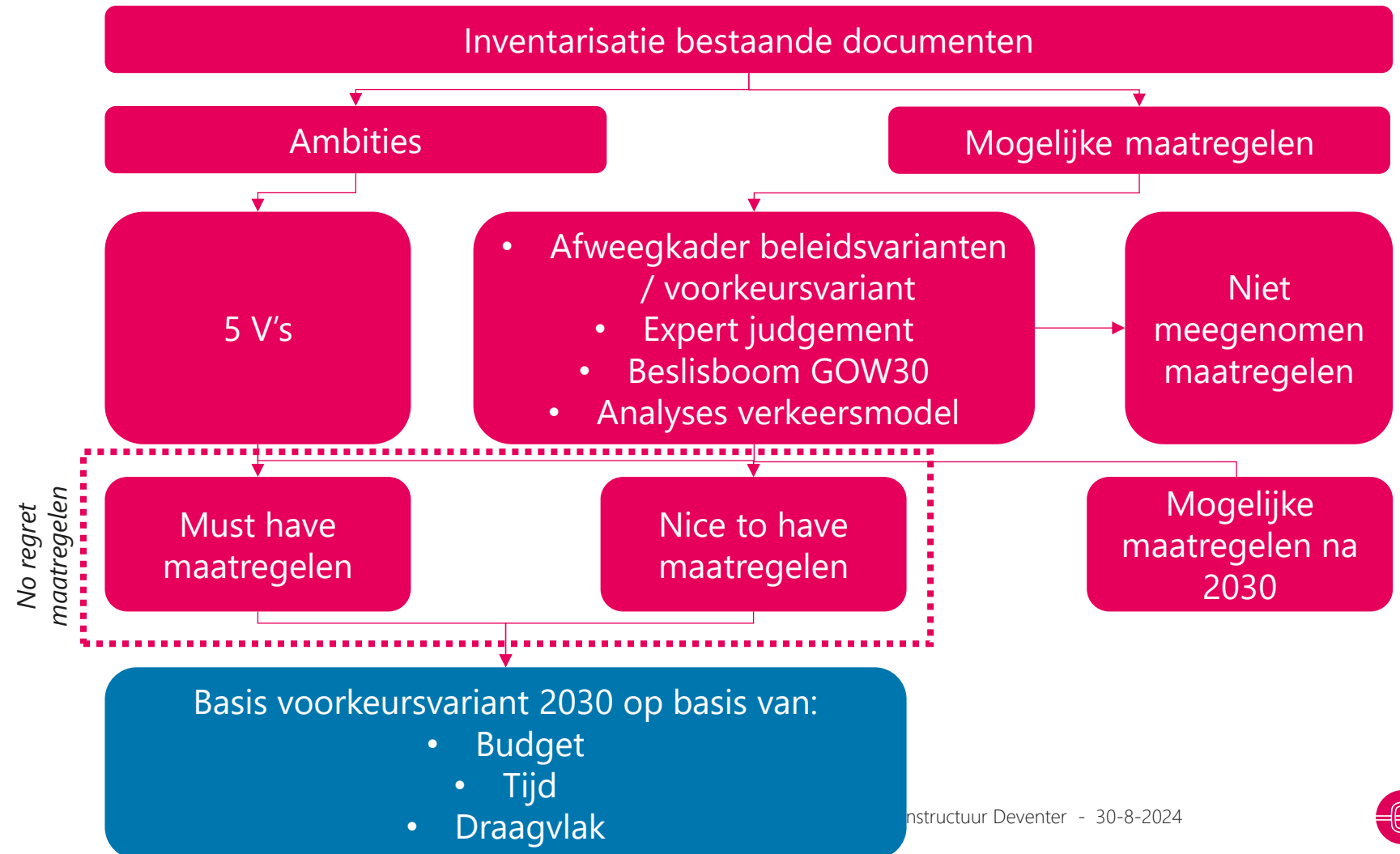
Werkwijze

Desk research

Vertaalslag

Resultaat rapport

Vervolg



3. Ambities Deventer

Koers in 5 hoofdkeuzes: ambities



1. *Verdichten*: de plek in de stad heeft invloed op keuzes verkeer



2. *Verbinden*: vlot te voet, op de fiets en in de bus



3. *Veraangename*: groene en levendige gebieden



4. *Verknopen*: knooppuntontwikkeling en mobiliteitshubs



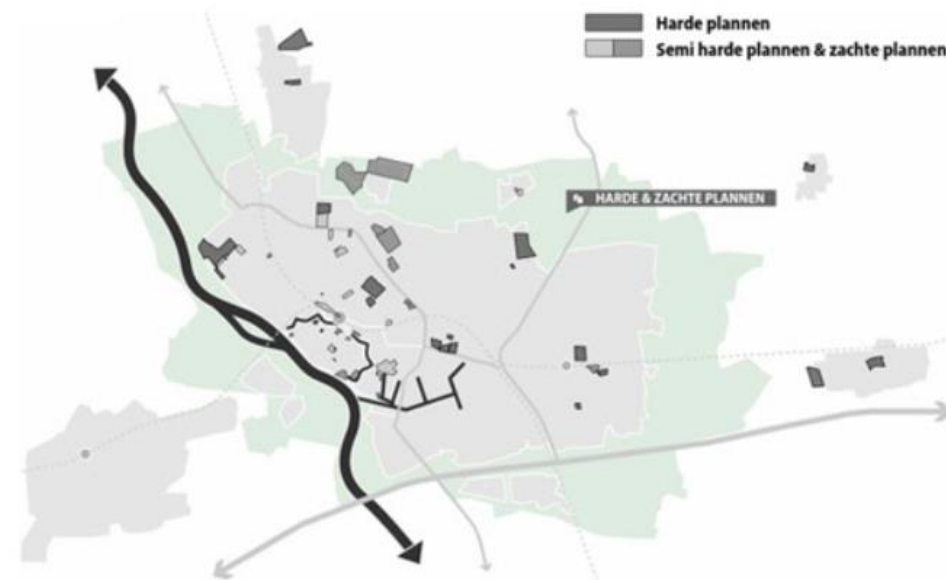
5. *Verleiden & Veranderen*: aanmoedigen ander gedrag door sturing en verleiding





1. Verdichten: de plek in de stad heeft invloed op keuzes verkeer

- Er is een ambitie voor de **realisatie van 7.000 woningen**, o.a. op locatie Roto Smeets, Steenbrugge en Rivierenbuurt.
- Tot 2030 wordt gekozen voor een **compacte stad**. Daarbij wordt uitgegaan van een verdere verdichting in de bestaande stad of een vervolmaking van reeds ingezette uitleg aan de stadsrand, zoals Steenbrugge. Werken en wonen en andere bestemmingen zit op korte afstand van elkaar.
- Er wordt uitgegaan van een **groei van het aantal arbeidsplaatsen** (3 procent).
- Er wordt met een **schuin oog** aanvullend gekeken naar de ontwikkelingen van 4.000 woningen en ontwikkelingen van Centrumschil en Keizerslanden





2. Verbinden: vlot te voet, op de fiets en in de bus

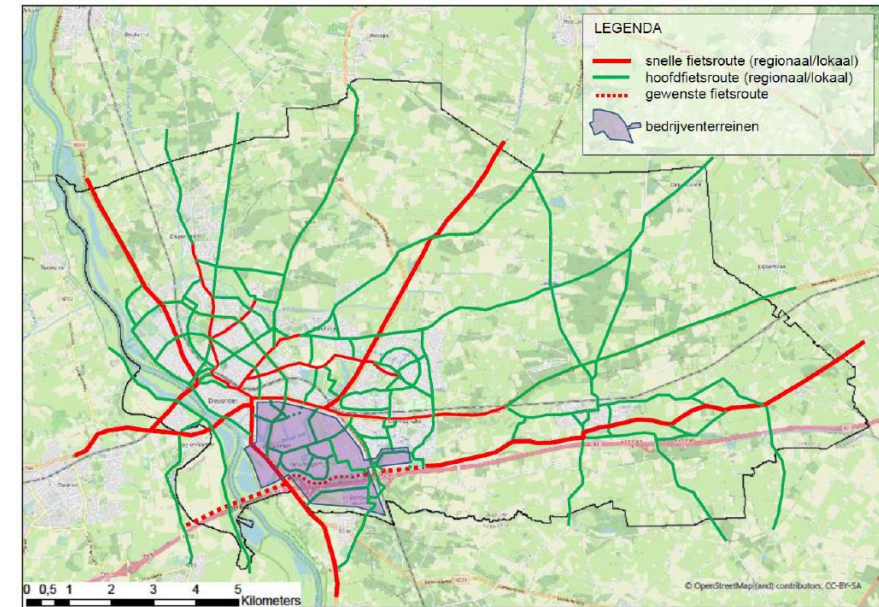
- De nadruk bij de mobiliteitsopgave in de stad ligt op de **ruimtelijke kwaliteit** en het **verbeteren van de leefbaarheid**. Het gaat daarbij vooral om de leefbaarheid in de woonomgeving (groene, aantrekkelijke woonstraten) en om de belangrijkste verbindingen binnen en tussen de verschillende wijken. Bij de inrichting van openbare ruimte volgen we het ontwerpprincipe STOMP:
 - we maken eerst voldoende ruimte voor voetgangers ('**S**tappen');
 - daarna krijgen fietsers de hoogste prioriteit ('**T**rappen');
 - dan kijken we naar de verbindingen met **O**penbaar vervoer;
 - we bieden deelvervoer aan (**M**obility as a service);
 - en pas als laatste geven we ruimte aan de **P**rivé auto.
- Al naar gelang de afstand tot het station/binnenstad zetten we de voetganger op plaats één. In de gebieden daar iets buiten (bv Zandweerd/Rivierenbuurt/Vijfhoek) geven we extra aandacht aan directe, comfortabele en veilige fietsroutes. In het buitengebied speelt juist het openbaar vervoer een rol en houden we rekening met noodzakelijk autogebruik van en naar die gebieden.





2. Verbinden: vlot te voet, op de fiets en in de bus

- Deventer zet zich in op **robuuste basisnetwerken**: Belangrijk zijn daarbij dat de hoofdnetwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto optimaal op elkaar aansluiten.
- Deventer zet zich maximaal in voor **de fiets** als hét vervoermiddel voor afstanden tot 15 km, vanuit het streven op verbetering van gezondheid en duurzame bereikbaarheid.
- De afgelopen jaren hebben er geen bezuinigingen plaatsgevonden op het **busvervoer** in Deventer. Daarnaast stond het vervoer landelijk onder druk door een personeelstekort. Het busvervoer speelt een belangrijke rol in het verbinden van de buitengebieden met Deventer en toegankelijk houden van mobiliteit voor iedereen. Het is daarom zaak het openbaar vervoer met flankerend beleid te ondersteunen en aantrekkelijker te maken en te houden.





3. *Veraangenamen*: groene en levendige gebieden

- **Economische Vitaliteit**: Het borgen en waar mogelijk versterken van de economische vitaliteit van het centrum van Deventer en andere publiekstrekkende locaties is een belangrijk aspect.
- Daarnaast is het versterken van de **verblijfskwaliteit** in de stad een belangrijke bouwsteen. Inzet op meer ruimte voor voetgangers en fietsers ligt daarbij voor de hand. Dit zal ook betekenen dat de gebieden waar mensen wonen en verblijven moet worden vergroot. Dit zorgt tevens voor een verbetering van de luchtkwaliteit, geluidhinder en verkeersveiligheid in de stad. Mobiliteit maakt daarbij een belangrijk onderdeel uit van een **sterke verbinding tussen IJssel en stad**. De Welle dient dan ook weer 'teruggegeven' te worden aan de stad.
- Ook **klimaatadaptatie** speelt hierin een belangrijke rol: Een gebied is voldoende klimaatadaptief wanneer het goed kan omgaan met hitte en met wateroverlast door hevige neerslag.
- In het **landelijk gebied** met haar dorpen koesteren we de bijzondere, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.
- Inzet op de **inclusiviteit**, waarbij iedereen meedoet. Dit betekent dat de openbare ruimte voor elke levensfase veilig is. Waarbij kinderen al jong zelfstandig naar school kunnen en ouderen lang mobiel zijn.



4. Verknopen: knooppuntontwikkeling en mobiliteitshubs

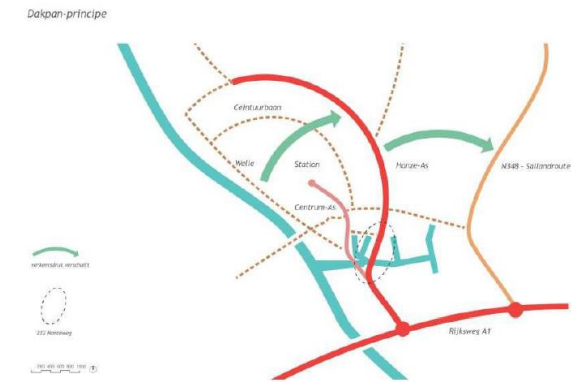
- **Knooppuntontwikkeling** is het bundelen van ruimtelijke ontwikkelingen nabij openbaar vervoersknooppunten. Op deze manier vindt er integrale gebiedsontwikkeling plaats waarin verschillende functies (wonen, werken, winkels) en modaliteiten (voetganger, fiets, OV en auto) samenkomen waardoor leefbaarheid en bereikbaarheid zal verbeteren. De ontwikkeling van de Kien is zo'n voorbeeld.
- In de gemeente is de ambitie om de komende jaren in te zetten op **mobiliteitshubs**, plekken waar verschillende vervoersvormen (zoals vormen van deelmobiliteit) samenkomen. Op deze plekken wordt de gebruiker uitgenodigd tot een efficiënte en duurzame verplaatsing van A naar B. Deventer voorziet momenteel 2 concrete hubs in het centrum: het station/De Kien en de Roto Smeets locatie. Elke hub heeft een specifieke functie en beschikt over verschillende vervoersvormen. De specifieke functies van de hubs zijn nog niet gedefinieerd.





5. Verleiden & Veranderen: aanmoedigen ander gedrag door sturing en verleiding

- Belangrijk uitgangspunt in het lokale verkeersbeleid is het zogenaamde **dakpan-principe**, waarbij verkeersstromen opeenvolgend zoveel mogelijk naar de randen van de stad worden ge/verleid. Doorgaand verkeer naar Salland via de N348 en extern verkeer vanuit het westelijk deel van de stad zoveel mogelijk via het Hanzetracé.
- Aanvullend wordt ook ingezet om het gedrag te sturen, vooral met het **voorzien in goede fietsvoorzieningen, versterken rol van collectief vervoer en parkeerbeleid**. Het parkeerbeleid is erop gericht dat mensen bewuster gaan nadenken waar ze de auto parkeren en of het bezit en gebruik van een auto wel echt nodig is.
- Het inzetten op **deelmobiliteit** en maken van afspraken tussen bedrijven over mobiliteit kan ook helpen in bewustwording van mensen of gebruik auto voor woon-werk nog steeds voor de hand ligt.
- Ambities voor **Zero-emissie stadslogistiek** in binnenstad Deventer. In het licht van invoeren van nul emissiezones houden we rekening met een basisnetwerk voor bevoorrading en logistiek.



Figuur 3: Dakpanprincipe

4. Voorstel maatregelen basis-voorkeursvariant

3 categorieën maatregelen

Must have

Maatregelen die uitstekend aansluiten bij de ambities van Deventer voor 2030 (de 5 V's) en erg effectief zijn. Deze maatregelen hebben de hoogste prioriteit. Al deze maatregelen zijn no-regret-maatregelen. Een deel van deze maatregelen zal uiteindelijk onderdeel worden van de basis-voorkeursvariant.

Nice to have

Maatregelen die goed aansluiten bij de ambities van Deventer voor 2030, maar minder effectief zijn dan de must have-maatregelen. Hierdoor hebben ze een lagere prioriteit dan de must have-maatregelen. Ook al deze maatregelen zijn no-regret-maatregelen. Een deel van deze maatregelen zal uiteindelijk onderdeel worden van de basis-voorkeursvariant.




Mogelijke maatregelen na 2030

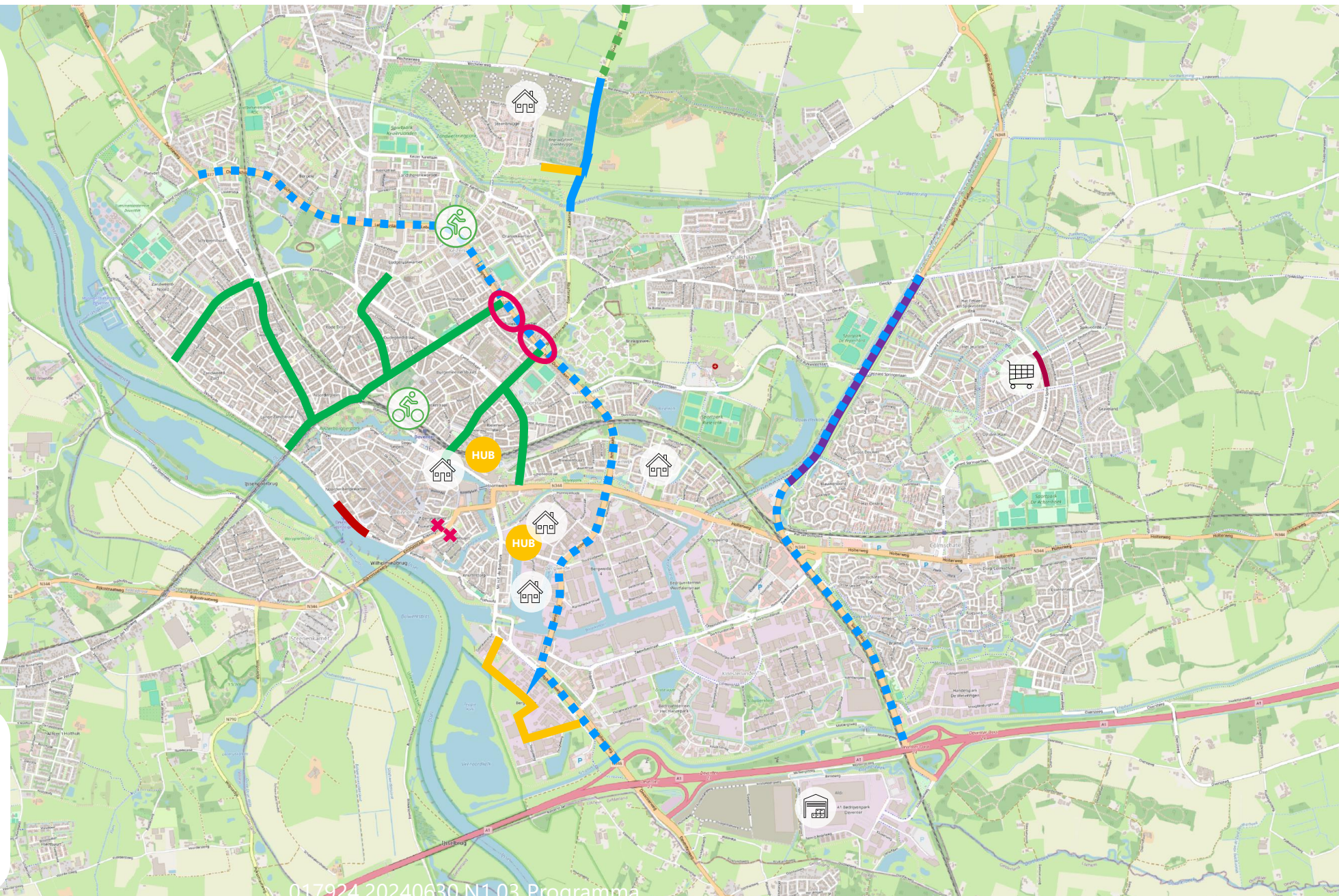
Maatregelen die aansluiten bij de ambities van Deventer maar waarbij realisatie verkeerskundig niet voor de hand ligt voor 2030. Deze maatregelen maken daarom in principe geen onderdeel uit van de basis-voorkeursvariant. Ze worden opnieuw meegenomen en onderzocht bij de doorkijk na 2030, waarbij ook de Regionale Verstedelijkingsstrategie en een derde IJsselbrug wordt meegenomen in de afweging.

Hoofdwegenstructuur Must have maatregelen

-  Van GOW50 naar GOW30
-  Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur
-  Plaatselijke snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur op belangrijke oversteekplekken langzaam verkeer
-  Verkeersmanagementmaatregelen
-  Uitbreiden naar 2x2 rijstroken
-  Capaciteitsuitbreiding kruispunt
-  Verleggen komgrens naar het noorden
-  Nieuwe aansluiting
-  Knip voor autoverkeer
-  Mobiliteitshub
-  Ongelijkvloerse kruising fiets/voetganger

Overig

-  Bestaand winkelcentrum
-  Bedrijvenpark A1
-  Woningbouwlocatie



Toelichting Must have maatregelen

Bij de maatregelen voor de herijking van de hoofdwegenstructuur van Deventer is een onderscheid gemaakt in de 'must have' en 'nice to have' maatregelen. De 'must have' maatregelen sluiten uitstekend aan bij de ambities van Deventer voor 2030 en zorgen ervoor dat deze ambities zo effectief mogelijk worden nagestreefd.

De gemeente Deventer streeft ernaar om tot 2030 te groeien met 7.000 extra woningen. Terwijl Deventer groeit, is de mobiliteitsopgave van de stad gericht op ruimtelijke kwaliteit en het verbeteren van de leefbaarheid. Deze ambitieuze doelstellingen vereisen veranderingen op verschillende terreinen. Het herzien van deze hoofdwegenstructuur biedt kansen om de ambities ook verder uit te werken.

Het herijken van deze hoofdwegenstructuur is niet opgebouwd vanuit een centrale rol voor de auto. Hoewel de auto nog steeds een rol zal spelen en de binnenstad ook per auto bereikbaar zal blijven, is deze herijking opgesteld vanuit duurzamere en ruimte-efficiëntere vervoersmiddelen. Voor de herijking van de hoofdwegenstructuur omarmen we daarom het ontwerpprincipes STOMP.

Op locaties waar veel mensen samen komen of waar de afstand tot het centrum klein is, zetten we de voetganger op één. Het ligt dan voor de hand om in het gebied tussen de IJssel en het Hanzetracé als eerste meer ruimte te geven voor 'verblijven'. Meer wegen dienen in dat gebied

ingericht te worden met een maximumsnelheid van 30 km/h. De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid gaat omhoog, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er ontstaat ruimte voor meer groen. Ook op de Leonard Springerlaan t.h.v. winkelcentrum Vijfhoek past een plaatselijke snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur uitstekend bij de ambities. Daarnaast zal het knippen van de Bokkingshang en de Emmastraat voor autoverkeer er zonder ernstige gevolgen voor zorgen dat de intensiteit op de Welle omlaag gaat. Dit geeft de benodigde ruimte om de koppeling tussen het centrum en de IJssel te verbeteren door ook op de Welle plaatselijk terug te gaan naar 30 km/uur. De Bokkingshang en Emmastraat blijven via het Pothoofd en de Welle wel toegankelijk voor bestemmingsverkeer.




Ook de fietser profiteert mee van het herinrichten van meerdere wegen van een maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h. Voor de fietsrelatie van de (toekomstige) woningen met winkelcentrum Keizerslanden en het centrum van Deventer zijn ook het aanleggen van een ongelijkvloerse fietskruising ter hoogte van het winkelcentrum en onder het spoor door een must have. Fietsers kunnen hierdoor zonder verliestijd en op een veilige manier het Hanzetracé kruisen en de relatie tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van het spoor zal verbeteren.

Daarnaast dient tot 2030 een belangrijke slag te worden geslagen met het realiseren van mobiliteitshubs. De

prioriteit dient hierbij liggen bij de hubs de Kien en Roto Smeets. Hub de Kien krijgt een sterke interactie met het NS station en daarmee het OV en zorgt ervoor dat de knoop station Deventer wordt versterkt. Hub Roto Smeets krijgt een sterke interactie met de woonwijk Roto Smeets. Gedeeltelijk door het opvangen van de parkeerbehoefte, maar ook biedt de hub een alternatief voor autobezit in de vorm van deelmobiliteit. Doordat bewoners van de nieuwe woonwijk in de eerste periode hun mobiliteitsgedrag vormen, is het belangrijk dat de hub dan vroegtijdig gereed is.

Tenslotte wordt autoverkeer opeenvolgend zoveel mogelijk naar de randen van de stad geleid conform het dakpanprincipe. Autoverkeer dient zoveel mogelijk via de N348 en het Hanzetracé worden afgewikkeld. Om de andere wegen een kleinere verkeersfunctie te geven, dient de verkeersfunctie op de N348 en het Hanzetracé juist op orde zijn. Het uitbreiden van de verwerkingscapaciteit op de kruispunten van de van Oldenielstraat en het verbreden van de N348 naar 2x2 rijstroken is daarom noodzakelijk. Er zijn ook alternatieven onderzocht. Maar deze hebben een klein effect. Daarnaast dienen verkeersmanagementmaatregelen ervoor te zorgen dat de doorstroom op deze twee hierboven genoemde hoofdwegen verder zal verbeteren.









Toelichting Must have maatregelen

Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
<p>Van GOW 50 naar GOW 30 op de volgende wegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brinkgeverweg - Veenweg - Johannes van Vlotenlaan - Hoge Hondstraat - Ossenweerdstraat - Rijsterborgherweg - Deel Diepenveenseweg - Van Lithstraat - Zwolseweg tussen Rijsterborgherweg en Ceintuurbaan 	<p>De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid verbeteren, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt ruimte voor meer groen. Door waar het kan de wegen binnen het gebied tussen het Hanzetracé en de IJssel in te richten als GOW30 laat Deventer zien de voetganger en fiets op één te zetten. De wegen zijn gekozen op basis van de eerste zeef waarbij een weg scoort op 'verblijfsfunctie' en 'beschikbaar profiel' (zie Bijlage A).</p>	 
<p>Lokale snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur op Leonard Springerlaan t.h.v. winkelcentrum Vijfhoek</p>	<p>Inzet op actieve mobiliteit op locatie waar veel mensen samenkomen en oversteken. Verbetering van verkeersveiligheid en actief inzetten op het STOMP-principe waar mogelijk.</p>	 
<p>Op Raalterweg verplaatsen van komgrens</p>	<p>Door de woningbouw in Steenbrugge schuift de bebouwing op. Voor de inrichting van de weg betekent dit het verplaatsen van de komgrens. Een inrichting als GOW50 lijkt bij de toekomstige situatie te passen. Randvoorwaardelijk is wel dat de bebouwing dicht genoeg langs de weg komt te liggen en dat de weg als geloofwaardig GOW50 wordt ingericht.</p>	
<p>Plaatselijk verlagen van snelheid buiten de bebouwde kom van 80 naar 60 km/uur op Raalterweg/N766 voor oversteek langzaam verkeer.</p>	<p>Verkeersveiligheid verbeteren en STOMP-principe toepassen.</p>	 

Toelichting Must have maatregelen

Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
Knip voor autoverkeer in Bokkingshang en Emmastraat ter hoogte van kruispunt met N344/Rijksstraatweg	Door de knip voor autoverkeer op de Bokkingshang en Emmastraat zal er minder verkeer op de Welle rijden. Hierdoor is er kans om de lokale leefbaarheid op de Bokkingshang en Emmastraat en de ruimtelijke kwaliteit van de Welle te verbeteren. De knip levert ook een verbetering in de verkeersafwikkeling op het Hanzetracé op. Aandachtspunt zijn verkeerstoenames op Pothoofd en Meester de Boerlaan en het voorkomen van sluipverkeer door de Raambuurt.	
Verbeteren van de koppeling tussen het centrum/stad en de IJssel door plaatselijk terug te gaan naar 30 km/uur op de Welle tussen voetgangersoversteek Grote Kerkhof en Mimik. Dit gedeelte anders inrichten (bv met klinkers) inclusief verkeerslicht verwijderen. Voor overstekende voetgangers nog wel zorgen voor steunpunt.	Door deze maatregelen wordt de verbinding tussen de stad en de IJssel versterkt. Voor 2030 is dat alleen mogelijk op het gedeelte langs de IJssel waar veel oversteekbewegingen zijn. Voor het overige gedeelte van de Welle houden we vast aan een snelheid van 50 km/h. Randvoorwaardelijk voor de maatregel is een reductie van autoverkeer; koppeling met de vorige maatregel (afkoppelen Bokkingshang en Emmastraat) is dan ook belangrijk	
Fietstunnel onder het spoor door ter hoogte van Rijsterborgherpark	Zorgt voor een verbeterde verbinding voor langzaam verkeer tussen het gebied ten noorden ten zuiden van het spoor.	
Ongelijkvloerse kruising voor de fiets ter hoogte van winkelcentrum Keizerslanden	Verbetert de doorstroming op het Hanzetracé. Daarnaast zorgt het voor een verhoogde verkeersveiligheid en een verbeterde verbinding voor langzaam verkeer tussen Steenbrugge en winkelcentrum Keizerslanden en de binnenstad.	
Mobiliteitshub Roto Smeets & De Kien	De prioriteit bij mobiliteitshubs moet liggen bij de hubs de Kien en Roto Smeets. Hub de Kien zorgt voor een versterking van de knoop Station Deventer en moet ruimte geven voor een groenere omgeving. Hub Roto Smeets krijgt een sterke interactie met de woonwijk Roto Smeets. Gedeeltelijk door het opvangen van de parkeerbehoefte, maar ook biedt de hub een alternatief voor autobezit in de vorm van deelmobiliteit. Doordat bewoners van de nieuwe woonwijk in de eerste periode hun mobiliteitsgedrag vormen, is het belangrijk dat de hub dan klaar is.	




Toelichting Must have maatregelen

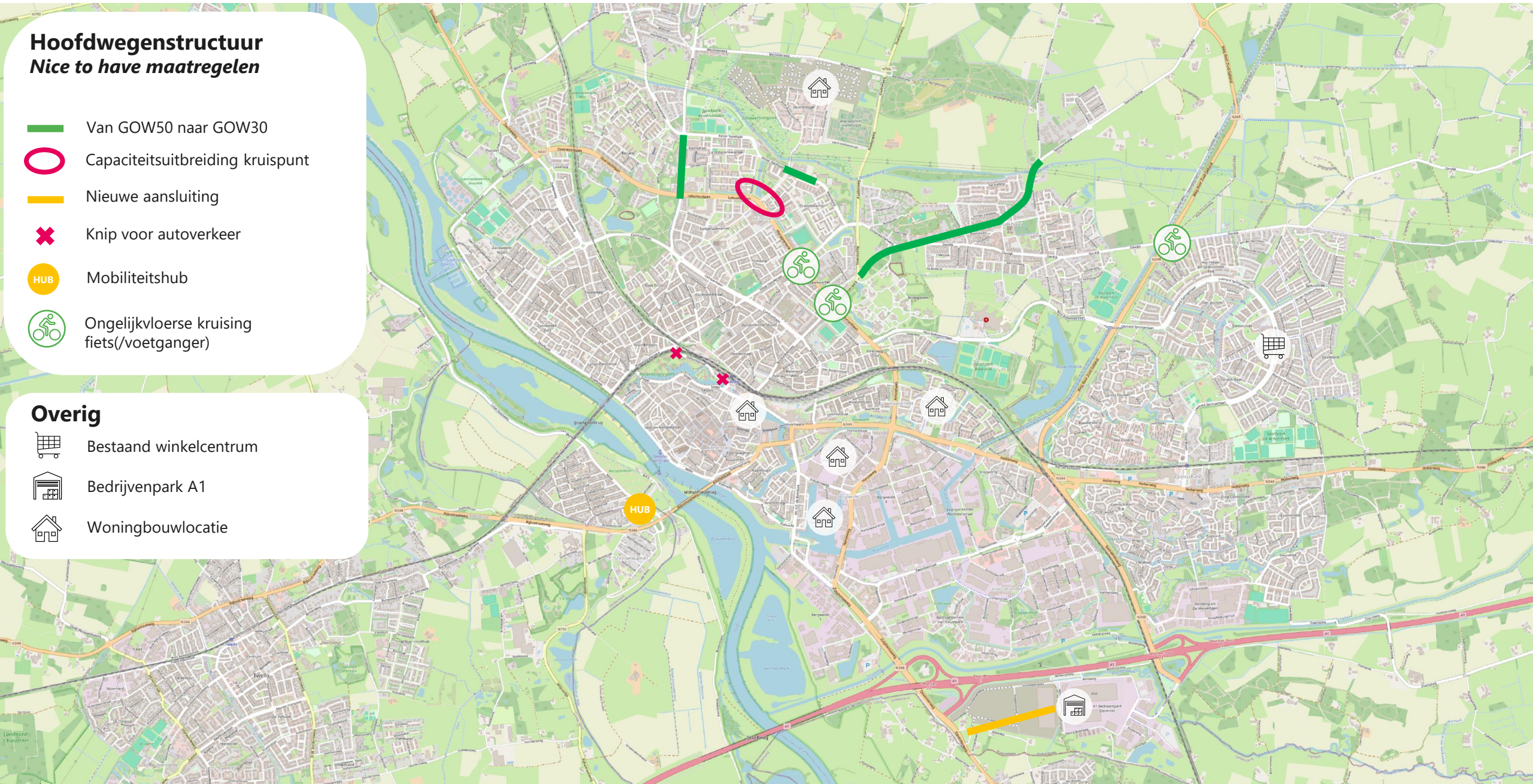
Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
Verdubbeling van N348 van 2 x 1 naar 2 x 2 rijstroken tussen 'De Knoop' en de Oerdijk	Verbeteren van het afwikkelingsniveau zodat deze maximaal is in te zetten voor regionale verplaatsingen. Dit is in lijn met het profiel van het gedeelte van de N348 tussen 'De Knoop' en A1. De inzet is het verplaatsen van regionale verplaatsingen van het Hanzetracé naar de N348 conform het dakpanprincipe.	 
Uitbreiden van de capaciteit op de kruispunten Van Oldenielstraat	Het Hanzetracé heeft een belangrijke verkeersfunctie conform het dakpanprincipe. Maar de verkeersafwikkeling op de kruispunten Van Oldenielstraat – Brinkgreverweg en Van Oldenielstraat – Hoge Hondstraat zijn in de huidige situatie al matig/slecht. Met 7.000 extra woningen neemt de druk op deze kruispunten toe. Onderzochte alternatieven hebben te weinig effect. Het gebruik van een noordelijke randweg is onderzocht, maar het gebruik valt erg tegen (2.000-4.000 motorvoertuigen per etmaal). Uitbreiding van de kruispunten van de Van Oldenielstraat geeft de mogelijkheid om meer verkeer naar buiten te verplaatsen om zo de binnenstad te ontzien. Hierdoor kan de leefbaarheid binnen het Hanzetracé worden verhoogd, mede doordat de verkeersfunctie van de Hoge Hondstraat en Brinkgeverweg wordt verlaagd (naar GOW 30). In vervolgproces dient wel aandacht te zijn voor de oversteekbaarheid/barrièrewerking van het tracé, specifiek voor de actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers).	  
Verkeersmanagement maatregelen bij verkeerslichten op N348 en Hanzetracé	Het bevorderen van de doorstroom op de hoofdwegen in lijn met het dakpanprincipe	
Nieuwe ontsluitingsweg achterlangs met nieuwe aansluiting Gasfabriek	In dit gebied is het stimuleren van langzaam verkeer lastiger dan bijvoorbeeld rond het centrum. Het gebied moet goed bereikbaar zijn voor gemotoriseerd verkeer. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen bij de Gasfabriek is een nieuwe ontsluiting nodig.	 

Hoofdwegenstructuur *Nice to have maatregelen*

-  Van GOW50 naar GOW30
-  Capaciteitsuitbreiding kruispunt
-  Nieuwe aansluiting
-  Knip voor autoverkeer
-  Mobiliteitshub
-  Ongelijkvloerse kruising fiets/(voetganger)

Overig

-  Bestaand winkelcentrum
-  Bedrijvenpark A1
-  Woningbouwlocatie






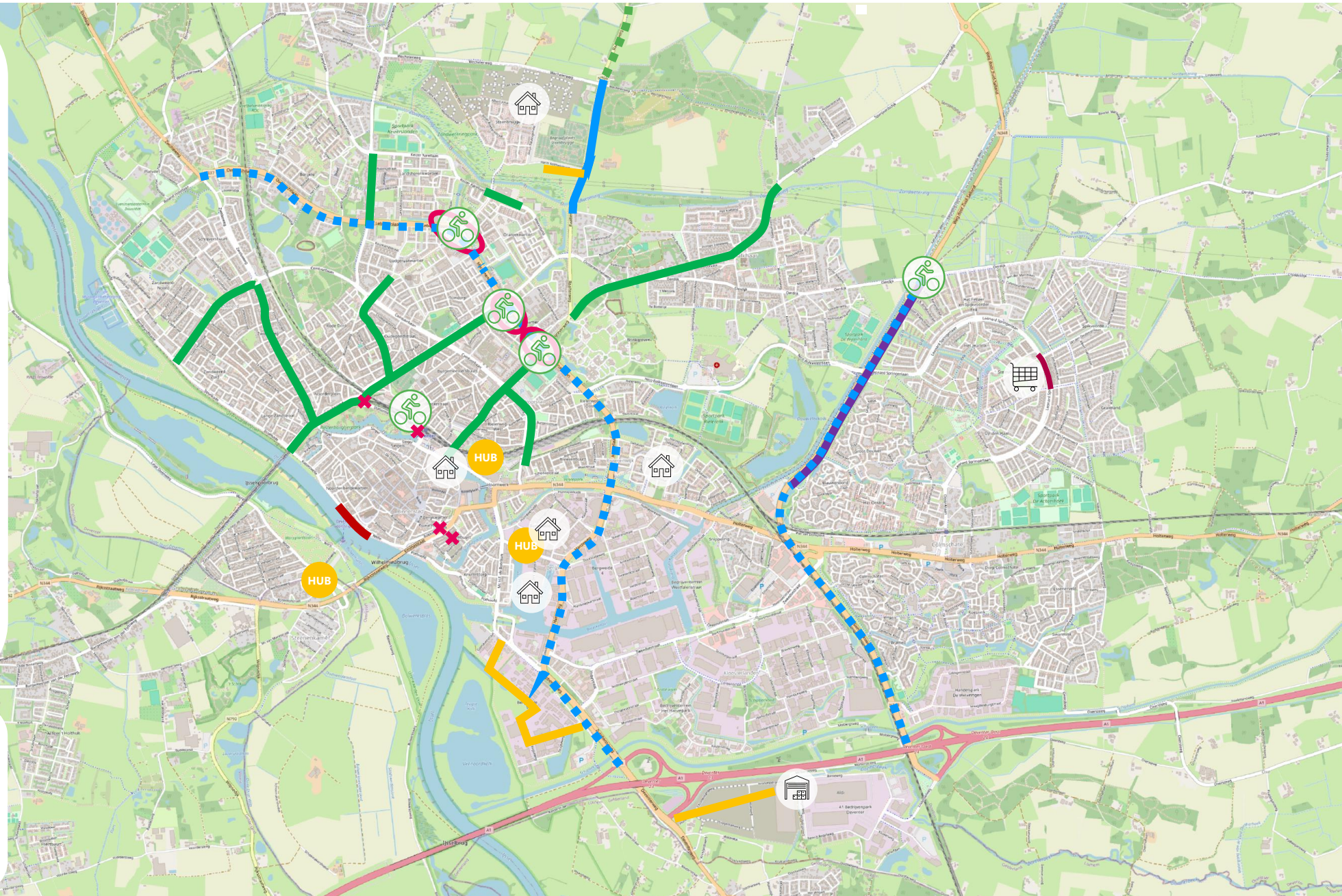
Hoofdwegenstructuur

Must have & nice to have maatregelen

-  Van GOW50 naar GOW30
-  Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur
-  Plaatselijke snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur op belangrijke oversteekplekken langzaam verkeer
-  Verkeersmanagementmaatregelen
-  Uitbreiden naar 2x2 rijstroken
-  Capaciteitsuitbreiding kruispunt
-  Verleggen komgrens naar het noorden
-  Nieuwe aansluiting
-  Knip voor autoverkeer
-  Ongelijkvloerse kruising fiets/(voetganger)
-  Mobiliteitshub

Overig

-  Bestaand winkelcentrum
-  Bedrijvenpark A1
-  Woningbouwlocatie



Toelichting Nice to have maatregelen

De nice to have maatregelen sluiten ook goed aan bij de ambities van Deventer voor 2030, maar zijn minder effectief dan de must have-maatregelen. Hierdoor hebben ze een lagere prioriteit dan de must have-maatregelen.

Ook buiten het Hanzetracé zijn wegen naar voren gekomen die geschikt zijn om op korte termijn in te richten met een maximumsnelheid van 30 km/h. Deze wegen hebben wat minder prioriteit dan de wegen binnen het Hanzetracé, maar sluiten ook goed aan bij de ambities van Deventer. Het gaat om de Brinkgeverweg / Koningin Wilhelminalaan, het deel van de Wezenland bij de Flint (herinrichting) en een deel van de Laan van Borgele. De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid gaat omhoog, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er ontstaat ruimte voor meer groen.

Een andere maatregel die ervoor zorgt dat het STOMP-principe verder uit wordt gedragen is het knippen van de Stationsstraat voor autoverkeer. Hierdoor kan de weg beter worden verbonden met het Rijsterborgherpark en kan er meer ruimte worden gegeven aan langzaam verkeer en openbaar vervoer. In combinatie met de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor levert dit

verbeterde kwaliteit op voor de fietser en voetganger.



De fietser heeft ook baat bij het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen op de kruispunten met de Van Oldenielstraat. Fietzers kunnen hierdoor zonder verliestijd en op een veilige manier het Hanzetracé kruisen. Daarnaast zou voor de verkeersveiligheid van fietsers op de Oerdijk een ongelijkvloerse kruising om de N348 over te steken wenselijk zijn.

Na het realiseren van de mobiliteitshubs de Kien en Roto Smeets zou het aanleggen van een hub bij de Hoven ook goed passen bij de ambities van Deventer voor 2030. Met deze hub worden autoritten naar de binnenstad voorkomen.


Tenslotte wordt autoverkeer opeenvolgend zoveel mogelijk naar de randen van de stad geleid conform het dakpanprincipe. De verkeersfunctie op het Hanzetracé dient op orde zijn. Het uitbreiden van de verwerkingscapaciteit op kruispunt Lebuinuslaan – Karel de Grotelaan bij winkelcentrum Keizerslanden zou hieraan bij kunnen dragen. Daarnaast zijn de ongelijkvloerse kruisingen voor de fiets op de kruispunten met de Van

Oldenielstraat ook bevorderlijk voor de doorstroming van het autoverkeer op het Hanzetracé. Verder wordt door het knippen van de Stationsstraat voor autoverkeer ook voor een betere verkeersafwikkeling op het kruispunt Singel – Singelstraat. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de centrumgarage.


Toelichting Nice to have maatregelen


Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
Van GOW 50 naar GOW 30 op de volgende wegen: <ul style="list-style-type: none"> - Brinkgeverweg / Koningin Wilhelminalaan - Deel Wezenland bij de Flint - Laan van Borgele (deel tussen Hanzetracé en Havezatelaan) 	De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid zal verbeteren, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt ruimte voor meer groen. De wegen zijn gekozen op basis van de eerste zeef waarbij een weg scoort op 'verblijfsfunctie' en 'beschikbaar profiel' (zie Bijlage A).	 
Knip voor autoverkeer op Stationsstraat	Een knip voor autoverkeer levert een verbetering van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Singel-Station – Singelstraat op. Ook zorgt het voor een veraangenaming van de Stationsstraat. Er komt meer ruimte voor de voetganger en fietser en de weg kan worden verbonden met het Rijsterborgherpark. De weg moet wel geschikt blijven voor langzaam verkeer en de bus in twee richtingen.	 
Ongelijkvloerse kruisingen fiets op Hoge Hondstraat en Brinkgeverweg	Goed voor de verkeersveiligheid en doorstroming van de fietser. Vraagt om verdere uitwerking in samenhang met uitbreiding van de kruispunten in het must have pakket. Een ongelijkvloerse kruising voor de fiets/voetganger kan daarin als variant worden meegenomen.	
Ongelijkvloerse kruisingen fiets op Oerdijk / N348	Een ongelijkvloerse kruising op dit punt verbetert de verkeersveiligheid van fietsverkeer. De ruimtelijke inpassing is door ligging van het kanaal een aandachtspunt	
Mobiliteitshub Hoven	Hoven is een goede locatie voor een mobiliteitshub ter voorkoming van autoritten in de stad.	
Aansluiting Bedrijventerrein A1 op N348	In dit gebied is het stimuleren van langzaam verkeer lastiger dan bijvoorbeeld rond het centrum. Het gebied moet goed bereikbaarheid zijn voor gemotoriseerd verkeer. Gezien de groei van het bedrijventerrein is een nieuwe ontsluiting nodig.	
Meer capaciteit voor gemotoriseerd verkeer op kruispunt Lebuinuslaan – Karel de Grotelaan bij winkelcentrum Keizerslanden	Doorstroming Hanzetracé bevorderen in lijn met dakpan-principe.	 


Hoofdwegenstructuur Mogelijke maatregelen na 2030


 Afwaarderen van 80 naar 60 km/uur

 Van GOW50 naar GOW30


 Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur


 Verlagen capaciteit van 2 naar 1 rijstrook i.c.m. GOW30


 Ongelijkvloerse kruising fiets(voetganger)

 Zoeklocatie mobiliteitshub

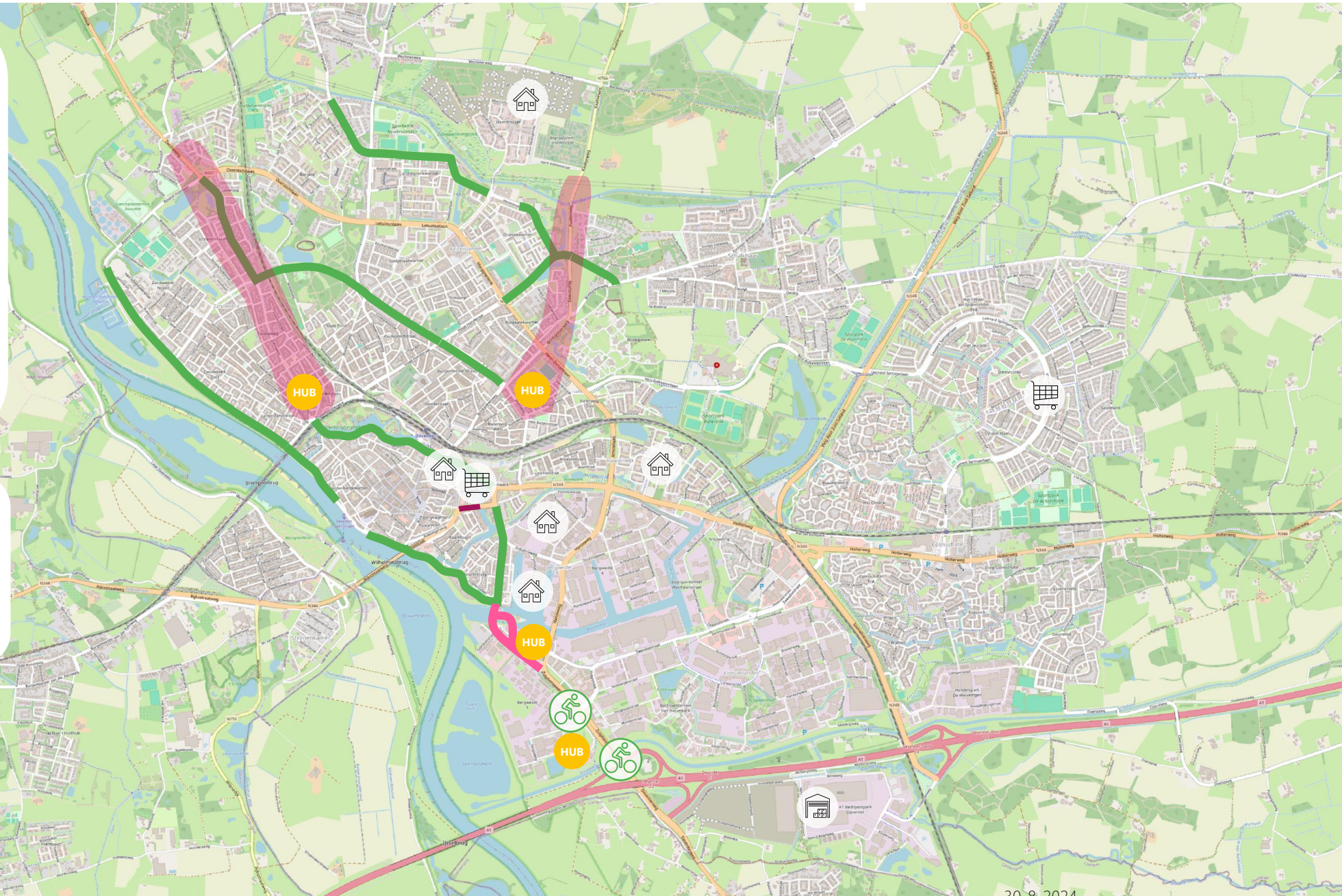
Overig

 Bestaand winkelcentrum

 Bedrijvenpark A1

 Woningbouwlocatie






Bathmen



Mogelijke maatregelen na 2030

Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
<p>Grote aanpassingen aan weginrichting Welle, Singel en Handelskade</p>	<p>Deze maatregel verhoogt de leefbaarheid en verbindt de stad met de IJssel. Hiervoor is nu nog onvoldoende ruimte (tot 2030) binnen het mobiliteitssysteem van Deventer. Tot 2030 dient ingezet te worden op voltooiing van het Hanzetrancé.</p>	
<p>Verlagen capaciteit ingaande autostroom sluisen (Deensestraat en Zuthpenseweg) van 2 x 2 naar 2 x 1 i.c.m. inrichting als GOW30</p>	<p>Deze maatregel zorgt voor een veraangenaming van het gebied rond de sluisen doordat er ruimte vrij wordt gemaakt voor groen en woningbouw. Daarnaast wordt hierdoor aangemoedigd dat het autoverkeer op het Hanzetracé blijft rijden. Dit ondersteunt het dakpanprincipe.</p> <p>Het verminderen van capaciteit de stad in en/of uit (dus ook met alleen het verlagen van de capaciteit op alleen de Deensestraat of alleen de Zuthpenseweg) kan tot verkeersproblemen met o.a. congestie tot op het Hanzetracé leiden. Voordat deze maatregel wordt genomen dient eerst de Welle minder autoverkeer te hebben. Deze maatregel is daarom niet wenselijk voor 2030.</p>	
<p>Mobiliteitshub A1, Noorderplein, stadion Go Ahead Eagles en Gasfabriek</p>	<p>Door het realiseren van mobiliteitshubs wordt het aantal autoritten verminderd. Er wordt nog over geschikte locaties nagedacht. Voorbeeldlocaties zijn hubs bij de A1, bij het Noorderplein en bij het stadion van Go Ahead Eagles. Ook kan worden gekeken naar een hub bij de komgrenzen van Deventer. Deze maatregelen zijn pas na 2030 noodzakelijk. Hubs vragen namelijk ook aanvullende maatregelen om het gebruik ervan te stimuleren. Dit vraagt uitwerking waardoor maatregel niet voor 2030 haalbaar is.</p> <p>Daarnaast werkt Deventer toe naar een zero emissie zone voor stadslogistiek. Voor de bevoorrading van het centrum zijn logistieke hubs buiten het centrum essentieel. Een mogelijke locatie hiervoor is bij de Gasfabriek.</p>	
<p>Diverse ongelijkvloerse fietskruisingen bij de A1</p>	<p>Het fietsgebruik is op deze plekken nu nog niet hoog genoeg om hier prioriteit aan te geven. Op termijn zou een doorfietsroute langs de A1 meer gebruikt kunnen worden. Om fietsgebruik te stimuleren horen daar ongelijkvloerse fietskruisingen bij.</p>	

Mogelijke maatregelen na 2030

Maatregel	Argumentatie	Aansluiting ambities
GOW30 op overige wegen uit het eindbeeld GOW30 (zie bijlage A)	De verkeersveiligheid en oversteekbaarheid gaat omhoog, langzaam verkeer krijgt een hogere prioriteit en er komt ruimte voor meer groen. Uiteindelijk is het eindbeeld om op enkele hoofdwegen na binnen de hele bebouwde kom naar GOW30 over te gaan. Op de wegen die op de kaart staan voor 'mogelijke maatregelen na 2030' is dit echter niet eenvoudig. Er is op dit moment geen aanleiding in de omgeving om terug te gaan naar 30 km/h en/of er is voldoende ruimte om de weg als een volwaardige GOW50 in te richten, waardoor ook dat een optie is.	 
Koersenweg van 80 naar 60 km/h (in Bathmen)	Hierdoor zal de verkeersveiligheid op deze weg verhogen. Het verlagen van de snelheid heeft echter geen prioriteit, want effectiviteit is onduidelijk.	
Verlagen snelheid bij Boreel	Principe is goed want sluit aan bij veraangenamen van gebied rond het Boreel / Raambuurt. Echter effectiviteit van deze maatregel is wat onduidelijk.	 

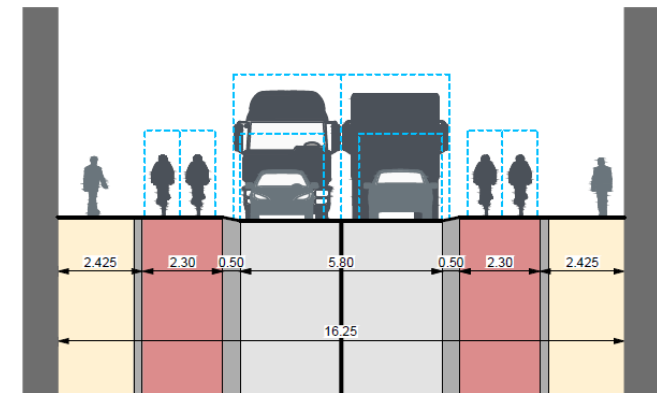
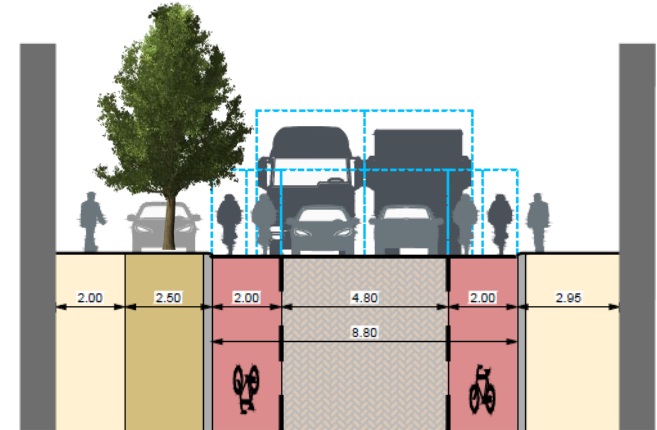
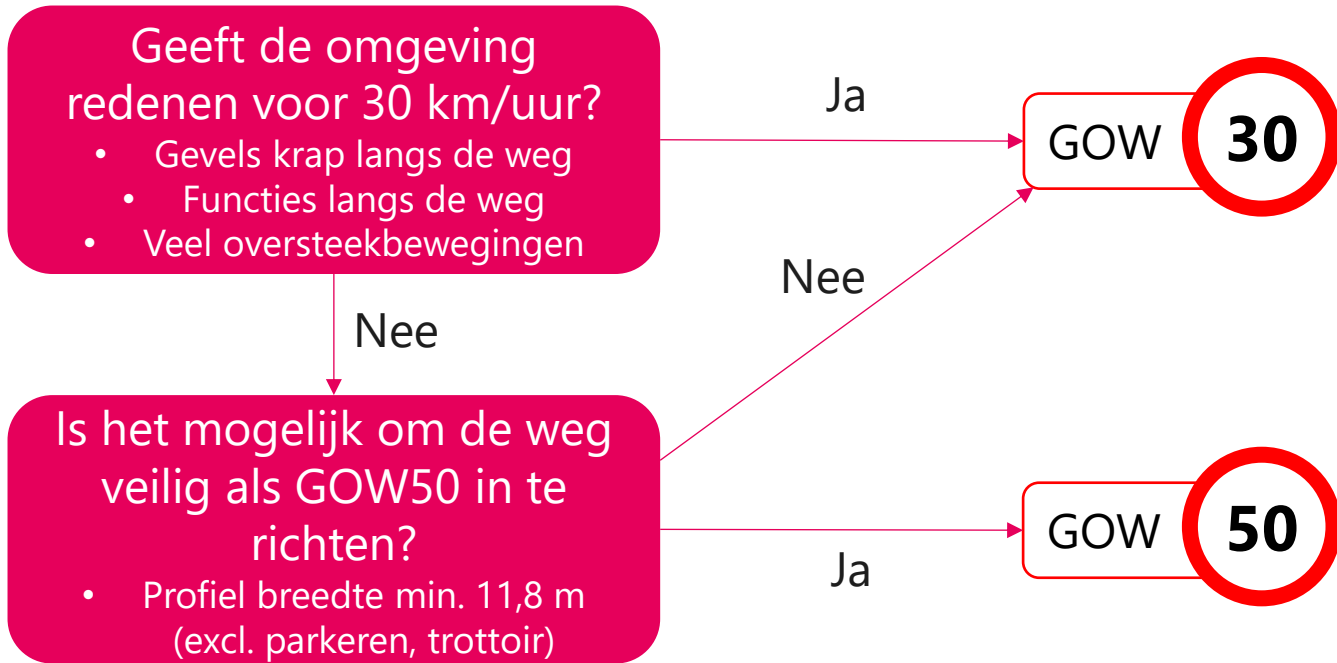
Niet meegenomen maatregelen

Maatregel	Argumentatie
GOW30 bij winkelcentrum Keizerslanden	Niet in lijn met verkeersfunctie van het Hanzetrancé.
Snelheid N348 naar 70 km/u	Deze maatregel zorgt niet voor een verhoogde doorstroming op het Hanzetracé door de vele verkeerslichten.
GOW30 bij Flora	In de praktijk zal deze maatregel weinig effect hebben door aanwezigheid diverse verkeerslichten. Daarnaast is de weg onderdeel van één van de hoofwegen. Conform het dakpanprincipe is goede doorstroming van autoverkeer op deze locatie belangrijk.
Zandpoort afsluiten	Relatief kleine verkeersstroom. Niet direct nodig.
GOW30 op Roland Holstlaan	Op korte termijn is GOW30 hier niet haalbaar door gebrek aan verblijfsfunctie. Op lange termijn is het een logische aansluiting voor de 3 ^e brug over de IJssel waarmee de weg een belangrijke verkeersfunctie krijgt.
Welle ondertunnelen	Dit is een erg dure oplossing met een complexe ruimtelijke inpassing. Daarnaast heeft deze maatregel een verkeersaantrekkende werking. Dit ten nadele van het gedeelte van het IJsseltraject (de weg langs de IJssel) dat niet ondertunneld wordt.
Realisatie Noordelijke randweg	Is onderzocht en wordt te weinig gebruikt (2.000 tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal).

BIJLAGEN

Bijlage A: Zeef GOW 30


Beslisboom GOW30/GOW50




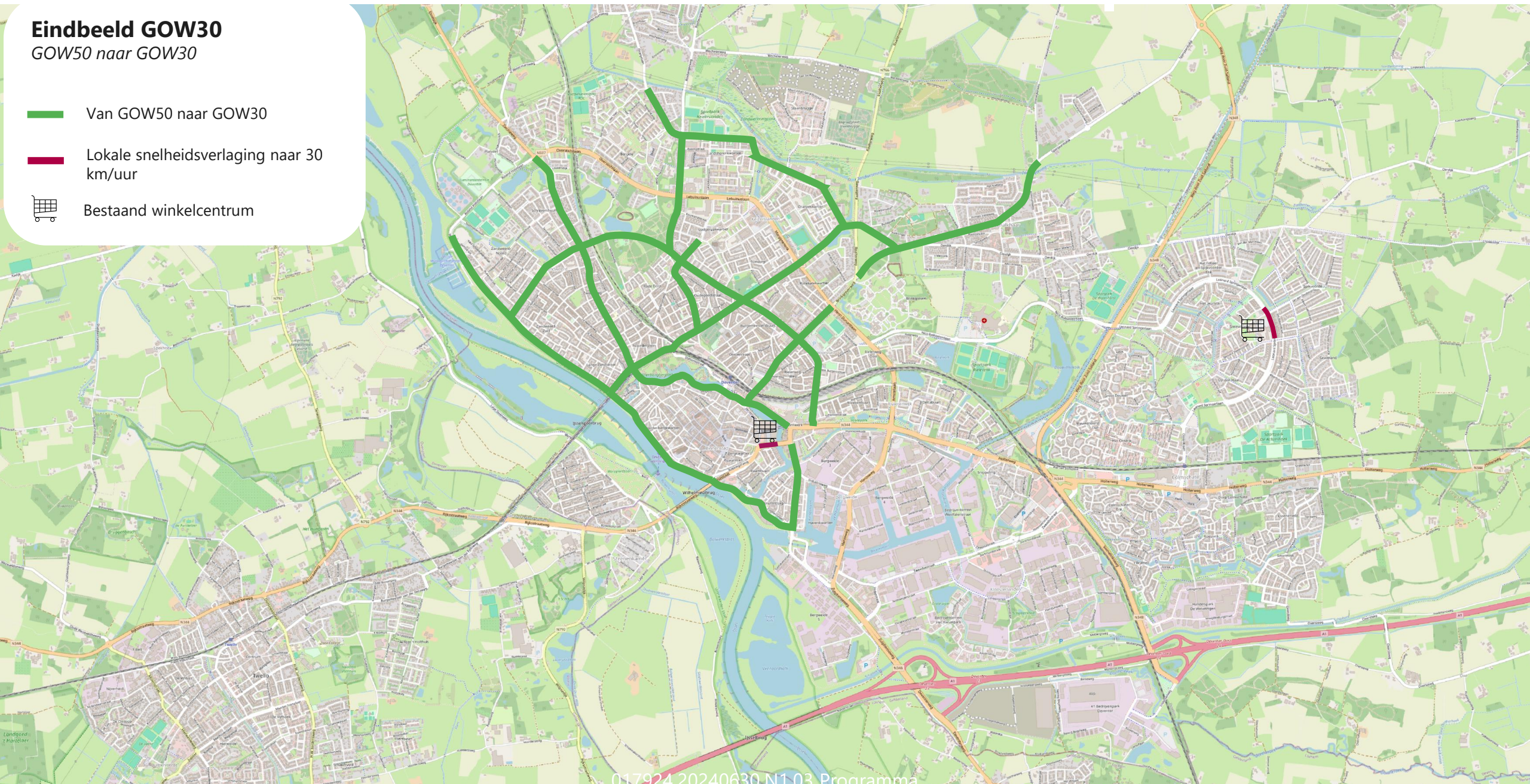
Eindbeeld GOW30

GOW50 naar GOW30

 Van GOW50 naar GOW30





 Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur

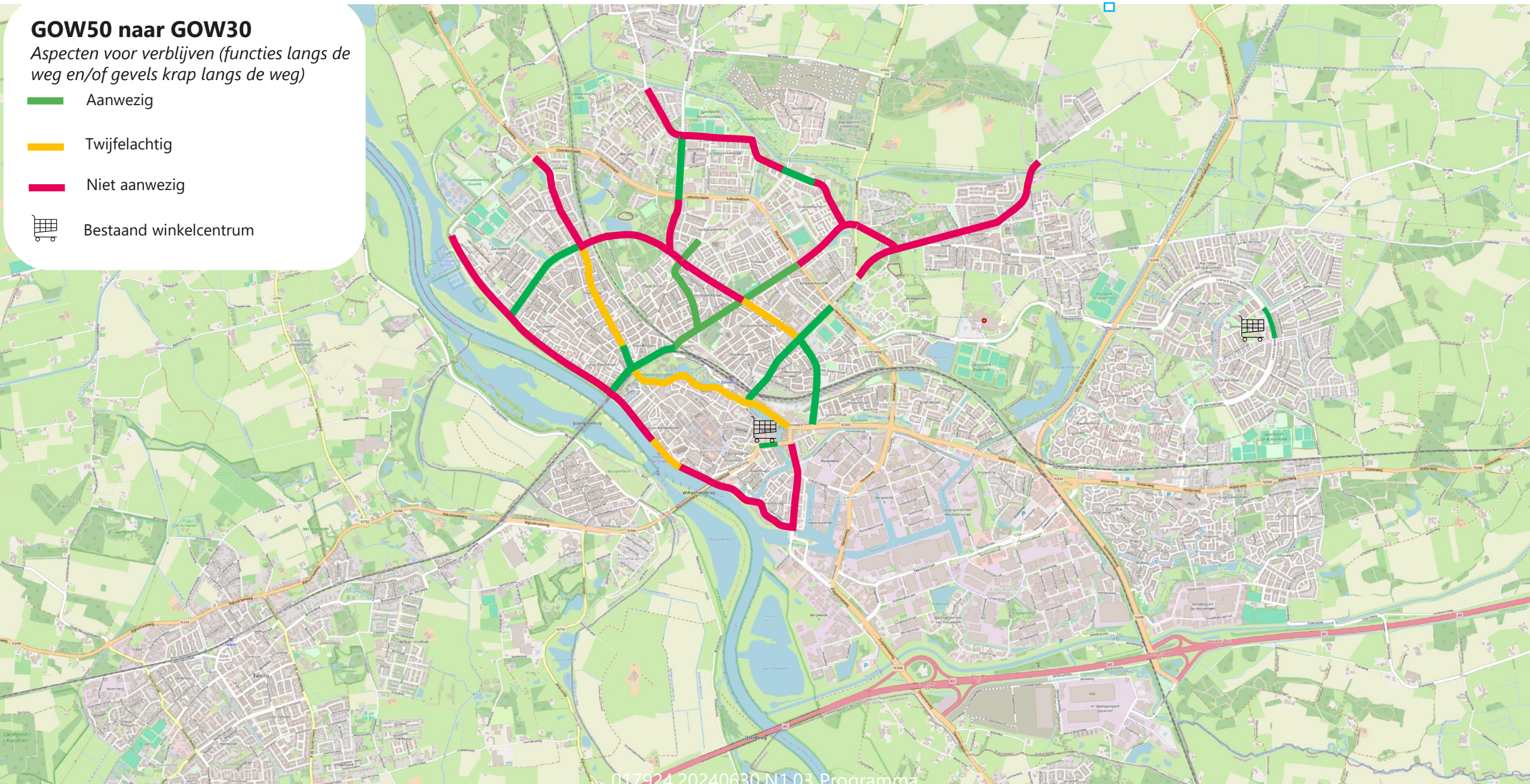
 Bestaand winkelcentrum



GOW50 naar GOW30


Aspecten voor verblijven (functies langs de weg en/of gevels krap langs de weg)


-  Aanwezig
-  Twijfelachtig
-  Niet aanwezig
-  Bestaand winkelcentrum

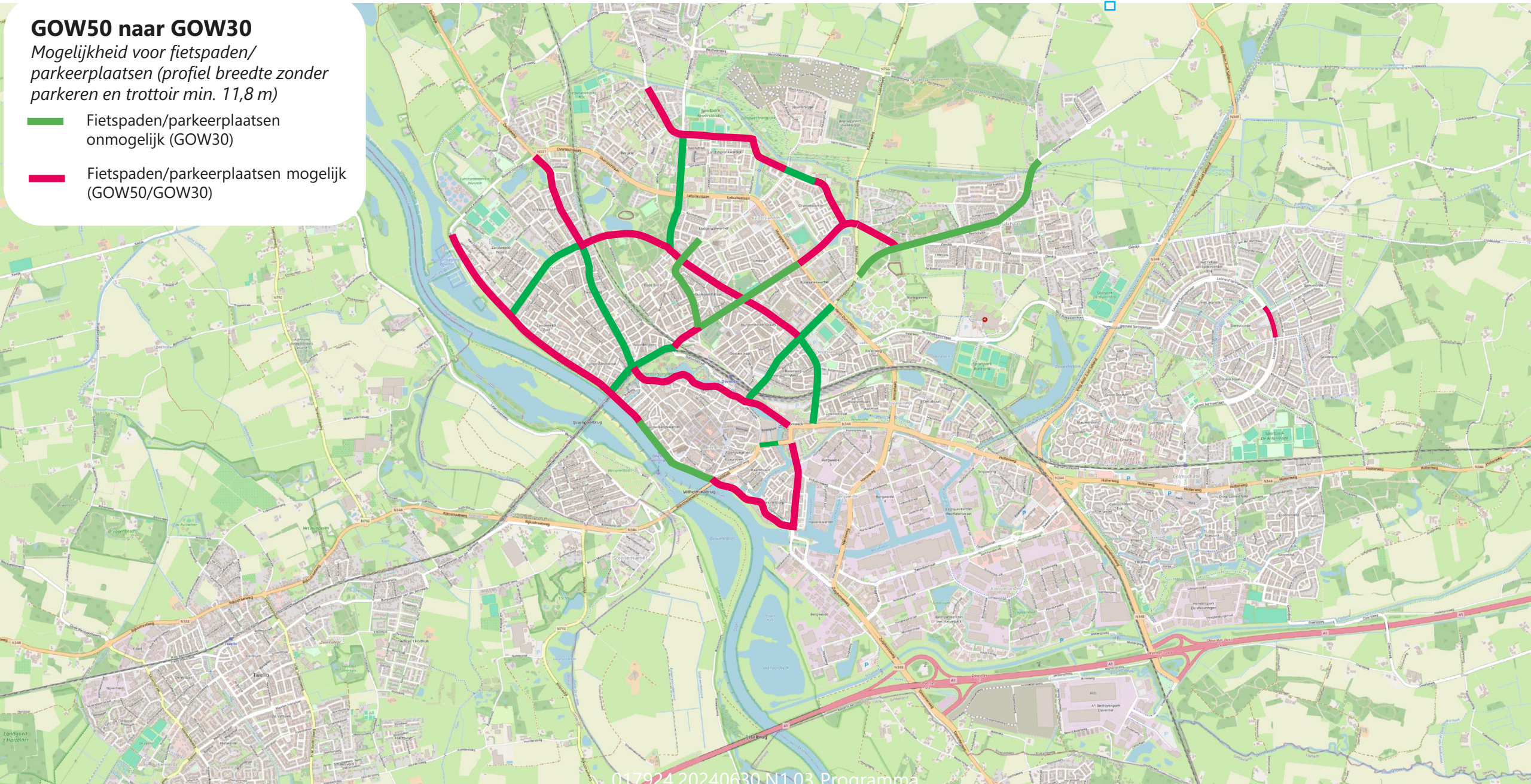


GOW50 naar GOW30

Mogelijkheid voor fietspaden/
parkeerplaatsen (profiel breedte zonder
parkeren en trottoir min. 11,8 m)

 Fietspaden/parkeerplaatsen
onmogelijk (GOW30)

 Fietspaden/parkeerplaatsen mogelijk
(GOW50/GOW30)



Voorstel GOW50/GOW30



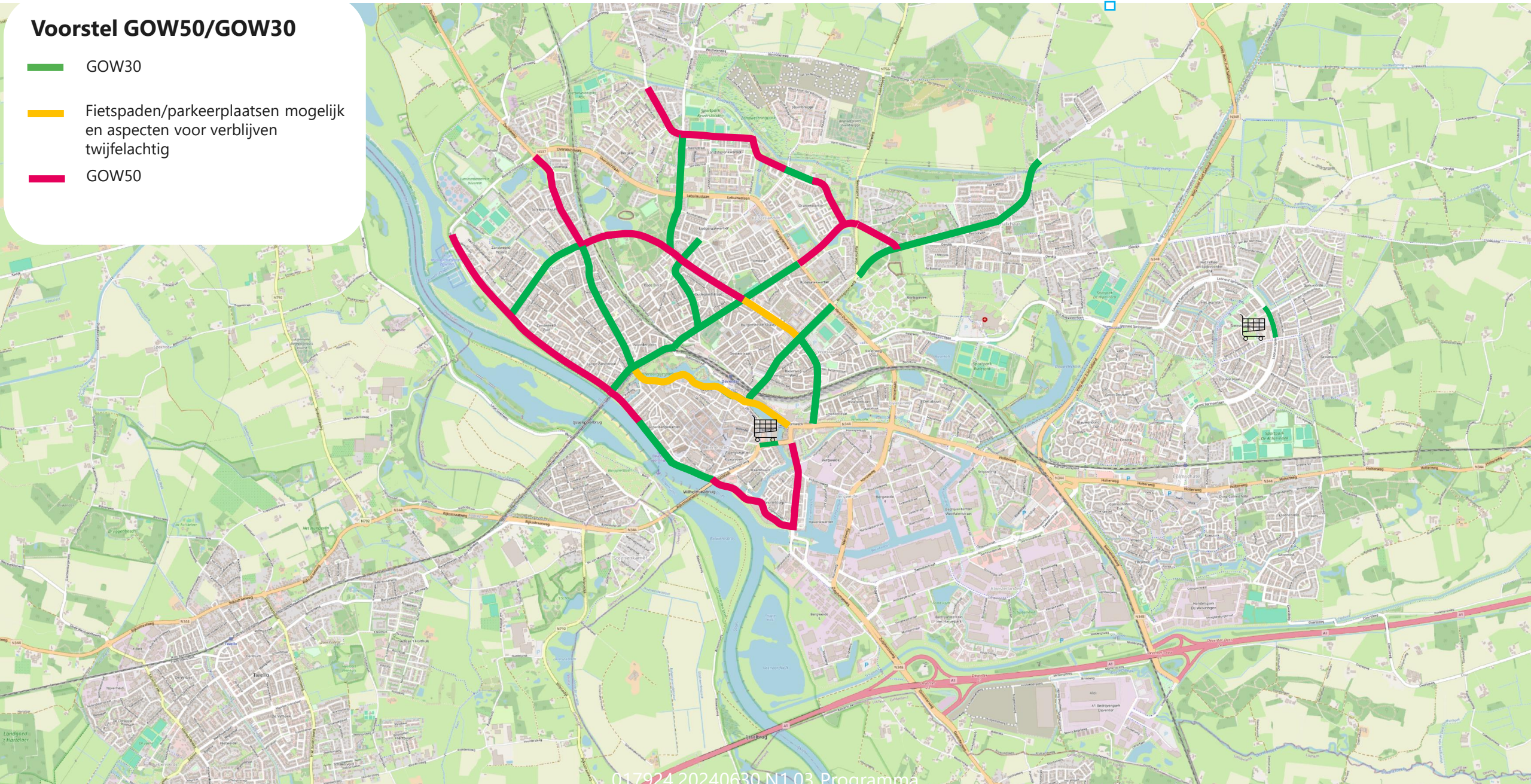
GOW30



Fietspaden/parkeerplaatsen mogelijk
en aspecten voor verblijven
twijfelachtig



GOW50



Bijlage B: Definities

Definities (1/2)

Op deze pagina zijn de gebruikte definities in dit rapport toegelicht.

2x2 en 2x1 rijstroken: De verkeerskundige manier om het aantal rijstroken van een weg te benoemen (bijv. een weg met 2x2 rijstroken heeft in beide richtingen 2 rijstroken).

5 V's: De gebruikte vertaalslag van de ambities van Deventer naar mobiliteitsmaatregelen (verdichten, verbinden, veraangenamen, verknopen en verleiden/veranderen)

Busconcessie: Een busconcessie is een vergunning die een openbaarvervoerbedrijf het exclusieve recht geeft om openbaarvervoerdiensten aan te bieden in een bepaald gebied voor een bepaalde periode.

ETW: Een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Dit type weg is bedoeld voor gemengd verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) met een lage verkeersintensiteit en snelheden. De maximaal toegestane snelheid op de erftoegangsweg wordt aangegeven door het getal achter de afkorting te plaatsen (bijv. ETW30 is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur)

GOW50: Een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De opbouw van de wegvakken zijn gericht op doorstroming, alleen op de kruispunten vindt uitwisseling plaats. Zo zijn er bijvoorbeeld geen erfaansluitingen en is er een scheiding van verkeerssoorten.

GOW30: Een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. In de praktijk blijkt dat er ook wegen zijn die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen. Ook is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig met 50 km/u in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Voor dit soort wegen is de GOW30 een mogelijke optie. Bij een GOW30 vindt meer menging van verkeerssoorten plaats. Er is meer ruimte voor langzaam verkeer en het toevoegen van groen. Daarom is het een echte STOMP-(zie definitie STOMP)maatregel.

Definities (2/2)

Intensiteit: De intensiteit verwijst naar het aantal motorvoertuigen dat een bepaald wegsegment passeert binnen een bepaalde tijdsperiode, meestal uitgedrukt in motorvoertuigen per uur of per etmaal.

Knip: Een knip verwijst naar een ingreep waarbij een doorgaande weg voor autoverkeer wordt afgesloten, bijvoorbeeld om de leefbaarheid en veiligheid te verhogen.

STOMP: STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en de Privéauto. Het is een methode om bij de inrichting van wegen en wijken prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers, gevolgd door openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten zoals deelauto's, en pas daarna aan de privé auto.

Verdichten: Verdichten betekent het verhogen van de bebouwingsdichtheid in een bepaald gebied.

Verkeersmanagementmaatregelen: Dit zijn maatregelen en strategieën om de doorstroming te reguleren en optimaliseren. Hiervoor kan worden gedacht aan slimme verkeersregelininstallaties die ervoor zorgen dat autoverkeer naar het Hanzetracé wordt geleid en dat de doorstroming op het Hanzetracé prioriteit heeft.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Verslag peiling 'Goed Op Weg'

November 2024

Inhoud

Verslag peiling 'Goed op weg'	3
Benadering van doelgroepen	4
De manier van peilen met een keuzewijzer	5
Achtergrond respondenten	6
Analyse opbrengst keuzewijzer	8
1. Rustige binnenstad en woonwijken	9
2. Verlagen maximumsnelheid	10
3. Winkelen in Deventer	11
4. Gebied langs de IJssel	12
5. Stationsgebied	13
6. Vervoer naar de binnenstad	14
7. Parkeren in of aan de rand van de binnenstad	15
8. Parkeren of terrassen in de binnenstad	16
9. Auto thuis parkeren	17
10. Deelvervoer	18
11. Parkeren in winkelgebied	19
12. Voorrang bij kruispunten	20
Open antwoorden	21
Uitgelicht: Van Oldenielstraat	22
Uitgelicht: De Welle	23
Uitgelichte reacties via het open invulveld van de Keuzewijzer	24

Verslag peiling 'Goed op weg'

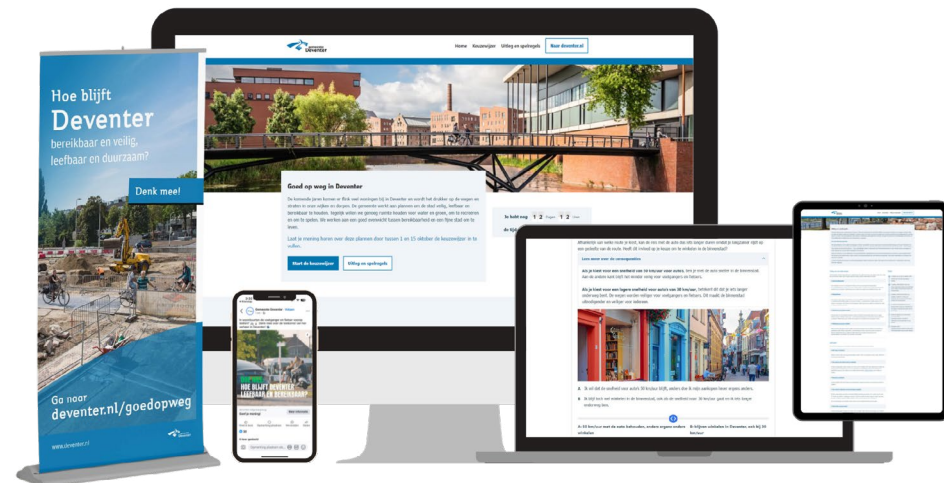
Aanleiding

De komende jaren komen er flink wat woningen bij in Deventer. Dit betekent meer gebruik van de openbare ruimte om te wandelen, spelen en te ontmoeten. Maar ook meer verkeer. Voor een goed evenwicht tussen bereikbaarheid en een fijne plek om te wonen en werken heeft het college van burgemeester en wethouders bestaande plannen voor de hoofdwegenstructuur van Deventer en de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad en omgeving vernieuwd.

In de eerste helft van oktober 2024 is door middel van een online vragenlijst, genaamd keuzewijzer, gepeild wat de mening van bewoners, ondernemers, weggebruikers in Deventer is over de bereikbaarheid en leefbaarheid in Deventer. In dit document leest u over de opbrengst van deze peiling.

Inleiding

Via deventer.nl/goedopweg en doemee.deventer.nl/goedopweg zijn inwoners, ondernemers en bezoekers van Deventer geïnformeerd over de achtergronden van het project. Deelnemers werden aan de hand van 12 dilemma's gevraagd om hun keuzes voor een bereikbaar en leefbaar Deventer in 2030 en verder in te sturen. 2.014 respondenten hebben hun stem laten horen.



Met deze peiling creëren we bewustwording van de ontwikkelingen in onze gemeente en geven we inzicht in de complexiteit van het onderwerp. Ook levert het informatie van verschillende doelgroepen op; dat bijdraagt aan de kwaliteit van de herijking van de visie en het opstellen van het mobiliteitsplan binnenstad en periferie.

Opbrengst voor besluitvorming

De opbrengst van de peiling leidt tot een advies aan het college en de raad. Burgemeester en wethouders wegen de uitkomsten van de peiling mee in het voorstel dat naar de gemeenteraad gaat. Ook onderzoeken, ambtelijke adviezen en het advies van de focusgroep wegen daarin mee.

We laten de opbrengst van de keuzewijzer weten aan inwoners via doemee.deventer.nl/goedopweg.

Benadering van doelgroepen

Voor de peiling hebben we vooraf een aantal doelgroepen benoemd. Vervolgens hebben we deze doelgroepen benaderd via diverse communicatiemiddelen om bekendheid te geven aan de keuzewijzer.

Doelgroepen

- Bewoners periferie en aanwonenden
- Bewoners binnenstad
- Forenzen / weggebruikers
- Jongeren
- Ondernemers
- Autogebruikers
- Fietsers



Communicatiemiddelen

- Website en artikelen
 - Projectpagina op de gemeentelijke website: www.deventer.nl/goedopweg
 - Persbericht (deze is overgenomen in de Stentor en RTV Oost)
 - Artikel in de Deventer Nu, De Stedendriehoek, pagina 'Deventer.nu'
 - Artikel in digitale wekelijkse nieuwsbrief gemeente Deventer (bijna 3000 abonnees)
- Advertentiecampaagnes
 - Advertentie op LED-schermen op 7 plekken in de stad
 - Social media campagnes: Organische posts op LinkedIn, Facebook, Instagram
 - Betaalde advertenties op Facebook en Instagram
- Offline middelen
 - Live aanwezigheid op 3 publieksmomenten: in hal Saxion Hogeschool, in het Auditorium van het stadhuis en tijdens de weekmarkt op de Beestenmarkt
 - Duurzame 'groei' kaarten (met biologisch zaadmengsel) met daarop de weblink naar www.deventer.nl/goedopweg

De manier van peilen met een keuzewijzer

Nadenken over een toekomstige bereikbare en leefbare stad kan ingewikkeld zijn. Niet iedereen kan zich er iets bij voorstellen en ook nog eens bepalen wat consequenties zijn van bepaalde plannen en keuzes.

Daarom is gekozen voor de keuzewijzer. Deze vorm van digitale enquête helpt de deelnemer om een beter afgewogen keuze te maken bij een vraag die wordt gesteld. Ook geeft het ons inzicht in hoe bepaalde doelgroepen tegen bepaalde maatregelen aankijken door scherpe dilemma's voor te leggen.

Elke vraag is een dilemma, met een A of B antwoord. Je kunt volledig A of B antwoorden, maar ook ergens tussenin. Bij elk dilemma wordt aangegeven wat de consequentie is van een keuze. En dat zijn consequenties die schuren, die een beetje pijn doen.

Je moet als deelnemer dus echt goed nadenken voordat je antwoord geeft en beseffen dat er gevolgen zijn van een keuze. Het feit dat het schuurt is niet altijd makkelijk, maar zorgt wel voor beter afgewogen keuzes. En die output geeft, met een advies, het gemeentebestuur betere informatie bij het nemen van een besluit.

Ruimte voor fietsers, voetgangers
en groen



Ruimte voor de auto



Afbeelding:

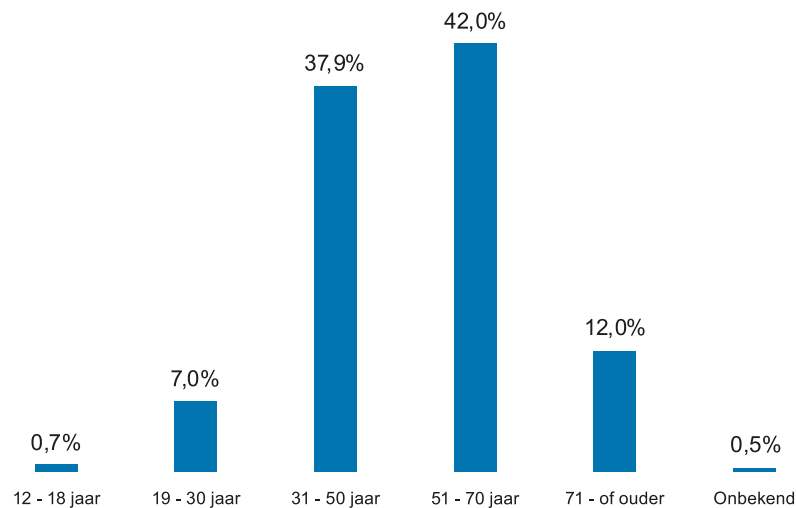
Tijdens en na het invullen van de Keuzewijzer was te zien waar de overwegende voorkeur van de individuele deelnemer lag. Meer voorkeur voor fiets, lopen en groen òf meer voorkeur voor ruimte voor de auto. De groene balkjes bewogen heen en weer aan de hand van een specifiek gekozen antwoord.

Achtergrond respondenten

Totaal aantal unieke respondenten

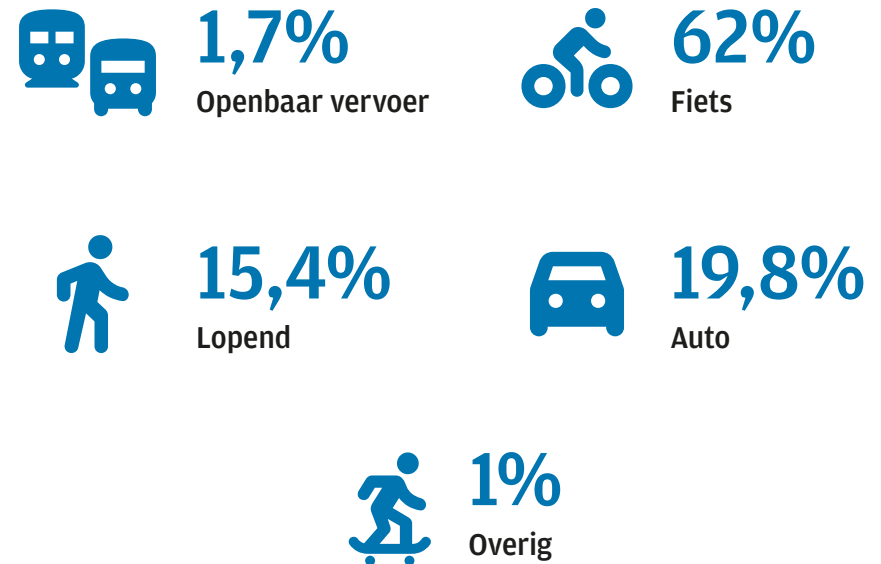
2.014

Verdeling leeftijd van respondenten



Van de 2.014 deelnemers is ruim 80% tussen de 31 en 70 jaar oud.

Meest gebruikte vervoersmiddel naar de binnenstad



Leeswijzer

In de keuzewijzer hebben wij de vraag gesteld welk vervoermiddel de respondent het meest gebruikt om naar de binnenstad te gaan. Voor de leesbaarheid gebruiken wij de termen automobilist, fietser of voetganger in de rest van de rapportage.

Achtergrond respondenten

De vragenlijst was open voor iedereen. Ook mensen van buiten de gemeente Deventer konden de vragenlijst invullen. Toch is het overgrote deel van de respondenten woonachtig in de gemeente Deventer. Slechts 5% woont buiten de grenzen van de gemeente.

De meeste respondenten geven aan in de bebouwde kom van Deventer (83%) te wonen of werken. 506 van de respondenten geven aan in de wijk Binnenstad te wonen. Dit komt neer op een aandeel van 25%. Het grootste deel van de respondenten woont dus in stedelijk gebied. Van alle deelnemers komt 95% uit gemeente Deventer.



95%

Woont binnen gemeente



83%

Woont binnen bebouwde kom*

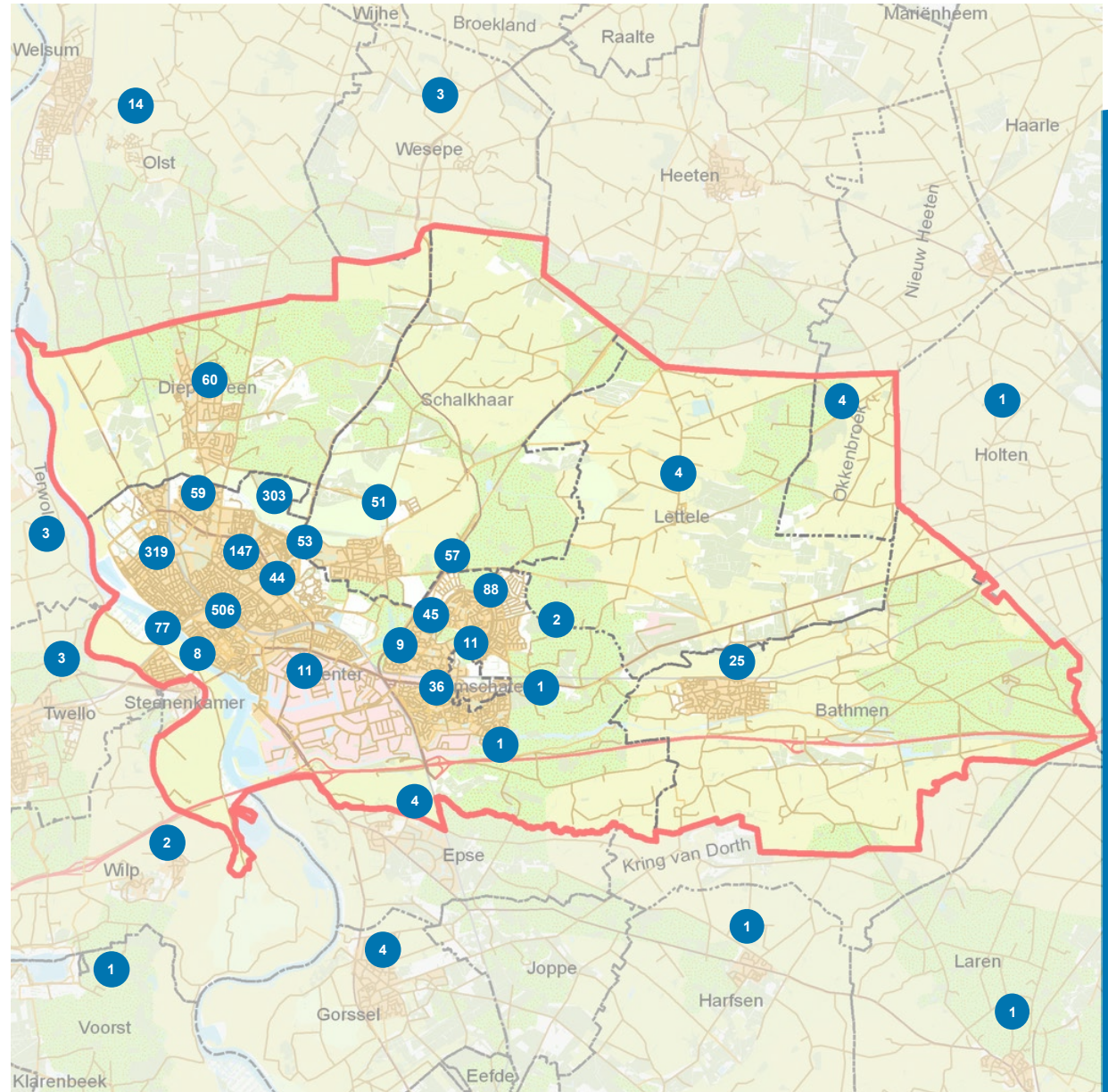


25%

Woont in de binnenstad**

* Postcodegebieden 7411 t/m 7418 en 7421 t/m 7425

** Postcodegebied 7411



Analyse opbrengst keuzewijzer

Uit de analyse blijkt dat er bij deelnemers gemiddeld brede steun is voor de plannen. Over het algemeen geven de respondenten aan een voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen (score van 71,5 op een schaal van 100). Dit is een redelijk sterke voorkeur. De respondenten die het vaakst met de fiets of lopend gaan hebben soortgelijke resultaten. De respondenten die het vaakst met de auto op pad gaan zijn gemiddeld genomen neutraal.

De vragenlijst bevatte 12 dilemma's. Bij ieder dilemma konden de respondenten hun voorkeur aangeven voor één van de twee opties. Daarbij konden ze ook aangeven hoe sterk hun voorkeur was.

De opties kun je indelen in twee categorieën:

1. **Meer ruimte voor fiets, lopen en groen;**
2. **Meer ruimte voor de auto.**

Door een gemiddelde te nemen van alle uitkomsten van de dilemma's, kan er een algemene voorkeursscore worden berekend. Een score van 50 betekent dat de respondenten over het algemeen neutraal zijn, terwijl een score van 100 zou betekenen dat alle respondenten de sterkst mogelijke voorkeur hebben voor één van de twee categorieën.

De gemiddelde scores kun je zien in de figuur hiernaast. Ook zijn de scores per meest gebruikte vervoersmiddel weergegeven. De vervoersmiddelen "openbaar vervoer" en "overig" zijn buiten beschouwing gelaten, omdat dit maar een laag aandeel van het totaal aantal respondenten is.

Op de volgende pagina's worden de resultaten per dilemma-vraag gepresenteerd.



Gemiddelde alle vervoersmiddelen



Automobilisten



Fietsers



Voetgangers



Ruimte voor fiets, lopen en groen



Ruimte voor de auto

1. Rustige binnenstad en woonwijken

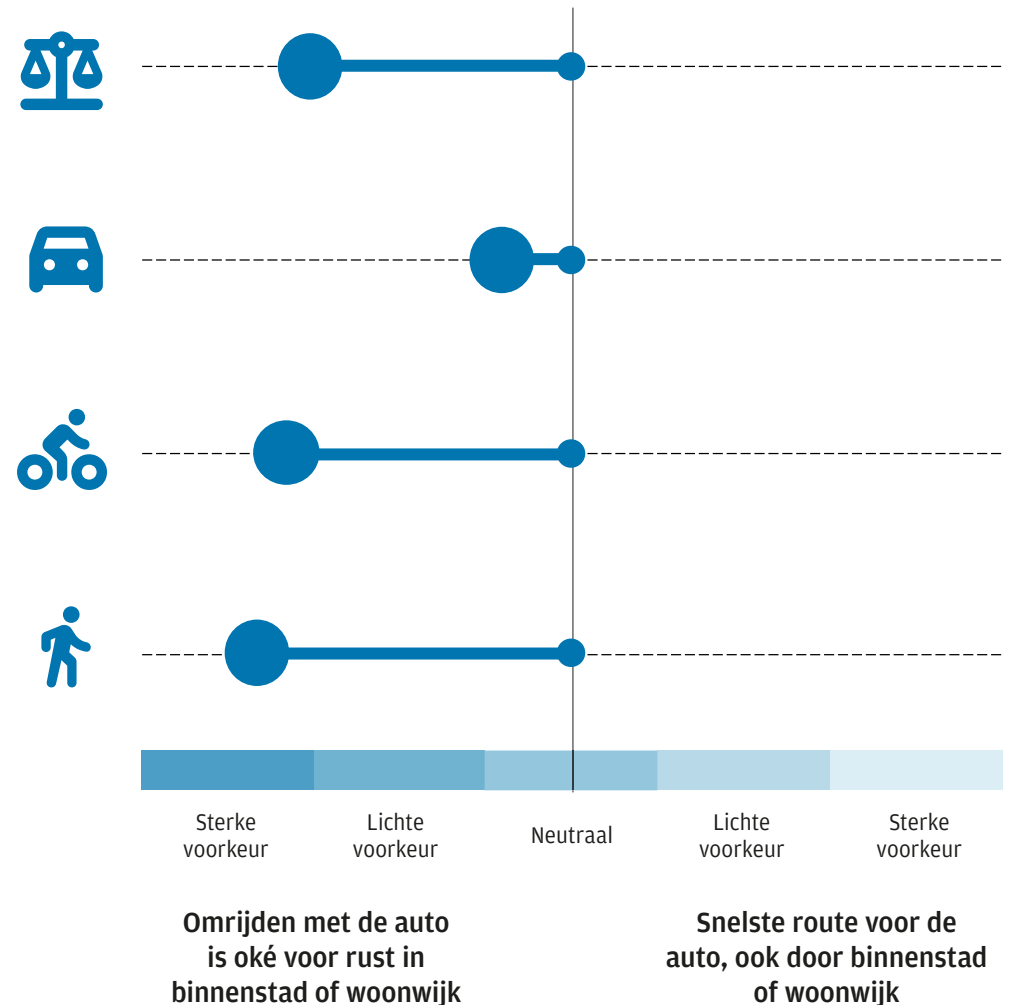
De gemeente wil woonwijken en de binnenstad rustiger, groener, prettiger en veiliger maken. Dit is mogelijk wanneer automobilisten meer gebruik gaan maken van de grotere wegen, zoals de N348, de A1 en het Hanzetrace. Dit betekent voor automobilisten soms een langere route om de bestemming te bereiken.

- A. Ik kies met de auto altijd de kortste of snelste route. Ook als die route door een woonwijk of de binnenstad gaat.
- B. Als ik niet met de auto in de binnenstad of een woonwijk hoeft te zijn, hoeft ik daar ook niet te rijden met de auto. Dit kan betekenen dat ik soms moet omrijden.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor omrijden met de auto als dit ten goede komt van de rust in de binnenstad of woonwijk. Deze score valt bijna in de categorie: sterke voorkeur. Voor respondenten die het vaakst fietsen of lopen is dit zelfs een **sterke voorkeur**.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** in dit dilemma.



2. Verlagen maximumsnelheid

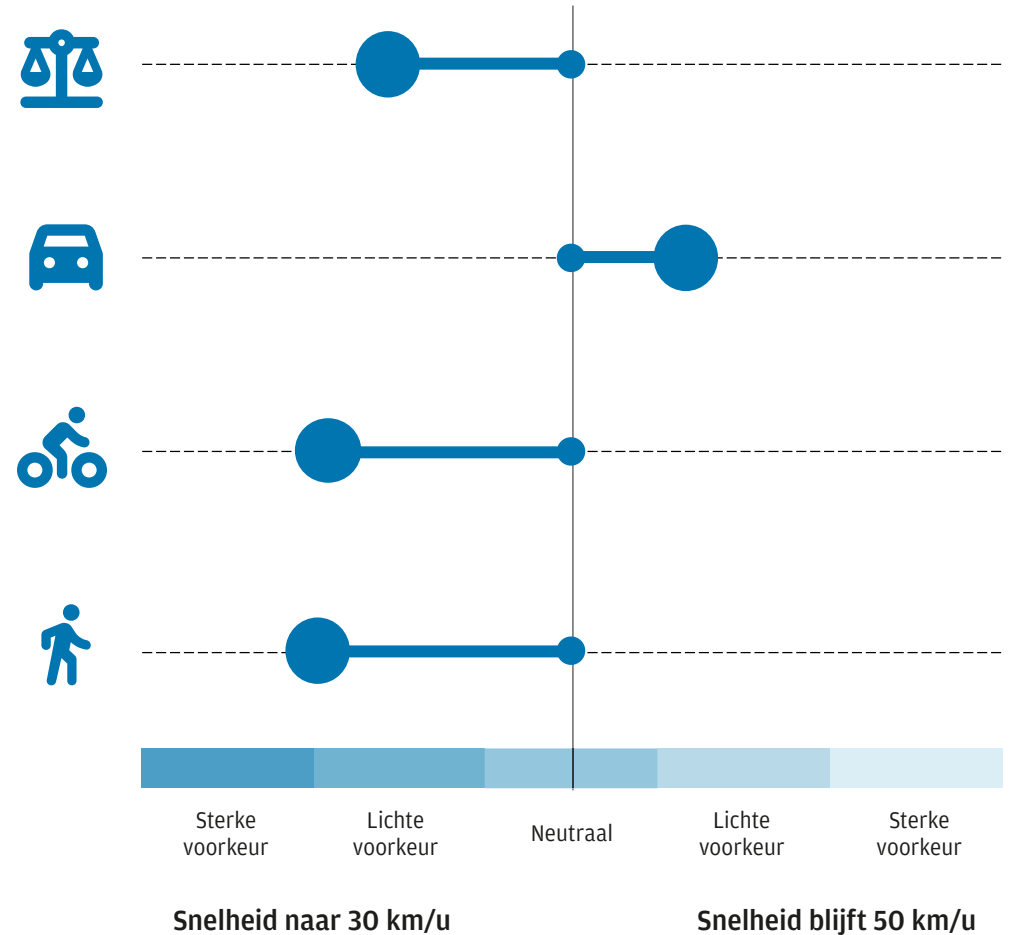
De gemeente overweegt op een aantal doorgaande wegen de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Een 30km/uur weg is veiliger en neemt minder ruimte in dan een 50km/uur weg. Door de snelheid te verlagen, komt er ruimte vrij die gebruikt kan worden om de buurt veiliger en prettiger te maken.

- A. Ik wil met de auto wel 30 km/uur rijden op doorgaande wegen. Dit is veiliger en zo ontstaat er langs die wegen meer ruimte voor groen, fietsers en voetgangers.
- B. Ik wil zo snel mogelijk met de auto op mijn bestemming komen. Ook als dat minder veilig is en er daardoor minder ruimte is voor groen, fietsers en voetgangers.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u op doorgaande wegen.

Bij dit dilemma is een goed onderscheid te zien tussen fietsers en wandelaars en automobilisten. Respondenten die het vaakst fietsen of lopen hebben hier een **lichte voorkeur** voor. De voorkeur van fietsen of lopen is gemiddeld genomen wel sterker. Automobilisten hebben gemiddeld genomen juist een **lichte voorkeur** voor het behouden van de maximumsnelheid op 50 km/u.



3. Winkelen in Deventer

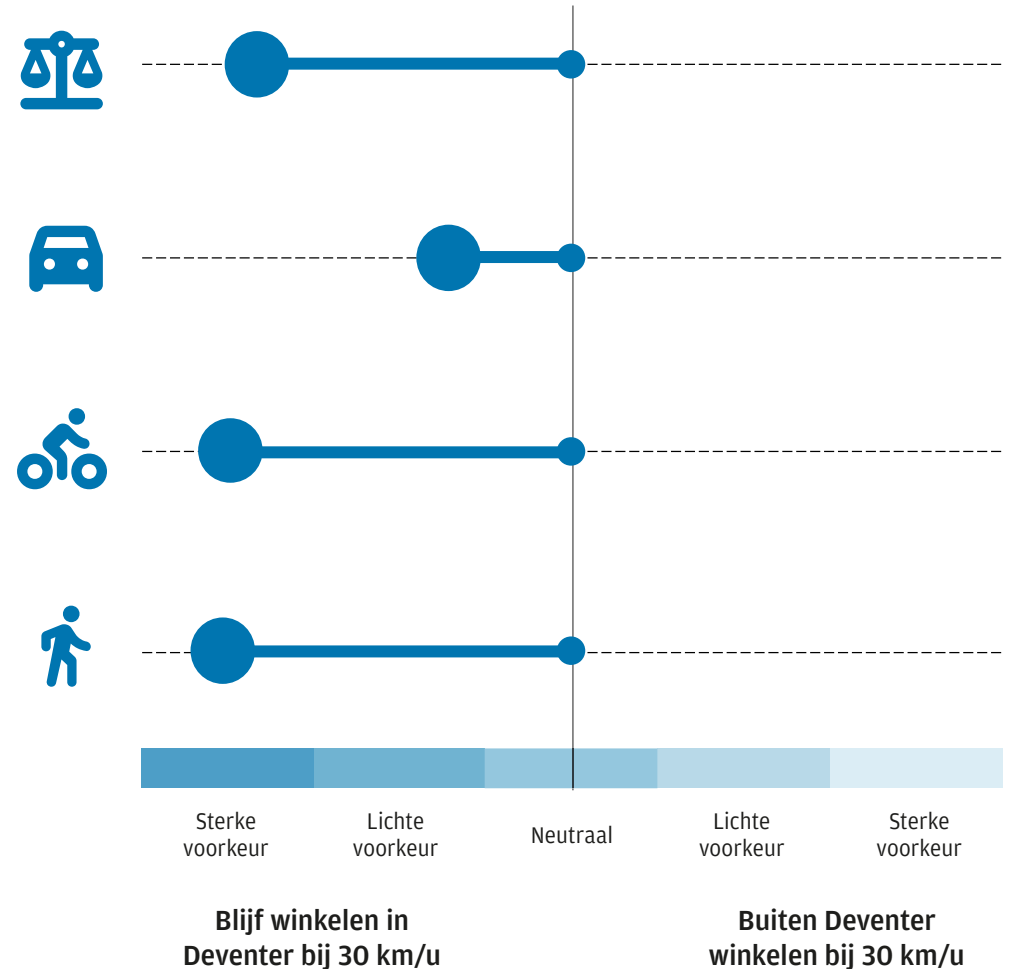
De gemeente wil op een aantal doorgaande wegen de snelheid verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Afhankelijk van welke route je kiest, kan de reis met de auto dus iets langer duren omdat je langzamer rijdt op een gedeelte van de route. Heeft dit invloed op je keuze om te winkelen in de binnenstad?

- A. Ik wil dat de snelheid voor auto's 50 km/uur blijft, anders doe ik mijn aankopen liever ergens anders.
- B. Ik blijf toch wel winkelen in de binnenstad, ook als de snelheid naar 30 km/uur gaat en ik iets langer onderweg ben.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **sterke voorkeur** te hebben voor het blijven winkelen in Deventer, ook bij het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u. Dit komt met name door de sterke voorkeur van fietsers en lopers voor deze optie.

Ook automobilisten hebben gemiddeld genomen een **lichte voorkeur** voor deze optie.



4. Gebied langs de IJssel

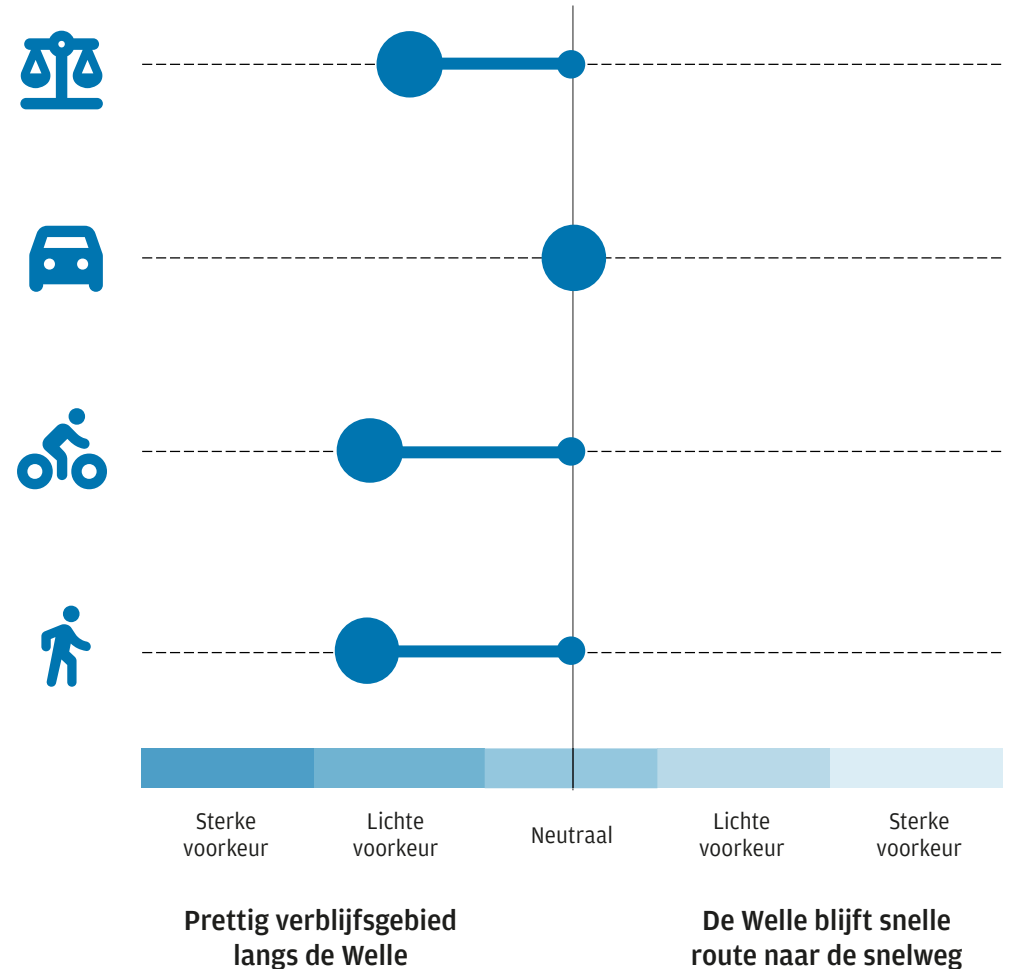
De gemeente wil de Welle aantrekkelijker maken voor voetgangers en fietsers. Ter hoogte van de Nieuwe Markt komt meer ruimte voor lopen, fietsen en zitten. Het aantal auto's op de Welle moet hiervoor omlaag.

Om het doorgaand autoverkeer op de Welle te verminderen, wordt voorgesteld om de Bokkingshang en Emmastraat af te sluiten voor autoverkeer. Voor fietsers en voetgangers blijven deze wegen toegankelijk. Dit betekent dat het langer duurt om via de Welle op de snelweg (A1) en N344 te komen.

- A. Ik vind het prettig als de Welle een rustig en autoluw verblijfsgebied wordt. Het is geen probleem als ik daardoor iets langer onderweg ben naar de A1 en de N344.
- B. Ik wil dat de Welle blijft zoals die is en dat de Bokkingshang en Emmastraat open blijven voor auto's. Zo kun je zonder omweg naar de A1 en N344 blijven rijden, en het is prima als het gebied langs de IJssel geen prettiger verblijfsgebied wordt.

Resultaat

Deelnemers die vaker de auto gebruiken hebben een **neutrale voorkeur** bij dit dilemma. In de open antwoorden (zie verderop in de analyse) is veel gezegd over dit dilemma. De meningen over de inrichting van de Welle zijn verdeeld. Meerdere deelnemers maken zich zorgen over de (verkeers-) effecten op de directe omgeving als er geen of minder autoverkeer mogelijk is op de Welle.



5. Stationsgebied

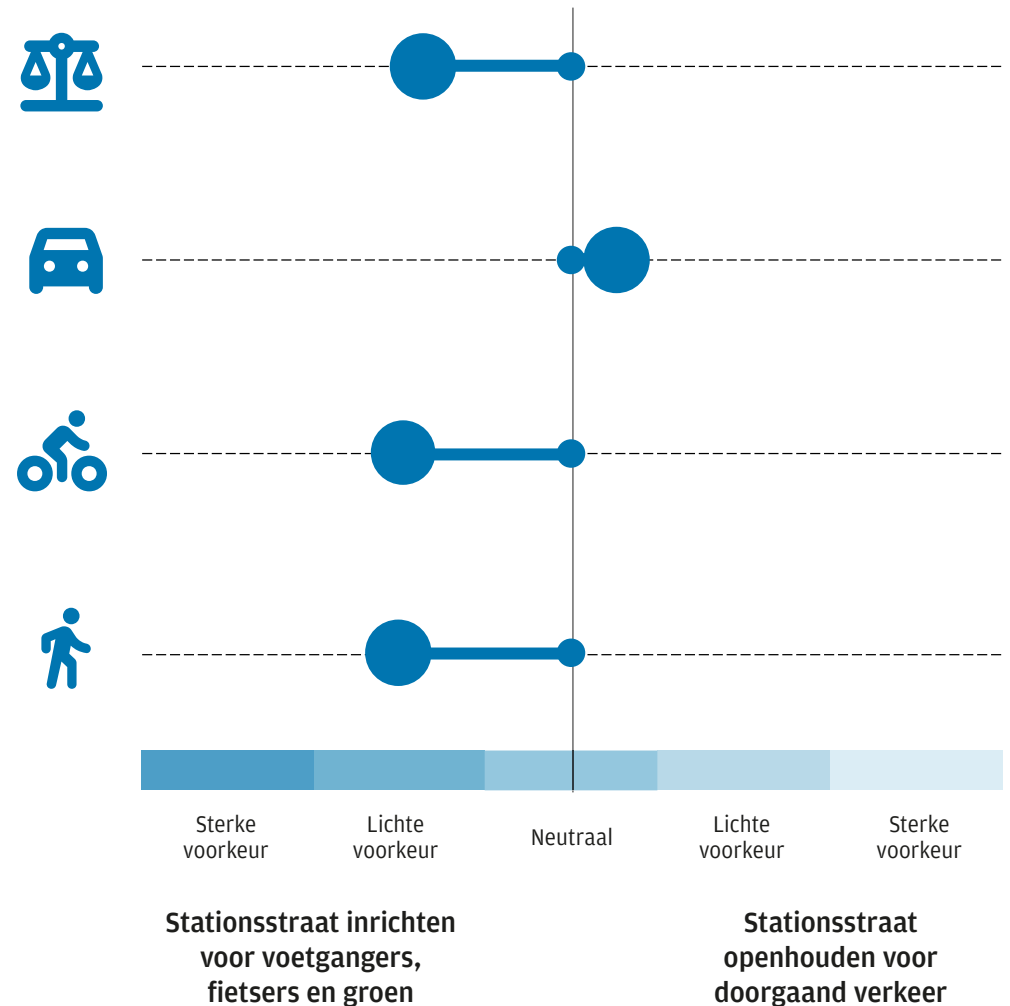
De gemeente wil het station beter verbinden met de binnenstad en stadscampus De Kien. Ook willen we de omgeving van het station aantrekkelijker maken. Dit kan door de Stationsstraat voor voetgangers, fietsers en bussen in te richten, en af te sluiten voor het andere verkeer. Dan kan verkeer op het kruispunt Stationsstraat met de Singel sneller doorstromen. Auto's die nu nog via de Hoge Hondstraat de stad in rijden, moeten dan een andere route kiezen. Halen en brengen met de auto op de Stationsstraat blijft mogelijk vanaf de Singel.

- A. De Stationsstraat moet open blijven voor auto's. De ruimte voor voetgangers, fietsers en groen blijft zoals die nu is.
- B. De Stationsstraat wordt ingericht voor voetgangers, fietsers en bussen, en ik vind het niet erg als auto's een andere route moeten nemen naar de Singel

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor het inrichten van de Stationsstraat voor voetgangers, fietsers en groen. Logischerwijs geven ook fietsers en voetgangers aan een **lichte voorkeur** te hebben voor deze optie.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Wel neigen ze naar de lichte voorkeur richting de optie om de Stationsstraat open te houden voor doorgaand verkeer.



6. Vervoer naar de binnenstad

De gemeente wil het gebruik van de fiets naar de binnenstad aanmoedigen door meer gratis, overdekte en bewaakte fietsenstallingen te plaatsen. Ben jij bereid vaker met de fiets te gaan als je je fiets veilig en droog kunt stallen, of blijf je liever met de auto komen, ook als die parkeerkosten hoger zijn?

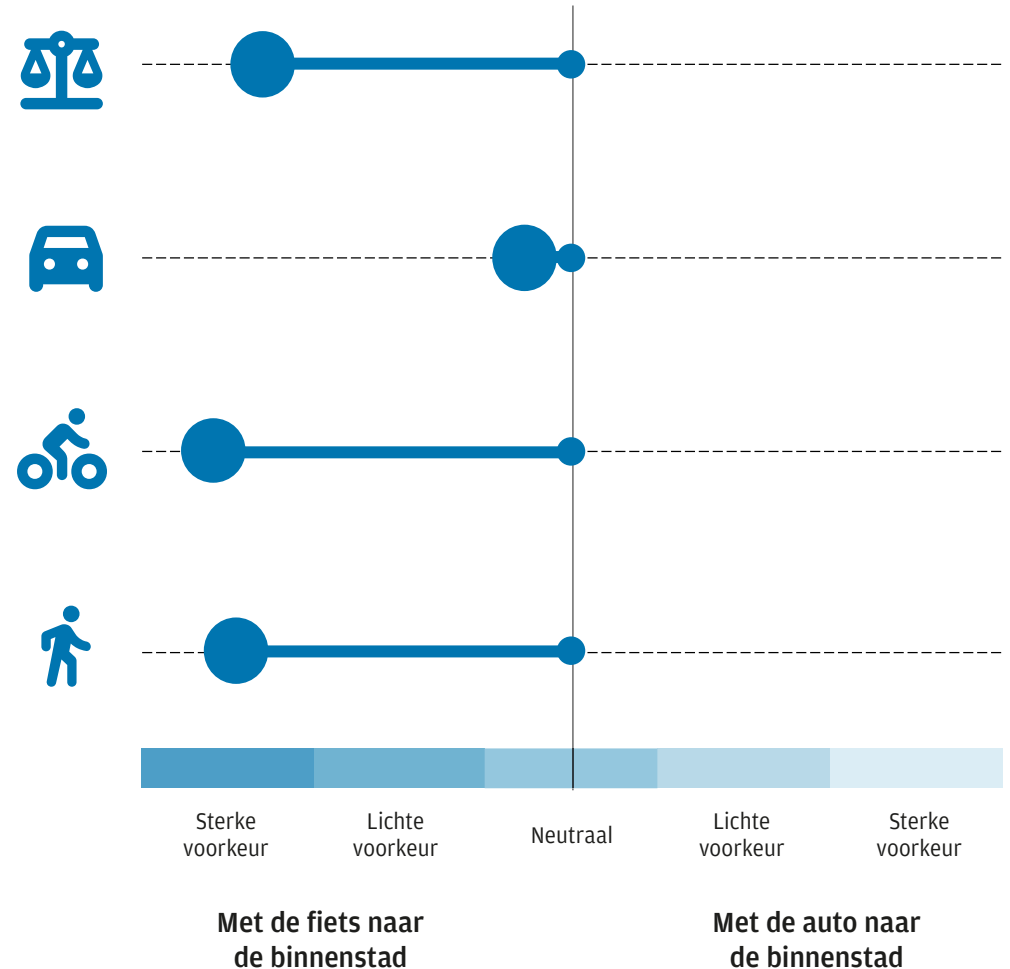
- A. Ik wil wel vaker met de fiets naar de binnenstad gaan, als er op meer plekken gratis, overdekte en bewaakte fietsenstallingen zijn.
- B. Ik blijf liever met de auto in de binnenstad parkeren. Ook als het duurder is om de auto te parkeren dan de fiets.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **sterke voorkeur** te hebben om met de fiets naar de binnenstad te gaan.

Fietsers en voetgangers geven aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Hun gemiddelde score neigt ook naar een lichte voorkeur voor het gaan met de fiets naar de binnenstad.



7. Parkeren in of aan de rand van de binnenstad

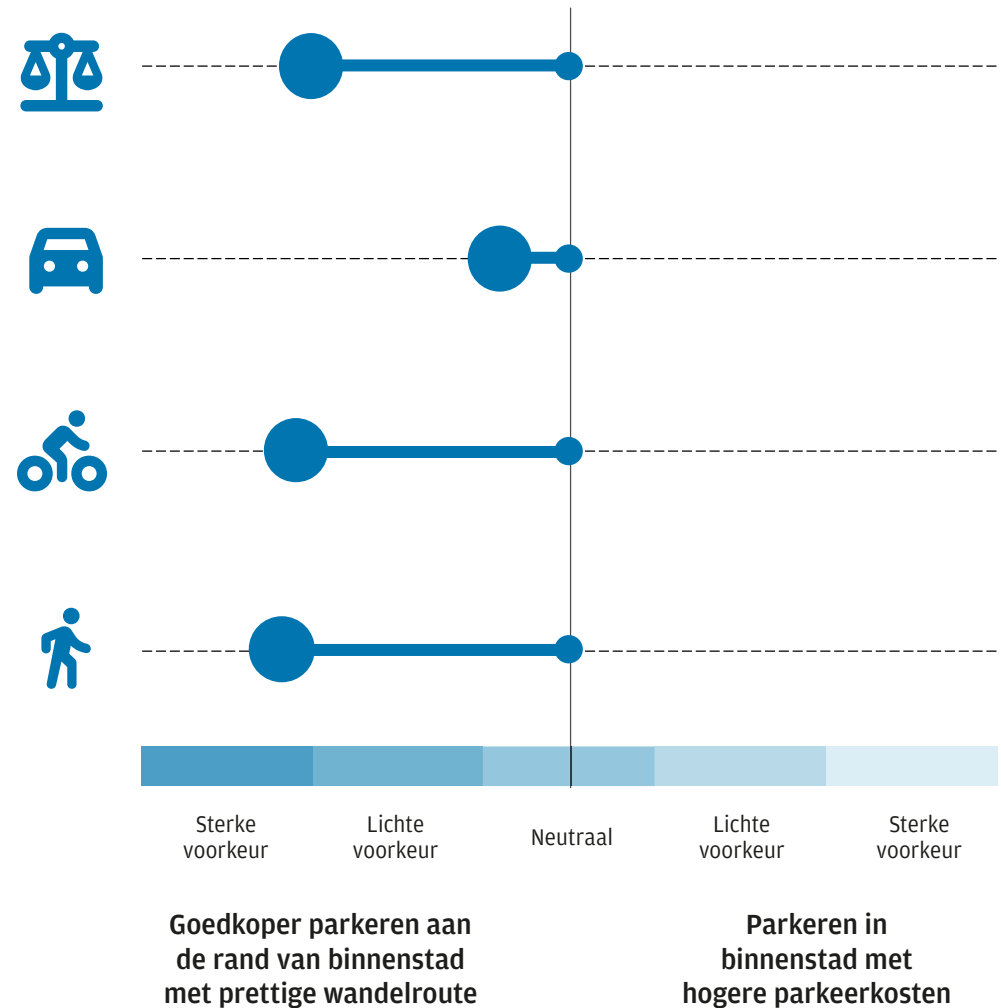
Om de binnenstad van Deventer prettig en bereikbaar te houden, wil de gemeente gebruik maken van zogenaamde hubs. Dit zijn plekken aan de rand van de binnenstad waar je je auto goedkoop kunt parkeren. Vanaf deze hubs kun je via een prettige, groene wandel- of fietsroute verder de stad in.

- A. Met de auto in de binnenstad parkeren, ook als de parkeerkosten in de stad veel hoger zijn dan bij een hub.
- B. Met de auto goedkoper parkeren aan de rand van de binnenstad, als ik daarna via een prettige groene wandel- of fietsroute verder de stad in kan.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor het goedkoper parkeren aan de rand van de binnenstad en via prettige wandelroutes naar de stad te gaan. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als sterk.

Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie. Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting dezelfde optie.



8. Parkeren of terrassen in de binnenstad

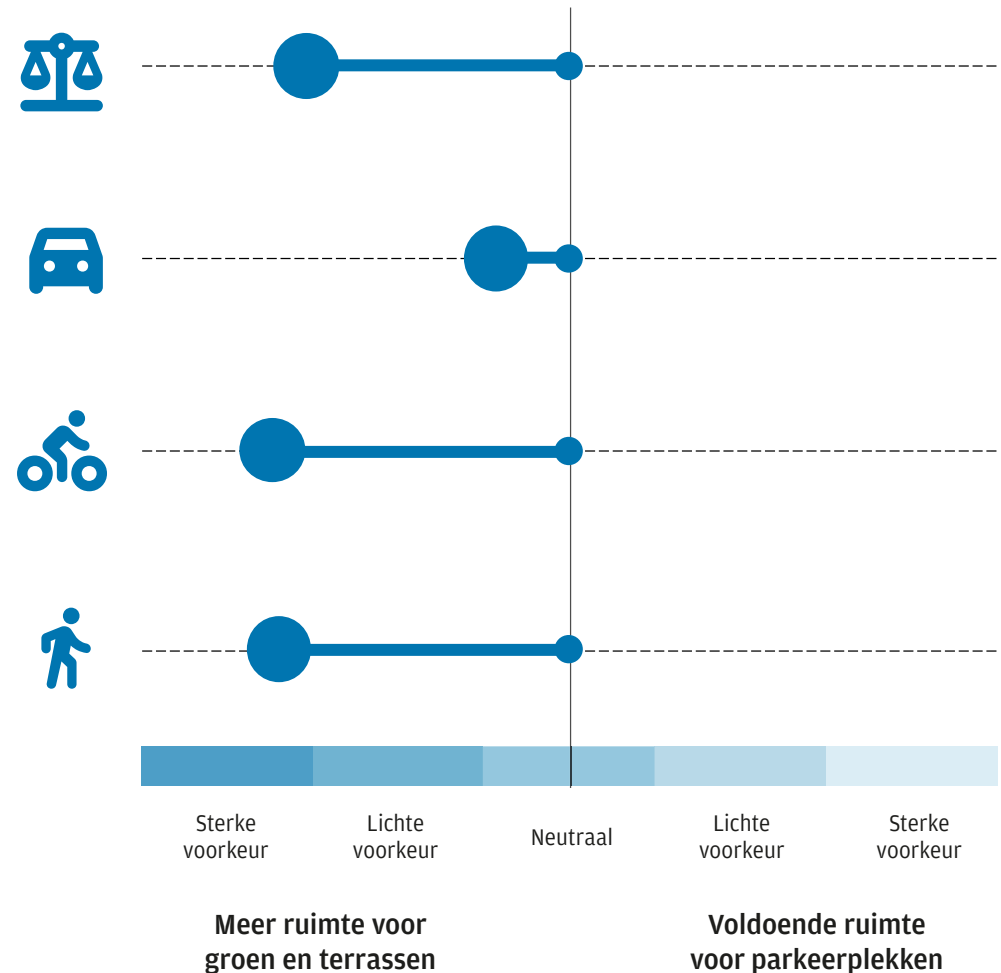
In de binnenstad is de ruimte beperkt. Met parkeerplekken vlakbij winkelstraten kun je dichterbij winkels parkeren. Maar dat zorgt ook voor meer auto's op straat. Ook is er daardoor minder ruimte voor bijvoorbeeld groen en terrassen. Dat heeft invloed op de sfeer en veiligheid in de binnenstad.

- A. Ik wil altijd een korte loopafstand van de gezellige binnenstad naar mijn auto, ook als dat betekent dat er door die parkeerplekken minder ruimte is voor groen en terrassen.
- B. Ik wil minder rondrijdende auto's en meer ruimte voor groen en terrassen in de binnenstad, en ben bereid daarvoor mijn auto buiten de binnenstad te parkeren.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor meer ruimte voor groen en terrassen in de binnenstad. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als sterk. Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting meer ruimte voor groen en terrassen.



9. Auto thuis parkeren

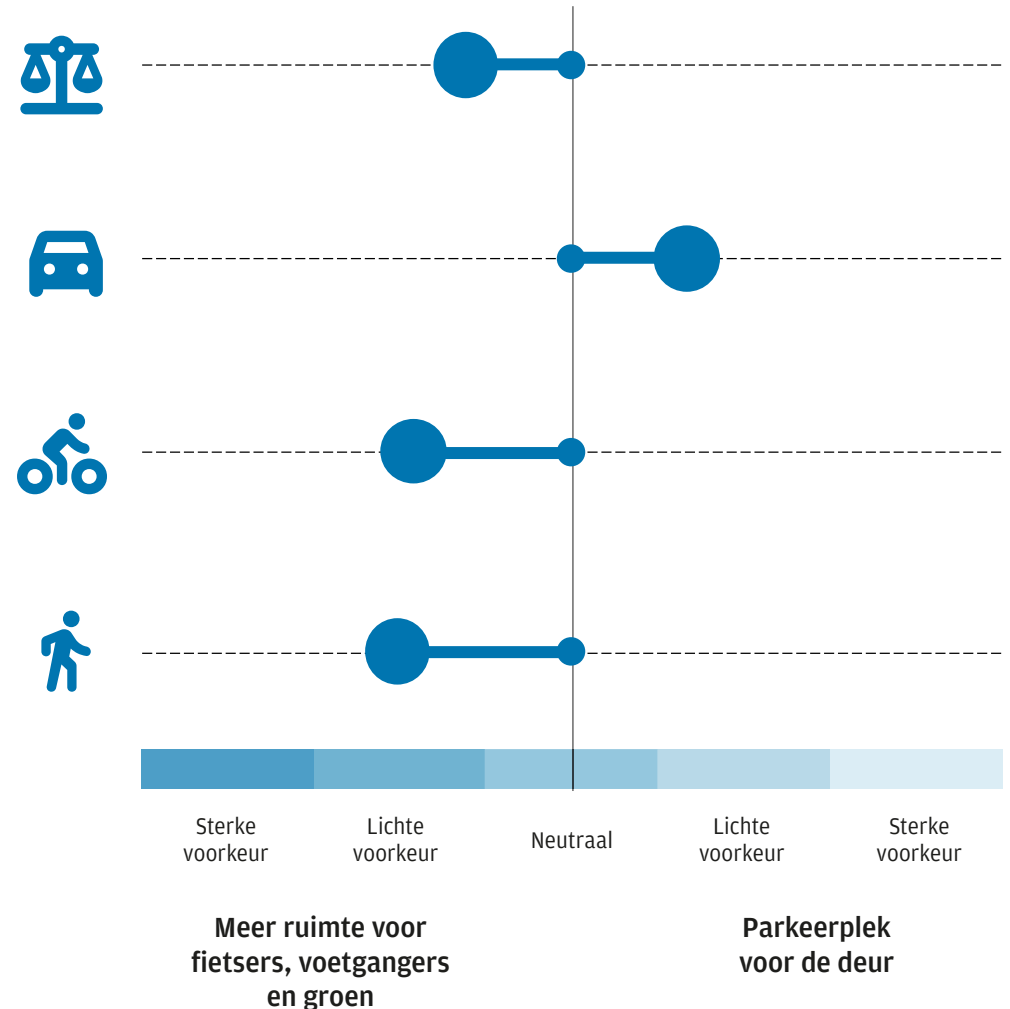
De komende jaren komen er veel nieuwe woningen bij in Deventer. In nieuwe wijken is de ruimte beperkt en moet worden nagedacht over hoe die ruimte wordt gebruikt. Moeten we auto's altijd voor de deur kunnen parkeren? Of is het beter om meer ruimte te maken in de straten voor groen, spelen, wandelen en fietsen? Een gezamenlijke parkeerplek voor de buurt op loopafstand van de woningen kan dan een oplossing zijn.

- A. Ik vind het niet erg om een stukje te lopen naar een gezamenlijke parkeerplek in de buurt voor mijn auto, als er in mijn straat daardoor meer ruimte komt voor fietsers, voetgangers en groen en spelen.
- B. Ik wil mijn auto altijd voor de deur van mijn huis kunnen parkeren. Dat vind ik belangrijker dan meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen en spelen in mijn buurt.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als neutraal. Fietsers en voetgangers geven ook aan een **lichte voorkeur** te hebben voor deze optie.

Deelnemers die het vaakst de auto gebruiken hebben een **lichte voorkeur** voor het parkeren van de auto voor de deur.



10. Deelvervoer

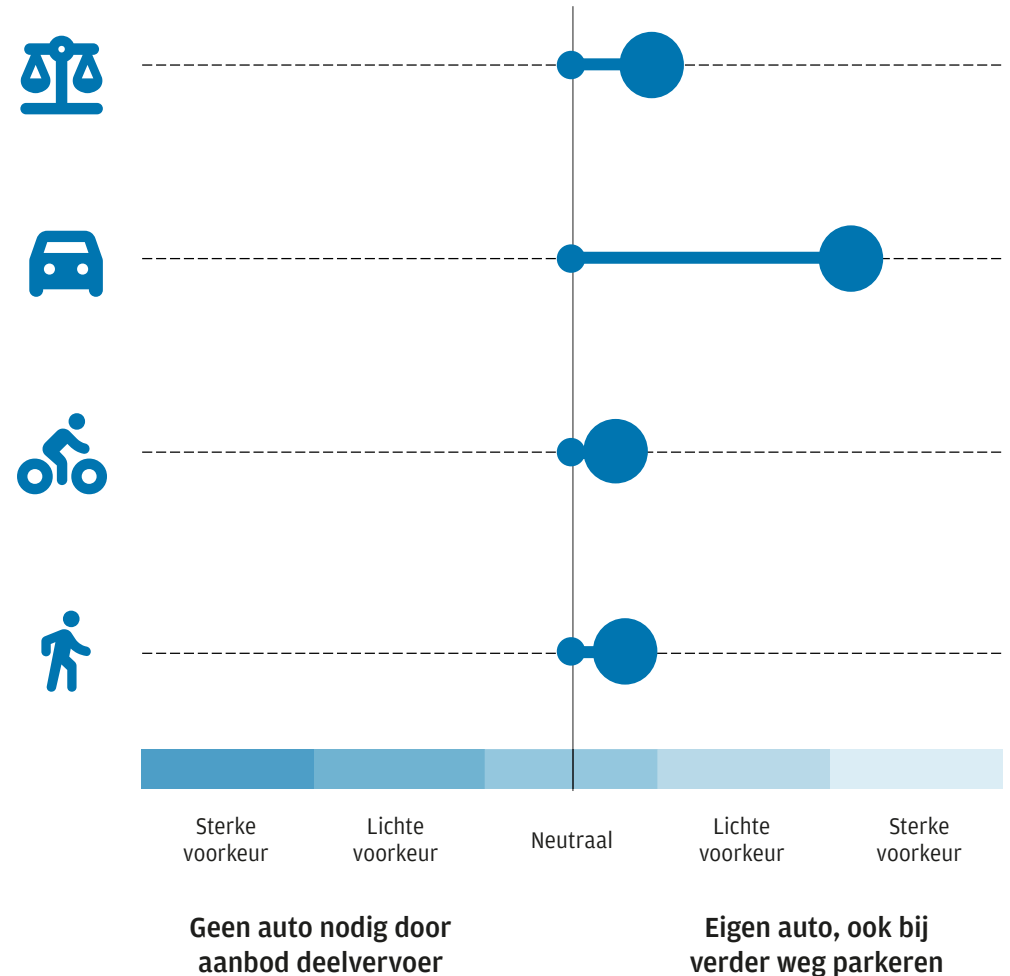
Om de woonwijken leefbaar en bereikbaar te houden, kunnen we gebruikmaken van hubs. Een hub is een centrale plek waar je je auto kunt parkeren én waar verschillende vormen van deelvervoer beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld deelauto's, (elektrische) deelfietsen of deelscooters, of openbaar vervoer. Door auto's op een centrale plaats te parkeren en alternatief vervoer te bieden, vermindert het autoverkeer in centrum en wijken.

- A. Ik heb geen auto nodig, als er voldoende aanbod is van deelvervoer (auto's, fietsen of scooters) dicht bij mijn huis.
- B. Ik blijf liever van een eigen auto gebruik maken, ook als ik mijn auto verder weg moet parkeren.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten een **neutrale tot lichte voorkeur** aan in het dilemma over deelvervoer. Deze score kan bijna geclassificeerd worden als een lichte voorkeur voor het hebben van een eigen auto, ook bij verder weg parkeren. Ook fietsers en voetgangers geven aan neutraal te zijn in dit dilemma.

Deelnemers die het vaakst de auto pakken hebben een **sterke voorkeur** voor het in bezit hebben van een eigen auto, ook als dit betekent dat ze verder weg moeten parkeren.



11. Parkeren in winkelgebied

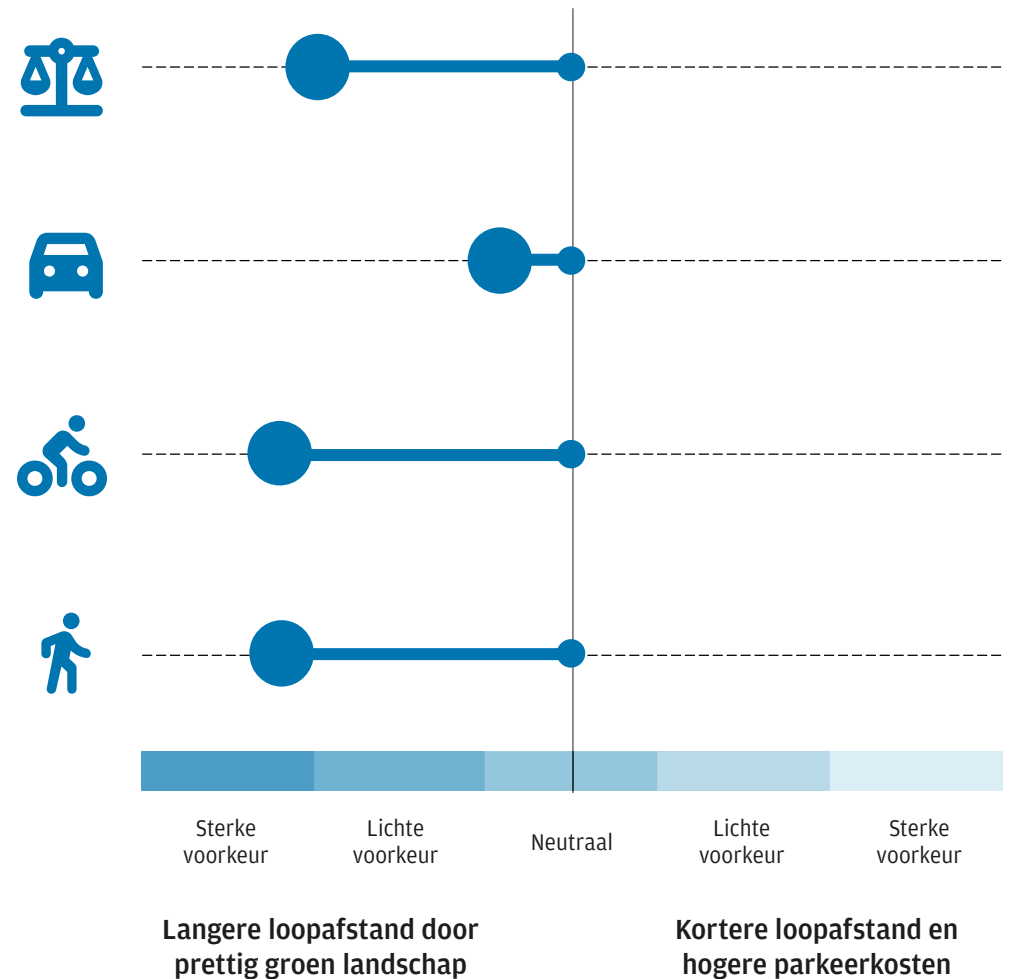
In de binnenstad is de ruimte beperkt. Met parkeerplekken in winkelstraten en bij winkelcentra kun je dichterbij winkels parkeren. Het zorgt ook voor meer auto's op straat. Dat heeft invloed op de sfeer en veiligheid in de stad. Een andere optie is om aan de rand van het centrum te parkeren, en van daaruit via een prettige wandel- of fietsroute naar het winkelgebied te komen.

- A. Ik vind het voor een dagje winkelen in Deventer niet erg om de auto aan de rand van de binnenstad te parkeren, als ik vanaf daar makkelijk en snel in het winkelgebied kan komen.
- B. Ik wil altijd een korte loopafstand van de winkels naar mijn auto, en wil daar wel hogere parkeertarieven voor betalen.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor een langere loopafstand door prettig groen landschap. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als sterk.

Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie. Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting dezelfde optie.



12. Voorrang bij kruispunten

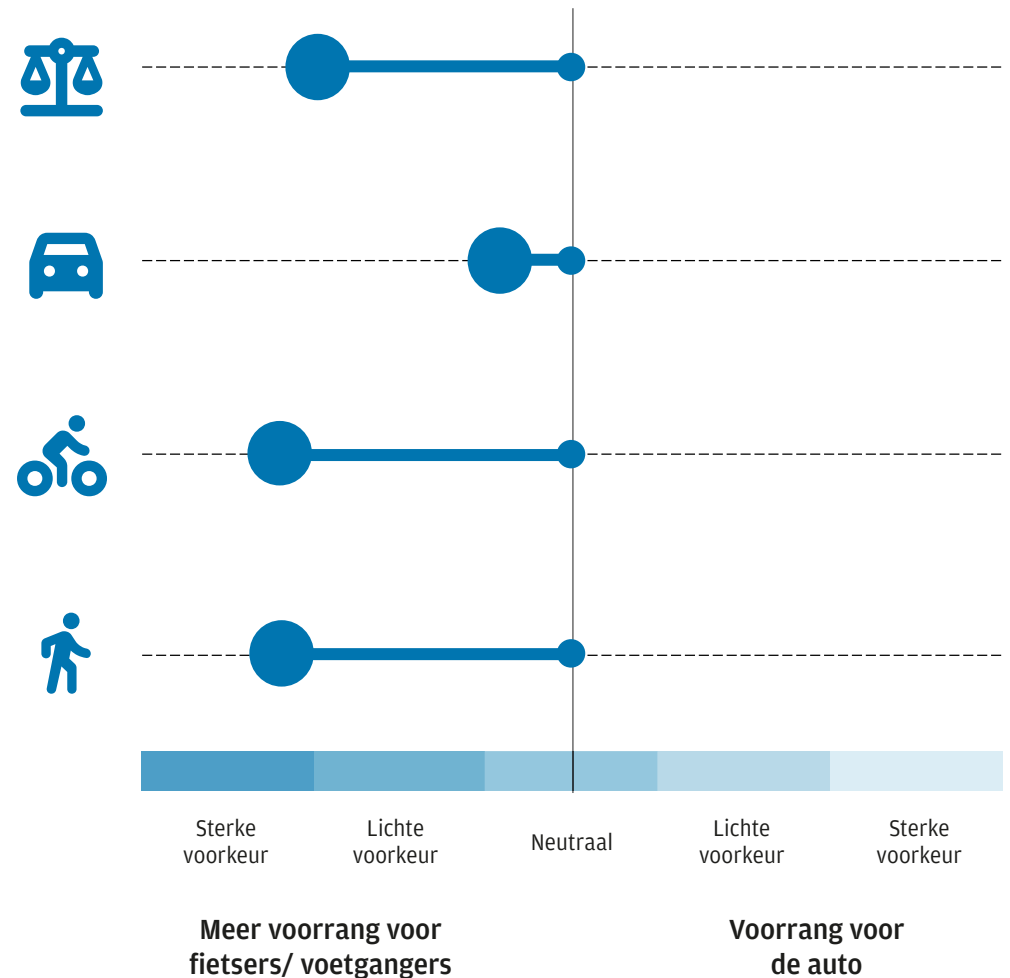
Fietsers en voetgangers moeten nu vaak langer wachten bij oversteekplaatsen en kruispunten dan auto's. Fietsers en voetgangers vaker voorrang geven, zorgt voor een betere balans. Dit betekent dat je als automobilist soms wat langer moet wachten.

- A. Ik vind dat fietsers en voetgangers meer voorrang moeten krijgen, ook als dit betekent dat ik als automobilist wat vaker moet wachten.
- B. Ik wil liever met de auto goed doorrijden, ook als dit betekent dat fietsers en voetgangers vaker moeten wachten bij oversteekplaatsen.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor meer voorrang voor fietsers en voetgangers.

Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie. Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting dezelfde optie.



Open antwoorden

In het open antwoordenveld hebben veel respondenten hun reacties achtergelaten. In deze open antwoorden staan daarnaast suggesties, complimenten voor én opmerkingen over de aanpak.

Om inzicht te krijgen in de meest voorkomende reacties is er een woordwolk gemaakt. Deze is te vinden aan de rechterzijde. In de woordwolken zijn een aantal opvallende kernwoorden genoteerd die in de reacties vaker voorkwamen.

Er zijn veel meldingen over specifieke plekken/straten in Deventer. Zo worden de van Oldenielstraat en de Welle door meer dan 100 respondenten genoemd. Deze twee straten worden op de volgende pagina uitgelicht.

Iets wat niet in de woordwolk naar voren komt, maar wel vaak genoemd wordt is de bereikbaarheid van de binnenstad. Vele respondenten uitten hun zorgen over of de binnenstad toegankelijk blijft/wordt voor mensen met een handicap of ouderen of gewoon slecht ter been zijn. Met name als auto's verder weg moeten parkeren.

Ook zijn er veel respondenten die hun mening hebben gegeven over parkeren. Hierbij lopen de meningen erg uiteen. Sommige vinden dat het parkeren in de binnenstad te duur is en andere vinden dat het nog duurder moet zijn. Ook zijn er zorgen en klachten van respondenten die net buiten de binnenstad wonen dat de parkeerplaatsen in die gebieden gebruikt (gaan) worden door bezoekers van de binnenstad. Ook zijn er veel reacties over slecht geparkeerde voertuigen, zowel auto's als fietsen.



- “Ik ben blij dat ik mijn mening ook mag ventileren.”
- “De uitleg bij 'consequenties' is zeer sturend naar een wenselijk antwoord geschreven, het is totaal niet objectief.”
- “Vanuit de dorpen moeten stedelijke voorzieningen bereikbaar blijven.”
- “Het aanleggen/uitbreiden van Hubs mag geen extra verkeersdruk opleveren voor de aangrenzende woonwijken.”
- “Veranderingen stuiten altijd op een hoop verzet, maar zoals de cafés en restaurants nog steeds vol zitten na het rookverbod, zo zal de binnenstad ook blijven floreren na auto-werende maatregelen.”
- “Door parkeren in de binnenstad minder te stimuleren ben ik bang dat het voor ons nog lastiger om de auto in de buurt te parkeren.”

Uitgelicht: Van Oldenielstraat

Meer dan 100 respondenten hebben iets gemeld over de van Oldenielstraat. Vele respondenten maken zich zorgen over de potentiële verkeersdrukke op deze straat als de binnenstad meer autoluw wordt.

Hierbij worden ook vaak de Raalterweg als voorbeeld genoemd. Ook zijn er veel negatieve reacties over de plannen voor het verbreden van de van Oldenielstraat. Respondenten hadden daarom ook graag een dilemma over deze straat in de enquête gezien.



☺ “Heel mooi dat eindelijk grootschalig en consistent naar het verkeerskundig welzijn van de Deventenaren wordt gekeken.”

☺ “Vrachtverkeer hoort niet door een stad te rijden. Doorgaand vrachtverkeer moet gestimuleerd worden via de N766/N348 te rijden.”

☺ “Zorg eerst voor een extra brug over de IJssel”

☺ “Leuk dat de binnenstad en de Welle verkeersluw worden maar nu wordt de van Oldenielstraat een grote verkeersader, dwars door een woonwijk!”

☹ “Ik vind het onverteerbaar dat er in deze enquête niets maar dan ook niets wordt gevraagd over de van Oldenielstraat.”

☹ “Valt op dat o.a. de van Oldenielstraat niet naar 30 km/u gaat.”

☹ “Heel goed om 30 km zones in te voeren, maar handhaving is minstens net zo belangrijk.”

☹ “Denk ook eens aan het optimaal gebruiken van de Raalterweg als soort ringweg om de stad heen. Zeker met de woningbouw aan de kant van Diepenveen.”

Uitgelicht: De Welle

Over de Welle hebben ook meer dan 100 respondenten iets gemeld. Over het algemeen is men het erover eens dat er iets gedaan moet worden in deze doorgaande weg langs de IJssel, aangezien er nu vaak te hard gereden wordt en dit onveilig is.

Wel geven de meeste respondenten aan dat de Welle een doorgaande weg moet blijven, aangezien het anders consequenties heeft voor de bereikbaarheid van de binnenstad en de verkeersdrukke op omliggende wegen. Een aantal respondenten doet ook de suggestie om een extra brug over de IJssel aan te leggen en zo de verkeersdruk te verminderen.



“Heb lef. Doe bijvoorbeeld als proef de welle een aantal weken dicht.”



“Ik vond de meeste vragen nogal suggestief, alsof je bij bv een doorstroom aan de Welle geen prettig verblijfsgebied aan de IJssel zou willen hebben!”



“Je zou de Welle 's ochtends een eenrichtingsweg kunnen maken naar de A1 toe, en 's middags een eenrichtingsweg vanaf de A1”



“Doorpakken met het terugdringen van de auto in de stad. Welle autovrij maken zou een heel goede optie zijn.”



“Op de Welle niet alleen 30 km invoeren, maar ook gaan controleren en/of een flitspaal plaatsen. Er wordt te vaak gevaarlijk hard gereden!”



“Ik ben in principe niet tegen aanpassingen langs de IJssel, maar ik ben ook tegen dagelijkse files om de stad uit te komen. Ik ben bang dat dit niet samen gaat.”



“Waarom niet het pontje Olst meer promoten en/of elders pont erbij”



“30 maakt het op veel oversteekplaatsen voor fietsers en kinderen een stuk veiliger, drempels ook. Welle autoluw door 30 ipv 50 wellicht goed, maar sluit je 't helemaal af dan loopt de andere route door de stad helemaal vast. Is zeker geen goede optie.”

Uitgelichte reacties via het open invulveld van de Keuzewijzer

- “Wat zou Deventer een nog fijnere stad worden voor iedereen als al deze maatregelen gerealiseerd worden.”
- “Graag via een app de vrije parkeerplekken laten zien”
- “Kijk svp naar andere steden die deze stappen al gemaakt hebben. Na aanvankelijke scepsis, zijn veel bewoners toch positief.”
- “Zorg dat er voor mensen die minder goed/ver kunnen lopen goede parkeergelegenheid is door de gehele (binnen)stad.”
- “Geweldig als Deventer kiest voor autoluwe binnenstad. De stad is groen en prachtig. Het kan volgens mij!”
- “De bevolking vergrijst. De mobiliteit van een grote groep mensen gaat achteruit. Dus graag aandacht voor voldoende parkeerplaatsen voor mensen die slechter ter been zijn.”
- “Kies alsjeblieft voor een prettige omgeving voor groen, winkels, horeca, voetgangers. Die bepalen de toekomst. Niet de auto.”
- “Mogelijk dat frequent en betrouwbaar busvervoer als een goed alternatief voor de auto kan dienen.”
- “Ik woon in de Raambuurt, als de bokkingshang wordt afgesloten, betekent dit dat er nog maar 1 in en uitgang voor de Raambuurt is.”
- “Wanneer Max snelheden worden ingevoerd dient er ook gecontroleerd te worden.”
- “Denk ook aan toepassen van eenrichtingsverkeer. Zo kan je (met behoud van snelheid) veiligheid en doorstroming verbeteren.”
- “Voetgangers en fietsers moeten inderdaad lang wachten in Deventer bij de verkeerslichten, dit zou wel iets eerlijker verdeeld mogen worden.”
- “Parkeerkelders onder nieuwe woonwijken, kan onder parken en speeltuinen, en ander openbaar groen.”
- “Gaaf dat Deventer deze keuzes overweegt.”
- “Let bij de routing voor doorgaand autoverkeer op het gebruik van navigatie. Je kunt de weginrichting en bebording wel veranderen, maar een navigatiesysteem kiest toch de snelste route!”
- “Prima om auto op centrale P bij huis te zetten, maar consequentie is dan dat je een elektrische auto niet kunt opladen met je eigen zonnepanelen en dus hogere kosten hebt.”
- “Wonende bij de tuinen van Zandweerd merken wij dat je snel gewend bent aan het feit dat de auto niet voor de deur staat.”
- “Mooie ambitie om te gaan voor meer groen en veiligheid. Tegelijkertijd blijft de auto ook nodig. Zorg dat die doorgaande wegen daadwerkelijk doorgaand zijn.”



Colofon


Gemeente Deventer, november 2024

Inhoud Participatie / Kennis & Verkenning,
 gemeente Deventer

Vormgeving Communicatie, gemeente Deventer



WWW.DEVENTER.NL



Verslag focusgroep HWS Donderdag 11 juli 2024

BESPREKEN MAATREGELEN ADVIES GOUDAPPEL TBV
BASISVOORKEURSVARIANT

Aanwezig

- Frank Gersmann (Stichting WIJDT, vervanger John Vos)
 - Erwin Getreuer (Platform Wonen Deventer)
 - Constan Van Ginneken (Havenkwartier)
 - Elsbeth Boerboom (SDBM)
 - Matthijs Schaap (Comite Groen van Oldeniel en Stichting Rollecate en St Jozef)
 - Fons Blokhuis (Veilig Verkeer Nederland)
 - Peter Brouwer (SDBM/DEP)
 - Nico Blom (Fietzersbond)
 - Leo Clasquin (Fietzersbond)
 - Thierry van Voorst tot Voorst (Centrumgarage Deventer)
 - Walter Masman (Platform Wonen Deventer)
 - Henk Hengeveld (SBBD)
-
- Vanuit gemeente: Siddhartha Martijn, Mariëlla Kassing, Charlotte Kaandorp, Bas Hulshof, Else Tutert
 - Vanuit Goudappel: Frank Aarnink en Aron Vosseveld
 - Begeleider sessie: Suzanne Swart (participatiekracht)
-
- Afwezig: Kees Zwaan (schriftelijke reactie ontvangen), Mark van Mast, Ed van Besten

Agenda focusgroep HWS 11 juli

1. Toelichting Goudappel op de maatregelen
2. Werksessie over de maatregelen
3. Welke maatregelen missen we?
4. Afsluiting

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

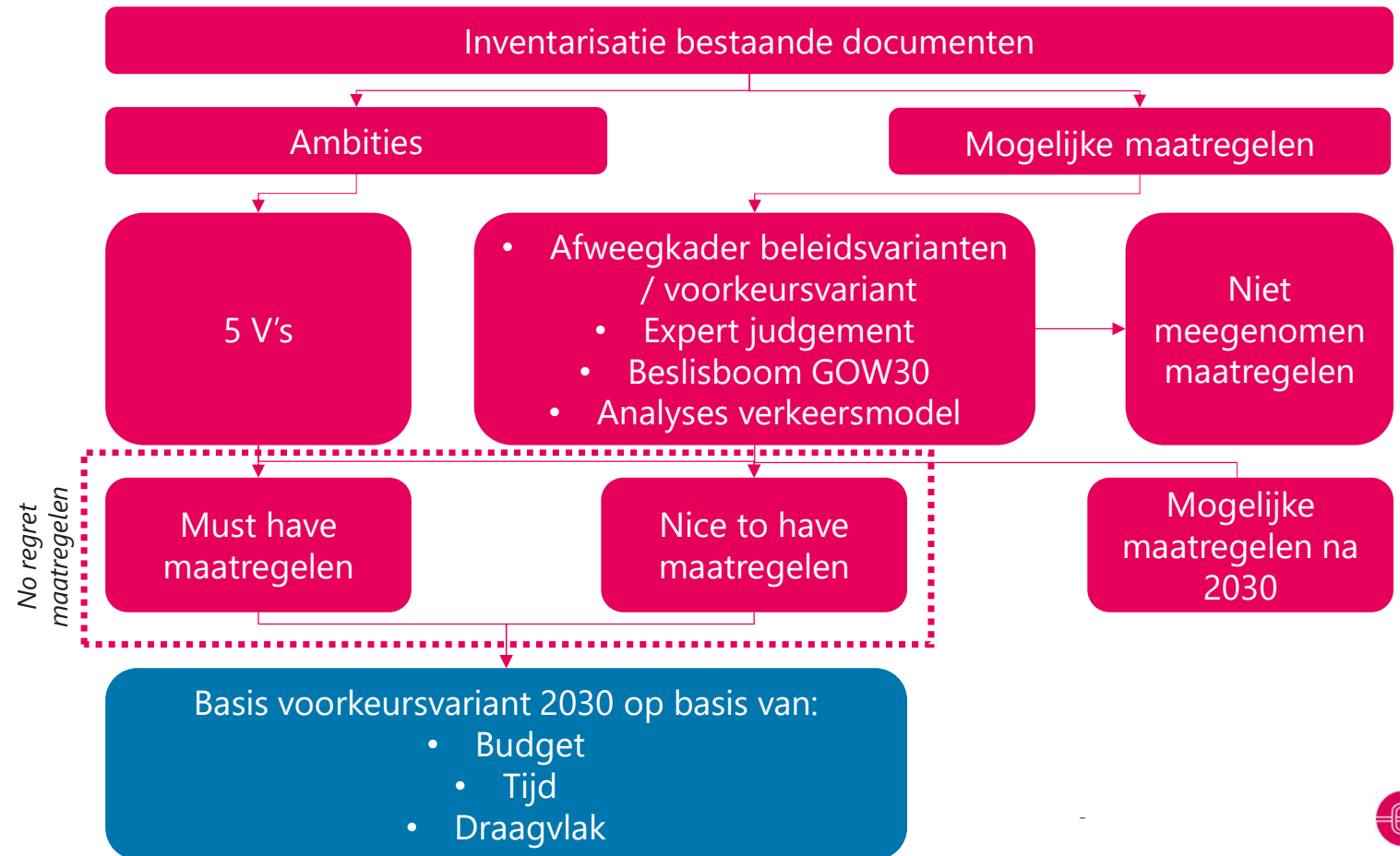
Werkwijze

Desk research

Vertaalslag

Resultaat rapport

Vervolg



Koers in 5 hoofdkeuzes: ambities



1. *Verdichten*: de plek in de stad heeft invloed op keuzes verkeer



2. *Verbinden*: vlot te voet, op de fiets en in de bus



3. *Veraangemen*: groene en levendige gebieden



4. *Verknopen*: knooppuntontwikkeling en mobiliteitshubs



5. *Verleiden & Veranderen*: aanmoedigen ander gedrag door sturing en verleiding



Voorstel maatregelen basis-voorkeursvariant




Opmerkingen tijdens sessie 11 juli op rapportage Goudappel:

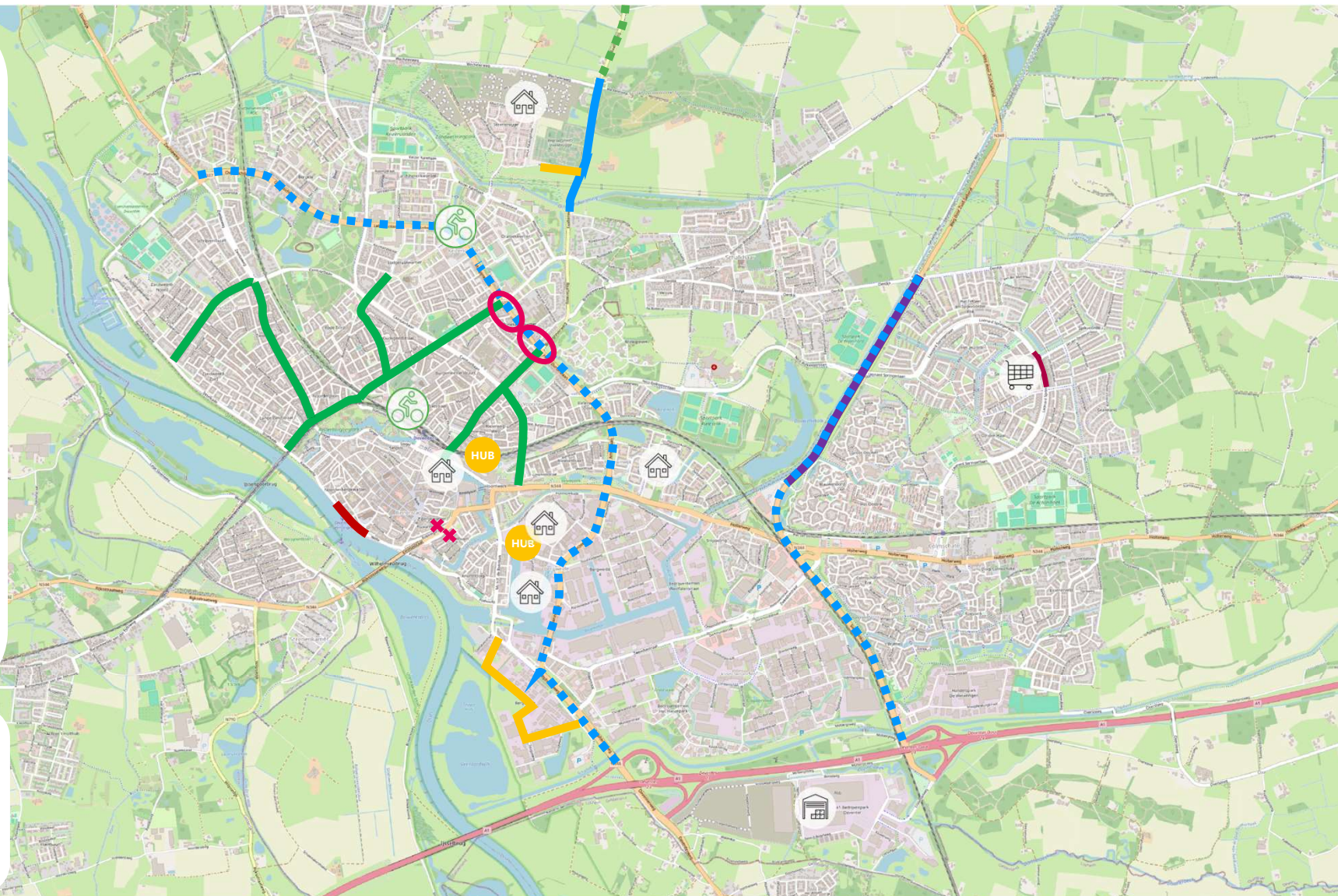
- Definitie Hubs i.r.t. HWS duidelijk maken. Wat wordt er met het plaatje bedoeld?– er zijn meerdere hubs in Deventer, maar wel met verschillende functies.
- Alle maatregelen zijn getoetst aan 5V's, niet alleen de must haves.
- Economische vitaliteit is ook een ambitie. Verzoek deze goed zichtbaar te houden.
- Bij de ambitie verbinden hoort ook de auto.
- Redenatie voor het komen tot GOW30 zou moeten zijn: in principe GOW30, tenzij er zwaarwegende redenen zijn dit niet te doen.

Hoofdwegenstructuur Must have maatregelen

-  Van GOW50 naar GOW30
-  Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur
-  Plaatselijke snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur op belangrijke oversteekplekken langzaam verkeer
-  Verkeersmanagementmaatregelen
-  Uitbreiden naar 2x2 rijstroken
-  Capaciteitsuitbreiding kruispunt
-  Verleggen komgrens naar het noorden
-  Nieuwe aansluiting
-  Knip voor autoverkeer
-  Mobiliteitshub
-  Ongelijkvloerse kruising fiets/voetganger

Overig




-  Bestaand winkelcentrum
-  Bedrijvenpark A1
-  Woningbouwlocatie

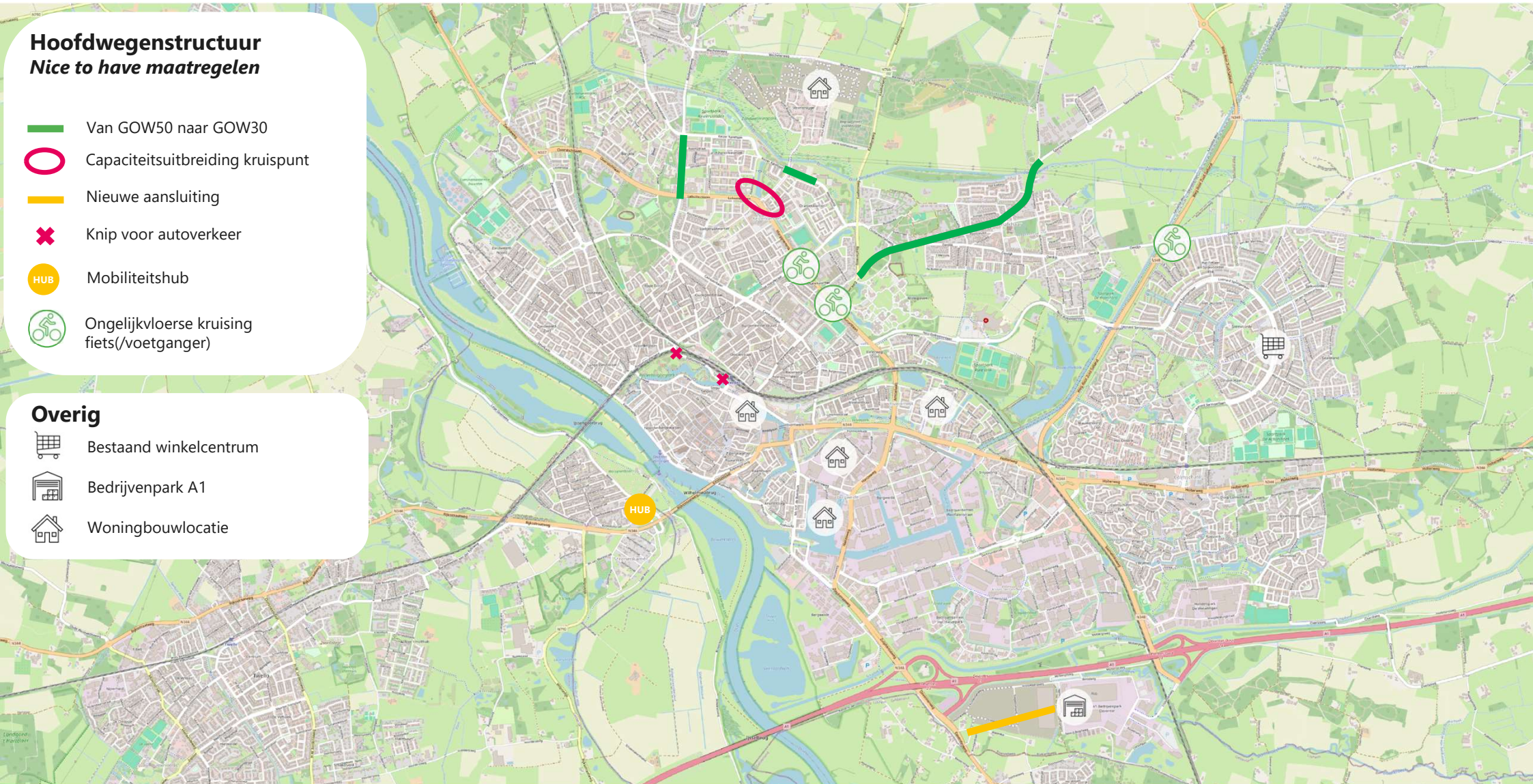


Hoofdwegenstructuur *Nice to have maatregelen*

-  Van GOW50 naar GOW30
-  Capaciteitsuitbreiding kruispunt
-  Nieuwe aansluiting
-  Knip voor autoverkeer
-  Mobiliteitshub
-  Ongelijkvloerse kruising fiets/(voetganger)

Overig

-  Bestaand winkelcentrum
-  Bedrijvenpark A1
-  Woningbouwlocatie



Werksessie

SESSIE 1.


SESSIE - 20 km 3000

Hoofdwegenstructuur
Must have maatregelen

- Van GOW50 naar GOW30
- Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur
- Plaatselijke snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur op belangrijke oversteeplekken langzaam verkeer
- Verkeersmanagementmaatregelen
- Uitbreiden naar 2x2 rijstroken
- Capaciteitsuitbreiding kruispunt
- Verleggen komgrins naar het noorden
- Nieuwe aansluiting
- Knip voor autoverkeer
- Mobiliteitshub
- Ongelijkvloerse kruising fiets/voetganger

Overig

- Bestaand winkelcentrum
- Bedrijvenpark A1
- Woningbouwlocatie




SESSIE 2.

Hoofdwegenstructuur
Nice to have maatregelen

- Van GOW50 naar GOW30
- Capaciteitsuitbreiding kruispunt
- Nieuwe aansluiting
- Knip voor autoverkeer
- Mobiliteitshub
- Ongelijkvloerse kruising fiets/voetganger

Overig

- Bestaand winkelcentrum
- Bedrijvenpark A1
- Woningbouwlocatie



MAATREGELEN WEL

> BBD + v. Oldeniel = Alles wel

- GOW 30 sluit aan op fietsstraat Keizerlanden
- Tunnel station => goede aanwilling los van auto / samenhang knip station
- Walle + v. Oldenielstraat
- Keizerlanden fietsbrug
- N348 => doorgang verkeer om stad heen
- Fiets ongelijkvloers => doorstroming autoverkeer
- Hub haven
- knip station - leefbaar + oversteken

MAATREGELEN NIET/?

- GOW 30 centraliseren - Hanzetrace
=> met meer 30 50
=> aantrekkelijk houden voor autoverkeer
- Nal en noodzaak tunnel station
=> prima alternatieven
- gan 50 op hanzetrace
naar scholen
- Fiets ongelijkvloers van Oldeniel
=> gaat ten koste van woningen
=> voorkeure verandigde ligging auto
- Hub haven in ruil voor Melkerweide
- Aandacht vergraving GOW30 bereikbaarheid centrum (Schalkha, alle buien Caxumbea)
- Waalvlied gan GOW 30
alle verlegging v. Oldenielstraat
=> knip station met => ommekeer locum tot binnenstad

Mis

- x Walle langere stuk ^{brug het} 30% kring
- x Oversteeplekken Wilgelaan / Jhr. van
- x GOW 30 -> verkeersveiligheid
=> meer dan op kaart
=> Alles 30 wat niet op veilige manieren
=> kan
=> schiedgang + winkelcentra
=> combi VVV campagne
- x N348 70 km/u (nu eigenis
=> oversteeplekken)
- x Schalkha Boelen + Kazemprant
=> oversteeplekken

flus -> fiets!
maatregel
spec. brug
+ roto

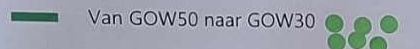
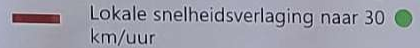
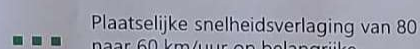
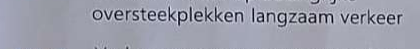
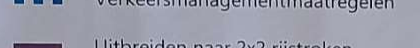
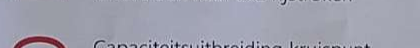
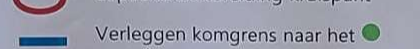
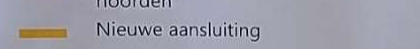
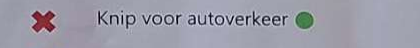
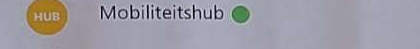
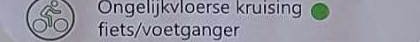
Werksessie kaart 1: “Must have” maatregelen en kaart 2: “Nice to have” maatregelen

- 5 groene stickertjes: Welke maatregelen zijn wel wenselijk en moeten zeker uitgevoerd worden?
- 2 rode stickertjes: Welke maatregelen zijn niet wenselijk en zie je echt niet zitten? (Dit MAG, hoeft niet.) **Opmerking tijdens sessie: voorkeur voor oranje stickers: twijfel en/of vragen en/of verdieping nodig bij maatregel. Dus rode stickers zijn ook oranje bedoeld.**
- Verdelen over de maatregelen: alles mag!
Bijvoorbeeld: 1 stickertjes bij 5 verschillende maatregelen, 4 stickertjes bij 1 maatregel en 1 stickertje bij een 2^e maatregel.

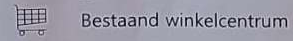
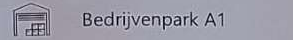
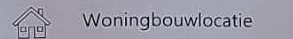
SESSIE 1.

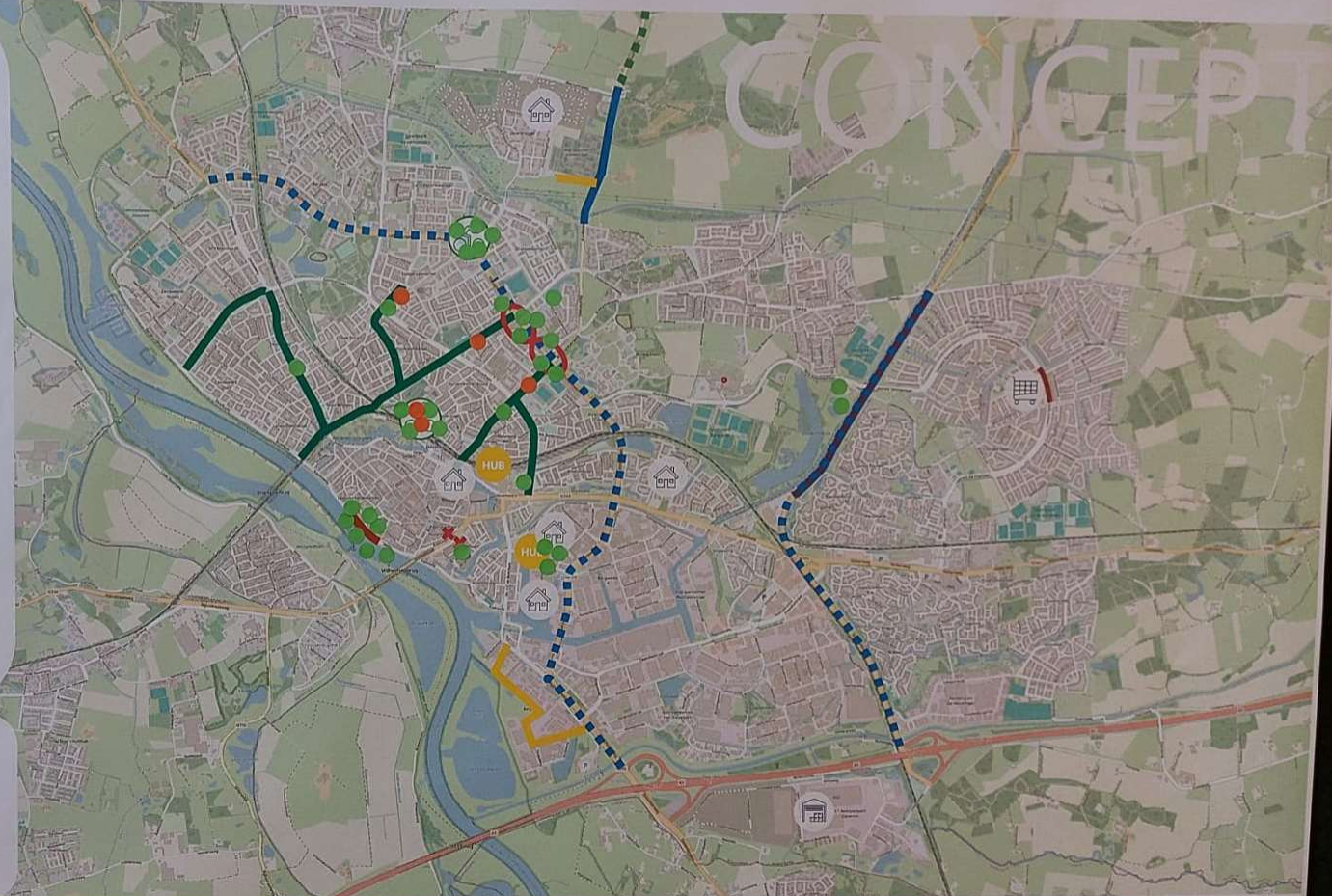
SBB0 - alles groen

Hoofdwegenstructuur Must have maatregelen

-  Van GOW50 naar GOW30
-  Lokale snelheidsverlaging naar 30 km/uur
-  Plaatselijke snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur op belangrijke oversteekplekken langzaam verkeer
-  Verkeersmanagementmaatregelen
-  Uitbreiden naar 2x2 rijstroken
-  Capaciteitsuitbreiding kruispunt
-  Verleggen komgrens naar het noorden
-  Nieuwe aansluiting
-  Knip voor autoverkeer
-  Mobiliteitshub
-  Ongelijkvloerse kruising fiets/voetganger

Overig

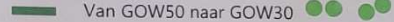
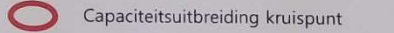
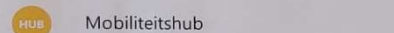
-  Bestaand winkelcentrum
-  Bedrijvenpark A1
-  Woningbouwlocatie



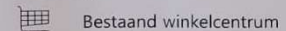
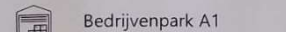
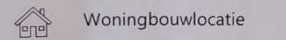
SESSIE 2.

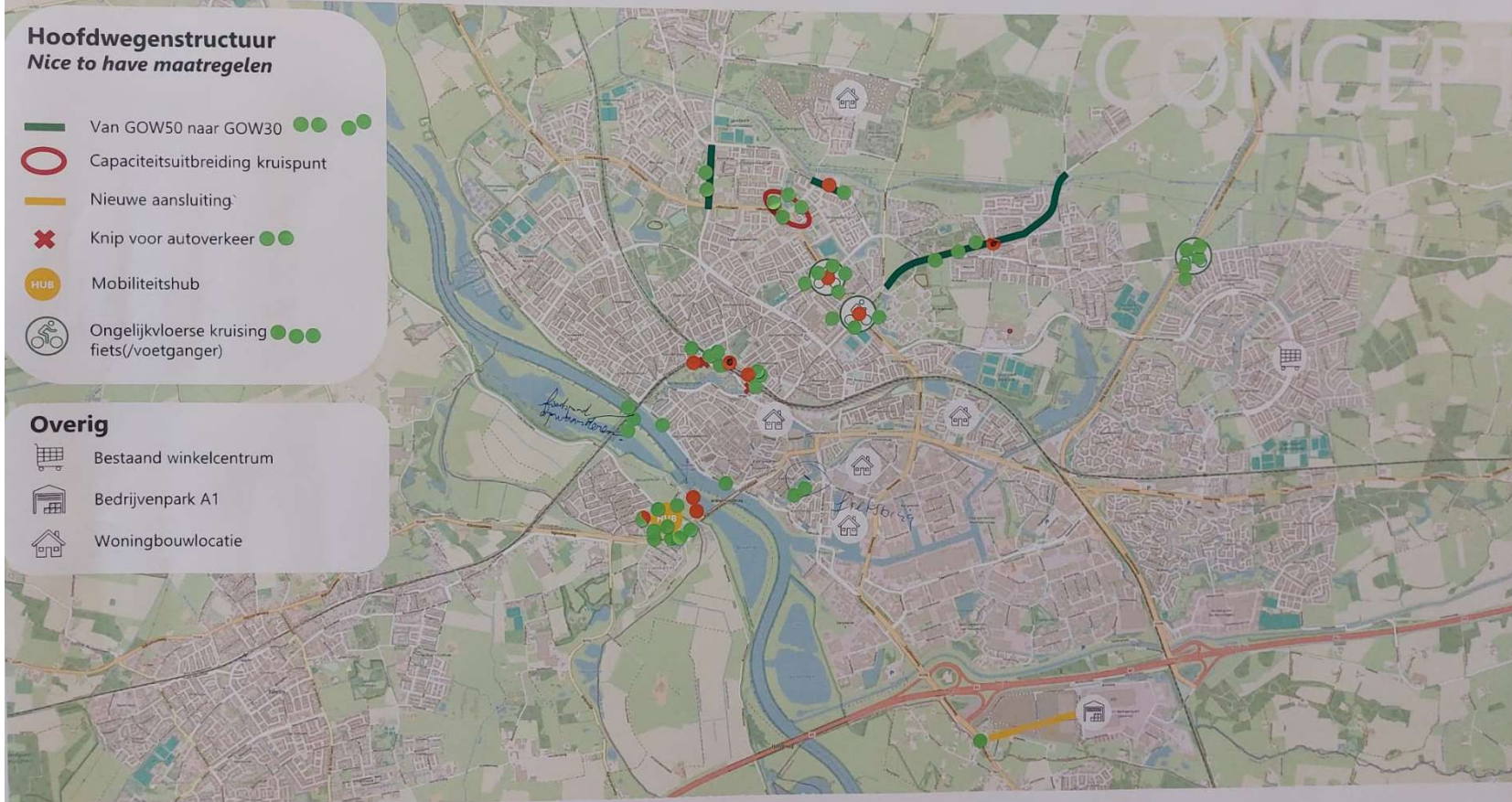
+ welke maatregelen HWS mist u?

Hoofdwegenstructuur Nice to have maatregelen

-  Van GOW50 naar GOW30
-  Capaciteitsuitbreiding kruispunt
-  Nieuwe aansluiting
-  Knip voor autoverkeer
-  Mobiliteitshub
-  Ongelijkvloerse kruising fiets/(voetganger)

Overig

-  Bestaand winkelcentrum
-  Bedrijvenpark A1
-  Woningbouwlocatie



Wel in basisvoorkeursvariant

- Alle maatregelen behoren in basisvoorkeursvariant
- GOW30 laten aansluiten bij fietsroutes – voorbeeld Keizerslanden
- Tunnel station – goed aanvulling op fiets/ voetganger netwerk, samenhang met knip Stationsstraat
- Welle herinrichten en 30km/u
- Van Oldenielstraat capaciteitsuitbreiding kruispunten
- Fietsbrug Keizerslanden
- N348 maatregelen - Doorgaand verkeer om de stad heen
- Ongelijkvloerse kruisingen fiets – ook positief voor doorstroming autoverkeer
- Hub bij de Hoven
- Knip bij Station – goed voor leefbaarheid en oversteekbaarheid

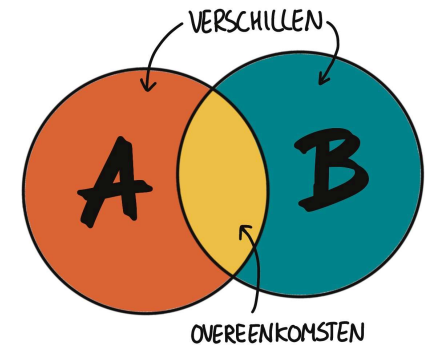
Niet of twijfel in basisvoorkeursvariant

- GOW 30 – alles buiten Ceintuurbaan – Hanzetrace (niet naar 30km/u maar 50km/u behouden om aantrekkelijk te houden voor autoverkeer)
- Nut en noodzaak van tunnel station? Er zijn prima alternatieven.
- Geen 50km/u op Hanzetrace rond scholen
- Fiets ongelijkvloers Van Oldenielstraat – gaat ten koste van woningen, voorkeur verdiepte ligging auto
- Hub Hoven alleen in ruil voor parkeren Melksterweide en geen oneerlijke concurrentie met bestaande betaalde parkeervoorzieningen
- Aandacht voor vertraging GOW 30 i.v.m. bereikbaarheid centrum vanuit Schalkhaar, buitengebied en alles buiten Ceintuurbaan)
- Wezenland geen GOW 30 = alternatief voor Van Oldenielstraat
- Knip Stationsstraat – weinig verkeer dus waarom afsluiten, zorgt voor minder toegangswegen naar binnenstad

Welke maatregelen missen?

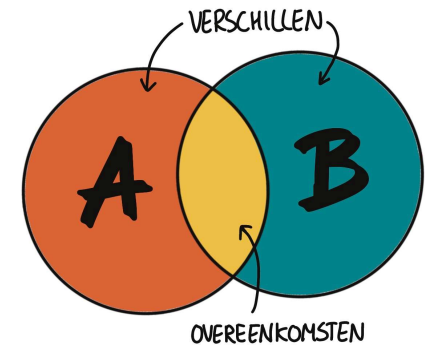
- Welle – 30km/u + herinrichting van brug tot brug (of zelfs inclusief Rembrandtkade) – dus langer dan nu voorgesteld
- Oversteekbaarheid/ ongelijkvloerse kruising N348 bij Wilgehaantje (scholierenroute)
- GOW 30 – mag veel meer dan op kaarten. Verkeersveiliger. Principe: alles 30km/u wat niet op een veilige manier 50km/u kan. In ieder geval bij winkelcentra en schoolomgevingen.
Combineren met VVN campagne
- N348 70km/u – met name vanuit ergernis gebruiker
- 30km/u Boerlaan en Kazernestraat i.v.m. oversteekbaarheid
- Fietsmaatregelen (brug bij Roto/ spoorbrug richting Twello) – geen onderdeel van HWS – maar wel belangrijk signaal – HWS is juist investeren in fiets

Besproken overeenkomsten



- Herinrichting Welle ter hoogte van pontje inclusief 30km/u – oproep om 30km/u door te voeren van brug tot brug.
- Capaciteitsuitbreiding kruispunten Van Oldenielstraat
- Ongelijkvloerse kruisingen voor fietsverkeer – bijvoorbeeld bij Keizerslanden
- Stimuleren doorgaand verkeer richting N348 = 2x2 gehele tracé tot komgrens.

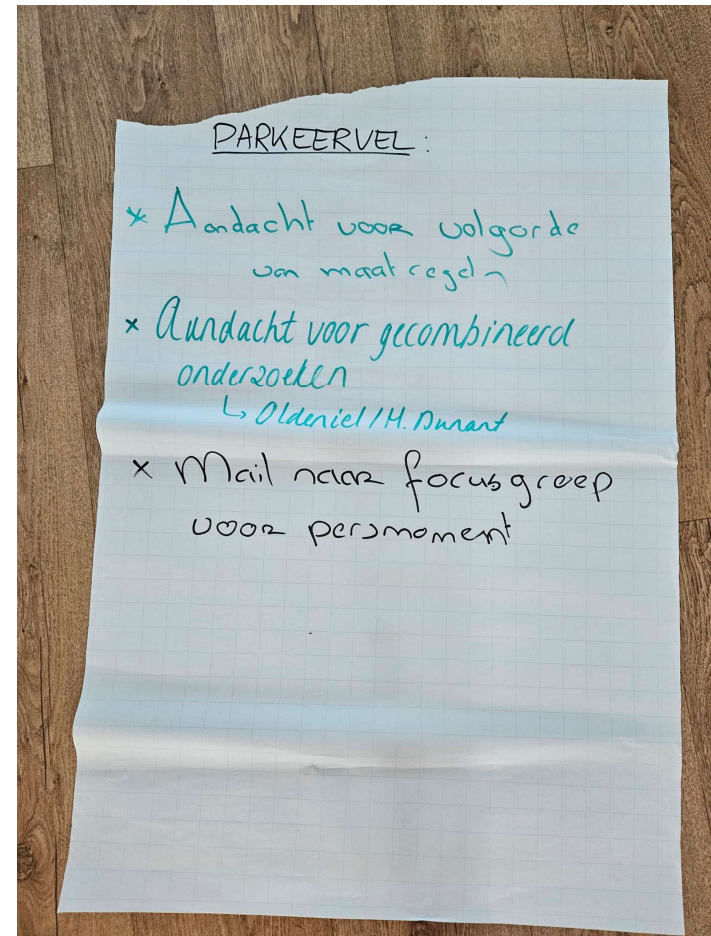
Besproken verschillen



- Wat doet 30km/u op ontsluitingswegen met economische vitaliteit binnenstad? Vanuit meerdere belangen voorkeur voor GOW 30's en zelfs een oproep om dit z.s.m. door te voeren (norm = 30km/u en alleen bij uitzondering 50km/u). Wacht niet op herinrichting. Echter er zijn zorgen vanuit binnenstadspartijen voor de vertraging die dit oplevert voor autoverkeer. Wat doet dit met de economische vitaliteit van de binnenstad?
- Ongelijkvloerse fietsverbinding ter hoogte van Van Oldenielstraat en Herman Boerhaavelaan – essentieel voor fietsverkeer op sterroute (scholieren/ route naar binnenstad), maar wat doet dit met de leefbaarheid in het gebied? Gaat dit ten koste van woningen? Voorkeur voor verdiepte ligging autoverkeer.
- Hub Hoven – maar vanuit de Worp de voorwaarde dat parkeren Melksterweide verdwijnt. Niet allebei.
- Nut en noodzaak knip Stationsstraat/tunnel spoor

Aandachtspunten

- Volgorde van maatregelen
- Gecombineerd onderzoek (v. Oldenielstraat met Dunantlaan bijvoorbeeld)
- Mail naar focusgroep over B&W voorstel, vóór het persmoment, tegelijk met raadsmededeling



Vervolg

- Er zijn ook schriftelijke reacties binnengekomen of worden nog verstuurd. Deze worden ook meegenomen in de afweging en bij het voorstel aan B&W.
- Iedereen zet eerdere schriftelijke reacties ook op Sharepoint (map “inbreng focusgroepleden”)
- Op basis van rapport Goudappel, input vanuit projectgroep en focusgroep, lopende projecten, beschikbare budgetten (o.a. versnellingsgelden), onderhoudsopgave en ambities wordt ambtelijk een basisvoorkeursvariant = maatregelen HWS tot 2030 opgesteld.
- Deze basisvoorkeursvariant wordt in september aangeboden aan B&W en vrij gegeven voor brede consultatie. De raad wordt hierover geïnformeerd, tegelijkertijd zal de focusgroep geïnformeerd worden.
- Oktober brede consultatie – peilen draagvlak voor maatregelen/ principes – 15 juli toelichting hierop aan focusgroep B+P
- Eind 2024 bestuurlijke besluitvorming B&W en Raad over basisvoorkeursvariant en leidende principes



gemeente
Deventer

Nagekomen reacties focusgroep en reacties andere partners

De focusgroep heeft een adviesrol gehad in de totstandkoming van de uitgangspunten en de concept basisvoorkeursvariant. De groep is hiervoor meerdere keren bij elkaar gekomen en op 11 juli heeft een afsluitende sessie plaatsgevonden. Zie het verslag focusgroep HWS 11 juli 2024. Aanvullend hebben enkele focusgroepleden nog schriftelijk een reactie gestuurd. Een samenvatting vindt u hieronder, inclusief een toelichting of en hoe dit verwerkt is in het tussenproduct HWS. Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd met partijen die niet vertegenwoordigd zijn in de focusgroep, deze reacties zijn ook toegevoegd.

Veel van de nagezonden reacties gaan over de uitwerking van de maatregelen, hetgeen geen onderdeel uitmaakt van het besluit dat nu voorligt over de basisvoorkeursvariant. Deze reacties nemen we ter kennisname aan en zijn van toepassing als de betreffende maatregel of locatie uitgewerkt wordt.

Nr.	Nagekomen reacties leden focusgroep	Manier van verwerken
	Buurtvereniging Havenkwartier	
1.	De hub op de voormalige Roto Smeets-locatie heeft niet alleen een relatie met de wijk in de directe omgeving, maar ook met het Havenkwartier.	Het is de intentie dat deze hub meerdere functies gaat vervullen, zowel voor bewoners als bezoekers van de binnenstad en periferie. Hier valt ook het Havenkwartier onder. Hoe de hub zich verhoudt met de wijk en directe omgeving is onderdeel van de uitwerking.
2.	Verlaag de snelheid naar 30km/u op de Kazernestraat en creëer meer oversteekmogelijkheden	Op de Kazernestraat is er sprake van doorgaand verkeer en winkelend publiek. Dit betekent dat we goed kijken naar de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op dit weggedeelte. We nemen hierbij een verlaging van de maximumsnelheid als mogelijkheid mee met de maatregelen na 2030.
	Wandelnet	
3.	Het STOMP-principe moet nog meer als uitgangspunt voor de ruimtelijke inrichting gehanteerd worden. Een uitwerking hiervan is de ontwikkeling van looproutes.	Het STOMP-principe (Stappen Trappen OV MaaS en privéauto) is een van de centrale uitgangspunten van deze herijking. Veel van de maatregelen, zoals de omvorming van GOW50 naar GOW30 (gebiedsontsluitingsweg waar maximaal 30km/u mag worden gereden), ongelijkvloerse fietskruisingen en lokale snelheidsverlagingen bij wijkwinkelcentra zijn primair ingegeven om voetgangers en fietsers beter te faciliteren.
4.	Laat de urgentie goed zien. Het onderscheid tussen must have en nice to have ondergraaft de noodzaak.	Het voornaamste verschil tussen de must have en nice to have maatregelen is de fasering. Sommige maatregelen zijn randvoorwaardelijk. In principe voeren we alle maatregelen uit, echter we zijn afhankelijk van beschikbare middelen.
5.	Laat goede voorbeelden en een wenkend perspectief zien.	In de brede consultatie nemen we beeldmateriaal op van reeds in Deventer gerealiseerde voorbeelden evenals mogelijke toekomstbeelden.
6.	Pas het woord 'lopen' toe in plaats van wandelen vanwege de recreatieve/toeristische connotatie.	Wandelen heeft inderdaad een andere connotatie. Lopen betreft zowel de

		functionele als recreatieve component. Zo passen het dan ook toe.
7.	Ook op het Hanzetracé zou de snelheid naar 30km/u moeten	Wanneer het Hanzetracé net als andere GOW50 wegen een lagere maximumsnelheid zou krijgen, betekent dat dat er geen onderscheid tussen de verschillende wegcategorieën is. Modelmatige doorrekeningen laten zien dat er hierdoor een verspreiding van het verkeer optreedt, met meer verkeer in de woonwijken en op belangrijke fietsroutes en minder op het Hanzetracé. Dat is een onwenselijke situatie.
8.	Ga versnippering van 30km/u-zones tegen	In woonwijken geldt al een maximale snelheid van 30km/u. Dit zijn duidelijke zones. Voor iedere ontsluitingsweg maken we een afweging of en wanneer deze in aanmerking kan komen voor de categorie GOW30. Bij de herinrichting streven we naar een duidelijk en realistisch beeld bij de verkeersdeelnemers over onder andere snelheden en voorrang. In het door Goudappel geschetste eindbeeld zullen veel wegen die op het moment een snelheidsregime van 50km/u hebben een GOW30 categorie krijgen. Daarmee verdwijnt in sterke mate de versnippering van 30km/u zones. Hierdoor wordt duidelijk dat in principe de snelheid binnen de bebouwde kom 30km/u is m.u.v. van enkele hoofdwegen.
9.	De ambitie op de Welle (brug tot brug) mag steviger.	Realisatie van de door Goudappel voorgestelde maatregelen heeft tot gevolg dat de verbinding tussen de stad en de IJssel versterkt op de plaats waar de meeste oversteekbewegingen zijn. Door lokaal met de inrichting duidelijk te maken dat dit ook een verblijfsgebied is, ontstaat er een wegbeeld dat aansluit bij de gewenste maximumsnelheid. In het geschetste eindbeeld heeft het gehele IJsseltracé een categorie GOW30. Dit is op dit moment niet realistisch omdat de verkeersintensiteiten zeer hoog zijn en blijven, zolang de capaciteit van de kruisingen Van Oldenielstraat niet is uitgebreid.
10.	Er mogen meer loop- en fietsmaatregelen worden opgenomen	Deze herijking stelt veel maatregelen voor die het loop- en fietsklimaat verbeteren. Het besluit HWS gaat niet over specifieke loop – en fietsmaatregelen, deze staan o.a. in het programma fiets en in het plan Binnenstad en Periferie.
11.	Zijn de maatregelen afdoende om een sterke reductie van autoverkeer in binnenstad en met name Kien en Handelskade te realiseren? Dat is voor de leefbaarheid na de realisatie van woningbouw en meer groen heel belangrijk.	Voor de Kien en Handelskade blijft er een opgave om tegemoet te komen aan de wens hier meer verblijfskwaliteit te realiseren.

12.	Hoewel het over de hoofdwegenstructuur gaat zouden er meer maatregelen voor fietsen en lopen in moeten zitten. Investeren hierin moet afname autogebruik vanuit de buitenwijken stimuleren. OV sterk verbeteren. Aanbod genereert vraag!	Zie antwoord bij 10.
13.	Op de combinatiekaart must have en Nice to have zijn de groene 30km lijnen verschoven!	Op de nieuwe kaarten zal dit worden gecorrigeerd.
14.	De integrale brede ruimtelijke opgave met wonen, werken, groenontwikkeling, parkeren, verblijfskwaliteit etc. zou dieper uitgewerkt kunnen worden. Dus van een verkeerskundige opgave nog meer naar een ruimtelijke opgave.	Met de vaststelling van de basisvoorkeursvariant is er een heldere wegcategorisering die rekening houdt met vigerende, ruimtelijke ontwikkelingen. Deze variant dient tevens als basis voor een bredere, ruimtelijke afweging op gebied van nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen die eind 2024 start. Het gaat nu om een tussenproduct, zodat we aan de slag kunnen met projecten waarvan we geen spijt krijgen. In het traject van de omgevingsvisie en binnen alle gebiedsontwikkelingen wordt gewerkt aan de brede ruimtelijke opgave. De uitgangspunten vanuit de hoofdwegenstructuur zijn daar input voor.
Parkmanagement Bedrijventerreinen Deventer		
15	De aansluiting van het A1 bedrijvenpark op de Zutphenseweg is een must have	Gesprek met provincie Gelderland vindt hierover plaats.
16.	Voeg de hublocatie Deventerweg toe	Terechte opmerking. Deze voegen we toe.
17.	Ongelijkvloerse kruising Zutphenseweg-Deventerweg Visbystraat zou op de nice to have kaart moeten.	Dit is geen kortetermijnoplossing. De maatregel kan meegewogen worden bij de maatregelen na 2030 en het onderzoek Poort van Deventer.
18.	Meer maatregelen om fietsen van buiten de stad aan te moedigen zouden moeten worden toegevoegd.	Zie Programma Fiets voor overzicht maatregelen fiets.
19.	Komt er ook separate infrastructuur voor OV?	Op dit moment zijn er geen plannen om separate infrastructuur voor OV te realiseren.
Stichting Westelijke IJsseloever Deventer		
20.	Maak van de hub bij de Hoven naast de Deventer Buitensociëteit een must have en realiseer deze voor 2030. Om de volgende redenen: 1. De Melksterweide ligt midden in het beschermde stadsgezicht van Deventer en is een onlosmakelijk onderdeel van het groene deel van dat beschermde stadsgezicht. Met de komst van de hub kan de P-Melksterweide verdwijnen. 2. P-melksterweide is jaarrond een probleem want bereikbaarheid en beschikbaarheid is op vele momenten niet geborgd door de functie van de uiterwaarde en de waterhoogte van de IJssel. 3. Elektrificatie en zonnepanelen zijn belangrijke voorwaarden voor een	Een mobiliteitshub bij de Hoven zou in potentie autobewegingen in de stad afvangen. De argumenten die hiernaast zijn aangedragen zijn redenen om de locatie van de hub aan de westelijke IJsseloever te herzien. Dit moet altijd gezien worden in relatie tot de bestaande Melksterweide en de mogelijkheden die deze locatie biedt.

	<p>mobilitieithub en die kun je in de Melksterweide nooit invullen.</p> <p>4. Realisatie van de hub moet binnendijks (beschermd door dijken) gebeuren.</p> <p>5. Als je de hub nu niet maakt dan wordt alsnog de P-Melksterweide uitgebreid.</p>	
	Comité Groen Van Oldenielstraat/Stichting Rollecate Beheer/Comité Sint Jozefkwartier	
21.	<p>Verken niet verder de mogelijkheid voor fietstunnels bij de kruispunten met de Brinkgreverweg en Hoge Hondstraat. In een Verkeersstudie van Oldenielstraat van Goudappel uit 2018 wordt al geconcludeerd dat de benodigde ruimte er niet is.</p>	<p>Het is juist dat in een eerdere verkenning van Goudappel de conclusie is getrokken dat de nodige ruimte er niet is voor fietstunnels op de noord-zuidrelatie. Echter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De urgentie om de mobiliteitstransitie aan te jagen is in de 6 jaar sinds dat onderzoek alleen maar groter geworden. Besluitvorming over de woningopgave van Deventer heeft geleid tot een extra stedelijke verdichting in Keizerslanden; • Bij eventuele noodzakelijkheid van ongelijkvloerse kruisingen kan ook gekeken worden waar hier wèl de fysieke ruimte voor (te maken) is en voor welke vervoersmodaliteit • Dit doen we als onderdeel van het ontwikkelperspectief N337 zone.
22.	<p>Verken wel de mogelijkheid om autoverkeer op dit onderdeel van het Hanzetracé ondergronds te maken.</p>	<p>Als de capaciteitsvergroting van de kruispunten aan de Van Oldenielstraat in de basisvoorkeursvariant terecht komt, dan houdt dat feitelijk in dat het project gestart wordt. Bij het opstellen van het ontwikkelperspectief voor de N337 zone, waar de Van Oldenielstraat onderdeel van is, wegen we af of dit een te onderzoeken variant is..</p>
23.	<p>Waarom wordt er klakkeloos voortgegaan op 15 jaar oud vigerend beleid?</p>	<p>Er is geen sprake van "klakkeloos" voortgaan. Bij deze herijking zijn verschillende varianten voor de Van Oldenielstraat onderzocht. Deze alternatieven zijn o.a. door de focusgroep, waaronder Het Comité Groen Van Oldenielstraat aangedragen en doorgerekend op effecten. Hieruit blijkt dat het uitbreiden van de capaciteit van de kruispunten aan de Van Oldenielstraat de beste maatregel is om de ambities in Deventer te realiseren. Andere alternatieven hebben een gering effect of grote negatieve effecten elders.</p>
24.	<p>Waarom wordt er langs de Welle wel volop in de leefbaarheid en kwaliteit van de buitenruimte geïnvesteerd, maar niet langs het Hanzetracé. De leefbaarheid en oversteekbaarheid in dat deel van de stad gaat er op achteruit. Hierdoor worden belangrijke voorzieningen zoals de middelbare School Boerhave, Sportpark Borgelerbad en gezondheidscentrum Sint Jozef worden minder goed bereikbaar voor</p>	<p>In de gehele stad wordt er geïnvesteerd in de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. De specifieke uitdaging verschilt van plaats tot plaats. Leefbaarheid en oversteekbaarheid zullen zeker aandacht hebben bij het ontwerp van de Van Oldenielstraat, te starten met het ontwikkelperspectief N337 zone. Ook het autoverkeer dient ergens een plek te krijgen in Deventer. De berekeningen laten zien dat het Hanzetracé, waaronder de Van</p>

	kwetsbare deelnemers die de zware verkeersas moeten oversteken.	Oldenielstraat, N348 en A1 daar de meest geschikte wegen voor zijn, en niet de Welle. Daarnaast werkt de gemeente Deventer al jaren aan een aantrekkelijke binnenstad, het betrekken van de IJssel bij de binnenstad is daar onderdeel van.
25.	Er lijkt geen serieus alternatief overwogen anders dan het geven van vrij baan voor de auto op deze route [red. Hanzetracé], waarmee de voorgestelde lijn past in de jarenlange tunnelvisie van de gemeente die leidt tot een onomkeerbare barrière en doorsnijding van de stad.	Zie antwoord vraag 23.
26.	Richt het Hanzetracé in als stedelijke boulevard waar een verkeersfunctie kan samengaan met behoud van leefbaarheid en kwaliteit, zodat er een win-win situatie ontstaat.	Het optimaal laten samengaan van de verkeersfunctie en de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte is de gemeentelijke ambitie. Deze opgave is onderdeel van het op te stellen ontwikkelperspectief N337 zone.
27.	Leg de komende jaren snel de kortetermijnoplossingen aan zoals ze ontworpen zijn. Werk ondertussen samen met ons aan het ontwerpen van een maatschappelijk gedragen structurele oplossing. die recht doet aan meer belangen dan alleen de doorstroming Hanzetracé. Aldus kunnen de “versnellingsgelden” van het Rijk zo zinvol mogelijk worden aangewend.	In het participatieproces worden alle belanghebbende betrokken bij het op te stellen ontwikkelperspectief N337 zone. Zo ook het Comité Groen van Oldenielstraat.
28.	Goudappel heeft als verkeerskundig bureau alleen naar de doorstroming gekeken en niet naar leefbaarheid en veiligheid, terwijl dit wel centrale thema's zijn/bleken uit de analysefase.	Goudappel heeft de maatregelen afgewogen op basis van 5 ambities (verdichten, verbinden, veraangename, verknopen, verleiden&veranderen). Veiligheid en leefbaarheid zijn hier onderdeel van.
29.	De barrièrewerking van de Van Oldenielstraat moet worden geslecht. Tevens moet de Welle een aangenaam verblijfsgebied worden, een IJsselboulevard waar het prettig en veilig toeven is.	De oversteekbaarheid van de Van Oldenielstraat zal worden meegenomen bij het op te stellen ontwikkelperspectief N337 zone.
30.	Een geheel nieuwe integrale denkrichting wordt gemist, waarbij zowel het vraagstuk Binnenstad/Welle wordt opgelost als het vraagstuk (kruispunten) Van Oldenielstraat, in samenhang met de maatregelen N348. En dat dan op alle drie dominante thema's.	De focusgroep heeft een belangrijke rol gespeeld in de totstandkoming van een integrale visie; een visie waarbij verkeer gebundeld wordt op enkele hoofdwegen, waaronder de Van Oldenielstraat. Hier zullen de verkeersintensiteiten nu en in de toekomst dus relatief hoog zijn. Dit geeft meer ruimte in de woonwijken en in de binnenstad en verbetert de leefkwaliteit. Het is belangrijk dat ook de bewoners in de omgeving van de Van Oldenielstraat een prettige leefomgeving houden. Bij het ontwerp zal naast aandacht voor de doorstroming ook aandacht voor de andere thema's zijn.
31.	Goudappel heeft niet alle mogelijke alternatieven behandeld [red. behandeld]. Zo is bijvoorbeeld niet gekeken naar de mogelijkheden met eenrichtingsverkeer. En ook niet naar een scenario met een korte termijn en een lange termijn oplossing. Men	Zie antwoord hierboven bij reactie 23.

	blijft vastzitten in een doelredenering Hanzetracé als autotraverse.	
32.	Er is weliswaar een doorkijkje opgenomen naar "na 20230", maar in de uitwerking tot 2030 wordt hier niet op ingespeeld. Het is nu echter aan de orde om rekening te gaan houden met de groeiambities. Daarbij past om het dakpanprincipe uit te breiden richting de potentiële groeilocaties van de stad en het autoverkeer daarmee verder naar de rand van de stad te dirigeren. De groei met 7.000 en later nog eens 11.000 woningen wordt benoemd, maar Goudappel zoekt niet naar oplossingen voor het bijbehorende mobiliteitsvraagstuk. Men schuift dit voor zich uit en dat staat een gedegen oplossing van het vraagstuk Van Oldenielstraat/Hanzetracé in de weg.	Het advies van Goudappel is duidelijk het Hanzetracé zal ook in de toekomst een belangrijke drager van verkeer blijven. Sommige maatregelen aan het Hanzetracé zijn randvoorwaardelijk voor de gewenste ontwikkelingen elders in de stad. De berekeningen van de alternatieven laten zien dat doorgaand verkeer gericht is op de A1 en dat andere alternatieven een negatief effect elders hebben of juist te weinig effect.
33.	GOW 30 op Wezenland bij de Flint is op zich begrijpelijk, maar geeft extra druk op het Hanzetracé en dient daarom achterwege te blijven. Te meer daar het Wezenland in aanmerking komt om als extra dakpan te gaan fungeren. (Zie hierna.)	Het Hanzetracé is een van de hoofddraggers van de stad. Op dit tracé willen we het autoverkeer zoveel mogelijk bundelen. Zo zorgen we voor meer autoluwe woongebieden. Het Comité Groen Van Oldeniel heeft drie alternatieven voor capaciteitsuitbreiding van de kruispunten Van Oldenielstraat voorgesteld. Één van deze alternatieven betrof een parallelstructuur. Wezenland maakte in deze variant onderdeel uit van een meer noordelijke gelegen 'dakpan'. Deze dakpan vereist ook aanvullende infrastructuur bij platvoet en leidt tot ongewenste verdringing bij de straten direct grenzend aan de Van Oldenielstraat. In feite ga je in deze variant van bundeling naar spreiding van het verkeer door Keizerslanden.
34.	GOW30 bij winkelcentrum Keizerslanden dient de veiligheid en leefbaarheid ter plekke en is dus in lijn met het STOMP principe.	Dit bevestigt de conclusies in de basisvoorkeursvariant.
35.	De snelheid N348 behoort conform vigerend beleid naar 70 km/uur te gaan. De verkeerslichten kan je met verkeersmanagement regelen en daarmee de doorstroming bevorderen. Indien het voor de capaciteit weinig doet, komt het in elk geval wel tegemoet aan de beleving van automobilisten dat deze weg zich leent voor 70 km/h, hetgeen ook in de praktijk de gangbare snelheid is. (Zonder snelheidhandhaving.)	Het advies van Goudappel geeft aan dat deze maatregel nu geen prioriteit heeft. Een hogere snelheid betekent dat er maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen genomen moeten worden. Dit brengt hoge kosten met zich mee, waarvoor nu geen middelen beschikbaar zijn. In het bestuursakkoord 2022 staat dat we opnieuw kijken naar de verkeersafwikkeling N348 en onderzoeken hoe we dit traject aantrekkelijker kunnen maken. Dit doen we samen met de provincie Overijssel en nemen we mee met de maatregelen na 2030.
36.	GOW30 bij Flora kan prima, want dat wegvak speelt geen rol in het dakpanprincipe, terwijl het prima past bij het STOMP principe.	De Holterweg is een belangrijke drager van het verkeer.
37.	De Welle ondertunnellen wordt te duur bevonden en zal autoverkeer aantrekken. In plaats hiervan kan worden gedacht aan een overkluizing van de IJssel langs Welle en	Regelmatig is de wens geuit om ter hoogte van de Vispoort-Duimpoort de Welle te ondertunnellen om daarmee de binnenstad ter plaatse met de IJssel te verbinden en

	<p>Onder de Linden, waarmee je ruimte creëert voor een IJsselboulevard met meerdere verblijfsfuncties, zo nodig inclusief beperkt autoverkeer. Als alternatief valt te denken aan een reeks aaneengeschakelde pontons met een verblijfsfunctie langs Welle en Onder de Linden.</p>	<p>tegelijktijd het IJsseltraject als hoofdverkeersas in stand te houden. Daarmee zouden minder zware maatregelen nodig zijn op het Hanzetracé. Deze vergaande maatregel is daarentegen om meerdere redenen ongewenst: Het totale IJsseltraject houdt een zware verkeersbelasting, waarmee de binding met de IJssel over een groot gedeelte van de stad niet mogelijk is en zelfs verslechtert. Ook het algemene uitgangspunt van bundeling met grotere verblijfsgebieden vervalt. Tot slot zijn de positieve effecten op de belasting van het Hanzetracé slechts beperkt tot ca. 10% afname. Het eerder vastgestelde uitgangspunt van een stad aan de IJssel blijft uitgangspunt in het mobiliteitsbeleid.</p>
<p>38.</p>	<p>Een Noordelijke randweg Weseppe-Olst biedt volgens de modelberekening weinig soelaas, maar in de Focusgroep is ook gesproken over en gerekend aan een parallelstructuur Wezenland en stadsuitbreiding. Dit scheelt 6.300 auto's per dag in de Van Oldenielstraat ten opzichte van vigerend beleid. Die parallelstructuur verdient nader onderzoek, als uitbreiding van het dakpanprincipe naar de toekomstige randen van de stad en ter ontlasting van de Van Oldenielstraat en Margijnenek. En dan niet alleen met een regionale modelberekening, maar diepgaander. Ook met een data-analyse, een macro-dynamisch model, een ruimtelijke beschouwing, enz</p>	<p>De verdichting van de bestaande stad in combinatie met een toenemende belasting van de openbare ruimte vraagt om ingrijpende beslissingen. Hierbij past een brede scope aan mogelijke maatregelen. Eén van deze maatregelen is de aanleg van een noordelijke rondweg om de stad en kernen rond Deventer. De N348 als doorgaande weg rond de stad zou in deze beleidsvariant een vervolg krijgen in westelijke richting met aansluiting op de N337 ten noorden van landgoed Rande. De rondweg doorkruist enkele landschappelijk en ecologisch waardevolle gebieden. Daarentegen zou de Van Oldenielstraat in deze beleidsvariant geen capaciteitsuitbreiding behoeven vanwege een snelheidsverlaging naar 30 km/uur of een volledige knip voor autoverkeer.</p> <p>Belangrijkste conclusie uit de analyse is, dat het gebruik van de noordelijke rondweg minimaal is. Voor 2030 is een intensiteit van 2.000 tot 3.000 motorvoertuigen voorzien, hetgeen niet in verhouding staat tot ingrepen in/versnippering van het landschap en de te maken kosten. Reden van deze lage intensiteit is onder meer het feit dat een groot aandeel van het verkeer op de Van Oldenielstraat een herkomst/bestemming heeft in Deventer-noord. Hiervoor heeft een noordelijke rondweg geen meerwaarde. Daarnaast zal ongewenste verdringing van autoverkeer plaatsvinden naar wegen/woonstraten rond de Van Oldenielstraat, die niet hierop zijn ingericht. Afsluiten van deze straten is niet in alle gevallen mogelijk. Tot slot ligt de rondweg dermate excentrisch ten opzichte van de stad, dat ook in de toekomst mogelijke woningbouw aan de noordzijde van de stad hierin onvoldoende een</p>

		<p>ontsluiting heeft naar verder gelegen gebieden.</p> <p>Samenvattend is aanleg van een noordelijke rondweg niet gewenst en blijft het Hanzetrace de meest logische noord-zuidtangent in de afwikkeling van het externe en doorgaande verkeer ten opzichte van de stad.</p>
39.	<p>Een derde brug wordt in het rapport aangestipt, maar nergens uitgewerkt. Terwijl dit gevolgen zou kunnen hebben voor de maatregelen voor of na 2030. Wat is de invloed op de Welle en op het Hanzetracé? En wegen de enorm hoge kosten van een dergelijke brug en de bijkomende kosten op tegen het verkeerskundig effect?</p>	<p>De Herijking Hoofdwegenstructuur (en het verkeersmodel) gaan uit van een toename van 7.000 woningen. Inmiddels weten we dat dit er minstens 11.000 zullen zijn. De maatregelen die Goudappel voorstelt zijn ingestoken volgens het principe dat ze niet conflicteren met eventuele toekomstige ontwikkelingen. Meer verblijfskwaliteit langs de Welle blijft een wens en van maatregelen die dit versterken krijgt men geen spijt. Een derde IJsselbrug behoort zeker tot de mogelijkheden. In het kader van de verstedelijkingsopgave in de gemeente en regio zal zeker een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd worden. Een derde brug wordt meegenomen bij het eindproduct voor de hoofdwegenstructuur. Het betreft nu een tussenproduct met o.a. maatregelen tot 2030.</p>
40	<p>Op blz. 21 en 24 worden alternatieven genoemd, maar die zijn nergens beschreven. Het onderzoek daarvan gaat voor zover bekend niet verder dan een modelberekening, hetgeen nauwelijks onderzoek valt te noemen. Ook zijn niet alle mogelijke alternatieven onderzocht/doorgerekend.</p>	<p>Er zijn voldoende berekeningen uitgevoerd om te concluderen dat het Hanzetrace een belangrijke verkeersfunctie blijft houden. Daarnaast past het in de visie voor de gehele stad waarbij verkeer gebundeld wordt op enkele hoofdwegen.</p>
Veilig Verkeer Nederland (VNN)		
41	<p>Het is een helder rapport dat goed in beeld brengt welke maatregelen als meest gewenst worden beschouwd en welke minder prioriteit verdienen. In grote lijnen kan ik me goed vinden in de maatregelen.</p>	-
42	<p>Ik kan me goed voorstellen dat de capaciteit moet worden uitgebreid van 2 kruispunten aansluitend op de Van Oldenielstraat. Die uitbreiding mag echter niet tot gevolg hebben dat de Van Oldenielstraat zodanig moet worden aangepast dat er in de praktijk een complete rijbaanverdubbeling nodig is.</p>	<p>Eerdere berekeningen laten zien dat een capaciteitsuitbreiding aan de kruispunten veel ruimte vraagt. Hoe dat er exact uit gaat zien zal bij het ontwerpen duidelijk worden.</p>
43	<p>De Hanzeroute is uiteindelijk toch niet over de gehele lengte in staat om een optimale verkeersafwikkeling te waarborgen in noord-zuidrichting zonder dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid langs dit deel van de route ernstig wordt aangetast. Dat is alleen mogelijk met een nieuwe westelijke ontsluiting en een 3e IJsselbrug. Zolang een dergelijke ingrijpende oplossing niet haalbaar is moet de hoogste prioriteit gaan naar een optimale leefbaarheid en verkeersveiligheid en moet</p>	<p>Het Hanzetracé blijft een van de hoofdontsluitingswegen van de stad. Door hierin te investeren verbeteren we zowel de bereikbaarheid als leefbaarheid in de stad.</p> <p>De derde brug wordt meegenomen bij de afweging van de maatregelen na 2030.</p> <p>Voor nu is het belangrijk dat we starten aan de voorbereidingen van de capaciteitsuitbreiding van de kruispunten</p>

	enige filevorming als acceptabel worden beschouwd.	Van Oldenielstraat, zodat de doorstroming op het Hanzetrace verbetert.
44	Bovendien moet voorkomen worden dat de Hanzeroute samen met de Raalterweg (N766) te veel concurrerend wordt t.o.v. de N348 richting Raalte.	Voor genoemde route via de N766 zijn voornemens om deze minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer ten opzichte van de stad Deventer.
45	Wel is het van belang de aanliggende fietspaden langs de Van Oldenielstraat veiliger te maken door deze te verbreden en beter te scheiden van de rijbaan.	(O.a.) fietspaden, groen en oversteekmogelijkheden zijn aspecten van een ontwerpogave die bij capaciteitsuitbreiding van de kruispunten zullen worden meegenomen.
46	Vanwege de vele aansluitende straten en woningen en dus op veel locaties overstekende fietsers en voetgangers pleit ik ervoor op dit gehele traject inclusief bij het winkelcentrum Keizerslanden een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen.	Het verlagen van de snelheid op het Hanzetracé in het algemeen en de Van Oldenielstraat in het bijzonder heeft tot gevolg dat het autoverkeer zich meer gaat spreiden over de stad. Deze spreiding heeft ongewenste effecten op gebied van hinder en fietsklimaat. De situatie ter hoogte van het winkelcentrum Keizerslanden betrekken we bij de ontwerpogave voor de fietstunnel ter plaatse.
47	Ik pleit namens VVN met klem ervoor dat op zeer korte termijn GOW30 wordt ingevoerd op alle GOW50 wegen die niet voldoen aan de beslisboom GOW50/GOW30 of het Wegingsschema van het CROW.	Een snelheidsverlaging zonder aanvullende maatregelen die een geloofwaardig wegbeeld geven, geeft onduidelijkheid bij de weggebruiker en leidt tot te grote snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers. Er zijn onvoldoende middelen en capaciteit om in een keer deze maatregelen uit te voeren. Zie het hoofdstuk fasering in de memo.
48	Zoals dat ook in Amsterdam is gebeurd, kan dit met minimale maatregelen zoals bebording en markering op korte termijn in één keer worden gerealiseerd.	Een snelheidsverlaging zonder aanvullende maatregelen die een geloofwaardig wegbeeld geven, geeft onduidelijkheid bij de weggebruiker en leidt tot te grote snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers en juist tot meer onveiligheid. Er zijn onvoldoende middelen en capaciteit om in een keer deze maatregelen uit te voeren. Zie het hoofdstuk fasering in de memo.
49	Geloofwaardigheid van de maximumsnelheid is een subjectief begrip dat niet alleen afhankelijk is van de weginrichting. Met campagnes en handhaving kan dat beïnvloed worden.	Gedragscampagnes kunnen inderdaad een (tijdelijk) positief effect hebben op gedrag van bepaalde verkeersdeelnemers. Deze campagnes zijn ondersteunend aan een situatie, waarbij het wegbeeld overeenkomt met het gewenste gedrag.
50	Critici zullen stellen dat met deze minimale maatregelen auto's echt niet 30 km/uur zullen gaan rijden en de politie zal wellicht bezwaren hebben i.v.m. de handhaafbaarheid. Dat is voor een deel waar maar bedenk dat de rijnsnelheden al gauw meer dan 10 km/uur lager zullen zijn dan nu het geval is en daarmee wordt al een belangrijk positief effect bereikt.	Er ontstaat meer onduidelijkheid en daardoor meer onveiligheid. Het feitelijke gedrag correspondeert niet met het gewenste. Juist de kwetsbare verkeersdeelnemer, zoals de fietser en voetganger, is hiervan de dupe. Daarnaast geeft de politie geen prioriteit aan het handhaven van de maximumsnelheid op wegen waar de weginrichting niet correspondeert met de wettelijke maximumsnelheid.
51	Met als voorbeeld Amsterdam stellen we voor met minimale maatregelen zoals bebording en markering onder begeleiding van stevige	Zie bovenstaande antwoorden.

	publiekscampagnes op alle daarvoor in aanmerking komende ontsluitingswegen ineens een maximumsnelheid van 30 km/uur in te voeren	
52	Daarbij dienen ook De Welle tussen de beide bruggen als geheel en de wegvakken Van Oldenielstraat en Margijnenenk te worden meegenomen. Betrek daarbij ook de straten direct grenzend aan scholen en op schoolroutes.	Zie antwoord bij 9.
53	Zoals in een vorige reactie van mij gesteld mist Deventer een goede ontsluitingsstructuur voor het doorgaande verkeer in de richting van Olst, Wijhe en voor het autoverkeer uit de noordelijke wijken naar de A1. De Hanzerroute is niet in staat dit op te lossen zonder aantasting van de verkeersveiligheid en leefbaarheid en de N348 is in combinatie met het dakpanprincipe daarvoor niet aantrekkelijk genoeg te maken. De verkeersproblematiek van het doorgaande autoverkeer in noord-zuid richting, de bereikbaarheid van de binnenstad en ook de ontsluiting van de noordelijke wijken voor het autoverkeer kan alleen maar goed worden opgelost met een 3 ^e IJsselbrug en een nieuwe ontsluitingsroute vanaf de A1 aan de westzijde van de IJssel. Daarom pleit ik ervoor zo snel mogelijk te starten met een uitgebreid onderzoek naar de mogelijkheden en de kansen daarvan.	De derde IJsselbrug wordt meegenomen bij de afweging van maatregelen na 2030. Voor nu is het belangrijk dat we starten aan de voorbereidingen van de capaciteitsuitbreiding van de kruispunten aan de Van Oldenielstraat, zodat de bundelingsfunctie van het Hanzetracé verbetert.
Politie		
54	De landelijke trend om de zogeheten 'grijze wegen' te transformeren naar GOW30 volgen we nauwgezet. Wij begrijpen de ontwikkeling vanuit een leefbaarheid- en verkeersveiligheidsperspectief. Voor de handhaving van deze wegen zijn wij inrichting conform de richtlijnen (CROW) als randvoorwaardelijk.	Het is onze intentie om alle GOW30's conform de richtlijnen die hiervoor staan in te richten.
55	Wij zijn geïnteresseerd in hoe de 'knip Bokkingshang en Emmastraat' gaat worden vormgegeven. Een afsluiting die ook voor de hulpdiensten geldt, kan impact hebben op onze responstijden.	Met de knip wordt voorgesteld om de relatie tussen autoverkeer over de N344 en de Welle te doorbreken. De vormgeving van de knip maakt geen onderdeel uit van dit besluit, maar zal in een eventueel project verder worden uitgewerkt, dan zal ook de bereikbaarheid van hulpdiensten worden meegenomen.
Veiligheidsregio IJsselland		
56	In de categorieën 'Must have' en 'Nice to have' wordt een knip voor het autoverkeer voorgesteld voor de Bokkingshang/Emmastraat en de Stationsstraat. De wijze waarop die knip technisch wordt gerealiseerd kan van invloed zijn op de bereikbaarheid voor de brandweer. Mocht er bijvoorbeeld sprake zijn van een fysieke afsluiting van de Bokkingshang, is dat van invloed op de bereikbaarheid van de binnenstad voor de brandweer vanuit Twello/Terwolde. Wij willen vragen om bij de	Zie antwoord bij 55. Bij de verdere uitwerking zal een advies van de brandweer en andere hulpdiensten worden gevraagd.

	<p>verdere uitwerking van deze visie de brandweer om advies te vragen zodra bekend is hoe de technische uitwerking van een 'knip' eruit komt te zien.</p>	
57	<p>In de categorie 'Must have' worden verkeersmanagementmaatregelen getroffen bij de verkeerslichten ter bevordering van de doorstroom. Wij verzoeken om bij het inrichten van die maatregelen aandacht te blijven houden voor de beïnvloeding van de verkeerregelinstantie door brandweervoertuigen (maar ook andere hulpdiensten) in geval van een spoedrit. Op dit moment zijn al voorzieningen gerealiseerd die een 'groen-traject' realiseren voor de hulpdiensten (bekend als Talking Traffic).</p>	<p>Wij blijven onze intelligente verkeerslichten inzetten voor een optimale en wenselijke verkeersafwikkeling. Hulpdiensten krijgen bij een spoedrit prioriteit.</p>
58	<p>In beide categorieën wordt de realisatie van mobiliteitshubs genoemd. Mochten er in de toekomst busbanen (of andere rijbanen voor openbaar vervoer) worden gerealiseerd ten behoeve van die mobiliteitshubs, dan zien wij graag dat deze rijbanen ook gebruikt kunnen worden door de hulpdiensten.</p>	<p>Dit besluit bevat geen voorstellen voor separate infrastructuur voor de bus. Mocht er in de ontwikkeling van de hubs toch sprake zijn van een aparte rijbaan voor openbaar vervoer, dan willen wij deze ook beschikbaar stellen voor de hulpdiensten met een spoedrit.</p>
59	<p>Op een groot aantal wegen wordt de maximumsnelheid verlaagd. Dat betekent ook een verlaging van de maximumsnelheid die op die wegen door de hulpdiensten gereden mag worden. In theorie kan deze verlaging dus leiden tot een hogere opkomsttijd voor de brandweer. De daadwerkelijke effecten op onze opkomsttijden worden nog onderzocht, maar wel goed om hiervan bewust te zijn. Wij vermoeden dat met het verlagen van de maximumsnelheid de inrichting van de wegen er ook anders uit komt te zien, onder andere door het toepassen van snelheidsremmende maatregelen (zoals drempels). Wij willen vragen om bij het uitwerken van de weginrichting de brandweer de mogelijkheid te geven om advies uit te brengen op de voorgestelde oplossing. Soms zijn er oplossingen denkbaar die minder ingrijpend zijn voor een brandweervoertuig, wat weer ten goede komt aan onze opkomsttijd.</p>	<p>Voor een wegbeeld dat overeenkomt met de gestelde maximumsnelheid zijn soms snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk. Wij vragen de hulpdiensten om advies welke maatregel in die specifieke gevallen het beste past.</p>
	<p>Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer (SBBB)</p>	
60	<p>SBBB stemt in met de voorgestelde maatregelen.</p>	-
61	<p>De Wilhelminabrug is een groot probleem wat betreft Leefbaarheid/Milieu van de buurten Bergkwartier en Raambuurt. Kunnen daarvoor nog extra maatregelen worden toegevoegd?</p>	<p>De beoogde knips zullen een positief effect hebben op de leefbaarheid in de nabijheid van de Wilhelminabrug en Welle. Mochten er aanvullende maatregelen nodig blijken, dan zullen we die ter overweging nemen.</p>
62	<p>Wat zijn de gevolgen voor bestemmingsverkeer van de Raambuurt en de Binnenstad door de knippen bij Wilhelminabrug/Emmastraat/Bokkinghang?</p>	<p>Er moet voorkomen worden dat er sluipverkeer ontstaat en dat de bereikbaarheid van en vanuit de wijken sterk achteruit gaat. Eventueel noodzakelijke flankerende maatregelen zullen worden afgewogen in het vervolg. Dit besluit betreft slechts de uitspraak dat er</p>

		niet meer direct op- of afgereden kan worden op de Wilhelminabrug vanaf de Emmastraat en Bokkingshang.
63	Idem van de knip Stationsstraat? Wordt daardoor de belasting van Brinkgreversweg en Singel/Zwolsweg groter?	De autoverkeersintensiteiten op de Stationsstraat zijn gering. De zwaardere belasting op andere wegen zal daarom naar verwachting gering zijn. Daarnaast komt het nu geregeld voor de Stationsstraat is afgesloten voor autoverkeer vanwege werkzaamheden op het spoor of een calamiteit. Daar zijn geen grote negatieve effecten van ondervonden.
64	Naast het uitvoeren van project '30 km/u – herinrichting' van een stuk Welle bij het pontje (ruwweg van MIMIK naar Zebra?) pleiten wij voor direct ook invoeren van 30 km/u over het hele Welle-tracé. Wij ondersteunen nadrukkelijk het principe dat invoer van 30 km/u altijd samenvalt met herinrichting.	Omwille van een geloofwaardige maximumsnelheid kiezen we ervoor als eerste stap op een relatief kort gedeelte van de Welle de inrichting zo aan te passen dat de daadwerkelijke snelheid van auto's hier lager komt te liggen.
65	Voer 30 km/u in op het hele IJsseltracé, ook al verander je nog niet aan dit gehele tracé de inrichting.	Zie antwoord 64.
66	Bij de oplossing van de Van Oldeniel-kwestie door middel van herinrichting van de twee Kruispunten geven wij het advies om in het ontwerp ook direct de twee Nice Have maatregelen van de 2 fietstunnels (Hoge Hond en Brinkgreverweg) mee te nemen.	De fietsverbindingen worden meegenomen bij het op te stellen ontwikkelperspectief N337 zone.
67	Bij verbinden hoort ook de auto. Het fenomeen hub is hot. Maar in feite gaat het om parkeergarages voor auto's waar allerlei functies aan worden toegevoegd. Dat is heel goed beleid. Maar het is wel opmerkelijk dat de Centrumgarage, Brink garage en Stadspoort garage niet op de kaarten voorkomen. Terwijl die ook een rol zouden kunnen spelen als hub.	De genoemde garages komen terug in het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie.
68	Zijn de uitgangspunten van Circuleren en/of Weven opgenomen in de nu gepresenteerde Must Have's of Nice Have's?	Deze manieren om de binnenstad bereikbaar te houden voor gemotoriseerd vervoer zijn meegenomen bij de voorgestelde maatregelen van dit besluit. De uitwerking vindt plaats in het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie.
69	Als belangrijk principe geldt de afleiding van verkeer uit de stad naar Hanzetracé. Er is in het verslag een opmerking gemaakt om de wegen buiten de Ceintuurbaan op 50 km/u te houden vanwege de bereikbaarheid van het Centrum. Onze vraag is of dat voorstel echt bijdraagt aan het afleiden van het verkeer naar het Hanzetracé. Dus de omgekeerde richting.	Omwille van bundeling van autoverkeer op het Hanzetracé kiezen we ervoor ook buiten de Ceintuurbaan GOW50-wegen te transformeren naar GOW30-wegen. We volgen hiermee dus het advies van Goudappel in plaats van de wens vanuit sommige leden van de focusgroep.
Provincie Overijssel als concessieverlener voor het openbaar vervoer		
70	Op pagina 13 wordt geschreven dat het busvervoer onder druk staat, onder andere door bezuinigingen. Waar is dat op gebaseerd? Wij hebben rond 2016 een financiële herijking van het OV door moeten voeren, maar daarna niet meer. En met het	Het klopt dat er in de concessie op het grondgebied van Deventer de afgelopen jaren geen bezuinigingen hebben plaatsgevonden. In andere provincies, zoals Gelderland zien we dat echter wel gebeuren. Het is daarom zaak het

	beschikbaar gebleven budget hebben achtereenvolgens Keolis en EBS alleen maar meer dienstregelingen dan eerder aangeboden. Dat (de uitvoering van) de dienstregeling de laatste jaren onder druk staat komt vooral door personeelstekorten en m.i. niet door bezuinigingen.	openbaar vervoer met flankerend beleid van de gemeente te ondersteunen en aantrekkelijker te maken en te houden.
	<i>t.a.v. Must have</i>	
71	Er wordt op een aantal wegen voorgesteld van GOW50 naar GOW30 te gaan. Met uitzondering van de Veenweg zijn dit allemaal wegen waar een bus rijdt. Voor de gemiddelde snelheid van de bus zou dat van invloed kunnen zijn, maar ik denk dat die invloed beperkt is (zeker als er ook minder auto's komen te rijden). De belangrijkste vraag is echter hoe de snelheidsverlaging afgedwongen gaat worden. De aanleg van drempels/kruispuntplateaus is funest voor het comfort van reizigers, chauffeurs én (misschien wel met name) omwonenden, dus dat zou ik afraden.	Het lijkt er inderdaad op dat de invloed van een GOW30 op de rijdtijd van de bus t.o.v. een GOW50 minimaal is. Snelheidsverlaging wordt afgedwongen met diverse inrichtingselementen conform de richtlijnen die hiervoor bestaan. Denk hierbij aan zaken als groen langs de kant van de weg, langsparkeren, ruimte voor de fiets, wegbreedte en eventueel ook fysieke snelheidsremmers. Bij het ontwerp houden we vanzelfsprekend rekening met de bus.
72	Bovenstaande vraag geldt ook voor de lokale snelheidsverlaging op de Leonard Springerlaan.	Zie antwoord 71.
73	Door het verschuiven van de komgrens op de Raalterweg neemt de rijdtijd van de bus op dit traject toe. Met het oog op de krappe rijdtijden van lijn 165 (de buslijn op dit traject) en de ontwikkelingen rondom station Raalte en verplaatsing busstation daar, betekent dat waarschijnlijk dat aansluitingen op de trein in Deventer (deels, bijvoorbeeld in 1 richting) verloren gaan.	Het verleggen van de komgrens is het gevolg van stedelijke ontwikkelingen langs dit traject. Ook gaat de veiligheid op en leefbaarheid langs het traject hierdoor omhoog. Het verleggen van de komgrens met minder dan 1km heeft naar het idee van de gemeente slechts minimaal effect op de rijdtijd van het OV. Tot slot betekent de komgrens-verlegging ook een vergroting van de vervoerspotentie, hetgeen positief is voor het OV.
74	Bovenstaand effect wordt versterkt bij plaatselijke snelheidsverlagingen op de Raalterweg/N766. De buslijn tussen Deventer en Raalte is voor ons een kernnetlijn en ik heb eerder ook mijn collega's geadviseerd daar geen (of pas als allerlaatst) snelheidsverlagingen van 80 naar 60 door te voeren.	De voorgestelde, lokale snelheidsverlagingen hebben enerzijds verband met de gewenste functie die de N766 heeft in het gemeentelijke wegennet en anderzijds met de vergroting van de verkeersveiligheid op belangrijke, recreatieve oversteekplekken. De lokale verlaging heeft naar ons inzicht slechts beperkt invloed op de rijdtijd van de bus. We zijn in een vergaand stadium van overleg over de overdracht van de provincie naar de gemeente.
75	Een extra fietstunnel onder het spoor vlakbij het station biedt wellicht ook kansen voor versnellen en strekken van het OV als deze ook wordt opengesteld voor de bus. Sluit ook goed aan bij het STOMP-principe.	Vooralsnog is de tunnel bedoeld voor langzaam verkeer (zijnde voetgangers en fietsers). Voor de huidige onderdoorgang vanuit de Hoge Hondstraat naar de Stationsstraat is opgenomen dat deze afgesloten zou kunnen worden voor autoverkeer, waardoor voetgangers, fietsers en bussen meer ruimte krijgen.
76	Voor het goed functioneren van een hub is een goede ontsluiting per OV mijns inziens	Een hub is een plaats waar op een prettige manier van de ene modaliteit op de andere

	noodzakelijk. Het is niet duidelijk wat er wordt verwacht qua OV-ontsluiting met betrekking tot de hub Roto Smeets, waarbij ik me voor kan stellen dat de huidige bediening met lijn 7 niet optimaal is. De woningbouw op die locatie biedt ook potentie voor een toename in OV-gebruik en betere OV-ontsluiting, maar die potentie is ook afhankelijk van de te hanteren parkeernorm. Daar lees ik nog niets over, maar is een belangrijk aandachtspunt.	kan worden overgestapt. OV is hierbij een belangrijke pijler. De toename van woningbouw in dit gebied houdt ook een intensivering van het potentiële OV-gebruik in. We zien hier een relatie met zowel buslijn 7 als de Gelderse lijnen 81 en 57. Er is inderdaad sprake van een lagere parkeernorm die is afgestemd op de ligging ten opzichte van het OV (w.o. station), meervoudig ruimtegebruik en de locatie als HUB.
77	De kruispunten op de van Oldenielstraat zijn onderdeel van belangrijke buslijnen door Deventer. Bij de capaciteitsuitbreiding van deze kruispunten zou ik ook nadrukkelijk aandacht voor de doorstroming van de bus willen vragen. Juist door speciale busopstelstroken of sneller groen kan het openbaar vervoer beter doorstromen. Dit past bij toepassing van het STOMP-principe en is wellicht noodzakelijk in relatie tot beperkte doorstroming of snelheidsverlagingen (en daardoor meer rijtijd) elders.	Dit besluit betreft slechts de capaciteitsuitbreiding en gaat niet over het ontwerp. Bij de uitwerking is er nadrukkelijk aandacht voor de doorstroming en positionering van de bus.
78	Het verbeteren van de doorstroming op de N348 of het Hanzetracé mag niet leiden tot een verslechterde doorstroming voor de bus op kruisende busroutes, zie ook bovenstaand aandachtspunt.	Zie antwoord 77.
	<i>t.a.v. Nice to have</i>	
79	De aanpassing van GOW50 naar GOW30 geldt ook hier voor busroutes. Daarvoor gelden dezelfde aandachtspunten als hierboven beschreven.	Zie antwoord 71.
80	Bij een eventuele knip voor autoverkeer op de Stationsstraat is het kunnen blijven rijden van de bus cruciaal. Dat staat gelukkig ook zo beschreven bij de maatregel, maar wil ik ook hier graag benadrukken.	De maatregel betreft inderdaad een knip voor slechts het autoverkeer.
81	Ten aanzien van een mobiliteitshub bij de Hoven moet goed worden nagedacht hoe deze per OV te ontsluiten, want die is er nu niet. Dit sluit wel aan bij de eerder geuite wens voor een betere ontsluiting van de Hoven en de binnenstad van Deventer, maar daarvan is toen ook gezegd dat (in gesprek met lokale partijen) ook duidelijk moet zijn waar precies behoefte aan is.	Een hub op de hoven zal (o.a.) verbonden zijn met de binnenstad middels het pontje. Daarnaast kan er gedacht worden aan een korte busverbinding over de Wilhelminabrug of de mogelijkheid van een deelfiets gebruik te maken.
82	Een extra aansluiting van het bedrijventerrein A1 op de N348 biedt mogelijkheden voor een OV-route daarover. Wellicht is het dan interessant om de routes van lijn 7 en 8 helemaal op de schop te gooien voor een optimale ontsluiting van beide bedrijventerreinen, maar dat zal dan ook met EBS besproken moeten worden. Dit moet ook worden gezien in combinatie met een eventuele hub nabij A1 (mogelijke maatregel na 2030).	Eerder is de afspraak gemaakt dat de extra ontsluiting voor het A1 bedrijvenpark er zou komen wanneer de bedrijven en fysieke aansluiting op de N348 gerealiseerd zijn. De gemeente staat positief tegen het opnieuw tegen het licht houden van het OV op de bedrijventerreinen.

	<i>t.a.v. Na 2030</i>	
83	De aanpassing van GOW50 naar GOW30 geldt ook hier voor busroutes. Daarvoor gelden dezelfde aandachtspunten als hierboven beschreven.	Zie antwoord 71.
	Provincie Overijssel als wegbeheerder	
84	Er mist een toelichting op hoe je ervoor gaat zorgen de mobiliteitstransitie voor elkaar te krijgen. Parkeren, OV, gedrag – wat kun je hiermee bereiken?	Dit besluit betreft het onderdeel hoofdwegenstructuur met een voorgesteld pakket maatregelen, nieuwe categorisering en fasering. Deventer zet al jaren in op een mobiliteitstransitie, maatregelen hiervoor staan o.a. in het programma fiets.
85	Focus op N348 – niet “klakkeloos” verdubbelen. Wat doet gemeente aan mobiliteitstransitie, ofwel is dit echt nodig?	Capaciteitsuitbreiding van de N348 is ongeacht de locatie van toekomstige woningbouw een gewenste ontwikkeling die past in het zogeheten dakpanprincipe. Doorrekeningen laten zien dat ook met het volop inzetten op de transitie de capaciteitsuitbreiding nodig is. Zie ook antwoord bij 84. Overigens zijn we als gemeente niet bevoegd op de N348. Wel kunnen we als gemeente onderzoeken wat er mogelijk en wenselijk is.
86	Raalterweg N766: je kan niet de komgrens verplaatsen zonder bebouwing aan de weg. Hoe ga je dit inrichten?	Wanneer we de komgrens verleggen, richten we de weg zo in dat het snelheidsregime en het wegbeeld met elkaar corresponderen.
87	Welke verkeersveiligheidswinst is er bij de kruising Oerdijk-N348 te behalen?	De reden voor opname op de kaart komt voort uit het principe: kruising sterfietsroute en belangrijke drager voor regionaal verkeer. Vanwege veiligheid en doorstroming zou je de kruising idealiter ongelijkvloers realiseren.
88	Wat is het idee bij een eventuele snelheidsverhoging van de N348?	Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar een mogelijke (lokale) snelheidsverhoging op de N348 voor het regionale verkeer. Het is de vraag of gezien het aantal kruisingen de reistijdwinst substantieel genoeg is om op te wegen tegen de investeringen in geluidsmaatregelen. Samen met de provincie werken we de mogelijkheden en effecten hiervan verder uit.
89	Op de Raalterweg buiten de (verlegde) bebouwde komgrens wordt voorgesteld het snelheidsregime van 80km/u naar 60km/u om te zetten. Wat zijn hiervoor de redenen?	De Raalterweg dient op het gehele traject te worden beoordeeld. Zo zijn er op diverse punten oversteken die naar verwachting intensiever gebruikt zullen worden. De provincie Overijssel start met de beleidslijn GOW 60 en 30. Daarin zal de Raalterweg ook worden meegenomen.
90	Wat zijn de gevolgen van meer GOW30-wegen in de stad voor de N348?	De N348 is net als het Hanzetracé een belangrijke weg waar het autoverkeer gebundeld wordt. Zo kan er meer verblijfskwaliteit in de woonwijken worden gerealiseerd. Het dakpanprincipe blijft van kracht en daarmee het beleid het

		'Sallandse verkeer' zoveel mogelijk via de N348 te laten rijden.
91	Geldt de V van Verbinden ook voor de auto?	Voor de automobilist blijven de stad en platteland goed bereikbaar, ook met een lagere maximumsnelheid op de toegangswegen.
92	Hoe is verkeersveiligheid meegenomen?	In de gehele stad wordt er geïnvesteerd in de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Verkeersveiligheid is als een rode draad door deze herijking verweven. Het college hecht hier ook veel waarde aan en heeft dit benoemd in het coalitieakkoord. Goudappel heeft de maatregelen afgewogen op basis van 5 ambities (verdichten, verbinden, veraangename, verknopen, verleiden & veranderen). Veiligheid en leefbaarheid zijn hier onderdeel van. In de rapportage komt veiligheid bijvoorbeeld terug bij verbinden: veilig en vlot.
93	Als gemeente hebben jullie ontwikkelingen op de N348 niet in de hand. Hebben jullie een back-upoptie?	Ongeacht de ontwikkelingen op de N348 blijven we achter het bundelingsprincipe staan. Tegelijkertijd voeren we veel flankerend beleid, zoals compact bouwen, inbreiding, fietsbeleid, parkeerbeleid etc. Deze zaken brengen we onder de aandacht bij de provincie en dit koppelen we aan de woningbouwopgave en benodigde investeringen in de infrastructuur.