

Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie

Duurzaam op weg naar een leefbare en gastvrije binnenstad



1. Samenvatting

Deventer is volop in ontwikkeling.

Voor 2030 worden er 7.000 nieuwe woningen en bijbehorende voorzieningen gerealiseerd, waarvan 1650 in de binnenstad en periferie. Dit zal leiden tot een groeiend aantal inwoners en bezoekers. Met de groei van Deventer neemt ook het belang van Deventer als regionaal centrum toe. Daarnaast weten ook toeristen de eeuwenoude Hanzestad aan de IJssel steeds vaker te vinden.

Dit brengt een toename van mobiliteit in en rond de stad met zich mee. Zonder maatregelen komt hiermee de leefbaarheid van de stad onder druk te staan. Om hierop te anticiperen, stelt Deventer gerichte plannen op om de stad bereikbaar te houden en waar nodig de bereikbaarheid te verbeteren. Dit vereist scherpe keuzes, zowel wat betreft de hoofdwegenstructuur van de stad als in de binnenstad en de periferie. De binnenstad en periferie moeten immers goed bereikbaar blijven voor inwoners, bezoekers, en bedrijven, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de stad.

Deze keuzes worden verwoord in twee nauw verweven plannen: de "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" en het voorliggende tussenproduct van het "Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie". Waar de "Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur" zich richt op de hoofdwegen in en rond de stad, focust het tussenproduct van het "Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie" op de specifieke uitdagingen in de binnenstad en de omliggende gebieden. In dit mobiliteitsplan legt de gemeente maatregelen en richtlijnen vast om de bereikbaarheid op duurzame wijze

toekomstbestendig te maken in relatie tot de ambities van de stad. Om hier invulling aan te geven worden twee kernprincipes gehanteerd:

- A. Een leefbare binnenstad en periferie**
- B. Een gastvrije binnenstad en periferie**

Vervolgens worden per kernprincipe uitwerkingsrichtingen benoemd inclusief de bijbehorende maatregelen. Alle in dit plan voorgestelde maatregelen dragen bij aan deze kernprincipes en hiermee aan de ambities van de stad. Echter geldt te allen tijde de belangrijke randvoorwaarde dat dit niet ten koste mag gaan van de bereikbaarheid van de binnenstad en periferie, waarbij het STOMP-principe voorop staat.

Inhoudsopgave

Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie	1
1. Samenvatting	1
2. Inleiding	3
2.1 Aanleiding en context	3
2.2 Leeswijzer	4
2.3 Waarom is het mobiliteitsplan nodig?	4
2.4 Tussenproduct	5
2.5 Hoe zijn we gekomen tot de maatregelen?	6
2.6 Al uitgevoerde maatregelen	7
3. Twee kernprincipes	7
3.1 Visie mobiliteit binnenstad en periferie	7
A. Een leefbare binnenstad en periferie	7
3.2 Wat gaan we hiervoor doen?	8
3.2.1 We zetten in op het verminderen van doorgaand autoverkeer	8
3.2.2 We zetten in op het realiseren van parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad	10
3.2.3 We zetten in op het stimuleren van fietsen	11
3.2.4 We zetten in op het stimuleren van lopen	12
3.2.5 We zetten in op deelmobiliteit	13
3.2.6 We zetten in op slimme en duurzame stadslogistiek	13
B. Een gastvrije binnenstad en periferie	14
3.3 Wat gaan we hiervoor doen?	14
3.3.1 We zetten in op gastvrij parkeren	14
3.3.2 We zetten in op het uitbreiden van het autoluwe gebied	15
3.3.3 We verbeteren de wayfinding	16
4. Overzicht maatregelen	17
4.1 De plankaarten	17
4.2 De actielijst	19
4.2.1 Must have maatregelen	19
4.2.2 Must have onderzoeken	21
4.2.3 Nice to have maatregelen	21
4.2.4 Nice to have onderzoeken	22

4.2.5	Maatregelen na 2030	23
5	Vervolg, uitgangspunten en fasering	23
5.1	Relatie tussen het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en het Gebiedsprogramma Centrumschil.....	23
5.2	Uitgangspunten voor het gewenste tempo van de mobiliteitstransitie.....	23
5.3	Fasering en uitvoering.....	25
5.4	Aanbevelingen voor het vervolg.....	25
5.4.1	Maak het SMART	25
5.4.2	Stel een uitvoeringsprogramma op	26
5.4.3	Stel een efficiënt participatietraject op	26
5.4.4	Gebruik goede voorbeelden.....	26
Bijlagen.....		27
I.	Rapport Goudappel, oktober 2024, ingrediënten voor het concept mobiliteitsplan	27
II.	Analyse Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie	27
III.	Verslag focusgroep 23 oktober 2024	27
IV.	Nagekomen reacties focusgroep en andere partners.....	27
V.	Overzicht maatregelen in relatie tot koppelkansen met onderhoudswerk en middelen	27
VI.	Verslag peiling “Goed op Weg”	27

2. Inleiding

2.1 Aanleiding en context

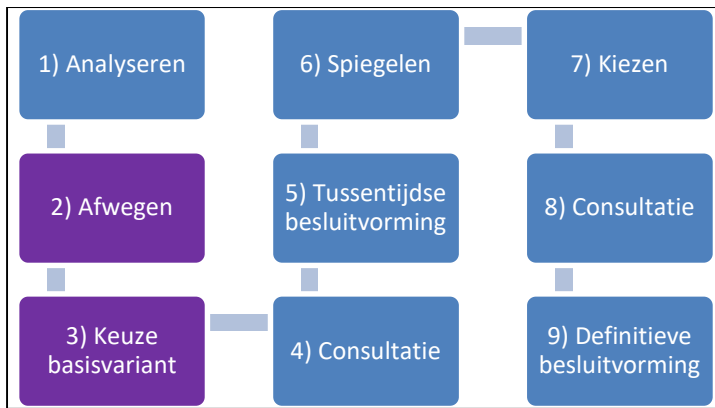
Deventer heeft ambities op onder meer het gebied van woningbouw, voorzieningen, bedrijven, duurzaamheid, bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid. Deze ambities vertalen zich voor mobiliteit in een transitie, waarbij een hogere leefkwaliteit en een gezondere leefomgeving voorop staan.

Zo zet Deventer onder meer in op verdichting van de stad. Met deze keuze is de integratie van openbare buitenruimte niet alleen een luxe, maar ook een noodzaak voor het creëren van een duurzame, gezonde en aantrekkelijke stedelijke omgeving. Verdichting vraagt om meer functiemenging, een gevarieerd woningaanbod, een hoogwaardige openbare ruimte met meer ruimte voor voorzieningen. Het gebruik en de inrichting van de binnenstad en periferie zal daarom steeds meer gericht zijn op verblijf, ontmoeting en beweging.

Stadscampus de Kien is hier een goed voorbeeld van. Hier wordt gezorgd voor ruimte voor ontmoeting: ontwikkeling van de openbare ruimte zodat er fijne ontmoetingsruimten en een goede verbinding met de binnenstad ontstaan.

Daarnaast is het borgen en waar mogelijk versterken van de economische vitaliteit van het historische centrum van Deventer en andere publiekstrekkende locaties een belangrijk aspect. De binnenstad moet economisch vitaal blijven en verder groeien.

Om hier vorm aan te geven heeft de Raad in juli 2023 het plan van aanpak "Herijking visie Hoofdwegenstructuur 2040 en Integraal Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie" vastgesteld. Dit plan van aanpak bevat negen fasen. Nadat in februari 2024 de eerste fase, "de analyse", is afgerond zijn vervolgens fase 2, "afwegen" en fase 3, "kiezen van een basisvoorkeursvariant", doorlopen. Deze notitie betreft het tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en kan worden beschouwd als de afronding van fasen 2 en 3.



Figuur 1: processtappen plan van aanpak

Voor de Hoofdwegenstructuur is in een paralleltraject een aparte notitie opgesteld. Beide documenten zijn echter in nauwe samenhang opgesteld en de besluitvorming vindt gelijktijdig plaats. Bij het opstellen van beide documenten is uitvoerig advies gevraagd aan een externe focusgroep. Hierin zijn diverse belangenverenigingen vertegenwoordigd.

Parallel aan het opstellen van deze notitie is een brede consultatie doorlopen, fase 4. Hierbij is aan inwoners, bezoekers, ondernemers en werknemers gevraagd om hun mening te geven over mobiliteit en bereikbaarheid in Deventer. Bij de brede consultatie is extra ingezet om jongeren en bewoners uit de periferie te bereiken. Dit zijn specifieke groepen die ondervertegenwoordigd zijn in de diverse belangenverenigingen.

2.2 Leeswijzer

Onderstaand staat kort de opbouw van dit plan beschreven:

Hoofdstuk 2, Inleiding:

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de aanleiding, functie en status van dit tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie.

Hoofdstuk 3, Twee Kernprincipes:

Dit hoofdstuk geeft in het kort de visie weer, de bijbehorende kernprincipes, inclusief de uitwerkingsrichtingen, waar dit plan op gestoeld is.

Hoofdstuk 4, Overzicht maatregelen:

Dit hoofdstuk bevat de plankkaart en het complete overzicht met maatregelen in de vorm van een actielijst.

Hoofdstuk 5, Vervolg, uitgangspunten, fasering en aanbevelingen

Dit hoofdstuk geeft in het kort weer wat de vervolgstappen zijn om te komen tot een definitief Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie, inclusief de bijbehorende uitgangspunten en fasering.

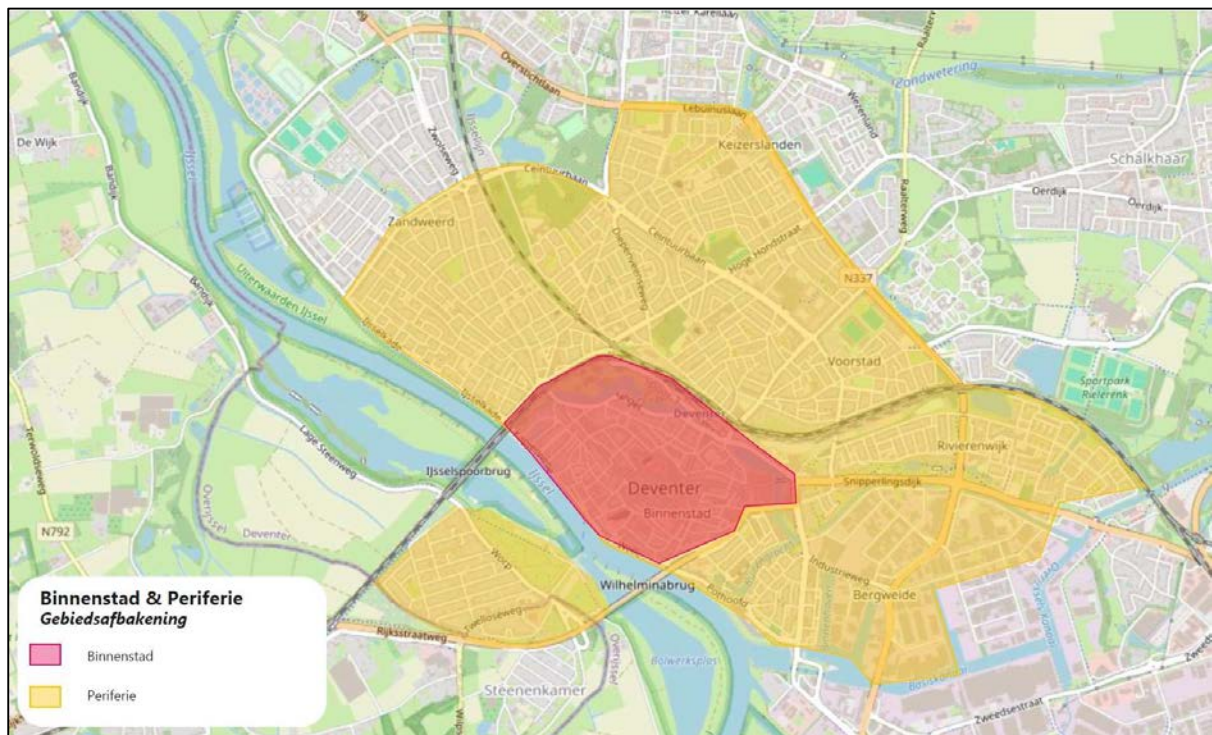
2.3 Waarom is het mobiliteitsplan nodig?

Er zijn in Deventer al meerdere documenten vastgesteld die vorm en richting geven aan de ontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte. Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is onder andere met de volgende beleidsdocumenten rekening gehouden:

- Raadsmededeling Fietsparkeren Binnenstad (2024)
- Programma Fiets Deventer 2021-2025 (2021)
- Beeldkwaliteitsplan Deventer (2021)
- Agenda Binnenstad 2.0 (2021)
- Uitvoeringsplan/programma Duurzame Mobiliteit (2019)
- Omgevingsvisie (2019)
- Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer (2015)
- Deventer Bericht aan de stad, inclusief uitkomst Bereikbaarheidsconclaf (2011)

In deze documenten is echter nog geen rekening gehouden met de huidige ambities van Deventer waaronder de bouw van extra woningen en bijbehorende voorzieningen. Dit vraagt namelijk om extra maatregelen, waar in het huidige vastgestelde beleid nog onvoldoende rekening mee is gehouden.

Om hier inzicht in te krijgen is een analyse opgesteld, volgens fase 1 van het plan van aanpak. De resultaten van deze analyse zijn mede gebruikt bij het opstellen van dit mobiliteitsplan. Dit mobiliteitsplan houdt wel rekening met de huidige ambities en geeft richting aan wat er aanvullend extra nodig is om te komen tot een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie.



Figuur 2: gebiedsafbakening binnenstad en periferie

Gelijktijdig aan het opstellen van het mobiliteitsplan werkt de gemeente ook aan de uitwerking van het Gebiedsprogramma Centrumschil. Hierin worden oude industriële gebieden getransformeerd tot nieuwe woonlocaties, met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Hoewel de doorlooptijd van het Gebiedsprogramma Centrumschil langer is dan van het mobiliteitsplan is bij het opstellen van het mobiliteitsplan rekening gehouden met de ambities van het gebiedsprogramma.

Het hart van dit tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie bestaat uit een 'plankaart' en een 'actielijst'. De actielijst bevat de mogelijke maatregelen tot 2030 waarmee invulling gegeven kan worden aan de kernprincipes "leefbare binnenstad" en "gastvrije binnenstad". Deze actielijst is gebaseerd op de als bijlage i toegevoegde rapport van Goudappel "ingrediënten voor een concept mobiliteitsplan".

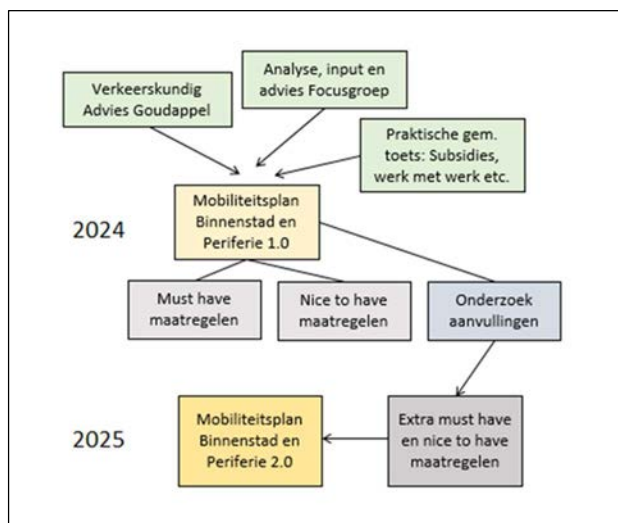
Op de plankaart staat weergegeven waar de mogelijke maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Het mobiliteitsplan levert hiermee op diverse manieren input voor de integrale beleidsvorming van de gemeente.

Naast mogelijke maatregelen tot 2030 geeft dit tussenproduct ook richting aan voor maatregelen die na 2030 uitgevoerd kunnen worden. Het gaat hierbij om verschillende typen maatregelen. Het betreft enerzijds maatregelen die direct zichtbaar zijn in de openbare ruimte, zoals de realisatie van nieuwe fietsenstallingen. Anderzijds betreft het ook maatregelen in de vorm van onderzoeken, of het opstellen van nieuw beleid, zoals een noodzakelijke vernieuwing van het parkeerbeleid.

2.4 Tussenproduct

Dit Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie betreft een 'tussenproduct', waarbij uitwerkingsrichtingen en hierbij behorende mogelijke maatregelen tot 2030 staan beschreven. Bij het opstellen van het definitieve Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie wordt er verder gekeken tot 2035. Waar het tussenproduct voornamelijk richting geeft zal het definitieve mobiliteitsplan concreter van aard zijn. Hierin worden onder meer de verschillende uitwerkingsrichtingen verder op detailniveau uitgewerkt.

Bij het opstellen hiervan wordt input gebruikt van de onderzoeken waar dit tussenproduct een aanzet toe geeft. Nieuwe inzichten die voortkomen uit het vernieuwen van het parkeerbeleid worden hierin meegenomen. Ook wordt er dan rekening gehouden met de woningen die na 2030 gebouwd gaan worden en worden ook meer fundamentele oplossingen zoals een 3^e IJsselbrug beschouwd.



Figuur 3: status van het tussenproduct

2.5 Hoe zijn we gekomen tot de maatregelen?

Deventer heeft zich geïnteresseerd 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 zowel de herijking van de Hoofdwegenstructuur als het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie onderzocht (zie bijlage ii)

Vervolgens zijn er maatregelen opgesteld die zowel de duurzame (economische) bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid borgen. Verschillende maatregelen, zoals nieuwe randwegen, afsluitingen voor autoverkeer, eenrichtingsverkeer in de binnenstad zijn onderzocht.

Vervolgens heeft Goudappel, een adviesbureau op het gebied van mobiliteit, 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 i). 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 iii). Sommige organisaties hebben aanvullend nog een schriftelijke reactie gegeven of hebben buiten de focusgroep om hun input gegeven (zie bijlage iv).

Samenstelling focusgroep:

Fietsersbond	Belangen fietsers
Parkmanagement	Belangen Deventer bedrijven
SDBM	Economische belangen binnenstad en periferie
DEP	Economische belangen
SBBD	Bewonersbelangen Binnenstad Deventer
Centrumgarage Deventer	Parkeerbelangen centrumgarage
Stichting WIJD	Belangen westelijke IJsseloever
Buurtvereniging Havenkwartier	Bewonersbelangen Havenkwartier
Bewonerscollectief Knutteldorp/Raambuurt	Bewonersbelangen Knutteldorp en Raambuurt
PWD	Belangen diverse marktpartijen uit de bouw
Wandelnet	Belangen voetgangers
VVN	Verkeersveiligheid
Comité Groen van Oldenielstraat	Belangen bewoners Van Oldenielstraat e.o.

Op basis van vigerend beleid, berekeningen van alternatieven, het advies van Goudappel, de leden van de focusgroep, hulpdiensten, provincie, adviesraad, etc. en andere belangengroepen is het volgende pakket aan mogelijke maatregelen opgesteld voor het tussenproduct. Dit zijn dus maatregelen die relatief veel bijdragen aan onze ambities, die in dit Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie zijn gekoppeld aan de twee kernprincipes. Als er voldoende middelen zijn kunnen deze maatregelen worden uitgevoerd voor 2030, zonder hier spijt van te krijgen, wetende dat de ambities voor Deventer nog hoger liggen.

2.6 Al uitgevoerde maatregelen

Deventer werkt namelijk continu aan een leefbare en duurzame stad. De parallel opgestelde Basisvoorkeursvariant van de Hoofdwegenstructuur is hiervoor onmisbaar. Hierin worden belangrijke keuzes over de wegenstructuur voorgesteld die het mogelijk maken en randvoorwaardelijk zijn om de binnenstad nog leefbaarder en duurzamer te maken.

Daarnaast gebeurt er op dit moment al veel in de binnenstad. In 2021 is het “Programma Fiets Deventer 2021-2025” vastgesteld, met de hieraan gekoppelde “Raadsmededeling Fietsparkeren Binnenstad” uit 2024. De hierin opgenomen maatregelen in de binnenstad worden momenteel verder uitgewerkt en gerealiseerd¹. Andere goede voorbeelden van maatregelen die bijdragen aan een leefbare binnenstad zijn:

- De herinrichting van de Lebuïnuspleinen, waaronder het Grote Kerkhof en de Stromarkt;
- De herinrichting van de Keizerstraat;
- De herinrichting van de Nieuwe markt, die momenteel plaatsvindt.

3. Twee kernprincipes

3.1 Visie mobiliteit binnenstad en periferie

Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de binnenstad en de omliggende wijken. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leef- en loop en fietsklimaat enerzijds, terwijl de economische centra en andere bestemmingen ook met de auto bereikbaar moeten blijven. We maken hiervoor gebruik van twee kernprincipes:

- | |
|--|
| <p>A. Een leefbare binnenstad en periferie</p> <p>B. Een gastvrije binnenstad en periferie</p> |
|--|

Deze kernprincipes geven richting geven aan beleid en uitvoering. In het vervolg worden de twee kernprincipes beschreven. Per kernprincipe is een aantal uitwerkingsrichtingen beschreven, inclusief de maatregelen die nodig zijn om hier invulling aan te geven. We geven hierbij specifiek aan of het maatregelen betreffen voor de periode voor of na 2030. Een volledig overzicht van alle maatregelen vindt u in hoofdstuk 4 “Overzicht maatregelen”.

A. Een leefbare binnenstad en periferie

Tegenwoordig stellen we als samenleving steeds hogere eisen aan onze leefomgeving, waarbij het begrip leefbaarheid een centrale rol speelt. Met leefbaarheid bedoelen we hier de mate waarin een buurt, of wijk aantrekkelijk en of geschikt is om te wonen en te werken. In een leefbare buurt, of wijk sluit de woonomgeving goed aan bij de wensen en behoeften van de mensen die er wonen en werken.

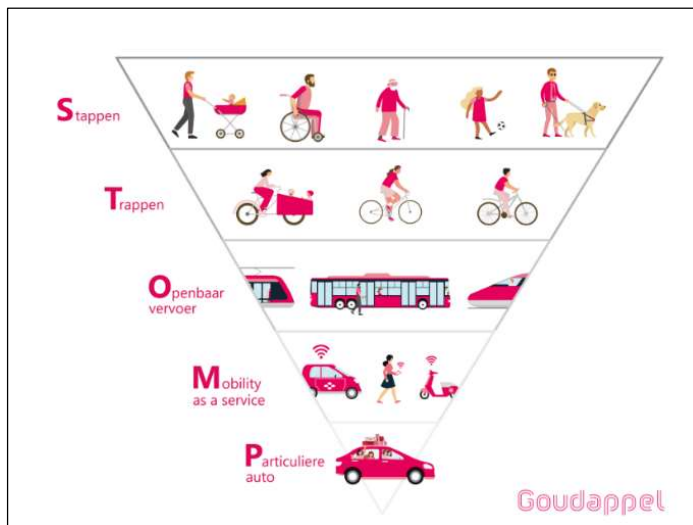
In het verleden was het mobiliteitsbeleid voornamelijk gericht op doorstroming waarin de auto een hoofdrol vervulde. Specifiek voor de binnenstad betekende dit dat een goede autobereikbaarheid maximaal werd gefaciliteerd. De wegen naar de binnenstad waren primair voor de auto ingericht en in de binnenstad was parkeergelegenheid ruim aanwezig. Hoewel de auto als vervoermiddel vele

¹ Afhankelijk van beschikbaar gestelde middelen.

voordelen heeft, kleven er onmiskenbaar ook veel nadelen aan het gebruik van een auto, zoals uitstoot, verkeersonveiligheid en het ruimtegebruik van een auto wat zich kan vertalen in congestie, parkeeroverlast of verdringen van andere functies.

Om te zorgen voor een bereikbare en leefbare binnenstad zet Deventer in op knooppuntontwikkeling² en mobiliteitshubs, waarbij wordt uitgegaan van ketenmobiliteit. Leidend hierin is het STOMP-principe.

Hiermee geven we prioriteit aan meer duurzame vormen van mobiliteit, beginnende bij stappen, trappen, openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en als laatste de privéauto. Dit betekent onder meer dat we er de komende jaren voor zorgen dat voorzieningen goed bereikbaar zijn te voet en als dat niet mogelijk is realiseren we goede fietsverbindingen. Dit tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie geeft hier richting aan en wordt verder uitgewerkt in het definitieve Mobiliteitsplan.



Figuur 4: STOMP-principe (Goudappel)

3.2 Wat gaan we hiervoor doen?

3.2.1 We zetten in op het verminderen van doorgaand autoverkeer³

Om de leefbaarheid van de binnenstad en periferie te verbeteren willen we dat het doorgaande verkeer er niet meer doorheen gaat, maar er omheen. We maken hierbij gebruik van het "dakpanprincipe". Om dit te bereiken maken we enerzijds rijden door de binnenstad en periferie minder aantrekkelijk, maar zorgen we er tegelijkertijd voor dat de doorstroming op de wegen buiten de periferie, het Hanzetracé en de N348, verbetert. Dit noemen we het dakpan-principe.⁴

² Het bundelen van ruimtelijke ontwikkelingen nabij openbaar vervoersknooppunten.

³ Ten opzichte van de binnenstad/periferie

⁴ Het opeenvolgend verplaatsen/bundelen van doorgaand en extern verkeer ten opzichte van de stad Deventer naar/op in eerste instantie de N348 en in tweede instantie het Hanzetracé. Daarmee ontstaat ruimte voor meer leef- en fietskwaliteit in grote delen van Deventer en versterkt de binding tussen stad en IJssel.



Figuur 5: Dakpan-principe voor autoverkeer

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 onder meer 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.

Het volledige pakket aan maatregelen hiervoor staat beschreven in de Basisvoorkeursvariant van de Hoofdwegenstructuur. Een aantal maatregelen hieruit hebben echter ook betrekking op de binnenstad en de periferie. Zoals eerder is aangegeven kunnen deze maatregelen alleen worden uitgevoerd als er voldoende middelen beschikbaar zijn. Dit geldt voor alle voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan.

We zetten in op het verminderen van doorgaand autoverkeer

Voor 2030:

- Van GOW 50 naar GOW 30 op de volgende wegen:
 - Brinkgeverweg
 - Veenweg
 - Hoge Hondstraat
 - Ossenweerdstraat
 - Rijsterborgherweg
 - Johannes van Vlotenlaan
 - Zwolseweg tussen Noorderplein en Ceintuurbaan
- Knip voor doorgaand autoverkeer in Bokkingshang en Emmastraat ter hoogte van kruispunt met N344/Rijksstraatweg.
- 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.
- Knip Stationsstraat voor autoverkeer.
- Onderzoek naar uitbreiding van de autoluwe binnenstad, rekening houdend met de gevolgen van uitbreiding kernwinkelgebied.

Omdat deze maatregelen een grote impact hebben op de omgeving lichten we deze nader toe.

Wegen afwaarderen van 50km/u naar 30km/u

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 (GOW50) 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.

De Welle in relatie tot de knip op De Bokkingshang en de Emmastraat

Specifiek voor de Welle geldt dat een deel hiervan op korte termijn (tot en met 2030) gaat worden ingericht als een 30km/u gebied. 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. Een herinrichting van de Welle op zicht zorgt echter niet voor een autoluw gebied. Het gebied zal anders ogen, maar de verkeersintensiteiten zullen nog steeds hoog zijn. De afkoppeling van Emmastraat en Bokkingshang is daarom een voorwaarde om deze herinrichting uit te voeren, omdat deze voor een serieuze reductie in het autoverkeer op de Welle zal zorgen. Echter zullen de intensiteiten, ondanks deze reductie, nog wel aan de hoge kant zijn.

Door de knip voor het 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. Aandachtspunten zijn verkeerstoenames op het Pothoofd en de Meester de Boerlaan en het voorkomen van sluipverkeer door de Raambuurt. In de verdere uitwerking van deze maatregelen is hier aandacht voor.

De Stationsstraat als autovrije straat

Een knip voor het autoverkeer levert een verbetering van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Singel, Stationsstraat en 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. Autoverkeer dat nu gebruik maakt van de Stationsstraat zal echter een andere route kiezen, waardoor het op bijvoorbeeld de Singel mogelijk drukker wordt. Daarnaast blijft het station wel bereikbaar om reizigers met de auto af te zetten, of op te halen door middel van een Kiss & Ride strook.

3.2.2 We zetten in op het realiseren van parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad

We zetten in op extra parkeergelegenheid aan de rand van de binnenstad. Hiervoor willen we onder andere een aantal mobiliteitshubs realiseren. Een hub is een knooppunt waar verschillende typen vervoer samen komen. Reizigers kunnen hier overstappen op andere vervoersmiddelen.

Een mobiliteitshub is een knooppunt waar reizigers kunnen overstappen, om hun reis van A naar B te vervolgen. De hedendaagse reiziger gebruikt namelijk niet langer één vervoersmiddel, maar wil keuze hebben. Op de hubs zijn meerdere (deel)modaliteiten aanwezig, zoals fietsen, scooters, bussen en (elektrische) auto's. Zo heeft de reiziger zelf de vrijheid om te bepalen hoe hij zich verplaatst, afhankelijk van de situatie op dat moment.

In relatie tot parkeren zijn dit locaties aan de rand van de binnenstad waar het voor bewoners en bezoekers aantrekkelijk is om de auto te kunnen parkeren. Op deze manier willen we het autoverkeer in de binnenstad verminderen. Vanaf deze hubs kan men dan via een prettige wandel- of fietsroute

verder de stad in. We willen het gebruik van de hubs stimuleren door enerzijds een prijsverschil aan te brengen tussen de hubs en parkeren in de binnenstad. Anderzijds door de hubs aantrekkelijk in te richten en goed bereikbaar te maken voor autoverkeer, maar ook fiets- en wandelverkeer. Daar waar mogelijk doen we dit in combinatie met een goede aansluiting op het openbaar vervoer. Voor een aantal locaties (ROTO, De Kien, De Hoven) is al vastgesteld waar voor 2030 hubs gerealiseerd gaan worden. Andere locaties (GAE, Noorderplein) worden nader onderzocht voor een realisatie na 2030. Hiernaast stellen we voor om bestaande parkeergarages te transformeren tot volwaardige mobiliteitshubs, door onder meer faciliteiten voor fietsers toe te voegen. De Centrumgarage is hiervan een goed voorbeeld. Naast de 575 parkeerplaatsen voor auto's is er ook ruime parkeergelegenheid voor fietsen aanwezig. Ook zijn hier enkele plekken gereserveerd voor deelauto's. Naast realisatie van hubs, breiden we ook de capaciteit op Melksterweide uit.



Figuur 6: parkeren op de Melksterweide

We zetten in op het realiseren van parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad

Voor 2030:

- Realiseren mobiliteitshubs.
- Ontwikkelen bestaande parkeergarages tot mobiliteitshubs.
- Capaciteitsuitbreiding Melksterweide.
- Verkenning mogelijke mobiliteitshubs voor realisatie na 2030.

3.2.3 We zetten in op het stimuleren van fietsen

Om het fietsgebruik te stimuleren zijn kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen nodig, zoals veilige fietspaden en fietsstallingen. Hoewel er in en rond de binnenstad al goede fietsvoorzieningen aanwezig zijn is het in het licht van de gemeentelijke ambities nodig om deze uit te breiden. Het mobiliteitsplan sluit hierbij aan bij de Raadsmededeling Fietsparkeren Binnenstad uit 2024. Hierin zijn de eerste maatregelen beschreven om de fietsvoorzieningen in de binnenstad te verbeteren, waaronder een bebouwde fietsparkeervoorziening "Op de Keizer", naast de Centrumgarage.

In algemene zin zetten we in om het aantal fietsparkeerplekken voor zowel bezoekers, bewoners en werknemers van de binnenstad uit te breiden. Het streven is dat fietsen hier op een prettige en veilige manier gestald kunnen worden.



Figuur 7: Fietsvoorzieningen op het Lamme van Dieseplein

Ook zetten onder meer in om de fietsroutes van en naar de binnenstad te verbeteren. Hierbij zorgen we voor een goede koppeling met het bestaande fietsnetwerk van de gemeente en de provincie. Hiervoor zetten we onder meer in op het verbeteren van de fietspaden op en rond de bruggen en het spoor. Ook zorgen we voor prettige en veilige verbindingen van en naar de hubs, waaronder de toekomstige hub bij Roto en De Kien.

We zetten in op het stimuleren van fietsen

Voor 2030:

- Verbeteren van faciliteiten voor fietsers in de binnenstad, waaronder uitbreiding van fietsparkeerplekken.
- Verbeteren van faciliteiten voor fietsers rond het station, waaronder uitbreiding van fietsparkeerplekken.
- Realiseren van loop- en fietsverbindingen tussen de binnenstad en de nieuwe hubs.
- Ontwikkelen van bestaande parkeergarages tot mobiliteitshubs, door faciliteiten voor fietsers toe te voegen.
- Knip Stationsstraat voor autoverkeer.
- Verbreding van fietspad en op- en afdgangen op spoorbrug.
- Verbreding van fietspaden op Wilhelminabrug.
- Verbreding van spoortunnel Brinkgreverweg en Veenweg.

3.2.4 We zetten in op het stimuleren van lopen

Een groot deel van de historische binnenstad is momenteel autoluw en goed ingericht voor de voetganger. Een mooi voorbeeld is het Grote Kerkhof, dat tot 2019 nog in gebruik was als parkeerplaats, maar opnieuw is ingericht. Dit betekent niet dat de binnenstad al voldoende is ingericht voor voetgangers. Om lopen nog meer te stimuleren zetten we in op een aantrekkelijke en veilige looproute van het station naar binnenstad door de Singelstraat en het Sijzenbaanplein. Ook willen we de looproute van parkeergarage de Brink naar de Brink verbeteren. Om de hubs goed te laten functioneren zijn ook prettige en veilige wandelroutes van en naar de hubs nodig. Hiervoor willen we nieuwe verbindingen over de Buitengracht realiseren, waarmee de toekomstige hubs bij Roto en De Kien beter met de binnenstad worden verbonden. Door deze nieuwe en verbeterde verbindingen wordt de binnenstad beter verbonden met belangrijke vervoersknooppunten. Dit draagt bij aan een economisch vitale binnenstad.



Figuur 8: Grote Kerkhof

We zetten in op het stimuleren van lopen

Voor 2030:

- Realiseren van loop- en fietsverbindingen tussen de binnenstad en de nieuwe hubs.
- Het verbeteren van de looproutes van vervoersknooppunten naar de binnenstad.
- Knip Stationsstraat voor autoverkeer.
- Verbreding van spoortunnel Brinkgreverweg en Veenweg.
- Onderzoek voetgangersnetwerk binnenstad en periferie inclusief routing.

3.2.5 We zetten in op deelmobiliteit

Door fietsen, scooters en auto's met elkaar te delen worden ze beter gebruikt, zijn er minder nodig en ontstaat er ruimte op straat. Daarnaast draagt deelmobiliteit ook bij aan lagere uitstoot en hiermee schonere lucht in de stad. Deelmobiliteit gaat voorbij aan het traditionele bezit van een auto, fiets of elektrische scooter. Reizigers betalen alleen voor het gebruik van het vervoermiddel en het aantal kilometers dat ze maken. Op de bestemming parkeren ze hun transportmiddel en kan de volgende gebruiker op pad.

Deelmobiliteit is al aanwezig in de stad in de vorm van onder andere Greenwheels, MyWheels en de OV-fiets. We gaan onderzoeken op welke wijze en onder welke voorwaarden deelmobiliteit een grotere rol kan spelen in het mobiliteitssysteem van Deventer. Hierbij maken we gebruik van ervaringen, die al in andere steden zijn opgedaan.

We zetten in op deelmobiliteit

- Onderzoek haalbaarheid deelmobiliteit in binnenstad en periferie.

3.2.6 We zetten in op slimme en duurzame stadslogistiek

Als gevolg van een toenemende bevolking en stijgende welvaart is de vraag naar logistiek sterk toegenomen. Dit heeft ook voor de historische binnenstad van Deventer een flinke impact op de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Dit komt mede doordat veel van de bestel- en vrachtwagens nu nog een verbrandingsmotor hebben. Om de luchtkwaliteit te verbeteren voert de gemeente Deventer uiterlijk op 31 december 2027 een 'nul-emissiezone' voor bestel- en vrachtvoertuigen in.

Het verduurzamen van stadslogistiek gaat om schonere voertuigen, bijvoorbeeld elektrisch. Maar ook om slimme bevoorrading, zoals het bundelen van leveringen. We gaan onderzoeken hoe bevoorrading op een slimme en duurzame wijze plaats kan vinden. Hierbij houden we ook rekening met de impact van de verschillende maatregelen. Het aanbrengen van een knip kan bijvoorbeeld belemmerend werken ten aanzien van bevoorrading van de binnenstad.

We zetten in op slimme en duurzame stadslogistiek

Voor 2030:

- Deventer voert uiterlijk op 31 december 2027 een 'nul-emissiezone' voor bestel- en vrachtvoertuigen in.
- Onderzoek goederenroutes en logistieke hub inclusief borgen basisnet bevoorrading.

B. Een gastvrije binnenstad en periferie

Binnensteden zijn van oudsher plekken waar mensen samenkomen. In binnensteden ontmoeten mensen elkaar, sociale interactie staat hier centraal. In een gastvrije binnenstad voelen zowel bezoekers, werknemers, maar ook bewoners zich welkom. Gastvrijheid heeft een positieve invloed op het woongenot van bewoners en het zakelijk klimaat voor bedrijven en werknemers. Bezoekers hebben het gevoel oprecht welkom te zijn, waarmee de kans toeneemt dat ze de binnenstad vaker en langer bezoeken. Dit heeft op zijn beurt weer een positieve invloed op het vastgoed, vanwege een stijgende waarde van de panden.

Gastvrijheid draagt hiermee ook bij aan de economische vitaliteit van een binnenstad. Een belangrijke voorwaarde voor een gastvrije binnenstad is een goede bereikbaarheid. Vanwege het groeiende aantal inwoners en het groeiend belang van Deventer als regionaal en toeristisch centrum is het steeds meer een uitdaging om deze goede bereikbaarheid te garanderen. Dit tussenproduct van het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie geeft hier richting aan en wordt verder uitgewerkt in het definitieve Mobiliteitsplan. Hierbij houden we onder meer rekening met een balans tussen leefbaarheid en passende parkeeroplossingen voor de verschillende doelgroepen; bewoners, werknemers en bezoekers.

3.3 Wat gaan we hiervoor doen?

3.3.1 We zetten in op gastvrij parkeren

Deventer streeft naar passende parkeeroplossingen voor de verschillende doelgroepen; bewoners, werknemers en bezoekers. Het huidige parkeerbeleid en de huidige parkeerregulering is hier al op gericht. De toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad en periferie vragen scherpere keuzes. Dit betreft onder andere het verkennen van een lagere parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen in en rond de binnenstad. Deze scherpe keuzes worden vastgelegd in de noodzakelijke vernieuwing van het parkeerbeleid van Deventer. Dit wordt naar verwachting eind 2025 vastgesteld.

Het streven hierbij is om de juiste parkeerder de juiste plek te bieden, waarbij het gaat om zowel parkeerplaatsen voor auto's, als voor fietsen. Dit doen we onder andere door in te zetten op de eerdergenoemde hubs. Hier willen we prettige parkeervoorzieningen creëren voor bewoners, bezoekers en werknemers van de binnenstad om hen te verleiden om te parkeren in een hub aan de rand in plaats van in de binnenstad.

Op deze manier ontstaat er in de binnenstad voor andere functies, waaronder prettige wandel- en fietsvoorzieningen. Maar ook voor meer gerichte parkeeroplossingen. Doordat een groot deel van de auto's niet meer in de binnenstad parkeert kunnen de parkeerplaatsen gebruikt worden voor doelgroepen voor wie het wel gewenst is om in de binnenstad te parkeren. Hiermee ontstaat ook ruimte voor een lagere parkeernorm in de binnenstad, wat een gunstige uitwerking heeft op het mogelijk maken van gewenste ontwikkelingen.

Het blijft echter mogelijk om op korte afstand van het kernwinkelgebied te parkeren. Voor grote aankopen is het praktischer om in de nabijheid van een winkel te parkeren, dan op afstand in een hub. Daarnaast moet het ook voor personen die minder goed ter been zijn mogelijk blijven om in de binnenstad te kunnen parkeren.



Figuur 9: parkeerverwijzing

We zetten in op gastvrij parkeren

Voor 2030:

- Vernieuwen parkeerbeleid.
- Realiseren mobiliteitshubs.
- Verkenning mogelijke mobiliteitshubs voor realisatie na 2030.
- Verbeteren van faciliteiten voor fietsers in de binnenstad, waaronder uitbreiding van fietsparkeerplekken.
- Verbeteren van faciliteiten voor fietsers rond het station, waaronder uitbreiding van fietsparkeerplekken.
- Ontwikkelen van bestaande parkeergarages tot mobiliteitshubs, door faciliteiten voor fietsers toe te voegen.
- Capaciteitsuitbreiding Melksterweide.

3.3.2 We zetten in op het uitbreiden van het autoluwe gebied

Een autoluwe gebied biedt kansen voor het verbeteren van de wandel- en fietsinfrastructuur, het vergroten van de verkeersveiligheid en vergroening van de binnenstad. Deventer streeft ernaar om in een autoluwe gebied een goede balans te vinden tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid, om zo de (economische) vitaliteit van de binnenstad te verhogen.

Onderzocht moet worden hoe we de binnenstad vanuit dit principe autoluwer kunnen maken, en wat dit betekent voor het verkeer en parkeren van bezoekers, bewoners, ondernemers, nood- en hulpdiensten, de vuilophaaldienst, bevoorrading, etc. Dit betekent ook dat er mogelijk parkeerplaatsen opgeheven moeten worden. Hiervoor moeten goede alternatieven gerealiseerd worden, bijvoorbeeld in de hubs of in de aanwezige parkeergarages.

We zetten in op het uitbreiden van het autoluwe gebied

Voor 2030:

- Onderzoek naar uitbreiding van de autoluwe binnenstad, rekening houdend met de gevolgen voor uitbreiding kernwinkelgebied.



Figuur 10: Lange Bisschopsstraat in het kernwinkelgebied

3.3.3 We verbeteren de wayfinding

Een gastvrije stad is een goed bereikbare stad. Dit betekent naast goede verbindingen voor alle modaliteiten dat ook de belangrijke voorzieningen goed te vinden zijn. Als aanvulling op het realiseren en verbeteren van wandel- en fietsroutes verbeteren we ook de wayfinding in en rond de binnenstad.

Wayfinding gaat over het vinden van de weg en hoe mensen zich gedragen om de juiste route te bepalen. Met bewegwijzering kunnen die gedragingen beïnvloed worden om mensen te helpen naar hun eindbestemming.

We zorgen ervoor dat de belangrijke voorzieningen en bezienswaardigheden in de binnenstad goed staan aangegeven op de toeleidende wandel- en fietsverbindingen. Voor het autoverkeer zorgen we ervoor dat de bewegwijzering naar de parkeergarages en hubs op orde is.

We verbeteren de wayfinding

Voor 2030:

- We verbeteren de wayfinding in en rond de binnenstad.



Figuur 11: voorbeeld van wayfinding (Gemeente Amersfoort)

4 Overzicht maatregelen

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van alle voorgestelde maatregelen die bijdragen aan een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie. Deze maatregelen kunnen voorbereid en uitgevoerd worden als daar middelen en capaciteit voor beschikbaar zijn. Bij de voorbereiding wordt ook de technische haalbaarheid getoetst. Zoals eerder in het stuk aangegeven zijn dit enerzijds concrete maatregelen, die direct in de openbare ruimte zichtbaar zijn, maar ook maatregelen in de vorm van onderzoeken. Vanwege de nauwe samenhang tussen het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur bestaat er overlap in de maatregelen. Alle genoemde maatregelen dragen bij aan de ambities van Deventer tot en met 2030 en betreffen hiermee zogenaamde “no regret” maatregelen. Wel is er onderscheid gemaakt tussen “must have” maatregelen 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.

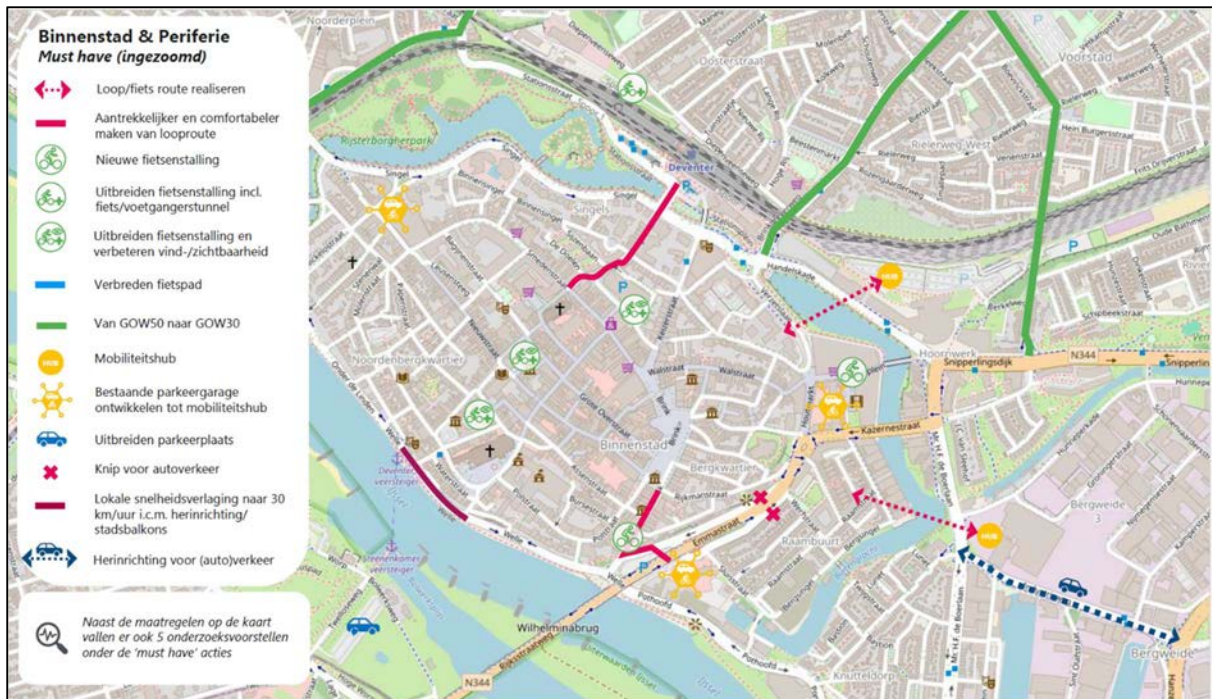
De “**nice to have**” maatregelen sluiten ook goed aan bij de ambities van Deventer voor 2030, maar zijn minder effectief dan de “must have” maatregelen. Hierdoor hebben ze een lagere prioriteit.

In het vervolg van dit hoofdstuk staan in H4.1 allereerst de plankaarten weergegeven waarop de locaties staan weergegeven van de verschillende maatregelen in de binnenstad en periferie. Ook hier is onderscheid aangebracht in “must have” maatregelen en “nice to have” maatregelen. In H4.2 staat vervolgens in een actielijst van elke maatregel een beknopte beschrijving. In de actielijst staan tenslotte ook een aantal maatregelen benoemd die niet tot de scope van het tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie behoren, maar eventueel wel na 2030 uitgevoerd kunnen worden.

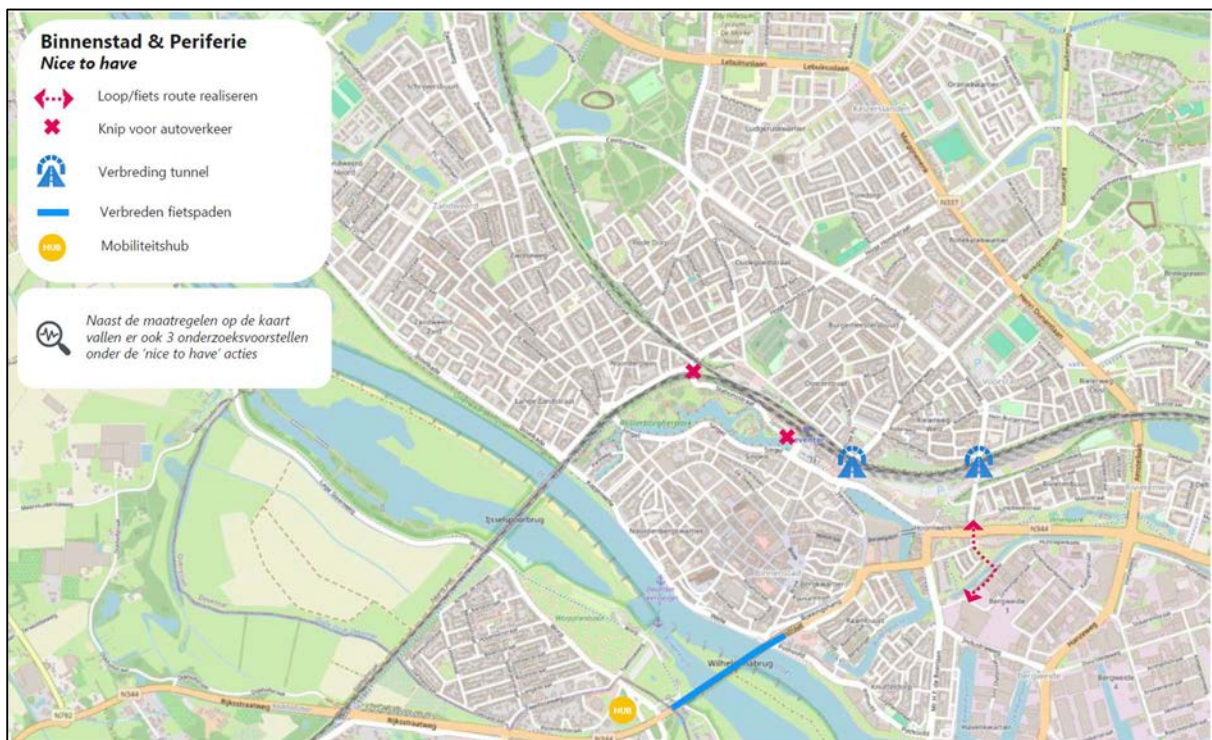
4.1 De plankaarten



Figuur 12: must have maatregelen Binnenstad en Periferie



Figuur 13: must have maatregelen Binnenstad en Periferie (ingezoomd)



Figuur 14: nice to have maatregelen Binnenstad en Periferie

4.2 De actielijst

4.2.1 Must have maatregelen

1	Loop/fietsbruggen tussen binnenstad en hubs De Kien en Roto Smeets	
Verbinding voor voetgangers en fietsers met nieuwe hubs en binnenstad is essentieel voor optimaal functioneren hub. Loop/fietsroute dient goed aangetakt te worden op binnenstad.		
2	Verbeteren looproutes van / naar centrum: Station - centrum, Singelstraat - Sijzenbaanplein en Brinkgarage - centrum.	
De looproute van het NS-station naar de binnenstad (en vice versa) ligt niet alleen 'vanzelfsprekend' via de Keizerstraat naar de Brink, maar ook via de brug naar de Singelstraat, waarna kwaliteit van de route voor de voetganger zeer matig (vooral nabij de Centrumgarage) is. Deze route sterk verbeteren geeft vorm aan meer ruimte voor voetganger en veraangename gebied.		
3	Fietsenstalling nabij de Boreel / ingang Walstraat	
Vanuit oostkant van Deventer is geen sprake van een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling. Aansluiting op snelfietsroute van/naar richting Vijfhoek/Colmschate uiterst belangrijk om fietsgebruik verder te stimuleren.		
4	Uitbreiden en verhogen van zichtbaarheid van fietsenstallingen Lamme van Deseplein, Op de Keizer en Botermarkt	
Deze fietsenstallingen dienen te worden uitgebreid om toekomstige vraag goed te accommoderen. Ook de zichtbaarheid en vindbaarheid van deze fietsenstallingen laat anno 2024 te wensen over.		
5	Uitbreiden fietsenstalling station noordzijde (i.c.m. tunnel)	
Huidige capaciteit en comfort (noordkant) van deze fietsstalling is onvoldoende. Ook capaciteit aan de zuidkant is vaak al niet toereikend. Nieuwe voet- en fietstunnel wenselijk in kader van realisatie 4e spoor.		
6	Nieuwe fietsenstalling Brink/Zandpoort	
Een fietsenstalling aan de zuidkant van de Brink ontbreekt. De mogelijke stalling in de parkeergarage ligt verder van de Brink en is daardoor minder aantrekkelijk om te gebruiken. Een stalling vlakbij de Brink stimuleert het gebruik van de fiets.		
7	Verbreiding fietspaden op- en afgangen spoorbrug	
Gebruik van deze fietsverbinding is fors. Huidig comfort (breedte en slechts aan één kant toegankelijk) zeer beperkt.		
8	Van GOW 50 naar GOW 30: <ul style="list-style-type: none">- Brinkgeverweg- Veenweg- Johannes Van Vlotenlaan- Hoge Hondstraat- Ossenweerdstraat- Rijsterborgherweg- Zwolseweg tussen Noorderplein en Ceintuurbaan	
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 ook rapport advies hoofdwegenstructuur).		

9	Mobiliteitshub Roto Smeets & De Kien	
<p>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.</p>		
10	Ontwikkelen bestaande garages Stadspoort, Boreel en Brink tot hubs	
<p>Inzet om parkeergarages te transformeren in meer multimodale hubs. Biedt kansen om deelmobiliteit op logische plaatsen aan te bieden. Met name bij de parkeergarage Stadspoort liggen grote kansen. De vindbaarheid van deze garage kan worden versterkt om ervoor te zorgen dat de (huidige) capaciteit beter wordt benut. In de huidige situatie hebben parkeergarage primair een autofunctie. Echter, ook deze kunnen zich ontwikkelen tot hubs. Bezien kan worden hoe een stalling voor de fiets in of dichtbij de garage kan worden gerealiseerd, hoe deelmobiliteit kan worden toegevoegd en hoe gebruik door bewoners kan worden toegevoegd, zodat de garage niet alleen een hub voor bezoekend verkeer maar ook voor uitgaand verkeer door bewoners ontstaat. De ontwikkeling kan in gemeentelijke garages worden doorgevoerd (Zoals garage Stadspoort), maar ook worden gestimuleerd bij de commerciële parkeeraanbieders (Zoals De Boreel). De Centrumgarage kent deze functies reeds en kan als voorbeeld worden gezien.</p>		
11	Capaciteit op Melksterweide uitbreiden met 80 parkeerplaatsen	
<p>Gratis parkeerplaats op de Melksterweide (De Worp) uitbreiden met 80 parkeerplaatsen conform coalitieakkoord (uitbreiding fase 2). Dit om de afname van (tijdelijke, toekomstige) parkeer capaciteit in de binnenstad te compenseren (denk bijv. aan de herinrichting van de Nieuwe Markt).</p>		
12	Knip voor doorgaand autoverkeer Bokkingshang en Emmastraat t.h.v. kruispunt met N344/Rijksstraatweg	
<p>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 het Pothoofd en de Meester de Boerlaan en het voorkomen van sluipverkeer door de Raambuurt.</p>		
13	Verbeteren koppeling centrum/stad en IJssel door plaatselijk terug naar 30 km/uur op de Welle, bij Mimik.	
<p>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/uur. Randvoorwaardelijk voor de maatregel is een reductie van autoverkeer; koppeling met de vorige maatregel (afkoppelen Bokkingshang en Emmastraat) is dan ook belangrijk.</p>		
14	Herinrichting Industrieweg voor(auto)verkeer	
<p>Inrichting van de Industrieweg bestuderen i.c.m. Roto Smeets. Nodig door ruimtelijke ontwikkelingen. Zorgdragen voor goede verbindingen met het Hanzetrace en binnenstad.</p>		

4.2.2 Must have onderzoeken

1	Onderzoek goederenroutes en logistieke hub incl. borgen basisnet bevoorrading.	
<p>Met de komst van de nul emissiezone per 31-12-2027 en mogelijke veranderingen als gevolg van in het mobiliteitsplan geformuleerde maatregelen zal bevoorrading mogelijk anders gaan verlopen. Uitgangspunt van het onderzoek is een kaartbeeld op te stellen waarmee een robuust netwerk van bevoorrading kan worden vastgelegd. Op die manier wordt helderheid gebonden aan ondernemers en hun leveranciers dat bevoorrading mogelijk blijft en op welke wijze dat zal kunnen plaatsvinden. Bij verdere uitwerking van projecten dient op basis van dit kaartbeeld hier bijvoorbeeld in maatvoering rekening mee te worden gehouden.</p>		
2	Onderzoek voetgangersnetwerk binnenstad en periferie inclusief routing.	
<p>In de analyse is geconstateerd dat voor wandelen (de S van STOMP) wel een aantal goede ingrepen bestaan, maar dat een beleidsinsteek voor deze modaliteit ontbreekt. Doel van het onderzoek is te komen tot een hoofstructuur wandelen met voorkeursroutes en een basisnetwerk, op dezelfde manier als dit voor fiets reeds bestaat. Daarnaast zullen op basis van publicaties van de belangengroepen een aantal uitgangspunten worden vastgesteld die bij de verdere ontwikkeling van wandelvoorzieningen als kader dienen, zoals de aantrekkelijkheid van en afwisseling in routes. Als referentie wordt de publicatie 'Ons plan' van Wandelnet/Rebel van september 2023 benut.</p>		
3	Onderzoek haalbaarheid deelmobiliteit in binnenstad en periferie.	
<p>De potentie van deelmobiliteit heeft zich in de Randstadsteden inmiddels bewezen. In Deventer constateren we in de binnenstad en de noordoostelijke periferie dat het aantal deelauto's toeneemt. Echter, in andere gebieden blijft het aantal achter, in De Hoven bijvoorbeeld ontbreekt aanbod van deelauto's. Het onderzoek is gericht op het optimaliseren van de voorwaarden voor commerciële aanbieders en het zorgen voor een snellere introductie in nieuwe gebieden, bijvoorbeeld door koppelen van uitgiftelocaties die nu reeds op termijn rendabel zullen zijn. Daarnaast zal bezien worden hoe ander deelaanbod kan worden gefaciliteerd, met name als onderdeel van de ontwikkeling van de diverse hubs.</p>		
4	Vernieuwen parkeerbeleid	
<p>In de zomer van 2024 zijn nieuwe kencijfers van het nationaal onderzoeksinstituut CROW verschenen. Het parkeerbeleid van Deventer is van 2013 (Parkeernormen) en 2015 (Beleidsregels). Actualisatie hiervan geeft de mogelijkheid nieuwe vormen van mobiliteit en woonsituaties in te passen. Daarnaast zal aandacht zijn voor de wijze waarop specifiek in gebiedsontwikkelingen of gezien de nabijheid van het IC station Deventer op een andere manier met de verplichting tot realisatie van parkeerruimte kan worden omgegaan. In de eerste helft van 2025 worden de basisprincipes hiervoor uitgewerkt, eind 2025 zal hierover nadere besluitvorming aan het bestuur worden voorgelegd.</p>		
5	Onderzoek naar uitbreiding van de autoluwe binnenstad, rekening houdend met de gevolgen voor uitbreiding kernwinkelgebied	
<p>Een autoluw gebied biedt kansen voor het verbeteren van de wandel- en fietsinfrastructuur, het vergroten van de verkeersveiligheid en vergroening van de binnenstad. Deventer streeft ernaar om in een autoluw gebied een goede balans te vinden tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid, om zo de (economische) vitaliteit van de binnenstad te verhogen. Onderzocht moet worden hoe we de binnenstad vanuit dit principe autoluw kunnen maken, en wat dit betekent voor het verkeer en parkeren van bezoekers, bewoners, ondernemers, nood- en hulpdiensten, de vuilophaaldienst, bevoorrading, etc.</p>		

4.2.3 Nice to have maatregelen

1	Nieuwe loop/fiets route realiseren tussen de hub Roto Smeets en de snelfietsroute Snipperlingsdijk	
<p>Nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers om de verbinding tussen de hub en het noorden van Deventer te verbeteren.</p>		

2	Knip Stationsstraat voor autoverkeer	
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.		
3	Verbreding van fietspaden op Wilhelminabrug	
Gebruik van deze fietsrelatie is groot. Er liggen kansen om comfort voor fietsers te verbeteren. De fietspaden zijn breder dan de fietspaden op de spoorbrug, daarom heeft deze maatregel minder prioriteit en valt onder 'nice to have'.		
4	Verbeteren comfort voor langzaam verkeer spoortunnels Brinkgreverweg en Veenweg	
Comfort van deze twee onderdoorgangen is voor de voetganger en de fietser (zeer) matig. Afstemming met ProRail hierover is noodzakelijk.		
5	Mobiliteitshub De Hoven	
Hub zorgt voor verder 'afvangen' van (auto)stromen aan rand van Deventer. Ook multimodaliteit van deze hub zorgt voor verdere versterking van actieve mobiliteit.		

4.2.4 Nice to have onderzoeken

1	Onderzoek haalbaarheid aanvullend collectief vervoer.	
In de huidige situatie ligt de nadruk op 'regulier' openbaar vervoer, dus de traditionele bussen die met een diensteregeling vaste haltes aandoen. In Deventer wordt echter de binnenstad zelf en sommige buurten zoals De Hoven vanuit die systeeminsteek niet bediend. De actie bestaat uit het in overleg met de concessiehouder onderzoeken welke andere vormen van collectief vervoer mogelijk zijn en door hen worden aangeboden, zodat deze optie flexibeler wordt en daarmee voor meer mensen een mobiliteitsoptie wordt. Belangrijk hierbij is de betaalbaarheid, maar ook een redelijke ondergrens ten aanzien van de bediening.		
2	Onderzoek mogelijkheid toegankelijkheid fietsen in de Engestraat	
In de binnenstad is in de huidige opzet meestal sprake van gemengd verkeer: Auto en fiets maken van dezelfde rijbaan gebruik. Voor de kleinste en minst bereden straten geldt dit ook voor wandelaars en het overige verkeer. Voor het gebruik van de fiets is dit niet optimaal. De vraag is gesteld waarom met name tussen Station en Cultuurkwartier geen fietsvriendelijke route kan worden aangelegd (Bijvoorbeeld via de Engestraat), om zo fietsgebruik te stimuleren. Anderen vinden dit geen goed idee: De wegen zijn al toegankelijk en het fietsverkeer kiest toch haar of zijn eigen weg. Het historische karakter van de straten in de binnenstad lenen zich soms moeilijk voor verkeerregulering.		
3	Opstellen van spelregels (mobiliteit) voor initiatiefnemers en omwonenden bij evenementen.	
Deventer is trots op haar evenementen. Voor de grootste evenementen geldt dat het verkeer over meerdere dagen sommige wegen minder of niet kan gebruiken. Ook bewoners krijgen met tijdelijke veranderingen te maken tijdens de evenementen. Gepleit wordt voor eenduidigheid hierin: Door bijvoorbeeld een groep van A en B evenementen te definiëren kan bepaald worden welke wegen minder toegankelijk zijn en waar extra parkeerruimte nodig is. Ook kan voor die dagen extra pendel worden overwogen. De situatie bij evenementen kan zo als voorbeeld dienen van de voordelen die een autoluwe inrichting met zich mee kan brengen.		

4.2.5 Maatregelen na 2030

1	Verlagen snelheid bij De Boreel	
Principe is goed want sluit aan bij veraangenamen van gebied rond het Boreel / Raambuurt. Echter effectiviteit van deze maatregel is wat onduidelijk.		
2	GOW30 op overige wegen uit het eindbeeld GOW30 (zie rapport advies HWS)	
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. Dit betekent ook dat het grootste gedeelte van de maatregelen uit de visie voor het IJsselfront pas na 2030 kunnen worden gerealiseerd.		
3	Mobiliteitshub rond stadion Go Ahead Eagles en Noorderplein	
Door het realiseren van mobiliteitshubs wordt het aantal autoritten verminderd. Er wordt nog over geschikte locaties nagedacht. Voorbeeldlocaties zijn hubs 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.		

5 Vervolg, uitgangspunten en fasering

5.1 Relatie tussen het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie en het Gebiedsprogramma Centrumschil

De focusgroep heeft aangegeven dat de gemeente en belangengroepen grotendeels overeenstemming hebben over het uiteindelijke doel van een duurzame transitie. Er zijn echter verschillende ideeën over het tijdspad om dit doel te bereiken.

Zowel het Mobiliteitsplan voor Binnenstad en Periferie als het Gebiedsprogramma Centrumschil kunnen hierbij aansluiten. De overeenkomsten en verschillen tussen beide zijn als volgt: voor alle partijen is het doel op lange termijn helder. Het Gebiedsprogramma Centrumschil richt zich voornamelijk op het visualiseren van dat einddoel en kijkt vervolgens terug om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om dit te bereiken.

Het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie kijkt in deze fase van het tussenproduct, met uitvoeringsmaatregelen tot 2030, naar welke acties ons optimaal in de richting van het einddoel sturen. Zowel de gemeente als de belangengroepen beschouwen de "must-have" maatregelen als waardevol, ongeacht of ze in latere fasen moeten worden aangepast op basis van nieuwe inzichten, zoals de locatie van nieuwe woningen of bedrijventerreinen. Op dat moment kunnen dan ook meer ingrijpende maatregelen voor de lange termijn, zoals de aanleg van een derde IJsselbrug, worden overwogen.

5.2 Uitgangspunten voor het gewenste tempo van de mobiliteitstransitie

Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de binnenstad en de omliggende wijken. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leef- en loop en fietsklimaat enerzijds, terwijl de economische centra en andere bestemmingen ook

met de auto bereikbaar moeten blijven. We willen deze verandering stimuleren, maar niet forceren. Daarom stellen we de volgende spelregels voor bij het komende transitieproces.

Eerst het zoet, dan het zuur. Uitgangspunt is dat forse ingrepen ten aanzien van autobereikbaarheid en parkeren alleen doorgevoerd kunnen worden als hiervoor redelijke alternatieven zijn ontstaan. Het moet redelijkerwijs aan betrokkenen en omwonenden uitlegbaar zijn hoe de gevolgen van veranderende mobiliteit in de eigen omgeving uit zullen werken. Een gewenningsperiode met enige frictie zal altijd blijven, maar op termijn moeten de juiste randvoorwaarden worden ingevuld.

Juiste verhouding in woningbouw en infraprojecten. We moeten aantonen dat beide soorten projecten elkaar per gebied aanvullen. Dus bij woningbouw een hub, bij een centrumlocatie een fietsenstalling. Bij de planning moet die lokale verhouding zichtbaarder worden. Dat is ook een kwestie van plannen: Een goed voorbeeld is het maken van ruimtelijke reserveringen om later ook in andere plaatsen rond de binnenstad hubs te kunnen realiseren.

Op zoek naar slimme, goed voorbeelden. Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor zowel het heden als de toekomst. Dit betekent dat we niet alleen doelen formuleren, maar ook inzichtelijk maken hoe we die doelen willen bereiken, en dat we het draagvlak hiervoor vergroten. Autobezit en -gebruik zijn voor veel mensen belangrijk. Daarom zullen wij als gemeente het goede voorbeeld geven, zodat mensen zelf de voordelen van de veranderingen kunnen ervaren.

Om die reden is het belangrijk om op enkele punten expliciet aan te geven waarom een maatregel wordt genomen. Een goed voorbeeld hiervan is het uitbreiden van het voetgangersgebied. In eerste instantie zijn de reacties vaak negatief, maar na de uitvoering geven veel ondernemers aan dat de situatie uiteindelijk verbeterd is. We willen de behoefte aan concrete voorbeelden vervullen om te laten zien welke voordelen deze veranderingen kunnen brengen.

Aanhaken op momenten die om een andere mobiliteitsaanpak vragen. In de huidige situatie is de verkeersintensiteit in de spitsuren soms al zorgelijk. Ook parkeerruimte in het centrum is schaars, wat met name blijkt uit wachttijden voor bewoners. Uiteraard werken we hard aan oplossingen hiervoor en ontstaat een deel van de problemen uit tijdelijke veranderingen, bijvoorbeeld als gevolg van werkzaamheden.

Toch zien we ook hierin kansen. Een tijdelijke wijziging kan juist een aanleiding zijn om een gedragsverandering in gang te zetten. De gemeente kan hierin faciliteren. Bijvoorbeeld door omwonenden bij werkzaamheden gebruik te laten maken van een hub, inclusief een pendelfunctie. Een dergelijke pilot geeft dan inzicht in het gebruik bij een definitieve herinrichting.



Figuur 15: werkzaamheden aan de weg

Monitoring, evaluatie en – waar nodig – bijstellen. Zowel het Gebiedsprogramma Centrumschil als het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie bieden geen vaste blauwdruk voor de toekomst. Naast de voorgestelde maatregelen worden ook onderzoeken gepland die op termijn nieuwe inzichten en maatregelen kunnen opleveren. Naarmate de tijd verstrijkt,

kunnen waardevolle voorbeelden of leermomenten ontstaan, zowel in Deventer als daarbuiten. Daarom is het belangrijk om beslissingen nu te nemen met de flexibiliteit om plannen later aan te passen.

Participatie op projectniveau speelt hierbij een belangrijke rol. Naast de specifieke invulling per project kunnen we hiermee ook algemene indicaties over de voortgang verzamelen. Zo blijven de documenten 'levend' en kunnen ze in de toekomst worden bijgestuurd, zonder dat een geheel nieuwe visie of uitgangspunten vereist zijn.

5.3 Fasering en uitvoering

Alle maatregelen kunnen voorbereid en uitgevoerd worden als daar middelen en capaciteit voor beschikbaar zijn. Bij de voorbereiding wordt ook de technische haalbaarheid getoetst. Wanneer er aanleiding is, zoals vanuit een groot onderhoudsopgave, verkeersveiligheid of mogelijkheid tot cofinanciering voor verbetering van fietsinfrastructuur kunnen deze eerder worden opgepakt. In bijlage iv is per maatregel aangegeven waar de koppelkansen liggen met onderhoudsprojecten of beschikbare middelen.

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 het Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie een investeringsvoorstel via de perspectiefnota indien van toepassing.

5.4 Aanbevelingen voor het vervolg

Zoals onder meer in H2.4 is aangegeven betreft dit een tussenproduct, wat als basis dient voor het definitieve Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie. De wens is om te komen tot een concreet plan waarin onder meer de verschillende uitwerkingsrichtingen verder op detailniveau worden uitgewerkt.

Onderstaand volgen aanbevelingen die gebruikt kunnen worden bij het opstellen van het definitieve plan. Deze aanbevelingen zijn mede gebaseerd op het voor dit product doorlopen proces. Het doel is om een mobiliteitsplan te ontwikkelen dat niet alleen flexibel inspeelt op toekomstige behoeften, maar ook draagvlak creëert bij belanghebbenden. Door de inzichten uit het tussenproduct en de aanbevelingen te combineren, werken we aan een mobiliteitsplan dat duurzaam en effectief bijdraagt aan een leefbare en gastvrije binnenstad.

5.4.1 Maak het SMART

Maak in het definitieve mobiliteitsplan zoveel al mogelijk gebruik van het SMART-principe. Hiermee maak je een plan concreet en doelgericht.



Figuur 16: SMART-principe

Specifiek

Formuleer duidelijke, concrete doelstellingen. Geef aan wat je precies wilt bereiken en welke acties daarbij horen.

Meetbaar

Maak doelstellingen meetbaar, zodat je kunt volgen of de doelen worden bereikt. Formuleer kwantitatieve criteria.

Acceptabel

Betrek belanghebbenden en zorg ervoor dat doelen haalbaar en wenselijk zijn voor alle betrokken partijen. Denk aan bewoners, bedrijven, en lokale overheden. Dit vergroot het draagvlak en de kans op succesvolle uitvoering.

Realistisch

Stel doelen die haalbaar zijn met de beschikbare middelen, zoals budget, tijd, en personeelscapaciteit. Evalueer of het plan past binnen de fysieke en financiële kaders.

Tijdsgebonden

Voeg een duidelijke termijn toe aan elk doel om focus en urgentie te creëren. Dit helpt bij het plannen en het evalueren van de voortgang.

5.4.2 Stel een uitvoeringsprogramma op

Laat een uitvoeringsprogramma, inclusief een financiële onderbouwing onderdeel uitmaken van het definitieve mobiliteitsplan. Op deze manier worden met name de “R” en de “T” uit SMART-principe geborgd.

5.4.3 Stel een efficiënt participatietraject op

Inbreng vanuit belanghebbenden, waaronder de focusgroep, is cruciaal voor het benodigde draagvlak voor het definitieve mobiliteitsplan. Van belang hierbij is om duidelijk aan te geven wat er van de belanghebbenden wordt verwacht. Zo zorg je ervoor dat de verwachtingen wederzijds overeenkomen en voorkom je dat belanghebbenden overvraagd worden, of juist te weinig aan bod komen. Een efficiënt participatietraject hoort daarom onderdeel uit te maken van het te volgen proces om te komen tot een definitief mobiliteitsplan. Op deze manier doe je ook recht aan de inzet en de input van onder andere de focusgroep en wordt hiermee ook de “A” uit het SMART-principe geborgd.

5.4.4 Gebruik goede voorbeelden

Deventer is niet de eerste stad waarvoor een mobiliteitsplan wordt opgesteld. Er zijn meerdere goede en recente voorbeelden in andere steden aanwezig. Het is verstandig om contact te zoeken met deze steden zodat Deventer gebruik kan maken van de ervaring van deze steden bij het opstellen van een mobiliteitsplan.

Bijlagen

- I. Rapport Goudappel, oktober 2024, ingrediënten voor het concept mobiliteitsplan
- II. Analyse Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie
- III. Verslag focusgroep 23 oktober 2024
- IV. Nagekomen reacties focusgroep en andere partners
- V. Overzicht maatregelen in relatie tot koppelkansen met onderhoudswerk en middelen
- VI. Verslag peiling “Goed op Weg”