

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-PRO

Onderwerp

Tussenstand en vervolgstap Mobiliteit Poort van Deventer

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2020-001065	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	27-10-2020
Datum	02-09-2020	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	27-10-2020
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Programmamanager Leefomgeving	03-09-2020	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling	03-09-2020	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	03-09-2020
wethouder	03-09-2020	BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2020-10-29

Bijlagen

Rapport RHDHV "Slimme en schone mobiliteit in de Poort van Deventer"

Handout powerpoint presentatie aanbevelingen

Verslag van het overleg met ondernemers en belangengroepen

B & W d.d.: 27-10-2020

Besloten wordt:

- 1 De raad op de hoogte te brengen van de tussenstand van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek in het gebied Poort van Deventer;
- 2 de raad te informeren over een mogelijk te zetten vervolgstap; de raadsmededeling vast te stellen;
- 3 de stukken aan te bieden aan de raad;
- 4 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Ja
Begrotingswijziging	Ja
Financiële gevolgen opvangen	
Voorstel in de begroting	

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:

[] De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb

Nee

Bekendmaking conform Awb

Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

We schrijven voorliggende raadsmededeling omdat

- B&W de raad op de hoogte willen brengen van de tussenstand van het uitgevoerde onderzoek in het gebied Poort van Deventer;
- B&W de raad wil informeren over een mogelijk te zetten vervolgstap;

Beoogd resultaat

conform raadsmededeling

Kader

conform raadsmededeling

Argumenten voor en tegen

conform raadsmededeling

Extern draagvlak (partners)

conform raadsmededeling

Financiële consequenties

Voor de financiële dekking voor de vervolgstappen zal B&W een voorstel doen voor de begroting 2021. In de Q3 rapportage zal worden ingegaan op de dekking van de reeds gemaakte kosten in 2020.

Aanpak/uitvoering

Conform Raadsmededeling

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Tussenstand en vervolgstap Mobiliteit Poort van Deventer		
Mededelingennr	2020-001065	Portef.houder	Weth. Rorink
Team	DEV-PRO	BenW-besluit d.d.:	27 oktober 2020

1. Inleiding: waarom deze mededeling

De verkeersader Zutphenseweg in het gebied Poort van Deventer is in de spitsen het drukste wegvak van Deventer. Voor de ontwikkeling van de stad als geheel is het van belang dat de verkeerskundige structuur wordt verbeterd zodat verkeerskundige knelpunten oplossen en Deventer aantrekkelijk blijft, zowel voor bewoners en bezoekers van de stad als voor huidige en toekomstige bedrijven.

In 2017 heeft de raad in de voorjaarsnota budget beschikbaar gesteld om knelpunten en kansen op het gebied van mobiliteit in de Poort van Deventer te onderzoeken. Hierbij informeren wij u over het resultaat van het onderzoek en de mogelijk te zetten vervolgstap.

2. Kader

- Structuurvisie stadsaszone 11-12-2013;
- DEVisie 2020;
- Omgevingsvisie 2020;
- Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit;
- Sluit aan bij het nog vast te stellen stuk DEP duurzame mobiliteit 2030.

3. Kern van de boodschap

Er is een rapport opgesteld om de verkeersknelpunten voor het gebied Poort van Deventer aan te pakken en de positie van Deventer als vestigingsstad te versterken. Het college wil de voorgestelde acht deelprojecten verder onderzoeken op haalbaarheid. Het college heeft de raad daarom bij de begroting 2021 een voorstel voor dekking van de middelen gedaan.

4. Nadere toelichting

Het drukste kruispunt van Deventer (Zutphenseweg – Visbystraat – Deventerweg – Teugseweg) zit in de spitsen aan zijn maximumcapaciteit en dan zijn er files. Toename van verkeer betekent hier toename van files. Verkeerskundig en fysiek zijn er geen opties meer voor verruiming van de capaciteit. Daarom zijn nieuwe economische ontwikkelingen die nog niet verankerd zijn in een bestemmingsplan en die leiden tot een grote toename van verkeersbewegingen, niet mogelijk.

Om de stad op lange termijn bereikbaar te houden, zijn er grofweg twee oplossingsrichtingen.

1. Een investering van tientallen miljoenen waarbij verkeer op verschillende niveaus het kruispunt passeren (denk hierbij aan een tunnel of fly-overs of een derde IJsselbrug);
2. Het uitvoeren van verkeerskundige deelprojecten (volgend uit de bereikbaarheidsstudie RHDHV voor de Poort van Deventer) in en om het gebied die het verkeerskundig systeem als geheel flexibeler maken en capaciteit toevoegen voor alle vervoersstromen. Deze deelprojecten creëren bovendien economische kansen in het gebied.

Gezien de enorme financiële impact is denkrichting 1 niet nader onderzocht. In het voorjaar van 2020 zijn de adviezen met betrekking tot oplossingsrichting 2, uit het rapport van Royal Haskoning DHV, gepresenteerd aan de belanghebbenden in het gebied. Het college wil oplossingsrichting 2. met acht deelprojecten verder onderzoeken. Kernvragen daarbij zijn: Wat is de verkeerskundige bijdrage op het verkeerssysteem, hoe is het draagvlak en wat zijn de kosten? Er is geen budget beschikbaar voor het zetten van deze vervolgstappen. Het college heeft u daarom bij de begroting een voorstel hiertoe gedaan.

Onderzoek RHDHV

De aanbevelingen van RHDHV richten zich op de volgende doelen:

- Het oplossen van ontstane mobiliteitsknelpunten in relatie tot het gebied en de stad als geheel;
- Het robuuster maken en versterken van het verkeersnetwerk van de Poort van Deventer en dat van de stad als geheel voor alle modaliteiten (fiets, ov, auto en vrachtauto)
- Het vergroten van de mogelijkheden gebruik te maken van duurzame mobiliteit (fiets, ov, duurzaam auto en vrachtverkeer)
- Het faciliteren van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied (waaronder S-park, de Stadsentree, het Gasfabriekterrein, de nieuwe carpoolplek, de containerterminal en het A1 bedrijvenpark.);

De voorgestelde maatregelen kunt u nalezen in de bijlage "Rapport Slimme en schone mobiliteit in de Poort van Deventer".

Het rapport stelt acht maatregelen (deelprojecten) voor, te weten:

1. Aanleg verbindende (interne) infrastructuur (bv tussen Teugseweg en Zutphenseweg via gasfabriekterrein);
2. Aanleg voetgangersverbinding (ook over het water) tussen het Horecacluster stadsentree en de bedrijven;
3. Aanleg extra rijstrook Deventerweg richting A1;
4. Terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg tot 2x1 rijstrook;
5. Versterking fietsnetwerk;
6. "Slimme Knip" Zweedsestraat (juiste verdeling van verkeer);
7. Verplaatsen tankstation;
8. Verplaatsen hoofdaansluiting Gasfabriek.

Financiën

De raming voor het haalbaarheidsonderzoek van de vervolgfase is uit de volgende modules opgebouwd:

EUR 25.000,- voor in 2020 gemaakte kosten (de afronding van het advies RHDHV, nader onderzoek haalbaarheid van drie fastfood restaurants ter plaatse van de stadsentree en de presentatie van de resultaten aan belanghebbenden);

EUR 25.000,- voor het onderzoeken van de verkeerskundige effectiviteit. De aanbevelingen van RHDHV toevoegen aan en analyseren in het Deventer verkeerskundig model;

EUR 83.875,- voor het op hooflijnen onderzoeken van de haalbaarheid van de 8 deelprojecten in relatie tot de aspecten draagvlak bij organisaties en ondernemers en investeringskosten.

Totaal: EUR 133.875,-

Bij de begrotingsbehandeling 2021 wordt de raad een dekkingsvoorstel voorgelegd voor het dekken van de kosten voor het haalbaarheidsonderzoek naar de maatregelen voor het robuust maken van het de verkeersinfrastructuur. In de Q3 rapportage zal worden ingegaan op de dekking van de reeds gemaakte kosten in 2020.

B&W doet eind 2021 op basis van de resultaten van het vervolgonderzoek een voorstel aan de raad. De verwachting is dat het verdere onderzoek zal leiden tot een voorstel om enkele of alle deelprojecten uit te voeren in de jaren 2022 / 2026.

Draagvlak

Op 18 mei jl. zijn de aanbevelingen uit het rapport gepresenteerd aan de ondernemers en organisaties werkzaam in dit gebied. Het verslag van deze presentatie en de reacties kunt u teruglezen in de bijlage "Verslag van overleg".

Bijlagen

- *Rapport ingenieurs en adviesbureau RHDHV "Slimme en schone mobiliteit in de Poort van Deventer", met op bladzijde 52 t/m 55 conclusie en aanbevelingen;*
- *Handout powerpoint presentatie over de conclusies en aanbeveling;*
- *Verslag van het overleg met ondernemers en belangengroepen naar aanleiding van de presentatie en aanbevelingen.*

Verslag online bijeenkomst 18 mei 2020 Mobiliteit Poort van Deventer

In 2018 is het project over mobiliteit in het gebied van de Poort van Deventer van start gegaan. Er is een bijeenkomst met stakeholders geweest. Vervolgens heeft Royal HaskoningDHV (RHDHV) het verzoek gekregen om

- Aanbevelingen te doen hoe om te gaan met de geïntariseerde knelpunten, en
- In welke mate draagt de omgang met mobiliteit in het gebied bij aan het oplossen van de knelpunten

Op 18 mei jl. zijn de aanbevelingen uit de rapportage van het onderzoek gepresenteerd aan dezelfde genodigde stakeholders als in 2018 (gevestigde bedrijven en belangengroepen). Met deze bijeenkomst wordt de eerste periode afgerond.

In verband met de coronamaatregelen heeft de gemeente gekozen voor een online-bijeenkomst.

In de presentatie is aandacht besteed aan de ingezette ruimtelijke transitie, de knelpunten voor het verkeer (voetganger, fiets, auto, vrachtauto en openbaar vervoer), de ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijke oplossingen voor de mobiliteit in het gebied.

RHDHV geeft de volgende aanbevelingen aan de verschillende groepen.

Richting de overheid:

- Richt de infrastructurele maatregelen vooral op de beoogde ontwikkelingen en het 'robuust' maken van het systeem.
- Zet in op beheersbare autostromen i.p.v. vrije en ongeremde doorstroming.
- Stimuleer het gebruik van alternatieven voor de auto (OV en fiets).

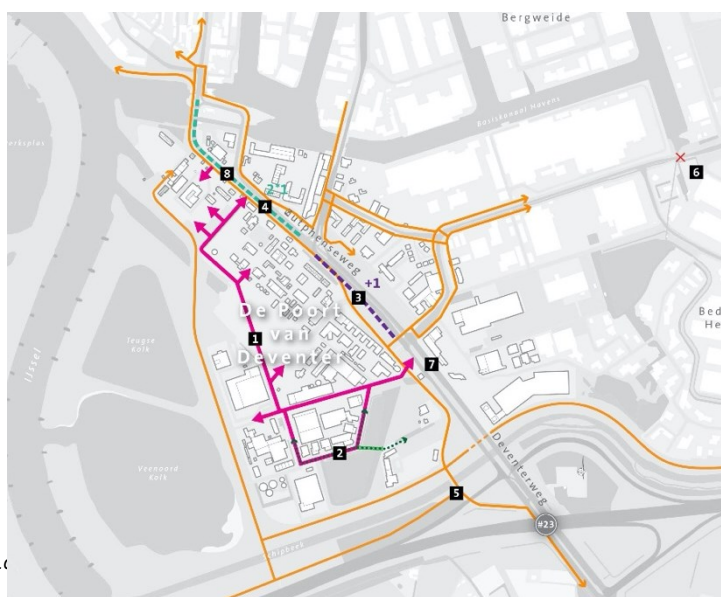
Aan de ondernemers:

- Verleid werknemers om het OV of de fiets te nemen i.p.v. de auto.
- Vermijd waar het kan de spits.
- Laat mensen als het goed bevalen is meer thuiswerken.

Voor de ruimtelijke ontwikkelingen:

- Ruimtelijke ontwikkelingen nog nadrukkelijker kritisch beschouwen t.a.v. de balans in mobiliteit en bereikbaarheid.

Met betrekking tot de verkeersstructuur heeft RHDHV de volgende aanbevelingen. Op het kaartje staan de nummers van de aanbeveling aangegeven.



1. Aanleg verbindende (interne) infrastructuur en aansluiten bedrijven
2. Aanleg voetgangersverbindingen (ook over het water) tussen het Horecacluster en de bedrijven
3. Aanleg extra rijstrook Deventerweg richting A1
4. Terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg tot 2*1rijstrook
5. Versterking fietsnetwerk
6. "Slimme Knip" Zweedsestraat (juiste verdeling van verkeer)
7. Verplaatsen tankstation
8. Verplaatsen hoofdaansluiting Gasfabriek

Na de presentatie was er ruimte voor het bespreken en discussiëren van de aanbevelingen. Een aantal onderwerpen kwam daarbij aan bod.

Gebied Postillion/MacDonalds & carpool, transferium, ketenmobiliteit

Reactie ondernemer / belangengroep: Mede door de bestaande faciliteiten van het hotel en het restaurant is er veel verkeer op het terrein en is er druk op het kruispunt. Voor voetgangers en fietsers is dit gebied niet geschikt door het ontbreken van voet- en fietspaden en een slechte oversteekplaats op een ongunstig punt (fietsoversteek op toegangsweg richting McDonalds en Postiljon). De aanbeveling van RHDHV voor het verbeteren van het fietsnetwerk sluit hierbij aan.

Partijen in dit gebied geven aan dat het altijd druk is op kruispunt naar alle richtingen. Zij missen de focus op deze ontsluiting die de ontsluiting is van heel Bergweide 5.

Reactie RHDHV: In het onderzoek is grof gekeken naar wat verdere invulling van functies in dit gebied betekent voor bereikbaarheid met de auto. In de avondspits is er een knelpunt dat als gevolg van extra verkeersaanbod zal toenemen. Aanbevelingen zijn erop gericht om ruimte te creëren, problemen beter beheersbaar en het netwerk robuuster te maken. De studie geeft echter geen specifiek antwoord op de vraag of de voorgestelde plannen voldoende oplossing bieden voor de te verwachten extra verkeersdruk bij de vestiging van mogelijke extra restaurants en/of carpool.

Reactie gemeente:

In het verlengde van het verplaatsen van de carpool is de ambitie ontstaan om fasegewijs een duurzaam transferium te ontwikkelen in de Stadsentree, waar plaats zou kunnen komen voor een tankstation van de toekomst (elektrisch laden, alternatieve brandstoffen) en overstapmogelijkheden op openbaar vervoer, deelfietsen en eventueel bedrijfsvervoer.

Visie op korte en lange termijn

Reactie ondernemer/ belangengroep: Oplossingen die aangedragen worden richten zich vooral op de korte termijn. Een visie voor de langere termijn wordt gemist, maar is zeer gewenst. Geadviseerd wordt daarom contact op te nemen met de projectgroep 'Toekomstbestendige bedrijventerreinen' van het Deventer Economisch Perspectief, bestaande uit ondernemersverenigingen en gemeente samen. Zij kijken naar en onderzoeken samen de toekomstbestendige ontwikkeling van bedrijventerreinen qua mobiliteit, functies en bijbehorende infrastructuur. Dit gepresenteerde onderzoek hoort daarbij. Het is ingezet om de knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid te onderzoeken en te bekijken wat er gedaan kan worden op korte termijn. Ook afstemming met binnenstadspartijen is gewenst en wordt aangeraden.

Reactie gemeente: De gemeente gaat graag in overleg met alle partijen om de haalbaarheid van de aanbevelingen in een vervolgfase te onderzoeken. Inschatting van de gemeente is dat – mochten alle of enkele van de aanbevelingen tot uitvoering komen – deze aanbevelingen in de vorm van deelprojecten worden opgepakt met een doorlooptijd van 1 tot soms 4 tot 5 jaar.

Integrale benadering

Reactie ondernemer/ belangengroep: Oplossingen voor de bereikbaarheidsknelpunten van de Poort van Deventer kunnen niet alleen in het gebied zelf gevonden worden. De aangrenzende

bedrijventerreinen Kloosterlanden en Hanzepark dienen ook meegenomen te worden bij de oplossing. Een integrale benadering, met een knip in de Zweedsestraat als maatregel, wordt noodzakelijk geacht bij het vinden van een oplossing.

Reactie gemeente/ RHDHV: Het rapport geeft aanbevelingen voor:

- Mobiliteit in het gebied Poort van Deventer;
- Mobiliteit in de directe omgeving van het gebied Poort van Deventer;

De Poort van Deventer ligt aan de Zutphenseweg, een van de belangrijkste verkeersaders voor de hele stad. Hierdoor hebben aanpassingen aan de Zutphenseweg directe invloed op de mobiliteit en bereikbaarheid van heel Deventer. Het optimaliseren van de verkeersstructuur van de Poort van Deventer hangt daarmee samen met het optimaliseren van de verkeersstructuur van de hele stad. Een "knip" in de Zweedsestraat kan een deel van de oplossing zijn en zal nader integraal onderzocht moeten worden, omdat het een complexe maatregel is en deze naast voordelen ook nadelen met zich meebrengt.

Verkeer bij de sluis

Reactie ondernemer/ belangengroep: De toevoeging van functies in het gebied van de Poort van Deventer, o.a. horeca en bij de Gasfabriek, gaat leiden tot meer autoverkeer in het gebied met name vanaf de snelweg A1. Gaat aanbeveling om de Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg terug te brengen van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 1 rijstrook kan geen bottleneck vormen voor de doorstroming van doorgaand verkeer richting Diepenveen en bij evenementen in de binnenstad?

Reactie gemeente: Het terugbrengen van het aantal rijstroken past in het zogeheten "dakpanprincipe". In de geest van het dakpanprincipe is het Hanzetracé ingericht als belangrijke ring om de binnenstad heen, waarvandaan doorgestoken kan worden naar de binnenstad. De Mr. de Boerlaan is ook vanuit dit principe heringericht. Er is op het Hanzetracé extra capaciteit gerealiseerd waardoor bij de sluis de hoeveelheid asfalt verlaagd kan worden. Dit brengt economische kansen voor de Poort van Deventer als ook het Sluisgebied zelf waarbij tegelijkertijd de goede bereikbaarheid van de binnenstad via het Hanzetracé geborgd is. Het zou ook een eventuele verlenging van de sluis in de verre toekomst mogelijk maken.

S/park

Reactie ondernemer/ belangengroep: Het S/park is nu nog gesloten terrein, de intentie is om het in de toekomst open te zetten. Achter het park worden op dit moment bouwactiviteiten uitgevoerd om een zonnepark te bouwen. Er is zorg uitgesproken dat een verbinding over en met het terrein niet (meer) mogelijk is.

Reactie gemeente: Om deze aanbeveling te kunnen realiseren is samenwerking nodig. Bij deze aanbeveling zijn meerdere grondeigenaren betrokken. Grondeigenaren waarop deze aanbeveling mogelijk betrekking hebben zijn geïnformeerd over deze aanbeveling van RHDHV.

Verkeerstelling

Reactie ondernemer/ belangengroep: Is er inmiddels een verkeerstelling gedaan? Het vermoeden is dat 50% van het verkeer niet in het gebied hoeft te zijn. Een telling kan inzicht geven in verkeersstromen waarmee een betere sturing gegeven kan worden aan de maatregelen.

Reactie RHDHV: De hoeveelheden verkeer worden *real-time* gemonitord via de lussen in de weg waarmee verkeerslichten worden aangestuurd. Veel weggebruikers van de A1 geven voorkeur voor afrit 23 om de stad in te rijden (ten opzichte van afrit 24). Voor velen is dit meestal de snelste route, maar in de spits kan het tot opstopping van verkeer leiden. Dat maakt de route Zutphenseweg van en naar A1 ook complex. Extra capaciteit die wordt aangelegd wordt meteen ingenomen door verkeer dat op dit moment gebruik maakt van afrit 24. Het zijn communicerende vaten: hoe drukker op de Zutphenseweg hoe meer verkeer gebruik maakt van afrit 24 maar ook andersom, hoe meer asfalt op de Zutphenseweg hoe minder verkeer gebruik maakt van afrit 24.

Reactie gemeente: De gemeente is voortdurend op zoek naar mogelijkheden om gebruikers te verleiden gebruik te maken van afrit 24. We doen dit bijvoorbeeld door de instellingen van verkeerslichten zo te doen dat de route via afrit 24 voorrang heeft op de route via afrit 23 en door het verleiden van de spits haas en slak langs de weg. Een slimme knip op de Zweedsestraat zou een extra gedwongen maatregel zijn om hetzelfde doel te bereiken.

Containerterminal

Zijn de ontwikkeling van de containerterminal en de verkeersmodelgegevens die daarbij horen zijn opgeteld aan de gegevens van de huidige situatie en meegenomen in dit plan?

Reactie RHDHV: Er is voor deze aanbevelingen gekeken naar het geprognosticeerde verkeer in 2030 aangevuld met verkeer van en naar de containerterminal. De tussenstand van de voortgang van de containerterminal is dat diverse contracten bij partijen voorliggen ter ondertekening. Uitvoeringswerkzaamheden zouden najaar 2020 kunnen starten waarna de containerterminal in 2021 operationeel kan worden.



Gashavengebied

Dit gebied wordt aangegeven als een gebied dat dringend aandacht nodig heeft.

Reactie gemeente: Voor de projectgebieden Gasfabriek en Hartenaasje wordt een gezamenlijke ontwikkeling opgesteld.

Conclusies RHDHV

De Poort van Deventer is heel kwetsbaar door de ontsluitingsstructuur zoals die er nu ligt. Een verbetering in bereikbaarheid van het gebied treedt op als er een interne ontsluitingsweg wordt aangelegd, die de deelgebied achterlangs met elkaar verbindt. Meer of minder verkeer in de Poort van Deventer zelf heeft slechts beperkt invloed op het knelpunt tijdens de spits op het kruispunt Zutphensestraat/Zweedsestraat. Door de aanbevelingen uit te voeren ontstaat een robuuster meer beheersbaar duurzaam mobiliteitssysteem dat tegelijkertijd economische kansen creëert. Het grotere geheel versus de individuele situaties of de afzonderlijke ontwikkelingen spelen dwars door elkaar heen en maken het een complex geheel. Als gevolg dienen we ruimtelijke ontwikkelingen nog nadrukkelijker kritisch te beschouwen ten aanzien van de balans in mobiliteit en bereikbaarheid.

Hoe nu verder

De gemeente ziet de aanbeveling als deelprojecten die (deels) separate voorbereiding vergen. De deelprojecten hebben als doel om de verkeersstructuur van de Poort van Deventer (en de daarmee ook de stad) als geheel te kunnen waarborgen. Nadere uitwerking en onderzoeken zijn nodig. De gemeente wil dit graag doen in samenwerking met partijen in en rondom het gebied. In de zomer gaan we de gemeenteraad voorstellen om stappen te zetten. In het najaar willen we dat gaan oppakken en de aanbevelingen samen onderzoeken op haalbaarheid, effectiviteit, fasering en draagvlak.

Afsluiting

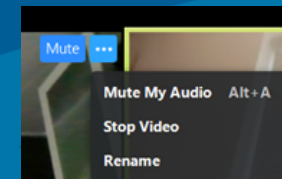
Wethouder Rorink dankt ieder voor zijn/haar positief kritische inbreng. Omdat het gebied complex is met veel ontwikkelingen, lukt het niet om in één keer oplossingen te bedenken. Er zijn ongelooflijk veel belangen in gebied en groeperingen die zich sterk maken voor goede ontwikkelingen en mobiliteit. Het gebied is onderdeel van een groter geheel. De complexiteit vraagt om voor hele korte termijn echt een aantal stappen te zetten. Het kruispunt is één van de drukste kruispunten van Deventer, in de spits is die vol, de tijden eromheen is het minder druk. Dit wil niet zeggen dat er niks te doen is maar dan is er nog wel ruimte. Als de ontwikkelingen door blijven gaan en we gaan verkeerstechnisch niets doen, dan lopen we heel snel tegen een knal van een probleem aan. Mijn oproep aan jullie is blijf aan boord, blijf meedenken help jezelf, help ons om uiteindelijk de stap te kunnen zetten die we graag met jullie willen gaan zetten.

Welkom bij de online bijeenkomst bereikbaarheid Poort van Deventer

**We beginnen om 19:30 uur, neem gerust nog
een kopje koffie**

Wij vragen u:

- uw naam en uw firmanaam te vermelden in het video venster
- uw video in te schakelen
- uw microfoon te dempen ("mute")



Agenda

- Welkom
- Voorstellen
- Presentatie / Royal Haskoning DHV
- Opmerkingen en vragen
- Toelichting vervolgproces / gemeente Deventer
- Afsluiting

Slimme en schone mobiliteit

In de poort van Deventer

Gemeente Deventer
18 mei 2020



Aanleiding en doel studie



■ *Doel:*

- betere bereikbaarheid, slimme en schone maatregelen voor de Poort van Deventer.

■ *Zoektocht:*

- passende oplossingen voor de mobiliteit,
- in samenhang met de ontwikkeling van het gebied.

■ *Uitgangspunt:*

- mobiliteit wordt slimmer en schoner,
- geen belemmering voor ontwikkeling bedrijven in het gebied.

Ingezette ruimtelijke transitie



Knelpunten

File knelpunt

1. Kruising Visbystraat/Zutphenseweg
2. Deventerweg
3. N348

Externe Ontsluiting Poort van Deventer

1. Slechts één complete aansluiting
2. Incomplete tweede ontsluiting

Fietsknel punt

1. Omweg voor fietsers naar bedrijven
2. Onveilige fietsroute / oversteek

OV-knelpunt

1. Loopafstanden tot haltes
2. Frequentie openbaar vervoer



Ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke ontwikkeling

1. Versterking hoofdfietsstructuur Deventer – Zutphen F348
2. Uitbreiding A1 bedrijventerrein
3. Opheffen/verplaatsen carpoolplaats
4. Aanleg containerterminal
5. Verbreding A1
6. Nieuwe toerit / Afslag 23
7. Uitbreiding fietsstructuur A1-zone
8. Bedrijfsvervoer ?

File knelpunt

1. Kruising Visbystraat/Zutphenseweg

Fietsknelpunt

1. Onveilige fietsroute



Stakeholder bijeenkomst 9 oktober 2018

- Presentatie RHDHV over aanleiding en doel project
- 3 rondes groepssessies rond stellingen bij drie mobiliteitsthema's
 - (Vracht)Autoverkeer
 - OV / Fiets / Voetganger
 - Ruimte
- Plenaire discussie over uitkomsten.

Centrale vraag aan stakeholders:

“Hoe gaan we om met de verwachte verkeersdruk in de Poort van Deventer?”

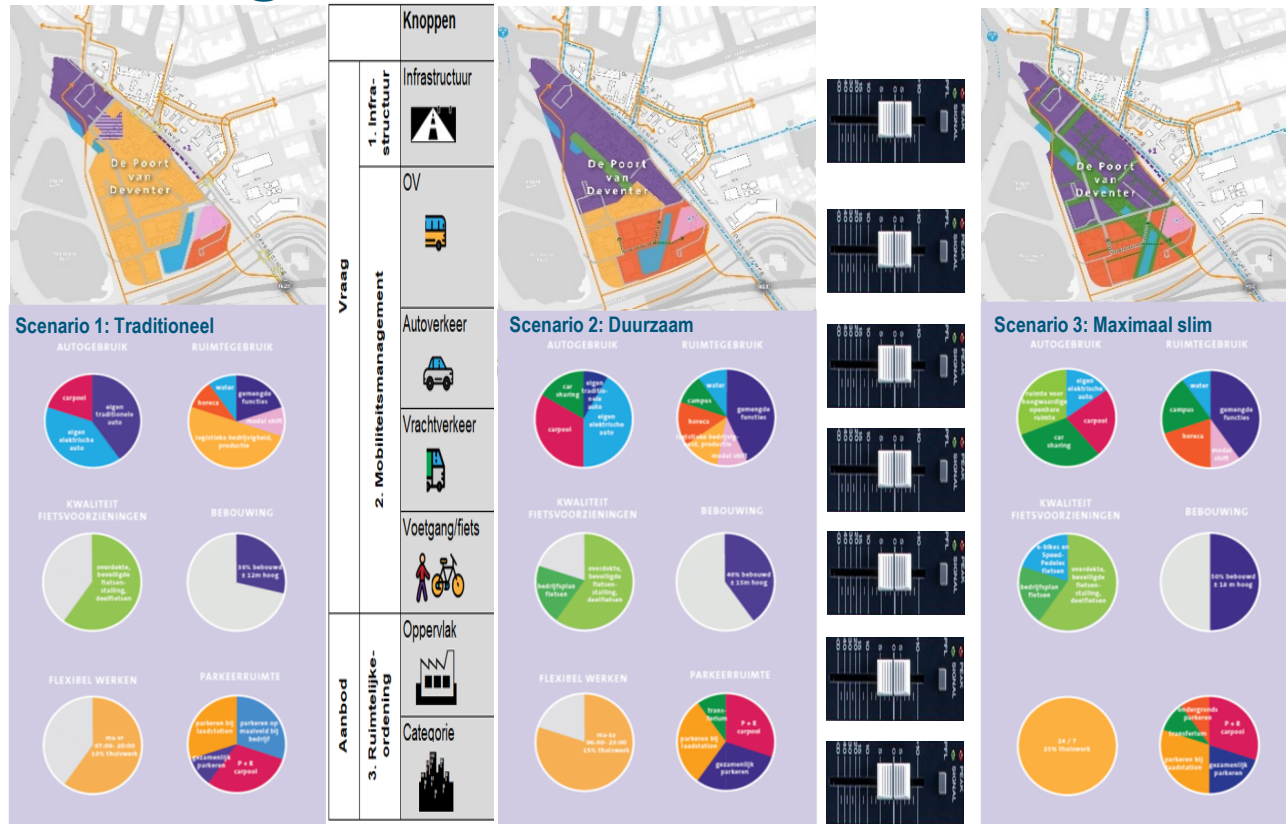


Resultaat vormde de basis voor:

- Aanscherping van Knelpunten
- Invulling 'knoppen' in verschillende scenario's



Invulling knoppen in scenario's



Resultaat rekenoefening

Conclusie: verkeersproblemen (doorstroom) zijn er uitsluitend in de spits.



Scenario 1 : traditioneel

- Aanpak: door de overheid, niet of nauwelijks inspanningen door individuele ondernemers.
- Resultaat: nauwelijks winst op de hoofdinfra in en buiten het gebied Poort van Deventer.
- Reden: effect van extra infrastructurele maatregelen voor autoverkeer wordt teniet gedaan door extra aantrekking verkeer elders uit de stad.



Scenario 2 : duurzaam

- Aanpak: grotendeels bij de overheid, aangevuld met inspanningen door individuele ondernemers.
- Resultaat: winst in het gebied Poort van Deventer; beperkte winst op hoofdinfra rest van Deventer.
- Reden: inzet op schone mobiliteit in het gebied, wordt elders in Deventer 'opgevuld' door verkeer uit de stad.



Scenario 3 : maximaal slim

- Aanpak: deels bij de overheid en veel verantwoordelijkheid/inspanningen individuele ondernemers.
- Resultaat: winst in het gebied Poort van Deventer; beperkte winst op hoofdinfra rest van Deventer.
- Reden: inzet op spreiden van autoverkeer (voorkomen van spits), wordt elders in Deventer 'opgevuld' door verkeer uit de stad.



Conclusie rekenoefening

Oorzaak en oplossing:

- Auto- en vrachtverkeer vormen het knelpunt in de bereikbaarheid.
- Openbaar vervoer, fiets en voetganger vormen de oplossing.

Effecten:

- We kunnen de verkeerssituatie in de Poort van Deventer verbeteren en beter beheersbaar maken.
- De verkeersmaatregelen voor de Poort van Deventer hebben geen positief effect op de verkeerssituatie elders in Deventer.

Aanpak: gezamenlijke aanpak kent de meeste winst.



Aanbevelingen RHDHV voor Poort van Deventer

Voor de overheid:

- Richt de infrastructurele maatregelen vooral op de beoogde ontwikkelingen en het 'robuust' maken van het systeem.
- Zet in op beheersbare autostromen i.p.v. vrije en ongeremde doorstroming.
- Stimuleer het gebruik van alternatieven voor de auto (OV, fiets).

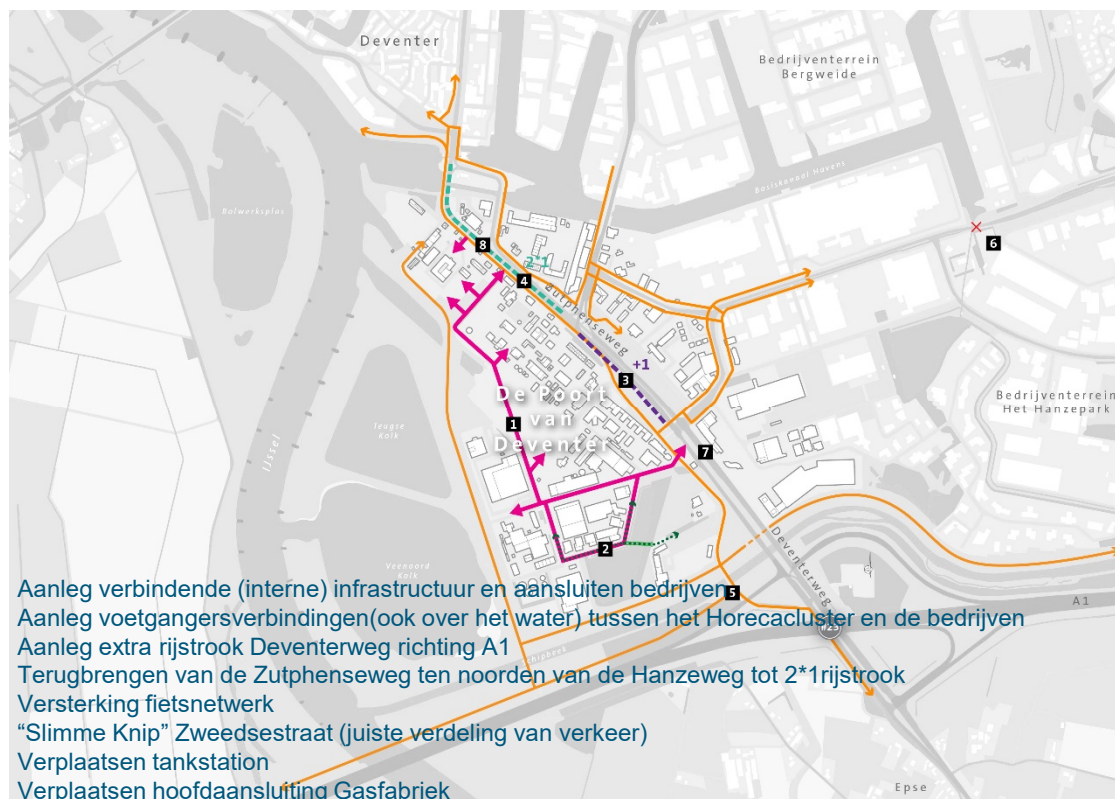
Voor de ondernemers:

- Verleid werknemers om het OV of de fiets te nemen in plaats van de auto
- Vermijd waar het kan de spits
- Laat mensen als het goed bevallen is meer thuiswerken.

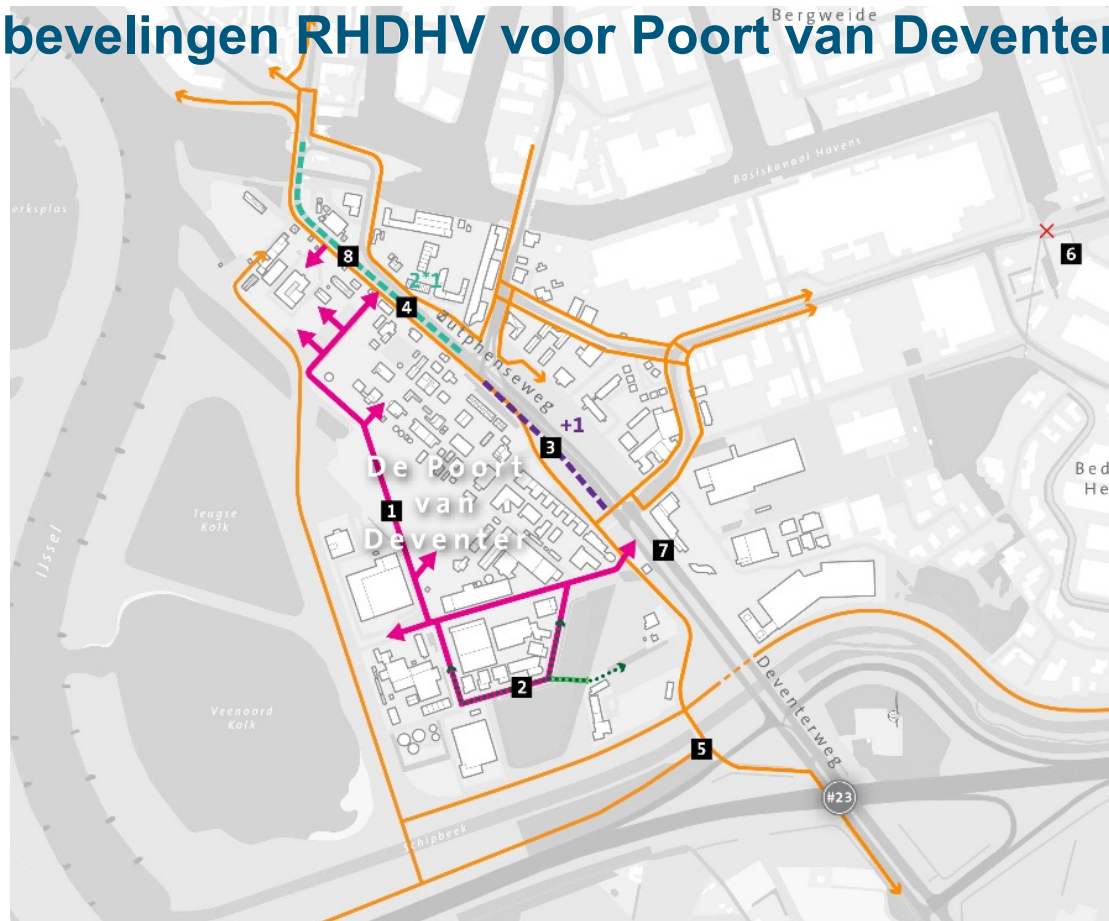
Voor de ruimtelijke ontwikkelingen:

- Ruimtelijke ontwikkelingen nog nadrukkelijker kritisch beschouwen ten aanzien van de balans in mobiliteit en bereikbaarheid

Aanbevelingen RHDHV Poort van Deventer



Aanbevelingen RHDHV voor Poort van Deventer





VRAGEN ?

Vervolgproces

- Gemeenteraad (zomer 2020)
- Onderzoeken aanbevelingen deelprojecten op haalbaarheid, effectiviteit en fasering (najaar 2020)
- Deelprojecten met omgeving bespreken (vanaf najaar 2020)
- Financiering, voorbereiding en uitvoering (2020 – 2024)

VRAGEN ?

Dank u voor uw deelname

**Vragen of reacties t/m maandag 25 mei naar
me.van.bekkum@deventer.nl**

Slimme en schone mobiliteit in De Poort van Deventer

Definitief rapport



Klant
Referentie
Versie

Gemeente Deventer
BF9795
1.6 / definitief



Titel document **Slimme en schone mobiliteit in De Poort van Deventer**
Referentie **BF9795**
Versie **1.6 / definitief**
Datum **9 maart 2020**
Projectnaam **Poort van Deventer**
Projectnummer **BF9795**
Auteurs **Mariska Ruiter, Leon Leferink, Niels Barten, Kelly Hartholt**
Opgesteld door **Niels Barten, Mariska Ruiter**
Gecontroleerd en
goedgekeurd door **Leon Leferink**

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.



DISCLAIMER

No part of these specifications / printed matter may be reproduced and / or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications / printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accord-

Jonkerbosplein 52
6534 AB NIJMEGEN
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00
+31 24 323 93 46
info@rhdhv.com

Inhoudsopgave

1	<i>Inleiding</i>	5
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel- en vraagstelling	9
1.3	Leeswijzer	9
2	<i>Bereikbaarheid, slimme en schone mobiliteit</i>	11
2.1	Goede bereikbaarheid	13
2.2	Slimme en schone mobiliteit	13
3	<i>Bestaande situatie</i>	15
3.1	Inleiding	17
3.2	Auto-ontsluiting	17
3.3	Vrachtverkeer	18
3.4	Openbaar vervoer	18
3.5	Fietsers en voetgangers	18
3.6	Soort bedrijvigheid Poort van Deventer	19
3.7	Overige ruimtelijke aspecten	21
4	<i>Autonome ontwikkelingen</i>	23
5	<i>Beoogde transitie</i>	29
6	<i>Gevoeligheidsanalyse</i>	33
6.1	Capaciteit van de bestaande infrastructuur	34
6.2	Gevoeligheidsanalyse	35
7	<i>Scenario's</i>	37
7.1	Toelichting bij scenario's	38
7.2	Draaiknoppen	38
7.3	Scenario 1: Traditioneel	39
7.4	Scenario 2: Duurzaam	43
7.5	Scenario 3: Maximaal slim	47
8	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	51
9	<i>Proces en stakeholders</i>	57



1 Inleiding



Schalkhaar

Deventer

Poort van Deventer

Colmschate

Twello

A1

23

Epse

Wilp

1.1 Aanleiding

Bestaande en toenemende verkeersdruk bij de Poort van Deventer

De studie 'Poort van Deventer' richt zich op het gebied in de zuidwesthoek van Deventer, net boven de Rijksweg A1 bij afrit #23. De oostelijke grens van de 'Poort' wordt gemarkeerd door de doorgaande Zutphenseweg. Deze weg is de entree van het gebied en vormt de hoofdverbinding tussen de A1 en het centrum en de rest van de stad. De Zutphenseweg, en daarmee ook de Poort van Deventer, is met name tijdens de ochtend- en avondspits zwaar belast met autoverkeer.

Ontwikkelingen en visie op de komende jaren

Er zijn een aantal toekomstige veranderingen in het gebied van invloed op de Poort van Deventer. Zo wordt de A1 verbreed en de toerit naar de snelweg aangepast. Bovendien wordt het A1 Bedrijvenpark ten zuiden van de A1 uitgebreid. Deze ontwikkelingen hebben effect op de bereikbaarheid en de verkeersdruk in het gebied.

Naast de geplande ontwikkelingen, heeft de gemeente Deventer een visie op de toekomstige transitie van het gebied. Deze visie beoogt het omschakelen van de traditionele industrie- en productiebedrijven in de Poort, naar meer R&D (research & development), start-ups gericht op duurzame technologie, de creatieve industrie, en horeca en duurzame mobiliteit.

Integrale gebiedsontwikkeling in overleg met de gebruikers

Gemeente Deventer wil de hierboven genoemde visie – het liefst in synergie met de bedrijven - realiseren, en is zich bewust van de mobiliteits- en leefbaarheidseffecten die daarmee gepaard gaan. De studie 'Poort van Deventer' is dan ook onderdeel van een proces om integraal regie te voeren op een aantal gebiedsontwikkelingen, gelet op de bereikbaarheid van en nabij het gebied.

Ontwikkelingen die daarbij een rol spelen zijn:

- Verleggen van de carpoolplaats;
- Verbeteren van de ontsluiting;
- Verplaatsing van het tankstation;
- Realisatie van een mobiliteitsplein.

Doelstellingen gebiedstransitie

De gemeentelijke doelstellingen bij de voorgestelde transitie zijn:

- Het verbeteren van de economie en werkgelegenheid;
- Het realiseren van maatschappelijke doelen, zoals bijdragen aan duurzame oplossingen;
- 'Branding' van Deventer;
- Het aantrekkelijker maken van de werkomgeving;
- Het creëren van een betere bereikbaarheid van Deventer, met 'slimme en schone' maatregelen.

Slimme en schone mobiliteit

Deventer wil de ontwikkelingen en dynamiek van afzonderlijke bedrijven samen laten vallen met een overgang naar slimme en schonere mobiliteit. Die overgang moet dan wel kunnen rekenen op draagvlak bij de huidige en toekomstige gebruikers van het gebied. Er is zodoende behoefte aan inzicht in (mobiliteits-) knelpunten, essentiële vervoersstromen en capaciteit van de infrastructuur, en daarnaast aan inzicht in resterende ontwikkelruimte en initiatieven van de gevestigde bedrijven, om de economische ontwikkeling en werkgelegenheid verder te kunnen faciliteren. Dit overzicht is essentieel voor het vinden van doeltreffende oplossingen voor de ontwikkeling van het gebied. Dit staat in deze studie centraal.



◀ *Figuur 1: Overzichtkaart plangebied Poort van Deventer*

Figuur 2: Locaties op en rondom Poort van Deventer

1.2 Doel- en vraagstelling

Hoe zorgen we samen voor een goede bereikbaarheid van (de Poort van) Deventer?

Steeds duidelijker wordt dat het behoud van een 'goede' bereikbaarheid van essentieel belang is in de ontwikkeling van de gemeente Deventer in het algemeen, en voor de Poort van Deventer in het bijzonder. Ontwikkelingen op regionaal- en stadsniveau hebben een doorwerking op de lokale schaal in de Poort van Deventer en andersom. Het is belangrijk om deze wisselwerking scherp voor ogen te hebben bij het opstellen van passende maatregelen.

Vragen die in deze studie worden beantwoord

Vragen die daarom van belang zijn om te beantwoorden zijn:

- Wat is een 'goede' bereikbaarheid?
- Welke knelpunten op gebied van mobiliteit / bereikbaarheid zijn er? In de bestaande situatie, en na realisatie van de autonome ontwikkelingen?
- Welke ambitie heeft de gemeente met het gebied? Welke consequenties heeft dat voor de bereikbaarheid, en dus voor de resterende ontwikkelruimte voor de Poort?
- Welke oplossingsrichtingen zijn er om de bereikbaarheid te verbeteren, en een optimale ruimte te creëren voor de beoogde ontwikkeling?
- Welke eisen stelt dat aan de vervoersmodaliteiten?
- Wat vraagt dat van de gebruikers / stakeholders?

1.3 Leeswijzer

In dit rapport wordt op bovenstaande vragen een antwoord gegeven.

- Hoofdstuk 2: *Slimme en schone mobiliteit, wat is dat?*
- Hoofdstuk 3: *Wat is de bestaande situatie in de Poort van Deventer en wat zijn daarbij de mobiliteits- knelpunten?*
- Hoofdstuk 4: *Welke autonome ontwikkelingen spelen er?*
- Hoofdstuk 5: *Hoe ziet vervolgens de beoogde transitie van de Poort van Deventer er uit?*
- Hoofdstuk 6: *Gevoeligheidsanalyse: wat als de beoogde transitie wordt uitgewerkt?*
- Hoofdstuk 7: *Welke scenario's zijn er denkbaar en wat zijn daarvan de effecten op de mobiliteit?*
- Hoofdstuk 8: *Welke conclusies en aanbevelingen kunnen we op basis van de scenario's trekken?*
- Hoofdstuk 9: *Hoe kwam dit onderzoek tot stand en welke stakeholders zijn daarbij betrokken?*



Figuur 3: Voorbeelden van 'slimme mobiliteit'

An aerial, top-down view of a city street grid, showing various building footprints and road layouts. The image is semi-transparent and serves as a background for the left side of the slide.

2

Bereikbaarheid, slimme en schone mobiliteit



2.1 Goede bereikbaarheid

Wanneer zijn we tevreden over de bereikbaarheid?

Een 'goede bereikbaarheid' is de basisambitie voor deze studie. De vraag is dan meteen: wat is dat? Wanneer zijn we tevreden? Betreft dit de bereikbaarheid van Deventer als hele stad, of van de Poort in het bijzonder? En is bijvoorbeeld de huidige situatie goed? Of knelt het, en waar dan (welke weg / wegvak)? En wanneer (tijdens de spits, ochtend en/of avond of altijd)? En alleen voor auto's, of ook voor openbaar vervoer of langzaam verkeer? En in welke mate dan? Moet het verkeer vijf minuten wachten voor een verkeerslicht? Of staat het een half uur vast? En hoe vaak? En wat moet er veranderen om de bereikbaarheid 'goed' te maken?

Communicerende vaten: de Stad en de Poort

Deze studie is gericht op de Poort van Deventer, maar is feitelijk direct verweven met de stad als geheel. Als er bijvoorbeeld een knelpunt op de Zutphenseweg is, en dat knelpunt wordt opgelost door aanleg van een extra rijstrook op de Zutphenseweg, dan wordt deze extra capaciteit direct opgevuld door stedelijk en regionaal verkeer, in plaats dat het per se ten goede komt aan de bereikbaarheid van de Poort. Dat aspect van 'communicerende vaten' is belangrijk in het vinden van oplossingen voor verbetering van de mobiliteit.

Welke knelpunten lossen we – op welke wijze – op?

De volgende hoofdstukken gaan in op de knelpunten die er zijn; daarbij wordt ook ingegaan op wat 'goede bereikbaarheid' zou kunnen betekenen.

2.2 Slimme en schone mobiliteit

Nieuwe eisen en kansen

De mobiliteitssector is in ontwikkeling en aan veranderingen onderhevig. Onder druk van technologische, maatschappelijke, demografische, economische en ecologische ontwikkelingen veranderen wensen en eisen die we stellen aan mobiliteit, en de modaliteiten die we daarbij gebruiken. Nieuwe ontwikkelingen stellen ons in staat om mobiliteit 'slimmer en schoner' te maken, om hiermee beter aan te sluiten op de veranderende context waarin we ons (letterlijk) verplaatsen.

Voorbeelden van technologische hulpmiddelen

Technologische ontwikkelingen dragen bij aan het in de toekomst slimmer functioneren van voertuigen. Aan de ene kant betekent dit het intelligenter maken van voertuigen (zoals navigatie en kiezen van kortste / snelste / filevrije routes, cruise control, automatisch afstand- en baanhouden etc.), en infrastructuur, en die met elkaar laten communiceren. Aan de andere kant is dat het beter uitwisselen van informatie en kennis over vervoersmodaliteiten, zodat op een slimmere manier kan worden omgegaan met bestaande mobiliteitsoplossingen, zodat we ons efficiënter, schoner en veiliger kunnen verplaatsen.

Minder kilometers met verontreinigende vervoermiddelen

Slimmere en schonere mobiliteit heeft betrekking op een breed scala van mogelijkheden. Wat ze gemeen hebben, is dat ze allemaal een bijdrage leveren aan het verminderen van het aantal gereden kilometers met verontreinigende vervoermiddelen. Dus liever met z'n 4-en in één auto (carpoolen) dan alleen. Liever in een elektrische auto dan in een diesel. Liever rijden naar het Transferium, voor een overstap op een bus. Of nog liever: de fiets. Slimmer kan ook betekenen gebruik maken van de capaciteit als die beschikbaar is en daarmee efficiënter rijden en minder uitstoten.

In hoofdstuk 6 wordt in meer detail ingegaan op alle 'knoppen' waaraan we met z'n allen kunnen draaien om onze mobiliteit zo slim en schoon mogelijk te maken.



3 Bestaande situatie

Bestaande situatie en knelpunten

Ruimtegebruik

- gemengde functies
- logistieke bedrijvigheid en productie
- horeca

Netwerken

- openbaar vervoer
- fietspad / -routes
- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg
- ontsluitingsweg

Voorzieningen

- fietsenstalling / fietskluisen
- carpoolplaats

Knelpunten

- filevorming
- druk verkeer, kans op file (I/C 0,6-0,7)
- grote kans op file (I/C 0,7-0,8)
- structureel file (I/C 0,9-<1,0)

fileknelpunt

- kruising Visbystraat/ Zutphenseweg
- Deventerweg
- N348

externe ontsluitingspoort

- slechts één complete aansluiting
- incomplete tweede ontsluiting

fietsknelpunt

- omweg voor fietsers
- onveilige fietsroute

ov-knelpunt

- ondermaats openbaar vervoer

Deventer

Bedrijventerrein Bergweide

Basiskanaal Havens

Balwerksplas

De Poort van Deventer

Bedrijventerrein Het Hanzepark

Teugse Kolk

Veenoord Kolk

Schipbeek

A1

Epse



0 150 300 m

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de bestaande situatie (en recente ontwikkelingen). Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar:

- Auto-ontsluiting;
- Vrachtverkeer;
- Openbaar vervoer;
- Fietsers;
- Voetgangers.

Voor deze onderwerpen wordt ingegaan op:

- De bestaande situatie;
- De knelpunten;
- De vertaling naar de beoogde 'goede bereikbaarheid'.

Figuur 5 laat deze bestaande situatie en knelpunten op hoofdlijnen zien. Let wel, figuur 5 en alle andere kaartbeelden in dit rapport geven een indicatief beeld weer. Aan de kaarten kunnen geen rechten worden ontleend over eigendommen. De exacte ligging van infrastructuur, de oppervlaktes en kavelindelingen liggen niet vast, en zullen in een later (ontwerp-)stadium, en in nauw overleg met de betrokkenen, worden bepaald.

3.2 Auto-ontsluiting

Verkeer in Deventer in goede banen leiden

De verkeersstructuur in Deventer is opgebouwd volgens het zogenaamde 'dakpanprincipe'. Met dit principe wordt de kwetsbare binnenstad zo veel mogelijk ontlast, door het verkeer om het centrum heen te stimuleren. De hoofdroute richting Deventer vanaf de A1 (via afrit #23) loopt door de Poort van Deventer. Iets oostelijker ligt nog de 2e aansluiting op de A1, afrit #24.

'Poort van Deventer' heet niet voor niets zo...

A1-afrit #23 leidt het verkeer – via de Poort van Deventer, over de Zutphenseweg – naar het bedrijventerrein en de rest van de stad. In de spitsen is er zodoende veel verkeer op deze wegen, en ontstaan er bereikbaarheidsknelpunten. In de ochtendspits is er vertraging op de wegvakken richting de stad en de Poort van de Deventer, maar nog meer in de avondspits de stad uit, richting de snelweg. Buiten de spitsen is er

geen probleem.

De knelpunten ontstaan voor zowel auto- als vrachtverkeer in de ochtend voornamelijk op de Zutphenseweg tussen afrit #23 en de Visbystraat, en in de avond staduitwaarts een stuk noordelijke, namelijk al vanaf de kruising Zutphenseweg / Hanzeweg richting de A1. Ook het openbaar vervoer ondervindt hiervan hinder, omdat vrijliggende businfrastructuur ontbreekt. Daarnaast loopt het verkeer in de ochtend en avond vast ten zuiden van de Poort op de N348 Deventerweg. Het bepalen van de mate waarin knelpunten voorkomen is gedaan op basis van Intensiteit/Capaciteit (I/C) verhoudingen. In hoofdstuk 6 wordt hierop een toelichting gegeven.

Tankstation aan de doorgaande weg

Een ander bereikbaarheidsknelpunt is het tankstation gelegen aan de Zutphenseweg, vlak voor de oprit naar de A1. De ligging van dit tankstation zorgt voor in- en uitvoegende autobewegingen op de weg richting het zuiden.

Daarnaast is dit tankstation slecht ontsloten voor verkeer in de richting van het centrum. Verkeer dat richting centrum wil en gebruik maakt van het tankstation, moet namelijk bij uitrijden van het terrein eerst in zuidelijke richting tot onder de A1 doorrijden, voordat gekeerd kan worden in de richting van Deventer.

Ontsluiting van De Poort zelf

De externe ontsluiting van de Poort van Deventer bestaat uit:

- Het kruispunt N348 met op- en afritten van en naar de A1 dat een volledige aansluiting op de Zutphenseweg vormt;
- Een aansluiting aan de noordzijde tussen de Zutphenseweg en de Hanzeweg

Deze wijze van externe ontsluiting maakt de bereikbaarheid van de Poort kwetsbaar. Immers als nooddiensten het terrein op of af moeten, zijn ze van deze beperkte ontsluiting afhankelijk, die nu ook nog vaak vaststaat.

Interne ontsluiting van de Poort

De interne ontsluiting van de Poort van Deventer is beperkt. Dit betekent dat er weinig mogelijkheden zijn om in het gebied rond te rijden, zonder via de Visbystraat op de Zutphenseweg/Deventerweg te moeten rijden. Bij drukte op de hoofdweg, ontstaan bovendien wachtrijen op het interne wegennet, waardoor ook intern druk op de wegen ontstaat.

3.3 Vrachtverkeer

Vrachtverkeer zorgt voor relatief zware belasting van de capaciteit van de wegen

Het noodzakelijke vrachtverkeer heeft een relatief grote impact op het verkeerssysteem. Daarom rekenen we deze vervoersbewegingen apart mee in deze studie, en kijken we naar de mogelijke bijdrage van vrachtverkeer als apart onderdeel in het huidige bereikbaarheidsknelpunt, en in hoeverre veranderingen in de vrachtstromen in de Poort van Deventer een oplossing kunnen bieden.

Vrachtverkeer legt echter relatief veel beslag op ruimte en tijd in de verkeerslicht-geregelde kruispunten, en op het netwerk. Vrachtverkeer heeft daarmee invloed op de doorstroming en bereikbaarheid in het gebied. Dit resulteert onder andere in langere wachttijden bij deze kruisingen, en in wachtrijen bij het uitrijden van aanliggende straten zoals de Bergweidedijk.

En grotere en zwaardere vrachtwagens nog meer...

Naast het reguliere vrachtverkeer, rijden er in de Poort van Deventer 'Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties' (LZV's). Een LZV is een vrachtwagen die meer vracht kan en mag vervoeren dan een gewone vrachtautocombinatie. LZV's zijn tot 25,25 m lang (i.p.v. de reguliere 18,75 m), en kunnen tot maximaal 50 procent meer lading meenemen dan een gewone vrachtwagen. Door het groter gewicht van de vrachtwagen trekken de voertuigen trager op bij groen licht, en hebben ze een langere remweg. Het gebruik van LZV's heeft daarmee effect op de doorstroming in het gebied.

Evenwichtiger verdeling LZV's over beide A1-afritten

Om de doorstroming in de Poort te verbeteren, en de bereikbaarheid voor LZV's te vergoten, liggen er kansen in het evenwichtiger spreiden van de LZV's over de beide A1-afritten. Recent is het LZV-netwerk in dit gebied 'compleet' gemaakt, door het maken van een extra verbinding op de N344 tussen de Hanzeweg en de Westfalenstraat, waardoor niet alleen afrit #23 gebruikt wordt, maar ook de tweede afrit #24 in het oosten.

3.4 Openbaar vervoer

Ondermaatse busverbindingen

Langs de Poort van Deventer lopen drie buslijnen: een stadslijn (lijn 7) en twee regionale lijnen (lijn 56 en 81). De haltes van de stadsbus liggen op het bedrijventerrein aan de oostkant van de Zutphenseweg. De regionale lijnen stoppen op de hoofdverbinding Zutphenseweg/Deventerweg. De O.V.-bereikbaarheid van de Poort van Deventer is ondermaats, als gevolg van twee factoren.

1. In de eerste plaats zijn er te weinig bushaltes om alle locaties in de Poort van Deventer binnen acceptabele loopafstand van 400 meter te bereiken (400m). De loopafstanden zijn vaak langer dan deze 400m, of zijn onnodig lang door niet-directe looproutes tussen halte en bestemming.
2. Daarnaast rijdt stadslijn 7 alleen tijdens ochtend- en avondspitsen. Tussendoor rijden er geen bussen.

Het openbaar vervoer heeft hierdoor onvoldoende 'dekking' in het gebied, hetgeen betekent dat het gebruik van deze dienst voor deze werknemers niet aantrekkelijk is in de Poort van Deventer.

3.5 Fietsers en voetgangers

Beperkt fietsnetwerk

Voor fietsers in de Poort van Deventer is er een beperkt fietsnetwerk. Vanuit het zuiden onder de A1 door en richting het centrum loopt een brede fietsverbinding. Dit fietspad is uitgevoerd in twee richtingen aan de westzijde van de Zutphenseweg.

Ook zijn er fietspaden aangelegd op het bedrijventerrein aan de oostkant van de Zutphenseweg, langs de Visbystraat en Zweedsestraat. De ongeregelde kruispunten van deze fietsvoorziening, kunnen door fietsers als onveilig worden ervaren. Bijvoorbeeld op het kruispunt van de Zweedsestraat met de Westfalenstraat.

Interne routes fietsverkeer

Doordat de Akzo een groot aaneengesloten en omheind gebied vormt in het hart van de Poort van Deventer, zijn de mogelijkheden om 'binnendoor' via een interne structuur over het terrein te rijden beperkt.

Het openbaar toegankelijke wegennet is grofmazig, waardoor fietsers in het gebied te maken hebben met omfietsroutes.

Carpoolplaats is niet goed met de fiets bereikbaar

Als de carpoolplaats een goede overstap van auto naar fiets zou bieden, zou dit de modal split (vervoerswijze) ten gunste van de fiets bevorderen. Er is een uitgiftepunt voor OV-fiets beschikbaar maar het ontbreekt aan een stallingsvoorziening voor andere fietsen. Bovendien zorgt de A1 met zijn breedte voor een fysieke, maar ook psychologische barrière, zeker in de minder drukke uren en in het donker.

Snelfietsroute Deventer-Zutphen

De snelfietsroute Deventer-Zutphen loopt over het terrein van de Poort van Deventer, en de locatie is daarmee in potentie goed ontsloten voor de fiets. Deze fietsroute is op delen smal en kent een aantal zware kruisingen met zijwegen en toegangen tot bedrijfsperven die de fietser kunnen hinderen.

Voetgangers

Gezien de snelheid van de voetgangers, beperken we ons hier tot:

- De looproutes naar de bushaltes;
- De voorzieningen voor voetgangers binnen de Poort van Deventer zelf.

Looproutes naar de bushaltes

Looproutes naar de bushaltes zijn vaak langer dan de acceptabele loopafstand van 400m of onnodig lang. Het is voor werknemers geen aantrekkelijke mogelijkheid om met het openbaar vervoer naar het werk te komen vanwege deze loopafstand. Zo is de kortste route tussen de toegang Akzo-terrein en de dichtstbijzijnde halte 112m maar de werkelijke looproute via het trottoir 312m.

Voetgangersvoorzieningen binnen de Poort van Deventer

Voetgangersvoorzieningen in de Poort van Deventer zijn niet overal aanwezig. Het ontbreekt aan oversteekvoorzieningen en handige en korte doorsteekjes, die het voor voetgangers aangenaam wandelen maken. Een kans hiervoor is een verbinding vanaf de Teugseweg over de Kieftenbeltskolk richting het hotel en de Mc Donalds.

3.6 Soort bedrijvigheid Poort van Deventer

Ontwikkeling van de Poort

De Poort van Deventer is vanuit historisch oogpunt een traditioneel industrieel gebied. Omdat de grond te nat was voor woningbouw, kwamen er een gashaven en -fabriek, gevolgd door AkzoNobel (nu Nouryon). AkzoNobel bouwde hier een productielocatie met installaties in de zwaarste milieucategorie.

De Poort van Deventer kenmerkt zich door de aanwezigheid van verschillende gemengde soorten bedrijvigheid en bedrijfsprofielen, met verschillen in leegstand en bebouwing van percelen. Daarnaast hanteren de bedrijven relatief traditionele werktijden en daarmee een kenmerkend soort verkeersbewegingen dat deze bedrijven daarmee genereert.

Rondom AkzoNobel en de Gasfabriek

De locatie AkzoNobel ontwikkelt zich steeds meer als onderzoekscentrum: S/park innovatiecampus voor high reactieve bedrijvigheid. Hieromheen heeft zich een multifunctioneel gebied gevormd met gemengde bedrijfscategorieën. Succesvolle bedrijven op het gebied van productie in High Tech, Materialen en Life Sciences strekken zich tussen AkzoNobel en de IJssel. Deze vorm van bedrijven genereert voornamelijk in de ochtend- en avondspits autobewegingen door personeel. Daarnaast zorgt logistiek gedurende de dag voor vrachtbewegingen van en naar dit terrein.

In het zuidwesten van de Poort

Aan de zuidwestzijde, links van de Zutphenseweg bevindt zich een tankstation en een horeca terrein. Hier staat een Postillion hotel en een restaurant van McDonalds. Dit gebied genereert vrijwel de hele dag autobewegingen.

Ten oosten van de Zutphenseweg

Ten oosten van de Zutphenseweg staan kantoren en bevinden zich verschillende logistieke- en productiebedrijven. Het verkeer rondom de bedrijven in deze zone concentreert zich met name in de ochtend- en avondspits, als gevolg van weinig of geen flexibiliteit in werktijden. Bovendien geldt dat de logistieke bedrijven en bevoorrading van bedrijven overdag zorgen voor vrachtbewegingen in het gebied. Van dit gebied is bekend dat ongeveer 20% van de kantoren momenteel leeg staat. Bij



verdere invulling van deze kantoren neemt het aantal autobewegingen toe, en zal de bereikbaarheid van het gebied (verder) afnemen.

3.7 Overige ruimtelijke aspecten

Externe veiligheid

Een overig ruimtelijk aspect waarmee met de beoogde transitie rekening moet worden gehouden is de externe veiligheid. Externe veiligheid gaat over de risico's voor de gezondheid van mens en milieu in de omgeving van inrichtingen, opslag en vervoersstromen. Dit is daarom een factor die moet worden bekeken voor de ontwikkelmogelijkheden in het gebied.

Het betreft:

- Het tankstation aan de Zutphenseweg;
- Een nabijgelegen windmolen;
- De transportroute voor 'gevaarlijk transport' over de Zutphenseweg en de Zweedsestraat;
- Een hogedruk aardgasleiding.

An aerial map of a city grid, showing streets and building footprints, rendered in a light purple color. It occupies the left side of the slide.

4 Autonome ontwikkelingen

Autonome situatie en knelpunten

Ruimtegebruik

- gemengde functies
- logistieke bedrijvigheid en productie
- horeca
- mobiliteitsplein

Netwerken

- openbaar vervoer
- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg
- ontsluitingsweg
- fietspad / -routes

Voorzieningen

- fietsenstalling / fietskluisen
- carpoolplaats
- slimme VRI

Knelpunten

- filevorming
- druk verkeer, kans op file (I/C 0,6-0,7)
- grote kans op file (I/C 0,7-0,8)
- structureel file (I/C 0,9-<1,0)
- fileknelpunt
- 1. kruising Visbystraat/ Zutphenseweg

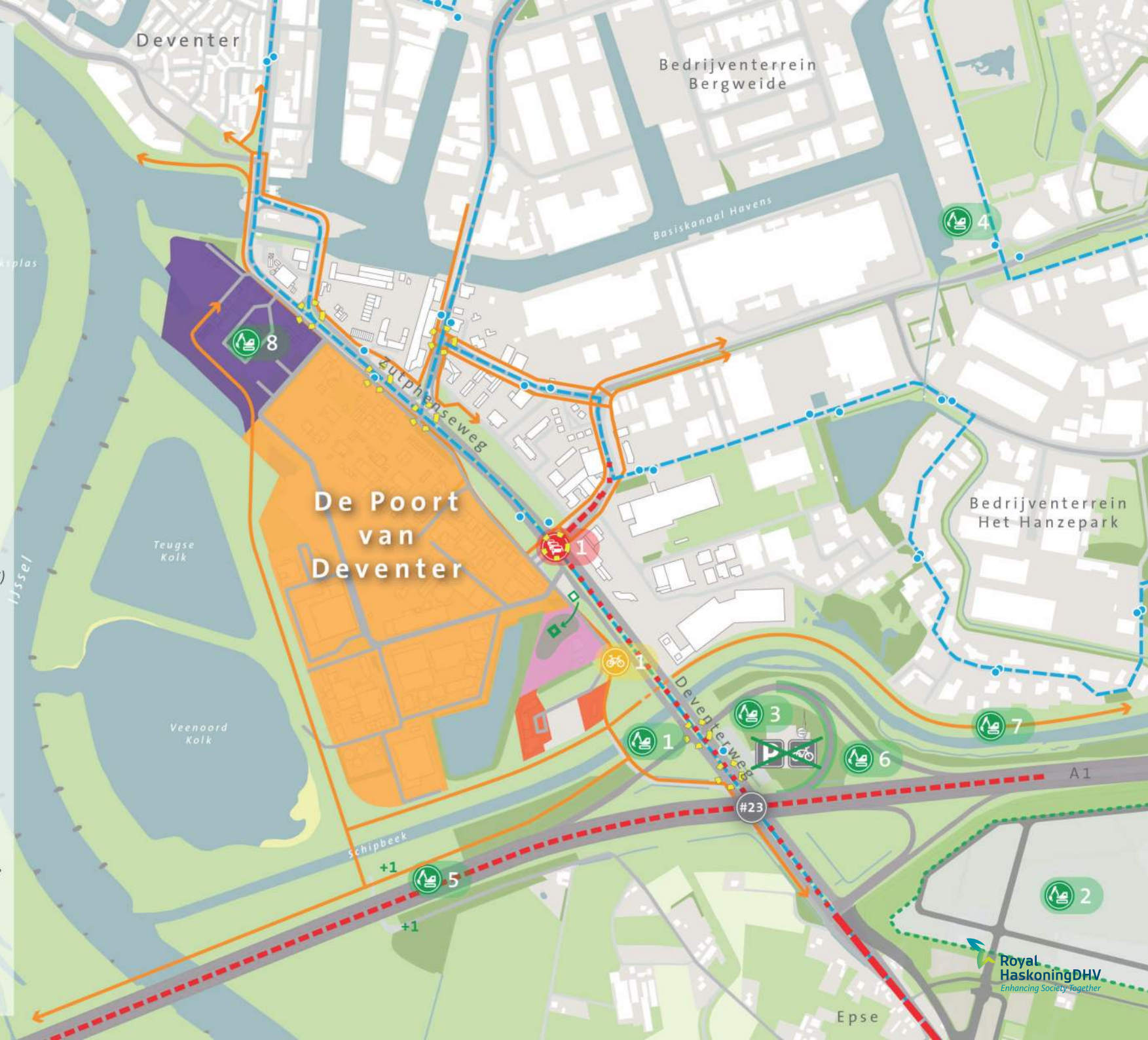
Ontwikkelingen

- ruimtelijke ontwikkeling
- 1. versterking hoofdfietsstructuur Deventer – Zutphen
- 2. uitbreiding A1 bedrijvenpark
- 3. opheffen carpoolplaats
- 4. aanleg containerterminal
- 5. verbreding A1
- 6. nieuwe toerit #23
- 7. uitbreiding fietsstructuur A1-zone
- 8. ontwikkeling bedrijfsvervoer

- fietsknelpunt
- 1. onveilige fietsroute



0 150 300 m



Inleiding

Het bereikbaar houden van (de Poort van) Deventer is een belangrijke opgave voor de gemeente en de regio, zeker gezien de ruimtelijke opgaven en ontwikkelingen die er in het gebied gepland zijn. De belangrijkste, autonome ontwikkelingen worden in dit hoofdstuk en in figuur 7 toegelicht.

Verplaatsing tankstation

Een geplande ontwikkeling is de verplaatsing van het tankstation van de westkant van de Zutphenseweg, naar het terrein bij de McDonalds en het hotel: het mobiliteitsplein. Dit zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid op de Zutphenseweg en een betere ontsluiting van het tankstation. Het tankstation wordt dan ontsloten via interne wegen op het bedrijventerrein, zodat de bestaande in- en uitrit op de Deventerweg kan worden verwijderd.

Bedrijvenpark A1

Ten zuiden van de A1 wordt het bestaande A1 Bedrijvenpark Deventer uitgebreid met een nog eens zo groot westelijk deel. Met deze ontwikkeling van het A1 Bedrijvenpark Deventer en de nieuwe containerterminal krijgt Deventer steeds meer een sleutelpositie als multimodaal en internationaal distributieknooppunt voor transport door heel Europa. Dit brengt meer auto- en vrachtautoverkeer op de A1 en de beide op- en afritten #23 en #24 met zich mee.

Carpoolplaats Epse – Deventer A1: nieuwe toerit A1

Net ten noorden van de A1, onder de Poort van Deventer ligt carpoolplaats Epse-Deventer A1, bereikbaar vanaf de noord- en zuidkant via een eigen verkeerslicht. Tegelijk met de verbreding van de A1 wordt de toerit aangepast. Dit betekent dat een extra toerit wordt gerealiseerd, die ten koste gaat van deze carpoolplaats. Het idee is om de carpoolplaats te verplaatsen en te betrekken bij de herontwikkeling van het terrein waar nu de McDonalds en het Postillion Hotel gevestigd zijn: het mobiliteitsplein.

Containerterminal Deventer

In het Basiskanaal aan de Westfalenstraat is de realisatie van een containerterminal gepland (bouw is gepland in 2020). Deze terminal heeft een aantrekkelijk effect op het aantal vrachtbewegingen langs de Poort van Deventer.

Verbreding van de A1 en N348

De A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo met de A35 bij Hengelo wordt verbreed. Ter hoogte van Deventer komt er, tussen op- en afritten #23 en #24 aan weerszijden van de A1 een rijstrook bij. De spitsstrook komt dan te vervallen.

De toerit richting Amsterdam, ten zuiden van de Poort bij afslag #23, wordt aangevuld met een toerit aan de oostkant van de Zutphenseweg. Dit zorgt door het vervallen van de linksafbeweging voor een betere doorstroming op de N348. Staduit wordt de rijstrook indeling aangepast, van nu 3 richting A1 Hengelo en 1 rechts richting Apeldoorn naar 2 richting A1 Hengelo en 2 rechts naar Apeldoorn.

N348 - Momenteel wordt er gestudeerd op het aanpassen van de N348 Deventerweg tussen Epse en de A1, ten zuiden van de Poort en in het verlengde van de Zutphenseweg. Het verbreden van de A1 vraagt namelijk om een betere afwikkelingscapaciteit van dit wegvak, omdat deze als gevolg van de verbreding met een hogere intensiteit verkeersbewegingen te maken krijgt. Door de ruimte die op dit wegvak ontstaat, kan het extra verkeersaanbod beter worden verwerkt.

Nieuwe toerit A1

De A1 krijgt voor verkeer vanuit het zuiden een nieuwe toerit vanaf de N348 Deventerweg. De aanleg van een extra toerit verbetert de afwikkeling van verkeer op de N348, omdat voertuigen vanaf het zuiden richting A1 niet meer via het geregelde kruispunt naar de bestaande toerit van de A1 rijden, maar in één afslaan beweging de snelweg op kunnen middels de nieuwe toerit.

Uitbreiding fietsstructuur

De uitbreiding van de interne fietsstructuur in de Poort van Deventer is op dit moment onderwerp van studie. De gewenste uitbreiding van het netwerk is weergegeven op de kaart in figuur 7. De uitbreiding betreft onder andere de realisatie van een verbinding aan de westkant van de Poort en een oost-west verbinding langs de Schipbeek.

Ontwikkeling bedrijfsvervoer

Gemeente Deventer experimenteert met vormen van bedrijfsvervoer. Bedrijfsvervoer stelt het delen van voertuigen voor het eigendom van voertuigen, om op een slimme en efficiënte manier werknemersstromen te kunnen regelen, met minder voertuigen. Bijvoorbeeld in de vorm van bedrijfs-ov en deelauto's.



Slimmere Verkeersregelininstallaties (VRI's)

Momenteel wordt in Deventer geëxperimenteerd met het Flowtack en ImFlowsysteem. De huidige verkeerlichten worden aangestuurd en functioneren op basis van meetgegevens die worden verkregen uit de lussen in het wegdek. Dat systeem werkt afdoende als het rustig is. De Slimme VRI maakt naast de traditionele lusgegevens, echter ook gebruik van allerlei verkeerssystemen op straat en van de weggebruikers. Het zorgt voor een betere afstemming van vraag en aanbod, zodat het verkeer zowel per kruispunt als in het gehele netwerk beter doorstroomt. Hierdoor kan het wegnetwerk efficiënter worden benut (door bijvoorbeeld actieve routeinformatie- en/of een snelheidsadvies aan de bestuurder). Deze maatregel bevordert de doorstroming. Uit simulaties blijkt dat het verkeer 30% minder vaak hoeft te stoppen en optrekken. Dit heeft naast een gunstig doorstromingseffect ook positieve effecten op de uitstoot van CO2 en fijnstof.

Consequenties voor de bereikbaarheid

De realisatie van de autonome ontwikkelingen heeft consequenties voor de bereikbaarheid van de Poort van Deventer en omliggende gebieden. De genoemde aanleg van de containerterminal en de bouw van het bedrijvenpark zorgen voor een toename van logistiek verkeer op het lokale netwerk. Daarnaast heeft de verbreding van de A1 als gevolg dat de afritten #23 en #24 bij Deventer meer verkeer in korte tijd moeten afwikkelen. Dit heeft ook gevolgen voor het lokale netwerk in de Poort van Deventer, dat krijgt te maken met een groter verkeersaanbod. Voor een goede afwikkeling van het extra verkeer als gevolg van de ontwikkelingen is de installatie van slimme VRI's een instrument om de doorstroming en bereikbaarheid te bevorderen of in elk geval niet te doen verslechteren.

Het verbreden van de A1, de uitbreiding van het bedrijvenpark en de containerterminal zorgen voor een toename van het verkeer op de hoofdassen in het gebied. De verkeersdruk neemt daarmee toe. Het verbreden van de N348, slimme infrastructuur en het verplaatsen van de carpool en het tankstation zijn hierop noodzakelijk anticiperende maatregelen, die de doorstroming verbeteren. Dat betekent dat de bestaande knelpunten niet per definitie worden weggenomen, maar dat geprobeerd wordt deze beter beheersbaar te maken.

An aerial map of a city area, showing streets, buildings, and a river, rendered in a light purple color. It occupies the left side of the slide.

5 Beoogde transitie

Beoogde transitie

Ruimtegebruik

- gemengde functies
- uitbreiding gemengde functies
- logistieke bedrijvigheid en productie
- groei horeca
- mobiliteitsplein

Netwerken

- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg
- ontsluitingsweg
- fietspad /-routes

Ontwikkelingen

- transitie ontwikkeling
 1. High-Tech Campus
 2. Mobiliteitsplein
 3. uitbreiding horeca



Inleiding

Naast de autonome ontwikkelingen nabij de Poort van Deventer, beoogt de gemeente een bepaalde transitie binnen het projectgebied. De kaart hiernaast laat deze beoogde transitie en kansen voor de Poort van de Deventer zien. Deze worden in figuur 9 toegelicht.

Mogelijkheden binnen het Bestemmingsplan

Voor het projectgebied geldt het vigerende bestemmingsplan Bergweide-Kloosterlanden-Hanzepark-Veenoord, (2013). In dit bestemmingsplan zijn voor de bestemmingen maximale bebouwingspercentages aangegeven, uiteenlopend van 50% tot 75%. De maximale toegestane bouwhoogte bedraagt 18 m. In de bestaande situatie blijkt het gemiddelde bebouwingspercentage ca 25%, en de gemiddelde bouwhoogte ca 9 m te zijn.

In theorie is er dus nog ruimte voor een flinke intensivering van de Poort van Deventer, met een daarmee overeenstemmende verkeer aantrekkende werking. Dit allemaal zomaar toestaan, zou leiden tot een onacceptabele toename van de reeds bestaande congestie. Denk aan files ook buiten de spits, en extra reistijdvertraging.

Diversificatie en Duurzame Poort

Gemeente Deventer heeft haar ambities voor de beoogde transitie en ontwikkeling van de Poort van Deventer op hoofdlijnen reeds uitgesproken en vastgelegd in de Structuurvisie 'Stadsaszone Deventer' (2013). Hierin is voor de Poort beschreven dat de gemeente hier een aantrekkelijke en gemengde werkomgeving wil realiseren. De ambitie is een diversificatie van functies met een innovatieve inslag voor duurzame technologie en productie, logistiek en op kansen voor beroepsonderwijs. Een zogenaamde hightech campus, als onderdeel van de Akzo bijvoorbeeld, past goed in dit beeld. Synergie tussen de bedrijven staat daarbij hoog in het vaandel. Een uniek, duurzaam en toekomstgericht vestigingsmilieu is waar de gemeente naar streeft. Met de diversificatie komt ook een andere populatie in het gebied; één die flexibeler is ten aanzien van reistijden en eerder bereid is te kiezen voor andere vervoerwijzen dan de auto.

Rondom Akzo en de Gasfabriek

In de toekomst zet de gemeente ter hoogte van de oude Gasfabriek in op het verder aantrekken van bedrijven in de creatieve sector. De creatieve sector is een verzamelnaam voor de beroepen en bedrijfstypen gericht op de exploitatie van bijvoorbeeld kunst, ambachten, muziek, reclame, vormgeving en softwareontwikkeling. De samenstelling van deze bedrijven kenmerkt zich veelal door relatief jong personeel, dat relatief veel gebruik maakt van openbaar vervoer en fiets en bovendien flexibele werktijden hanteert en daarmee ook veel buiten de spits reist.

Zuidwestzijde: Mobiliteitsplein en Horecacluster

De gemeente en ontwikkelaar Explorius willen het zuidelijke deel naast de A1 verrijken met een initiatief in de vorm van een 'mobiliteitsplein'. Deelauto's, deelfietsen en het aanbieden van duurzame brandstoffen, richten zich op de beoogde modernere mobiliteitsdiensten. Dit biedt mogelijkheden voor de werknemers van de omliggende bedrijven om hun mobiliteit slimmer en schoner in te vullen. De locatie moet tevens functioneren als transferium richting de binnenstad en daarmee die mobiliteit schoner en slimmer maken.

Daarnaast, rondom het Postillion Hotel en de McDonalds, is een initiatief gepland voor de realisatie van extra fastfoodrestaurants. In deze ontwikkeling zal tevens een goede inpassing van de snelfietsroute Deventer Zutphen zijn opgenomen.

Consequenties voor de bereikbaarheid

De vraag is nu wat het mobiliteitseffect van de autonome ontwikkelingen en de beoogde transitie is op de genoemde knelpunten. Door handig om te gaan met het toelaten van de ontwikkelingen/transities én het bijbehorende mobiliteitsprofiel, kan de mobiliteitsvraag beheerst worden. Alternatieven vormen van vervoer stimuleren, en het maken van afspraken hierover zijn voorbeelden van dergelijke maatregelen. In het volgende hoofdstuk testen we de gevoeligheid van het wegensysteem tijdens deze doorontwikkeling van de Poort.



6 Gevoeligheidsanalyse

6.1 Capaciteit van de bestaande infrastructuur

Knelpunten in de spitsmomenten

De bestaande capaciteit van de infrastructuur is tijdens spitsmomenten momenteel te klein. Dit resulteert in knelpunten: in de ochtendspits richting de stad / het noorden, en in de avondspits de stad uit / naar het zuiden (zie ook figuur 5). Buiten de spitsen is er geen probleem. Het doorontwikkelen van het gebied, zonder aandacht voor de bereikbaarheid, leidt tot verdere congestie.

Eenheid om 'draagkracht' van de infrastructuur uit te drukken: Intensiteit-Capaciteit-verhouding

De draagkracht van infrastructuur en doorstroming op de weg wordt in deze studie bepaald door middel van de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een weg. De Intensiteit/capaciteit-verhouding (I/C) toont de 'bezettingsgraad' van wegvakken op een bepaald moment. Op basis van de I/C verhouding kunnen congestie en bereikbaarheidsknelpunten worden geïdentificeerd. Een lage I/C verhouding betekent dat er voldoende doorstroming op een weg is. Een hoge I/C verhouding betekent dat de doorstroming niet optimaal is, en dat er kans is op files.

Wat is een 'gezonde' Intensiteit-Capaciteit-verhouding?

Wegtypen hebben een bepaalde maximum hoeveelheid voertuigen die per rijbaan kan worden afgevoerd. Dit aantal hangt af van verschillende factoren, zoals het aantal rijbanen per richting, de aanwezigheid van verkeerslichten. Bij I/C-verhoudingen is een score tot 0,8 net acceptabel, en is sprake van incidentele filevorming. Alles boven een I/C van 0,9 betekent dat een weg het verkeer niet of nauwelijks kan verwerken, en dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Bestaande Intensiteit-Capaciteit-verhouding van Deventerweg/Zutphenseweg: enige restcapaciteit

De bestaande Intensiteit/capaciteit-verhoudingen van de hoofdwegen Deventerweg en Zutphenseweg laten zien dat tijdens de ochtendspits op de wegen stadinwaarts knelpunten ontstaan, maar dat de I/C-score tot 0,7 met uitschieters naar 0,8 is en daarmee acceptabel is. In de avondspits is de I/C-score gemiddeld 0,8, en daarmee ook nog net acceptabel. In de bestaande situatie is dus sprake van heel beperkte restcapaciteit van de infrastructuur.

6.2 Gevoeligheidsanalyse

Hypothetisch maximale ontwikkelruimte (fysiek en planologisch-juridisch)

Op basis van de ontwikkelingsruimte in het Bestemmingsplan, en de ambities van de Structuurvisie, zijn er (in theorie) nog veel fysieke mogelijkheden tot verdichting binnen de Poort van Deventer. Het verder op laten lopen van de bebouwingsdichtheid en bouwhoogte, en de functietransitie, kan er in het uiterste geval toe leiden dat het bestaande aantal werknemers van ca 1.700, kan oplopen tot maar liefst zo'n 13.600 werknemers. Dat zijn achtmaal zoveel arbeidsplaatsen uitgaande van twee maal zoveel bebouwd oppervlak in tenminste twee maal zoveel lagen met twee maal zoveel arbeidsplaatsen per 100m².

Consequenties voor de mobiliteit

De congestie op de wegen rondom de Poort zou, uitgaande van een gelijkblijvend mobiliteitsprofiel, hierdoor flink toenemen, waardoor de bereikbaarheid in het geding komt. De Intensiteit/capaciteit-verhoudingen op de hoofdwegen laten in de verkeersberekeningen zien dat het verkeer tijdens piekmomenten volledig vastloopt (I/C-verhouding van >1,0). En dat de piekmomenten langer duren. Dit capaciteit van de bestaande infrastructuur is bij deze hypothetische invulling niet toereikend. Dit is echter een 'worst-case scenario', die in de praktijk niet (snel) zal optreden.

Realistischer groeiprofiel

In praktijk zal van een gematigder, en meer realistisch groeiprofiel sprake zijn. Gezien de beoogde transitie waar de gemeente op heeft ingezet, mag ervan uit worden gegaan dat de bestaande meer traditionele maakindustrie plaatsmaakt voor kleinschaliger bedrijvigheid, met een sterkere focus op R&D, ICT, media en cultuur, en horeca. Het profiel dat hoort bij werknemers in deze sectoren, is er één met een over het algemeen lager autogebruik. Bovendien staat deze groep meer open voor alternatieve vervoerswijzen, en meer flexibele werktijden. In het volgende hoofdstuk worden drie scenario's uitgewerkt, waarbij aandacht is voor de verschillende niveaus van ruimtelijke invulling van het gebied, en mogelijke maatregelen op gebied van bereikbaarheid.

An aerial map of a city grid, showing streets and building footprints, rendered in a light purple color. It occupies the left side of the slide.

7 Scenario's

7.1 Toelichting bij scenario's

Slimmere en schonere mobiliteit in drie scenario's

Voor het onderzoek zijn drie scenario's opgesteld. Deze werkwijze helpt om inzicht te krijgen in hoe de invulling van de Poort er in de toekomst uit zou kunnen zien, en welke mobiliteitsoplossingen daarbij dan denkbaar of noodzakelijk zijn.

De scenario's vormen een oplopende reeks, beginnend bij een situatie die dicht bij de huidige invulling van het gebied blijft, en doorwerkt naar twee scenario's waarbij de ruimtelijke invulling meer aansluit bij de ideeën uit de Structuurvisie, en de mobiliteitsprofielen nadrukkelijk slimmer en schoner zijn. De drie scenario's zijn:

- Scenario 1: Traditioneel;
- Scenario 2: Duurzaam;
- Scenario 3: 'Maximaal Slim'.

7.2 Knoppen om aan te draaien

Drie hoofdgroepen van 'knoppen'

Om regie op de mobiliteit te kunnen voeren in de Poort van Deventer moet duidelijk zijn aan welke knoppen gedraaid kan worden. Er zijn veel verschillende knoppen te bedenken, met binnen elke knop een variatie aan bandbreedte en hoeveelheid. De optimale afstemming van de knoppen resulteert in een situatie die dicht bij het gewenste eindbeeld van mobiliteit komt.

Er is onderscheid gemaakt naar drie groepen knoppen (zie ook Figuur 10):

1. Infrastructuur:

Groeiende mobiliteit kan gefaciliteerd worden met meer infrastructuur, meer rijstroken, meer opstelstroken, meer fietspaden, meer trottoirs. Dit is eigenlijk de klassieke vorm waarbij infrastructuur de vraag volgt.








2. Mobiliteitsmanagement:

Knoppen in deze categorie zorgen enerzijds voor een betere benutting van de infrastructuur per modaliteit, doordat infrastructuur communiceert met - en anticipeert op - voertuigen (talking traffic). Anderzijds zorgt mobiliteitsmanagement voor een verschuiving in de modal split (verdeling over de vervoerswijzen) naar minder belastende modaliteiten, zoals fiets en openbaar vervoer (ov). Bovendien hoort hier ook het bevorderen van minder verplaatsingen en meer gezamenlijke

verplaatsingen (carpoolen) of andere nieuwe systemen bij.

3. Ruimtelijke ordening:

Een andere ruimtelijke invulling zorgt voor andere mobiliteit. De knoppen in deze groep kunnen zowel sturen op de omvang van de ruimtelijke ontwikkeling, de spreiding van de ontwikkeling, de aard van de ontwikkeling, de gemiddelde bouwhoogte, bebouwingsdichtheid en ook indirect op minder fysieke aspecten als werktijden. Zo zal een transitie van kantoren naar meer ateliers of ambachtelijke bedrijven leiden tot minder mensen per hectare en een kleiner aandeel in het spitsverkeer.

		Knoppen	
Vraag	1. Infrastructuur	Infrastructuur 	doel is meer mobiliteit per fiets Uitbreiden capaciteit van infrastructuur verbeteren kwaliteit infra (VRI, asfalt ipv tegels enz) verbeteren stallingsvoorzieningen fietsplan voor E-fiets
		OV 	doel meer mobiliteit per OV hogere frequentie betere haltes langere bedieningstijd alternatieve OV oplossing bedrijfs OV Deelauto's Carpoolvoorzieningen
	2. Mobiliteitsmanagement	Autoverkeer 	doel minder autoverkeer mn op drukke momenten deelauto's P&R eerder later beginnen parkeerregulering
		Vrachtverkeer 	doel beter faciliteiten noodzakelijk vrachtverkeer combineren ritten LZV net sluiten/vrachtwagenroute
		Voetgang/fiets 	doel handhaven huidige infra extra infra alleen voor voet, fiets en OV extra parkeervoorzieningen fiets Inzet DRIPs Knip in infrastructuur
Aanbod	3. Ruimtelijke-ordening	Oppervlak 	doel ruimte voor extra bebouwd oppervlakte (m2) Welke hoogte (m) Bebouwingspercentages parkeernormen mobiliteitsmanagement
		Categorie 	doel diversiteit en dynamiek gebied faciliteren Wat levert de gewenste synergie Restricties/beperkingen externe veiligheid? Via welke parkeernormen mobiliteitsmanagement kunnen we automobilitieit inperken

Figuur 10: Knoppen om aan te draaien voor de mobiliteit

De eerste twee groepen zijn vraaggestuurd en spelen in op het verwerken van de verkeersbewegingen die bij bepaalde scenario's ontstaan. De derde knop, ruimtelijke ontwikkeling, is aanbod gedreven, en is bepalend voor het aantal en het soort verkeer dat van het netwerk in de Poort van Deventer gebruik maakt.

Voor de scenario's is op basis van de verkeersproductie het verkeersmodel Stedendriehoek gebruikt en daarmee is een inschatting gemaakt van de verkeersproductie van de Poort van Deventer in 2030. De productie is daarin bepaald aan de hand van verschillende instellingen van de knoppen die voor ieder scenario anders zijn.

7.3 Scenario 1: Traditioneel

Meer infrastructuur waar nodig

Het eerste scenario is een 'traditioneel' scenario, en laat zien wat de situatie wordt als wordt doorgedaan op de ingeslagen weg: vooral inzetten op optimalisatie van bestaande weginfrastructuur, de aanleg van nieuwe infrastructuur, en daarbij het faciliteren van mobiliteit per auto en vrachtauto. Dat betekent onder andere de aanleg van extra rijstroken, en het uitbreiden of toevoegen van kruispunten. De bedrijvigheid lijkt nog erg op de huidige, namelijk gericht op productie, kennisontwikkeling en logistiek. Wel wordt een groei van bouwhoogte toegestaan, van gemiddeld 9 meter naar gemiddelde bouwhoogte van 12 meter, en wordt de gemiddelde kavelbebouwing verhoogd van 25% naar 30%. Het extra aantal verkeersbewegingen dat dit genereert, wordt opgevangen op basis van onderstaande maatregelen. Zie figuur 11.

Onderdelen Scenario 1

Herverdeling autoverkeer A1-afritten #23 en #24

Een **evenwichtiger verdeling** van verkeer over de afritten #23 en #24 heeft mogelijk effect op de verkeersdruk tijdens de piekmomenten. Door verkeer efficiënt en op tijd (dus al op de A1) in te lichten over de kortste/ snelste route naar de eindbestemming in Deventer, worden de hoofdstromen beter verspreid over het netwerk, en kan de Poort van Deventer voor een deel worden ontlast.

Beter routeren LZV's

De LZV's worden in dit scenario beter over de bestaande wegen verdeeld. Deze voertuigen hebben immers een groot effect op de doorstroming, met name door afremmen en optrekken bij de kruisingen. Door LZV-bestuurders tijdig in te lichten over de meest efficiënte route, kan bereikbaarheidswinst worden geboekt voor het totaal aan verkeersstromen.

Extra rijstrook stad uit naar de A1

Een vierde maatregel die vanuit het traditionele perspectief als zinvol wordt beschouwd is de aanleg van een extra rijstrook staduitwaarts in de richting naar de A1 tussen Hanzeweg en Visbystraat. Omdat hier met name in de avondspits knelpunten ontstaan, helpt de aanleg van een extra strook naar aansluiting #23 bij de afwikkeling van verkeer. Extra rijstrook gaat hier wel ten koste van bomen en heeft ook een nadelig effect op de oversteekbaarheid van de fiets.

Extra bypass achter Akzo (Nouryon)

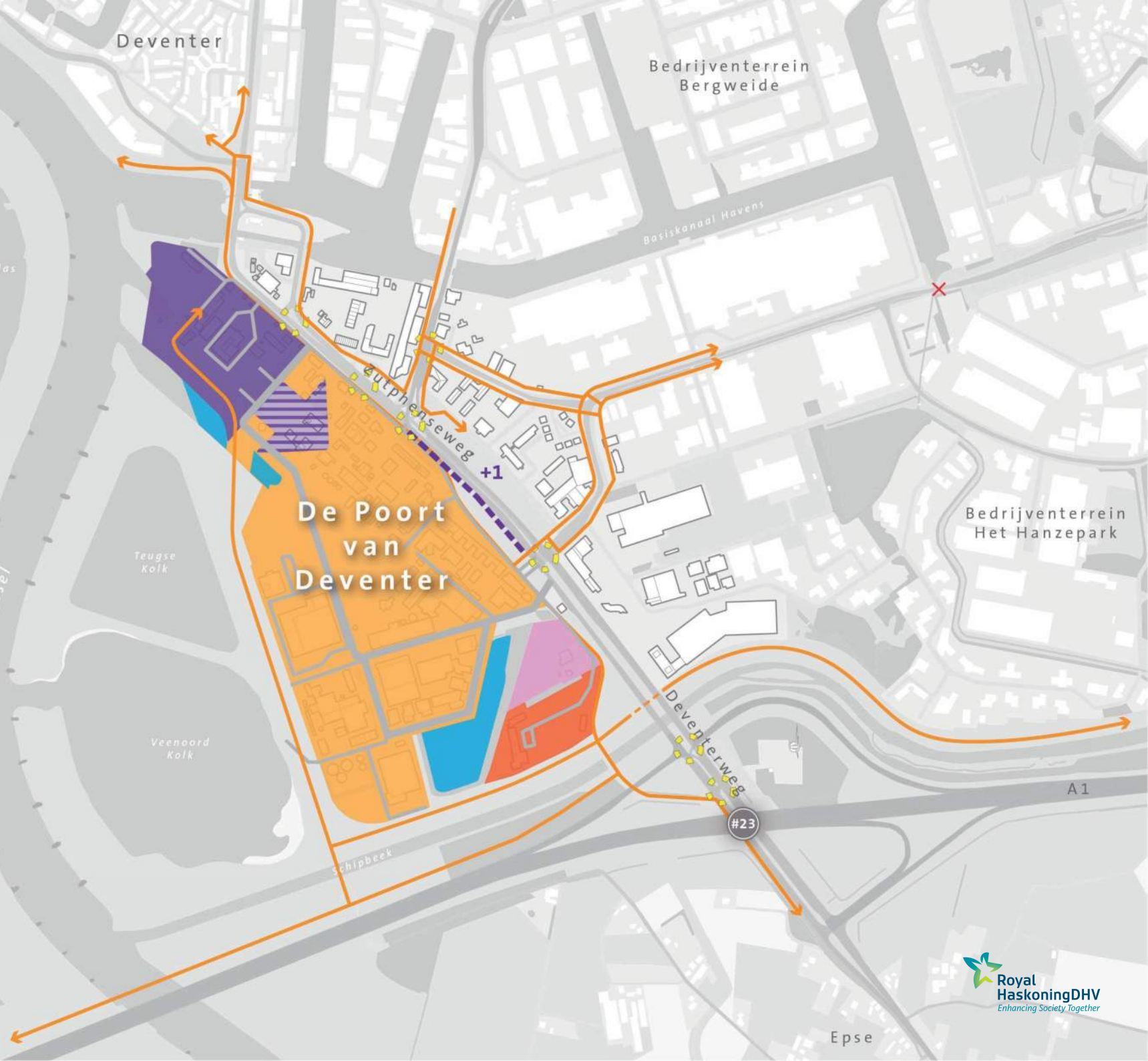
De realisatie van een bypass achter het terrein van de Akzo maakt interne uitwisseling van verplaatsingen op het terrein op de poort mogelijk, zonder dat het verkeer daarbij van de Zutphenseweg gebruikt hoeft te maken. De extra bypass begint bij de grens tussen S/park en Gasfabriek, en takt aan op het kruispunt van de Visbystraat-Zutphenseweg. Bedrijven rondom de Gasfabriek kunnen hierop worden aangetakt. Zo ontstaat een intern ontsluitingsnetwerk, waarbij bedrijven elkaar kunnen bereiken zonder gebruik te maken van de hoofdverbinding.

Scenario 1: Traditioneel

- gemengde functies
- uitbreidingsaanduiding gemengde functies
- logistieke bedrijvigheid en productie
- horeca
- mobiliteitsplein
- water
- fietsnetwerk
- interne ontsluiting
- aanleg extra rijstrook
- knip Zweedsestraat
- slimme VRI



0 150 300 m



Onderzocht, maar (nog) niet meegenomen

Maatregelen die zijn overwogen, en op zich passen bij het traditionele scenario, maar nog niet effectief of haalbaar bleken, zijn:

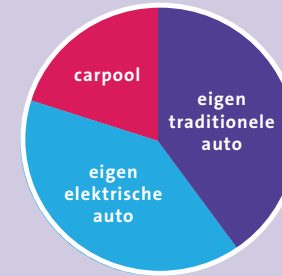
- Aanbrengen van een 'knip' voor autoverkeer in de Zweedsestraat. De gedachte hierachter is dat deze maatregel kan bijdragen aan het sturen van het verkeer naar afrit #23 respectievelijk #24. Met name verkeer van elders in de stad, dat via de Zweedsestraat alsnog naar #23 gaat, zou moeten worden geweerd. Gelijktijdig zou verkeer uit het gebied afhankelijk van de drukte wel de keuze moeten hebben tussen #23 of #24. Een maatregel dus, die gelijktijdig statische en dynamische karakteristieken kent. De gemeente studeert nog op de vorm en haalbaarheid van de maatregel. Daarom is deze maatregel nog niet opgenomen.
- Maken van een 'parallelweg voor de Akzo langs', om de interne verkeerscirculatie binnen de Poort van Deventer te verbeteren. Deze maatregel bleek eveneens niet wenselijk / realistisch, omdat dit onveilige situaties oplevert voor de kruisende fietsroute die zich strekt langs dit stuk wegvak. Ook ontbreekt het aan de noodzakelijke ruimte.

◀ *Figuur 11: Scenario 1: Traditioneel*

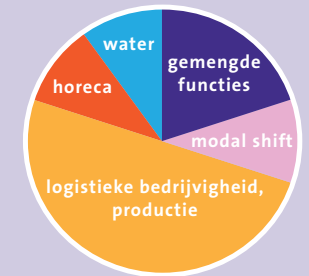
Conclusie scenario 1

De realisatie van nieuwe infrastructuur lijkt in eerste instantie zinvol voor het oplossen van congestie-knelpunten. Echter, de aanvullende rijstroken worden vrijwel direct gebruikt door verkeer dat nu bijvoorbeeld gebruik maakt van afslag #24. Er ontstaat zodoende geen lokale winst en/of afname van verkeersknelpunten voor de Poort van Deventer en is in strijd met het beoogde doel, het verbeteren van de bereikbaarheid in de Poort. Dit scenario levert zodoende geen acceptabel beeld op.

AUTOGEBRUIK



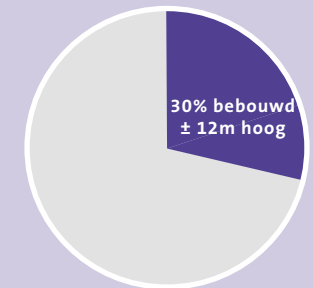
RUIMTEGEBRUIK



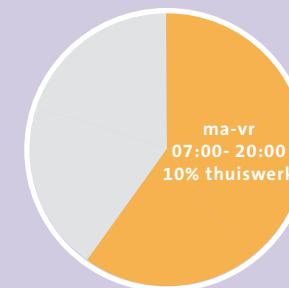
KWALITEIT FIETSVORZIENINGEN



BEBOUWING



FLEXIBEL WERKEN



PARKEERRUIMTE



Scenario 2: Duurzaam

- gemengde functies
- logistieke bedrijvigheid en productie
- horeca
- mobiliteitsplein
- campus
- water
- fietsnetwerk
- interne ontsluiting
- ov (met busverbinding Mobiliteitsplein)
- voetgangersverbindingen
- watertaxi



0 150 300 m



7.4 Scenario 2: Duurzaam

Inzetten op duurzamere vervoermiddelen

In scenario 1 is gekeken naar de extra infrastructuur die nodig is om het te verwachten gebruik te faciliteren. Een tegenovergestelde van dit ‘traditionele’ scenario, is om te bepalen hoe een toename van het aantal autobewegingen moet worden omgezet naar schonere en slimme vormen van mobiliteit, om voldoende te hebben aan de bestaande huidige(auto) infrastructuur. Dit is de basis voor het tweede scenario: “duurzaam”. Dit scenario kijkt bovendien naar het verder invullen van de planologische ruimte, onder andere door te kijken naar het beperken van functies, of groei en verkleuring van functies. Het scenario toont ook overlap van maatregelen uit het traditionele scenario. Zie figuur 12.

Onderdelen Scenario 2

Maatregelen scenario 1 deels ook in scenario 2

Om de Poort van Deventer duurzaam, slim en schoon in te richten, kan aan veel knoppen gedraaid worden. Om het extra verkeersaanbod op te kunnen vangen is een vrij ambitieuze maar haalbare modal shift met randvoorwaarden als venstertijden nodig. Van een 100% modal split op OV / fiets is in dit scenario geen sprake.

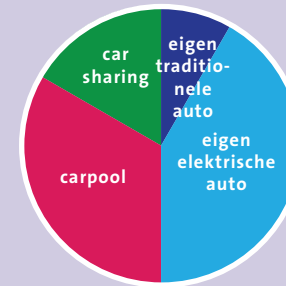
In dit scenario wordt een aantal maatregelen overgenomen uit het eerste scenario traditioneel. Dit is gedaan omdat deze bevorderlijk zijn voor de ambities in scenario 2. Het gaat om ‘Slimme VRI’s’, de herverdeling autoverkeer A1-afritten #23 en #24, en de extra bypass achter Akzo (Nouryon).

Functieverandering

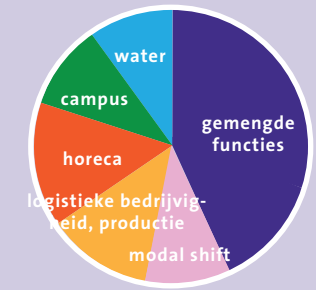
De bedrijvigheid in scenario 2 richt zich meer op gemengde en creatieve industrie, een groter aandeel campusontwikkeling en een uitbreiding van horeca. Ten opzichte van scenario 1 wordt een extra bouwhoogte toegestaan naar een gemiddelde bouwhoogte van vijftien meter. De gemiddelde kavelbebouwingsdichtheid wordt verhoogd van 25% naar 40%. Het extra aantal verkeersbewegingen dat dit genereert, wordt opgevangen op basis van onderstaande maatregelen:

◀ Figuur 12: Scenario 2: Duurzaam

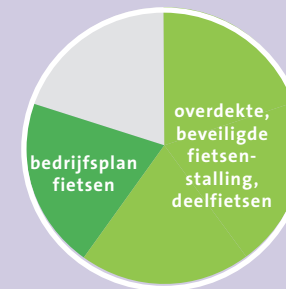
AUTOGEBRUIK



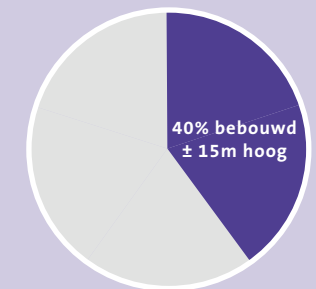
RUIMTEGEBRUIK



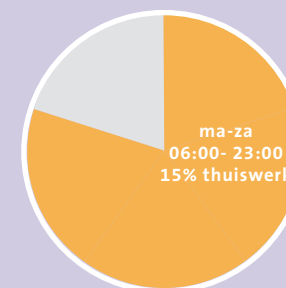
KWALITEIT FIETSVOORZIENINGEN



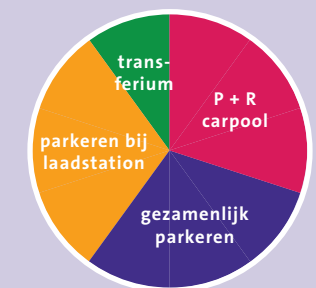
BEBOUWING



FLEXIBEL WERKEN



PARKEERRUIMTE



Openbaar Vervoer: buslijnen

Om het aantal autoverplaatsingen te verminderen wordt voor het openbaar vervoer in scenario 2 de bereikbaarheid vergroot, door van de bestaande buslijnen de frequentie te verhogen en de rijtijden uit te breiden. Bussen rijden van en naar een nieuw transferium in de Poort van Deventer, als onderdeel van het mobiliteitsplein.

Watertaxi

Aanvullend wordt een uitbreiding van de bestaande lijndienst met watertaxi geïntroduceerd, tussen binnenstad/Welle en de Poort van Deventer. Dit biedt kansen voor de bereikbaarheid van de Poort. Exacte aanleglocaties van een watertaxi zullen nader onderzocht moeten worden.

Car-Sharing

In dit scenario wordt het aandeel gedeelde ritten groter dan in scenario 1. Kenmerkend voor het werknemersprofiel in de nieuwe bedrijfscategorieën is namelijk dat een kleiner aandeel werknemers over een eigen auto beschikt (of in ieder geval: deze gebruikt voor zijn of haar woon-werkverkeer). Bedrijven kunnen zodoende carpooling stimuleren, en bovendien deelauto's beschikbaar stellen. Het resultaat is minder verplaatsingen op het terrein en minder ritten in de spits in / nabij de Poort van Deventer.

Fietser en voetganger

Kenmerkend voor het werknemersprofiel in de nieuwe bedrijfscategorieën is bovendien dat een groter aandeel werknemers

bereid is over te stappen op duurzame alternatieven voor de auto. Bedrijven kunnen dit stimuleren door fietsplannen aan te bieden. Daarnaast moet de interne structuur voor fiets- en voetganger verbeteren, voor een betere bereikbaarheid en een aantrekkelijker fietsklimaat. Onder andere door de aanleg van fietspaden, veilige fietsparkeervoorzieningen, en slimme doorsteken voor fiets- en voetganger. Het resultaat is minder verplaatsingen per auto, en meer ruimte voor bedrijfsactiviteiten of groen, door een afname van het aantal benodigde parkeervoorzieningen.

Flexibelere werktijden

Bedrijven met een typologie in de creatieve industrie, kennisontwikkeling en horeca zijn in mindere mate afhankelijk van de traditionele werktijden, onder andere door ICT-toepassingen, en de mogelijkheid om thuis te werken. Deze bedrijven zijn daardoor in staat flexibelere werktijden toe te passen in de bedrijfsvoering. Het resultaat is een vervoersvraag die meer gespreid is over de dag, anders dan in de huidige situatie waarbij de meeste verplaatsingen in de spits plaats vinden.

Slimme voertuigtechnologie

Net als in scenario 1 wordt in scenario 2 gekeken naar de mogelijkheid om verkeer slimmer te verspreiden over het netwerk, door beter gebruik te maken van afritten #23 en #24. In scenario 2 wordt daarbij gebruik gemaakt van meer slimme voertuigtechnologie, waarbij bestuurders actuele informatie krijgen over de best bereikbare route naar de eindbestemming. Dit wordt gedaan op basis van data- en

Conclusie scenario 2

De ruimte die ontstaat in het verkeersnetwerk door implementatie van de oplossingen in scenario 2, lijkt in eerste instantie zinvol voor het oplossen van congestie-knelpunten. Dat vraagt dan naast de inspanning vanuit het publieke domein ook heel veel daadkracht en draagvlak bij de bedrijven en hun werknemers. Er geldt echter, net als in scenario 1, dat de ruimte die ontstaat op het netwerk vrijwel direct gebruikt wordt door ander verkeer (bijvoorbeeld het verkeer dat nu gebruik maakt van afslag #24). Ze zijn te veel communicerende vaten. Er ontstaat zodoende geen lokale winst en/of afname van verkeersknelpunten voor de Poort van Deventer, anders dan een betere bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer en fiets. Zonder de lokale winst zal er weinig of geen draagvlak zijn bij de bedrijven en is het scenario in deze vorm niet realistisch.

Scenario 3: Maximaal slim

- gemengde functies
- horeca
- mobiliteitsplein
- campus/langzaam verkeer
- water
- fietsnetwerk
- interne ontsluiting
- ov (met busverbinding Mobiliteitsplein)
- voetgangersverbindingen
- aanleg extra rijstrook
- Terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg tot 2*1 rijstrook
- knip Zweedsestraat
- watertaxi



0 150 300 m



7.5 Scenario 3: Maximaal slim

Geheel schone en slimme mobiliteit

Het derde scenario is het ‘maximaal slim’ scenario. Dit scenario laat zien wat de gevolgen zijn van het geheel schoon en slim maken van de mobiliteit op het gebied. Zie figuur 13.

Optimale combinatie bedrijfstypen en vervoerswijzen

Scenario 3 komt tot een optimale combinatie van de beoogde transformatie qua bedrijfstypologieën: gemengde creatieve functies en horeca, opgevuld met een hoge kwaliteit van openbare ruimte met water en groen. Als gemiddelde bouwhoogte wordt in dit scenario 18 meter nagestreefd. De gemiddelde bebouwingsdichtheid wordt verhoogd naar maximaal 50%. Het scenario kent een intensief ruimtegebruik, dit is duurzaam vanuit de gedachte dat bundeling en intensivering van verstedelijking / bebouwing aanzienlijke bereikbaarheidswinsten op grotere schaal opleveren, en dat intensivering een aanzienlijk kleiner ruimtebeslag heeft.

Maatregelen

Maatregelen in dit scenario zijn een uitbreiding op de maatregelen uit scenario's 1 en 2. Dit betekent:

- Meer bedrijven hanteren meer flexibele werktijden;
- Nog groter aandeel gedeelde auto's en bedrijfsfietsen;
- Uitbreiding ontwikkeling van gezamenlijk bedrijfs-OV, openbaar vervoersnet en openbaar vervoer op maat met zelfrijdende shuttles
- Een uitbreiding van de voetgangersinfrastructuur (aanleg monorail) en een nog fijnmaziger wegen- en fietsnetwerk binnen de Poort.

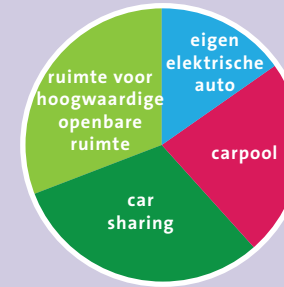
Resultaten uit het verkeersmodel

Om te berekenen wat het effect is van de transformatie van de Poort op het verkeer, de doorstroming en de bereikbaarheid, is gebruik gemaakt van Verkeersmodel Stedendriehoek.

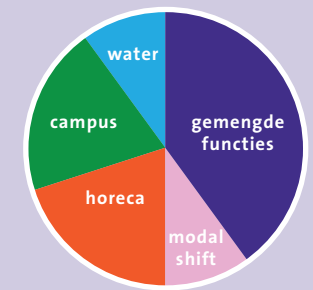
Als de transformatie van de Poort van Deventer een transformatie betekent naar een volledige slimme mobiliteit, is dat te simuleren door in het model geen personenauto's het gebied in of uit te laten gaan

◀ Figuur 13: Scenario 3: Maximaal slim

AUTOGEBRUIK



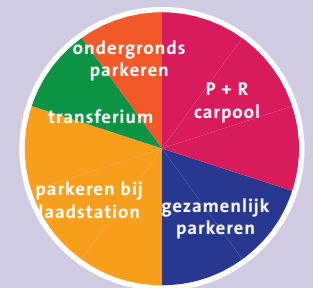
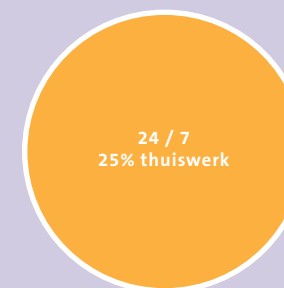
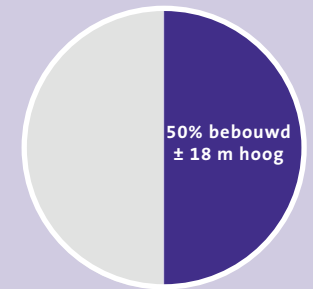
RUIMTEGEBRUIK



KWALITEIT FIETSVOORZIENINGEN



BEBOUWING



in de ochtend- en avondspits. Dit betekent 600 auto's minder in de ochtendspits en 750 in de avondspits. Dat zou de I/C verhouding op de Zutphenseweg, en in het verlengde de Deventerweg, terug kunnen brengen tot een acceptabel niveau van 0,6 in de ochtend, en 0,7 in de avond.

Bij doorrekening van dit scenario met het verkeersmodel blijkt de reductie echter veel minder. In de ochtendspits liep de IC 0,04 terug en in de avond zelfs maar 0,02. De capaciteit die ontstaat door hele strikte maatregelen en beperkingen in de Poort van Deventer wordt vrijwel direct gebruikt door verkeer dat nu bijvoorbeeld gebruik maakt van afslag #24.

Investeren in slimme vormen van mobiliteit in het gebied levert dus geen verbeterde traditionele autobereikbaarheidssituatie op de Deventerweg. Het levert bij investeren in fiets en OV wel betere bereikbaarheid voor de alternatieve modaliteiten.









Conclusie scenario 3

De ruimte die ontstaat met de maatregelen in scenario 3 lijkt in eerste instantie zinvol voor het oplossen van congestie-knelpunten. Er geldt echter, net als in scenario's 1 en 2, dat de ruimte die ontstaat op het netwerk vrijwel direct gebruikt wordt door ander verkeer. Er ontstaat zodoende geen lokale winst en/of afname van verkeersknelpunten voor de Poort van Deventer. Wel betekent dit scenario een betere bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer en fiets. Bovendien hebben de bedrijven minder last van eventueel resterende congestie omdat ze minder afhankelijk zijn van verplaatsingen in de spits.



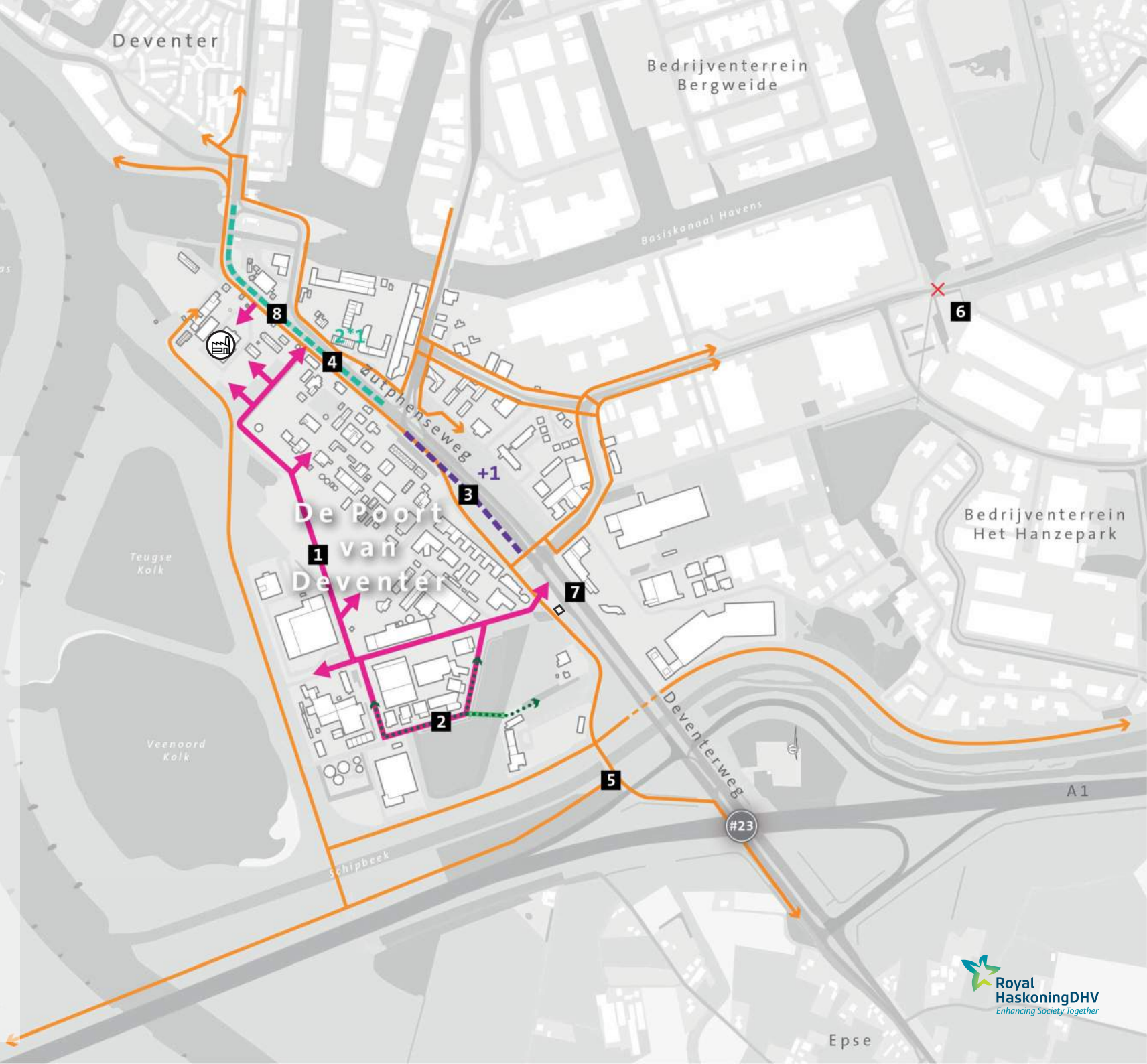
8 Conclusies en aanbevelingen

Aanbevelingen

-  1. Aanleg verbindende (interne) infrastructuur en aansluiten bedrijven
-  2. Aanleg voetgangers-verbindingen(ook over het water) tussen het Horecacluster en de bedrijven
-  3. Aanleg extra rijstrook Deventerweg richting A1
-  4. Terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg tot 2*1 rijstrook
-  5. Versterking fietsnetwerk
-  6. Knip Zweedsestraat
-  7. Verplaatsen tankstation
-  8. Verplaatsen hoofdaansluiting Gasfabriek



0 150 300 m



De uitdaging

De problemen ten aanzien van de bereikbaarheid doen zich uitsluitend in de spits voor. Meer capaciteit op de weg of minder verkeer uit de Poort van Deventer lost dat probleem niet op. Ruimte in het systeem wordt simpelweg opgevuld met verkeer elders uit Deventer. We kunnen op de schaal van de opgave het bereikbaarheidsprobleem niet oplossen, we kunnen het wel beter beheersbaar maken.

In hoofdlijnen kunnen we concluderen dat het gebruik van auto's en vrachtauto's onderdeel is van het bereikbaarheidsknelpunt, terwijl openbaar vervoer, fiets en voetganger onderdeel zijn van de oplossing. Zie figuur 14.

Conclusie ruimtelijke ontwikkeling

Betekent het feit dat de bereikbaarheidsknelpunten nooit volledig opgelost kunnen worden dat er niet ontwikkeld kan worden? 'Nee'. Wel geldt dat nieuwe ontwikkelingen in de Poort van Deventer zorgvuldig moeten worden afgewogen op het verkeersaspect, dat geldt ook voor ontwikkelingen die passen in de planologische ruimte die er nog is. Bij de transitie van het gebied zou daarom vooral gezocht moeten worden naar bedrijvigheid die een zekere mate van flexibiliteit kent als het gaat om mobiliteit in de spits en het gebruik van alternatieve modaliteiten, anders dan de auto. Voorwaarde is dan wel dat de Poort van Deventer die alternatieven kan bieden. Het maximale rendement voor de bereikbaarheid ontstaat pas als naast de nieuwe ook de zittende bedrijven in de Poort van Deventer de alternatieven gaan omarmen. Ondernemers in het gebied zouden in gezamenlijkheid nadere afspraken kunnen maken over mobiliteit. Voorbeelden zijn het aanbieden van (elektrische) deelfietsen en deelauto's, gedeelde bedrijfsauto's en afspraken over (flexibele) werktijden. Daarnaast kunnen bedrijven gezamenlijk optrekken in het faciliteren van collectief vervoer voor werknemers, het bouwen van een platform voor carpoolers. Alles gericht op het verminderen van vermijdbare autoritten en het realiseren van een modal shift naar schonere vormen van transport. De ontwikkeling van het mobiliteitsplein met een aanbod van nieuwe mobiliteitsdiensten is daarbij een goede start.

Naast een zorgvuldige en afgewogen ruimtelijke ontwikkeling en een aansporing van de bedrijven om via mobiliteitsbeleid een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheidsproblematiek, is ook een investering in

infrastructuur voor schonere modaliteiten fiets en bus gewenst maar ook een in het autonetwerk voor zover dat leidt tot een slimmer en robuuster infrastructuurnetwerk.

Schone alternatieven

Om gebruik te kunnen maken van schone alternatieven als fiets en bus moeten ze wel beschikbaar zijn. Deze modaliteiten moeten daadwerkelijk ervaren worden als goed alternatief voor de auto. In de Poort van Deventer zou daarom geïnvesteerd moeten worden in:

- Realisatie van het mobiliteitsplein waar nieuwe slimme en schone mobiliteitsdiensten worden gefaciliteerd;
- Het verbeteren en uitbouwen van de snelfietsroutes zodat de fiets een snel en veilig alternatief is;
- Een intensivering van het OV zodat ook buiten de spitsen de locatie bereikbaar is;
- Een fijnmaziger netwerk van fiets- en voetgangerstructuren die zorgen dat voorzieningen als bushaltes en de bedrijven zo rechtstreeks mogelijk bereikbaar zijn;
- Goede fietsparkeervoorzieningen bij bedrijven;
- Fiets en OV-vriendelijke verkeersregelingen.

Slimmere en robuustere (auto-)ontsluiting

Investeren in een slimmer en robuuster netwerk maakt het bereikbaarheidsknelpunt voor de auto beter beheersbaar en de gevolgen van verstoringen minder ernstig. Maatregelen die passen bij een slimmer en robuuster netwerk zijn:

Investeren in een slimmer en robuuster netwerk maakt het bereikbaarheidsknelpunt voor de auto beter beheersbaar en de gevolgen van verstoringen minder ernstig. Maatregelen die passen bij een slimmer en robuuster netwerk zijn:

1. Aanleg van een interne ontsluitingslus achter het huidige Akzoterrein langs, zodat een fijnmaziger interne structuur ontstaat met twee aansluitingen op de hoofdstructuur. Bedrijven in de Poort kunnen onderling worden bereikt, zonder van de Zutphenseweg gebruik te hoeven maken. Bedrijven worden op de bypass aangesloten, om interne ontsluiting mogelijk te maken. Dit is mogelijk in ruimte, en realisatie bevordert interne uitwisseling en dynamiek tussen bedrijven.

2. Het realiseren van een kortste route naar de horecavoorzieningen en het mobiliteitsplein voor langzaam verkeer, zodat deze functies eenvoudiger zijn te combineren met de andere functies en bedrijven in het gebied.
3. De aanleg van een extra rijstrook staduitwaarts in de richting van de A1 tussen Hanzeweg en Visbystraat kan overwogen worden omdat hier met name in de avondspits knelpunten ontstaan. Wel moet onderzocht worden of dit kan zonder nadelige effecten voor de oversteekbaarheid van de fiets of een te grote aantasting van groen in de vorm van bomen.
4. Terugbrengen van de capaciteit op de Zutphenseweg richting centrum tot 2*1 rijstrook en alleen gebruik maken van de westelijke brug over de sluis. Daarmee ontstaat ook ruimte voor het maken van een volwaardige aansluiting van de nieuwe interne ontsluitingslus van de Poort van Deventer. De route via de oostelijke brug blijft beschikbaar in geval van calamiteiten of onderhoud.
5. De parallelweg wordt opgeheven en wordt fietspad. Het fietspad langs de Zutphenseweg blijft in de voorrang en wordt uitgebogen ter hoogte van beide aansluitingen. Ten behoeve van het versterken van de bereikbaarheid voor langzaam verkeer in de strook langs de Deventerweg, moet met Akzo worden overlegd over het verplaatsen van de ingang van Akzo naar de interne ontsluitingsweg.
6. Aanbrengen van een knip in de Zweedsestraat, voorwaarde is wel dat de knip slim is. Ze moet gelijktijdig verkeer elders uit de stad kunnen weren en afhankelijk van de drukte verkeer uit het gebied de keuze laten tussen #23 of #24. Ook mag de maatregel geen sluipverkeer op alternatieve routes oproepen en moet de knip voldoende capaciteit hebben voor de passerende voertuigen.
7. Het verplaatsen van het tankstation en het verbeteren van de aansluiting van de Teugseweg. Nader onderzoek moet uitwijzen of een verplaatsing van de aansluiting in zuidelijke richting wenselijk voor de "leesbaarheid" van de structuur, binnen de verkeersregeling mogelijk is. Daarbij moet ook de gehele vormgeving in de omgeving nadrukkelijk worden meegewogen.
8. Het verplaatsen van de hoofdaansluiting van de Gasfabriek van de huidige plek op de Zutphenseweg naar de nieuwe, noordelijke ontsluiting van de Poort van Deventer die via een T-aansluiting op die Zutphenseweg is aangesloten. De huidige aansluiting van de Gashavenstraat wordt direct aangesloten op de Zutphenseweg.



9 Proces en stakeholders

Draagvlak als voorwaarde voor succes

Voorwaarde voor het succesvol laten slagen van de plannen en ontwikkelingen in de Poort van Deventer is een breed draagvlak bij de stakeholders. Inspraak in het proces, en betrokkenheid bij de uitvoering door belanghebbenden, is in dit project zodoende een belangrijk vereiste. Er is in dit project in twee stappen betrokkenheid van belanghebbenden in het gebied gezocht.

Eerste stakeholderbijeenkomst

Samen met het projectteam van de gemeente zijn de relevante en belangrijke stakeholders bepaald. De groep bestaat grotendeels uit afgevaardigden van (grote) bedrijven in de Poort van Deventer, waaronder Akzo (nu Nouryon) en het Postillion Hotel. Daarnaast zijn projectontwikkelaar Explorius, de fietsersbond en een afvaardiging van de gemeente uitgenodigd. In een gezamenlijke interactieve sessie zijn de stakeholders op basis van de probleemschets uitgedaagd mee te denken. Tijdens de bijeenkomst in de Gasfabriek, in september 2018, is in drie ronden gesproken over het stimuleren van een modal shift naar fiets en OV, het slimmer en schoner maken van vrachtverkeer en auto, en daarnaast ondersteunende maatregelen in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling. Ook is gesproken over de bijdrage die stakeholder denken te kunnen leveren.

Tweede stakeholderbijeenkomst

De uitkomsten van die bijeenkomst leiden samen tot de invulling van de in dit rapport geschetste scenario's. Op grond van de doorrekening van de scenario's is in de conclusies aangegeven welke maatregelen kansrijk zijn en bij kunnen dragen aan een betere bereikbaarheid en die op grond van de eerste bijeenkomst kunnen rekenen op draagvlak. In een tweede bijeenkomst worden de conclusies gedeeld met stakeholders en bijgesteld.



Jonkerbosplein 52
6534 AB NIJMEGEN
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00
+31 24 323 93 46
info@rhdhv.com