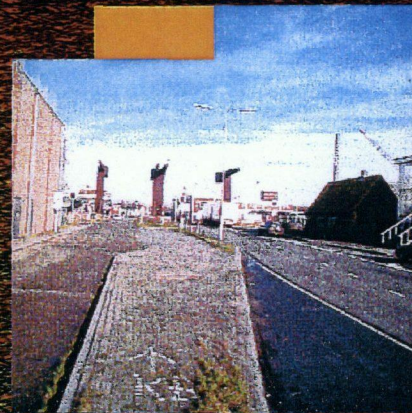
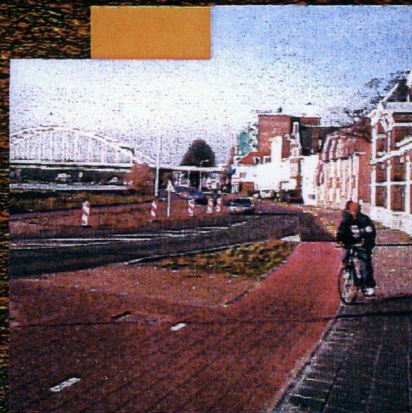
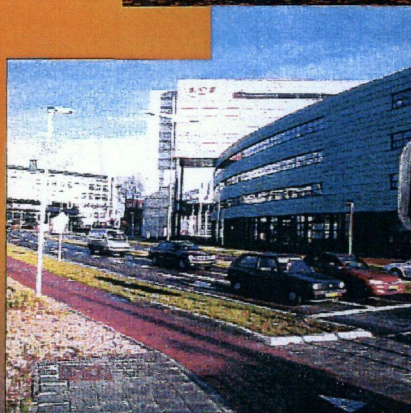


Nota

# Hoofdwegenstructuur Deventer



Deventer bereikbaar èn leefbaar



# Inhoudsopgave

Titel	blz
Voorwoord	3
Samenvatting	5
Inleiding	11
1 Wegen naar bereikbaarheid	
1.1 Toekomstperspectief	15
1.2 Doelen & uitgangspunten	17
1.3 Plankader	19
2 Analyse	
2.1 Inleiding	25
2.2 Verkeersgroei: trends	27
2.3 Mobiliteitsgedrag	29
2.4 Huidige situatie	31
2.5 Situatie 2010 en verder bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid	37
3 Afweging	
3.1 Selectie hoofdwegen	45
3.2 Beschrijving varianten	51
4 Beoordeling varianten	
4.1 Inleiding	85
4.2 Eindbeoordeling varianten	89
5 Beschrijving voorkeursvariant	
5.1 Inleiding	97
5.2 Bereikbaarheid op gemeenteniveau	99
5.3 Bereikbaarheid en leefbaarheid op wijkniveau	101

Titel	blz
6 Actieplan	
6.1 Fasering projecten	113
6.2 Overzicht infrastructurele projecten	115
Verklarende woordenlijst	123
Literatuurlijst	
Bijlagen	



## Voorwoord

In het recente verleden heeft het gemeentebestuur een aantal belangrijke besluiten genomen, die relatie hebben met de voorliggende nota hoofdwegenstructuur. Deze besluiten zijn met name neergelegd in de volgende beleidsnota's:

- Deventer BinnenstadsPerspectief (DBP);
- Fietsbeleidsplan 2000+;
- Mobiliteitsnota Deventer.

Met de genomen besluiten is een start gemaakt met de ontwikkeling van Deventer naar een vergroting van zowel de attractiviteit als de bereikbaarheid, in het bijzonder van de binnenstad. Parallel hieraan krijgen verbetering van het woon- en leefklimaat, versterking van het kernwinkelapparaat en de woonfunctie de aandacht die nodig is.

De voorliggende nota moet in samenhang met de in ontwikkeling zijnde parkeerbeleidsnota leiden tot besluitvorming over een aantal andere componenten van het bereikbaarheidsscenario, anders dan de bovengenoemde.

- De toekomstige hoofdwegenstructuur van de gemeente in aansluiting op de naaste omgeving;
- Een samenhangend parkeerbeleid voor de gehele stad en de binnenstad in het bijzonder.

De besluitvorming met betrekking tot uitbreiding van de parkeercapaciteit is in de tweede helft van 1999 in een impasse gekomen. Voor het gemeentebestuur was dit aanleiding om te kiezen voor een benadering, waarbij verschillende bereikbaarheidsoplossingen in samenhang tot ontwikkeling worden gebracht. De toekomstige infrastructuur, het openbaar vervoer, mobiliteit door gebruik van de fiets, automobilititeit en parkeren zijn vitale componenten, waarover via bovenstaande nota's besluitvorming wordt voorbereid.

Het DBP vormt het beleidskader voor en de uitwerking van de door het College en Raad gewenste opwaardering van de binnenstad. Ook in de

bereikbaarheid van de binnenstad speelt het DBP een rol. Hierbij is de nota hoofdwegenstructuur een toetsend instrument van de wegencategorisering en daarbij voorgestelde maatregelen in de Mobiliteitsnota. Het Fietsbeleidsplan 2000+ en de Mobiliteitsnota zijn inmiddels vastgesteld beleid en daarmee tevens kaderstellend voor het totale pakket van oplossingen voor de bereikbaarheid van de stad en de binnenstad in het bijzonder.

De parallel aan deze nota ontwikkelde Parkeerbeleidsnota geeft het integrale parkeerbeleid aan, dat voor wat betreft de binnenstad en directe schil er omheen, een relatie heeft met de hoofdwegenstructuur. Het is dan ook de bedoeling om beide nota's gezamenlijk voor de besluitvorming gereed te maken en als samenhangend geheel aan te bieden aan de bewoners en andere belanghebbenden in de gemeente Deventer.

De voorliggende nota dient als kaderstellend document voor het beleid op het gebied van hoofdwegenstructuur in de gemeente Deventer gedurende de eerstkomende 10 tot 15 jaar. Het verkeer en vervoer is onderhevig aan soms grote en niet altijd voorziene veranderingen, die het verkeersbeeld substantieel kunnen beïnvloeden. Daarom wordt tevens voorgesteld om met regelmaat – bijvoorbeeld om de 2 jaar – een voortgangsrapportage op te stellen waarin de ontwikkeling van het verkeersbeeld wordt beschreven. Conclusies uit deze voortgangsrapportage hebben consequenties voor het meerjarenprogramma infrastructuur Deventer (MIND) met daarin de infrastructurele projecten voor een periode van 4 opeenvolgende jaren. Ingrijpende ontwikkelingen kunnen in het uiterste geval leiden tot een aanpassing van het beleid in de vorm van een nieuwe nota hoofdwegenstructuur.







# Erratum

## Nota van Wijziging

### Nota Hoofdwegenstructuur Deventer

---

#### Tekst wijzigen op blz 58 van concept-Nota:

“... Concreet kan dit voor de as binnenstad-Colmschate, het Hanzetraject en de Oosttangent (toekomstige N348) betekenen, dat op een aantal trajecten uitbreiding van het aantal rijstroken plaatsvindt. Ook zal in het kader van de doorstroming een studie worden gedaan naar vermindering van het aantal aansluitingen en zal een verhoging van de maximumsnelheid naar 70 km/uur worden overwogen. Deze snelheid is meer in overeenstemming met de aangepaste profilering van de weg.

Momenteel wordt in twee Nederlandse steden (Amsterdam en Hilversum) een experiment voorbereid, waarbij een relatief lage snelheid op verkeersaders wordt gecombineerd met doserende verkeerslichten (in de toekomst mogelijk met Intelligente Snelheidsadaptie (ISA)). Hierdoor ontstaat een gelijkmatige verdeling van het verkeer met positieve gevolgen voor de doorstroming, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en verkeershinder. Verder zou een uitbreiding van het aantal rijstroken hiermee in sommige gevallen kunnen worden voorkomen/uitgesteld. De beschreven experimenten zullen vanzelfsprekend worden gevolgd. Eventuele positieve resultaten zullen mogelijk onderwerp van studie zijn voor Deventer. Vooralsnog wordt voor de aanpassing van de hoofdverkeersassen uitgegaan van gedeeltelijke uitbreiding van het aantal rijstroken en een verhoging van de maximumsnelheid.

De Amstellaan ...”

#### Tekst wijzigen op blz 70 van concept-Nota (onder “Ruimtelijke Impact”):

“Belangrijk onderscheidend aspect bij de verschillende oplossingen voor de verkeerscirculatie in de omgeving van de Wilhelminabrug is de impact op de ruimtelijke kwaliteit. De bestaande plannen voor het gebied Sluisstraat-Zuid gaan uit van een min of meer gesloten IJselfront, waarbij de Wilhelminabrug op haar huidige plek blijft gehandhaafd. Een ombuiging in de aanlanding hiervan kan in bepaalde gevallen tot gevolg hebben dat in meer of mindere mate (afhankelijk van de ruimtelijke inpassing) het IJselfront over een bepaalde afstand ter hoogte van het Pothoofd wordt onderbroken.

Inmiddels is in samenwerking tussen de projectontwikkelaar van het gebied Sluisstraat-Zuid en de gemeente een studie gestart naar alternatieven voor de verkeersafwikkeling. Deze studie verkeert nog in een beginfase en zal in het vervolg nadere uitwerkingen kennen op zowel verkeerskundig, stedenbouwkundig als financieel gebied.

In genoemde studie zijn naast de in deze paragraaf al beschreven en op kaart 3.5 afgebeelde variant tevens alternatieven onderwerp van studie. Betreffende studie naar infrastructurele en ruimtelijke/stedenbouwkundige varianten voor het gebied Sluisstraat-zuid is in een beginfase. Hierbij zullen 3 varianten in de wegenstructuur ter plaatse als uitgangspunt dienen: een ombuiging in de aanlanding van de Wilhelminabrug naar het Pothoofd ten noorden van de Raambrug, een ombuiging van de brug met een ruimere boog en aansluiting op de bestaande infrastructuur ten zuiden van de Raambrug en tenslotte het handhaven van de aanlanding van de Wilhelminabrug op de huidige locatie. In de loop van het proces zal meer duidelijkheid komen over haalbare invullingen van het gebied, waarbij genoemde varianten in de wegenstructuur ter plaatse worden afgewogen tegen ruimtelijke, financiële en milieutechnische consequenties. Besluitvorming zal plaatsvinden mede op basis van de resultaten van de studie. Hierbij krijgen ondermeer betrokken bewoners in en om het gebied gelegenheid om hierover een mening te geven.



De ruimtelijke impact van een verkeerskundig meest gewenste oplossing ...”

#### Toevoegen in Actieplan (hoofdstuk 6) concept-Nota:

Per planperiode in kolom “Project Herinrichten verblijfsgebied” apart project opnemen: “herinrichten verblijfsgebied, overige wegen” met kostenindicatie van f 5.000.000,- (huidig prijspeil) per planperiode. Financiële dekkingsmogelijkheden onderzoeken in relatie met GDU, collegeprogramma en straten, wegen, pleinen.

#### Wijzigen in Actieplan (hoofdstuk 6) concept-Nota:

Haalbaarheidsonderzoek naar noordelijke rondweg Schalkaar vervroegen van planperiode 2007 t/m 2010 naar 2001 t/m 2006.

#### Toevoegen in Bijlage 5:

Kaartbeelden intensiteits-/capaciteitswaarden van volgende sub-varianten: (incl. overeenkomstige aanpassing vergelijkingsmatrix varianten hoofdwegenstructuur & onderzochte sub-varianten)

- 0+-variant met verleggen Wilhelminabrug naar sluisencomplex, autoluw maken Welle en aanleg 3<sup>o</sup> IJsselbrug;
- 0+-variant met verleggen 3<sup>o</sup> IJsselbrug naar aanlanding t.h.v. Van Vlotenlaan en aanleg verbinding naar A50 i.p.v. naar A1;
- 0+-variant met parkeerring via Houtmarkt, opheffen linksafbewegingen kruispunt Bokkingshang-Emmastraat en verdubbelen parkeer capaciteit Boreel.

#### Vervangen in Bijlage 7:

Kaartbeelden intensiteits-/capaciteitswaarden van 0+-variant, variant 1 en variant 2 door varianten met aanleg nieuwe verbinding tussen noordelijke rondweg Schalkhaar en N348.

#### Tekst wijzigen in Bijlage 8 (onder “Binnenstad binnen de grachten”, blz 27, linker kolom):

“De in de voorkeursvariant gerealiseerde ombuiging in de aanlanding van de Wilhelminabrug op het pothoofd geeft mogelijkheden voor herontwikkeling van zowel het gebied aan de oostzijde als aan de zuidzijde van de brug.

Inmiddels is in samenwerking tussen de projectontwikkelaar van het gebied Sluisstraat-Zuid en de gemeente een studie gestart naar alternatieven voor de verkeersafwikkeling. Deze studie verkeert nog in een beginfase en zal in het vervolg nadere uitwerkingen kennen op zowel verkeerskundig, stedenbouwkundig als financieel gebied.

In genoemde studie zijn naast de in deze paragraaf al beschreven en op kaart 3.5 afgebeelde variant tevens alternatieven onderwerp van studie. Betreffende studie naar infrastructurele en ruimtelijke/stedenbouwkundige varianten voor het gebied Sluisstraat-zuid is in een beginfase. Hierbij zullen 3 varianten in de wegenstructuur ter plaatse als uitgangspunt dienen: een ombuiging in de aanlanding van de Wilhelminabrug naar het Pothoofd ten noorden van de Raambrug, een ombuiging van de brug met een ruimere boog en aansluiting op de bestaande infrastructuur ten zuiden van de Raambrug en tenslotte het handhaven van de aanlanding van de Wilhelminabrug op de huidige locatie. In de loop van het proces zal meer duidelijkheid komen over haalbare invullingen van het gebied, waarbij genoemde varianten in de wegenstructuur ter plaatse worden afgewogen tegen ruimtelijke, financiële en milieutechnische consequenties. Besluitvorming zal plaatsvinden mede op basis van de resultaten van de studie. Hierbij krijgen ondermeer betrokken bewoners in en om het gebied gelegenheid om hierover een mening te geven.

Door de gewijzigde verkeerscirculatie als gevolg van een brugombuiging zal de centrumring aan deze zijde van de binnenstad een ruimer circuit volgen, dat is gesitueerd via ...”

## Samenvatting

### *Aanpassing Hoofdwegenstructuur Deventer: noodzaak of luxe?*

Verkeer is in de huidige samenleving niet weg te denken en speelt hierin dan ook een belangrijke rol. De toename van de welvaart geeft een extra impuls aan het individuele gebruik van de auto en met de toenemende luxe in de auto zelf neemt eveneens de acceptatie toe van de toenemende filevorming. Maatregelen, die de auto-industrie neemt zijn hierop gericht en houden daarnaast rekening met een geringere belasting van het milieu. Nieuwe, maatschappelijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld telewerken hebben slechts een gering effect op de filevorming en worden ruimschoots ongedaan gemaakt door de groei als gevolg van de toenemende welvaart en steden. Feit blijft, dat zonder een goed verkeerssysteem (infrastructuur, vervoermiddelen, wetgeving en regelingen) het effectief maatschappelijk en economisch functioneren van de samenleving gevaar loopt.

Echter, het verkeer heeft ook een keerzijde. De nadelige effecten van met name het autoverkeer op de economie, leefomgeving en het milieu zijn duidelijk. De belangrijkste effecten zijn: verkeersonveiligheid, barrièrewerking, slechte bereikbaarheid door congestie, geluidhinder en uitstoot van schadelijke stoffen. Deze problemen zijn in de bestaande situatie van Deventer stadsbreed weliswaar beperkt en te overzien, maar zullen als gevolg van de groei van de stad en de verdere toename van het autoverkeer vergroten. De overstap van auto naar fiets en openbaar vervoer zal door lokaal en nationaal beleid weliswaar worden gestimuleerd, maar kan als gevolg van eerdergenoemde ontwikkelingen naar verwachting een toenemende groei in het autogebruik niet tegenhouden. Voor lokale overheden blijft de mogelijkheid om het verkeer op bepaalde plaatsen – al dan niet ingrijpend – te reguleren.

Realisering van een hoogwaardig net van fietsverbindingen, zoals weergegeven in het Fietsbeleidsplan 2000+, een samenhangend stelsel van openbaar vervoerverbindingen kunnen aan effectuering van het mobiliteitsbeleid een bijdrage leveren. Ook vergaande parkeermaatregelen in de vorm van parkeervoorzieningen aan de rand van de stad in combinatie met shuttleverbindingen naar delen van de stad (w.o. binnenstad) kunnen het autogebruik in de stad positief beïnvloeden. Naar verwachting zullen daarentegen de effecten van genoemde maatregelen

voor de middellange termijn in ieder geval onvoldoende zijn om de groei van het autoverkeer te wijzigen in een afname.

Een toenemende belasting van het bestaande Deventer wegennet heeft tot gevolg, dat de bereikbaarheid en leefbaarheid in de loop van de eerstkomende 10 jaren verder onder druk komen te staan. Ingrijpende maatregelen als aanvulling op de bestaande structuur, zoals bijvoorbeeld een derde IJsselbrug, zijn niet binnen 15 jaar te verwachten en kunnen alleen worden gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen, die in samenspraak met andere overheden (Rijk, provincies, buurgemeenten) en de private sector tot stand kunnen komen. Een tijdige aanpassing van de bestaande hoofdwegenstructuur is dan ook noodzakelijk om een evenwichtige ontwikkeling van de stad en zijn functies mogelijk te maken. Evenwichtig betekent hier stedenbouwkundig en ruimtelijk verantwoord, maar ook verantwoord op grond van de gangbare voorschriften en maatstaven met betrekking tot de belasting van het milieu, de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

In maart 2000 heeft de gemeenteraad van Deventer de Mobiliteitsnota Deventer goedgekeurd. In deze nota staat het gemeentelijke mobiliteitsbeleid voor de eerstkomende jaren aangegeven. Dit beleid moet leiden tot een integrale aanpak van het verkeer en vervoer op lokaal niveau. Deelplannen uit deze nota vormen ondermeer het Fietsbeleidsplan 2000+ en de Optimalisatieplan openbaar vervoer (in ontwikkeling). De uitvoering van deze twee deelplannen moet leiden tot een groter aandeel weggebruikers, dat op de fiets stapt of van het openbaar vervoer gebruik maakt.

Met de voorliggende nota brengen B&W in beeld welke aanpassingen van de infrastructuur in het Deventer wegennet de komende 10 a 15 jaar nodig zijn om de gestelde doelen op het gebied van stedelijke en economische ontwikkeling, bereikbaarheid en leefbaarheid daadwerkelijk te realiseren. Hiermee wordt vanuit verkeerskundige invalshoek vorm gegeven aan de visie op de toekomst van de stad en op de wenselijk geachte situatie die vervolgens in een weloverwogen fasering kan worden gerealiseerd. In deze visie wordt principieel gekozen voor een stelsel van wegen, dat voldoet aan het criterium grofmazigheid. Grofmazig betekent in essentie het volgende:

- Het autoverkeer wordt geleid via een beperkt aantal, daartoe toegeruste hoofdwegen (toeleidend en voor doorgaand verkeer);
- De capaciteit van deze wegen wordt duurzaam afgestemd op de reëel te verwachten intensiteiten;
- Binnen woon- en leefgebieden blijft een fijnmazig wegenstelsel de maatvoering. Verkeersveiligheid en leefbaarheid (kwaliteit van de leefomgeving) zijn daarbij de bepalende criteria.

Met deze voorkeuren en keuzen wordt het perspectief geboden, waaraan de stad in het eerstkomende decennium moet werken. Het daadwerkelijk realiseren van de beoogde aanpassingen vereist in de komende jaren telkens opnieuw een aantal kernbeslissingen. Voor het nemen van die beslissingen zal telkens de actuele situatie opnieuw moeten worden beoordeeld en gewaardeerd. De mate waarin financiële middelen kunnen worden vrijgemaakt dan wel aangetrokken, zal voorts bepalend zijn voor het realisatieschema.

In het planningsschema zal in de eerste fase alle aandacht worden gericht op ontsluiting van de economische en stedelijke centra: bedrijventerreinen, de binnenstad en herontwikkelingslocaties zoals de Boreel en het gebied Sluisstraat-zuid. In de daarop volgende fase worden de verblijfsgebieden gefaseerd van maatregelen voorzien, waardoor de leefbaarheid binnen deze gebieden verder wordt vergroot. Het planningsschema voor de gehele periode van de eerstkomende 15 jaar is in hoofdstuk 6 verder toegelicht.

#### Bereikbaarheid

De bereikbaarheid zal vooral tot uiting moeten komen in de bereikbaarheid van economische centra, waaronder de binnenstad. Bijzondere aandacht bij laatstgenoemd gebied verdient de toegankelijkheid van de parkeervoorzieningen, die vooral aan de randen van de binnenstad zijn/worden gerealiseerd. Dit betekent, dat in ieder geval buiten de spitsuren niet of nauwelijks congestie mag optreden in de hoofdwegenstructuur. In de spits is enige mate van vertraging, net als in elke andere stad, acceptabel. Tegelijkertijd dient bij het realiseren van een goede bereikbaarheid sprake te zijn van een voor de weggebruiker logische wegcategorisering, waarbij duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de wegen met een verkeersfunctie en die met een verblijfsfunctie. Voor de wegen rondom het stadscentrum geldt, dat deze

een voor de weggebruiker logische ligging en binding moet hebben met de binnenstad.

Naast scheiding in wegcategorieën zal ook sprake moeten zijn van scheiding in verkeerssoorten. Deze scheiding heeft betrekking op het splitsen van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer ten opzichte van de stad en haar deelgebieden. Bij een sterkere scheiding ontstaat een betere afstemming van het weggebruik en de wegfunctie, waarbij externe en doorgaande verkeersstromen zoveel mogelijk langs een beperkt aantal hoofdverkeersaders worden afgewikkeld. Deze aders zouden in verband met de effecten op de omgeving zoveel mogelijk in de periferie van de stad moeten liggen. Hierbij is vooral de relatie tussen Deventer en haar omliggende hoofdwegennet van belang. Intern autoverkeer kan ten dele via een hoofdwegennet van een lagere orde worden afgewikkeld. De belasting van wegen met een relatief grote kwetsbaarheid op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeershinder vindt op deze wijze alleen plaats door verkeer met een herkomst/bestemming in het gebied zelf of de directe omgeving.

Een belangrijk deel van de ritten is extern gericht en heeft dus een herkomst of bestemming buiten de stad. Dit aandeel zal in de toekomst alleen maar toenemen door ondermeer een verdergaande loskoppeling van wonen en werken. De A1 speelt als belangrijke, (inter)nationale vervoersas in de directe omgeving hierin een grote rol en heeft een eenzijdige aantrekkingskracht op het verkeer van/naar de stad aan de zuidzijde. Externe verplaatsingen, grotendeels een relatie hebbend met de A1, dienen dan ook aan de buitenzijde van het stedelijk gebied afgewikkeld te worden, waardoor de hinder voor de stad zo gering mogelijk is. Concreet betekent dit principe een grote rol voor zowel het Hanzetraject ('oude' stad en aanliggende kernen) en de aan te leggen oosttangent N348 ('nieuwe' stad en kernen in de regio) als verbindingen in noord-zuidrichting. In de reeds opgestelde ontwikkelingsvisie voor de Zuid-as is rekening gehouden met genoemde opwaardering van het Hanzetraject.

In de relatie tussen Deventer oost en de rest van de stad is de in ontwikkeling zijnde as binnenstad-Colmschate als verkeersader van groot belang voor het in stand houden een goede onderlinge bereikbaarheid en die van de aanliggende, economische centra.



### Leefbaarheid en verkeersveiligheid

De doelstelling is: Een leefomgeving met voldoende kwaliteit in meerdere opzichten. Zo zal het historisch stadscentrum vooral haar eigen specifieke uitstraling dienen te behouden en moeten culturele waarden behouden blijven. In de woonomgeving spelen ook andere factoren een rol, zoals de hoeveelheid hinder die het autoverkeer maximaal mag veroorzaken. Empirisch is vastgesteld, dat bij een intensiteit van maximaal zo'n 400 mvt/avondspitsuur een acceptabel niveau in het verblijfsklimaat gewaarborgd kan blijven. Boven dit aantal wordt de hinder die het autoverkeer veroorzaakt te groot. Vooral in sociaal-maatschappelijk samenhangende woongebieden zal de rol van de auto kleiner moeten worden. Binnen deze schaal (wijkniveau) zijn relatief veel dagelijkse verplaatsingen naar wijk-/buurtwinkel, basisschool en speeltuin. Voor deze vaak kwetsbare verkeersdeelnemers is een hoogwaardig verblijfsklimaat gewenst, waarin sprake is van veiligheid en een laag niveau van verkeershinder.

### Resultaat

De output van de nota ligt in het voorstellen van enkele varianten voor aanpassing van de hoofdwegenstructuur van Deventer, die op basis van de meest relevante criteria onderling zijn vergeleken.

Deze criteria vormen de concretisering van de doelstellingen en hebben betrekking op de volgende beoordelingspunten:

- bereikbaarheid van de binnenstad voor gemotoriseerd verkeer (met name gericht op de grootschalige parkeervoorzieningen);
- doorstroming op het hoofdwegenet (met name buiten de spitsuren);
- beperking van de automobiliteit;
- leefbaarheid (uitgedrukt in geluidbelasting aan de gevel);
- relatie met het fietsnetwerk (afstemming netwerken);
- benodigde financiële investeringen (infrastructureel);
- effecten voor ontwikkelingslocaties (a.g.v. geluidseffecten);
- ontwikkeling verkeersveiligheid.

De planhorizon van de nota hoofdwegenstructuur is met het oog op het laatste aspect dan ook gelegd in 2010, dit met een doorkijk naar 2020 en verder, waarbij wordt aangesloten bij bestaande ideeën op ruimtelijk

gebied in het kader van De Uitdaging, op weg naar een nieuw Deventer Structuurplan.

Al met al dient een balans te ontstaan tussen de functie/inrichting van de weg en het gebruik. In verblijfsgebieden is deze functie gekoppeld aan een maximale hoeveelheid autoverkeer in relatie tot de hinder die zij veroorzaakt voor de omgeving (leefbaarheid). Op wegen met een verkeersfunctie zal er sprake moeten zijn van een balans tussen weginrichting en de hoeveelheid autoverkeer (bereikbaarheid).

### Conclusie

Op grond van de resultaten van de nota, met inachtneming van de gestelde doelen en toepassing van een analyse aan de hand van de meest relevante criteria, kan worden geconcludeerd dat aanpassing van de hoofdwegenstructuur voor de stad een aantal belangrijke voordelen heeft. Hiermee wordt voorkomen, dat op termijn – 2010 – de verkeersproblemen zodanig ernstige vormen aannemen, dat zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in gevaar komen.

Uiteindelijk is een aantal varianten voor het planjaar 2010 in de hoofdwegenstructuur met elkaar vergeleken. Hierbij zijn tevens de effecten voor de langere termijn (2020 en verder) in beeld gebracht door in te spelen op mogelijke ontwikkelingen in het kader van het structuurplan. Ook de voorziene opwaardering van de A1 met vergroting van de capaciteit is in alle varianten meegenomen als autonome ontwikkeling. Het blijft hoe dan ook moeilijk om alle toekomstige ontwikkelingen te voorspellen en er zal dan ook sprake moeten zijn van voortdurende monitoring van het verkeerssysteem en de hiermee samenhangende functies (wonen, winkelen, werken en recreatie).

De volgende varianten zijn in de beoordeling meegenomen:

- huidige situatie (2000);
- 0-variant 2010 (en verder): de basissituatie, waarbij in principe het huidige hoofdwegenet blijft gehandhaafd en geen grote investeringen worden gedaan;
- 0+-variant: conform 0-variant, waarbij - waar mogelijk – op een aantal van de bestaande hoofdwegen aanpassingen worden gedaan, uitsluitend om de doorstroming te verbeteren;

- variant 1: conform 0+-variant, uitgebreid met een wijziging in de aanlanding van de Wilhelminabrug aan de oostzijde van de IJssel om zodoende de bereikbaarheid van de binnenstad aan de zuidzijde te verbeteren en mogelijkheden te creëren voor herontwikkeling van het gebied ten zuiden van de historische binnenstad;
- variant 2/toekomstperspectief: een hoofdwegenstructuur, waarbij naast een goede bereikbaarheid tevens wordt gestreefd naar een betere leefbaarheid in woongebieden.

In bovenstaande varianten is bij varianten 0, 0+ en 1 de bereikbaarheid steeds verder geoptimaliseerd. In variant 2/toekomstperspectief is de leefbaarheid dus ook in de uitgangspunten meegenomen.

#### 0-variant:

Rekening houdend met vastgestelde, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, ontstaan in 2010 bij de 0-variant op meerdere plaatsen problemen in de verkeersafwikkeling. Deze doen zich met name voor op de wegen aan de west, zuid- en oostzijde van de binnenstad (Welle, Wilhelminabrug, Emmastraat, Kazernestraat en Handelskade) en de Amstellaan. Op andere wegen ontstaan knelpunten, die ook met name betrekking hebben op de hinder voor de omgeving vanwege de ligging in woongebieden. Zo neemt bijvoorbeeld de intensiteit op de Veenweg toe tot ruim 1.200 motorvoertuigen per avondspitsuur: drie maal zoveel als past bij een verblijfsklimaat. Al met al ontstaat stadsbreed een toename van verkeer, dat zich relatief diffuus uitspreidt over het bestaande, fijnmazige hoofdwegennet.

#### 0+-variant:

In de 0+-variant is, waar mogelijk, tegemoet gekomen aan de wens van een betere verkeersdoorstroming. Vooral op de hoofdverkeersassen in de stad, zijnde het Hanzetraject tussen A1 en Brinkgreverweg en de as binnenstad-Colmschate zijn capaciteitsvergroten maatregelen getroffen. Zo is op de Amstellaan en de Hanzebrug het aantal rijstroken uitgebreid tot in totaal 4 (2x2). Verder zullen de mogelijkheden moeten worden onderzocht om op een aantal plaatsen bestaande aansluitingen op te heffen, waardoor de doorstroming op het Hanzetraject verder wordt verbeterd. Verder wordt in deze variant een verhoging van de maximale snelheid tot 70 km/uur gerealiseerd op deze assen, evenals op de aan te leggen N348-tangent. Na uitvoering van deze maatregelen blijken bij

toepassing van de rekenmodellen de doorstromingsproblemen op genoemde assen te zijn opgelost. Echter, rondom de binnenstad (Emmastraat, Kazernestraat en Snipperlingsdijk) blijven bereikbaarheidsproblemen bestaan, omdat hier de mogelijkheden ontbreken om de wegcapaciteit verder te vergroten. Verder is in een aantal woongebieden nog steeds sprake van knelpunten in relatie met de leefbaarheid. Deze zijn wel minder groot geworden in vergelijking met de 0-variant als gevolg van de zuigende werking die genoemde hoofdassen hebben op het verkeer (bijv. intensiteit Veenweg: van 1.200 naar ruim 800 mvt/avondspitsuur).

#### Variant 1:

In variant 1 is als oplossing voor bovenstaande knelpunten aan de randen van de binnenstad de Wilhelminabrug-aanlanding gewijzigd en via een bocht aangesloten op het Pothoofd. Deze maatregel kan in eerste instantie worden gecombineerd met een parkeerring tussen de Welle en de Kazernestraat. De inrichting van deze schakel zal integraal onderdeel moeten uitmaken van het dan te herontwikkelen gebied tussen de historische binnenstad en de Raambuurt. Verder zal voorkomen moeten worden, dat deze verbinding weer onderdeel uit gaat maken van een doorgaande verbinding voor autoverkeer zonder binding met de binnenstad. De brug-maatregel heeft dus niet alleen positieve gevolgen voor de verkeersafwikkeling op genoemde wegen, maar geeft ook mogelijkheden om de historische binnenstad meer te verbinden met het gebied Sluisstraat-zuid en de Raambuurt, zodat het totale gebied binnen de grachtengordel weer haar oorspronkelijke samenhang krijgt. Binnen de herontwikkeling van het dan ontstane gebied Sluisstraat-zuid zijn er mogelijkheden om het nieuwe stadskantoor te vestigen en deze voorziening te combineren met een grootschalige, in het plan geïntegreerde parkeervoorziening. Door het ontstane verblijfsklimaat tussen brug en Zandpoort ontstaat een logische loopverbinding naar de Brink en het aansluitende kernwinkelgebied. Vanzelfsprekend is de verblijfskwaliteit van het gebied ten noorden en oosten van de brug minder goed bij het handhaven van de parkeerring via de Emmastraat. Een goede inpassing van de ring in de omgeving kan zorgen voor het beperken van deze negatieve effecten. Samenvattend ontstaat bij realisering van variant 1 voor de middellange termijn een verkeersstructuur, die op het gebied van bereikbaarheid geen noemenswaardige knelpunten meer kent en in ieder geval buiten de

spitsuren een goede verkeersafwikkeling kent. Echter, de fijnmazigheid van het wegennet zorgt ervoor, dat op steeds meer plaatsen in de stad de leefbaarheid onder druk komt te staan. Immers, de automobilist kan gebruik maken van een veelheid aan routes, waarbij de kortste rijtijd van doorslaggevende betekenis zal zijn. Verder valt de concurrentiepositie ten opzichte van de fiets in verband met het ontbreken van grote verschillen in ritafstand bij deze structuur in het voordeel uit van de automobilist.

#### Variant 2/toekomstperspectief:

In variant 2/toekomstperspectief is tegemoet gekomen aan de wens om zowel de leefbaarheid in de woonwijken te verbeteren, de vervoerswijzeverdeling, waar mogelijk en vooral voor de interne verplaatsingen, te beïnvloeden en de bereikbaarheid van de economische centra en verblijfsgebieden te waarborgen. In dit zogenaamde grofmazige hoofdwegenmodel is sprake van relatief grote verblijfsgebieden, waarbinnen de auto een minder dominante rol speelt in de leefomgeving, en een relatief beperkt aantal hoofdwegen met voldoende capaciteit. Naast de maatregelen, genoemd bij variant 1, zijn ook andere, ten dele ingrijpende, maatregelen noodzakelijk voor het realiseren van deze structuur. Zo wordt een aantal wegen afgesloten voor het doorgaande autoverkeer: de Zwolseweg ter hoogte van de aansluiting met de Roland Holstlaan, Brinkgreverweg ter hoogte van het spoorviaduct, Veenweg ter hoogte van het spoorviaduct, Grote Ratelaar in de nabijheid van winkelcentrum Flora, De Braam ter hoogte van de Oude Oxersteeg en de Van Twickelostraat ter hoogte van de Kapjeswelle. Genoemde afsluitingen hebben tot gevolg, dat de economische centra voor de belangrijkste herkomstgebieden bereikbaar blijven en tegelijkertijd grotere gebieden ontstaan met een verblijfsfunctie.

In de eerdergenoemde analyse aan de hand van de meest relevante criteria zijn de vier beschreven varianten onderling vergeleken op een aantal reeds genoemde aspecten. Hieruit blijkt, dat als totaal variant 2 als toekomstperspectief de meeste voordelen biedt. Vooral de aspecten "bereikbaarheid parkeren binnenstad", "doorstroming hoofdwegennet", "verkeersveiligheid", "leefbaarheid" en "relatie fietsnetwerk" zijn aspecten, waarop deze variant positief scoort. De financiële consequenties van variant 2 zijn evenals van variant 1 groot. Er is namelijk sprake van een aantal grootschalige ingrepen in het wegennet, zoals de opwaardering van het Hanzetraject (tussen A1 en Brinkgreverweg) en de ombuiging in de

aanlanding van de Wilhelminabrug. Het realiseren van de doelstelling om Deventer ook in de toekomst bereikbaar te houden vraagt daarentegen deze soms vergaande maatregelen.

De weg hiernaar toe kan gefaseerd plaatsvinden, waarbij in eerste instantie, uitgaande van variant 1, een aantal maatregelen kan worden getroffen die de bereikbaarheid verbeteren en voor de eerstkomende jaren waarborgen. Deze fasering heeft haar oorzaken in de eindigheid aan financiële middelen, de combinatie die moet worden gelegd met zowel ruimtelijke als infrastructurele ontwikkelingen en monitoring van de effecten van eenmaal getroffen maatregelen. Mocht in bepaalde (woon)gebieden de leefbaarheid in gevaar komen door een te grote toename van het autoverkeer, dan kunnen aanvullende maatregelen worden overwogen, die de kwaliteit van de leefomgeving weer op een aanvaardbaar niveau terugbrengen. Op deze wijze kan stapsgewijs variant 2 als ontwikkelingsperspectief worden gerealiseerd.

Op de langere termijn (na 2010) zal in alle varianten nadrukkelijker gekeken moeten worden naar aanleg van aanvullende infrastructuur. De bestaande infrastructuur heeft dan haar capaciteit in meerdere opzichten (qua weginrichting en hinder voor de omgeving) bereikt. De mate, waarin en de locatie waar deze nieuwe infrastructuur is gewenst, hangt nauw samen met de visie in het kader van het te ontwikkelen Structuurplan. Een maatregel, die zowel vanuit het verkeerskundige en ruimtelijke laadvermogen van de bestaande stad als mogelijke stedelijke ontwikkelingen aan de westzijde van de IJssel (netwerkstad, polenontwikkeling) in beeld komt, is een derde IJsselbrug. Deze kan worden gecombineerd met een directe verbinding naar de A1 (aansluiting Twello). De locatie van deze brug zou in samenhang met mogelijke, stedelijke ontwikkelingen en de te kiezen hoofdwegenstructuur moeten worden gevonden. Een plek die voor aanlanding aan de oostzijde van de IJssel in aanmerking zou kunnen komen ligt in het verlengde van de Roland Holstlaan. Hiermee ontstaat een sluitend hoofdwegennet in een tangent om de oude stad, met een belangrijke verzamel- en verdeelfunctie voor verkeersstromen van/naar de aanliggende gebieden. Vanzelfsprekend zullen stappen in de richting van nieuwe infrastructuur, zoals bovengenoemd pas na een zorgvuldige, integrale afweging kunnen plaatsvinden, waarbij tevens overleg noodzakelijk is met andere overheden.



## Inleiding

Deventer is in beweging. Tal van ruimtelijke ontwikkelingen die impact hebben op het verkeer in de stad en specifieke verkeersprojecten zorgen voor een stroom aan veranderingen in de afwikkeling van het verkeer. Zo wordt gewerkt aan de totstandkoming van de as binnenstad-Colmschate en vinden in en rond de binnenstad tal van activiteiten plaats die het winkel- en woonklimaat moeten verbeteren. Verder vindt aan de oostzijde van de stad voltooiing van de Vinexwijk De Vijfhoek plaats en zijn er plannen voor aanleg van twee bedrijventerreinen: Colmschate-noord en Bedrijvenpark A1.

Via de in maart 2000 vastgestelde Mobiliteitsnota is een kaderstellend beleid vastgesteld voor uitwerkings- en uitvoeringsplannen op het gebied van verkeer en vervoer, waarbij rekening wordt gehouden met bovengenoemde ontwikkelingen. De hiervoor gehanteerde planstructuur is hieronder schematisch weergegeven.

### Mobiliteitsnota Deventer

Fietsbeleidsplan 2000+	Optimalisatie nota openbaar vervoer	Meerjarenplan verkeers- veiligheid	Integrale parkeernota	Nota hoofdwegen- structuur
---------------------------	---	--	--------------------------	----------------------------------

De Mobiliteitsnota voor de gemeente Deventer geeft inzicht in het te voeren beleid met betrekking tot het verkeer en vervoer, binnen de gemeente. Hiermee is een visie ontstaan voor beleidsrichtingen in de verschillende vervoersmodaliteiten. De uitvoeringstermijn van de daarbij behorende maatregelen is gesteld op circa 10 jaar. Hierbinnen zal Deventer voorzien moeten zijn van een volwaardig fietsnetwerk, een integraal en op de behoefte afgestemd openbaar vervoersysteem, een regulerend parkeerregime in en om de binnenstad en een stelsel van hoofdwegen en verblijfsgebieden, rekening houdend met een selectieve bereikbaarheid en een integrale leefbaarheid/veiligheid.

De functie van de nota hoofdwegenstructuur ligt in het toetsen van de wegencategorisering, zoals voorgesteld in de Mobiliteitsnota, aan de eisen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Instrument hierbij is

ondermeer het verkeersmodel Omnitrans, waarmee de huidige en toekomstige situatie op het gebied van verkeersafwikkeling gesimuleerd worden. Daarnaast wordt het aspect leefbaarheid getoetst aan de verplaatsingsmogelijkheden tussen de verschillende functies op wijk- en buurniveau, de hinder die het verkeer voor de omgeving veroorzaakt (geluid en stank) en de overige kwaliteitsaspecten van de directe leefomgeving (spelen, verblijven).

Deze nota geeft in hoofdstuk 1 achtereenvolgens een beschrijving van het toekomstperspectief met daarbij de doelen & uitgangspunten. Vervolgens vindt in hoofdstuk 2 een analyse plaats van zowel de huidige als te verwachten situatie in de toekomst en volgt in hoofdstuk 3 de afweging en de beschrijving van varianten in de hoofdwegenstructuur. In hoofdstuk 4 volgt de beoordeling van vier toekomstige varianten in de hoofdwegenstructuur, waaronder die in de situatie bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid. Deze beoordeling gebeurt aan de hand van een aantal, meest relevante criteria, waarbij ondermeer relaties worden gelegd met andere beleidsterreinen. Vervolgens vindt in hoofdstuk 5 een beschrijving plaats van de voorkeursvariant als ontwikkelingsperspectief, waarbij per deelgebied in Deventer de toekomstige situatie na uitvoering van deze variant wordt beschreven. Tenslotte is in hoofdstuk 6, uitgaande van de voorkeursvariant als eindbeeld een projectenlijst met globale fasering opgenomen, waarbij zoveel mogelijk een koppeling plaatsvindt met het MIND. Ook worden hierin haalbaarheidsstudies aangekondigd en zijn – waar mogelijk – indiactief de benodigde investeringen en dekkingsbronnen aangegeven. Binnen de projecten is een verdeling gemaakt, die samenhangt met de voor deze nota geformuleerde doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.



# 1

## wegen naar bereikbaarheid

1.1 toekomstperspectief

1.2 doelen & uitgangspunten

1.3 plankader

## 1.1 Toekomstperspectief

### Inleiding

De gemeente Deventer bereidt zich beleidsmatig voor op een toekomst met perspectief. Het ontwikkelen van actueel beleid voor de lange termijn via beleidsnota's, zoals het Structuurplan, het Milieubeleidsplan, de beleidsnota Wonen en het Economisch Business Plan, geeft dit aan. De woningvoorraad, bevolkingsomvang, werkgelegenheid en regiofunctie zullen sterk groeien. In de Uitdaging op weg naar het nieuwe Structuurplan wordt momenteel uitgegaan van een jaarlijkse toename in het aantal woningen met 500 tot 550. Deze toename levert naar verwachting een totale bevolking op van ruim 100.000 inwoners in 2025. Aan extra bedrijventerrein wordt ingezet op een jaarlijkse uitgifte van circa 8 ha in de komende 15 tot 20 jaar. Dit betekent overigens, dat over 10 tot 15 jaar naar nieuwe bedrijventerreinen moet worden gezocht naast de reeds geplande Linderveld en Bedrijvenpark A1.

Een gevolg van bovenstaande voornemens is de toename van de verkeersintensiteiten, dit nog los van de autonome groei van de mobiliteit en een relatief trage groei in het gebruik van andere vervoerswijzen (w.o. fiets & openbaar vervoer). In het streven naar een duurzaam beleid staan begrippen als dynamische economie en leefkwaliteit centraal (zie ook Milieubeleidsplan). Verkeer speelt in deze ontwikkelingen een belangrijke rol in haar dienende functie voor zowel economie als mobiliteit. Een teveel aan autoverkeer schaadt daarentegen de economie en het leefmilieu van de Deventenaar. Er dreigt het gevaar van een dichtslibbende binnenstad en een overvloed aan autoverkeer in woongebieden.

### Lokaal (be)sturen

De functie van de lokale overheid is gericht op het duurzaam bereikbaar en leefbaar houden van de stad. Hierin speelt in het kader van het mobiliteitsbeleid de wens een rol om het aandeel van zowel de fiets als het openbaar vervoer toe te laten nemen. De afgelopen jaren laten zien, dat een sterke groei van de automobilititeit heeft plaatsgevonden met ondermeer een stijging van het aandeel lokale ritten. Deze ontwikkelingen zullen op termijn leiden tot het dichtslibben van de binnenstad, de

verslechtering in de bereikbaarheid van economische centra, toename van verkeersonveiligheid, verkeersgeluidhinder, luchtverontreiniging en barrièrewerking. Het gemeentebestuur hecht grote waarde aan het terugdringen van de milieubelasting door het verkeer, dit ondermeer via het Milieubeleidsplan. Overigens wordt ook wereldwijd de invloed van de mens op het milieu (broeikasewffect) steeds meer onderkend en wordt er aangedrongen op samenhangende en accurate maatregelen (VN).

De eerder genoemde instrumenten kunnen via uitwerking in lokaal beleid zorgen voor een tijdig inspelen op de ontwikkelingen in de gemeente. Het ongeremd tegemoetkomen aan de individuele wens om zich te verplaatsen zonder daarbij te sturen in de manier waarop en de route waarin, zal op den duur leiden tot onoplosbare knelpunten op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Collectieve kwaliteiten worden aangetast en de stadsdynamiek vervalt tot een steeds trager werkend systeem van stedelijke functies. Zo is het op basis van eerste verkenningen aannemelijk, dat de huidige hoofdwegenstructuur in 2010 ontoereikend zal zijn om alle verkeersstromen rond de (binnen)stad adequaat te kunnen afwikkelen zonder de leefbaarheid en de bereikbaarheid ernstig aan te tasten.



Handelskade



Sturing in mobiliteit - zonder daarin paternalistisch te willen zijn – is derhalve gewenst. De inzet van dit meer marktconforme en decentraal gerichte denken, zoals ondermeer geformuleerd in het concept-NVVP, betekent dat ingrijpende maatregelen nodig zijn om de behoefte aan mobiliteit op een collectief verantwoorde wijze te faciliteren. Ter illustratie: het volgen en faciliteren van de toename aan autoverkeer op de centrumring (getuige de prognoses) zou kunnen uitmonden in het realiseren van extra wegcapaciteit. Afgezien van de ruimtelijke beperkingen heeft een dergelijke maatregel sterke nadelen voor de omgevingskwaliteit, oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid. Veel meer zal moeten worden gezocht in een gedifferentieerde aanpak van de verschillende soorten verplaatsingen, zowel qua bestemming als vervoerswijze. Hiermee wordt bereikt, dat autoverkeer alleen die wegen gebruikt, die daarvoor het meest geschikt zijn.

De ontvlechting van de verschillende verkeersstromen kan op stadsniveau gebeuren door een duidelijker wegencategorisering, gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen in het kader van het Structuurplan, de verbetering van het fietsnetwerk en de bediening door openbaar vervoer. Bij het structureren van het hoofdwegennet dienen de belangen van de verschillende doelgroepen zoveel mogelijk te worden gewaarborgd. Bijzondere aandacht verdient hierbij de bereikbaarheid voor hulpverlenende instanties (politie, brandweer en ambulance) en openbaar vervoer. Bij het nemen van soms ingrijpende circulatiemaatregelen zou gestreefd moeten worden naar een uitzonderingspositie voor in ieder geval de twee laatstgenoemde doelgroepen. Ook de afstemming met het fietsverkeer verdient op plekken, waar de verschillende netwerken samenkomen bijzondere aandacht.

De verwachte, toekomstige ontwikkelingen tezamen met een actief mobiliteitsbeleid geven aanleiding om te streven naar een beperking in de groei van de autoverkeersstromen in de stad.

## 1.2 Doelen & uitgangspunten

Het in paragraaf 1.1 beschreven perspectief maakt van Deventer een gemeente, waar veel verkeer plaatsvindt, vooral in de toekomst. Mobiliteit is onmisbaar en zal bij een verdere spreiding van werk, wonen en sociale contacten een steeds grotere rol gaan spelen. Dit verkeer heeft ruimte nodig. De wegen naar en in de gemeente dienen dan ook te zorgen voor een bereikbaarheid van een voldoende hoog niveau, waarbij overigens geen garanties gelden m.b.t. het ten alle tijde vrij zijn van congestie. Vooral tijdens de spitsperioden zal namelijk een mate van congestie niet te vermijden zijn. In dit streven dient een zorgvuldige weging plaats te vinden van de verschillende vervoersmodaliteiten, waarbij wordt aangesloten bij het provinciale, regionale en lokale verkeersbeleid.

### **Centrale doelstelling:**

*Deventer bereikbaar met behoud van leefbaarheid en verkeersveiligheid.*

### **Afgeleide doelstellingen:**

1. verbeteren van de samenhang tussen economie, ruimte, verkeer en leefbaarheid;
2. instandhouden en waar mogelijk versterken van collectieve kwaliteiten, zoals de historische binnenstad, het waardevolle landschap en de stedelijke structuur;
3. stimuleren van fietsgebruik en collectief vervoer, lokaal en regionaal;
4. minimaliseren van de hinder, veroorzaakt door autoverkeer;
5. een duurzaam veilige inrichting en categorisering van wegen;
6. koppelen van bedrijvenbereikbaarheid aan locatiebeleid;
7. een goede bereikbaarheid van economische centra, gekoppeld aan een sturend parkeerregime (i.c. doorstroming – in ieder geval buiten de spits – op het nader te bepalen hoofdwegennet);
8. onderling afstemmen van het lokale, regionale en landelijke verkeer- & vervoerbeleid.

De belangrijkste instrumenten die horen bij het realiseren van bovenstaande doelstellingen staan beschreven in bijlage 1.

Bij het realiseren van de doelstellingen zal rekening moeten worden gehouden met:

- het ambitieniveau voor wat betreft het verzorgingsgebied van de stedelijke voorzieningen (een groeiend bezoekersaantal binnen het verzorgingsgebied van circa 200.000 mensen);
- onderscheid naar soorten verkeersstromen (qua modaliteit (fiets, openbaar vervoer, individuele auto) en richting (intern, extern en doorgaand ten opzichte van Deventer));
- een betere benutting van de bestaande infrastructuur;

Het ambitieniveau van de gemeente richt zich op een optimalisatie in het gebruik van de stedelijke voorzieningen, in het bijzonder het kernwinkelgebied van de binnenstad. Hierbij zal het beleid vooral zijn gericht op het trekken van (vooral koopkrachtige) bezoekers binnen het verzorgingsgebied van circa 200.000 mensen. Dit streven kan een verhoging van de verkeersdruk betekenen in bepaalde delen van de stad en gedurende bepaalde perioden van de dag. In de toekomstscenario's die ten grondslag liggen aan de nota hoofdwegenstructuur wordt reeds rekening gehouden met een toename van het aantal bezoekers ten opzichte van de huidige situatie. Deze toename vindt vooral plaats als gevolg van een opwaardering van het kernwinkelgebied en het realiseren van nieuwe attractiegebieden daar omheen, zoals de Boreel.

Het gebruik van de bestaande infrastructuur is niet optimaal. Wegen, die potentieel een belangrijke verblijfsfunctie hebben, zoals bijvoorbeeld de Veenweg, worden te sterk belast met motorvoertuigen en wegen die veel autoverkeer kunnen verwerken worden soms slechts door een beperkt aantal auto's gebruikt (bijv. Keizer Karellaan en Karel de Grotelaan). Het verkeer zal dan ook op een andere manier door de stad moeten worden geleid, zodat een betere benutting van de infrastructuur plaatsvindt en tegelijkertijd de leefbaarheid stadsbreed wordt verbeterd. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden gespiegeld aan dit uitgangspunt. Hierdoor kan de aanleg van nieuwe infrastructuur worden uitgesteld met positieve gevolgen voor de schaarse en kostbare ruimte.

Tenslotte: Het nastreven van eerdergenoemde doelen betekent in het licht van de gestelde ambities dan ook, dat (de groei van) het autoverkeer gedifferentieerd moet worden beïnvloed om in de toekomst een stadsbreed verkeer- en vervoersinfarct te voorkomen. Hierbij zal

onderscheid moeten plaatsvinden tussen de verschillende vervoerwijzen en de soort verplaatsing: intern binnen Deventer, extern of doorgaand. Dit actieve mobiliteitsbeleid komt tot uiting in een aantal taakstellingen met betrekking tot de verkeersgroei.

### **Groeidoelstellingen**

Zonder substantieel ingrijpen van de overheid zal een maximale groei optreden in het autoverkeer, zoals eerder weergegeven. Effectief overheidsbeleid zal daarentegen uitmonden in een lagere verkeersgroei. Deze lagere groei kan worden geconcretiseerd in een bijstelling van de autonome verkeersgroei. De groei die alleen het gevolg is van ruimtelijke ontwikkelingen kan namelijk alleen met ingrepen in deze ruimtelijke ontwikkelingen worden beïnvloed.

Hierbij is een differentiatie aan te brengen tussen interne, externe en doorgaande autoritten ten opzichte van Deventer. De invloed van de gemeente Deventer is het grootste op de ritten in de stad zelf. Door realisering van het beoogde fietsnetwerk met non-stopfietsverbindingen, een verbetering van het openbaar vervoernet en een regulerend parkeerbeleid in en rond de binnenstad en wijkcentra zal met name dit aandeel in de totale automobilititeit moeten worden teruggedrongen. Dit streven is reeds genoemd binnen één van de te realiseren doelstellingen. De invloed van de lokale overheid op de externe en doorgaande autoritten is relatief klein. Hiervoor zullen met name de rijks- en provinciale overheid maatregelen moeten treffen. Taakstellingen voor de toekomstige groei, gekoppeld aan de verschillende soorten verkeersstromen zijn hieronder verder uitgewerkt.

### **Verkeersstromen differentiëren**

De volgende aanpak van de verschillende verkeersstromen is wenselijk:

Inzetten op een toename van het fietsgebruik voor de interne ritten en het optimaliseren van de mogelijkheden om zowel voor de interne als externe ritten gebruik te kunnen maken van het collectief vervoer.
---

In het Fietsbeleidsplan zijn taakstellingen geformuleerd wat betreft het fietsgebruik in Deventer. Deze taakstellingen zijn als volgt: 10% groei van

fietsgebruik op afstanden tot 5km en 4% groei van fietsgebruik op afstanden tussen 5 en 6,5km. Deze groei dient voornamelijk te worden gehaald uit een modal split-wijziging in de interne verplaatsingen. Hierbij kan worden gedacht aan een overstap van individueel autogebruik naar de fiets en openbaar vervoer. Gedragsbeïnvloeding met als inzet vermindering van het autogebruik heeft landelijk (nog niet het gewenste effect gehad. Daarom kan bijvoorbeeld het fietsgebruik via positieve impulsen, zoals de aanleg van non-stopfiets-verbindingen (Fietsbeleidsplan 2000+) en de het uitbreiden van gratis, bewaakte fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad verder worden gestimuleerd. Op dit moment ontbreken gegevens over het fietsgebruik in Deventer, zodat concrete taakstellingen met betrekking tot na te streven, maximale groei in de interne autoverplaatsingen niet kunnen worden opgesteld. In de komende jaren zal via monitoring (project i.k.v. MilieuUitvoerings-Programma) hieraan aandacht worden besteed. Ook specifieke openbaar vervoerprojecten, zoals de recent geïntroduceerde piekbus, kunnen bijdragen aan een wijziging in de vervoerswijzeverdeling.

Zowel het externe als doorgaande autoverkeer is grotendeels regionaal/provinciaal georiënteerd en vooral op dat niveau te beïnvloeden. Het PVVP geeft als doelstelling een maximale groei aan van het aantal personenautokilometers tot 2010 met 40% ten opzichte van 1986. Omgerekend naar de periode 2000 – 2010 betekent dit een maximale groei van 17%.

Overigens is het onderscheid tussen de verschillende vervoersrelaties voor wat betreft de referentie-situatie met behulp van het toe te passen verkeersmodel op basis van socio-economische gegevens te maken. Monitoring door middel van veldonderzoek (w.o. kentekenonderzoek) kan zorgen voor een goede monitoring van genoemde verdeling. In de toekomst kunnen tevens schattingen worden gedaan over aantallen fietsers op een aantal hoofdfietsverbindingen, waardoor ook met betrekking tot de interne verplaatsingen meer concrete taakstellingen kunnen worden geformuleerd.

In de uit te voeren onderzoeken kan, in verband met een efficiënte en gelimiteerde inzet van middelen, een beperkt aantal hoofdwegen en hoofdfietsverbindingen als referentie dienen voor het gebruik van het totale wegennet in Deventer.



### 1.3 Plankader

In deze paragraaf komen op hoofdlijnen de gemeentelijke plannen aan de orde, die relatie hebben met de hoofdwegenstructuur. Het gaat hier met name om de parkeernota met daarin ondermeer een beschrijving van het voorgestane parkeerbeleid in de binnenstad, het in ontwikkeling zijnde Structuurplan en het milieubeleid. Een beschrijving van de aan de hoofdwegenstructuur verwante plannen van de hogere overheden komen in bijlage 2 aan de orde.

#### Parkeerbeleid (met name binnenstad)

In het kader van de ontwikkeling van het integrale parkeerbeleid voor de Deventer binnenstad is een exercitie uitgevoerd om zo concreet mogelijk de behoefte aan en het aanbod van parkeerplaatsen in beeld te brengen, zoals dat er nu voorstaat en vooruitkijkend naar 2010.

Hierbij is onderscheid gemaakt naar 3 categorieën gebruikers van parkeerplaatsen, ook wel de doelgroepen van een vraaggericht parkeerbeleid genoemd.

#### **Doelgroepen parkeerbeleid:**

- bezoekers aan de binnenstad, zowel voor de winkels als voor de overige publieksfuncties in de binnenstad;
- bewoners van de binnenstad en ook de bedrijven, die in de binnenstad werkzaam zijn en parkeergelegenheid nodig hebben om hun werk te kunnen doen; gezamenlijk wordt deze doelgroep wel de "belanghebbenden" genoemd;
- de werknemers, werkzaam in de binnenstad, die voor het woon-werkverkeer gebruik maken van de auto.

De doelstellingen van het parkeerbeleid in Deventer zijn breed en ambitieus. Het parkeerbeleid moet ertoe bijdragen dat de openbare ruimte in het centrum een stuk aantrekkelijker wordt. Maar tegelijkertijd moeten er voor bezoekers van het centrum altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daarbij gaat het niet alleen om de huidige bezoekers, maar ook om bezoekers vanuit de regio die nu nog vaker naar andere

winkelcentra gaan: er wordt gestreefd naar een aanzienlijke verruiming van het verzorgingsgebied van de binnenstad van Deventer.

Uit een parkeeronderzoek blijkt dat in de binnenstad een zodanig hoge parkeerdruk voorkomt (meer dan 80%) dat de 'volgrens' wordt overschreden. Daarnaast kan het zijn dat er bezoekers aan de 'poorten' staan te dringen om naar de binnenstad te rijden, maar er nu niet komen (zogenaamde latente behoefte). Om daar mee grip op te krijgen is een normatieve parkeerbehoefteberekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat op de zaterdag en de koopavond de behoefte groter is dan het aanbod. Als tevens rekening gehouden wordt met de hiervoor genoemde ambitie van de stad om het aantal bezoekers van het centrum te verruimen, is sprake van een parkeertekort van zo'n 500 parkeerplaatsen. Wanneer bovendien het beleidsuitgangspunt uit de nota Deventer Binnenstadsperspectief in beschouwing wordt genomen om op termijn 300 versnipperd gelegen parkeerplaatsen in het centrum op te heffen om pleinen en historische straten aantrekkelijker te maken, zal het parkeertekort de komende jaren groeien tot 800 plaatsen.

De extra parkeerplaatsen worden gecreëerd aan de rand van de binnenstad, direct aansluitend op de belangrijkste aanrijroutes, zoals voorgesteld in onderhavige nota Hoofdwegenstructuur. Op die manier kan een optimale bereikbaarheid worden geboden en blijft de binnenstad zoveel mogelijk autoluw. Bij een verdergaande ontwikkeling van de binnenstad als locatie voor winkelen (of 'funshopping') is een goede bereikbaarheid vanaf de aanrijroutes belangrijker dan de afstand van een parkeerplaats tot een specifieke bestemming, zeker als ook de looproutes vanaf de garage naar de bestemmingen in het centrum goed zijn.

De belangrijkste uitbreiding van de parkeercapaciteit zal plaatsvinden nabij de aanrijroutes vanuit het (zuid) oosten (zuid-as en as binnenstad-Colmschate). Nu reeds komt 70% van het autoverkeer richting binnenstad uit die richting. Bij een vergroting van de regionale functie van de binnenstad zal het belang van deze aanrijroutes nog verder toenemen. Er is hier ook een duidelijke relatie met de nota Hoofdwegenstructuur (HWS): de belangrijkste stedelijke assen zullen ook de belangrijkste functie voor de bereikbaarheid van de centrumparkeervoorzieningen gaan vervullen. In concreto wordt in eerste instantie gedacht aan zo'n 500 extra parkeerplaatsen in het gebied Sluisstraat-Zuid (aansluitend op de zuid-as).

Deze locatie is exploitatief het meest haalbaar door de combinatie van functies die hier als gevolg van de herstructurering zal plaatsvinden.

In de toekomst zullen de tarieven en de informatievoorziening nadrukkelijker als instrument gebruikt worden om het gewenste gebruik van de parkeervoorzieningen te stimuleren. Gedacht wordt aan differentiatie van parkeertarieven naar tijd en plaats en de oprichting van een gezamenlijk parkeerschap om de tarieven van gemeente en marktpartijen op elkaar af te stemmen. Dynamische parkeerverwijzing vindt men in de toekomst al op vanaf het Hanzetracé.

De criteria om als bedrijf in aanmerking te komen voor een vergunning worden aangescherpt, het parkeerbeleid voor bewoners wordt daarentegen anders behandeld. Zo zal in de oude woonwijken het gereguleerde gebied stapsgewijs worden uitgebreid, mede afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerproblemen in die wijken. Ook bij wijkwinkelcentra wordt betaald parkeren ingevoerd. Bezoekers van deze centra krijgen daardoor de bestgelegen parkeerplaatsen ter beschikking, tegen een aanmerkelijk lager parkeertarief dan in het centrum geldt. In toekomstige nieuwbouw worden de parkeernormen verhoogd, rekening houdend met de verwachte ontwikkeling van het autobezit in nieuwbouwlocaties.

### **Structuurplan (in ontwikkeling)**

Op lokaal, ruimtelijk niveau wordt momenteel gewerkt aan een **Structuurplan**, waarin de visie op het ruimtelijk beleid voor de eerstkomende 25 jaar wordt toegelicht. Het huidige planstadium bevindt zich in het formuleren van de ruimtelijke ambitie, die zijn gesplitst in een zevental zogenaamde speerpunten in het ruimtelijk beleid:

#### **De 7 speerpunten voor Deventer in De Uitdaging:**

1. centrumstad in een netwerksamenleving;
2. leefbaar bereikbaar;
3. gevarieerd en aantrekkelijk wonen;
4. kwalitatieve economische ontwikkeling en groei;
5. uitdagend landelijk gebied;
6. bruisend voor bewoner en bezoekers;
7. de menselijke maat.

Het mag duidelijk zijn, dat vooral het 2<sup>e</sup> speerpunt relatie heeft met de studie hoofdwegenstructuur. Het verkeer en vervoer vormt één van de bepalende factoren op weg naar een verantwoorde visie met betrekking tot de functie van de stad en haar verdere ontwikkeling voor de lange termijn (na 2010). Hierbij zal sprake moeten zijn van een iteratief proces, waarin ruimtelijke modellen worden afgewogen tegen wenselijke verkeersstructuren. Het komende jaar zal het structuurplan vorm krijgen en via een open planproces uitmonden in een realisatiedocument, waarin opgenomen een uitvoeringsprogramma en investeringsstrategie.

De ruimtelijke vertaling van de speerpunten is vooralsnog als volgt:

- een groeiscenario van gemiddeld 500 woningen per jaar voor de komende 10 jaar;
- een versterkte netwerkontwikkeling met daarin een centrumfunctie voor Deventer in de opvang van regionale bevolkingsgroei;
- voor de middellange termijn het vingervormig verstedelijkingsmodel verder uitwerken met de Ecologische HoofdStructuur (EHS) en landschappelijke waarden als uitgangspunt;
- de eindigheid van een verstedelijking aan de noord-oostzijde van de stad;
- het uitwerken binnen het stadsgewest van een 'verstedelijkingsprong' over de IJssel;
- de ontwikkeling van industrie naar dienstverlening.

Belangrijk in de ruimtelijke ontwikkeling van Deventer in relatie met de infrastructuur is de wens vanuit duurzaamheid om zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur te benutten alvorens nieuwe aan te leggen. Ook de capaciteit – ook wel laadvermogen genoemd - van het bestaande wegennet is bepalend voor de mate van ruimtelijke ontwikkeling en de locatie waar deze plaatsvindt.

### Milieubeleid

Het Deventer Milieubeleidsplan 1997-2001 "Samen werken aan een duurzame stad" zet bij de strategie "Duurzame mobiliteit" in op drie items:

- fietsverkeer wordt gestimuleerd als alternatief voor de auto,
- milieubelasting van auto's wordt voorkomen of beperkt, en
- milieuvriendelijk mobiliteitsgedrag wordt gestimuleerd.

Doel is om het openbaar vervoer te stimuleren en het autogebruik in de stad en voor de korte afstand te ontmoedigen.

De volgende aspecten zijn voor duurzame mobiliteit van belang:

- energieverbruik,
- mobiliteit,
- geluid,
- luchtverontreiniging, en
- ruimtegebruik.

Het Collegeprogramma voor 1999-2002 onderschrijft een goede bereikbaarheid van de stad en wil het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevorderen. Verder is het milieubeleid van Deventer gericht op het voorkomen, beperken en terugdringen van milieuhinder.

Het Nationaal beleidsplan 3 (NMP 3) richt zich op het beperken van de groei van vervoer over de weg, het verbeteren van alternatieven voor dit vervoer, bronmaatregelen, het beïnvloeden van rij- en koopgedrag en het optimaal inpassen en benutten van infrastructuur.

In de contouren van het NMP 4 worden lawaai en luchtverontreiniging door wegverkeer gezien als hardnekkige problemen.

VROM omschrijft het nieuwe gebiedsgerichte geluidsbeleid als volgt:

- Het voorkomen van een deken van geluid.
- Het voorkomen van geluiden die niet in een gebied thuishoren.
- Meer aandacht voor brongerichte maatregelen.
- Elk gebied krijgt de geluidskwaliteit die er bij past.

## 2.1 Inleiding

Deventer kent een aantal punten, waar verkeersaanbod en weginrichting niet in overeenstemming zijn. Hier is in veel gevallen sprake van knelpunten. Te veel verkeer op een te krap ingerichte weg levert vaak een objectief dan wel subjectief verkeersonveilige situatie op of leidt tot capaciteitsproblemen. Ook kan de directe omgeving hierdoor belast worden met diverse vormen van verkeershinder, zoals verkeerslawaai, stank en visuele hinder. Een laag verkeersaanbod in verhouding tot een royaal vormgegeven weg kan in sommige gevallen ook tot problemen leiden, zoals hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer. Op middellange termijn blijken rustige, ruim vormgegeven wegen 'vol' te lopen met autoverplaatsingen, omdat in de huidige, diffuse weginstructuur het gebruik van de auto relatief aantrekkelijk is. Op de langere termijn worden deze wegen daardoor te zwaar belast.

In de hierna volgende paragraaf vindt allereerst een toelichting plaats op de ontwikkeling van het verkeer in de afgelopen jaren en in de toekomst. De belangrijkste trends hierin worden onderscheiden. In paragraaf 2.3 vindt een beknopte toelichting plaats op het mobiliteitsgedrag. Iedere weggebruiker kent een eigen beleving van het deelnemen aan het verkeer en baseert zijn/haar gedrag dan ook op deze eigen ervaringen. Toch heeft de gemeente in haar beleid te maken met algemene opvattingen, waarop keuzen voor de middellange en lange termijn gemaakt moeten worden. In de paragraaf vindt een beschrijving plaats van algemeen geldende richtlijnen op het gebied van mobiliteitsgedrag en de relatie die deze hebben met het lokale verkeers- en vervoerbeleid.

In paragraaf 2.4 komt vervolgens een analyse aan de orde met betrekking tot de huidige situatie en de toekomstige situatie op middellange termijn (2010) en lange termijn (na 2010). Voor de middellange termijn geldt een situatie, waarbij een aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is uitgevoerd, maar waarbij geen sprake is van ingrijpende veranderingen in het verplaatsingsgedrag. De lange termijn heeft vooral een relatie met de ruimtelijke visie, zoals zij is geformuleerd in De Uitdaging.

Het gaat in dit hoofdstuk om een analyse van de belangrijkste items, leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De toetsende functie

van de studie hoofdwegenstructuur op de wegcategorisering, weergegeven in de Mobiliteitsnota, heeft in hoofdlijnen betrekking op de relaties tussen de functie van de weg, het daadwerkelijke gebruik en de wegcapaciteit. Een discrepantie tussen functie en gebruik kan tot gevolg hebben, dat de verkeershinder voor de omgeving ontoelaatbaar hoog wordt. Een tegenstelling tussen gebruik en capaciteit heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling: de weg kan de hoeveelheid verkeer niet meer aan en er treedt congestie op. Beide discrepanties geven een beeld van respectievelijk de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Tenslotte is de verkeersonveiligheid in beeld gebracht door een overzicht van de belangrijkste ongevalspunten ("black spots") in en rond Deventer.







# 2

## analyse

- 2.1 inleiding
- 2.2 verkeersgroei: trends
- 2.3 mobiliteitsgedrag
- 2.4 huidige situatie
- 2.5 situatie 2010 en verder bij  
ongewijzigd mobiliteitsbeleid

## 2.2 Verkeersgroei: trends

Het is bekend, dat met de groei van de welvaart ook het autobezit en -gebruik toeneemt. Ook de groei van de stad Deventer is een belangrijke oorzaak van de toenemende (auto)verkeersdruk. Zo zal in 2010 sprake zijn van ruim 15% meer inwoners en ruim 26% meer arbeidsplaatsen bij uitvoering van het inmiddels vastgestelde ruimtelijk en economisch beleid.

Voor de berekening van de te verwachten hoeveelheid autoverkeer in het prognosejaar 2010 is gewerkt met een groei als gevolg van reeds vastgestelde, ruimtelijke en economische ontwikkelingen en een zogenoemde, autonome groei in het verkeer, die losstaat van deze ontwikkelingen. De autonome groei (o.a. als gevolg van een toenemend autobezit en -gebruik per huishouden) is verdeeld over de verschillende vervoersrelaties (wonen-werken, wonen-winkelen etc.) en heeft betrekking op de avondspits.

De mobiliteitsgroei in het gehanteerde prognosemodel is mede bepaald op basis van de groei die in het NRM (Nieuw Regionaal Model) Oost-Nederland is gehanteerd. Op deze wijze blijft Deventer consistent met regionale prognoses. Het doorgaande verkeer is rechtstreeks uit het NRM Oost-Nederland overgenomen. In de gehanteerde groeicijfers is rekening gehouden met trendmatige ontwikkelingen in de vervoerswijzekeuze als gevolg van een effectief fiets- en/of openbaar vervoerbeleid.

In de volgende tabellen is het bovenstaande in totale getallen weergegeven:

### Ontwikkeling Deventer gebonden autoritten a.g.v. groei van de stad (avondspitsuur)

	1999	2010	% groei
Intern binnen Deventer	10.912	12.926	18,4
Extern vanuit Deventer	5.119	6.368	24,3
Extern naar Deventer	4.059	4.391	8,1
Totaal	20.090	23.685	17,8

### Autonome ontwikkeling Deventer gebonden autoritten (avondspitsuur)

	2010 ten opzichte van 1999 in % groei
Intern binnen Deventer	7,7
Extern vanuit Deventer	6,8
Extern naar Deventer	5,6

Het aantal interne verplaatsingen groeit het sterkst bij een trendmatige ontwikkeling. Deze groei is te verklaren uit een groeiend autogebruik per woning en bedrijf, met name van toepassing op interne ritten.

De samenvoeging van groeicijfers als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en autonome groei tot totalen in het aantal Deventer gebonden autoritten geeft de volgende resultaten:

### Totale ontwikkeling Deventer gebonden autoritten in avondspitsuur (avondspitsuur)

	1999	2010	% groei
Intern binnen Deventer	10.912	13.768	26,1
Extern vanuit Deventer	5.119	6.718	31,1
Extern naar Deventer	4.059	4.623	13,7
Totaal	20.090	25.109	24,9

Uit de tabel blijkt, dat de meeste verplaatsingen intern zijn. Deze ritten nemen tot 2010 flink toe, dit vooral als gevolg van de nieuwbouwgebieden aan de rand van Deventer, zoals de Vijfhoek. Ook het externe verkeer neemt toe, vooral als gevolg van de uitbreiding in bedrijventerreinen aan de rand van Deventer, zoals Bedrijvenpark A1 en bedrijventerrein Colmschate-Noord. Tenslotte zorgt de mobiliteitsgroei in het algemeen voor een toename van alle soorten ritten.

Binnen de totale groeicijfers is een verdeling te maken in de verschillende functies, waarvoor deze verplaatsingen worden gemaakt.

De volgende groeicijfers voor 2010 ten opzichte van 1999 zijn hiervoor gehanteerd:

**Verdeling groei 1999 – 2010 naar functie**  
(avondspitsuur)

Van woon- naar woonfunctie:	8%
Van woon- naar werkfunctie:	8%
Van werk- naar woonfunctie:	8%
Van woonfunctie naar een externe bestemming:	8%
Van een externe herkomst naar woonfunctie:	8%
Van werk- naar werkfunctie:	8%
Van werkfunctie naar een externe bestemming:	15%
Van een externe herkomst naar werkfunctie:	15%
Doorgaand verkeer:	10%

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat voor de middellange termijn een relatief hoge verkeersgroei wordt verwacht van de externe verplaatsingen, die een relatie hebben met werken. Deze groei heeft een belangrijke oorzaak in de ontwikkeling van een zogenaamde netwerksamenleving, waarin wonen en werken steeds minder gekoppeld zijn en in toenemende mate sprake is van ketenverplaatsingen (binnen 1 verplaatsingen meerdere doelen).

Binnen Deventer is voor de totale hoeveelheid ritten een verdere verdeling te maken per ritafstand:

**Verdeling interne verplaatsingen Deventer naar ritafstand en planjaar**  
Avondspitsuur

Ritafstand	1999 in % t.o.v. intern	2010 in % t.o.v. intern
0 - 2,5 km	44	40
2,5 - 5 km	42	44
5 - 7,5 km	11	14
> 7,5 km	3	2

Uit deze tabel blijkt, dat met een trendmatige ontwikkeling er een verschuiving optreedt in de autoritten per afstandsklasse. Er worden in 2010 meer ritten over langere afstand binnen Deventer gemaakt. Deze verschuiving is het gevolg van de steeds verdere uitbreiding van Deventer op relatief grote afstand van de economische centra.

## 2.3 Mobiliteitsgedrag

"Mobiliteit" staat voor het verplaatsingsgedrag, de verplaatsingsmogelijkheid en de verplaatsingsbehoefte. Het blijkt, dat de term mobiliteit dus voor verschillende uitleg vatbaar is en als zodanig ook op verschillende manieren wordt gebruikt. Het mobiliteitsgedrag als afgeleide van deze term is dan ook geen eenduidig begrip. Toch is het nodig enig inzicht in de sociale aspecten van de mobiliteit te hebben alvorens deze mobiliteit met beleid te beïnvloeden. In deze paragraaf wordt beknopt ingegaan op het verplaatsingsgedrag en de manier, waarop hiermee in algemene zin wordt omgegaan.

De vraag naar verkeer en vervoer is een afgeleide vraag. Bijna alle verplaatsingen worden gemaakt omdat men een activiteit wil verrichten op een andere plaats dan waar men nu is. Het gevolg van deze keuze is de verplaatsing van het ene punt naar het andere. Per huishouden is vaak sprake van verschillende activiteiten, waarvoor verplaatsingen worden gemaakt. Al met al vinden per dag in veel gevallen meerdere verplaatsingen plaats, elk met een eigen typering qua afstand, motief en vervoerwijze. Bij het uitvoeren van nieuwe verkeersmaatregelen kan het patroon aan activiteiten en daaraan gekoppelde verplaatsingen danig veranderen.

Zo kunnen verkeersmaatregelen leiden tot een reorganisatie van individuele activiteitenpatronen en wijzigingen in bestemmingen, personen en tijdstippen van de dag. Een en ander kan samengaan met veranderingen in vervoerwijze. Een fictieve voorbeeldsituatie: voor een bepaalde verbinding tussen woning en werk wordt het openbaar vervoeraanbod sterk verbeterd. De moeder van het gezin, die van deze verbinding gebruik maakt, gaat in plaats van met de auto voortaan met het openbaar vervoer naar het werk. 's- Avonds blijft zij haar hobby uitoefenen, maar nu in de nabijheid van het werk, waar zij lopend naartoe gaat. De zoon van het gezin – studierend aan een Hogeschool – geeft de moeder 's-avonds een lift naar huis. De vader – werkzaam als huisman - kan overdag nu de auto (die voorheen door moeder werd gebruikt) gebruiken om de boodschappen te doen. Op de terugweg neemt hij de vriendin van zijn zoon – vroeger aangewezen op openbaar vervoer - mee naar huis. Uit dit voorbeeld blijkt, dat met het nemen van een maatregel in het openbaar

vervoer het totale activiteitenprogramma van een willekeurig gezin weliswaar hetzelfde blijft, maar dat alle individuele activiteitenpatronen zijn veranderd.

Doelstellingen om een wijziging aan te brengen in de vervoerwijzeverdeling zijn nadrukkelijk verbonden met bovenstaand activiteitenpatroon. De manier waarop de doelstellingen bereikt moeten worden is dan essentieel. Toch is het onmogelijk om exact te effecten van een maatregel te berekenen. Enkele belangrijke middelen om het mobiliteitsgedrag als lokale overheid in ieder geval voor een deel te beïnvloeden zijn:

1. ruimtelijke spreiding van activiteiten;
2. aanpassing infrastructuur;
3. woningontwerp & verkaveling.

### Ad 1

Activiteiten vinden veelal op verschillende plaatsen plaats. Het ruimtelijk beleid kan dan ook zijn gericht op een zodanige beïnvloeding van de spreiding in activiteiten, dat de noodzaak lange verplaatsingen te maken zo veel mogelijk wordt beperkt. Dit streven kan natuurlijk niet in alle gevallen worden toegepast. Toch zou een efficiënter gebruik van het wegennet en openbaar vervoer kunnen helpen. Verder kan het verkorten van de verplaatsingsafstanden leiden tot een ander vervoersgebruik. Bij kortere afstanden komt de fiets immers meer in beeld als vervoermiddel. Concentratie van activiteiten rondom openbaar vervoerknoppen geeft verder mogelijkheden om ook deze duurzame vorm van vervoer te stimuleren. Overigens gaat het bij het laatste meer om concentratie van arbeidsplaatsen dan om woningen. Onderzoek heeft inmiddels namelijk uitgewezen, dat men eerder van een eigen vervoermiddel gebruikmaakt om van huis naar het station te gaan dan van station naar de werkplaats. Thuis heeft men een grotere keuzevrijheid in het vervoermiddel.

### Ad 2

Het beïnvloeden van de vervoerwijze is meer dan de behoefte aan vervoer te oriënteren op situaties, waarin het langzaam verkeer en openbaar vervoer een belangrijk aandeel hebben. De te overbruggen afstand kan geschikt zijn om lopend of fietsend te overbruggen, maar als de infrastructuur zodanig is ingedeeld dat deze vormen van vervoer

onaangenaam, gevaarlijk of inefficiënt worden, zal men eerder geneigd zijn de auto te kiezen.

Infrastructurele maatregelen, zoals weginrichting, de afstelling van verkeerslichten en andere maatregelen, die de weggebruiker buiten ervaart tijdens zijn/haar verplaatsing kunnen grote invloed hebben op de keuze van het vervoermiddel.

### Ad 3

In veel gevallen wordt bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken begonnen om op structuurniveau visie te vormen. Wegenstructuren en segmentering in bebouwingssoort, woningdichtheden en groenstructuren worden bij de eerste schetsen als uitgangspunt gebruikt. Toch vinden nagenoeg alle keuzen in mobiliteitsgedrag plaats in huis en kunnen dan ook op het niveau woning of verkavelingsplan worden beïnvloed. Zo kan bijvoorbeeld de situering van een parkeerplaats voor zowel fiets als auto sterk bepalend zijn voor de vervoerwijzekeuze bij het begin van de verplaatsing. Een fietsparkeervoorziening direct bij de voordeur met ligging aan een comfortabele en veilige fietsverbinding ten opzichte van een parkeerplaats voor de auto op enkele tientallen meters van de woning en liggend midden in een verblijfsgebied kan voor bepaalde verplaatsingen in het voordeel van de fiets uitpakken.

Al met al is de veelheid aan verplaatsingen in een stad een zeer complex geheel aan bewegingen van de ene naar de andere activiteit. Het beïnvloeden van dit systeem vergt dan ook een zorgvuldige afweging van verschillende typen maatregelen. Deze hebben zowel betrekking op de ruimtelijke ordening, de verkeersstructuur, de weginrichting, het prijsbeleid als andere aspecten, die het mobiliteitsgedrag beïnvloeden.



## 2.4 Huidige situatie

### Knelpunten bereikbaarheid

Een belangrijk aspect voor het bepalen van de bereikbaarheid is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op een bepaald wegvak/kruispunt. Deze kwaliteit wordt uitgedrukt in de zogenaamde *i/c*-verhouding: de verhouding tussen intensiteit en capaciteit van een wegvak. Hierbij is als uitgangspunt gesteld, dat binnen de spitsuren er nog sprake mag zijn van enige vertraging (horend bij elke stad), maar dat buiten de spits een goede doorstroming op het hoofdwegennet is gewenst. Uitgaande van het verkeersmodel en de daarin maatgevende avondspits geldt als maximaal aanvaardbare *i/c*-waarde een norm van 0,89. Bij deze waarde is sprake van vertraging in de spitsperiodes, maar kan in het algemeen buiten deze periode het verkeer zich goed afwikkelen. Bij een hogere norm ontstaan ook buiten de spits afwikkelingsproblemen.

De huidige situatie geeft op enkele plaatsen een knelpunt te zien in de verkeersafwikkeling. Het betreft hier met name de omgeving van de Wilhelminabrug en het gedeelte van de Deventerweg tussen Epse en de A1. Genoemde knelpunten doen zich met name voor tijdens de spitsuren. In mindere mate vormt ook de Amstellaan een knelpunt in de verkeersafwikkeling. In het algemeen is dus sprake van een goed bereikbare stad, via een diffuus hoofdwegennet, dat voor de weggebruiker door de diverse inrichtingsvormen van wegen en de niet optimale bewegwijzering overigens niet overal even helder is. De daadwerkelijke beleving van de bereikbaarheid komt kennelijk niet in alle gevallen overeen met de daadwerkelijke verkeersbelasting.

### Knelpunten leefbaarheid

De bestaande wegenstructuur heeft een aantal knelpunten op het gebied van leefbaarheid. Deze knelpunten blijken vooral uit de bij de gemeente bekende klachten vanuit de bewoners op het gebied van verkeershinder (lawaai, stank, onveiligheid, barrièrewerking). Zonder uitpuddend te kunnen zijn, hebben vooral de volgende wegen de afgelopen jaren leefbaarheidsklachten opgeleverd: Veenweg, Zwolseweg, omgeving Zwaluwenburg/Oostriklaan, kern Schalkhaar (m.n. Oerdijk), Grote Ratelaar, Siemelinksweg, Somervaart en de Karel de Grotelaan.

Enkele wegen vormen in het gebruik door doorgaand verkeer een toenemende mate een bedreiging voor de leefbaarheid in woongebieden. Zo kent bijvoorbeeld de Grote Ratelaar als gevolg van de groei van De Vijfhoek aan de noordzijde van de wijk Colmschate-zuid een toenemende verkeersdruk van met name extern verkeer, dat deze weg als sluiproute van/naar de A1 gebruikt. Hiermee wordt het toenemend belaste knooppunt Holterweg-Siemelinksweg vermeden.

Een ander wegvak is de Veenweg, die qua dimensionering en afstand tot de naastgelegen woningen, kruisende fietsroutes en relaties op wijkniveau toenemende hinder veroorzaakt. De Veenweg vormt een schakel in een korte route vanaf de as binnenstad-Colmschate naar wijken ten noorden van de Veenweg.

### Knelpunten verkeersveiligheid

Op de hiernavolgende kaart 2.1 staan de verkeersongevallenconcentraties in de gemeente Deventer gedurende de jaren 1997 t/m 1999 aangegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen wegvak- en kruispuntongevallen. Uit het beeld blijkt, dat vooral op de bestaande hoofdverkeersassen van Deventer, zoals de N348 en de N344, de ongevallen hebben plaatsgehad. De meeste kruispuntongevallen hebben plaatsgevonden op het kruispunt Henri Dunantlaan – Brinkgreverweg: in totaal 33, waarvan 4 met letsel. De meeste wegvakongevallen vonden plaats op de Wilhelminabrug: in totaal 20, waarvan 5 met letsel.

Op kaart 2.2 zijn de ongevallen afgebeeld, waarbij kinderen zijn betrokken in de leeftijd van 3 t/m 11 jaar. Hieruit kunnen op hoofdlijnen conclusies worden getrokken met betrekking tot de verkeersonveiligheid in woongebieden, omdat een groot deel van de verplaatsingen in deze leeftijd plaatsvindt op wijkniveau. Er is een redelijk verspreid beeld van ongevallen over de gehele stad te zien, waarbij opvalt dat met name op een aantal bestaande hoofdwegen ongevallen plaatsvinden, zoals op het Hanzetraject, de Zwolseweg, de Diepenveenseweg, Boxbergerweg, Ceintuurbaan-ring. Verder vinden relatief veel ongevallen met deze leeftijdscategorie kinderen plaats in de wijken van Colmschate. Dit zou te maken kunnen hebben met de samenstelling van de bevolking in deze wijken, waarin een relatief groot aantal gezinnen met kinderen is vertegenwoordigd.

Voor een aantal ongevallenconcentraties zijn in het kader van het Meerjarenprogramma infrastructuur Deventer (MIND) reeds maatregelen gepland. Zo zullen in 2001 optimalisatiemaatregelen worden uitgevoerd op de Amstellaan, waardoor de verkeersafwikkeling wordt verbeterd. Ook aanleg van de 2<sup>e</sup> fase in de as binnenstad-Colmschate zal medio 2001 verbetering brengen op de Snipperlingsdijk en de daar aanwezige kruispunten. De afsluiting van de Colmschaterstraatweg-noord is momenteel in procedure en zal bij effectuering een sterke vermindering van de verkeersdruk ter plaatse geven. De ongevallen in de omgeving van de Veenweg-Snipperlingsdijk op de kaart betreffen die voor gereedkoming van de as binnenstad-Colmschate. Nader onderzoek is nodig om de effecten van de aanleg op de verkeersveiligheid in beeld te brengen. Ook het kruispunt Snipperlingsdijk-Verlengde Kazernestraat staat vermeld als

ongevallenconcentratie, terwijl inmiddels door de aanleg van de as dit kruispunt is opgeheven. Wegvakken of kruispunten met ongevallenconcentraties, waarvoor binnen bestaande uitvoeringsprogramma's geen maatregelen zijn voorzien zullen alsnog een plaats moeten krijgen in een meerjarenplanning.

Hieronder volgt een overzicht van de ongevallenconcentraties in de gemeente Deventer.

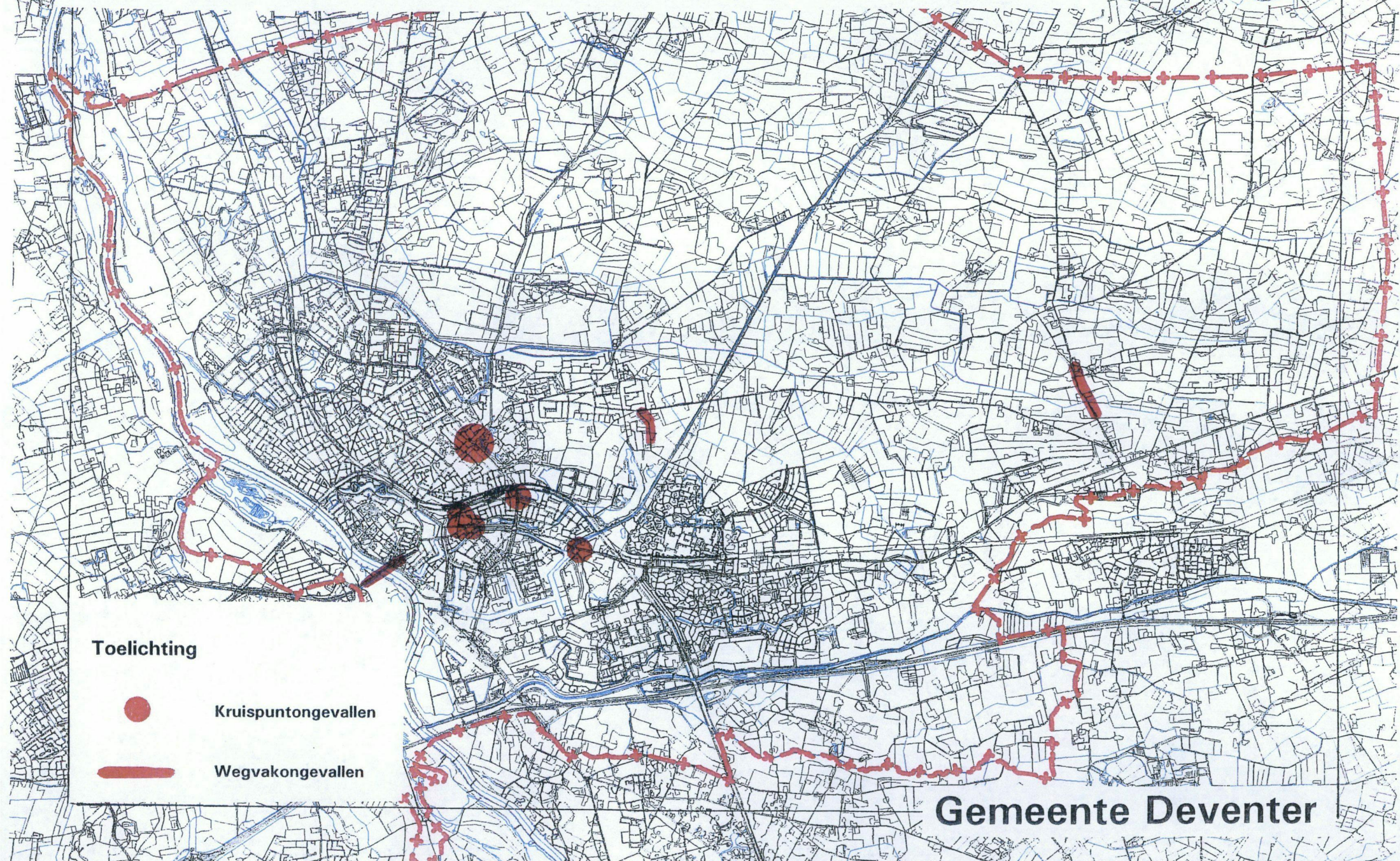
### **Ongevallenconcentraties gemeente Deventer/Diepenveen 1997 - 1999**

<b>Kruispunt/ Wegvak</b>	<b>Totaal aantal ongevallen</b>	<b>Ongevallen met letsel</b>
<b>Kruispunt</b>		
Henri Dunantlaan-Brinkgreverweg	33	4
Snipperlingsdijk-Verlengde Kazernestr.	19	4
Veenweg-Oude Bathmenseweg	15	5
Holterweg-Westfalenstraat	15	4
Henri Dunantlaan-Amstellaan	15	4
Veenweg-Snipperlingsdijk	15	3
<b>Wegvak</b>		
Wilhelminabrug	20	5
Bathmenseweg tussen Schotwillemsweg en Weerthofweg	15	5
Colmschaterstraatweg-noord	12	3



# Ongevallenconcentraties gemeente Deventer/Diepenveen 1997 - 1999

Kaart 2.1



## Toelichting



Kruispuntongevallen



Wegvakongevallen

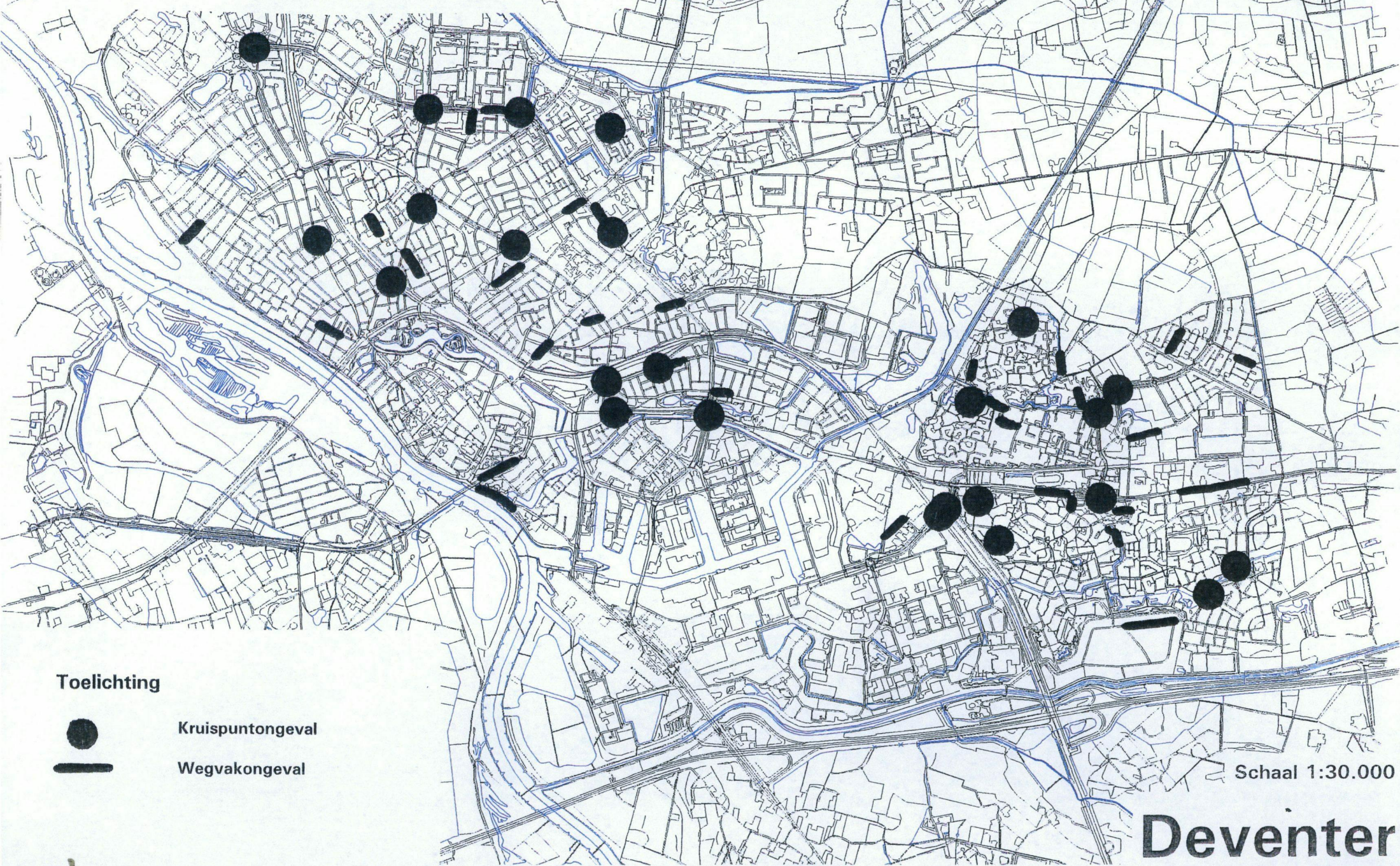
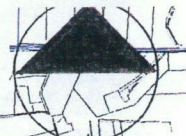
Gemeente Deventer





# Ongevallen met kinderen

Leeftijd 3 t/m 11 jaar, 1997 - 1999

Kaart 2.2



## Toelichting

-  Kruispuntongeval
-  Wegvakongeval

Schaal 1:30.000

# Deventer



## 2.5 Situatie 2010 en verder bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid

### Inleiding

Ongewijzigd en trendmatig mobiliteitsbeleid, gekoppeld aan een aantal vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen heeft ingrijpende gevolgen voor de verkeersafwikkeling van Deventer.

De groei van de stad en haar wegen komt in de komende 10 jaar tot uiting in de volgende projecten/ontwikkelingen:

- Bedrijvenpark A1;
- Bedrijventerrein Linderveld (gedeeltelijk);
- Vinex-woonwijk De Vijfhoek;
- Woonwijk Steenbrugge (gedeeltelijk)
- Verplaatst ziekenhuis;
- Verplaatst voetbalstadion;
- Diverse inbreidings-/herontwikkelingslocaties, waaronder Beestenmarkt, Grachtengordel, Sluisstraat-Zuid, Pothoofd, Rembrandtkade; Bergweide; zuid-as;
- As binnenstad-Colmschate;
- N348 als oosttangent;
- A1-capaciteitsvergroting (tot 2010: benuttingsmaatregelen, na 2010 structureel)

Investerings in nieuwe infrastructuur, behalve bovengenoemde, worden bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid achterwege gelaten. In onderstaande subparagrafen wordt een analyse gegeven voor de belangrijkste aspecten in het kader van de hoofdwegenstructuur: bereikbaarheid en leefbaarheid.

### Knelpunten bereikbaarheid

De vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen zullen een zodanige hoeveelheid extra autoverkeer genereren, dat de geplande nieuwe infrastructuur, gekoppeld aan de wegcategorisering van de Mobiliteitsnota, deze toename niet aan kan. Dit blijkt uit een toename van het aantal en de ernst van de knelpunten. De bestaande knelpunten zullen groter worden en daarnaast ontstaan nieuwe. Zo krijgt het IJsseltraject ter hoogte van de Kapjeswelle en Onder de Linden te maken met afwikkelingsproblemen, die ook avondspits overstijgen en ontstaan op de Kazernestraat, De Boerlaan

(tussen Snipperlingsdijk en Kazernestraat), Amstellaan en de A1 (t.h.v. IJsselbrug) nieuwe en grote bereikbaarheidsknelpunten.



*Kazernestraat*

Opvallend in de lijst van bereikbaarheidsknelpunten voor 2010 is de oost-westlijn door de stad die hierin is terug te vinden. Kennelijk heeft de bestaande infrastructuur in de stad te weinig restcapaciteit om de groei van zowel intern maar vooral ook extern verkeer met herkomst/bestemming A1 op te vangen.

De bestaande knelpunten worden zoveel mogelijk binnen reguliere budgetten opgelost. Concreet betekent dit, dat met name op de as binnenstad-Colmschate en het Hanzetraject tussen A1 en Brinkgreverweg een betere afstelling van de bestaande verkeerslichten. In deze variant blijft binnen Deventer daarentegen een aantal knelpunten in de



verkeersafwikkeling bestaan, zoals op de centrumring-zuid (traject Bokkingshang/Emmastraat-Kazernestraat), de Wilhelminabrug en de Amstellaan. De ernst van deze knelpunten zal toenemen naarmate de verkeersdruk groter wordt als gevolg van de groei van de stad en het autogebruik per huishouden.

Wel zal het toevoegen van capaciteit aan de A1 op de middellange termijn (2005-2010) voor enige verlichting zorgen op de verbinding via de Wilhelminabrug. Momenteel wordt via verzoeken bij het Rijk om uitvoering van benuttingsmaatregelen op de A1 geprobeerd om binnen enkele jaren en vooruitlopend op definitieve maatregelen, meer wegcapaciteit te krijgen, waardoor de nu dagelijkse files verminderen. Het huidige verdringingseffect van de filevorming op de A1 naar de provinciale weg N344 als parallelle verbinding komt met de voorziene maatregelen op de A1 te vervallen.

Al met al zal de afwikkeling van het verkeer in Deventer zich via een 'natuurlijk' proces afwickelen en geen invloed ondervinden van ingrijpende circulatiemaatregelen in het wegennet. Echter, de huidige wegenstructuur wordt als gevolg van de groei van de stad en de autonome groei van het autoverkeer zodanig drukker, dat op den duur knelpunten onoplosbaar groot worden. Hierbij zal met name tussen de nieuwe uitbreidingsgebieden aan de noord- en oostzijde van de stad en de economische centra/A1 de verkeersdruk verder toenemen. De functie van de reeds 'vol gelopen' hoofdassen, waaronder met name het Hanzetraject, zal steeds meer worden overgenomen door wegen met een lagere ontsluitingsfunctie en dus een lagere capaciteit, zoals de 2<sup>e</sup> ring om de binnenstad (w.o. Ceintuurbaan) en de radialen via de Brinkgreverweg en Hoge Hondstraat. Ook hier zullen zich op de langere termijn capaciteitsproblemen gaan voordoen. De menging van intern en extern autoverkeer betekent daarnaast een onnodig hoge belasting van de centrumring.



*Brinkgreverweg*

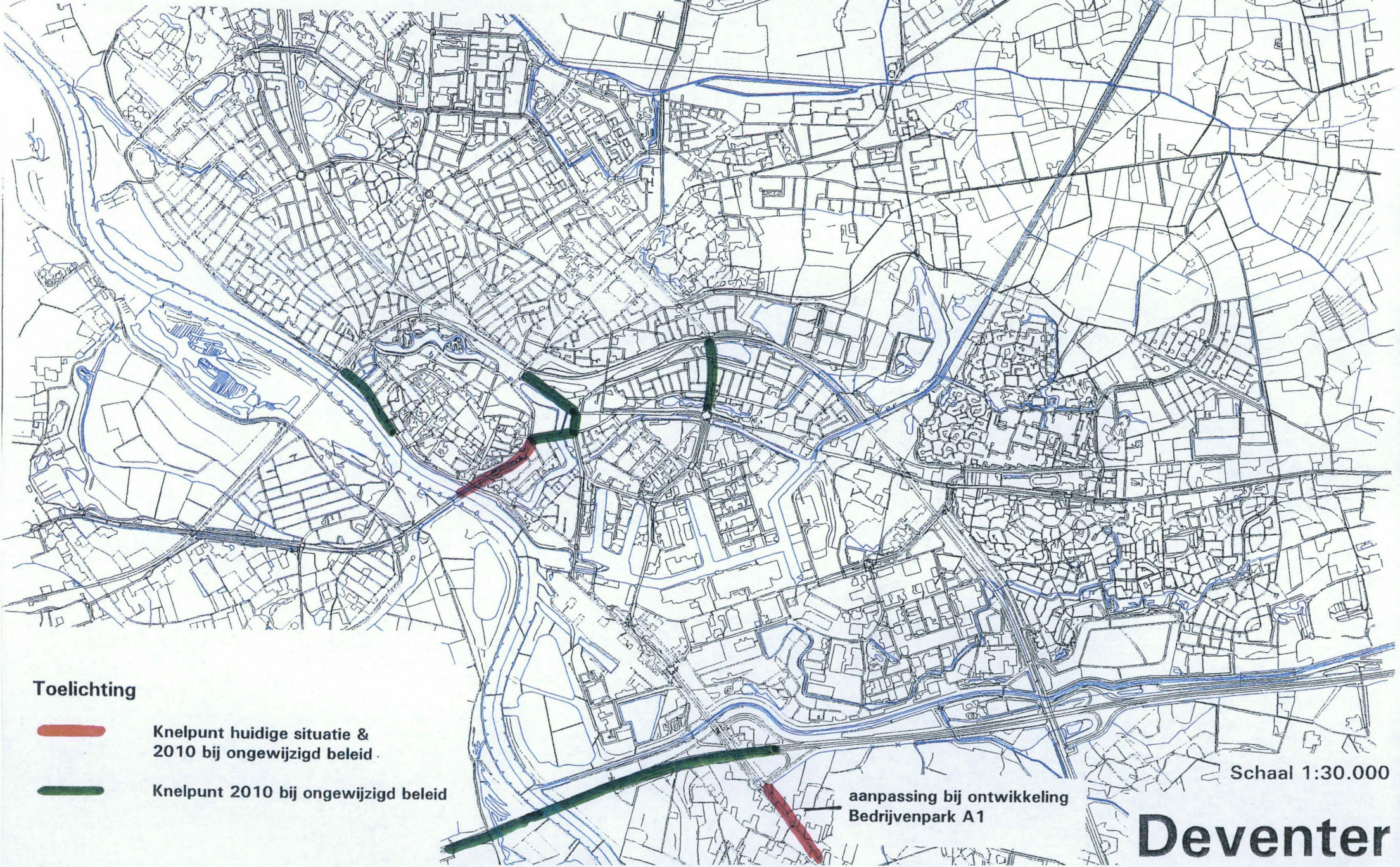
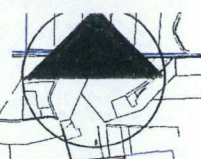
Op kaart 2.3 zijn de grootste bereikbaarheidsknelpunten voor de langere termijn bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid afgebeeld.





# Knelpunten bereikbaarheid

## Huidige situatie en 2010 bij ongewijzigd beleid

Kaart 2.3



### Toelichting

-  Knelpunt huidige situatie & 2010 bij ongewijzigd beleid
-  Knelpunt 2010 bij ongewijzigd beleid

aanpassing bij ontwikkeling  
Bedrijvenpark A1

Schaal 1:30.000

# Deventer



### **Knelpunten leefbaarheid**

Gebieden, waar vanuit de intrinsieke samenhang een verblijfsfunctie zou moeten zijn, zullen steeds meer hinder ondervinden van de toenemende hoeveelheid autoverkeer. De fijnmazigheid van de hoofdwegenstructuur is hier voornamelijk debet aan.

Deze structuur zorgt er verder voor, dat voor veel interne verplaatsingen de afstand voor de auto en die voor de fiets weinig tot niets van elkaar verschillen. Hierdoor blijft het autogebruik, met name voor de korte ritten, aantrekkelijk, maar komt op veel plaatsen een toenemende verkeershinder voor. Dit geldt vooral voor wegen, waarlangs relatief veel geluidsgevoelige bebouwing (woningen e.d.) is gesitueerd. Enkele voorbeelden van dergelijke wegen zijn de Veenweg, Zwolseweg, Ceintuurbaan, Grote Ratelaar, Braam, Brinkgreverweg en Hoge Hondstraat. In het algemeen zal het gebruik van het hoofdwegenet in deze variant relatief veel technische capaciteit (maximale hoeveelheid verkeer in relatie met weginrichting) kunnen bieden, maar tegelijkertijd op een toenemend aantal plaatsen voor ontoelaatbare hinder gaan zorgen. De hinder komt ondermeer tot uiting in de te verwachte geluidsbelasting en de mate waarin een weg een barrière zal vormen door de hoeveelheid en de snelheid van het autoverkeer.

Het Structuurplan is in ontwikkeling. Denkrichtingen, zoals nu geformuleerd in De Uitdaging, zullen moeten 'samenwerken' met visies op het gebied van hoofdwegenstructuur. De eerstvolgende 10 tot 15 jaar zullen stedelijke ontwikkelingen met name plaatsvinden aan de noord-oostzijde van de stad. Deze uitbreiding zal bij voorkeur plaatsvinden via een zogenaamd vingervormig model, waarbij wordt aangesloten op bestaande landschappelijke waarden en de bestaande weginfrastructuur.

Echter, zowel vanuit landschappelijk als verkeerskundig oogpunt wordt met het verder uitbreiden aan deze zijde van de stad in de toekomst een grens bereikt. Op dat moment zullen andere uitbreidingsrichtingen in beeld komen, waarbij ondermeer een 'sprong over de IJssel als een van de mogelijkheden geldt.

De ligging op relatief grote afstand van de economische centra (behalve Colmschate-noord) in combinatie met de toenemende druk op de

wegenstructuur zal zonder ingrijpende maatregelen zorgen voor een verdere vergroting van de verkeersproblemen op het gebied van leefbaarheid, met name in de gebieden in de noord- en oosthoek van de bestaande stad aan weerszijden van het Hanzetraject.

### **Knelpunten verkeersveiligheid**

De meeste ongevallenconcentraties van dit moment zullen in de komende jaren worden aangepakt door uitvoering van reeds vaststaande plannen. Het voorspellen van een toekomstige onveiligheid hangt nauw samen met de wijze, waarop met verkeersveiligheid in de toekomst wordt omgegaan. In dit kader is het gewenst eerst het concept Duurzaam Veilig, zoals dat momenteel op de verschillende overheidsniveau's wordt geïmplementeerd, toe te lichten.

Implementatie van de richtlijnen volgens het concept Duurzaam Veilig zullen de komende jaren moeten zorgen voor een veilige categorisering en inrichting van wegen. De belangrijkste, preventieve maatregelen die horen binnen het concept-Duurzaam Veilig staan hieronder opgesomd:

#### **De belangrijkste uitgangspunten volgens het concept Duurzaam Veilig:**

- Een voor de weggebruiker begrijpelijke wegcategorysering en daarbij passende weginrichting;
- Goed hanteerbare voertuigen, die zodanig zijn geconstrueerd dat zij de kwetsbare mens zo goed mogelijk beschermen;
- Adequaate opgeleide en geïnformeerde verkeersdeelnemers die, waar nodig, doeltreffend worden gecontroleerd.

Essentieel in de wegcategorysering is dat er een goede afstemming is tussen functie, gebruik en vormgeving. Hiervoor is een indeling in drie, onderling duidelijk verschillende categorieën van wegen noodzakelijk. Voor de verschillende verkeerssoorten – voetganger, fietser, openbaar vervoer, hulpdiensten, vrachtverkeer en overige auto's – gelden verschillende netwerken als middel om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Het over elkaar heenleggen van deze netwerken geeft naar verwachting enkele knelpunten, die vervolgens moeten worden opgelost.

Het concept Duurzaam Veilig wordt vervolgens per gebied uitgewerkt. Binnen een gebied rijdt het gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk via een beperkt aantal, daarvoor geschikte ontsluitingswegen. De verblijfsgebieden kiest men zo groot mogelijk, omdat daardoor de verkeersveiligheid maximaal wordt bevorderd. Als de netwerken op een doordachte en zorgvuldige manier worden samengevoegd en afgestemd, ontstaat uiteindelijk een evenwichtige categorie-indeling als raamwerk voor de (her)inrichting van straten en wegen.

Bovenbeschreven concept Duurzaam Veilig volgend, zal een handhaving van de huidige wegenstructuur zonder ingrijpende wijzigingen in de categorisering en/of weginrichting leiden tot een vergroting van de verkeersonveiligheid. De duidelijkheid voor de weggebruiker omtrent de wegfunctie blijft door het diffuse wegennet te wensen over laten en de hoeveelheid conflicten tussen de verschillende verkeerssoorten neemt als gevolg van onvoldoende afstemming tussen de verschillende netwerken toe.

# 3

## afweging

- 3.1 selectie hoofdwegen
- 3.2 beschrijving varianten





### 3.1 Selectie hoofdwegen

#### Inleiding

Het mobiliteitsbeleid ten spijt is en blijft het autoverkeer de belangrijkste vorm van verkeer en is dus de bepalende factor voor de inrichting van de wegenstructuur in de bebouwde kom. Het waarborgen van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid op de middellange en lange termijn heeft tot gevolg dat ingrijpende maatregelen nodig zijn. Met deze maatregelen wordt niet alleen voldaan aan de wens vanuit de bewoners en bezoekers voor een betere leefomgeving en snellere doorstroming, maar ontstaan tevens mogelijkheden om alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets en het openbaar vervoer verder te stimuleren.

Voor de toekomstige hoofdwegenstructuur zijn verschillende varianten mogelijk. Aan de hand van de beschreven beleidsdoelstellingen en daaraan gekoppelde taakstellingen zullen de varianten worden beoordeeld. In de doel- en taakstellingen lijken tegenstrijdigheden voor te komen, zoals bijvoorbeeld enerzijds het handhaven van een goede bereikbaarheid voor economische centra enerzijds en het ontmoedigen van doorgaand autoverkeer door samenhangende woongebieden. Het verschil tussen een fijnmazige hoofdwegenstructuur, zoals nu aanwezig en een grofmaziger structuur is afgebeeld in de tabel op blz 48.

#### Selectie hoofdwegen

Van belang bij het beoordelen van de hoofdwegenstructuur-varianten is de selectie van de hoofdwegen. Deze selectie dient tot voldoende grofmazigheid te leiden en de geselecteerde wegen dienen in staat te zijn –al of niet met aanpassingen in de capaciteit – een verkeersfunctie te vervullen. Voldoende grofmazigheid als instrument om zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid stadsbreed te waarborgen/verbeteren, wordt bereikt als voor een groot deel van de lokale autoriteiten de ritafstand duidelijker langer is dan de fietsafstand, zodat het fietsgebruik tijdswinst oplevert. Daarnaast is de grootte van een verblijfsgebied bepalend voor de mate van grofmazigheid in de hoofdwegenstructuur. Binnen een verblijfsgebied is de intensiteit motorvoertuigen aan een maximum

gebonden van circa 4.000 auto's per etmaal. Tot deze intensiteit zijn nog verblijfsactiviteiten mogelijk. Daarboven ontstaat een verkeersfunctie.

Een selectie van hoofdwegen bevat idealiter alleen wegen die een verkeersfunctie kunnen vervullen door voldoende technische (inrichting) en omgevingscapaciteit (mate van hinder voor omgeving). Vooral de omgevingscapaciteit is van invloed op de maximaal toelaatbare verkeersdruk. De omgevingscapaciteit wordt begrensd door een aanwezige woonfunctie of andere, sterk verblijfsgerichte voorzieningen, zoals scholen, voetgangers(winkel)gebieden en speelplekken.

#### **Herziening RONA**

Momenteel is voor de wegen buiten de bebouwde kom een landelijk herzieningsproces in gang gezet. De voorgenomen herziening betreft de Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen (RONA) buiten de bebouwde kom. Aanleiding voor de herziening van de RONA is het feit, dat de vigerende richtlijnen gedateerd zijn en niet meer passen bij de technische en maatschappelijke ontwikkelingen van vandaag. Verder heeft een aantal tekortkomingen in de RONA geleid tot de voorgenomen herziening.

**Het totale pakket aan richtlijnen voor wegen buiten de bebouwde kom omvat:**

1. basiscriteria;
2. richtlijnen ontwerp stroomwegen (ROS);
3. richtlijnen ontwerp gebiedsontsluitingswegen (ROG);
4. richtlijnen ontwerp erftoegangswegen (ROE).

De richtlijnen zijn gebaseerd op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer en met name op de infrastructurele elementen daaruit. Binnen die uitgangspunten zijn bandbreedtes uitgewerkt. Deze bandbreedtes komen tegemoet aan de wensen van gebruikers die de noodzaak daarvoor hebben geuit.

Voor de wegen in het buitengebied van Deventer heeft bovengenoemde, voorgenomen herziening consequenties. De bestaande provinciale hoofdwegen (N344, N317 en nieuwe N348) zullen een belangrijke ontsluitingsfunctie houden en (vooralsnog) blijven aangeduid als



gebiedsontsluitingsweg a/b. Echter, voor de ontsluitingswegen c buiten de bebouwde kom zal een wijziging optreden. Volgens de nieuwe RONA-richtlijn voor erftoegangswegen (ROE) zullen binnen de categorie erftoegangsweg twee typen worden onderscheiden. De erftoegangswegen type II hebben uitsluitend een functie voor het toegankelijk maken van aanliggende percelen en functies. De erftoegangswegen type I hebben daarnaast ook een beperkte verkeersfunctie voor het toegankelijk maken van de kernen in het buitengebied en kunnen in die functie globaal worden gezien als vervanging van de ontsluitingswegen c voor het buitengebied. Voor beide typen erftoegangswegen geldt een maximum-snelheid van 60 km/uur.

### Wegcategorisering

Rekening houdend met bovengenoemde, voorgenomen herziene richtlijnen ontstaat de volgende wegcategorysering voor wegen binnen en buiten de bebouwde kom de volgende indeling:

Binnen bebouwde kom:

- Gebiedsontsluitingsweg, type a/b;
- Gebiedsontsluitingsweg, type c;
- Erftoegangsweg.

Buiten bebouwde kom:

- Gebiedsontsluitingsweg, type a/b;
- Erftoegangsweg, type I;
- Erftoegangsweg, type II.

De voorkeurskenmerken van deze wegen zijn zowel voor de situatie binnen als buiten de bebouwde kom beschreven in de schema's in bijlage 3.

De gebiedsontsluitingsweg, type c, is de 'lichte' uitvoering van een verkeersader en heeft bij voorkeur een intensiteit, die lager is dan circa 12.500 motorvoertuigen per etmaal. De gebiedsontsluitingsweg, type a/b, is de 'zware' uitvoering van de verkeersader. De maximale intensiteit wordt voor dit type weg bepaald door de technische capaciteit.

De verschillen tussen beide typen hoofdwegen bestaan uit technische en omgevingscapaciteitsverschillen. Het type a/b-weg kent veelal een grotere wegbreedte, meer voorzieningen voor fietsers, ruimer opgezette kruispunten en is vooral gericht op de doorstroming van autoverkeer. Het type c-weg heeft meer een verzamel- en ontsluitingsfunctie en is minder op doorstroming gericht.

Wegen, die in staat worden geacht – al of niet met aanpassingen – een type a/b-weg te vormen, zijn: het Hanzetraject (van A1 tot Zwolseweg), de as binnenstad-Colmschate (ten oosten van het Hanzetraject) en de toekomstige Oosttangent. Ook de buiten de kom gelegen en ten dele in het verlengde van bovenstaande wegen gelegen wegen hebben een a/b-functie. Delen van de bestaande centrumring, zoals de Mr. de Boerlaan, Handelskade, Churchillplein en Singel worden geschikt geacht als type c-weg. Ook de Raalterweg tussen de nog aan te leggen N348 en Henri Dunantlaan, de Nico Bolkesteinlaan en Leonard Springerlaan kunnen deze functie vervullen.



*Leonard Springerlaan: ontsluitingsweg, type c*



De selectie van hoofdwegen is niet in alle gevallen zo eenduidig te maken. Enkele trajecten hebben te maken met dubbele functies. Ook kennen sommige trajecten een verkeersfunctie, maar zijn hier niet voor ingericht of liggen binnen een verblijfsgebied, maar stralen vanwege de weginrichting juist een verkeersfunctie uit. Voor deze wegen zijn verschillende keuzen mogelijk, die samenhangen met de visie op het gebied van hoofdwegenstructuur: fijnmazig of grofmazig. Deze keuzen komen terug bij de beschrijving van de varianten in paragraaf 3.2.

### De Welle

Een bijzondere plek in de wegenstructuur neemt de Welle in. Deze weg heeft zowel een ontsluitingsfunctie als een schakelfunctie tussen de binnenstad en de IJssel. ("Ruggengraat"). De vraag doemt dan ook op of tussen beide functies een keuze moet worden gemaakt. Hierbij kan bijvoorbeeld worden aangesloten bij de wens om de relatie tussen binnenstad (i.c. kernwinkelgebied) en de IJssel te versterken. Een zogenaamde knip in de Welle, waardoor in het verlengde van het Grote Kerkhof/Duimpoot een directe binding ontstaat met de IJssel, zou hiervoor een maatregel kunnen zijn.



*De Welle ter hoogte van de Duimpoot*

Deze optie is modelmatig onderzocht en heeft vergaande consequenties voor de overige wegen in Deventer. Uit de berekeningen blijkt dat, uitgaande van verschillende hoofdwegenstructuren, deze maatregel in alle gevallen een sterke verdringing van autoverkeer te zien geeft naar de oostrand van het centrum, het Ceintuurbaantraject en het Hanzetraject. Deze verdringing is van dusdanige omvang dat het faciliteren van de verkeersstromen niet meer binnen aanvaardbare normen op het gebied

van leefbaarheid en bereikbaarheid is te realiseren. Ook een verlaging van de snelheid en (mede daardoor) de wegcapaciteit geeft in de meeste gevallen een sterke verdringing van verkeer naar wegen ten oosten van de binnenstad, zo blijkt uit modelberekeningen.

De functie van de Welle als ontsluitingsweg blijft van groot belang. De beoogde doelstelling vanuit het Deventer BinnenstadsPerspectief (DBP) om de ruggengraat verder vorm te geven zal dan ook vooralsnog op inrichtingsniveau moeten plaatsvinden. Het gedeelte van de Welle tussen de Zandpoort en de Vispoort kan in deze situatie in de vorm van een ondertunneling of overkluizing worden vormgegeven. De gewenste levendigheid langs de IJsselkade kan intact blijven door alleen bestemmingsverkeer (in beperkte mate) toe te staan. Op de langere termijn kan, in combinatie met nieuwe infrastructuur (bijv. een 3<sup>o</sup> IJsselbrug), een functieverlaging van de Welle worden overwogen, omdat op dat moment de verkeersdruk in overige delen van de stad op een aanvaardbaar niveau blijft.

### **Naar een structuur**

Al met al betekent het aanwijzen van de hoofdwegen in onderlinge samenhang de keuze voor een bepaalde hoofdwegenstructuur. Deze structuur, primair bedoeld om de bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen, kent verschillende verschijningsvormen. Hiervan staan de twee uitersten - fijnmazig en grofmazig - hierna beschreven. De uiteindelijk te kiezen hoofdwegenstructuur zal op hoofdlijnen de principes van één van deze verschijningsvormen in zich hebben of een combinatie van deze vormen. Het hanteren van een grofmazige dan wel fijnmazige hoofdwegenstructuur als instrument om zoveel mogelijk aan de doelstellingen tegemoet te komen, is in de tabel en het schema hierna in relatie gebracht met de gevolgen voor de belangrijkste aspecten in het verkeers- en vervoerbeleid, zoals automobilititeit in het algemeen, extern en doorgaand autoverkeer, verkeersshinder, fietsverkeer, verkeersveiligheid, parkeren en financiën.

## Vergelijking fijnmazige en grofmazige hoofdwegenstructuur

Thema	Ontwikkelingen		Gevolgen Grofmazige hoofdwegenstructuur
	Fijnmazige hoofdwegenstructuur	Grofmazige hoofdwegenstructuur	
Automobiliteit lokaal autoverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestaand diffuse wegennet blijft;</li> <li>• Overall vindt relatief gelijkmatige toename autoverkeer plaats;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal directe verbindingen neemt af;</li> <li>• Aantal verkeersluwe, fietsvriendelijke wegen neemt toe;</li> <li>• Beperkt aantal ontsluitingswegen wordt drukker</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afnemende groei lokaal autoverkeer;</li> <li>• Door aanbieden meer capaciteit geen overbelasting van overblijvende ontsluitingswegen;</li> <li>• Betere doorstroming hoofdwegen;</li> <li>• Helderheid wegencategorisering voor weggebruiker</li> </ul>
Bereikbaarheid regionaal autoverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor aantal relaties meer routekeuze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder alternatieve (sluip)routes voor toeleidende wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gegarandeerde bereikbaarheid voor regionaal verkeer op lange termijn door betere circulatie en aanbieden extra capaciteit</li> </ul>
Doorgaand autoverkeer t.o.v. Deventer en verblijfsgebieden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatief veel wijk- en stadsvreemd verkeer in de wijken;</li> <li>• Hoofdontsluitingswegen worden verspreid drukker</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal ontsluitingswegen wordt drukker;</li> <li>• Doorgaand autoverkeer buiten stad en verblijfsgebieden om</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Door aanbieden meer capaciteit geen overbelasting van ontsluitingswegen;</li> <li>• Betere, duidelijkere circulatie</li> </ul>
Verkeershinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoverkeer bevindt zich op verspreid over de stad liggende ontsluitingswegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoverkeer wordt via ontsluitingswegen geleid;</li> <li>• Minder autoverkeer op overige wegen (met verblijfsfunctie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname verkeershinder op wegen met verblijfsfunctie;</li> <li>• Toename verkeershinder op beperkt aantal ontsluitingswegen</li> </ul>
Fietsverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veel wegen met ontsluitingsfunctie en daardoor veel combinaties met fietsnetwerk;</li> <li>• Relatief veel conflictpunten met fietsnetwerk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoverkeer via ontsluitingswegen en fietsverkeer vooral via verblijfsgebieden;</li> <li>• Minder conflictpunten met fietsnetwerk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer ruimte en veiligheid voor fietsverkeer</li> </ul>
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatief veel aanpassingen noodzakelijk aan potentiële ontsluitingswegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkeersintensiteiten verhouden zich beter tot de wegfunctie;</li> <li>• Enkele ingrijpende aanpassingen noodzakelijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename verkeersveiligheid;</li> <li>• Aansluiting bij principe Duurzaam Veilig door duidelijker scheiding verkeersaders en verblijfsgebieden</li> </ul>
Parkeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inconsistente en onduidelijke routing rondom centrum blijft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concentratie routing en parkeervoorzieningen bezoekers binnenstad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder groei parkeerdruk;</li> <li>• Meer duidelijkheid in route en type parkeervoorziening</li> </ul>
Financiën	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een diffuus net aan ontsluitingswegen;</li> <li>• Veel beperkte aanpassingen;</li> <li>• Op veel plaatsen toename geluidhinder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder, maar wel drukker ontsluitingswegen;</li> <li>• Minder, maar wel zwaardere conflictpunten;</li> <li>• Veel afname geluidhinder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investerings relatief weinig in aantal, maar wel hoog in hoogwaardige verkeersvoorzieningen op ontsluitingswegen en voor creëren grote verblijfsgebieden;</li> <li>• Subsidiemogelijkheden verbeteren verkeersveiligheid, fietsverkeer en openbaar vervoer</li> </ul>

### Toelichting vergelijkingstabel

Voorgaande tabel geeft aan wat de belangrijkste gevolgen zijn van een grofmazige hoofdwegenstructuur. Zo wordt met deze structuur sluipverkeer door verblijfsgebieden zoveel mogelijk ontmoedigd, waardoor de leefkwaliteit in de directe woonomgeving omhoog gaat. Het lokale autoverkeer kan niet altijd via de kortste route rijden, maar is gedwongen om gebruik te maken van de ontsluitingswegen, dit in tegenstelling tot het fietsverkeer, dat kan beschikken over een fijnmazig net aan directe en veilige verbindingen. De verwachting is, dat door de grotere omrijafstanden een deel van de automobilisten voor de lokale ritten overstapt op andere vervoersvormen, zoals de fiets en het openbaar vervoer. Een ander deel van de automobilisten wordt voor de interne verplaatsingen geconfronteerd met een toename in de verplaatsingsafstand door de grote verblijfsgebieden. De mate waarin deze toename de afname als gevolg van een wijziging in de vervoerswijze compenseert is onderwerp van nadere monitoring.

Verder blijft de bereikbaarheid van de economische centra en verblijfsgebieden voor extern/regionaal verkeer gewaarborgd door het bieden van voldoende capaciteit op de overgebleven ontsluitingswegen. De ligging van deze ontsluitingswegen is zodanig dat er sprake is van een directe verbinding tussen de economische centra en de omliggende hoofdinfrastructuur, zoals de provinciale wegen en de A1. Hierdoor blijft de belasting van de stad door autoverkeer zoveel mogelijk beperkt.

De aanwezigheid van ontsluitingswegen met een relatief hoge capaciteit aan de randen van de stad biedt tenslotte voor het doorgaande verkeer ten opzichte van Deventer een goede mogelijkheid om vlot en zonder al te veel hinder voor de omgeving de stad Deventer te passeren.

Er wordt dus door de grofmazige hoofdwegenstructuur een evenwichtssituatie gecreëerd, waarbij enerzijds de vertraging voor doorgaand en lokaal autoverkeer voldoende is om deze verkeersstromen tot alternatieve routes dan wel vervoerswijzen te verleiden en anderzijds door het bieden van voldoende capaciteit op de overgebleven ontsluitingswegen de bereikbaarheid van economische centra voor extern/regionaal verkeer is gewaarborgd. Een fijnmazige hoofdwegenstructuur kent deze evenwichtssituatie weliswaar ook, maar

pas bij hogere intensiteiten en een grotere mate van hinder, omdat het fijnmazige hoofdwegenet relatief veel capaciteit heeft en ten dele is gelegen in samenhangende verblijfsgebieden.

Het spreekt voor zich dat door het realiseren van een grofmazige hoofdwegenstructuur offers gedaan moeten worden. Deze offers bestaan enerzijds uit het aanwijzen van de wegen die tot de nieuwe hoofdwegenstructuur gaan behoren en een belangrijke verkeersfunctie gaan vervullen. Een ander offer is het nemen van maatregelen die sluipverkeer door verblijfsgebieden kunnen weren, maar tegelijkertijd de bereikbaarheid van economische centra handhaaft.

Vanzelfsprekend is de wijziging van een fijnmazig naar een grofmazig hoofdwegenstelsel niet van de ene dag op de andere gerealiseerd. Daarom is een voortdurende monitoring van de verkeersstromen noodzakelijk, waarbij elke maatregel opnieuw moet worden afgewogen alvorens deze uit te voeren. Ontwikkelingen in de verkeersafwikkeling kunnen bijvoorbeeld tot gevolg hebben, dat bepaalde maatregelen om verblijfsgebieden daadwerkelijk te realiseren achterwege worden gelaten omdat ook zonder ingrijpende maatregelen het gewenste verblijfsklimaat kan worden bereikt.

## 3.2 Beschrijving varianten

Als mogelijkheden voor de toekomstige hoofdwegenstructuur van Deventer zijn 4 varianten bekeken. Bij het vaststellen van de varianten is uitgegaan van (financieel) reële mogelijkheden. Hierbij zijn de ruimtelijke en financiële consequenties van de maatregel gekoppeld aan de verkeerskundige effecten. Als referentie dient de huidige situatie (2000).

De varianten bevatten geen detailuitwerkingen, maar dienen een basis te zijn om bereikbaarheidsproblemen op structuurniveau aan te pakken. Berekeningen die ten grondslag liggen aan de beoordeling zijn uitgevoerd voor het planjaar 2010. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Omnitrans, waarvan in bijlage 4 een toelichting op de werking en toepassingsmogelijkheden is opgenomen.

### Huidige situatie

In deze situatie is sprake van een aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, die nog niet gereed zijn. De belangrijkste zijn de aanleg van de as binnenstad-Colmschate en de herontwikkeling van het gebied Grachtengordel.

### Toekomstige situatie

Voor de toekomstige situatie is gekeken naar zowel de middellange (tot 2010) als lange (2010-2020/2025) termijn. Zoals eerder beschreven, ligt de nadruk bij de effectbepaling op de middellange termijn. Hiervoor zijn de uitgangspunten namelijk grotendeels reeds vastgesteld en kunnen ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer met een redelijke mate van zekerheid worden voorspeld.

De verschillende varianten in de hoofdwegenstructuur krijgen alle in meer of mindere mate op de lange termijn te maken met een plafond in de benutting van het bestaande wegennet. Dit plafond wordt ingegeven door zowel de capaciteit van wegen in relatie tot de weginrichting als de maximaal aanvaardbare hinder voor de omgeving.

Op kaarten 3.1 en 3.2 staat de in de Mobiliteitsnota beschreven wegencategorisering aangegeven. Hierbij is nog geen gebruik gemaakt van toekomstige intensiteiten volgens het verkeersmodel Omnitrans.

### **Een mogelijke, derde IJsselbrug**

De verwachtingen over de toekomstige verkeersdruk op de stad maken het overwegen van nieuwe infrastructuur noodzakelijk. Deze aanvullende infrastructuur zou nadrukkelijk gekoppeld moeten worden aan visie over stedelijke ontwikkelingen in het kader van het Structuurplan. Een mogelijke aanvulling op de infrastructuur, die de verkeersdruk op de bestaande stad op de langere termijn zou kunnen verminderen en mogelijkheden geeft om aan te sluiten bij mogelijke, stedelijke ontwikkelingen aan de westzijde van de IJssel, is de aanleg van een derde IJsselbrug, dit met een directe verbinding naar de A1 (aansluiting Twello). Deze brug kan zowel een ontsluitingsfunctie voor (delen van) Deventer aan de westzijde vervullen als aanleiding geven tot een stedelijke ontwikkeling in regioverband, die meer aansluit met de netwerkgedachte in het kader van de 5<sup>e</sup> nota RO.

De aanleg van een derde IJsselbrug, dit in het verlengde van de hoofdwegenstructuur aan de oostzijde van de IJssel, i.c. de Roland Holstlaan, is als serieuze aanvulling meegenomen bij modelberekeningen van de verschillende varianten in de hoofdwegenstructuur voor 2010. De verwachting is dat daadwerkelijke aanleg – indien haalbaar – pas na 2010 zal kunnen plaatsvinden. Echter, modelmatig zijn de effecten op de wegenstructuur van Deventer voor de middellange termijn (planjaar 2010) berekend. Hiermee kan het effect van een dergelijke brug op het gebruik van de hoofdwegen worden meegewogen met andere maatregelen. Uit de berekeningen blijkt, dat alléén aanleg van een derde IJsselbrug op de middellange en lange termijn weliswaar de verkeersdruk verspreid, maar te weinig druk wegneemt van de bestaande wegenstructuur in en om Deventer, om stadsbreed te kunnen spreken van een goede verkeersafwikkeling op de hoofdwegen. Resultaten van de modelberekeningen zijn te zien in bijlage 5. De conclusie is, dat als aanvullende maatregel een derde IJsselbrug voor de langere termijn dus zeker waarde kan hebben en hiermee de stad aan de oostzijde van de IJssel zou kunnen ontlasten. Stedelijke ontwikkelingen binnen de Regio Stedendriehoek aan de westzijde van de IJssel kunnen hieraan worden

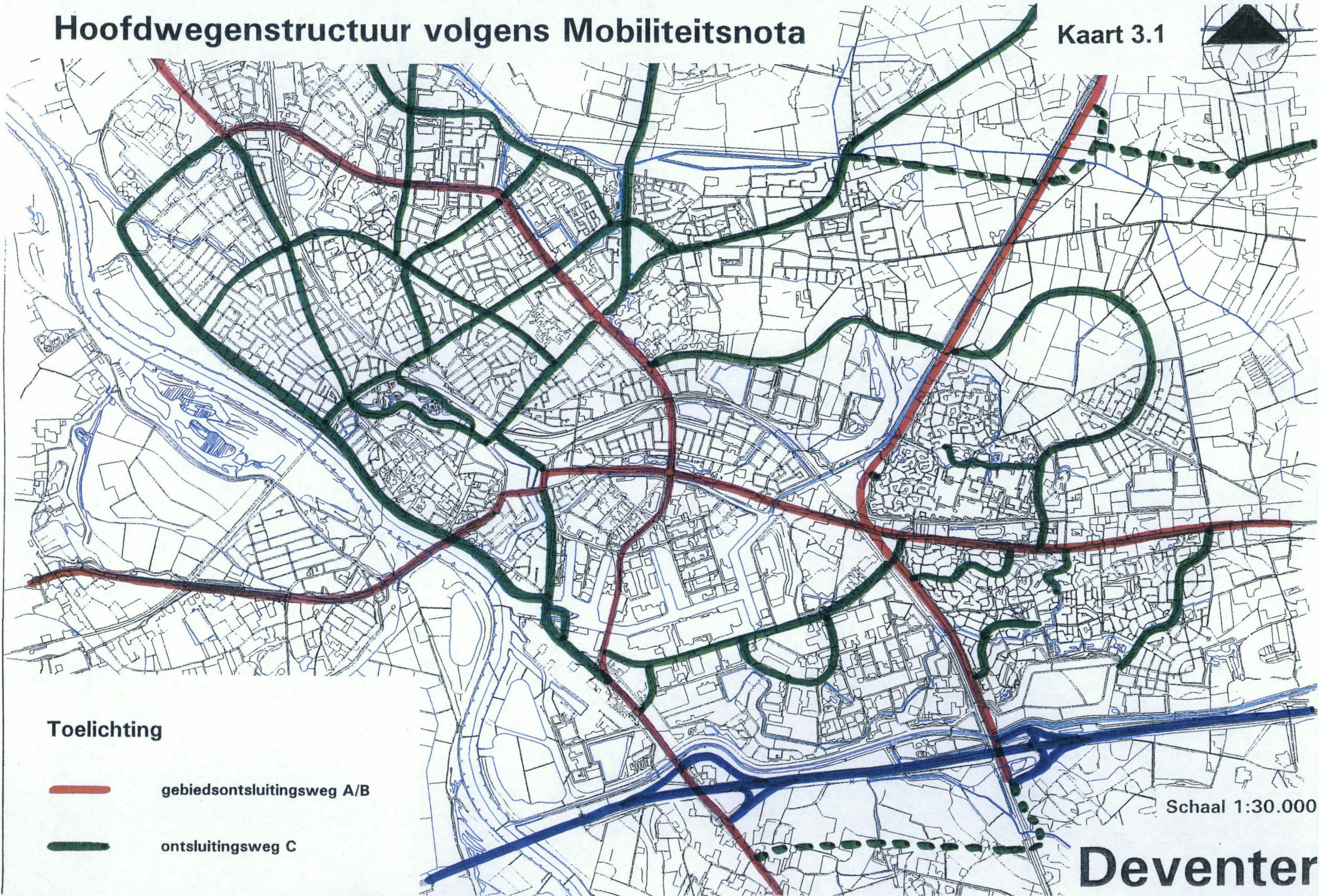
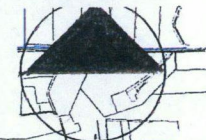


gekoppeld en kunnen tevens zorgen voor een meer rond de binnenstad  
gesitueerde ligging.



# Hoofdwegenstructuur volgens Mobiliteitsnota

Kaart 3.1



## Toelichting

-  gebiedsontsluitingsweg A/B
-  ontsluitingsweg C

Schaal 1:30.000

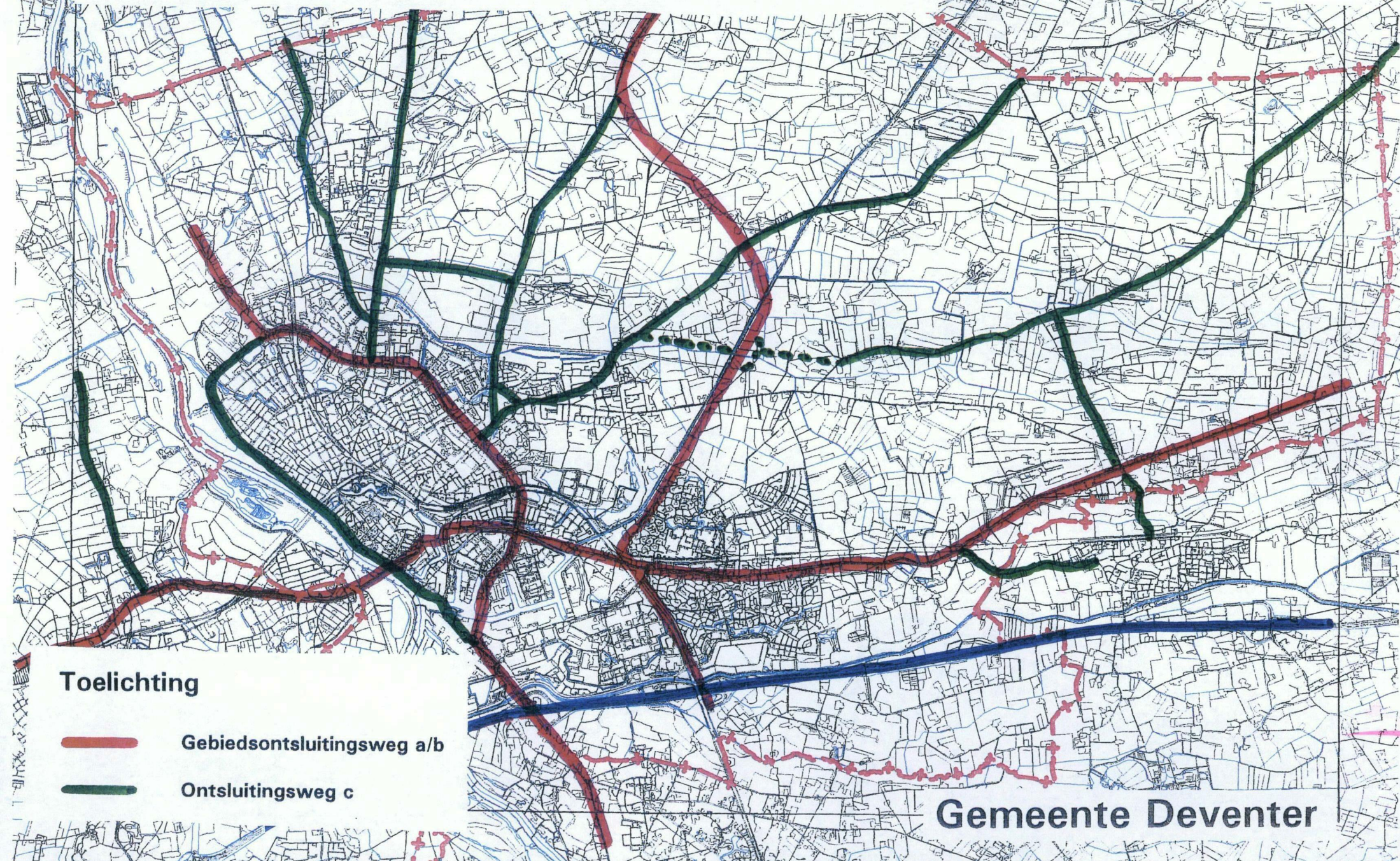
# Deventer





# Hoofdwegenstructuur volgens Mobiliteitsnota

## Buitengebied

Kaart 3.2



### Toelichting

-  Gebiedsontsluitingsweg a/b
-  Ontsluitingsweg c

Gemeente Deventer



### 0-variant: basissituatie (zie ook kaart 3.3)

Deze variant heeft als uitgangspunt dat er geen investeringen in nieuwe infrastructuur worden gepleegd, anders dan ter vervanging of ten behoeve van onderhoud. Wel worden reeds vastgestelde, ruimtelijke en infrastructuurontwikkelingen voortgezet dan wel uitgevoerd. De belangrijkste zijn:

- Bedrijvenpark A1;
- Bedrijventerrein Linderveld (gedeeltelijk);
- Vinex-woonwijk De Vijfhoek;
- Woonwijk Steenbrugge (gedeeltelijk)
- Verplaatst ziekenhuis;
- Verplaatst voetbalstadion;
- Diverse inbreidings-/herontwikkelingslocaties, waaronder Beestenmarkt, Grachtengordel, Sluisstraat-Zuid, Pothoofd, Rembrandtkade; Bergweide; zuid-as;
- As binnenstad-Colmschate;
- N348 als oosttangent;
- A1-capaciteitsvergroting (tot 2010: benuttingsmaatregelen, na 2010 structureel)

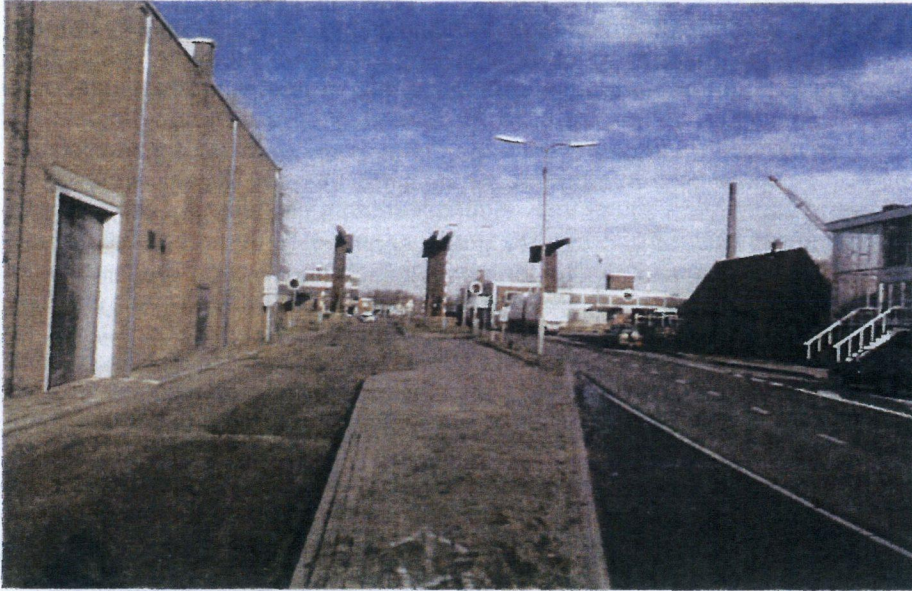
Investeringen in nieuwe infrastructuur worden in deze variant achterwege gelaten, behalve de bovengenoemde. De bestaande knelpunten worden – zoveel mogelijk binnen reguliere budgetten opgelost. Concreet betekent dit, dat met name op de as binnenstad-Colmschate en het Hanzetraject tussen A1 en Brinkgreverweg een betere afstelling van de bestaande verkeerslichten. Ook zal de inrichting van de wegen zoveel mogelijk worden afgestemd op de principes vanuit het Startprogramma Duurzaam Veilig. In deze variant blijft binnen Deventer een aantal knelpunten in de verkeersafwikkeling bestaan, zoals op de centrumring-zuid en de Amstellaan. De ernst van deze knelpunten zal toenemen naarmate de verkeersdruk groter wordt als gevolg van de groei van de stad en het autogebruik per huishouden. Het bestaande, diffuse wegennet blijft in deze situatie gehandhaafd, waarbij in tegenstelling tot de aangegeven functie van het IJsseltraject in de Mobiliteitsnota, deze een wegcategorie hogere functie krijgt, zijnde ontsluitingsweg type a/b. De toename van autoverkeer over dit traject is namelijk van een dusdanige omvang dat de maximaal acceptabele intensiteit voor deze weg als ontsluitingsweg type c, zijnde

zo'n 12.000 mvt per etmaal, wordt overschreden. Wel zal het toevoegen van capaciteit aan de A1 op de middellange termijn (2005-2010) voor enige verlichting zorgen op de verbinding via de Wilhelminabrug. Het huidige verdringingseffect van de filevorming op de A1 naar de provinciale weg N344 als parallelle verbinding komt met de voorziene maatregelen op de A1 namelijk te vervallen.

Al met al zal de afwikkeling van het verkeer in Deventer zich via een 'natuurlijk' proces afwickelen en geen invloed ondervinden van ingrijpende circulatiemaatregelen in het wegennet. Echter, de huidige wegenstructuur wordt als gevolg van de groei van de stad en de autonome groei van het autoverkeer zodanig drukker, dat op den duur knelpunten onoplosbaar groot worden. Verder zullen de gebieden, waar een verblijfsfunctie heerst, steeds meer hinder ondervinden van de toenemende hoeveelheid autoverkeer. Tenslotte zal de fijnmazigheid van de hoofdwegenstructuur blijven zorgen voor een wegategorisering die voor de weggebruiker onvoldoende helderheid biedt over het type weg waar hij/zij zich op bevindt.

Deze structuur zorgt er verder voor, dat voor veel interne verplaatsingen de afstand voor de auto en die voor de fiets weinig tot niets van elkaar verschillen. Hierdoor blijft het autogebruik, met name voor de korte ritten, aantrekkelijk en zal op deze wijze geen impuls tot wijziging van het gebruik ondervinden. Ook komt op veel plaatsen een toenemende verkeershinder voor. Dit geldt vooral voor wegen, waarlangs relatief veel geluidsgevoelige bebouwing (woningen e.d.) is gesitueerd. Enkele voorbeelden van dergelijke wegen zijn de Veenweg, Zwolseweg, Ceintuurbaan, Grote Ratelaar, Braam, Brinkgreverweg en Hoge Hondstraat. In het algemeen zal het gebruik van het hoofdwegennet in deze variant relatief veel technische capaciteit kunnen bieden, maar tegelijkertijd op een toenemend aantal plaatsen voor ontoelaatbare hinder en onoplosbare afwikkelingsproblemen gaan zorgen.

**0+-variant: basissituatie met opwaardering hoofdverkeersassen**  
(zie ook kaart 3.4)



*Hanzebrug: schakel in het opwaarderen van Hanzetraject*

Deze variant kent grotendeels dezelfde wegenstructuur als die van de basissituatie. Echter, in deze variant worden de belangrijkste hoofdassen van Deventer meer geschikt gemaakt voor opvang van grote hoeveelheden autoverkeer. Concreet kan dit op de as binnenstad-Colmschate en het Hanzetraject tussen A1 en Brinkgreverweg een hogere gebruikssnelheid (maximaal 70 km/uur) betekenen. Ook zal op enkele plaatsen het aantal rijstroken moeten worden uitgebreid, dit met mogelijk het opheffen van enkele aansluitingen naar aanliggende wijken (ter bevordering van de doorstroming).

De Amstellaan (inclusief spoorviaduct) en de Hanzebrug worden in deze variant uitgebreid met 1 rijstrook, zodat over de gehele lengte tussen A1 en Brinkgreverweg een profiel ontstaat van minimaal 2x2 rijstroken. Verder

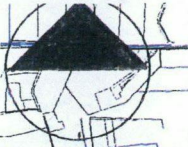
zal, evenals in de basissituatie, ondermeer via dynamisch verkeersmanagement (zie bijlage 9) sprake zijn van een optimale afstelling van de verkeerslichten op de doorstroomassen.

Een belangrijk effect van deze variant ten opzichte van de basissituatie is de sterker zuigende werking die uitgaat van genoemde hoofdassen. Op deze manier ontstaat minder druk op de daarbuiten gelegen wegen. Wel blijft de verkeersafwikkeling op de centrumring in deze variant problematisch en zal deze bij een groeiende verkeersdruk alleen maar moeizamer worden. Hierbij zal in toenemende mate ook buiten de spitsuren sprake zijn van stagnatie in het verkeer. Capaciteitsvergroting op de hier gelegen wegen is vanwege de ruimtelijke beperkingen niet mogelijk. Naast toenemende problemen op het gebied van bereikbaarheid zal eveneens een vergroting optreden van de verkeershinder voor de aanliggende wijken in de vorm van barrièrewerking, geluidsoverlast en stank.

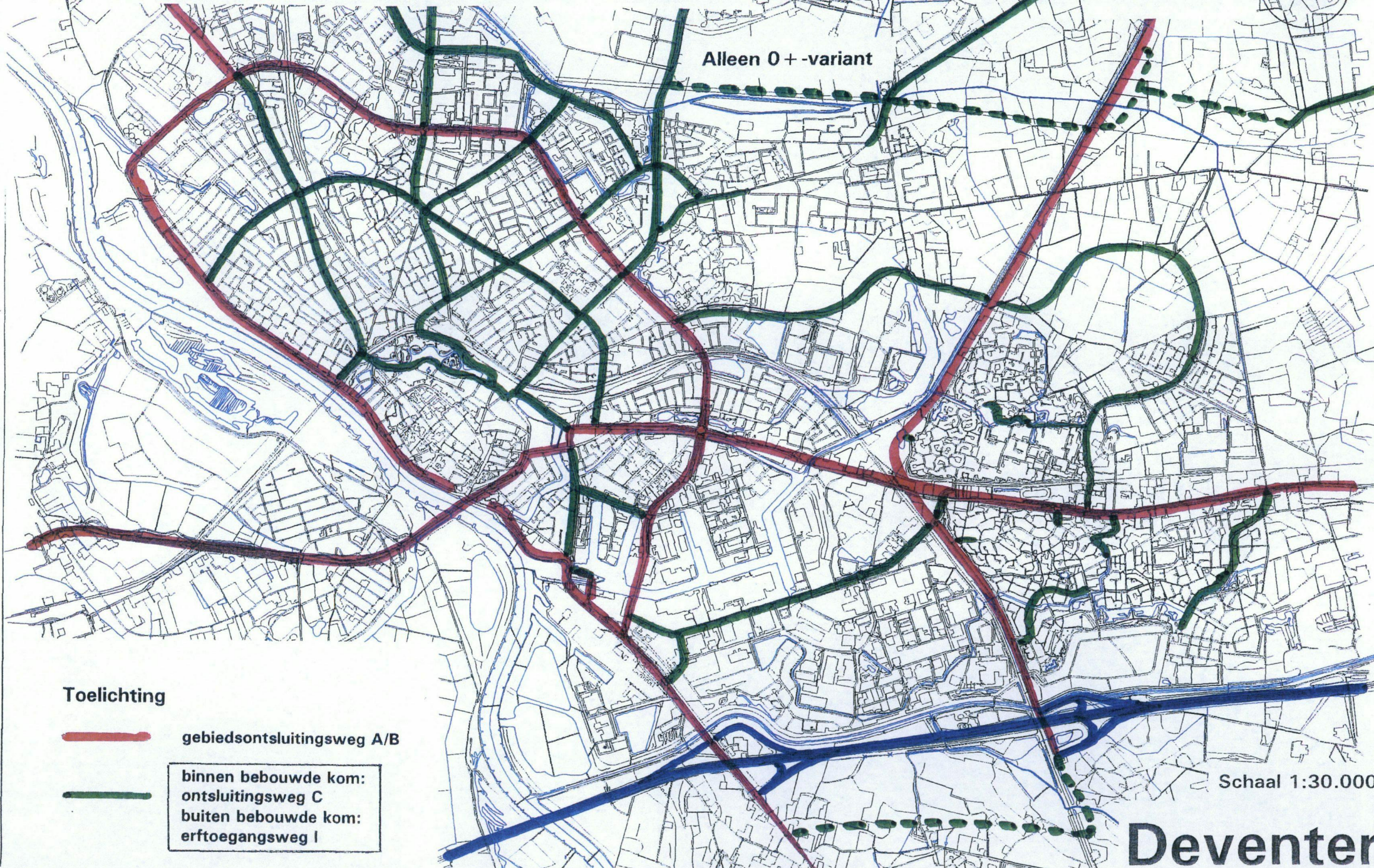


# Hoofdwegenstructuur 0- en 0+-variant


Kaart 3.3



Alleen 0+-variant



## Toelichting

 gebiedsontsluitingsweg A/B

binnen bebouwde kom:  
ontsluitingsweg C  
buiten bebouwde kom:  
erftoegangsweg I

Schaal 1:30.000

# Deventer



**Variante 1: fijnmazige hoofdwegstructuur met brugomgeving**  
(zie ook kaart 3.6)

Deze variant gaat uit van dezelfde structuur en maatregelen als in het 0+-variant. Echter, in deze variant is gezocht naar een oplossing voor de ontwikkelingsproblemen op de centrumring-zuid (Wilhelminabrug/Bokkingshang/Emmastraat/Kazernestraat). Hierna volgt een beschrijving van het gebied, de mogelijkheden voor maatregelen die de bereikbaarheid van dit deel van de binnenstad verbeteren en de verkeersstromen in de gehele stad in meer of mindere mate beïnvloeden. Ook zijn beknopt de relaties met andere aspecten beschreven, zoals ruimtelijke en functionele invulling, historische relaties en verblijfskwaliteiten.

**Gebied Sluisstraat-zuid/Emmastraat/Bokkingshang/Kazernestraat**

De oplossing voor de bestaande en te verwachten knelpunten in de verkeersafwikkeling aan de zuidkant van de historische binnenstad is niet eenvoudig te realiseren. Reeds in gang gezette ontwikkelingen in het kader van de grachtengordel-visie bepalen in grote mate de manier, waarop met deze knelpunten moet worden omgegaan. Deze ontwikkelingen betreffen met name de invulling met voorzieningen van het Boreelgebied, de bouw van woningen in de Raambuurt en langs het Pothoofd. Ook bestaat reeds een stedenbouwkundige visie van het gebied Sluisstraat-zuid. Genoemde ontwikkelingen geven weliswaar een sterke kwaliteitsimpuls aan het betreffende gebied door de te vestigen functies en ruimtelijke invulling, maar genereren tegelijkertijd extra stromen (auto)verkeer.

In 1999 is in het kader van de Verkeersstudie Stadsrand-Oost onderzoek gedaan naar de effecten van de geplande ontwikkelingen in het gebied aan de zuid-oostzijde van de binnenstad. Een van de niet hierboven genoemde ontwikkelingen betrof overigens de realisering van een parkeergarage onder de Brink.

Uitgaande van genoemde ontwikkelingen is de conclusie uit de studie, dat de Kazernestraat via een herprofilering met ondermeer linksafverboden vanaf de zijstraten, een rotonde op het kruispunt Emmastraat-Kazernestraat, een extra opstelstrook in de Emmastraat bij de aansluiting Wilhelminabrug en extra opstelstroken bij de kruispunten tussen de Mr. de Boerlaan en de Kazernestraat/Handelskade. Deze maatregelen in combinatie met een doserende werking van de verkeersstromen vanaf de Wilhelminabrug en de Mr. de Boerlaan (zuidzijde) (i.c. in spitsperioden filevorming) maakt een redelijk tot goede verkeersafwikkeling in de stadsrand oost mogelijk. Genoemde maatregelen in de stadsrand oost zijn reeds verwerkt in het voor de nota hoofdwegstructuur gehanteerde verkeersmodel voor 2010.

Tegelijkertijd wordt in de studie Stadsrand-Oost geconcludeerd dat met de geplande ontwikkelingen en de daarbij in de studie voorgestelde aanpassingen in de weginrichting stadsrand oost 'vol' is. Dit wil zeggen, dat na realisering van de voorzieningen/woningen in het betreffende gebied de wegstructuur in het gebied geen verdere groei meer kan



gebied de wegenstructuur in het gebied geen verdere groei meer kan opvangen en extra maatregelen nodig zijn om op de middellange en lange termijn de verkeersafwikkeling op een acceptabel peil te houden. De extra hoeveelheid tezamen met de toenemende automobiliteit geeft op den duur een vergroting van de afwikkelingsproblemen, die in toenemende mate zich ook buiten de spitsuren zullen voordoen. Beschreven, ruimtelijke ontwikkelingen beperken daarentegen de mogelijkheden om door uitbreiding van de wegcapaciteit de doorstroming te verbeteren.

De huidige verkeersstromen in de stadsrand oost en die bij ongewijzigd beleid bestaan voor zo'n 60 a 70% uit verkeer zonder relatie met deze binnenstad. De wens om externe en doorgaande verkeersstromen meer aan de randen van de stad te laten afwikkelen in combinatie met de doelstelling om de bereikbaarheid van de binnenstad met vooral de daarbij/-in gelegen parkeerconcentraties te verbeteren vraagt in het licht van bovenstaande ruimtelijke ontwikkelingen voor de middellange en lange termijn om creatieve en soms ingrijpende oplossingen.

Hierbij dient sprake te zijn van een integrale maatregel, die:

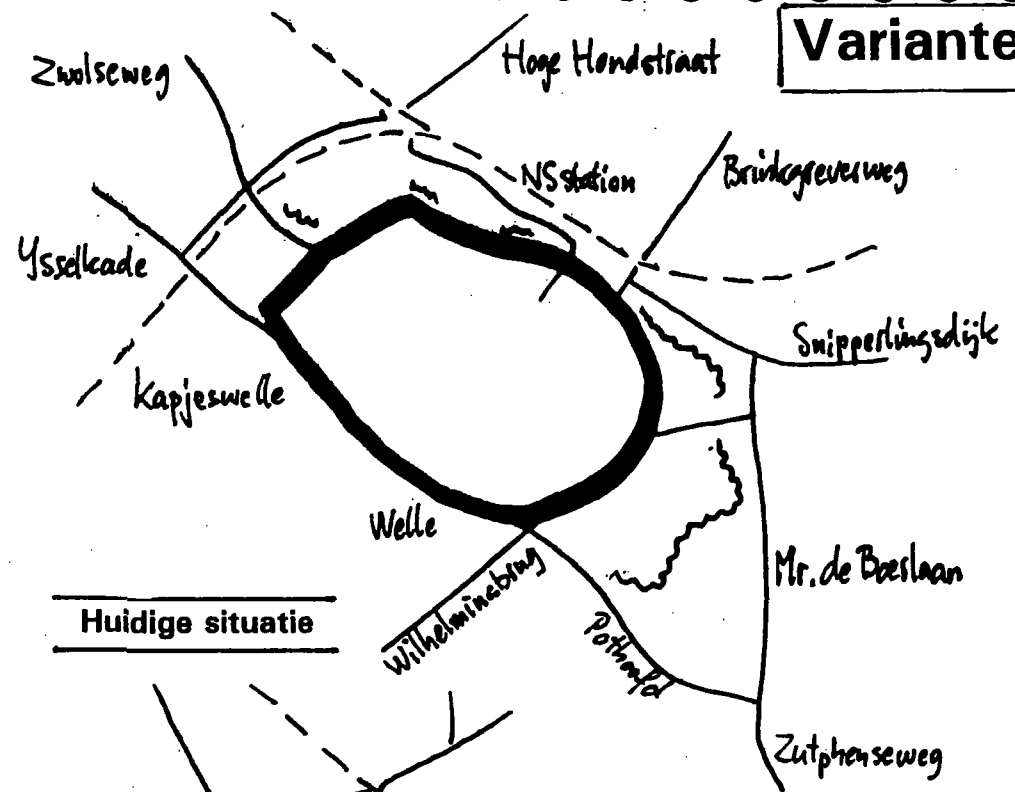
- de afwikkelingsproblemen kan wegnemen rond de binnenstad en de wegen op wat grotere afstand hiervan;
- de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen waarborgt en waar mogelijk verbetert;
- overeenkomt met de stedenbouwkundige ideeën voor het gebied Sluisstraat-zuid;
- geen consequenties heeft voor de reeds geplande woningbouw langs het Pothoofd;
- kan zorgen voor nieuwe kansen met betrekking tot de ruimtelijke herontwikkeling van het gebied ten zuiden van de historische binnenstad.

Belangrijk bij het tweede uitgangspunt is de afstemming met de Parkeernota Deventer, die in ontwikkeling is. In de nu voorliggende voorstellen is sprake van een aantal parkeerconcentraties die gedeeltelijk aan de rand van de historische binnenstad liggen. Deze parkeervoorzieningen - met name bedoeld voor bezoekers en afgestemd op de belangrijkste herkomstgebieden - dienen voldoende bereikbaar te zijn vanaf de toeleidende hoofdwegen. De functie van het Hanzetraject als

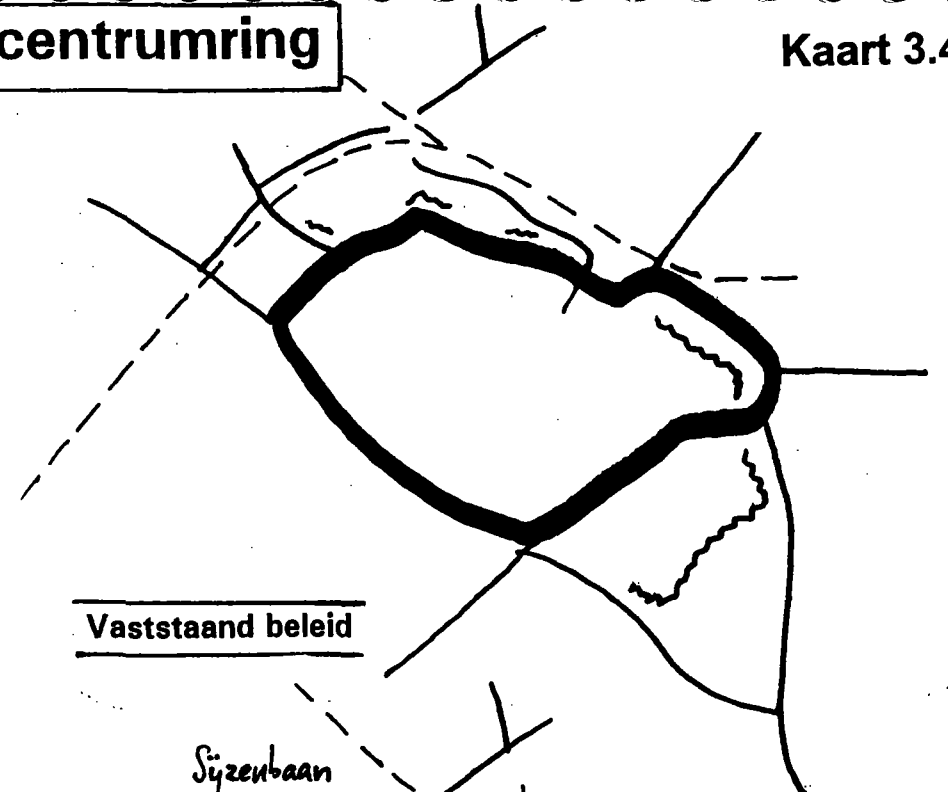
eerste verdeelring rond de bestaande schil voor relaties aan de buitenkant van dit traject (omliggende kernen, wijken en hoofdwegen) is hierin mede van belang. Hier vindt een eerste opvang plaats van verkeer met bestemming binnenstad. Deze verdeling hier kan worden gekoppeld aan een dynamisch parkeerverwijzingssysteem met voldoende en actuele informatie over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen rond en in het centrum. De centrumring - in meer of mindere mate direct rond de binnenstad gelegen - vervult vervolgens een aanvullende functie in de uitwisseling van het parkeerplaatszoekend verkeer.

In de verschillende modellen voor de verkeerscirculatie in het gebied Wilhelminabrug is rekening gehouden met bovenstaande uitgangspunten op het gebied van parkeerbeleid. De verschillende varianten in de centrumring staan weergegeven op kaart 3.4. Hierin staan tevens de voorgestelde parkeervoorzieningen ten behoeve van bezoekers van de binnenstad aangegeven (zie ook concept-parkeerbeleidsnota).

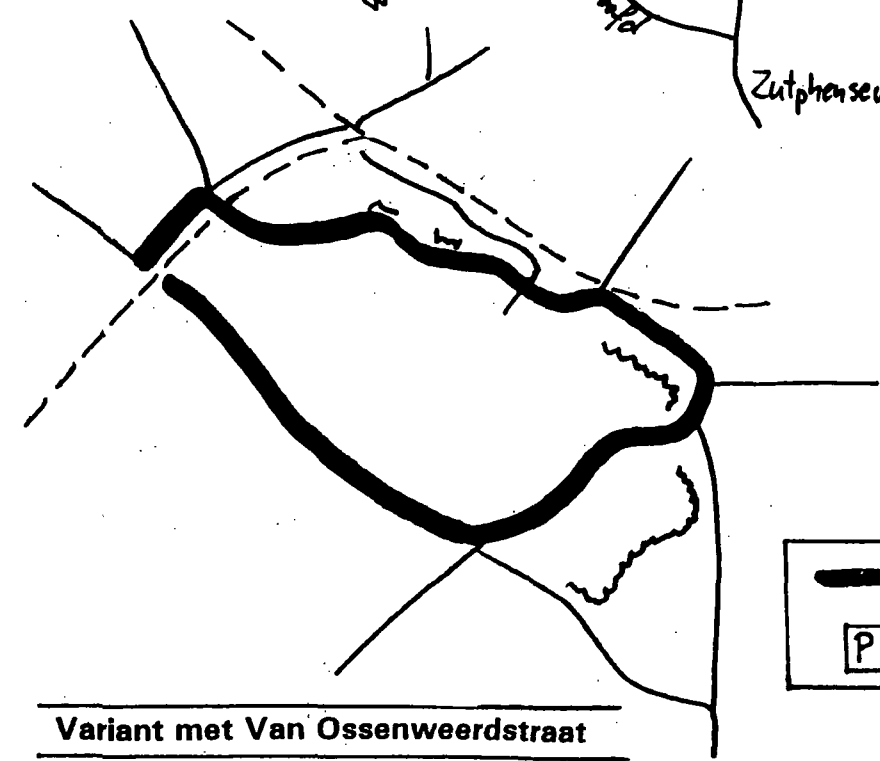
# Varianten centrumring



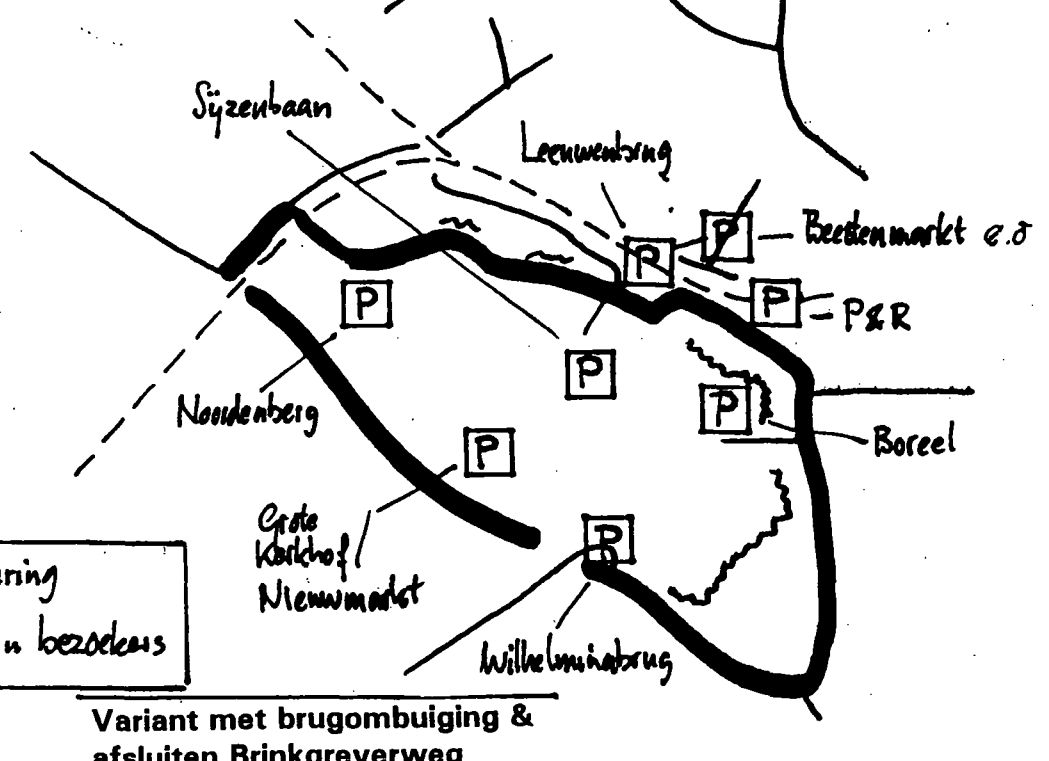
Huidige situatie





Vaststaand beleid



Variant met Van Ossenweerdstraat



Variant met brugombuiging & afsluiten Brinkgeverweg

	centrumring
	parkeeren bezoekers





*Pothoofd met Sluisstraat-zuid en Wilhelminabrug*

De bestaande ideeën over de herontwikkeling van het gebied Sluisstraat-zuid gaan ondermeer uit van de impuls om dit gebied meer bij de binnenstad te betrekken. In de huidige visie voor het gebied is sprake van een versterking van de woonfunctie, eventueel aangevuld met werken. Nabij de Wilhelminabrug is een invulling met kantoren en/of voorzieningen gedacht. Met deze ontwikkeling zal de bestaande, negatieve uitstraling van het gebied onder en direct om de brug moeten worden weggenomen. Voor het parkeren wordt in het gehele plangebied uitgegaan van ondergrondse oplossingen, waarbij nadrukkelijk een logische uitgang en verbindingroute naar de binnenstad zijn vereist. Aan de IJsselfrontzijde zal vooral de fysieke en visuele relatie tussen het gebied en de IJssel tot uiting moeten komen. Ook is dit gebied in beeld als mogelijke lokatie voor het nieuwe stadskantoor met daaraan gekoppeld een grootschalige

parkeervoorziening voor zowel bezoekers van dit kantoor als van de binnenstad.

**De volgende varianten in de verkeersstructuur van het gebied Wilhelminabrug/Emmastraat/Bokkingshang/Kazernestraat zijn onderzocht aan de hand van het prognosemodel: (zie ook kaart 3.5, varianten verkeerscirculatie omgeving Wilhelminabrug)**

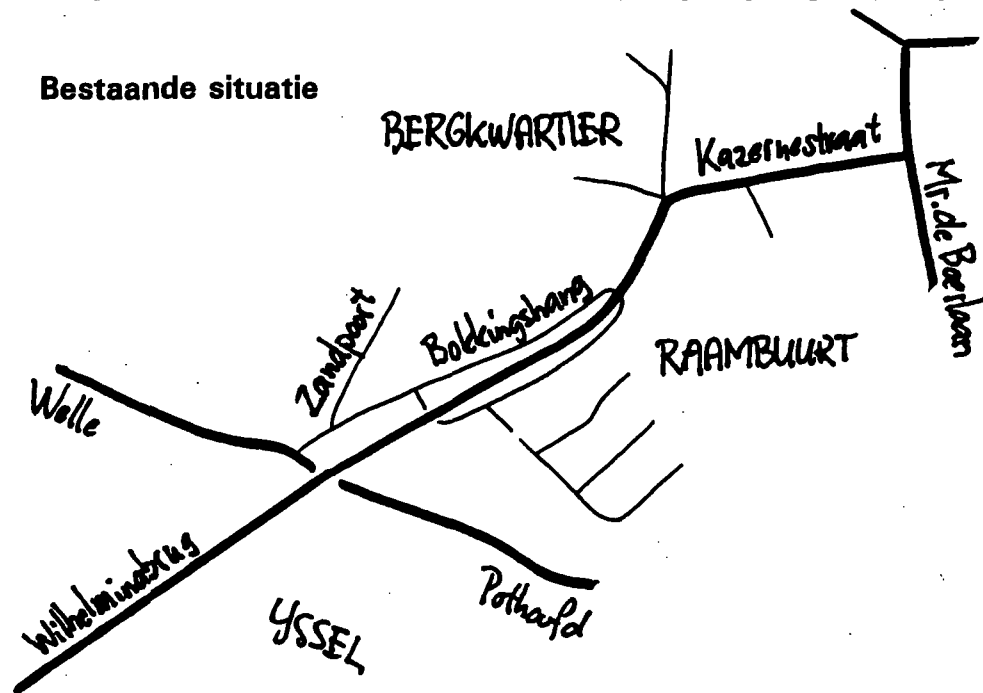
1. Opheffen van de linksafbewegingen op het kruispunt Bokkingshang/Emmastraat/Wilhelminabrug;
2. Het ombuigen van de aanlanding in de Wilhelminabrug naar het Pothoofd en het herontwikkelen van het gebied ten oosten van de ombuiging (Emmastraat/Bokkingshang);
3. Als 2, maar dan met een verbinding tussen de Welle en de Kazernestraat via een erftoegangsweg, die fungeert als parkeerring om de binnenstad;
4. Als 3, maar dan met de verbinding tussen de Welle en de Kazernestraat als éénrichtingsstraat in oostelijke richting tot de ontsluiting van de Boreel op de Kazernestraat en de afwikkeling van de tegenrichting via de centrumring (Mr. de Boerlaan-Pothoofd).
5. Aanleg van een derde IJsselbrug in het verlengde van de Roland Holstlaan met verbinding naar de A1;

Opmerking:

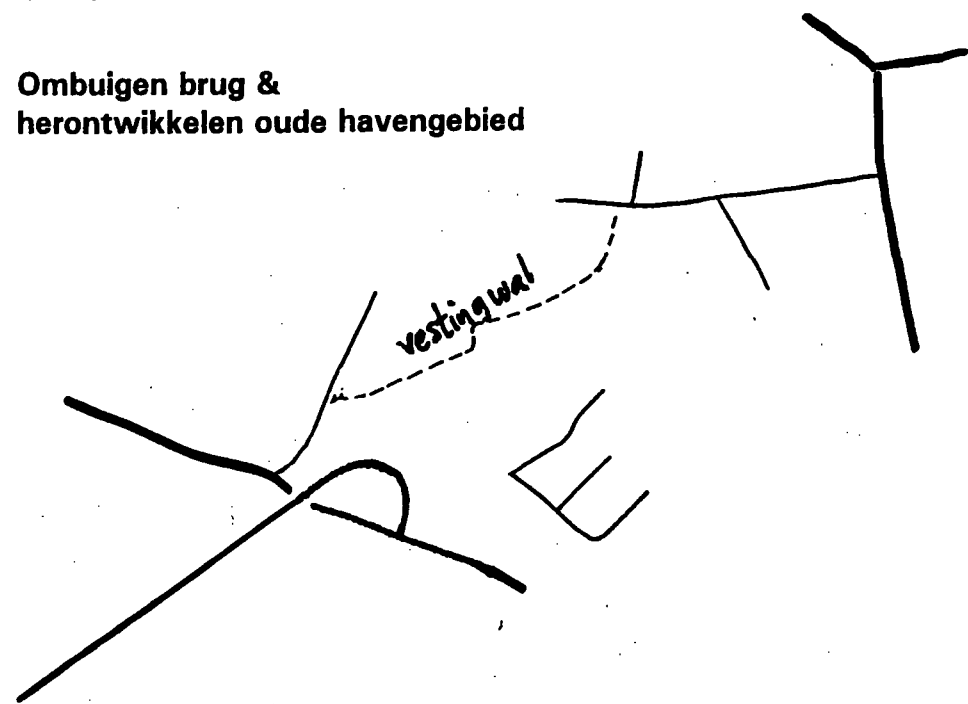
Varianten in de verkeerscirculatie, die een directe verbinding tussen Wilhelminabrug en Kazernestraat in stand houden zijn niet modelmatig bekeken op hun effecten. De zuigende werking van deze verbinding op doorgaande verkeersstromen t.o.v. de binnenstad is namelijk dusdanig groot, dat er geen oplossend vermogen vanuit gaat voor de verkeersafwikkeling in de stadsrand oost.



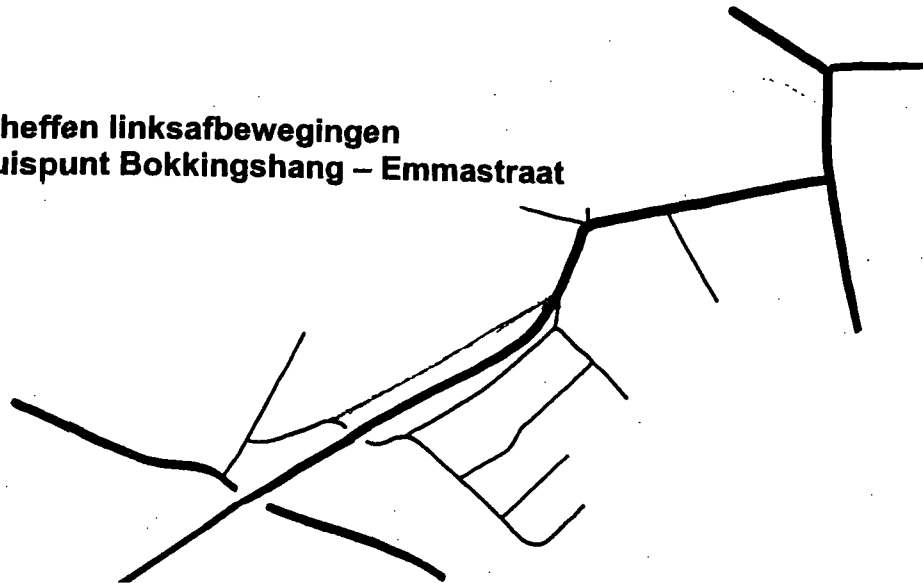
Bestaande situatie



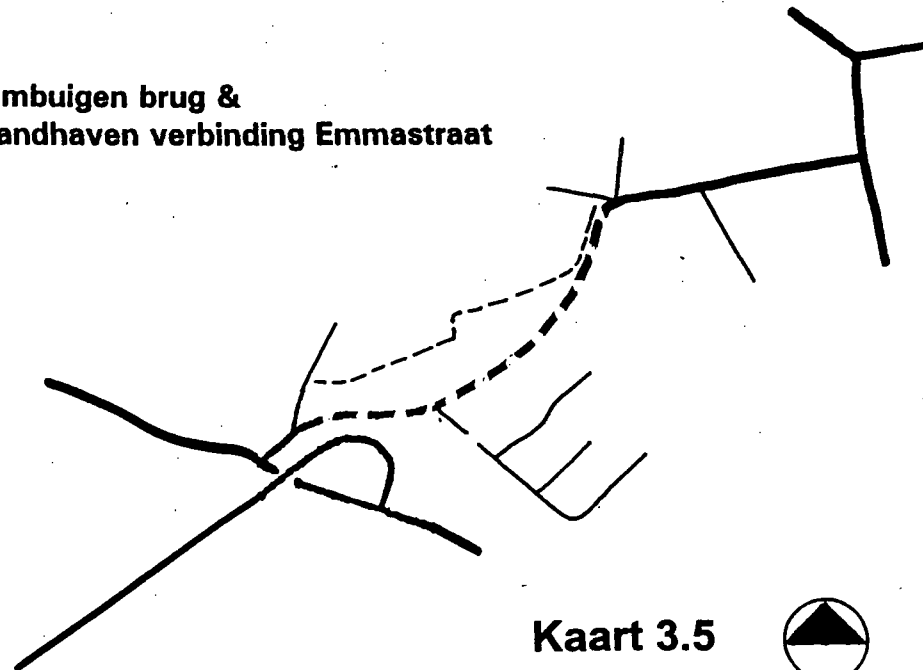
Ombuigen brug & herontwikkelen oude havengebied



Opheffen linksafbewegingen  
Kruispunt Bolkingshang - Emmastraat



Ombuigen brug & handhaven verbinding Emmastraat



# Varianten

Verkeerscirculatie omgeving Wilhelminabrug

Kaart 3.5



#### Ad 1

(zie ook bijlage 5: 0+-variant met opheffen linksafbewegingen kruispunt Bokkingshang/Emmastraat met/zonder 3<sup>e</sup> IJsselbrug)

Het opheffen van de linksafbewegingen op het kruispunt Emmastraat/Bokkingshang/Wilhelminabrug geeft te weinig verlichting van de verkeersdruk op het totale traject Wilhelminabrug-Emmastraat-Kazernestraat. Ter plaatse van het kruispunt wordt de verkeersafwikkeling weliswaar beter, maar de verkeersdruk verplaatst zich naar verder gelegen kruispunten en wegvakken aan de zuid-/oostzijde van de binnenstad. Hier blijft een verkeersbelasting optreden die ook buiten de spits afwikkelingsproblemen oplevert. Verder worden verkeersrelaties tussen Wilhelminabrug en Bokkingshang/Welle in deze variant gedwongen om via de Kazernestraat te rijden, waardoor de druk hier juist verder toeneemt.

Ook de mogelijke aanleg van een derde IJsselbrug t.h.v. de R. Holstlaan geeft onvoldoende verlichting van de verkeersdruk ter plaatse. Voor een belangrijk deel van de relaties die gebruikt maakt van de route langs de binnenstad is deze brug vanwege haar excentrische ligging geen alternatief.

#### Ad 2

(zie ook bijlage 5: variant 1 met/zonder 3<sup>e</sup> IJsselbrug)

Het ombuigen van de Wilhelminabrug geeft een dusdanige andere verdeling van de verkeersstromen rond de binnenstad en in verder van dit gebied gelegen stadsdelen, dat de verkeersafwikkeling op de overgebleven wegen van voldoende niveau wordt. Voor een deel van het verkeer ontstaat een verdringing naar het traject via het Pothoofd en de Welle, maar de toename hier kan binnen de geplande herprofilering van het Pothoofd worden opgevangen. Wel zal bijzondere aandacht moeten uitgaan naar de kruispunten, waaronder in het bijzonder het kruispunt Pothoofd-Mr. de Boerlaan. Hier zal een verzwarende van de verkeersdruk optreden, die met alleen met een reconstructie kan worden opgevangen. Een belangrijk gevolg van de brugombuiging in deze variant is het vervallen van een rechtstreekse verbinding tussen de Wilhelminabrug en de Kazernestraat. Hierdoor ontstaat voor een deel van de verkeersrelaties een omrijfactor. De weerstand, die door de maatregel is opgeroepen, zal voor een deel van de relaties aanleiding zijn om via een andere route de stad te benaderen (w.o. A1). Relaties met bestemming binnenstad kunnen

in de vorm van een grootschalige parkeervoorziening bij de aanlanding van de Wilhelminabrug een goede verbinding krijgen met de Brink en het achtergelegen kernwinkelgebied. Ook ontstaan mogelijkheden om het gebied ten oosten van de ombuiging te herontwikkelen, waarbij historische relaties tussen de oude binnenstad en Raambuurt/Knutteldorp kunnen worden hersteld en voorzien van een aantrekkelijke, ruimtelijke invulling. De verkeersontsluiting van de Raambuurt is onderwerp van nadere studie en kan op meerdere manieren plaatsvinden. Zo kan worden gekozen voor een ontsluiting op de Emmastraat nabij de aan te leggen rotonde in de Kazernestraat of kan worden gekozen voor een verbinding via de Zandpoort naar de Welle (extra maatregelen nodig voor tegengaan sluipverkeer via Raambuurt). Beide zijn ook in combinatie met elkaar mogelijk.

Voor wat betreft de nieuwe invulling van het gebied Bokkingshang/Emmastraat kan een herinstructie worden overwogen van het water. Hiervoor zal een integrale studie nodig zijn, die alle relevante aspecten in beeld brengt.

#### Ad 3

(zie ook bijlage 5: variant 1 met verbinding Welle – Kazernestraat via erftoegangsweg met/zonder 3<sup>e</sup> IJsselbrug)

De gevolgen van bovenstaande brugombuiging voor de verkeersafwikkeling ter plaatse en in verder van het centrum gelegen gebieden zijn ingrijpend. Zo wordt ondermeer de parkeerring om het stadscentrum aan de zuidzijde sterk verruimd. Teneinde de uitwisseling van de aan de rand van de binnenstad gelegen parkeervoorzieningen op het huidige niveau te houden kan het handhaven van de bestaande verbinding via de Emmastraat worden overwogen. De functie van deze verbinding is beperkt tot het faciliteren van aan de binnenstad gerelateerd verkeer. Een schakelfunctie in de bestaande doorgaande verbinding ten opzichte van de binnenstad zou in verband met de dan optredende afwikkelingsproblemen de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Modelberekeningen voor 2010 geven aan, dat met een inrichting als erftoegangsweg er nog altijd zo'n 10.000 mvt etmaal van de verbinding gebruik zullen maken, hetgeen een zware belasting is voor een verblijfsgebied. Monitoring blijft dan ook noodzakelijk om de verblijfsfunctie intact te houden.



Het integreren van de parkeerschakel via de Emmastraat in een verblijfs-/ontvangstgebied betekent, dat de bestaande parkeerroute in stand blijft en tevens mogelijkheden geeft voor een andere ontwikkeling van dit gebied.

De aanleg van een derde IJsselbrug zal op de langere termijn de verkeersdruk op de weg langs de IJssel en de overige wegen rond de binnenstad in meer of mindere mate verder kunnen verlichten. Voor de hoeveelheid verkeer op de verbinding via de Emmastraat zal deze brug echter nauwelijks effect hebben. Wel treden duidelijke intensiteitsverlagingen op op het IJsseltraject en de Wilhelminabrug.

#### Ad 4

(zie ook bijlage 5: variant 1 met Kazernestraat 1 richting)

Als variant op bovenbeschreven oplossing kan een éénrichtingstraject worden vormgegeven. Een voordeel ten opzichte van de bij 3 beschreven variant is het verminderen van de verkeersdruk ter hoogte van het gebied aan de zuidzijde van de historische binnenstad en de relatief beperkt, benodigde ruimte voor het autoverkeer, waardoor de omliggende ruimte anders kan worden ingericht en kruisende bewegingen eenvoudiger worden. Een nadeel is, dat de directe verbinding tussen Kazernestraat en de Wilhelminabrug slechts in 1 richting in stand wordt gehouden.

#### Ad 5

(zie ook bijlage 5: 0+-variant met aanleg 3<sup>e</sup> IJsselbrug)

Bovenbeschreven ombuiging in de aanlanding van de Wilhelminabrug heeft ingrijpende ruimtelijke en verkeerskundige gevolgen. Daarom is tevens gekeken naar de effecten van de aanleg van een derde IJsselbrug in het verlengde van de R. Holstlaan in combinatie met een verbinding naar de bestaande A1-aansluiting Twello. Deze brug zou de verkeersdruk op de wegen rond het centrum zodanig moeten verlichten, dat een ombuiging van de Wilhelminabrug vanuit verkeerskundig niet nodig is. De aanleg van een derde IJsselbrug zou wel gekoppeld moeten worden aan een stedelijke ontwikkeling aan de westzijde van de IJssel. Ter bepaling van het effect op de verkeersstromen in de stad en omgeving is modelmatig deze maatregel bekeken.

Uit de modelberekeningen blijkt, dat de knelpunten aan de zuidzijde van de binnenstad weliswaar minder groot worden, omdat een deel van de

verkeersdruk wordt verplaatst naar de nieuwe IJsselbrug, maar dat met name in de Kazernestraat zich ontwikkelingsproblemen blijven voordoen, die zich ook uitstrekken buiten de spitsuren. Voor een belangrijk deel van de relaties via de stadsrand oost lijkt de derde IJsselbrug geen aantrekkelijk alternatief.

De verdere groei van de stad aan de oostzijde zal een verspreide verhoging van de verkeersdruk in de stad geven, die weliswaar voor een groot deel via de N348 wordt afgewikkeld en de dan (in het model) gerealiseerde, nieuwe IJsselbrug, maar zeker ook gedeeltelijk ten laste komt van de verbinding via de Kazernestraat.

### **Conclusie verkeerscirculatie gebied Sluisstraat-zuid/Emmastraat/Kazernestraat**

Bovenbeschreven varianten in de verkeersstructuur geven een beeld van de te kiezen oplossingen. Hieruit blijkt, dat slechts een ingrijpende maatregel als een ombuiging van de Wilhelminabrug een oplossing geeft voor de bestaande en verwachte afwikkelingsproblemen op de wegen aan de zuid-/oostzijde van de binnenstad. Teneinde de bestaande verkeersstructuren zoveel mogelijk intact te houden kan in eerste instantie worden gekozen voor oplossing 3. Hiermee blijven bestaande relaties intact en wordt tevens de bereikbaarheid verbeterd. Ook kan deze oplossing worden geïntegreerd in een herontwikkeling van het gebied aan de oostzijde van de Wilhelminabrug. Het realiseren van aanvullende parkeervoorzieningen in het gebied Emmastraat, naast de voorgestelde gebouwde voorziening t.h.v. de Wilhelminabrug, kan eveneens worden overwogen. Hierdoor ontstaat tevens een ontvangsfunctie voor het betreffend gebied t.b.v. de voorzieningen in de historische binnenstad.

Het voortdurend monitoren van de verkeersstromen – met name in betreffend gebied - blijft in deze oplossing noodzakelijk. Mocht de verkeersdruk in conflict raken met de gewenste verblijfsfunctie ter hoogte van het gebied Emmastraat, dan kunnen verschillende oplossingsrichtingen in beeld komen. Het type oplossing is mede afhankelijk van de termijn, waarop knelpunten ontstaan en de stedelijke ontwikkelingen in het kader van het Structuurplan.

Een oplossing zou de bij 2 genoemde kunnen zijn. Hiermee ontstaan namelijk nog meer mogelijkheden dan bij oplossing 3 om het gebied ten zuiden van de binnenstad optimaal te herontwikkelen en een functie te geven, die meer aansluit met de historische relaties en tevens als (parkeer)ontvangst kan dienen voor bezoekers aan de Deventer binnenstad. Als eindperspectief kan het terugbrengen van de oude haven dienen, waarbij de vervallen relatie tussen het gebied en de IJssel weer wordt hersteld en het gebied een eigen kwaliteit krijgt. Al of niet in combinatie met oplossing 2 kan oplossing 5 - de derde IJsselbrug – worden overwogen.

Al met al lost de voorgestelde oplossing 3 alle afwikkelingsproblemen in Deventer buiten de spitsuren voor de middellange termijn op en geeft met

de mogelijke aanleg van extra infrastructuur (w.o. een 3<sup>e</sup> IJsselbrug) ook op de langere termijn voldoende capaciteit.

De fijnmazige hoofdwegenstructuur zorgt in variant 1 daarentegen wel voor een geleidelijke toename van de verkeersdruk in de woonwijken met eveneens toenemende verkeershinder en conflicten met het fietsverkeer. Op de ontsluitingswegen in deze gebieden zullen steeds meer aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn voor een veilige opvang van het autoverkeer.

### **Ruimtelijke impact**

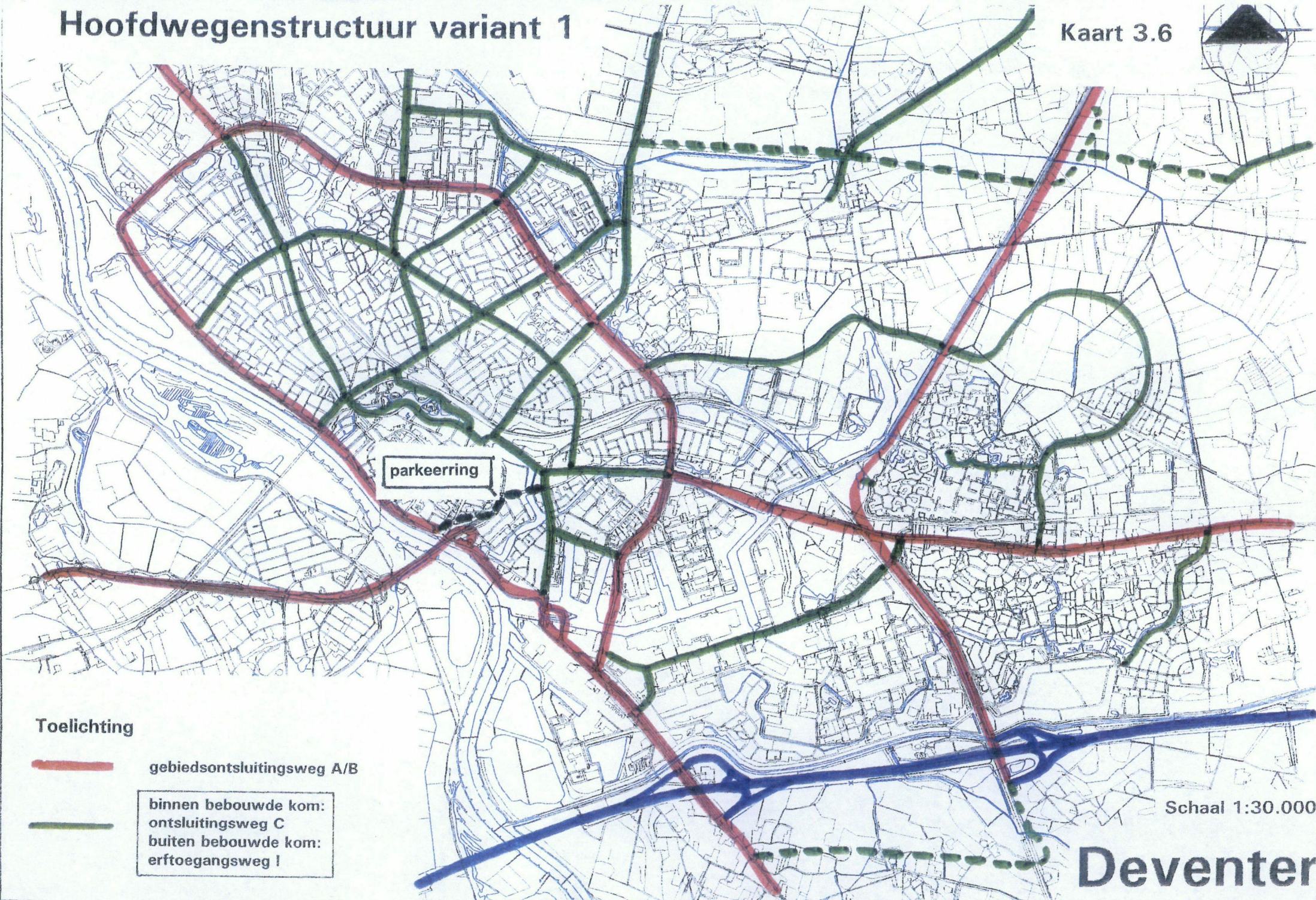
Belangrijk onderscheidend aspect bij de verschillende oplossingen voor de verkeerscirculatie in de omgeving van de Wilhelminabrug is de impact op de ruimtelijke kwaliteit. De bestaande plannen voor het gebied Sluisstraat-Zuid gaan uit van een min of meer gesloten IJselfront, waarbij de Wilhelminabrug op haar huidige plek blijft gehandhaafd. Een ombuiging in de aanlanding hiervan heeft tot gevolg dat in meer of mindere mate (afhankelijk van de ruimtelijke inpassing) het IJselfront over een bepaalde afstand ter hoogte van het Pothoofd wordt onderbroken. Een positief effect van de ombuiging is daarentegen het ontstaan van een nieuwe ruimte ten oosten van de ombuiging (omgeving Emmastraat), waarbij niet langer sprake is van een brugtalud over een grote lengte. Hier ontstaan kansen om met een andere ruimtelijke (en functionele) invulling de kwaliteit van het gebied te verhogen. Het handhaven van een parkeerring door dit gebied in oplossing 3 heeft negatieve consequenties voor de beleving als verblijfsgebied en geeft meer ruimteverlies ten behoeve van het verkeer. Wel is ook in deze oplossing het ontbreken van het brugtalud een belangrijke meerwaarde ten opzichte van de situatie met handhaving van de Wilhelminabrug-aanlanding op de huidige locatie.

De ruimtelijke impact van een verkeerskundig meest gewenste oplossing is nergens zo groot als in het gebied Wilhelminabrug. Voor de overige wegen in Deventer heeft dit aspect een minder groot onderscheidend vermogen. Daarom is voor de beoordeling van de verschillende varianten in de hoofdwegenstructuur de ruimtelijke impact niet als apart criterium meegenomen. Het verder uitwerken van een integrale visie voor het gebied Wilhelminabrug-Emmastraat – rekening houdend met de verschillende circulatie-oplossingen – is gewenst voor een helder beeld van de ruimtelijke consequenties en te creëren kansen.




# Hoofdwegenstructuur variant 1

Kaart 3.6



parkeerring

## Toelichting

 gebiedsontsluitingsweg A/B

binnen bebouwde kom:  
ontsluitingsweg C  
buiten bebouwde kom:  
erftoegangsweg I

Schaal 1:30.000

# Deventer



**Variant 2/ontwikkelingsperspectief: grofmazige hoofdwegenstructuur (zie ook kaarten 3.7 en 3.8)**

Deze variant kent een grover hoofdwegenet en grotere verblijfsgebieden dan de hiervoor beschreven varianten. Voor veel interne ritten tussen de verblijfsgebieden betekent deze structuur een grotere ritafstand per auto dan per fiets. De regionale bereikbaarheid van de economische centra blijft daarentegen intact door de geboden capaciteit op de hoofdwegen en de directe verbindingen met het omliggende hoofdwegenet, zoals de A1 en de provinciale wegen.

Zo blijven directe verbindingen naar de binnenstad als belangrijk economisch centrum bestaan vanuit de omliggende hoofdwegen, waaronder de provinciale wegen en de A1. Deze verbindingen liggen via de Deventerweg, Mr. de Boerlaan, Pothoofd, as binnenstad-Colmschate, Hoge Hondstraat en Diepenveenseweg.

De bij deze variant behorende maatregelen zijn in ieder geval dezelfde als in variant 1, echter met 1 belangrijk verschil. De capaciteitsvergroten- de aanpassingen aan het hoofdwegenet in de woongebieden zijn in deze variant grotendeels vervangen door maatregelen die juist de verblijfsfunctie verder versterken. De versterking van de verblijfsfunctie is gekoppeld aan die gebieden die een bepaalde, intrinsieke samenhang bezitten in de vorm van een stelsel van frequent voorkomende, dagelijkse verplaatsingen (basisonderwijs, spelen, wijk-/buurtwinkelcentra), in veel gevallen uitgevoerd door kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen tot 12 jaar en ouderen. Op de kaartjes in bijlage 6 is een overzicht te zien van de locaties voor basisonderwijs met daarbij de meest in aanmerking komende verzorgingsgebiedjes, de locaties van het voorgezet onderwijs met daaraan gekoppeld het fietsnetwerk en is tevens de objectieve verkeersonveiligheid in kaart gebracht van kinderen t/m 11 jaar. Er is sprake van een bestaande stad met bestaande van oudsher gegroeide verkeerspatronen. Zodoende kan niet in alle gevallen zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in woonwijken even optimaal gecombineerd worden. Toch is met de hierna voorgestelde maatregelen een richting gegeven aan de visie om op grotere schaal de kwaliteit van de leefomgeving te verhogen en tegelijkertijd de bereikbaarheid van de economische centra te waarborgen. Verder zal het realiseren van de verblijfsgebieden nadrukkelijk gekoppeld moeten zijn aan het zich

ontwikkende verkeersbeeld in de stad en omliggende buitengebied. Daar waar door een toenemende verkeersdruk de leefbaarheid gevaar loopt kunnen maatregelen worden overwogen, die deze leefbaarheid weer tot een acceptabel niveau terugbrengen.

Voor het gebied in de omgeving van de Wilhelminabrug is in deze variant uitgegaan van een ombuiging in aanlanding van de brug op het Pothoofd en het inrichten van het gebied ten oosten van de ombuiging (omgeving Emmastraat) als verblijfsgebied zonder autoverbinding tussen Welle en Kazernestraat (zie eerder beschreven oplossing 2, verkeerscirculatie omgeving Wilhelminabrug). Met deze maatregelen wordt ook de verblijfsfunctie van het zuidelijke deel van de binnenstad verder versterkt. Een opvangfunctie voor bezoekers in de vorm van een parkeervoorziening in het gebied – naast de voorgestelde bij de Wilhelminabrug – kan wel in deze variant worden overwogen.

Voor het realiseren van deze relatief grote verblijfsgebieden zijn soms ingrijpende maatregelen nodig om het autoverkeer te reguleren. Zo is in deze variant 2 als ontwikkelingsperspectief in meest vergaande vorm ondermeer sprake van een aantal (fysieke) auto-afsluitingen. Hierdoor zal het autoverkeer meer gedwongen zijn, gebruik te maken van de wegen buiten de woongebieden om.

Plaatsen waar in een eindperspectief van variant 2 afsluitingen worden voorgesteld, zijn:

1. Zwolseweg ter hoogte van de aansluiting met de Roland Holstlaan;
2. Brinkgreverweg ter hoogte van het spoorviaduct;
3. Veenweg ter hoogte van het spoorviaduct;
4. Grote Ratelaar in de nabijheid van winkelcentrum Flora;
5. De Braam ter hoogte van de Oude Oxersteeg;
6. Van Twickelostraat ter hoogte van de Kapjeswelle.

**Ad 1**

Deze maatregel heeft tot gevolg, dat autoverkeer meer wordt geleid via de derde ring (het Hanzetraject) en de weg langs de IJssel. Zodoende vindt minder een doorsnijding plaats van het woongebied rondom de Zwolseweg. Aanvullende maatregelen moeten zorgen voor een goede integratie van deze weg in de wijk en het voorkomen van sluipverkeer via parallel aan genoemde ontsluitingswegen gelegen straten.



## Ad 2

De radiaal tussen stadsrand noord-oost en binnenstad kent een diversiteit aan verkeer en functies. Enerzijds vraagt de hoeveelheid nabijgelegen voorzieningen en de ligging van enkele hoofdfietsverbindingen om een verblijfsfunctie en anderzijds heeft de weg als oude stadsradiaal een belangrijke feeder-functie voor de binnenstad. Juist deze laatste functie zorgt in toenemende mate voor verkeersproblemen op de centrumring in de omgeving van het Churchillplein. Op dit plein komen tal van vervoersrelaties samen, die bij elkaar zorgen voor een toenemend afwikkelingsprobleem. De centrumring heeft primair als doel om het verkeer dat een relatie heeft met de binnenstad te faciliteren. "Centrumvreemd" verkeer zal zoveel mogelijk via trajecten, verder van de binnenstad afgewikkeld moeten worden.

De voorgestelde auto-afsluiting in de Brinkgreverweg ter hoogte van het spoorviaduct maakt het mogelijk om de centrumring op de plek meer doorstroming te geven en tegelijkertijd een meer op de binnenstad gericht gebruik te geven.

Autoverkeer met bestemming binnenstad en afkomstig uit noord-oostelijke richting kan via alternatieve routes (Hoge Hondstraat en as binnenstad-Colmschate) de binnenstad bereiken. Door dit gewijzigde gebruik van de radialen naar de binnenstad wordt de verkeersdruk op de Hoge Hondstraat wel verhoogd. Deze verhoging vindt vooral plaats op het gedeelte tussen de Diepenveenseweg en de Rijsterborgerweg. De straat kan qua profilering de verwachte intensiteit autoverkeer goed verwerken. Wel vindt een toename plaats van verkeershinder in de vorm van geluid. Deze toename bedraagt zo'n 2 dB(A).

Overigens zal het 'upgraden' van de Beestenmarkt en het versterken van de relatie tussen dit gebied en de binnenstad deze lokatie (aantrekkelijkere looproute) als parkeervoorziening voor de binnenstad aantrekkelijker maken. Voor de toekomst kan worden gekeken naar het verder verhogen van de parkeercapaciteit door parkeren in lagen (onder maaiveld) en/of een herontwikkeling van het gebied ten noorden van het spoor en ten oosten van de Brinkgreverweg. Ook kunnen de mogelijkheden worden onderzocht van een doorkoppeling onder het spoor tussen een grootschalige parkeervoorziening op/onder de Beestenmarkt en de bestaande parkeergarage in de Leeuwenbrug.



*Beestenmarkt*



*Hoge Hondstraat*



### Ad 3

De Veenweg heeft momenteel een belangrijke functie in de opvang van zowel wijkgebonden als wijkvreemd autoverkeer. De ligging in de 2<sup>e</sup> ring rondom de binnenstad met aansluiting op de omliggende hoofdverkeersassen is hiervan de oorzaak. Deze aantrekkelijke ligging in de wegenstructuur van Deventer is tegelijkertijd de kiem van toenemende problemen op het gebied van verkeersafwikkeling, leefbaarheid en conflicten met kruisend fietsverkeer.



*Veenweg ter hoogte van Rielerweg*

De druk op de centrumring aan de oostzijde van de binnenstad neemt mede door het gebruik van de Veenweg door ten dele wijkvreemd verkeer steeds verder toe. De toename van autoverkeer in de Veenweg (en aansluitende Ceintuurbaan-ring) zorgt voor een toename in het aantal conflicten met fietsverkeer, zowel in de langs- als in de dwarsrichting (Rielerweg en Brinkgreverweg). De op sommige plaatsen dicht langs weg gelegen woningen krijgen tenslotte te maken met toenemende hinder in de vorm van verkeerslawaai, stank en visuele hinder.

Een auto-afsluiting ter hoogte van het spoorviaduct maakt het mogelijk om grote delen van de ten noorden hiervan gelegen, 2<sup>e</sup> ring verkeerssluw te maken met positieve gevolgen voor de leefbaarheid en de fietsers. Wijkvreemd autoverkeer is gedwongen via de hoofdasen te rijden, zoals het Hanzetraject en de as binnenstad-Colmschate. Autoverkeer dat een relatie heeft met het aanliggende gebied is eveneens aangewezen op genoemde wegen en zal voor bepaalde ritten meer kilometers moeten rijden.

### Ad 4



*Grote Ratelaar*

De Grote Ratelaar heeft in toenemende mate te maken met wijkvreemd autoverkeer. De groei van de Vinexwijk De Vijfhoek is hier debet aan. Voor veel autoritten tussen deze wijk en de A1 is het aantrekkelijk om via de Grote Ratelaar te rijden en zodoende het steeds drukker wordende knooppunt tussen Holterweg en Siemelinksweg te mijden. De aanleg van de knoop zal op termijn weliswaar zorgen voor een betere doorstroming,



maar de korte afstand zal voor veel mensen nog steeds aanleiding zijn om de Grote Ratelaar als verbinding tussen Holterweg en Siemelinksweg te gebruiken. De inrichting en ligging van de Grote Ratelaar is daarentegen meer afgestemd op een verblijfsfunctie.

Een ingrijpende maatregel, zoals een afsluiting kan zorgen voor het opnieuw zichtbaar maken van de bedoelde functie en genereert daarmee een groter verblijfsgebied. De lokatie van deze maatregel is punt van nader onderzoek. Een plek in nabijheid van voorzieningencentrum Flora zou een goede optie kunnen zijn, omdat hiermee wordt gestimuleerd, dat interne ritten (bijvoorbeeld naar Flora of De Scheg) vooral op de fiets worden gemaakt en tegelijkertijd extern gericht verkeer zo snel mogelijk via de hoofdwegen i.c. Siemelinksweg de wijk/stad kan verlaten.

#### Ad 5

Bij een ingrijpende circulatiemaatregel op de Grote Ratelaar dient verdringing van autoverkeer naar parallel gelegen verbindingen te worden voorkomen. Ingrijpende maatregelen op het Braam kunnen dan ook nodig zijn om ook hier de gewenste verblijfsfunctie te herstellen. Een lokatie halverwege – bijvoorbeeld ter hoogte van de Oude Oxersteeg – is mogelijk, maar vergt nog nader onderzoek. Een afsluiting meer in oostelijke richting is ongewenst, omdat hiermee relatief grote afstanden per auto binnen de woonwijk worden gestimuleerd, dit in vergelijking met de Grote Ratelaar.

#### Ad 6

Momenteel is de parkeerring van de binnenstad ten dele door het centrum gesitueerd. Deze doorsnijding vindt plaats via de Van Twickelostraat-Binnensingel. De uitstraling en de ligging binnen een verblijfsgebied maken deze weg minder geschikt als traject voor doorgaand autoverkeer ten opzichte van de binnenstad. Een beter daarvoor geschikt traject is dat via de Ossenweerdstraat. Een centrum-/parkeerring via deze straat is weliswaar verder van de binnenstad gelegen, vooral ook psychologisch vanwege de ligging aan de noordzijde van de spoorlijn, maar is door de weginrichting en hoeveelheid kruisende verkeersstromen beter geschikt.



*Van Twickelostraat*

De wijziging van de parkeerring naar het traject Ossenweerdstraat kan worden gecombineerd met een afsluiting van de Van Twickelostraat ter hoogte van de Kapjeswelle. Op deze wijze wordt de gewenste doorstroming op het Ijsseltraject verder bevorderd en wordt doorgaand autoverkeer via de binnenstad verder ontmoedigd.



# Hoofdwegenstructuur variant 2

Kaart 3.7



Tracé nader te bepalen

## Toelichting

 gebiedsontsluitingsweg A/B

binnen bebouwde kom:  
ontsluitingsweg C  
buiten bebouwde kom:  
erftoegangsweg I

Schaal 1:30.000

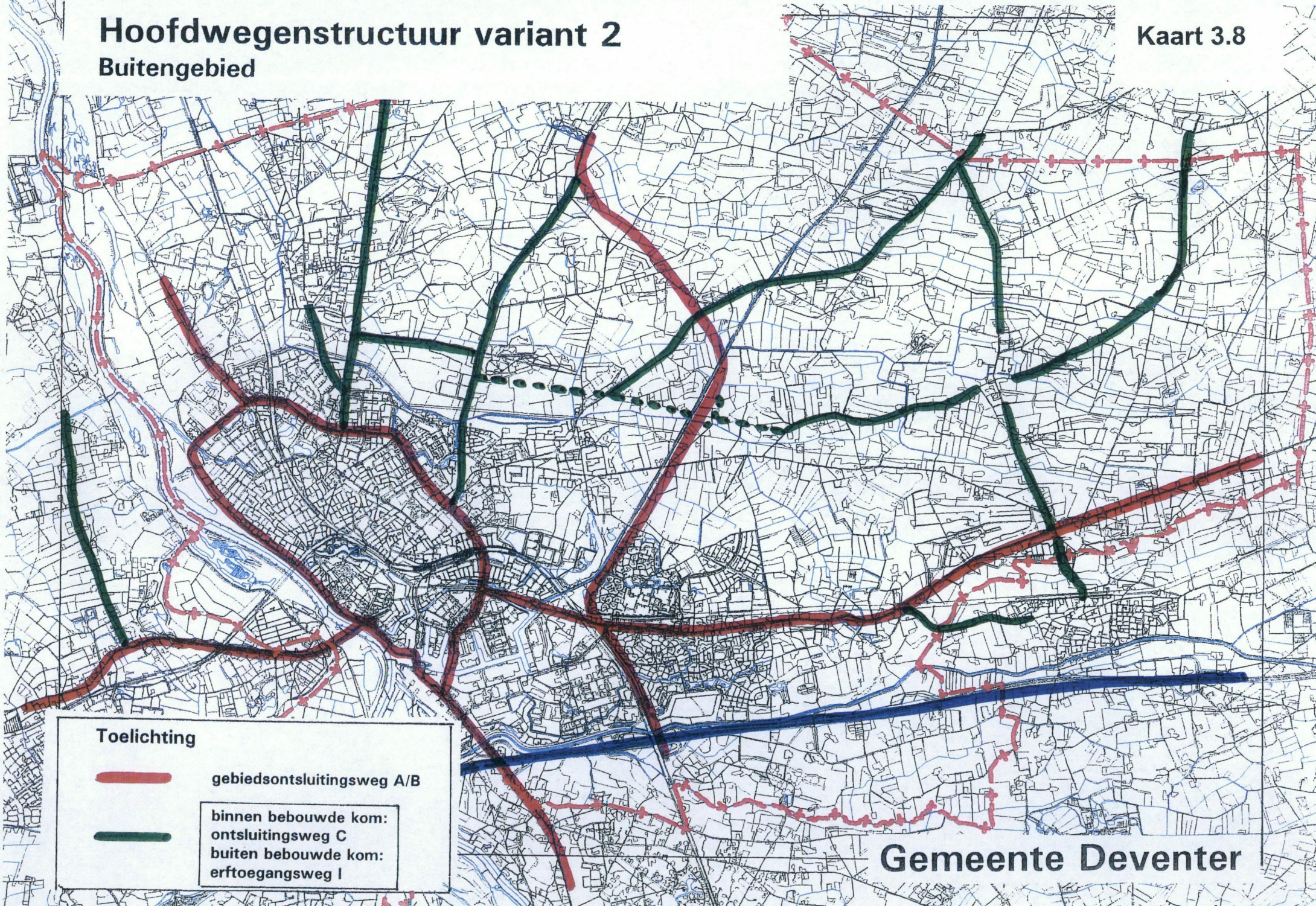
# Deventer



# Hoofdwegenstructuur variant 2

## Buitengebied

Kaart 3.8





De totale hoofdwegenstructuur in deze variant kent een verkeersafwikkeling, die in ieder geval tot 2010 van een acceptabel niveau is. Dit wil zeggen, dat slechts incidenteel en dan vooral tijdens ochtend- en avondspitsperioden enige stagnatie zal optreden op een aantal punten in de stad.

#### Belangrijkste verschillen varianten hoofdwegenstructuur

Maatregel t.o.v. huidige situatie	0-variant	0+-variant	Variante 1	Variante 2/ ontwikkeling perspectief
Benuttingsmaatregelen A1	X	X	X	X
Vergroten aantal rijstroken Deventerweg tzv A1	X	X	X	X
Verbreden tot 2x2 rijstroken en snelheidsverhoging Hanzetraject		X	X	X
Snelheidsverhoging As binnenstad-Colmschate		X	X	X
Snelheidsverhoging N348		X	X	X
Verbeteren doorstroming IJsseltraject		X	X	X
Aanleg noordelijke rondweg Schalkhaar		X	X	X
autoknip en functieverlaging Grote Ratelaar		X	X	X
Ombuigen aanlanding Wilhelminabrug naar Pothoofd			X	X
Functieverlaging Emmastraat			X	X
Autoknip Emmastraat				X
Autoknip en functieverlaging Zwolseweg				X
Autoknip en functieverlaging Veenweg				X
Autoknip en functieverlaging Brinkgreverweg (ged.)				X

In bijlage 4 is ondermeer een vergelijkingsmatrix opgenomen met daarin informatie over de met het verkeersmodel berekende subvarianten in relatie met de 4 hoofdvarianten. De voor deze nota relevante subvarianten zijn als deel van deze bijlage opgenomen.

Samenvattend biedt een hoofdwegenstructuur volgens variant 2 als toekomstperspectief de beste mogelijkheden om zowel de bereikbaarheid als leefbaarheid op de middellange termijn (2010/2015) te waarborgen en waar mogelijk, te verbeteren. Via een gefaseerd uitvoeren van concrete maatregelen, die in eerste instantie de bereikbaarheid verbeteren, kan op den duur de een overgang naar een meer grofmaziger structuur worden ingezet, waarbij ook de leefbaarheid wordt verbeterd. Voor uitvoering van laatstgenoemde wijziging is overigens een continue monitoring van het actuele verkeersbeeld in de gemeente noodzakelijk. Hierbij wordt telkens opnieuw vastgesteld of de visie bijstelling behoeft.





# 4

## beoordeling varianten

4.1 inleiding

4.2 eindbeoordeling varianten

## 4.1 Inleiding

### Algemeen

Het mobiliteitsbeleid, zoals omschreven in het SVV2 heeft niet het gewenste effect gehad op het autogebruik. De beoogde trendbreuk heeft niet plaatsgevonden. Integendeel, in de provincie Overijssel heeft een sterkere groei van het autogebruik plaatsgehad dan het gemiddelde in Nederland. In het concept-NVVP wordt dan ook op een andere manier ingezet op een regulering van het autogebruik. In de volgorde beprijsen-benutten-bebouwen wil het Rijk de vrijheid in automobilititeit behouden en tegelijkertijd de verantwoordelijkheid om hierin te sturen op de daarvoor meest geschikte schaal leggen. Zo heeft het door het Rijk voorgestelde beprijzingsbeleid vooral invloed op landelijke schaal (rekeningrijden, accijnsheffingen). Daarnaast hebben zowel de gemeente – zijnde de wegbeheerder - als de weggebruiker zelf een rol in de keuze van mobiliteit. Hierbij zal vooral het beter en anders benutten van de bestaande infrastructuur een middel moeten zijn om het autogebruik te beïnvloeden. De aspecten, genoemd in de doelstellingen van hoofdstuk ... komen terug in de criteria. Als planhorizonten voor de beoordeling zijn de situaties op middellange termijn (2010) en lange termijn (na 2010) genomen.

Het Structuurplan is in ontwikkeling. Denkrichtingen, zoals nu geformuleerd in De Uitdaging, zullen moeten 'samenwerken' met visies op het gebied van hoofdwegenstructuur. De eerstvolgende 10 tot 15 jaar zullen stedelijke ontwikkelingen met name plaatsvinden aan de noord-oostzijde van de stad. Deze uitbreiding zal bij voorkeur plaatsvinden via een zogenaamd vingervormig model, waarbij wordt aangesloten op bestaande landschappelijke waarden en de bestaande weginfrastructuur.

Echter, zowel vanuit landschappelijk als verkeerskundig oogpunt wordt met het verder uitbreiden aan deze zijde van de stad in de toekomst een grens bereikt. Op dat moment zullen andere uitbreidingsrichtingen in beeld komen, waarbij ondermeer een 'sprong over de IJssel als een van de mogelijkheden geldt. De mate, waarin de hoofdwegenstructuur flexibel is en kan inspelen op ruimtelijke ontwikkelingen in het kader van het toekomstige Structuurplan wordt per criterium beschreven bij de analyse

voor de lange termijn (na 2010). Bij de stedelijke ontwikkelingen na 2010 wordt er in deze nota vanuit gegaan, dat er in eerste instantie uitbreiding plaatsvindt aan de noord-oostzijde van Deventer. Het reeds aangegeven plafond in deze uitbreidingsrichting betekent vervolgens het inzetten van een andere koers. Het tot nu toe aangegeven kader (De Uitdaging) geeft aanleiding om de ontwikkelingsrichting meer in westelijke richting te zoeken. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van de ontwikkeling tot een netwerkstad in stedendriehoekverband (langs de openbaar vervoer en hoofdwegen-polen), de landschappelijke kwaliteiten aan de noord- en oostzijde van Deventer, de menselijke (fiets)maat van de stad en het maximale laadvermogen van de weginfrastructuur aan de noord- en oostkant van Deventer.

### Beschrijving criteria

De volgende criteria bepalen de beoordeling:

- A. Beperking automobilititeit;
- B. Relatie fietsnetwerk;
- C. Bereikbaarheid binnenstad voor gemotoriseerd verkeer;
- D. Doorstroming hoofdwegenet, met name buiten de spitsuren;
- E. Leefbaarheid: gevelbelastingen geluid;
- F. Benodigde financiële investeringen;
- G. Beperkingen in ontwikkelingslocaties a.g.v. geluidseffecten.

### A. Beperking automobilititeit

De geformuleerde taakstellingen met betrekking tot de beperking in de groei van het aantal autokilometers kunnen ondermeer via een zorgvuldige vormgeving van de hoofdwegenstructuur worden verwezenlijkt. Daarnaast is vanzelfsprekend actief beleid nodig op andere fronten. De aanleg van een volwaardig fietsnetwerk, de optimalisatie van de openbaar vervoermogelijkheden en een zorgvuldige afweging van stedelijke ontwikkelingen zijn eveneens sporen, waarover mobiliteitsbeleid kan worden gevoerd.



In het kader van deze studie zijn fysieke beperkingen die de hoofdwegenstructuur aan vooral het interne autogebruik oplegt tezamen met de grootte van de verblijfsgebieden bepalend voor de mate waarin een variant voorziet in het beperken van de (vooral interne) automobilititeit en het daarmee stimuleren van andere vervoerswijzen. Het criterium "beperking automobilititeit" heeft betrekking op de mate, waarin de hoofdwegenstructuur mogelijkheden biedt om vooral het interne autogebruik te beïnvloeden, dit in het belang van een duurzame leefbaarheid en een veilig en comfortabel fietsnetwerk.

#### B. Relatie fietsnetwerk



*Oxersteeg*

Het succes van het fietsnetwerk volgens het Fietsbeleidsplan 2000+ is mede afhankelijk van de relatie die het heeft met de hoofdwegenstructuur.

Immers, de fietser is gebaat bij een comfortabel, direct en veilig net van verbindingen, waarbij zo weinig mogelijk sprake is van conflicten met autoverkeer. De mate, waarin het fietsnetwerk en dan vooral de geplande non-stopfietsverbindingen, in negatieve zin wordt beïnvloed door het hoofdwegenet komt tot uiting in de score bij dit aspect. Hierbij wordt tevens een relatie gelegd met de mate van barrièrevorming die een weg heeft in een potentieel verblijfsgebied en/of fietsverbinding. Deze barrièrevorming wordt in hoofdlijnen bepaald aan de hand van de te verwachten intensiteiten autoverkeer, (kruisend) fietsverkeer en de weginrichting.

#### C. Bereikbaarheid binnenstad voor gemotoriseerd verkeer

De bereikbaarheid van de economische centra, waaronder in het bijzonder de binnenstad is een kwaliteit, die dient te worden gewaarborgd. Hierbij zal vooral moeten worden gekeken naar logisch gelegen en goed bereikbare radialen vanuit de omliggende wijken, de regio en de hogere orde wegen. Verder is een goede doorstroming op de wegen rondom het stadscentrum van belang in verband met de uitwisseling van parkeerplaatsen.

#### D. Doorstroming hoofdwegenet, met name buiten de spitsuren

Het hoofdwegenet heeft een functie in de afwikkeling van autoverkeer in en rond Deventer. Een goede doorstroming is dan ook van belang. De mate van doorstroming wordt uitgedrukt in de verhouding tussen intensiteit en capaciteit van een wegvak: de zogenaamde *i/c*-waarde. De maximaal acceptabele *i/c*-waarde is gesteld op 0,89. Bij deze waarde treedt tijdens de spitsuren geregeld congestie op, maar is buiten deze perioden veelal sprake van een goede doorstroming.

#### E. Leefbaarheid: gevelbelastingen geluid

Leefbaarheid kan worden uitgedrukt in verschillende eenheden. Zo kan de hinder voor de omgeving worden berekend in de vorm van geluidbelastingen en de te verwachten uitstoot van schadelijke (uitlaat)gassen. Ook de mate, waarin fietsers als relatief kwetsbare verkeersdeelnemers veelal op wijkniveau hinder ondervinden van het autoverkeer kan als een maat voor de leefbaarheid worden gezien.



Deze onderlinge relatie komt tot uiting bij beoordelingsaspect B (relatie fietsnetwerk). Tenslotte kan de mate, waarin een weg door snelheid en/of intensiteit een barrière vormt binnen een samenhangende wijk worden berekend. Voor de bepaling van de invloed op de leefbaarheid van de verschillende varianten in de hoofdwegenstructuur is de beoordeling beperkt tot twee aspecten, zijnde de gevelbelasting en de relatie met het fietsnetwerk. De andere aspecten zullen in een later stadium van het planproces in beeld worden gebracht, maar geven naar verwachting geen substantieel ander beeld van de varianten. Onder aspect E wordt de gevelbelasting voor de verschillende varianten berekend.

Wettelijk gelden voor de gevelbelasting maximaal aanvaardbare normen. Voor bepaalde trajecten op de momenteel belangrijkste wegen in Deventer is een vergelijking gemaakt tussen de verschillende varianten. Hierbij is voor de verschillende varianten in de hoofdwegenstructuur het aantal woningen aan deze wegen met een gevelbelasting boven de wettelijk maximaal toelaatbare waarde van 65 dB(A) in de maatgevende situatie bepaald. Het is van belang om te weten, dat hieruit slechts een indicatief beeld kan ontstaan over de gevelbelastingen van genoemde wegen. Er is dus op grond van genoemde gegevens geen generalisatie mogelijk naar een stadsbreed effect op de gevelbelasting als gevolg van een bepaalde variant in de hoofdwegenstructuur. Het alleen beoordelen van de momenteel belangrijkste wegen voor het autoverkeer impliceert wél, dat voor de overige wegen, die in het algemeen nu verblijfsfunctie vervullen, de gevelbelasting in het algemeen verder zal afnemen bij het instellen van grote verblijfsgebieden en verder zal toenemen bij een fijnmazig hoofdwegennet.

Het beoordelingsjaar is op 2010 gesteld. Gegevens over de periode hierna op het gebied van geluidbelastingen ontbreken namelijk.

#### F. Benodigde financiële investeringen

Dit criterium is zeer bepalend in de beoordeling van de verschillende varianten. Hierbij is het van belang dat voor de totale planperiode de te maken kosten in beeld worden gebracht, gekoppeld aan een zekere fasering. Ook koppelmogelijkheden met wegonderhoud en/of stedelijke ontwikkelingen dienen hierbij in beeld te worden gebracht.



*IJssel ter hoogte van Roland Holstlaan/Rembrandtkade*

#### G. Beperkingen in ontwikkelingslokaties a.g.v. geluidseffecten

De verschillende varianten in de hoofdwegenstructuur hebben alle in meer of mindere mate effect op de verkeersstromenverdeling in Deventer. Zowel reeds in gang gezette als nog te plannen, stedelijke ontwikkelingen ondervinden hiervan invloed. De belangrijkste factor, waarmee dit is te meten is de geluidsbelasting. In het geval de geluidsbelasting voor een bepaald wegvak boven de wettelijke norm uitstijgt en/of sprake is van een substantiële groei in het autoverkeer dienen aanvullende maatregelen te worden getroffen. Evenals bij het aspect leefbaarheid geldt ook hier een plantermijn van 10 jaar (2010).

De 7 beschreven beoordelingscriteria zijn, waar relevant, toegepast op de huidige situatie en zijn alle 7 gebruikt bij de beoordeling van de vier varianten in de toekomstige hoofdwegenstructuur. Hierbij is scheiding aangebracht tussen twee planhorizonten: 2010 en na 2010 (2020/2025). Voor zowel de huidige situatie als het planjaar 2010 is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Omnitrans als hulpmiddel bij de bepaling van de bestaande/verwachte bereikbaarheid- en leefbaarheidsproblemen. Voor de



periode hierna is een inschatting gemaakt van de effecten, die ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen kunnen hebben op de hoofdwegenstructuur. Hierbij is voor wat betreft de ruimtelijke ontwikkelingen de huidige visie, zoals beschreven in De Uitdaging, uitgangspunt. Na 2010 zal volgens de bestaande ideeën in eerste instantie sprake zijn van een stedelijke ontwikkeling in noord-oostelijke richting (ten noord-oosten van Schalkhaar). Vervolgens zal voor de beoordeling van de varianten in de hoofdwegenstructuur worden uitgegaan van een ontwikkeling, meer in westelijke richting, waarbij nadrukkelijk een ruimtelijke en infrastructurele sprong over de IJssel in beeld komt.

Dit laatste uitgangspunt heeft haar grondslag in visies uit de Vijfde Nota RO en het ontwerp-Streekplan: netwerkontwikkeling, gekoppeld aan multimodale vervoersassen (w.o. de lijn Apeldoorn-Deventer), hoogwaardige openbaar vervoer in regio-verband (w.o. light rail) en het respecteren van de begrenzingen vanuit landschap en ecologie aan de noord- en oostzijde van Deventer.

#### H. Ontwikkeling verkeersveiligheid

De varianten worden beoordeeld op het criterium verkeersveiligheid aan de hand van de richtlijnen volgens het concept Duurzaam Veilig. Implementatie van deze richtlijnen zal de komende jaren moeten zorgen voor een veilige categorisering en inrichting van wegen. De belangrijkste, preventieve maatregelen die horen binnen het concept-Duurzaam Veilig staan hieronder opgesomd:

#### **Belangrijkste ingrediënten volgens het concept Duurzaam Veilig:**

- Een verkeers- en vervoersysteem in de vorm van een infrastructuur die qua vormgeving is aangepast aan de beperkingen van de menselijke vermogens;
- Voertuigen, die zijn voorzien van middelen om de taken van de mens te vereenvoudigen en zodanig zijn geconstrueerd dat zij de kwetsbare mens zo goed mogelijk beschermen;
- Adequaate opgeleide en geïnformeerde verkeersdeelnemers, die, waar nodig, doeltreffend worden gecontroleerd.

Essentieel in de wegcategorisering is dat er een goede afstemming is tussen functie, gebruik en vormgeving. Hiervoor is een indeling in drie, onderling duidelijk verschillende categorieën van wegen noodzakelijk. Voor de verschillende verkeerssoorten – voetganger, fietser, openbaar vervoer, hulpdiensten, vrachtverkeer en overige auto's – gelden verschillende netwerken als middel om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Het over elkaar heenleggen van deze netwerken geeft naar verwachting enkele knelpunten, die vervolgens moeten worden opgelost.

Het concept Duurzaam Veilig wordt vervolgens per gebied uitgewerkt. Binnen een gebied rijdt het gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk via een beperkt aantal, daarvoor geschikte ontsluitingswegen. De verblijfsgebieden kiest men zo groot mogelijk, omdat daardoor de verkeersveiligheid maximaal wordt bevorderd. Als de netwerken op een doordachte en zorgvuldige manier worden samengevoegd en afgestemd, ontstaat uiteindelijk een evenwichtige categorie-indeling als raamwerk voor de (her)inrichting van straten en wegen.

Bij de beoordeling van de varianten is een scoreschaal gehanteerd die als volgt is samengesteld:

#### Beoordelingsschaal

- = sterk negatief;
- = negatief;
- 0 = neutraal;
- + = positief;
- ++ = sterk positief;

De 6 beoordelingscriteria kennen een gelijkwaardigheid die tot uiting komt in een evenwichtige scoreverdeling.

In de volgende paragraaf vindt een eindbeoordeling plaats van de vier toekomstvarianten in de hoofdwegenstructuur met – waar relevant - als referentie de huidige situatie. Hierbij zijn voor de toekomstige situatie de middellange (2010) en lange (na 2025) termijn analyses samengevoegd.

## 4.2 Eindbeoordeling varianten

In deze paragraaf worden de verschillende varianten met elkaar vergeleken op basis van een voor de hoofdwegenstructuur aantal relevante criteria.

### De beoordelingscriteria op een rijtje:

- A. Beperking automobilititeit;
- B. Relatie fietsnetwerk;
- C. Bereikbaarheid parkeren binnenstad voor gemotoriseerd verkeer;
- D. Doorstroming hoofdwegenet, met name buiten de spitsuren;
- E. Leefbaarheid: gevelbelastingen geluid;
- F. Benodigde financiële investeringen;
- G. Beperkingen in ontwikkelingslocaties a.g.v. geluidseffecten;
- H. Ontwikkeling verkeersveiligheid.

Hieronder is in tabelvorm een overzicht gegeven van de scores voor de verschillende varianten.

### Variant/criterium (zie ook kaart 4.1, profielen van de varianten)

	A	B	C	D	E	F	G	H
<b>Huidig</b>	--	--	0	+	0	n.v.t	n.v.t	-
<b>0</b>	-	--	--	--	-	+	0	--
<b>0+</b>	--	-	-	-	-	-	-	-
<b>1</b>	-	-	+	+	0	--	0	0
<b>2</b>	+	+	+	+	+	--	0	+

In bijlage 7 vindt een uitgebreide beschrijving plaats van de verschillende varianten aan de hand van de bovengenoemde criteria.

## Eindbeoordeling

(Tussen haakjes & cursief de beoordeling per criterium)

Uit de tabel blijkt, dat variant 2 op de meeste criteria positief scoort. De hoofdwegenstructuur in deze variant is gericht op een goede bereikbaarheid van economische centra waaronder de binnenstad (+), met name gericht op externe relaties. Vanuit het omliggende hoofdwegenet geven directe verbindingen met voldoende capaciteit (+) en gelegen via de radiale structuur een goede bereikbaarheid van de binnenstad en andere, economische centra. Voor interne verplaatsingen is niet in alle gevallen de meest directe route per auto mogelijk.

Variante 2 kent een aantal, relatief grote verkeersluwe gebieden, die alleen met ingrijpende (fysieke) maatregelen kunnen ontstaan. Voor het buitengebied betekent dit, dat de bestaande kernen zoveel mogelijk ontlast worden van doorgaand autoverkeer en dat verkeersstromen door het landelijk gebied zoveel mogelijk plaatsvinden via een beperkt aantal ontsluitingswegen (m.n. de Provinciale wegen). Binnen het stedelijk gebied zorgen deze, relatief grote verkeersluwe gebieden, dat voor een deel van de interne autoverplaatsingen dat omrijafstanden gaan ontstaan. Zij vormen daarentegen een ideaal fietsklimaat. Voor een aantal non-stopfietsverbindingen betekent dit een sterke vooruitgang ten opzichte van het fijnmazige hoofdwegenet (+). Ook de verkeersveiligheid wordt door het meer afgestemd zijn van de verschillende netwerken voor de onderscheidende verkeerssoorten positief beïnvloed (+). Een aantal andere fietsverbindingen wordt wel geconfronteerd met een verhoogde autoverkeersdruk. Voorbeelden hiervan zijn de Hoge Hondstraat en Diepenveenseweg. Hier zal de veiligheid van de fietser en (overstekende) voetganger nadrukkelijk in beeld moeten worden gehouden. De kruisingen tussen non-stopfietsverbindingen en hoofdwegenet zijn door de concentratie van autoverkeer op deze wegen wel nadrukkelijker in beeld als conflictpunten. Zonder ingrijpende maatregelen zal het aantal conflicten weliswaar afnemen, maar neemt de ernst ervan toe. Hier zijn dan ook zorgvuldige en soms kostbare maatregelen noodzakelijk. Een aantal van deze punten wordt in het kader van het Fietsbeleidsplan 2000+ reeds aangepast (o.a. Rielerweg-H.Dunantlaan).

In variant 2 is dus sprake van een relatief beperkt aantal hoofdwegen. Ter vergelijking: In de 0-variant geeft het relatief fijnmazige hoofdwegenet



een verspreid verkeersbeeld over de stad, maar leidt tevens tot meer conflicten met andere netwerken/verkeersoorten (--). In de 0+-variant leidt meer capaciteit op een aantal hoofdassen (Hanzetraject en as binnenstad-Colmschate) tot een zuigende werking op autoverplaatsingen. Voor het totale wegennet van Deventer betekent dit een verruiming van de routemogelijkheden, maar er vindt geen impuls plaats op de vervoerswijzeverdeling (-). Verder blijft de druk op een deel van de centrumring (zuid/oost) bestaan. In deze variant zorgt de zuigende werking van een aantal hoofdassen voor enige verlichting op de wegen rondom de binnenstad, zoals op de Welle en de Handelskade. Vooral autoverkeer zonder binding met het stadscentrum gaat voor een deel van de opgewaardeerde assen gebruik maken. Dit heeft ondermeer als gevolg, dat de Snipperlingsdijk tussen Veenweg en Mr. De Boerlaan overbelast wordt door verkeer dat gebruik maakt van deze assen. Aan de zuid- en oostzijde van de binnenstad blijven in deze variant problemen bestaan in de verkeersafwikkeling, zodat van een goede bereikbaarheid nog geen sprake is (-).

Met het ombuigen van de Wilhelminabrug in variant 1 ontstaat een situatie, waarbij via een parkeerring aan over de Emmastraat in gewijzigde vorm de bestaande verkeersstructuur rond de binnenstad grotendeels intact blijft. In variant 2 vervalt de directe verbinding tussen brug en het oostelijk deel van de binnenstad, maar blijft voor de belangrijkste relaties (extern vanuit het zuiden (A1 & Zutphen) en vanuit het (noord-)oosten) de bereikbaarheid intact. Voor de binnenstad als geheel is de bereikbaarheid verbeterd in relatie met de varianten zonder brugombuiging, omdat op de wegen rondom dit gebied de doorstroming van voldoende kwaliteit is en er minder autoverkeer rijdt zonder relatie met de binnenstad. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor centrumgebonden verkeer, dat in variant 2 voor een deel is aangewezen op een ruimer om de binnenstad gelegen centrumring. De situering van grootschalige parkeervoorzieningen aan deze ring met directe relaties naar zowel de radiale aanvoerwegen als het kernwinkelgebied maakt een goed bereikbare binnenstad mogelijk (+).

Voor de geluidberekeningen zijn de effecten van de verbetering van de As binnenstad - Colmschate en de nieuwe N348 vanaf 1990 meegenomen. De 0-variant levert geen onverwachte problemen op, omdat hiervan momenteel wordt uitgegaan bij de ontwikkelingslocaties (0). Het verkeersgeluid in de stad neemt tot 2010 wel geleidelijk aan toe. Zo wordt

ondermeer langs de Kazernestraat nu de 65 dB(A) overschreden. Er zijn nergens verbeteringen in de geluidssituatie te verwachten (-).

Door de aanpassing van de aanlanding van de Wilhelminabrug en de knip in de Emmastraat in variant 2 neemt het verkeer en het geluid langs de Kazernestraat duidelijk af. Op de centrumring en met name de Singel en de Mr. de Boerlaan, ter hoogte van de woonwijk Knutteldorp, rijden meer auto's en neemt het geluid toe. Binnen de steekproef van 912 woningen neemt de geluidsbelasting van de woningen enigszins af (0).

In variant 2 nemen door de autoknippen in de Zwolseweg, Veenweg en Brinkgreverweg daar het verkeer en het geluid duidelijk af. Op andere hoofdwegen, met name Hoge Hondstraat, Ossenweerdstraat, Singel en (het eind van de) Mr. de Boerlaan nemen het verkeer en het geluid toe. Binnen de steekproef van 912 woningen neemt de geluidsbelasting voor een deel van de woningen (sterk) af, terwijl een ander deel langs de resterende hoofdwegen meer geluid ontvangt. Dit is de enige variant waarbij de gemiddelde geluidsbelasting van de 912 woningen omlaag gaat ten opzichte van de huidige situatie (+).

Voor potentiële ontwikkelingslocaties betekent realisering van variant 2, dat op de Amstellaan, de Oostriklaan, de Hoge Hondstraat, het Pothoofd, de Ossenweerdstraat, de Singel en (een deel van) de Mr. de Boerlaan meer auto's rijden. Vooral langs de Oostriklaan en de Mr. de Boerlaan kan dit nieuwe ontwikkelingen beperken. Voor de geplande woningbouw langs het Pothoofd is reeds met hoge geluidbelastingen rekening gehouden en betekent geen van de varianten een verhoging van deze gevelbelasting. Naast de huidige knelpunten (met uitzondering van de Veenweg) is de geluidsbelasting nu langs de Ossenweerdstraat, de Amstellaan en het Pothoofd (bij de nieuwe woningen) hoger dan 65 dB(A). Langs de Veenweg, de Karel de Grotelaan, de Kazernestraat en de Brinkgreverweg ontstaat in variant 2 meer ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Langs de Veenweg wordt de geluidsbelasting duidelijk lager dan 65 dB(A) (0).

In de periode tot en na 2010 wordt een aantal woningbouwlocaties en bedrijventerreinen gerealiseerd. De afstand tussen de nieuwe woon-/werkconcentraties in combinatie met de aangeboden wegcapaciteit voor autoverkeer op een aantal hoofdverkeersassen zal in algemene zin negatieve effecten hebben op de vervoerswijzeverdeling. De toenemende

netwerksamenleving met een groei in het aantal ritten over grotere afstand, dit veelal in de vorm van ketenverplaatsingen helpt hier evenmin in positieve zin aan mee.

Met name aan de zuidzijde van de binnenstad blijft ook bij realisering van de (in het in ontwikkeling zijnde Structuurplan voorziene) uitbreidingsgebieden aan de noord-oostzijde van Deventer in variant 1 en 2 een goede bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen bestaan. Echter, de toenemende verkeersdruk op de radialen aan de noord-oostzijde van de stad zal hier zorgen voor een verslechtering. Vooral de Brinkgreverweg en aansluitend Handelskade/Churchilplein krijgen te maken met een toenemend aantal motorvoertuigen als gevolg van de stedelijke ontwikkelingen aan de noord-oostzijde van de stad. De mate waarin deze toenemende verkeersdruk knelpunten veroorzaakt in de doorstroming op de centrumring, direct rond de binnenstad en de leefbaarheid in de omliggende wijken is bepalend voor het moment, waarop ingrijpendere maatregelen in de Brinkgreverweg moeten worden overwogen. De concentratie van autoverkeer op een aantal hoofdwegen in variant 2 geeft meer mogelijkheden om op relatief grote afstand van de binnenstad het autoverkeer met bestemming stadscentrum te reguleren. Het Hanzetraject kan hierin nog meer dan in de andere varianten een belangrijke rol spelen als weg met verzamel- en verdeelfunctie. Radialen, zoals de Brinkgreverweg en as binnenstad-Colmschate kunnen zorgen voor een toevoer- en afvoerfunctie, waarbij zowel in en aan de rand van de binnenstad wordt geparkeerd als op soms enige afstand, maar met goede loopverbindingen (bijv. omgeving Brinkgreverweg/spoorzone) (+).

In alle varianten geeft het aanwijzen van goede parkeervoorzieningen, zowel in het stadscentrum, aan de rand ervan als op iets grotere afstand mogelijkheden om tijdig en op een goede manier het parkeerverkeer op te vangen en via goede looproutes naar de winkelvoorzieningen de bereikbaarheid te waarborgen. Een tijdige en duidelijke parkeerverwijzing die een eerste verdeelas heeft in de vorm van het Hanzetraject, is hierbij onontbeerlijk. Aanvullend op de parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad kunnen grootschalige parkeervoorzieningen aan de rand van de stad zorgen voor een verdere verlichting van de verkeersdruk op de wegen direct rond het stadscentrum. Pendeldiensten naar de binnenstad geven zo een directe verbinding.

Op de lange termijn zullen de technologische ontwikkelingen enige positieve invloed hebben op de mobiliteit. Nieuwe en snelle vormen van vervoer, zoals hoogwaardig openbaar vervoer, maar ook diverse vormen van ICT, een duurzamer gebruik van grondstoffen en milieuvriendelijke aandrijfmiddelen zullen het mobiliteitsgedrag gaan beïnvloeden. Toch zal ook op de langere termijn de behoefte aan fysieke mobiliteit blijven bestaan en zal er voor de toenemende hoeveelheid vervoermiddelen ruimte beschikbaar moeten blijven.

Op de langere termijn is dan ook in verband met de toegenomen mobiliteit een aanvulling op de bestaande infrastructuur gewenst. Bij het bereiken van een plafond in de stedelijke ontwikkeling aan de noord-oostzijde van Deventer kan een sprong over de IJssel in beeld komen, dit gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen aan de westzijde van de IJssel. Hierover is momenteel vanuit de Structuurplan-discussie nog geen duidelijkheid. De effecten van deze sprong op de infrastructuur van Deventer zijn groot. Door aanleg van in ieder geval 1 extra brug in het verlengde van de dan bestaande hoofdwegenstructuur ontstaan nieuwe verbindingen binnen de stad en naar gebieden/infrastructuur hierbuiten. Een geschikte locatie voor deze brug zou in het verlengde van de Roland Holstlaan kunnen zijn. Aan de westzijde van de IJssel sluit de verbinding aan op de Terwoldseweg, die met een opwaardering en een verlenging in zuidelijke richting naar de A1 een rechtstreekse verbinding geeft met het landelijke hoofdwegenet. Stedelijke ontwikkelingen kunnen aan deze infrastructuur worden gekoppeld. De druk op de infrastructuur van de bestaande infrastructuur neemt hierdoor af. In de 0- en 0+-variant treedt dit effect ook op. Echter, de toename aan auto's zonder duidelijke scheiding tussen bestemmings- en doorgaand verkeer in combinatie met de natuurlijke route voor een groot aantal automobilisten blijft ook met een derde brug met name aan de zuidzijde van de binnenstad voor afwikkelingsproblemen zorgen.

Al met al biedt variant 2 als perspectief voor de middellange termijn op de meeste aspecten belangrijke voordelen ten opzichte van de andere varianten. De hoge kosten, gemoeid met het bereikbaar houden van de stad en haar economische centra, spelen in drie van de vier varianten een rol. Alleen in de 0-variant is sprake van een instandhouding van het bestaande wegennet, waarbij alleen nieuwe aanleg wordt gepleegd bij uitbreidingsgebieden (+). In de overige varianten is sprake van een forse

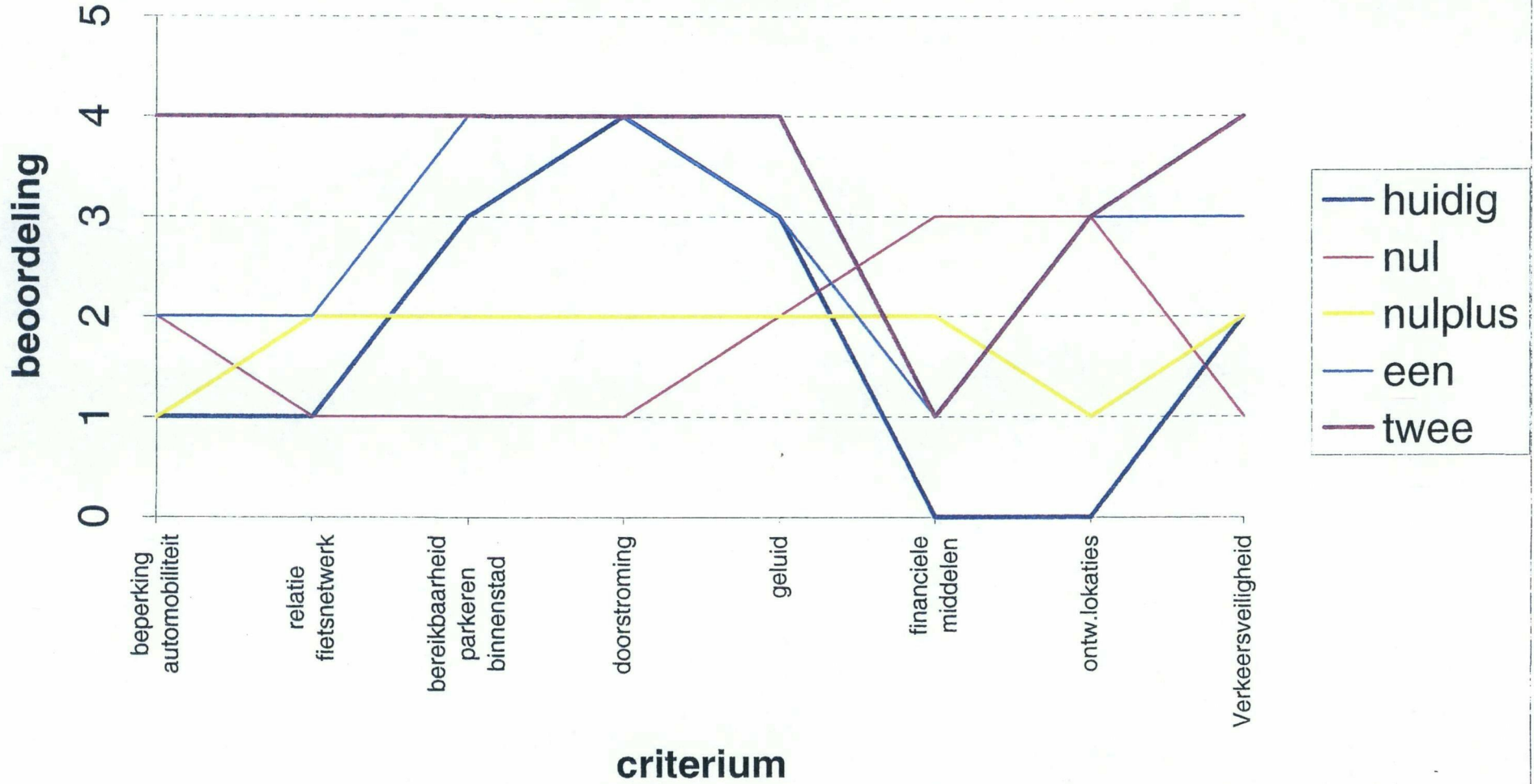


en dure opwaardering van het Hanzetraject tussen de A1 en de Brinkgreverweg, waarbij met name de Amstellaan en de Hanzebrug ingrijpende wijzigingen moeten ondergaan. In de 0+-variant blijft het op hoofdlijnen hiertoe beperkt (-), maar in variant 1 en 2 is tevens sprake van een forse investering in de ombuiging van de Wilhelminabrug (-). Het waarborgen van een goede bereikbaarheid met daarnaast garanties voor een leefmilieu van voldoende kwaliteit vraagt verder investeringen in infrastructuur die sterk kunnen variëren qua schaal. Het nemen van circulatiemaatregelen om verkeersluwe gebieden te ontwikkelen kan met relatief eenvoudige middelen gebeuren. Echter de herprofilering van straten met als doel een betere inbedding in de verblijfsgebied vraagt meer financiële inspanning. Het omgekeerde effect doet zich daarentegen voor bij het instandhouden van de bestaande hoofdwegenstructuur, waarbij op termijn extra capaciteitsvergroten ingrepen buiten de hoofdverkeersassen noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid te waarborgen.

De weg naar een ontwikkelingsperspectief in variant 2 kan gefaseerd plaatsvinden, waarbij in eerste instantie de verkeersafwikkeling op een aantal hoofdassen wordt verbeterd. Vervolgens kunnen met behulp van monitoringssystemen de verkeersstromen gedurende de komende jaren worden gevolgd en kunnen aan de hand van de analyses nadere keuzes worden bepaald. Hierbij zal nadrukkelijke afstemming moeten plaatsvinden met tal van aan de hoofdwegenstructuur gerelateerde disciplines, zoals de sectoren SDB (onderhoudsprogramma's), Werken & vastgoed (Ontwikkelingslocaties, nieuwe uitbreidingen, herstructurering), stedenbouw/planologie (ruimtelijke vormgeving, locatiebeleid, woningbouwprogramma's, bedrijventerreinen) en de gemeentelijke samenleving (draagvlak). In hoofdstuk 6 (Actieplan) volgt een meer gedetailleerde beschrijving van het planproces.

# Profielen van de varianten

Kaart 4.1





# 5

## beschrijving voorkeursvariant

- 5.1 Inleiding
- 5.2 Bereikbaarheid op gemeenteniveau
- 5.3 Bereikbaarheid en leefbaarheid op  
wijkniveau

## 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk volgt een gedetailleerde beschrijving van de voorkeursvariant, dit voor wat betreft de twee hoofdaspecten bereikbaarheid en leefbaarheid. De bereikbaarheid wordt toegelicht aan de hand van de voorgestelde hoofdwegenstructuur, waarbij met name wordt ingegaan op de relaties tussen deze structuur, de ligging van de economische centra, verblijfsgebieden en de omliggende hoofdwegen. In paragraaf 5.3 vindt op het niveau van de verblijfsgebieden de uitwerking van zowel de bereikbaarheids- als leefbaarheidsdoelstelling plaats.

In de beschrijving van de verkeerssituatie ligt het zwaartepunt qua planhorizon in 2010. Waar relevant, zullen daarentegen bestaande ideeën in het kader van De Uitdaging, die verder reiken dan deze 10 jaar, een plek krijgen. Hierbij zullen mogelijke ontwikkelingsrichtingen, zoals mogelijk een sprong over de IJssel, zo goed mogelijk van hun verkeerskundige effecten worden voorzien.



## 5.2 Bereikbaarheid op gemeenteniveau

De hoofdwegenstructuur in de voorkeursvariant is sterk geconcentreerd op een aantal wegen. De bereikbaarheid van de economische centra, zijnde de bedrijventerreinen en de binnenstad, is gegarandeerd via de assenstructuur (as binnenstad-Colmschate en Hanzetraject) en een rondom de binnenstad gelegen centrumring met ten dele direct vanuit hier bereikbare parkeervoorzieningen. Er vindt een relatief sterke verdeling plaats van doorgaand en bestemmingsverkeer ten opzichte van de verschillende deelgebieden. Zo zal de centrumring voor circa 50% benut worden door verkeer dat een relatie heeft met de binnenstad (in tegenstelling tot een fijnmazig hoofdwegennet: maximaal 30% centrumgebonden verkeer).

De toekomstige, stedelijke ontwikkelingen en de verschuivingen in de automobiliteit zullen naar verwachting zorgen voor een toenemende druk op de wegen die ten oosten en zuiden van de binnenstad liggen. De stedelijke uitbreiding is voornamelijk in de vorm van circa 500 woningen gedurende de komende 25 jaar, geeft niet alleen tot maar ook na 2010 een groei in het aantal verplaatsingen. Ook de toename van arbeidsplaatsen zal voor een vergroting van het aantal verplaatsingen zorgen. De locaties, waar uitbreiding na Colmschate-noord en bedrijvenpark A1 zal moeten plaatsvinden, zijn nog niet bekend en zullen in het kader van het Structuurplan verder moeten worden onderzocht.

Een groot deel van de ritten vanuit de nieuwe woongebieden zal zijn gericht op de N348 en de A1 waar het externe verplaatsingen betreft. Interne relaties zullen met name zijn aangewezen op de reeds bestaande en ten dele nog te realiseren hoofdwegen, zoals de Nico Bolkesteinlaan, de as binnenstad-Colmschate en Raalterweg. Modelberekeningen geven aan, dat de capaciteit van het hoofdwegennet in Deventer na 2010 geleidelijk wordt bereikt. Zo zal de belasting van de Amstellaan ook na de in deze variant voorziene capaciteitsvergroting geleidelijk vollopen. De bereikbaarheid van de stad op de langere termijn zal dan ook sterk zijn gebaat bij aanleg van nieuwe infrastructuur aan de westzijde van de IJssel, die directe relaties geeft met de wegenstructuur aan de oostzijde. Een mogelijkheid hiervoor is de aanleg van een derde IJsselbrug in het verlengde van de Roland Holstlaan met een aantakking op de

Terwoldseweg. Gekoppeld aan stedelijke ontwikkelingen zal deze weg – al of niet in de vorm van een ander trace, en met een verlenging naar de A1-aansluiting Twello een belangrijke ontlasting kunnen betekenen voor het bestaande wegennet aan de oostzijde van de IJssel en voor veel externe verplaatsingen naar de A1 een uitkomst kunnen bieden. Belangrijke wegen, in de aanvoer naar de A1 aan de oostzijde van de IJssel, zoals het IJsseltraject en het Hanzetraject, worden door aanleg van de brug ontlast, waardoor de bereikbaarheid sterk verbetert. Overigens zal de bereikbaarheid van de nieuwe IJsselbrug aan de oostzijde van de IJssel zorgvuldig moeten worden bekeken. De voorziene, stedelijke invulling van het gebied ten noorden van de stad zal hierin mogelijk gekoppeld moeten worden aan een nieuwe tangent, die buiten de nieuwe uitbreidingen langs loopt en via de Roland Holstlaan aansluiting vindt op de nieuwe brug. Hierdoor wordt het noordelijk in de stad gelegen Hanzetraject ontlast.

De bereikbaarheid van de binnenstad blijft gewaarborgd via het in het instandhouden van enkele radialen, zoals de Hoge Hondstraat, Diepenveenseweg, Pothoofd en as binnenstad-Colmschate met een afwikkelingsniveau dat buiten de spits voldoende garanties biedt voor een goede doorstroming en goede mogelijkheden biedt voor situering van grootschalige parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad.

Voor de middellange termijn kan de parkeerring ten zuiden van de historische binnenstad via de Emmastraat een schakelfunctie vervullen. Echter, op den duur zal naar verwachting de verkeersdruk op deze verbinding dermate groot worden, dat aanvullende maatregelen zijn gewenst. Deze kunnen de vorm hebben van een 3<sup>e</sup> IJsselbrug, al of niet in combinatie met het knippen van de verbinding Welle – Kazernestraat. Ook het IJsseltraject en de Wilhelmabrug krijgen op dat moment te maken met een verlaging van de intensiteit. De locatie van de voorziene stedelijke ontwikkelingen zorgt – zoals vermeld – voornamelijk voor een verdere verkeersdruk aan de noord-oostzijde van de binnenstad. Het is van belang, dat in het licht van genoemde ontwikkelingen juist de radiale verbindingen zoals de as binnenstad-Colmschate, Nico Bolkesteinlaan en Raalterweg in toenemende mate een toeleidende functie gaan vervullen. Een tijdsgevoelige verdeling van het verkeer op deze radialen via het Hanzetraject is gewenst, waardoor de doorstroming op de centrumring gewaarborgd blijft.

### 5.3 Bereikbaarheid en leefbaarheid op wijkniveau

#### Inleiding

In deze paragraaf worden de volgende deelgebieden van Deventer op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid met de daarbij behorende maatregelen beschreven op hoofdlijnen. Een gedetailleerde beschrijving is opgenomen in bijlage 8. De grootte en ligging van de verblijfsgebieden is bepaald op basis van de sociale samenhang, de ligging van de belangrijkste dagelijkse voorzieningen (winkel, basisschool) en de maximaal te verwachten hoeveelheid autoverkeer binnen het gebied.

**Achtereenvolgens worden de volgende deelgebieden beschreven:**

- Zandweerd-Noord/Schrijversbuurt/Zwolseweg/Zandweerd-Zuid/Lange Zandstraat/Noorderplein;
- Platvoet/Borgele;
- Landsherenkwartier/Oranjekwartier/Steenbrugge;
- Rode Dorp/Heemtuin/Klinkenbeltskolk;
- Karel de Grotelaan/Tuindorp/Oudegoedstraat;
- Ziekenhuizen/Burgemeestersbuurt/Oosterstraat/Rielerweg-West;
- Binnenstad binnen de grachten;
- Rielerweg-Oost/Schalkhaar en omgeving;
- Diepenveen en omgeving;
- Colmschaterenk/'t Bramelt/Roessink/Essenerveld/Swormink/Dorp Colmschate;
- Blauwenoord/Het Oostrik/Groot Douwel/Vijfhoek;
- Rivierenwijk/Hoornwerk/Knutteldorp;
- De Hoven en omgeving;
- Buitengebied met kleine kernen Lettele en Okkenbroek.

Op kaart 5.1 is een overzicht te zien van de vanuit de voorkeursvariant gewenste verblijfsgebieden in het stedelijk gebied van Deventer. Voor het buitengebied geldt, dat de kernen Schalkhaar, Diepenveen, Lettele en Okkenbroek eveneens als een verblijfsgebied zouden moeten worden aangewezen. Doorgaand autoverkeer ten opzichte van deze gebieden zou zoveel mogelijk ontmoedigd moeten worden. Hierdoor wordt de

leefbaarheid in positieve zin beïnvloed en kan een stimulans ontstaan voor een ander, duurzamer vervoersgebruik.

Hierna volgt een samenvattende toelichting op de consequenties van variant 2/ontwikkelingsperspectief voor de verschillende deelgebieden van de gemeente Deventer op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid.



### **Samenvattende beschrijving deelgebieden**

Het ontwikkelingsperspectief in variant 2 geeft na realisering van de daarbij behorende hoofdwegenstructuur een aantal, grootschalige verblijfsgebieden te zien. Deze worden beknopt hierna beschreven.

#### **Zandweerd-Noord/Schrijversbuurt/Zwolseweg/Zandweerd-Zuid/ Lange Zandstraat/Noorderplein**

De Zwolseweg vormt van oudsher de hoofdroute vanuit de regio Olst-Wijhe naar Deventer. De ligging van zowel de wijkvoorzieningen als de overige basisvoorzieningen, zoals basisscholen zorgt voor verplaatsingen die ten dele langs de Zwolseweg lopen en voor een groot deel deze weg ook kruisen. De Zwolseweg vormt in haar huidige functie als ontsluitingsweg met bijbehorende inrichting voor een deel van de dagelijkse verplaatsingen een barrière en veroorzaakt verkeersonveiligheid. De leefbaarheid in de Zwolsewijk vraagt dan ook een andere functie van deze weg, die meer aansluit bij de verblijfsactiviteiten in de wijk en de functie die deze weg heeft als non-stopfietsverbinding tussen de regio Olst en de binnenstad van Deventer. Hierbij zou het wijkgebonden autoverkeer meer gescheiden moeten worden van het wijkvreemde verkeer. Voor de totale Zwolsewijk is een aanwijzing als verblijfsgebied mogelijk, waarbij binnen de wijk slechts lage intensiteiten autoverkeer voorkomen, die niet uitstijgen boven de circa 4.000 per etmaal. Empirisch is gebleken, dat alleen ingrijpende circulatiemaatregelen deze verandering kunnen bewerkstelligen.

Een auto-afsluiting op de Zwolseweg aan de zuidzijde van de rotonde met de Roland Holstlaan in combinatie met een (gefaseerde) herprofilering zouden goede maatregelen kunnen zijn. Hierbij zullen aanvullende maatregelen moeten worden onderzocht die sluipverkeer via parallel aan de afsluiting gelegen woonstraten voorkomen. Op deze wijze wordt het wijkvreemde verkeer vanuit de richting Olst in een zo vroeg mogelijk stadium afgeleid via wegen, die qua weginrichting en ligging ten opzichte van woongebieden meer geschikt zijn als ontsluitingsweg: de Roland Holstlaan-Rembrandkade en de Overstichtlaan. Met name laatstgenoemde weg zal door haar weginrichting een belangrijk aandeel van het externe en doorgaande verkeer vanuit het noorden kunnen opvangen.

#### **Platvoet/Borgele**

Platvoet kent 1 auto-ontsluiting op de Overstichtlaan. De Wetermansweg heeft voornamelijk een functie voor langzaam verkeer. Door deze structuur kent de wijk zodoende nauwelijks doorgaand autoverkeer en is qua grootte en samenhang geschikt om – net als in de huidige situatie - als 1 verblijfsgebied te functioneren.

De wijk Borgele kent een eigen wijkvoorzieningencentrum, dat redelijk centraal in het gebied ligt. De lus via het Vlier-Dreef, die als busroute door de wijk heen loopt, kent een weginrichting die meer past bij een ontsluitingsweg dan bij een functie als erftoegangsweg. De aanwijzing als erftoegangsweg in de Mobiliteitsnota is vanwege de ligging in een woonwijk met vooral veel scholen voor voortgezet onderwijs en de voorkomende intensiteiten autoverkeer logisch te noemen. Een aangepaste inrichting, waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezige busroute geeft mogelijkheden om de aanwezige scholen met toeleidende fietsverbindingen meer in de wijk te integreren en de weg minder als een barrière te ervaren.

#### **Landsherenkwartier/Oranjekwartier/Steenbrugge**

De ontwikkeling van de nieuwe woonuitbreiding Steenbrugge met op termijn zo'n 1.500 woningen genereert nieuwe verkeersstromen. Deze verkeersstromen zullen voor een deel zijn gericht op omliggende voorzieningen en voor een deel op verder gelegen bestemmingen, zoals de binnenstad en de A1 als belangrijkste schakel met verder gelegen bestemmingen. De wens om op wijkniveau met name de vervoerwijzen te stimuleren, die hiervoor het meest geschikt zijn kan tot gevolg hebben, dat niet altijd de meest directe verbinding binnen de wijk per auto gemaakt kan worden. Hiermee in tegenstelling kunnen directe, en comfortabele fietsverbindingen wel zorgen voor korte en snelle verbindingen op wijk- en stadsniveau.

Tegemoetkomend aan bovenbeschreven wens, zou het zwaartepunt van de auto-ontsluiting niet aan de zuidzijde, maar aansluitend op de bestaande infrastructuur aan de noord-, west- en oostzijde moeten worden gesitueerd. Op deze wijze ontstaat binnen zowel de nieuwe wijk



Steenbrugge als de bestaande wijk Keizerslanden een verblijfsklimaat, waarin de auto minder dominant aanwezig is. De Karel de Grotelaan - momenteel een zeer breed geprofileerde weg – kan in een aangepaste vorm en functie binnen de nieuwe, aaneengesloten wijk een centraal gelegen langzaamverkeer-as worden met optimale veiligheid voor de fietser en een directe verbinding hebbend met de voorzieningen in Keizerslanden. Ook de verbinding Keizer Karellaan-Wezenland die een ontsluitingsfunctie vervult voor en door deze wijk naar de wegen aan de west- en oostzijde kan een meer in de totale wijk geïntegreerde functie vervullen, liggend binnen de te realiseren groenzone tussen oud en nieuw.

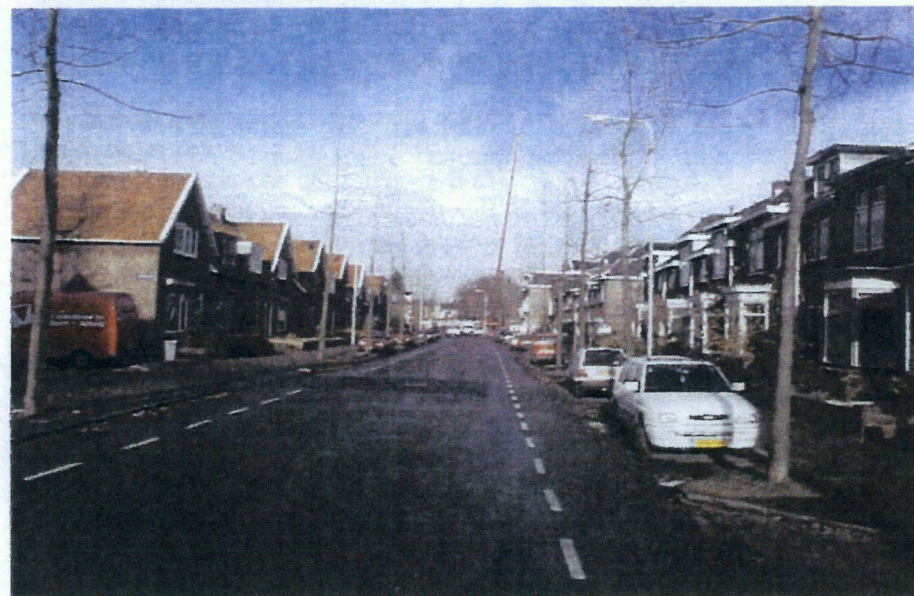
#### **Rode Dorp/Heemtuin/Klinkenbeltskolk**

Dit gebied kent grofweg een verdeling in twee functies: het Nieuwe Plantsoen met daarin de Heemtuin, Lookerskolk en Klinkenbeltskolk en de woonwijk Voorstad. De Ceintuurbaan ligt binnen de groenzone en kan in een aangepaste functie meer integraal worden opgenomen in het verblijfsgebied. Voor de ontsluiting van de Zwolsewijk/Zandweerd naar het oosten zal de weg daarnaast een ontsluitingsfunctie blijven vervullen. Deze is echter van een andere orde, dan de huidige. In het zuidelijk gedeelte heeft de Boxbergerweg heeft als relatief ruim ingerichte weg een aparte functie. Met aan weerszijden enkele voorzieningen en de concentratie aan voorzieningen aan de zuidzijde van de spoorlijn heeft deze weg een functie als toeleidende route en tegelijkertijd een verblijfsfunctie, liggend in een verblijfsgebied.

#### **Karel de Grotelaan/Tuindorp/Oudegoedstraat**

Dit gebied kent een aantal wegen, die relatief ruim zijn opgezet, maar in het gebruik en de ligging binnen het gebied meer passen bij een verblijfsfunctie: de Ceintuurbaan en de Karel de Grotelaan. De ligging van het wijkcentrum aan het Karel de Groteplein in combinatie met de aanwezigheid van enkele basisscholen langs of in de nabijheid van genoemde wegen maakt vanuit leefbaarheidsoogpunt een verlaging de functie van deze wegen gewenst. De voorgestelde ontsluitingsstructuur van Steenbrugge, eerder beschreven, versterkt deze wens verder. Als potentiële non-stopfietsverbinding vanuit de wijk Steenbrugge en aanliggende verblijfsgebieden kan de Karel de Grotelaan in aangepaste

vorm een verdere verfijning betekenen van het fietsnetwerk met aansluitingen op de verbinding langs de Diepenveenseweg.



*Diepenveenseweg*

De keuze van de Diepenveenseweg als ontsluitingsweg, type c, is ingegeven door de radiale ligging tussen de kern Diepenveen en de binnenstad in combinatie met het relatief ruime wegprofiel en de ligging, gedeeltelijk wat verder van de aanliggende woonbebouwing. De weg vervult tevens een functie als non-stopfietsverbinding en zal in deze gecombineerde functie voldoende veiligheid voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemer moeten hebben. De Hoge Hondstraat is de andere radiaal naar de oude stad, die dit verblijfsgebied om- en ontsluit. Deze weg kent een verkeersbelasting, die als gevolg van de maatregelen in de Brinkgreverweg toe zal nemen. Het aanwijzen van de Hoge Hondstraat (tussen Ceintuurbaan en Diepenveenseweg) als ontsluitingsweg c voor zowel de wijken aan de noordzijde/kern Diepenveen als de wijken aan de noord-oostzijde van de stad (w.o. Raalterweg en Schalkhaar) zou een te grote belasting van deze weg tot gevolg hebben.



Het moment, waarop weerstandsverhogende maatregelen in de Brinkgreverweg daadwerkelijk tot uitvoer komen, is afhankelijk van de ontwikkelingen in het verkeersbeeld van de schil rondom de binnenstad. Een overschrijding van de maximale verkeersbelasting in relatie met de leefbaarheid in dit gebied en/of een ontoelaatbare aantasting van de doorstroming op de centrumring aan de noord-oostzijde (Handelskade/Churchillplein) kan de noodzaak van de maatregel in de Brinkgreverweg in beeld brengen.

#### **Ziekenhuizen/Burgemeestersbuurt/Oosterstraat/Rielerweg-West**

In de voorkeursvariant is sprake van autoafsluitingen in de Brinkgreverweg en de Veenweg ter hoogte van de spoorviaducten en in de Rielerweg ter hoogte van de Henri Dunantlaan. De auto-ontsluiting van het gebied op de omliggende hoofdwegenstructuur vindt plaats via de Brinkgreverweg op de Henri Dunantlaan en via meerder wegen, waaronder de Ceintuurbaan, op de Hoge Hondstraat.

Met bovenbeschreven maatregelen zal worden voorzien in beter woon- en verblijfsklimaat binnen de wijk en kunnen de toekomstige, ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk positief worden beïnvloed. De bereikbaarheid van de binnenstad vanuit de oostelijk in de stad gelegen woongebieden kan op twee manieren voor de auto worden gegarandeerd. Ten eerste kan via een zorgvuldig en helder verwijzigingssysteem op het Hanzetraject een tijdsverdeling van bestemmingsverkeer naar de binnenstad plaatsvinden. Het Hanzetraject heeft in deze situatie een eerste verdeelfunctie. De opwaardering van het gebied Beestenmarkt en directe omgeving (w.o. het gebied tussen Rozengaarderweg en spoorlijn) kan hierop als aanvulling een opvangfunctie vervullen voor parkeerverkeer met bestemming binnenstad. Hiertoe zal eveneens de relatie tussen het gebied Beestenmarkt en de binnenstad via het Churchillplein verder verbeterd moeten worden. De uitwisseling van parkeerplaatsen in het gebied Beestenmarkt en andere locaties in de schil rond de binnenstad vindt plaats via het Hanzetraject. Het tijdig aangeven van de parkeerbezetting op de locaties in het gebied Beestenmarkt langs het Hanzetraject kan zorgen voor een goede verdeling van verkeersstromen via andere radialen, zoals de Hoge Hondstraat en met name via de as binnenstad-Colmschate.

#### **binnenstad binnen de grachten**

De in de voorkeursvariant gerealiseerde ombuiging in de aanlanding van de Wilhelminabrug op het pothoofd geeft mogelijkheden voor herontwikkeling van het gebied aan de oostzijde van de brug. Op deze wijze ontstaat een homogeen gebied aan de zuidzijde van de historische binnenstad, dat met eigen kwaliteiten kan worden ingevuld. Het gebied Sluisstraat-zuid zal met deze verandering een nieuwe invulling krijgen, waarbij sprake is van een brug, die is geïntegreerd in een nieuwe stedelijke invulling, mogelijk voorzien van een nieuw stadskantoor, zorgvuldig gebouwde, grootschalige parkeergelegenheid en woonbebouwing.

Teneinde de bestaande verkeersstructuren zoveel mogelijk intact te houden kan in eerste instantie een instandhouden van de parkeerring via de Emmastraat-Kazernestraat als in te richten verblijfsgebied worden overwogen. Hiermee blijven bestaande relaties intact en wordt tevens de bereikbaarheid verbeterd. Een optimale en integrale oplossing zou de herontwikkeling van het gebied Emmastraat/Bokkingshang als onderdeel van de binnenstad binnen de grachten kunnen zijn. Hiermee ontstaan namelijk mogelijkheden om het gebied ten zuiden van de binnenstad optimaal te herontwikkelen en een functie te geven, die meer aansluit met de historische relaties en tevens als ontvangst kan dienen voor bezoekers aan de Deventer binnenstad.

Verder zou de bestaande parkeerring via de Van Twickelostraat verplaatst kunnen worden naar de Van Ossenweerdstraat. Dit traject kent een wegrichting die meer past bij het gebruik en ligt minder omsloten in een verblijfsgebied. Met het verplaatsen van de parkeerring naar de Van Ossenweerdstraat kan de aansluiting van de Van Twickelostraat op de Kapjeswelle komen te vervallen. Hiermee wordt zowel de doorstroming op het IJsseltraject verder verbeterd als het verblijfsklimaat in de binnenstad.

Verdergaand dan en aanvullend op bovenbeschreven maatregel gaat een eventuele ondertunneling van een gedeelte van de Welle. In het licht van een versterking tussen de historische binnenstad (i.c. het kernwinkelapparaat) en de IJssel is dit een kostbare maar sterk oplossende maatregel. Het autoverkeer zou in dat geval over het traject

tussen Hofstraat en Zandpoort aan het zicht worden onttrokken, zodat het realiseren van een wandelboulevard aan de IJssel met directe loopverbindingen naar de binnenstad (via Grote Kerkhof en Zandpoort) mogelijk wordt. De ruggengraat wordt hiermee verder versterkt.

De gevolgen van een eventuele derde IJsselbrug op het gebruik van de Welle zullen in de komende jaren verder moeten worden uitgewerkt. Vaststaat, dat met de realisering van een brug de verkeersdruk op het IJsseltraject – met name ten noorden van de Wilhelminabrug – sterk wordt verlaagd. Een ondertunneling van de Welle zal dan ook in een zorgvuldige afweging met andere, infrastructurele aanpassingen moeten worden bekeken.

### Schalkhaar en omgeving

Deze kern heeft een bijzondere positie als zelfstandig gebied met eigen voorzieningen, zoals een winkels en basisonderwijs. Het merendeel van de dagelijkse verplaatsingen is dan ook intern gericht. De ligging van de twee oost-west gerichte ontsluitingswegen Wilhelminalaan en Oerdijk door de kern zorgt ervoor, dat voor een deel van de interne (maar ook externe) verplaatsingen barrières zijn gevormd. De ontsluitingsfunctie van deze wegen is zowel gericht op een ontsluiting van de aanliggende gebieden en het achterland (waaronder de kernen Lettele en Okkenbroek). Daarnaast heeft met name de Oerdijk in het centrumgebied ook een verblijfsfunctie in directe nabijheid van de voorzieningen. De uitgevoerde herinrichting van de Oerdijk heeft op deze gecombineerde functie ingespeeld, waardoor beide functies intact zijn gebleven.

In de toekomst zullen stedelijke uitbreidingen aan de noord-oostzijde van Deventer/Schalkhaar gaan zorgen voor een toenemende druk op genoemde wegen door Schalkhaar. Ingrijpende maatregelen zijn dan noodzakelijk om de gewenste verblijfsfunctie vanwege winkel-/schoolvoorzieningen en daaraan verbonden activiteiten in de kern Schalkhaar te versterken en het 'kern-vreemde' autoverkeer om de kern heen te leiden. In een nog nader te maken afweging kan een nieuw wegtrace ten noorden van de kern Schalkhaar hierin mogelijk een rol spelen. De ligging van dit trace dient nadrukkelijk te worden afgestemd op

de ontwikkelingsvisie met betrekking tot de Zandwetering en de stedelijke ontwikkelingen aan de noordzijde van de kern Schalkhaar.

### Diepenveen en omgeving

Diepenveen kent als zelfstandige kern eigen voorzieningen zoals winkels en basisscholen. De dagelijkse verplaatsingen zijn dan ook met name intern gericht. Binnen de kern is sprake van enkele wegen die een gecombineerde functie als ontsluitingsweg en weg met een verblijfsfunctie vervullen. Het gaat hierbij vooral om het traject Oranjelaan-Dorpsstraat-Olsterweg. Deze weg kan in de toekomst meer bij het verblijfsgebied Diepenveen worden betrokken. De Boxbergerweg houdt vanwege haar relatief excentrische ligging ten opzichte van de kern een ontsluitingsfunctie voor de kern maar kan door een aangepaste weginrichting meer betrokken worden in de verblijfsactiviteiten binnen de kern.

De functie van de Wechelerweg kan in het kader van de ontwikkeling van Steenbrugge worden afgewogen. Vooralsnog vervult de weg een ontsluitingsfunctie voor verkeer tussen de kern Diepenveen en de hoofdwegenstructuur naar het noorden en oosten (N348/Raalterweg).

### Colmschate-zuid

Binnen deze wijk ligt een aantal wegen, die qua vorm en gebruik een ontsluitingsfunctie vervullen: de Grote Ratelaar, De Braam en de Somervaart. Met name eerstgenoemde weg heeft vanwege haar ligging in toenemende mate te maken met doorgaand verkeer ten opzichte van de wijk Colmschater Enk. De ligging van de nabijgelegen hoofdwegen Holterweg en Siemelinksweg in combinatie met de aanwezigheid van basisvoorzieningen, zoals scholen maakt een functieverlaging gewenst. Alleen ingrijpende maatregelen kunnen deze verblijfsfunctie bewerkstelligen, vanwege de grote druk op het (auto)gebruik van deze weg. Er zal dan ook een serieuze afweging moeten plaatsvinden over een ingreep in de vorm van een auto-afsluiting (m.u.v. calamiteiten en bussen). De locatie van deze afsluiting dient te zijn afgestemd op de wens om meer interne verplaatsingen op de fiets te laten plaatsvinden en de (externe) autoritten zoveel mogelijk via de hoofdwegenstructuur.



Circulatiemaatregelen op de Grote Ratelaar kunnen niet los worden gezien van de omgeving, met name de parallel gelegen verbindingen. De belangrijkste hiervan is De Braam. Modelberekeningen hebben aangetoond, dat bij een eventuele afsluiting van de Grote Ratelaar voor autoverkeer er niet of nauwelijks verdringing optreedt naar De Braam. Als deeltraject van De Braam met een verblijfsfunctie komt in aanmerking: De Braam ter hoogte van Brem – kruising Salomonszegel/Roessinkweg. Bij aanwijzing en inrichting als erftoegangsweg ontstaan mogelijkheden om een veilig en comfortabel fiets- en woonklimaat te realiseren. Een belangrijke plek in dit gebied zal de omgeving van de Oude Oxersteeg vormen, waarbinnen zowel sprake is van kruisende fietsverbindingen als een busroute met relatie naar De Weteringen. De inpassing van deze busroute in dit gebied of het verleggen ervan zou nader onderzocht moeten worden.

Vanuit de wens van een aaneengesloten verblijfsgebied, waarbinnen dagelijkse verplaatsingen binnen de wijk op een veilige en comfortabele manier gemaakt kunnen worden is aanwijzing van een deel van de Somervaart tot erftoegangsweg met een daarop aangepast inrichting gewenst. Het zou hier om, gezien de intensiteiten autoverkeer om het traject tussen Bronsinklaan – busluis Somervaart kunnen gaan. De aanwezigheid van een bus en landbouwverkeer - beide zonder alternatieve routes - maakt uitvoering van deze wens daarentegen complex. Er zal dan ook in overleg met de diverse belanghebbenden bepaald moeten worden in hoeverre de huidige inrichting verder geoptimaliseerd kan worden of sprake kan zijn van een meer op de verblijfsfunctie afgestemd wegbeeld.

#### **Colmschate-noord**

De wijk Colmschate-noord kan globaal worden verdeeld in twee delen: de wijken Blauwenoord/Groot Douwel/Het Oostrik en De Vijfhoek met aansluitend de oude kern Colmschate.

Eerstgenoemd woongebied zal in de toekomst op 2 plaatsen een auto-ontsluiting krijgen: via een aansluiting op de aan te leggen N348 en via de Oostriklaan op de Oostriklaan/Leonard Springerlaan. Het verder versterken van de verblijfsfunctie in de wijk ter hoogte van het winkelcentrum door ingrijpende circulatiemaatregelen zal in verband met

de dan optredende verdere belasting van de Oostriklaan, zowel in de wijk als nabij de Holterweg, voor bereikbaarheidsproblemen naar deze wijk en De Vijfhoek gaan zorgen. Het instandhouden van een gecombineerde verblijfs- en ontsluitingsfunctie in de Zwaluwenburg, waarbij de huidige verblijfsachtige inrichting past, is dan ook gewenst.

De Vijfhoek met in totaal zo'n 5.000 woningen heeft 2 auto-ontsluitingen op het omliggende hoofdwegenet: de Oostriklaan en de Leonard Springerlaan. Laatstgenoemde weg is als een rondweg door de wijk gesitueerd, waarbij op de kruispunten rotondes zijn aangelegd en op de tussenliggende (fiets)oversteekpunten voor een deel aanvullende (snelheidsremmende) maatregelen zijn getroffen. De centraal gelegen voorzieningen maken veilige oversteekplekken vanuit de randen van de wijk noodzakelijk.

De oude kern Colmschate heeft in de vorm van de Stationsweg nog een oude verbinding, die vanwege de parallel gelegen Oostriklaan een verblijfsfunctie houdt. De ontsluiting van deze woningconcentratie op de omliggende hoofdwegenstructuur vindt plaats via de Stationsweg.

#### **Rivierenwijk/Hoornwerk/Knutteldorp**

De drie, kleine woonwijkjes kennen elk een eigen identiteit. De Rivierenwijk kent twee delen, die aan weerszijden liggen van de Amstellaan. Het oostelijk deel heeft aan het Deltaplein een eigen voorzieningencentrum. Voor het westelijk deel betekent dit, dat voor de bereikbaarheid overgestoken moet worden over de steeds drukker wordende Amstellaan. De toenemend belangrijke functie van de Amstellaan als stadsontsluitingsweg zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Rivierenwijk. Het toevoegen van extra wegcapaciteit kan namelijk betekenen, dat bestaande woningen gedeeltelijk moeten worden geamoveerd. Zorgvuldig onderzoek naar de consequenties van de capaciteitsvergroting op de Amstellaan is dan ook noodzakelijk. Ook de mogelijkheden om in dit kader de Maastraat-aansluitingen op te heffen dienen te worden onderzocht. De momenteel aan de Snipperlingsdijk gelegen woningen nabij de Veenweg komen als gevolg van de aanwijzing van de Veenweg als erftoegangsweg binnen het verblijfsgebied te liggen.

Het woongebied Hoornwerk zal in de komende jaren een verandering ondergaan, waarvan de nadere invulling nog moet worden bepaald. Belangrijk bij deze wijziging zal de toe te kennen functie zijn, liggend tussen enerzijds het bedrijventerrein Bergweide, de recent ontwikkelde scholen en dienstverlenende bedrijven en anderzijds de woningbouw en andere voorzieningen aan de binnenstadzijde.

De wijk Knutteldorp kent een geheel eigen identiteit en is enige jaren geleden volledig herontwikkeld. Binnen de wijk bevindt zich een kleine supermarkt. Verder bestaan directe (fiets)verbindingen naar de voorzieningen in de binnenstad via de Raambuurt. De ontsluiting op de omliggende hoofdwegen vindt plaats via de Ankersmitlaan, Gorsselsestraat, Epserstraat en de Zutphenselaan aan de zuidzijde. Deze laatste straat zal als "fietsstraat" in de toekomst een schakel in de non-stopfietsverbinding naar het zuiden van de stad/regio vormen. Een nieuw aan te leggen autoverbinding meer langs de IJssel zal de functie van de Zutphenselaan als ontsluitingsweg overnemen.

De binding tussen Knutteldorp en de historische binnenstad kan verder worden versterkt door de herontwikkeling van het gebied Emmastraat. Het betrekken van dit gebied bij de totale binnenstad binnen de grachtengordel betekent een versterking van de onderlinge samenhang.

#### **De Hoven en omgeving**

De Hoven vormt, liggend aan de westzijde van de IJssel een aparte gemeenschap met een eigen karakter. Plaatselijk zijn enkele voorzieningen aanwezig en het voetveer over de IJssel maakt een korte verbinding mogelijk met de historische binnenstad. De ligging van Worp als weg tussen de wijk en de binnenstad maakt het nadrukkelijker omvormen van deze weg naar een erftoegangsweg type II gewenst. Voor autoverkeer met bestemming parkeren blijft de Hoge Worp beschikbaar. Doorgaand autoverkeer ten opzichte van de wijk De Hoven zal zoveel mogelijk buiten deze wijk om geleid moeten worden. Herinrichting van de Worp binnen de kom tot een weg met een verblijfsfunctie is dan ook gewenst. De ontsluiting van de wijk voor autoverkeer vindt plaats via zowel de Twelloseweg als de Hoge Worp.

#### **buitengebied met kleine kernen Lettele en Okkenbroek**

Het buitengebied kent twee kleinere kernen, Lettele en Okkenbroek en bestaat verder uit landelijk gebied met enkele woonconcentraties. De wegenstructuur, zoals vastgesteld in het Verkeersveiligheidsplan van de voormalige gemeente Diepenveen en grotendeels overgenomen in de Mobiliteitsnota Deventer gaat uit van enkele wegen met een ontsluitingsfunctie voor het autoverkeer. Deze wegen zijn de Boxbergerweg, de Wechelerweg, Raalterweg, Wilhelminalaan/Spanjaardsdijk, Oerdijk en de Bathmenseweg tussen Lettele en Oude Molen.

Veel bestaande problemen zijn het gevolg van doorgaande autoroutes door de kernen heen. De verwachting is, dat de intensiteiten (vracht)autoverkeer in de toekomst alleen maar verder zullen stijgen. De verblijfsfunctie komt hierdoor steeds verder onder druk te staan. De nu gecombineerde verkeers- en verblijfsfunctie van de wegen, die door de kernen Lettele en Okkenbroek lopen, maakt een zorgvuldige inrichting noodzakelijk. Deze inrichting is in Lettele in 1995 reeds toegepast en zorgt daar voor een acceptabele verkeerssituatie.

Op termijn zal de aanleg van de N348 als oosttangente om Deventer een belangrijke rol gaan spelen in de afwikkeling van met name het regionale verkeer. Verbindingen in het buitengebied die in deze nieuwe weg een goed alternatief hebben moeten op dat moment opnieuw worden gecategoriseerd. Hierbij dienen de kleine kernen Lettele en Okkenbroek waar mogelijk zoveel mogelijk vrij te blijven van doorgaand autoverkeer.

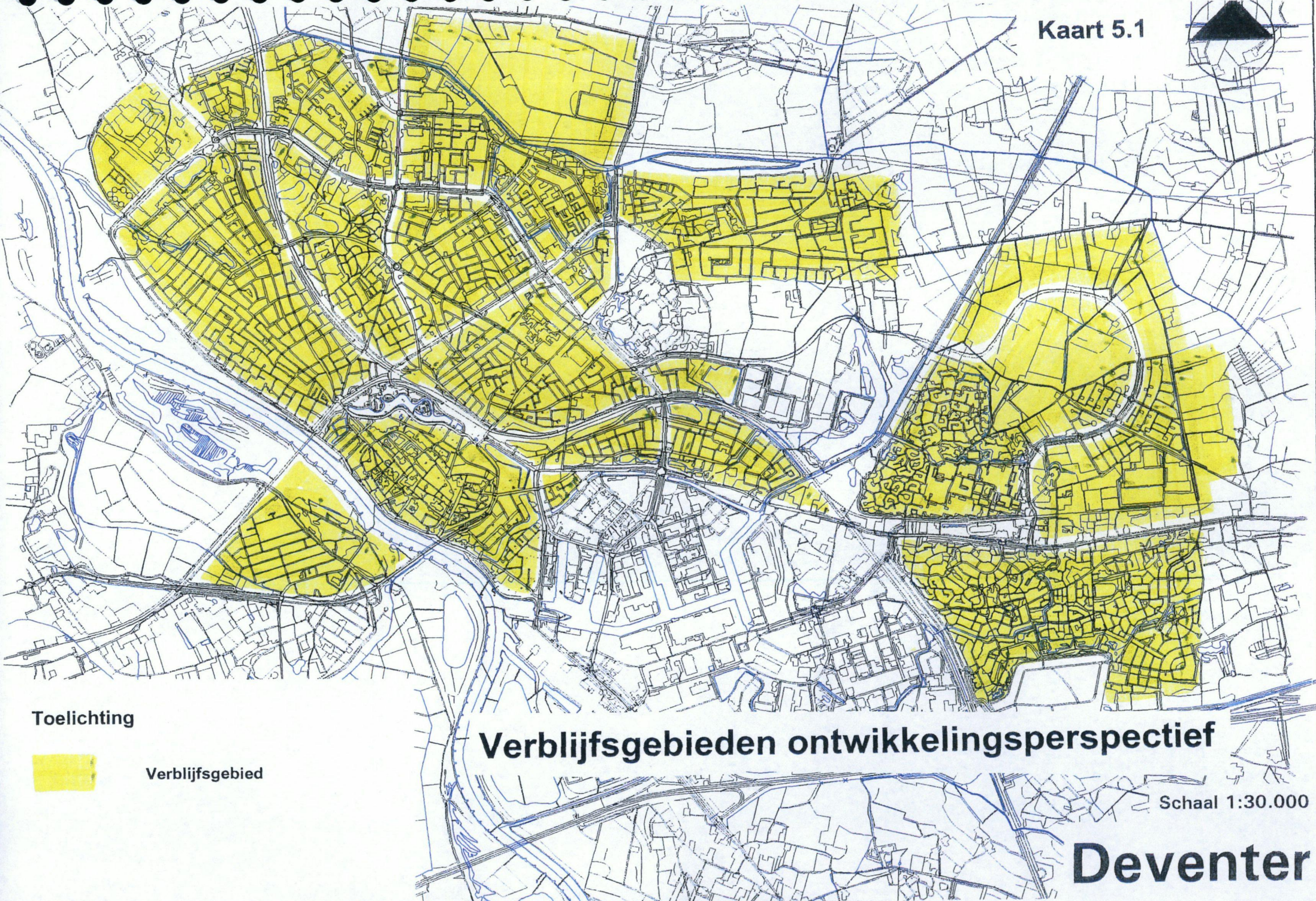
Voorkomen moet worden, dat de ontsluitingsfunctie van de nieuwe N348 en de bestaande, provinciale wegen, zoals de N317 en N344, wordt ondergraven door een blijvend dan wel toenemend autogebruik van de overige wegen in het landelijk gebied. Als schakels tussen omliggende, kleine kernen en de stedelijke concentratie Deventer kunnen wegen als de Oerdijk, Spanjaardsdijk en Raalterweg (tussen Brinkgreverweg en nieuwe oosttangente) buiten de bebouwde kom een ontsluitingsfunctie als erftoegangsweg type I blijven vervullen. Echter, voor relaties die deze schaal in aantal en afstand overstijgen zullen de genoemde provinciale wegen een verbindingsfunctie moeten vervullen. Dit betekent, dat een duidelijker scheiding optreedt van wegen met een belangrijke



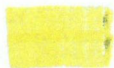
ontsluitingsfunctie en wegen met een beperkte ontsluitingsfunctie (erftoegangsweg type I) of verblijfsfunctie (erftoegangsweg type II), hetgeen de verkeersveiligheid en de duidelijkheid voor de weggebruiker vergroot.







Toelichting



Verblijfsgebied

# Verblijfsgebieden ontwikkelingsperspectief

Schaal 1:30.000

# Deventer





# 6

## Actieplan

6.1 Fasering projecten

6.2 Overzicht projecten





## 6.1 Fasering projecten

Bijgaand overzicht van infrastructurele projecten geeft een indruk van de enerzijds noodzakelijke maatregelen om de stad bereikbaar te houden en anderzijds maatregelen die ook de leefbaarheid in woongebieden kunnen waarborgen dan wel versterken. In het overzicht is dan ook een onderscheid gemaakt in verschillende typen projecten.

**De volgende aspecten m.b.t. de projecten worden onderscheiden:**

- Verkeersafwikkeling in relatie met herstructureren hoofdwegen;
- Realiseren groot verblijfsgebied (cf variant 2/ontwikkelingsperspectief);
- Herinrichten verblijfsgebied;
- Ander kader (w.o. verkeersveiligheid, bewegwijzering, inbreiding, PVVP, Rijksbeleid);
- Onderzoek/haalbaarheidstudie;

Vooraf eerstgenoemd type project is van belang voor het instandhouden en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid. Het opwaarderen van een aantal hoofdverkeersassen, zoals het Hanzetraject en de reeds in gang gezette aanleg van de as binnenstad-Colmschate kan op relatief korte termijn zorgen voor een verbetering van de verkeersafwikkeling ter plaatse. Hier kan tevens een zuigende werking vanuit gaan, waardoor op de wegen hierbuiten een verlichting van de verkeersdruk zal optreden. Een goed instrument voor een betere verkeersafwikkeling is verkeersmanagement. Een beschrijving hiervan is opgenomen in bijlage 9.

Het realiseren van grotere verblijfsgebieden kan als een ontwikkelingsperspectief worden beschouwd voor de middellange en lange termijn en is afhankelijk van de ontwikkelingen in het verkeersbeeld gedurende de komende jaren. Om de twee jaar zou een gemeentelijke monitoring moeten plaatsvinden om de effecten van getroffen verkeersmaatregelen te meten en andere invloeden op de verkeersstromen te bewaken. De projecten die in het kader van de grote verblijfsgebieden aan de orde kunnen zijn, staan beschreven onder de noemer "realiseren groot verblijfsgebied". Op het moment dat voor bepaalde wegen in potentiële woongebieden de verkeershinder dusdanig groot wordt dat de leefbaarheid in gevaar komt, dan kunnen maatregelen worden getroffen die de verkeerscirculatie wijzigen en daarmee de

intensiteit binnen het gebied terugbrengen. De fasering van deze circualtiemaatregelen is dan ook nadrukkelijk afhankelijk van de ontwikkelingen in het verkeersbeeld.

Het verkeer en vervoer is voortdurend in beweging. Het realiseren van een hoofdwegenstructuur zal dan ook een weerslag moeten zijn van zowel de visie over middellange en lange termijn als de actuele situatie op het Deventer wegennet. Het uitvoeren van maatregelen in het kader van een hoofdwegenstructuur zal verder gekoppeld moeten zijn aan stedelijke invullingen, onderhoudsprogramma's en financieringsmogelijkheden.

Genoemde koppeling is met name ook van belang bij het herinrichten van bestaande hoofdwegen naar wegen van een lagere orde. 'Werk met werk' combineren is hierbij vanwege de vaak ingrijpende en dus kostbare ingrepen gewenst. De hierbij horende projecten staan genoemd in de kolom "herinrichten verblijfsgebied".

Een aantal projecten staat reeds in de planning van bestaande projecten, al of niet gekoppeld aan ruimtelijke invullingen, aanleg van nieuwe infrastructuur of revitaliseringsprojecten. Ook zijn er projecten die niet primair betrekking hebben op de verkeersafwikkeling en/of de vorming van verblijfsgebieden. De niet direct onder eerdergenoemde kaders vallende projecten, die wel betrekking hebben op de hoofdwegenstructuur, staan vermeld onder de noemer "ander kader".

Tenslotte blijft een aantal haalbaarheidsonderzoeken over, die betrekking heeft op wijzigingen van de hoofdwegenstructuur, maar waarvan de consequenties nader in beeld moeten worden gebracht. Deze staan onder de kop "onderzoek/haalbaarheidsstudie".

De bereikbaarheidsknelpunten in de bestaande situatie, zijnde de A1, Deventerweg ten zuiden van de A1, de Wilhelminabrug met Emmastraat/Kazernestraat en de Welle zullen zo snel mogelijk van een oplossing moeten worden voorzien. Voor een deel van de oplossing is de gemeente afhankelijk van hogere overheden, zoals de provincie en het Rijk. De afwikkeling van het verkeer op de A1 is de primaire verantwoordelijkheid van het Rijk en de aanleg van de N348 is de primaire verantwoordelijkheid van de Provincie Overijssel. Ook de aanpak van de

knelpunten op de Deventerweg is mede afhankelijk van het provinciaal beleid in Gelderland en Overijssel.

In ieder geval zal op korte termijn de doorstroming op het Hanzetraject verbeterd moeten worden. Dit gebeurt allereerst in de vorm van een betere afstelling van de verkeerslichten, maar zal snel hierna met ingrijpendere maatregelen moeten gebeuren. De grootste bottleneck op dit traject is de Amstellaan. In tweede instantie zal ook het traject ter hoogte van de Hanzeburg moeten worden verbreed naar 2x2 rijstroken. De opwaardering van het Hanzetraject kan een zuigende werking hebben op verkeer, dat nu van de Wilhelminabrug en het traject via de Veenweg gebruik maakt.

De verdringing die momenteel optreedt naar de Wilhelminabrug door de filevorming op de A1 zal de eerstkomende jaren nog blijven bestaan en verder versterken. Benuttingsmaatregelen op de A1 worden niet eerder verwacht dan in 2005. Structurele maatregelen aldaar zullen op z'n vroegst vanaf 2010 ingevoerd kunnen worden. De verdringing zal ondermeer een dichtslibbende binnenstad aan de zuidzijde tot gevolg hebben, waarbij met name de Wilhelminabrug zelf en de in het verlengde gelegen straten, zoals de Emmastraat en Kazernestraat ook buiten de spitsuren congestie zullen krijgen. Deze problemen worden verder versterkt door de extra hoeveelheid verkeer, die de Boreel- en Raambuurtontwikkeling zullen genereren.

Op korte termijn zal duidelijkheid moeten zijn over de invulling van het gebied Sluisstraat-zuid. Een snelle keuze over een andere aanlanding van de Wilhelminabrug aan de oostzijde van de IJssel is dan ook vanuit bereikbaarheidsoogpunt en economisch oogpunt van groot belang. De effecten van een brugombuiging op de belasting van het Deventer wegennet zijn groot. Teneinde deze effecten zo goed mogelijk te monitoren is een gefaseerde uitvoering van de maatregelen in het gebied ten zuiden van de historische binnenstad gewenst. Ervan uitgaande, dat voor de lange termijn een brugombuiging noodzakelijk is voor een goede bereikbaarheid van de binnenstad dient deze integraal meegenomen te worden met de herontwikkelingsplannen voor het gebied Sluisstraat-zuid. Deze ombuiging zou in eerste instantie kunnen worden gecombineerd met een parkeerring, die via een tot verblijfsgebied aangewezen zone ten zuiden van de historische binnenstad een kleine centrumring mogelijk maakt. De weerstand op deze schakel zal van dusdanige grootte moeten

zijn, dat zij alleen functioneert als centrumring en geen verbinding gaat vormen in centrumoverstijgende relaties. Modelberekeningen geven aan, dat de intensiteit motorvoertuigen via deze schakel aan de grens komt van een voor een verblijfsfunctie acceptabele waarde.

Door de combinatie van een brugombuiging en het instandhouden van een parkeerring via een her te ontwikkelen verblijfsgebied blijven de Boreelvoorzieningen vanuit de wegenstructuur langs en over de IJssel direct vanuit de richting Twello bereikbaar en blijft de verdringing van autoverkeer naar het Pothoofd beperkt tot een toename met circa 5% ten opzichte van een fijnmazige hoofdwegenstructuur zonder brugombuiging.

Op de langere termijn zou de druk op de verbinding Emmastraat-Kazernestraat dusdanige vormen aan kunnen nemen, dat een afsluiting van dit traject de enige mogelijkheid is om de verblijfskwaliteit voor dit gebied en de bereikbaarheid van de binnenstad als geheel te behouden. Deze nieuwe ingreep geeft tevens mogelijkheden om de historische relaties tussen de historische binnenstad en de gebieden ten zuiden hiervan (Raambuurt, Knutteldorp) te herstellen.

Een derde IJsselbrug zal op de langere termijn, gekoppeld aan stedelijke ontwikkelingen aan de westzijde van de IJssel, de druk op de bestaande stad voor een deel weg kunnen nemen. Dan ontstaan tevens mogelijkheden om de Welle in functie omlaag te brengen om zodoende de ruggengraat met de historische binnenstad te versterken. Duidelijkheid over het al of niet realiseren van een derde IJsselbrug zal komen in het kader van de structuurplandiscussie.



## 6.2 Overzicht infrastructurele projecten

In bijgaand overzicht is op hoofdlijnen een weergave gegeven van de belangrijkste infrastructurele maatregelen, die de komende jaren noodzakelijk zijn om de hoofdwegenstructuur vorm te geven, zoals omschreven in de voorkeursvariant. Hierbij zijn indicatief de kosten per deelproject aangegeven. Het is vanzelfsprekend, dat – waar mogelijk - gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om projecten met elkaar te combineren ('werk met werk maken'). Dit verlaagt de totale kosten. Verder noodzaakt de hoogte van de totale investeringen tot een substantiële bijdrage van externen, zoals rijk, provincie en marktpartijen. Hiertoe zal een zorgvuldig communicatieproces moeten worden gestart.

# Overzicht infrastructurale projecten hoofdwegenstructuur

Inclusief omkaderd per project indicatieve kosten in fl 1.000,- huidig prijspeil en dekkingsbron

Planperiode	Project Verkeersafwikkeling in relatie met herstructureren hoofdwegen	Project Realiseren groot verblijfsgebied Afhankelijk van monitoring verkeersbeeld	Project Herinrichten verblijfsgebied Koppelen aan andere projecten	Project Ander kader o.a. verkeersveiligheid, inbreidingslocaties, beleid andere overheden	Project Onderzoek/ Haalbaarheidstudie alleen onderzoekskosten
2001 t/m 2006	Start capaciteits- vergrotenende maatregelen Hanzeweg: Optimaliseren vri's  <u>570/onv</u>	Afsluiten Rielierweg t.h.v. H. Dunantlaan In combinatie met fietstunnel  <u>3.500/cp+,cp,gdu,ext</u>	Herinrichten Rielierweg tot fietsstraat  <u>1.000/cp+,cp,gdu,ext</u>	Verbeteren bewegwijzering parkeren binnenstad en ANWB- bewegwijzering  <u>130/gm</u>	Verbetering oostelijke ontsluiting bedrijventerrein Kloosterlanden (w.o. verlengen Hamburgweg)  <u>100</u>
	Herinrichten kruispunt Duurstedeweg/ Industrieweg/ Hanzeweg  <u>1.010/cp,gdu</u>	Afsluiten Zwolseseweg voor autoverkeer omgeving R.Holstlaan (incl. maatregelen parallele straten)  <u>200</u>	Herinrichten Veenweg tot erftoegangsweg  <u>1.000</u>	Aanleg nieuw wegtraject Pothoofd t.h.v. Knutteeldorp  <u>PM/ge</u>	Herontwikkelen gebied Sluisstraat-zuid w.o. nieuwbouw stadskantoor (o.v.b.) en realiseren grootschalige, gebouwde parkeervoorziening incl. ruimtelijke reservering voor aanlanding van Wilhelminabrug op Pothoofd  <u>PM/rsq</u>
	Herinrichten Mr. de Boerlaan, Kazernestraat - Industrieweg  <u>1.500/cp</u>	Afsluiten Veenweg t.h.v. spoorviaduct (na opwaarderen Hanzetraject)  <u>150</u>	Herinrichten Karel de Grotelaan tot erftoegangsweg (koppelen aan structuur Steenbrugge)  <u>1.000/rsq</u>		Monitoren verkeersstromen 1x per 2 jaar (effecten verkeersmaatregelen, ontwikkeling verkeersbeeld)  <u>200.000/gm</u>



	Optimaliseren vri's Holterweg tussen Salomonszegel en Grote Ratelaar	Autoknip Grote Ratelaar	Herinrichten Het Vlier/ Dreef tot erftoegangsweg	Herinrichten Oostriklaan tussen wc Zwaluwenburg en rotonde L. Springerlaan	Herinrichten Zwolseweg tussen Roland Holstlaan en Van Vlotenlaan (incl. herontwikkelen plein Zwolseweg-Ceintuurbaan en mogelijk andere, ruimtelijke invulling)
	80/onv	100	1.000	450/swp	1.000
	Start capaciteits- vergrotenende maatregelen Amstellaan: Optimaliseren vri's		Herinrichten Ceintuurbaan tussen Diepenveenseweg en Hoge Hondstraat tot erftoegangsweg	Herinrichten as b-c: Hanzeweg – knoop N348	Herontwikkeling gebied Emmastraat/Bokkingshang
	180/onv		1.500	24.000/ge, gm, ext	50
	Herinrichting Mr. de Boerlaan, Industrieweg – Zutphenselaan (incl. reconstructie kruispunt Pothoofd- Mr. de Boerlaan)			Herinrichten voorplein station	
	1.500/cp, swp			1.500/gm	
	Herprofilen Zutphenseweg/ Deventer-weg tussen A1 en Hanzeweg			Herinrichten as b-c: Deel Snipperlingsdijk en knoop N348 – Oostriklaan	
	5.200/rso			23.000/ge, gm, ext	

	Centraal vri- benuttingssysteem			Herinrichten Kazernestraat	
		200/cp		5.200/cp+,gdu	
	Start verdubbelen Siemelinksweg			Start aanleg N348	
		6.000/ext		45.000/gm,ext	
	Herprofilen Zutphenseweg tussen Hanzeweg en Zuphenselaan			Herprofilen Deventerweg tussen Lochemseweg en A1	
		9.000/rsd		PM/ge	
	Vervolg capaciteitsvergroten- de maatregelen Amstellaan: Verbreden naar 2x2 rijstroken <sup>2</sup>			Ondertunnelen Zweedsestraat	
		16.500/rsd		44.000/gm,ext	



	Reconstructie kruispunt Boerhaavelaan – Raalterweg			Benuttingsmaatregelen A1	
		700		PM/ext	
	Vervolg capaciteitsvergroten- de maatregelen Hanzeweg: Verbreden t.h.v. Hanzebrug naar 2x2 rijstroken				
		PM/rso			
	Opwaarderen as binnenstad – Colmschate				
		2.000/cp,rso,ext			
2007 t/m 2010	Start werkzaamheden omgeving Wilhelminabrug: Ombuigen aanlanding naar Pothoofd'		Herinrichten Ceintuurbaan tussen Hoge Hondstraat en Brinkgreverweg tot erftoegangsweg (koppelen aan herontwikkelen ziekenhuisterrein)		
		35.000/exp,gm,cp,gdu,ext		1.500/cp,gdu	

	Herinrichten Churchillplein				Doorkoppelen parkeren Beestenmarkt en Leeuwenbrug
	PM/cp, gdu				100
					Noordelijke rondweg Schalkhaar
					100
					Afsluiten Brinkgreverweg voor autoverkeer t.h.v. spoorviaduct (afhankelijk van monitoring
					100
<b>Na 2010</b>	Start werkzaamheden 3 <sup>e</sup> Ijsselbrug		Herinrichten Welle th.v. Zandpoort/Bokkingshang/ Pothoofd (B&B)		Functieverlaging Welle thv Duimpoort/Vispoort en herinrichten tot Ijsselboulevard
	100.000		25.000		200/cp



## Toelichting gebruikte afkortingen/schrijfwijze:

GM	=	gemeentemiddelen	<b>vetgedrukt:</b>	<b>project opgenomen in MIND en geprioriteerd</b>
CP	=	collegeprogramma	<b>normaal gedrukt:</b>	<b>project opgenomen in MIND en niet geprioriteerd</b>
CP+	=	collegeprogramma plus	<i>cursief gedrukt:</i>	<i>project niet opgenomen in MIND</i>
RBV	=	reserve bovenwijkse voorzieningen		
SWP	=	straten, wegen, pleinen		
GDU	=	Gebundelde DoelUitkering		
OnV	=	onderhoud verkeerslichten		
GE	=	grondexploitatie		
Ext	=	extern (bijv. Rijk, prov, NS)		
Rso	=	reserve stedelijke ontwikkeling		

## Aandachtspunten:

### <sup>1</sup> **totale indicatieve kosten van f 35 miljoen als volgt opgebouwd:**

• Sloopwerkzaamheden:	4.750.000
• Nieuwe aanbrug:	8.000.000
• Wegaanleg:	7.250.000
• Nuts-/groenvoorzieningen:	1.700.000
• 2x nieuwe vri:	1.000.000
• geluidwerende voorzieningen:	500.000
• kosten archeologisch onderzoek:	250.000
• faseringskosten:	200.000
• omleidingen/verkeersmaatregelen:	1.000.000
• overigen:	350.000

subtotaal: 25.000.000

omzetbelasting 19%: 4.750.000

VAT-kosten ca. 15%: 3.750.000

Afronding/onvoorzien/diversen: 1.500.000

**Totaal: 35.000.000**

Opm. exclusief slopen bestaande bebouwing, aanleg parkeergarage, voorzieningen aan bestaande wegen (w.o. wijzigingen Kazernestraat, Bokkingshang, Emmastraat)

### <sup>2</sup> **totale indicatieve kosten van f 16,5 miljoen als volgt opgebouwd:**

• sloopwerkzaamheden:	500.000
• verlenging spoortunnel:	5.000.000
• wegaanleg: Snipperlingsdijk-	
• spoor (incl. kruispunten):	2.500.000
• idem: spoor – Rielerweg:	1.100.000
• verkeersregelinstall. (aanp/verv):	1.500.000
• kosten nuts-/groenvoorzieningen:	1.000.000
• faseringskosten:	250.000
• verkeersmaatregelen:	250.000

subtotaal: 12.100.000

omzetbelasting 19%: 2.300.000

VAT-kosten: 1.800.000

Afronding/onvoorzien/diversen: 300.000

**Totaal: 16.500.000**

Opm. exclusief grondaankopen en geluidwerende voorzieningen



# **Verklarende woordenlijst**



# Verklarende woordenlijst

Autoluw	gebied waarin de omvang van het autoverkeer in enige mate wordt teruggedrongen. Doel is veelal het verhogen van de leefbaarheid in relatie tot het verkeer (verkeersleefbaarheid). Een voorbeeld is het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer in een gebied en dit gebied zodanig inrichten dat de snelheid laag is
Bereikbaarheid	maat voor de toegankelijkheid van een bestemming, uitgedrukt in tijd en/of moeite
Capaciteit	grootste aantal voertuigen dat volgens berekening per tijdseenheid een bepaald punt van een rijstrook of rijbaan kan passeren onder bepaalde omstandigheden
Conflict	situatie waarin het samenkomen of kruisen van verkeersstromen of deelstromen kan leiden tot wederzijdse hinder of verkeersongevallen
Doorgaand verkeer	verkeer dat geen herkomst en geen bestemming heeft binnen het beschouwde gebied
Gevelbelasting	geluidbelasting op ooghoogte aan de buitenkant van de gevel
Leefbaarheid	maat voor de maximale verkeershinder die acceptabel is voor een woonomgeving om in te verblijven
Ontsluitingsfunctie	dienstbaarheid van de weg aan het gaan naar en komen van percelen en/of gebieden in de naaste omgeving
Ontsluitingsweg	weg die is ontworpen of aangewezen om een bepaald gebied aan te sluiten op wegen van een hogere orde
Stroomfunctie	dienstbaarheid van de weg aan doorgaand verkeer
Verkeersfunctie	combinatie van ontsluitingsfunctie en stroomfunctie
(verkeers)Intensiteit	aantal verkeerseenheden dan een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
Verblijfsfunctie	dienstbaarheid van de weg aan sociale en recreatieve activiteiten van aan- en omwonenden







# Literatuur

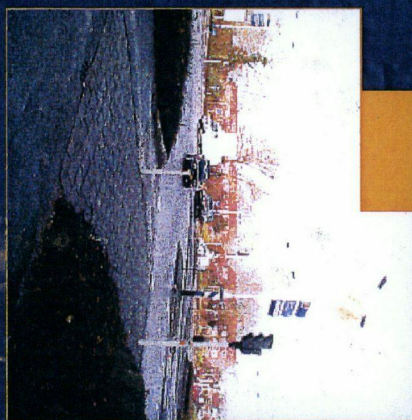
## Gebruikte literatuur

Titel	Opsteller/Opdrachtgever	Plaats/Datum
Mobiliteitsnota Deventer	Gemeente Deventer	Deventer, februari 2000
Fietsbeleidsplan 2000+ Deventer	Gemeente Deventer	Deventer, februari 2000
Ontwerp-Streekplan Overijssel 2000+	Provincie Overijssel	Zwolle, 2000
Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan	Provincie Overijssel	Zwolle, februari 1999
Handboek sociale verkeerskunde	Dr.CWF v. Knippenberg/Dr.JA Rothengatter/Prof.Dr.JA Michon	Groningen, 1989
Wegenclassificatie 2000	Gemeente Voorst	Twello, januari 2000
Concept-NVVP	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Den Haag, april 2000
Startnotitie Deventer Grachtengordel Sluisstraat-zuid	Gemeente Deventer/Hanzewonen/OMA bv	Deventer, februari 2000
Ontwerp-Bestemmingsplan Boreelkazerne e.o.	Gemeente Deventer	Nijmegen, mei 2000
Verkeersstudie Stadsrand-Oost	Witteveen en Bos/gemeente Deventer	Deventer, juni 1999
Het Vertrekpunt, Naar een nieuw Structuurplan	RMW/RO	Deventer, september 1999
De Uitdaging, Naar een nieuw Structuurplan	RMW/RO	Deventer, mei 2000
ASVV 1996	CROW	Ede, 1988
Verkeersmodel Deventer	Goudappel Coffeng/gemeente Deventer	Deventer, november 1999
Ongevallen en Netwerk	Ministerie van Verkeer en Waterstaat/AVV	Heerlen, 2000
Richtlijnen Milieueffectrapport A1	Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat	Den Haag, oktober 2000
Duurzaam veilige inrichting wegen binnen bebouwde kom	Infopunt Duurzaam veilig verkeer	Ede, november 2000
Nota Bereikbaar Deventer	Van de Bunt Adviseurs voor organisatie en beleid	Amsterdam, september 2000
Deventer BinnenstadsPerspectief	Gemeente Deventer	Deventer, 1998









## Colofon:

Deze concept-nota is een uitgave van de gemeente Deventer sector Ruimte, Milieu en Wonen.  
Opmaak: Impact Deventer; Foto's: gemeente Deventer en Auke Pluim. Druk: Coda Groep Deventer:  
*Aan deze brochure kunne geen rechten worden ontleend.*  
Afwerking: Océ Business Services