

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.

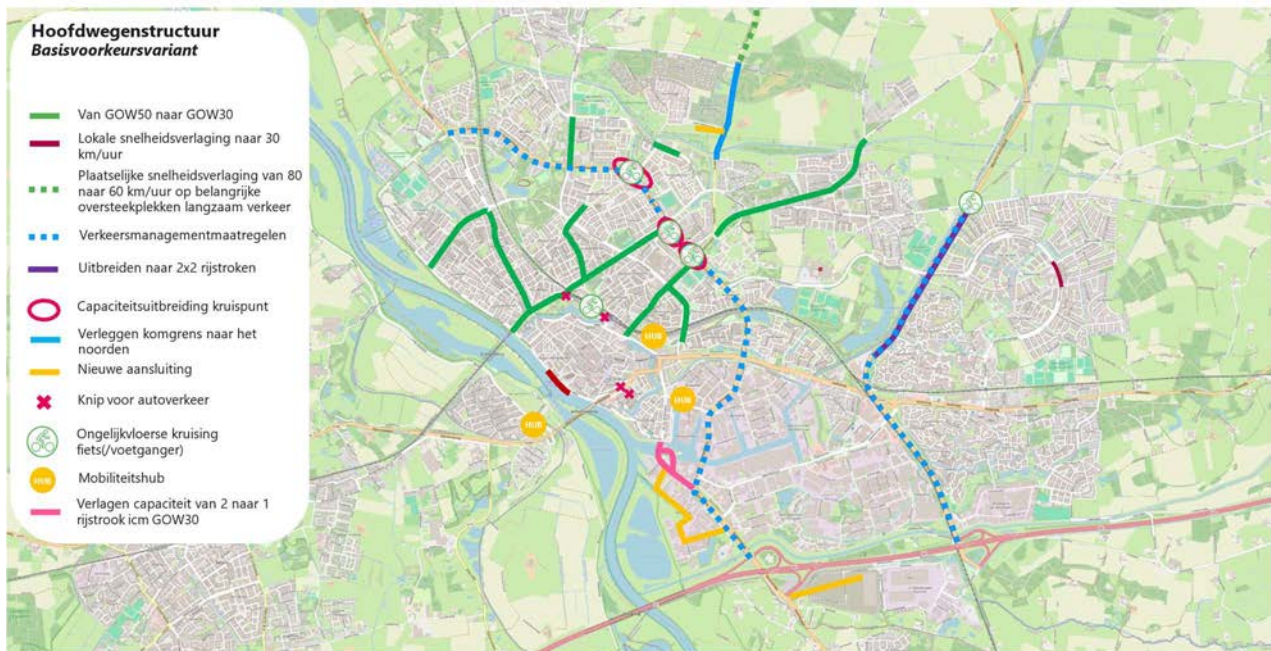
Waar Deventer precies gaat bouwen is een keuzeproces van de komende jaren. Maar ondertussen staat Deventer niet stil. Jaarlijks onderhouden we wegen, worden er woningen en voorzieningen gebouwd en hebben mensen behoefte aan een aantrekkelijke stad om te wonen, werken en te verblijven. Nu niets doen aan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

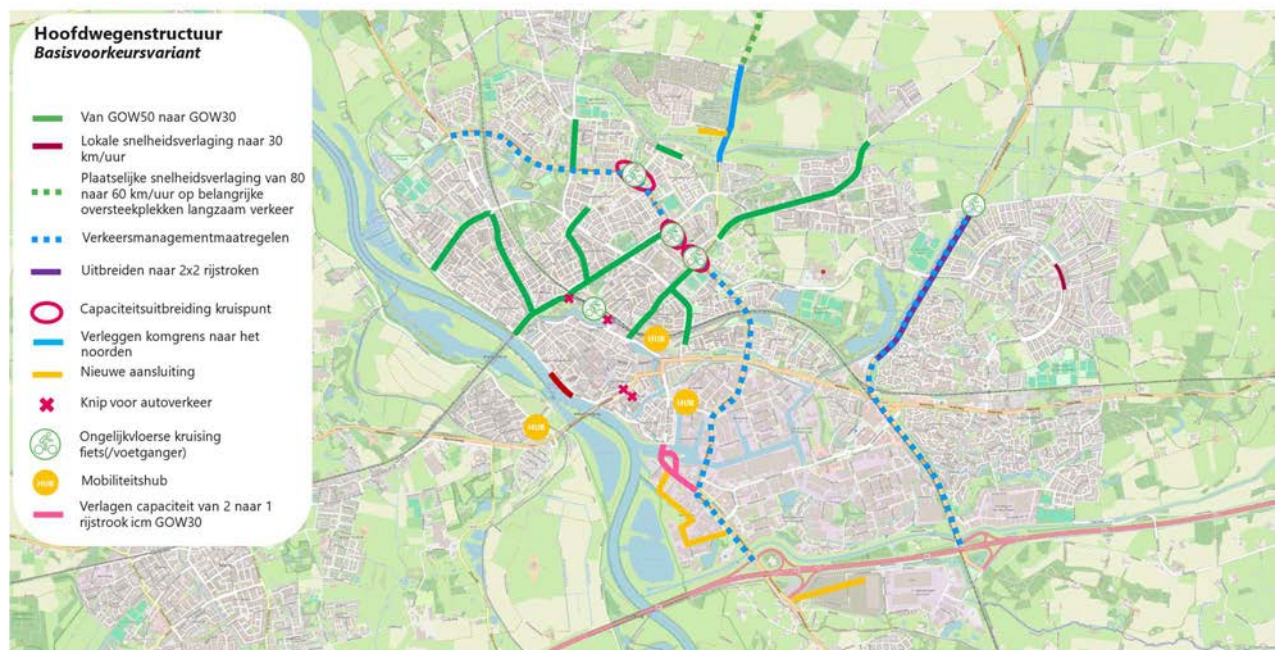
Deventer heeft zich gecommitteerd aan het realiseren van meer woningen. Dit leidt onvermijdelijk tot de vraag of het mobiliteitssysteem zo'n toename aankan. Dit is in de analysefase van de herijking onderzocht. Vervolgens zijn er maatregelen opgesteld die zowel de duurzame (economische) bereikbaarheid, 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.

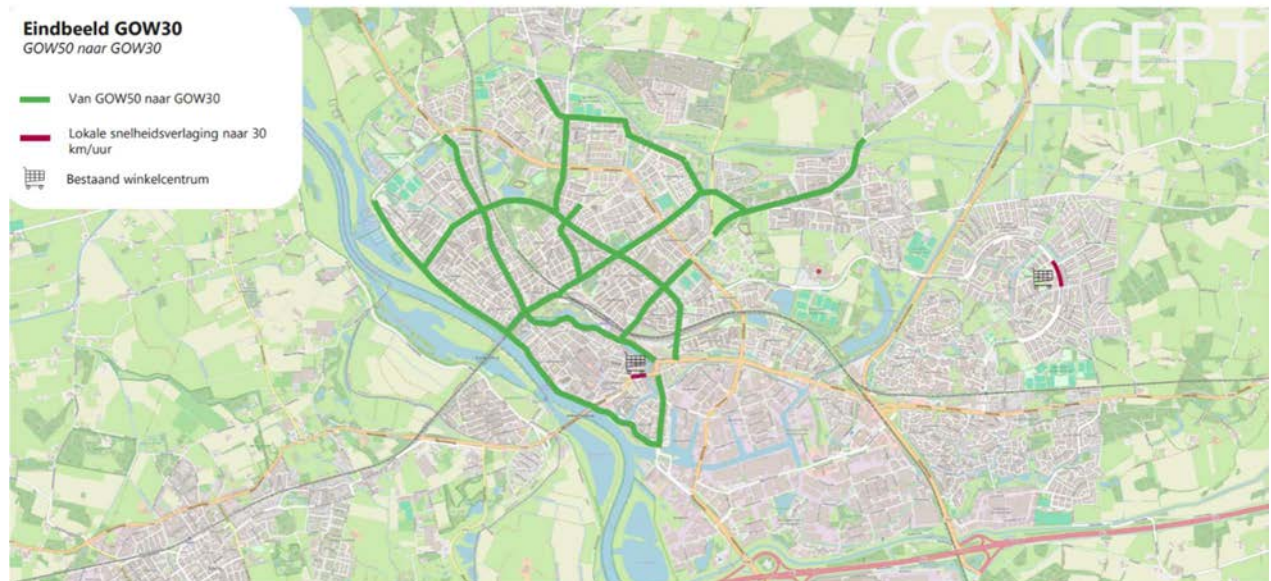
De derde IJsselbrug maakt geen onderdeel uit van de basisvoorkeursvariant. Deze wordt meegenomen met de maatregelen na 2030

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 verblijfklimaat.



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.

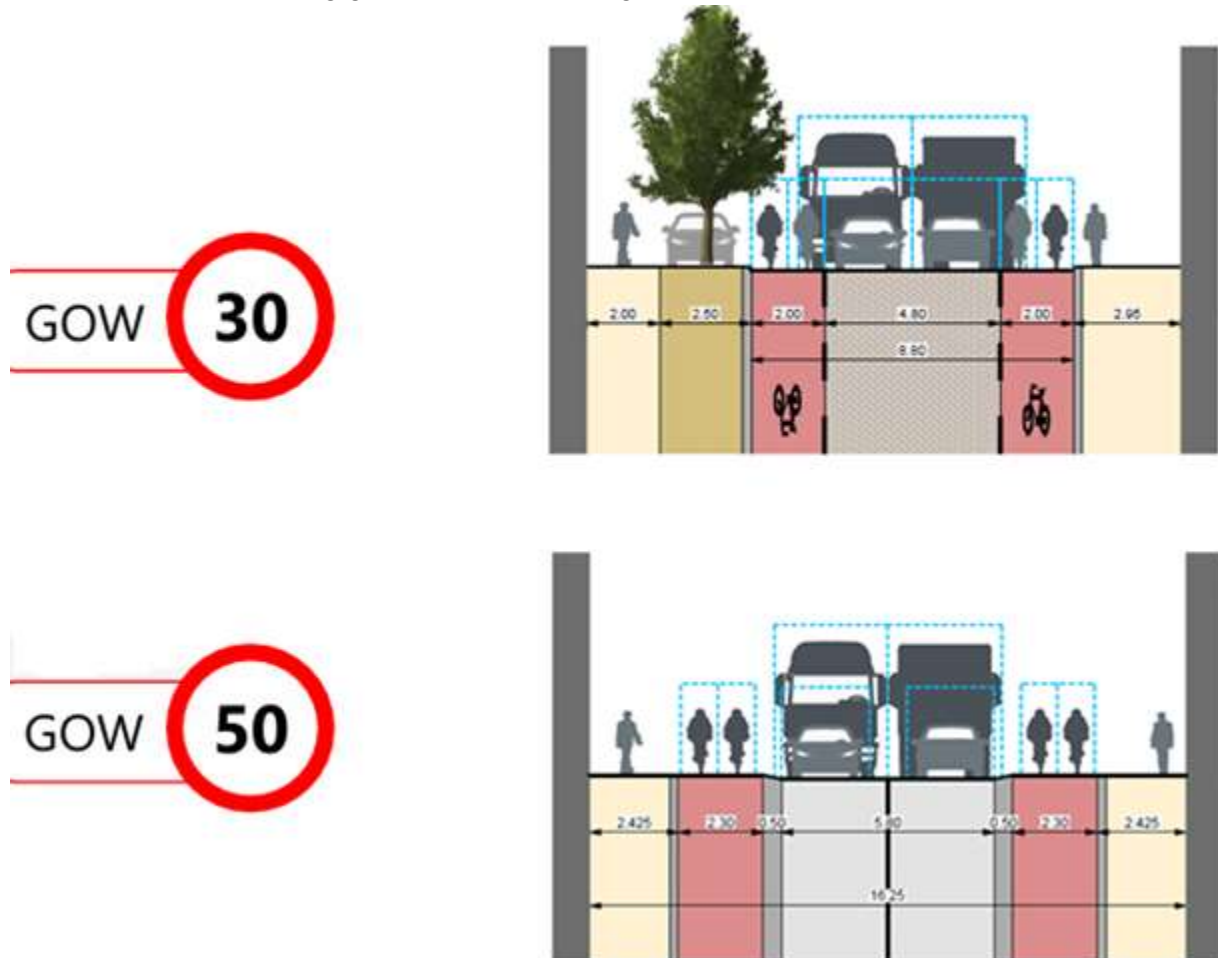
Om verwarring te voorkomen: de functie van de wegen blijft gelijk. Het blijven wegen waar verkeer van en naar de erftoegangswegen gebruik van blijft maken. Daarnaast betekent een GOW30-categorisering ook dat indien het een belangrijke fietsroute betreft, we de mogelijkheid openhouden voor inrichting 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 - 2067 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 Rijsterborgerheweg 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 statren
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/ Ijsselselfront 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