

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Beleid

Onderwerp:

Overzicht bereikbaarheidsbeleid per mei 2022

Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 31-05-2022
Notanummer	: 2022-477
Datum	: 31-05-2022
Programma	: 05-Ruimtelijke ontwikkeling
Portefeuillehouder	: Wethouder Rorink,
Bijlage(n)	: 220601 Overzicht vastgesteld bereikbaarheidsbeleid V09 tbv raad.pdf

Parafering

27-05-2022: Programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling24-05-2022:

Bestuursadviseur24-05-2022: Wethouder

Agendering

* 27-05-2022: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

1-06-2022

B & W d.d.: 31-05-2022

Besluit

1. In te stemmen met de bijlage 'Overzicht van vastgesteld mobiliteits- en parkeerbeleid binnenstad en schilwijken Deventer, mei 2022'
2. De bijgevoegde raadsmededeling vast te stellen
3. De stukken aan te bieden aan de gemeenteraad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Tijdens de vorige begrotingsbehandeling werd de behoefte uitgesproken aan een integrale aanpak van mobiliteitsvraagstukken in en rond de binnenstad. Het bijgevoegde overzicht dat hiervoor is samengesteld dient als basis om voorstellen en plannen in samenhangende context te wegen en beoordelen.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Optimale doorstroming en parkeervoorzieningen in de Deventer binnenstad en schilwijken. Specifiek resultaat voor de raad is door een overzicht van vastgesteld beleid de raad beter in positie te brengen voor haar kaderstellende en controlerende rol.

Kader

- Beslisdocument uitkomst bereikbaarheidsconclaf 'Bericht aan de stad: Deventer binnen bereik' (2011 - 2012)
- Parkeerbeleidsdocumenten 2013 en 2015, Omgevingsvisie 2019

- Uitvoeringsagenda voor de binnenstad (1e versie augustus 2017, versie 2.0 april 2021)
- Amendement 3.2 'Mobiliteitsplan binnenstad & periferie', aangenomen bij punt 1 van de raadsvergadering 10 november 2021 'Begroting 2022 - 2025'

Betrokken partijen en participatie

Bij het opstellen van dit specifieke overzicht zijn geen externe partijen betrokken. Wel zijn bestaande indicaties en meningen van externe partijen meegenomen, zoals die op schrift en uit reguliere overleggen bekend zijn. Bij de onderliggende beleidsdocumenten zijn vanzelfsprekend wel alle partijen betrokken geweest.

Argumenten voor en tegen

Argument voor: Het bijgevoegde conceptdocument geeft een inhoudelijk antwoord op de door de raad in de motie gestelde vragen:

- * Het bevat een samenhangend overzicht van het bestaande mobiliteitsbeleid in de binnenstad en de omliggende wijken
- * Het vormt daardoor een samenhangende context waaraan komende individuele plannen en voorstellen kunnen worden getoetst
- * De raad wordt hierdoor beter in positie gebracht voor haar kaderstellende en controlerende rol

Argument tegen: Het document bevat geen nieuwe beleidsvoorstellen. Overigens is dat bij de behandeling van het amendement en de gedachtewisseling die daarop volgde ook niet gesuggereerd. Indien vervolgacties op basis van het huidige resultaat gewenst zijn, kan de raad deze verder formuleren

Financiële consequenties en dekking

Dekking kon binnen de beschikbaar gestelde € 40.000 plaatsvinden.

Openbaarmaking en communicatie

Alle besluitvormingsstukken zijn openbaar. Het betreft een opsomming van eerdere besluiten, het document bevat geen wezenlijke nieuwe elementen. Dit overzicht van bestaand beleid kan door de raad bij komende besluiten over parkeren en/of bereikbaarheid gebruikt worden.

Aanpak en uitvoering

Na positief besluit worden het overzichtsdocument en bijbehorende raadsmededeling aan de raad gestuurd.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Overzicht bereikbaarheidsbeleid per mei 2022		
Mededelingnummer	2022-477	Portefeuillehouder	Wethouder Rorink,
Team	DEV-BLD	Datum B en W besluit	31-05-2022

Inleiding: waarom deze mededeling

Op 10 november 2021 is tijdens de begrotingsbehandeling door uw raad amendement 3.2 'Mobiliteitsplan binnenstad & periferie' vrijwel unaniem aangenomen. Bij de behandeling van dit amendement bleek een grote onderliggende behoefte aan een breed overzicht van het bestaande mobiliteitsbeleid, mede als basis voor een mogelijke oriëntatie op een vervolg op onderdelen van dat beleid. Als bijlage is het gevraagde overzicht van vastgesteld beleid toegevoegd.

Kader

- Beslisdocument uitkomst bereikbaarheidsconclaf 'Bericht aan de stad: Deventer binnen bereik' (2011 - 2012)
- Parkeerbeleidsdocumenten 2013 en 2015, Omgevingsvisie 2019
- Uitvoeringsagenda voor de binnenstad (1e versie augustus 2017, versie 2.0 april 2021, vaststelling met addendum raadsmededeling 2022-166)
- Amendement 3.2 'Mobiliteitsplan binnenstad & periferie', aangenomen bij punt 1 van de raadsvergadering 10 november 2021 'Begroting 2022 - 2025'

Kern van de boodschap

Het mobiliteitsplan geeft een overzicht van eerder vastgesteld en daarmee 'vigerende' mobiliteits- en parkeerbeleid voor de binnenstad en schilwijken van de gemeente Deventer per mei 2022. Het dient als overzicht en integrale basis van het beleid. Het kan benut worden als referentie of toetsdocument bij het beoordelen van komende beleidsplannen. Het biedt de mogelijkheid daarbij de informatie te ordenen en dwarsverbanden te leggen. Specifiek ten behoeve van de raad wordt aan het eind van ieder hoofdstuk nader ingegaan op de kaderstellende en controlerende rol van de raad voor de benoemde onderwerpen.

Nadere toelichting

Het document volgt de beleidscyclus. Die begint bij het formuleren van ambities en doelstellingen. Vervolgens wordt aangegeven hoe deze in de praktijk worden vertaald en hoe het met de uitvoering staat. Tussen ambities en uitvoering bestaan soms lacunes. Deze worden benoemd, waarbij wordt aangegeven hoe deze via aanvullingen in de komende tijd richting de raad zullen worden gebracht. Bij wijze van doorkijk wordt tenslotte een agenda voor de komende vier jaar getoond. Daarin staan de dossiers opgesomd die in de komende jaren zeker een nadere uitwerking vanuit het college zullen krijgen.

Overzicht van vastgesteld Mobiliteits- en parkeerbeleid binnenstad en schilwijken Deventer

Gemeente Deventer - Mei 2022

Inhoudsopgave

Proces en aanpak	2
Samenvatting en leeswijzer	2
Ambities en doelstellingen	4
Programmeren en uitvoeren	10
Lacunes en aanvullingen	14
Agenda voor de komende 4 jaar	18
Bijlagen	

Proces en aanpak

In de raadsvergadering van 10 november 2021 werd bij de begrotingsbehandeling amendement 3.2 met vrijwel unanieme steun aangenomen. Daarmee werd een nieuwe prestatie aan programma leefomgeving toegevoegd. Oplevering moet plaatsvinden voor de voorjaarsnota 2022. In de tekst van het amendement is te lezen: Stel voor de raad een integraal mobiliteitsplan op voor de binnenstad en de periferie op, waaronder 'alle wijken rondom het centrum' worden verstaan. Voor deze actie is € 40.000,- beschikbaar vanuit het mobiliteitsfonds parkeren. Bij het verder uitwerken is het noodzakelijk om betrokken partijen als ondernemers, bewoners, binnenstadsmanagement, maar ook fietsersbond en parkmanagement in relatie tot toekomstbestendige bedrijventerreinen actief te betrekken.

In de begrotingsbehandeling van 10 november 2021 zijn over de invulling hiervan meningen uitgewisseld. Indieners gaven aan dat door de veelheid en diversiteit van aangeleverde stukken men soms door de bomen het bos niet meer kon zien. De uitwerking van parkeren en mobiliteit binnen de ambitie van het document 'Binnenstad 2.0' is niet helder. Er is behoefte aan een doorvertaling van het 'bericht aan de stad' dat in de basis een goed, vanuit de samenleving afkomstig signaal voor de gewenste beleidslijn vormt. Actualisatie van dit in 2011 verschenen document dient aan te haken op de huidige trends en vraagstukken, en naast overheidsperspectief ook de plannen van (belangengroepen namens) de direct betrokkenen te bevatten.

Met het huidige document wordt een overzicht geleverd van de huidige stand van zaken. Daarbij is het beeld van 'een paraplu' en de referentie van het programma fiets leidend geweest. Specifiek ten behoeve van de raad wordt aan het eind van ieder hoofdstuk ingegaan op de rollen die zij bij de verschillende perspectieven heeft. Eventuele vervolgvragen die het huidige document oproept, zullen in een nieuw kader geformuleerd kunnen worden.

Samenvatting en leeswijzer

In onderstaande figuur wordt de opzet en aanpak van het document verbeeld. De tekstuele uitleg hierbij is als volgt. In drie hoofdstukken wordt ingegaan op de drie types voorstellen die de raad bereiken (lichtblauw), en die neerkomen op vastleggen, uitwerken en veranderen van het 'staande' beleid:

- Beleidsvormend: Vastleggen van ambities en doelstellingen. Er zijn vanuit de omgevingsvisie twee overkoepelende ambities (lichtgroen): Duurzaam verplaatsen en gastvrij parkeren.
- Strategisch: Programmeren en uitvoeren van de invulling van het beleid. In grijs worden de meer praktische verdeling voor de aanpak benoemd: Sectoraal, gebiedsgericht en strategisch beleid. Per onderdeel worden de meest relevante beleidsnota's benoemd.
- Actualiserend: Signaleren van lacunes en voorstellen tot aanvullingen. Er is geen grens aan de onderwerpen die hiervoor op de agenda kunnen komen. Een viertal lopende processen wordt benoemd.

Type voorstellen



Rollen van de raad

De grijze vlakken staan voor een meer praktische vertaling van doelstellingen die de basis vormt voor de inzet vanuit de organisatie. De losse teksten zijn de beleidsstukken zoals die bij bestuur bekend zijn of zullen worden, deze worden in de volgende hoofdstukken nader toegelicht. De Omgevingsvisie is hiervan de belangrijkste: Het is de (nieuwe) kapstok voor zowel het bereikbaarheidsconclaaf, uitvoeringsplan duurzame mobiliteit als programma fiets. De genoemde stukken onder 'lacunes en aanvullingen' geven de huidige situatie weer, maar die zullen met de tijd op basis van bestuurlijke en maatschappelijke ontwikkelingen wijzigen.

Rollen van de raad

De drie type voorstellen vragen elk om specifieke rollen van de raad (bruin), die loopt van vaststellen en actualiseren via regisseren en controleren tot signaleren en evalueren. De laatste paragraaf van elk van de drie hoofdstukken gaat specifiek op de benoemde rollen van de raad in. In het laatste hoofdstuk wordt bij wijze van conclusie een opsomming gegeven van de vraagstukken die de komende vier jaar in de bestuurlijke besluitvorming een rol zullen gaan spelen.

Ambities en doelstellingen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de basis waarop we plannen inkaderen en uitvoeren. Na de centrale ambities worden de uitwerkingsvormen – sectoraal, gebiedsgericht en strategisch – verder toegelicht.

Ambities en focus: Omgevingsvisie 2019

Voor Deventer is de integrale omgevingsvisie van september 2019 de beleidsbasis. Ten aanzien van mobiliteit en parkeren is sprake van twee integrale ambities:



Duurzaam verplaatsen – We doen er alles aan om verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer te optimaliseren. We werken aan infrastructuur, maar beïnvloeden ook het gedrag, en zetten innovatieve methodes en opties zoals deelmobiliteit en smart mobility in. We beïnvloeden de keuze op alle manieren in de tijd: Van realtime alternatieven tijdens een reis, via kwalitatief hoge fietsroute en stallingen, tot scherp insteken van de parkeereis op locaties waar de beste mobiliteitsalternatieven beschikbaar zijn.

Gastvrij parkeren - Bezit en gebruik van een privé-auto blijft echter voor de Deventenaar een keuze en soms zelfs een noodzaak. Als men toch hiervoor kiest zorgen we voor een optimaal en zo eenvoudig en efficiënt mogelijk aanbod. Ook zorgen we voor verkeergeleiding om opstoppingen en daardoor veroorzaakte ongewenste uitstoot te minimaliseren. Naarmate meer alternatieven beschikbaar komen krijgt de gebruiker de keuze: Gebruik maken van een alternatief op enige (loop of P+R) afstand, of een faire prijs voor parkeeraanbod in de (binnen) stad zelf.

Centrale ambities in de uitwerking hiervan die voor binnenstad en schilwijken een relatie hebben met mobiliteit zijn veiligheid, inclusiviteit, duurzaamheid, innovatie en uitgaan van het Deventer DNA. Per ambitie kan de volgende 'vertaling' naar een viertal mobiliteitsambities in Deventer worden gemaakt.

- 1. De basis op orde** - Ambitie is een veilige, gezonde en inclusieve samenleving. Optimaliseren van veiligheid is altijd uitgangspunt, de fiets als meest gezonde verplaatsingsmethode is leidend, er is aandacht voor de openbaar vervoersopties. Netwerken, parkeervoorzieningen en vervoersopties dienen voldoende verwerkingscapaciteit te hebben, integraal toegankelijk en aantrekkelijk (schoon, heel en veilig) te zijn.
- 2. Optimale ruimtelijke inrichting** - Ambitie is meer Deventer stedelijkheid met een verweving van wonen, werken en vrije tijd. Hierdoor wordt het aantal verplaatsingen beperkt. De kans op fietsgebruik of wandelen neemt hierdoor toe, de noodzaak voor gebruik of zelfs bezit van een eigen auto neemt af. De (ruimte)winst hiervan kan benut worden voor een kwaliteitsimpuls voor de leefomgeving. Aandachtspunten hierbij zijn:
 - o Rechtstreekse, hoogwaardige fiets- en wandelvoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen en transities
 - o Scherpe parkeer- en fietsnormen bij transities, met als doel de afweging 'in de basis' te beïnvloeden
 - o Een veranderende rol van parkeren van een dominante naar een bescheidener positie en meer uitwisseling met deelmobiliteit, bijvoorbeeld door parkeren op afstand en optimalisatie van vraag en aanbod
- 3. Slimme mobiliteitstransitie** - Ambitie is een kwaliteitsimpuls voor duurzame mobiliteit. De resterende verplaatsingen beïnvloeden we maximaal richting de juiste vervoerskeuzes:
 - o Stimuleren van alternatieven voor solo-autogebruik (Infrastructuur en kwaliteitsverbetering zoals gratis stallen)
 - o Een faire prijs voor autogebruik en -bezit. Uitgangspunt is een divers aanbod van (bijna) gratis op afstand tot een kostendekkende prijs in het centrum voor bewoners, werkers en bezoekers. Regulering zorgt voor bescherming van bewonersplaatsen tegen 'wildparkeren'.
 - o Verknopen van zoveel mogelijk schakels in de mobiliteitsketen. Dit heeft een fysieke component in de vorm van bundeling van mobiliteitsopties in personen- en goederen HUB's¹, maar ook een virtuele component in de vorm van ICT toepassing en het stimuleren van slim en makkelijk reizen (Mobility as a Service)
- 4. Innovatieve techniek als versneller** - Ambitie is duurzaamheid door energietransitie en circulaire economie. Kunstmatige intelligentie en 'big data' bieden binnen mobiliteit sturingsopties. De focus ligt op de industrie, de Deventer bevolking is de doelgroep.
 - o Stimuleren van gebruik van schone brandstoffen. In de huidige tijd ligt de nadruk op elektrisch rijden. Echter, ook andere vormen zoals waterstof zijn hierbij van belang.
 - o Optimaliseren van de doorstroming door toepassing van nieuwe generaties verkeerslichten. Deze werken met software die voor een hele verkeerscorridor en voor alle verkeerssoorten voortdurend de optimale afwikkeling bepaald. Daarbij krijgen hulpdiensten voorrang, maar ook de bus bij vertraging of krijgt zwaar vrachtverkeer een 'groene golf', waardoor onnodige rem- en optrekbewegingen en de uitstoot daarvan wordt voorkomen.
 - o Stimuleren van verdere efficiëntie op het gebied van logistiek en distributie. Het betreft zowel bundeling van ritten als stimuleren van schone voertuigen (zero emissie binnenstad).
 - o Doorontwikkeling van de autoluwe binnenstad (een andere verhouding tussen autofuncties en andere verkeersgroepen) en verdere uitbreiding van (lieft gegroepede) parkeeropties langs de randen daarvan.

¹ HUB is de vakterm voor overstap- en overslagpunten voor respectievelijk personen en goederen.

Beleidsuitwerking: sectoraal, gebiedsgericht en strategisch

In vroeger tijden werd mobiliteitsbeleid louter *sectoraal* uitgewerkt. De drie grote modaliteiten (auto, fiets en OV) werden gepland en gemaakt, inclusief de daarvoor nodige voorzieningen (parkeerruimte, bushaltes en dergelijke). Daar kwamen later gemotoriseerde tweewielers bij (brommers, scooters, speed pedelecs). Sectoraal beleid vormt ook vandaag nog de meest geijkte invalshoek voor het plannen, op orde houden en de benodigde financiering van de verschillende (hoofd)netwerken en voorzieningen. Het meest bekende voorbeeld van sectoraal beleid is het dakpanprincipe. De essentie van het dakpanprincipe zodanig verdelen van autoverkeer dat meer ruimte ontstaat voor een goed verblijfs- en fietsklimaat (voor nadere uitleg, zie de illustratie van bijlage B1). Het kan daarmee leiden tot aanpassing van de weginfra-structuur. Een ingreep in weginfra werkt vervolgens sturend voor de inrichting van het gebied daar omheen.

In de afgelopen decennia bleek de sectorale aanpak niet genoeg om knelpunten op te lossen. In plaats van de 'rationele mens' werd duidelijk dat men vaak uit gewoonte handelt of bij meerdere bestemmingen achter elkaar andere verplaatsingskeuzes maakt. Het gebruik van nieuwe opties moet gestimuleerd worden, dat alle schakels in een reis op orde moeten zijn is hierbij eerder een randvoorwaarde. Ook werden de verschillen in omgeving erkend: Een binnenstad heeft wezenlijk ander kenmerken dan een buitenwijk, dorp of bedrijventerrein.

Het antwoord op die invalshoek kennen we thans als *gebiedsgericht* beleid. Met name in gebieden waar de focus op (her)ontwikkeling ligt, worden alle aspecten in samenhang ontworpen en geoptimaliseerd. Met het amendement van november 2021 dat de aanleiding vormt voor het huidige document, kan voor de binnenstad, voor de schilwijken en de vaak 'daartussen' gelegen herontwikkelingszones een specifieke set van beleidsdoelstellingen worden opgesteld. Tegelijkertijd blijft samenhang binnen de gegeven flexibiliteit van belang.

Gebiedsgericht beleid: Binnenstad

De beleidsambities voor de binnenstad zijn afdoende bekend en weergegeven in de reeds benoemde documenten. Uitgangspunten zijn het ontwikkelen van een 'autoluwe' binnenstad in combinatie met het ontwikkelen van parkeeropties langs de randen of op grotere afstand (P+R). De parkeerbehoefte van bestaande bewoners dient de worden gewaarborgd: Openstellen van garages voor vergunninghouders in de avonduren is daarvan een voorbeeld.

Tegelijkertijd is bewonersparkeren niet vanzelfsprekend (meer) is en met name voor nieuwe bewoners naar andere uitgangspunten wordt gezocht, zoals thans voorgesteld in het kader van de nulnorm discussie. De positie van bewonersparkeren wordt in goede verhouding gezien ten opzichte van de behoefte van de winkel- en bedrijvenfuncties van de binnenstad. Ook schoner en efficiënter inrichten van logistieke stromen maakt deel uit van gebiedsgericht beleid voor de binnenstad.

Gebiedsgericht beleid: Herontwikkelingszones

De Kien en Roto Smeets zijn 'grote' voorbeelden van herontwikkelingsbeleid in Deventer. Maar ook kleinere gebieden, zoals Sluiskwartier of Sensoraterrein, vallen onder deze noemer. Het belangrijkste kenmerk van ontwikkelingszones is dat de identiteit van het vorige gebruik bewaard blijft, terwijl tegelijkertijd wordt aangesloten op de kenmerken van de omliggende omgeving. Specifiek voor mobiliteit en parkeren kunnen als uitgangspunten worden gezien:

- Zo rechtsreeks mogelijke verbindingen voor fietsen en wandelen, liefst vrij van kruisingen en op afstand van de autostraten. Voor autostraten is uitgangspunt het voorkomen van doorgaande sluiproutes. Dat uitgangspunt kan leiden tot wijzigingen in het wegennet. Het benutten en aanvullen van natuurlijke scheidingen voor groenstroken en/of paden die los van de wegen liggen voor langzaam verkeer is gewenst.
- Bij herontwikkeling is het fysiek en op eigen terrein invullen van de 'eigen' parkeerbehoefte conform de geldende normen het uitgangspunt. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de ontwikkelaars, inclusief het zoeken naar goede alternatieven zoals flexibele en robuuste deelauto opties op het moment dat het programma te intensief is voor de daarbij behorende parkeereis. Specifiek aandacht is nodig voor eventuele historische tekorten in de directe omgeving: Indien er reeds parkeerdruk bestaat, moet bezien worden of de nieuwe ontwikkeling voor verlichting kan zorgen.
- Bij elke herontwikkeling dient bezien te worden in hoeverre hier (delen van) het binnenstedelijke parkeervraagstuk opgelost kunnen worden. Hoofdvormen hierbij zijn dat 'restruimte' (tijden waarop de parkeergelegenheid deels ongebruikt blijft) voor stedelijke doeleinden opengesteld wordt, of de optie waarbij de gemeente als partner eigen parkeergelegenheid toevoegt voor P+R en parkeerdoeleinden van buiten het gebied.

Gebiedsgericht beleid: Schilwijken

De term 'schilwijken' staat voor de diverse wijken die aan het binnenstadsgebied grenzen. Allen hebben te maken met parkeerdruk vanuit het centrum. Dat kan om bezoekers of werkers gaan, maar ook om bewoners van de binnenstad. Andere kenmerken die alle schilwijken bezitten is dat door de vooroorlogse opzet de ruimte voor parkeren vaak te krap is ten opzichte van het aantal woningen, een ontwikkeling die in vaktermen het 'historisch tekort' wordt genoemd. Qua ambitie is het beeld voor alle schilwijken dat gestreefd wordt naar een gemengde invulling van functies (en de daarbij behorende parkeeropties). Voor parkeren is het beschermen van bewonersbelangen in relatie tot de dreiging van ontwikkelingen in de directe omgeving het overkoepelende doel.

Ten aanzien van automobilititeit is uitgangspunt het voorkomen van doorgaand autoverkeer en bevoordelen van langzaam verkeer in de vorm van rechtstreekse en kruisingsvrije routes, op dezelfde wijze zoals dat bij de herontwikkelingsgebieden is omschreven. Tegenover de bindende kenmerken die hierboven zijn benoemd kent elk van de 'windrichtingen' waarin de schilwijken zich bevinden een aparte en specifieke problematiek. Ten noorden en oosten van de binnenstad is de vraag in hoeverre aangepaste regulering de parkeerdruk kan voorkomen. In zuidelijke richting speelt de problematiek van druk van werkers uit de bedrijventerreinen, en in zuidwestelijke richting speelt de optimalisatie van gebruik van de parkeerterreinen De Worp en Melksterweide. De analyse per wijkdeel is nader uitgewerkt in bijlage **B2**.

Naast de sectorale en gebiedsgerichte vorm wordt *strategisch* beleid in Deventer als derde beleidsvorm toegepast. Doel daarvan is de uitwerking zo slim mogelijk te laten verlopen en nieuwe kansen te benutten. Goede voorbeelden daarvan zijn:

- Het 'knooppuntenbeleid' als uitwerkingsprincipe. Door vervoersopties te bundelen wordt de kans op benutten groter. Naast de fysieke component (P+R, transferia) heeft deze een virtuele component: Mobility as a Service, gericht op realtime reisinformatie op de smartphone.
- Innovatie en ICT. Binnen mobiliteit is deelvervoer in opkomst en is elektrificatie van vervoer gaande. ICT zorgt 'op de achtergrond' voor de verdeling van capaciteit langs hoofdwegen en bij parkeervoorzieningen. IVRi's (onderling verbonden, computergestuurde verkeerslichten) als basis zijn hierbij belangrijk.
- Lobby op bovenlokaal niveau, waar mogelijk samen met de regionale buurgemeenten.
- Inspelen op subsidies en het aanhaken op regulier onderhoud om bij ingrepen bestedingen en doorlooptijd van ingrepen zoveel als mogelijk te stroomlijnen.

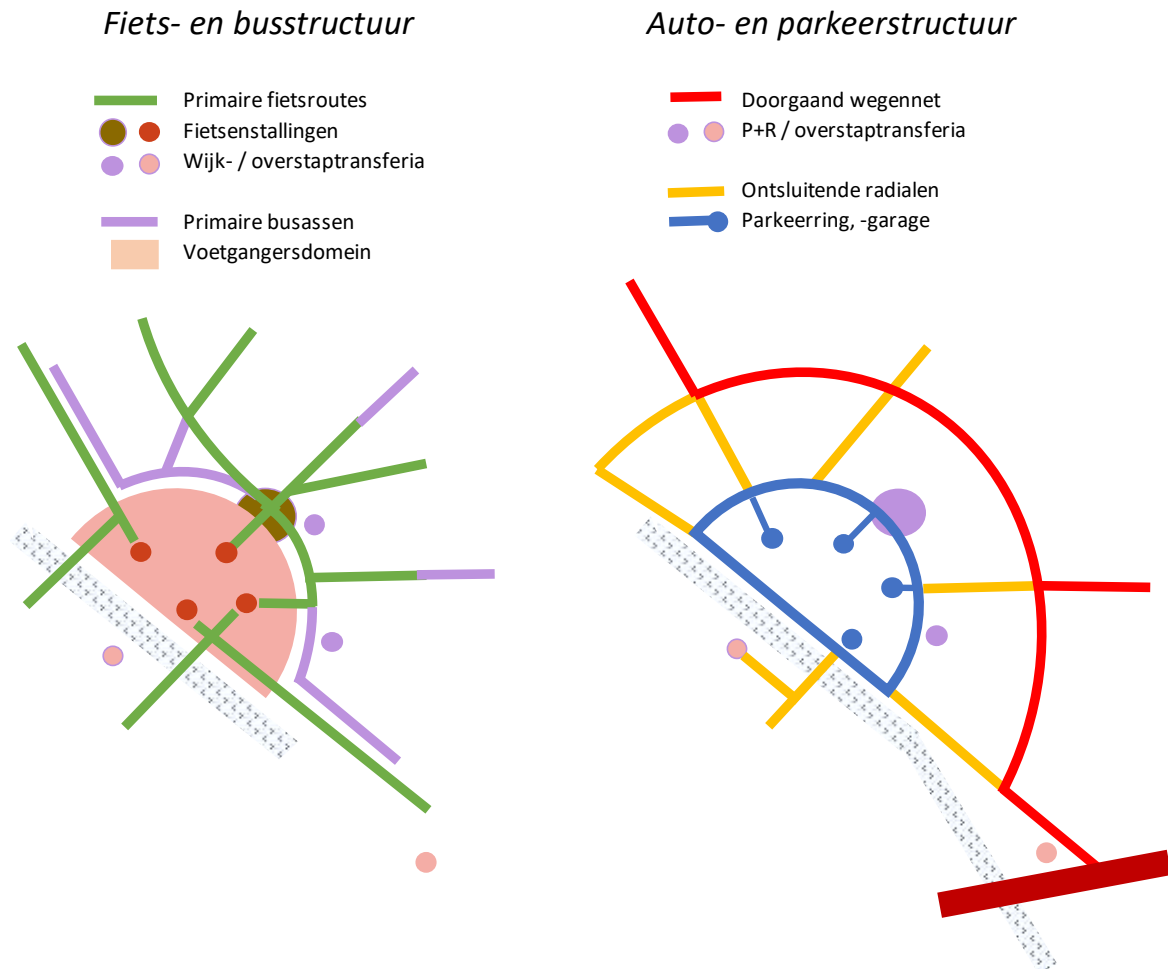
De beleidsprincipes zijn vastgelegd in de omgevingsvisie van 2019. Aangezien deze niet voor 2023 / 2024 wordt geactualiseerd, wordt het Meerjaren Programma Parkeren benut om 'tussentijdse' beleidsaanvullingen vast te leggen. Bij de actualisatie van de omgevingsvisie worden deze in de nieuwe omgevingsvisie ingepast.

Ontsluitingsstructuur van de binnenstad – Theoretische uitgangspunten

Na de omschrijving van het beleid in tekst hierboven is de vraag hoe dit ruimtelijk voor met name de binnenstad wordt uitgewerkt. De volgende twee paragrafen gaan hier nader op in. Vanuit de doelstelling '*duurzaam verplaatsen*' staat de fietsstructuur voorop. Kwalitatief hoogwaardige fietsroutes en verbindingen lopen vanuit het buitengebied en de stadswijken door tot in het voetgangersdomein van de binnenstad. Stallen van de fiets voor het centrum of een treinreis vormt de bestemming van de fietsassen. De busroutes volgen soms dezelfde structuur, maar met name de sterroutes lopen ook door de verblijfsgebieden heen. Naarmate de afstand toeneemt, wordt de busfunctie belangrijker. Voor beiden geldt dat zoveel als mogelijk prioriteit wordt verleend bij het kruisen van de wegenstructuur. Ambtelijk wordt gewerkt aan een multimodale netwerkkaart, waarin meer richting komt ten aanzien van de onderlinge prioriteiten.

De wegenstructuur richt zich op duurzaamheid en een schoon leefmilieu. Hoe dichter bij de binnenstadstad, hoe meer doorgaand verkeer wordt geweerd, terwijl naar buiten toe doorgaand verkeer juist wordt geacommodeerd: Het dakpanprincipe. Dat uit zich in verschillen in wegprofielen en prioriteit voor de auto bij kruisingen. De binnenstadszone wordt daardoor autoluw: De auto is te gast en past zich aan de overige weggebruikers en de omgeving. Echter, de auto behoudt een rol voor wie dat wil, of hiervan afhankelijk is. Alleen het voetgangersdomein is daadwerkelijk autovrij.

Vanuit de doelstelling 'Gastvrij parkeren' is het op sleutelpunten mogelijk vanaf het doorgaand wegennet via een radiaal de binnenstad te bereiken. De radiaal eindigt in een centrale parkeervoorziening. Om zoekverkeer te voorkomen zijn de parkeervoorzieningen gekoppeld via een centrumring. Naast de garages in het centrum krijgen automobilisten de optie eerder over te stappen voor een aantrekkelijke prijs en vervolgreis; ook dat draagt bij aan het weren van auto's in de binnenstad.

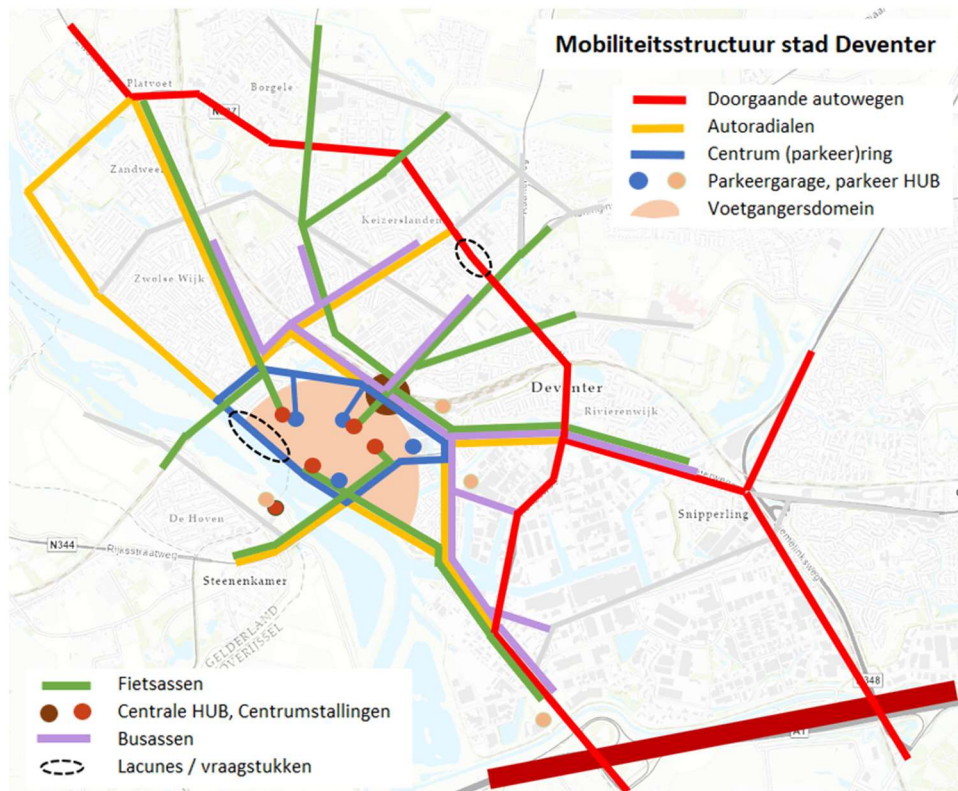


Ontsluitingsstructuur van de binnenstad – Praktijkbeeld en lacunes

Uiteraard is het theoretische beeld voor discussie vatbaar. Het is slechts een hulpmiddel en zal nooit exact zo worden gerealiseerd. Er zijn natuurlijke en eerder door de mens gemaakte barrières. Grondbezit speelt ook een grote rol: Opkopen van particulier eigendom voor een theoretisch ideale oplossing is vaak kostbaar, en kan op grote weerstand leiden van de direct betrokkenen. Het praktijkbeeld vormt een goede afweging van belangen hierbinnen. Op de volgende bladzijde is een praktijkbeeld van de uitvoering van het principe in Deventer weergegeven.

Goed zichtbaar is dat voorrangsprincipes niet altijd exact kunnen worden toegepast. Hoewel de structuren liefst gescheiden moeten zijn en ongelijkvloers kruisen, bestaan in de praktijk uiteraard veel situaties waarbij de diverse functies gebundeld zijn. De daadwerkelijke ruimte bepaald mede welke prioriteit aan welke vorm van verplaatsen in wegprofielen en bij kruisingen wordt gegeven.

Door de structuren over elkaar heen te leggen en met de huidige praktijk te vergelijken ontstaat tevens een beeld van mogelijke lacunes. Enkele voorbeelden hiervan zijn op de kaart aangegeven met een zwarte streepjeslijn. Benoemd zijn de Van Oldenielstraat (die deel is van de doorgaande verkeersroute, maar een smal wegprofiel heeft) en de parkeerroute (waarvan het de vraag is of deze op de juiste plaats is bij de Rijksstraatweg en of deze het juiste wegprofiel heeft bij de IJsselkade).



NB. Het betreft een kaartbeeld waarin de wegen naar functie zijn ingekleurd. Met de ontsluiting van de binnenstad als aanleiding zijn met name buiten de schilwijken verschillende routes soms niet getekend of houden de op een willekeurige plaats op. Het kaartbeeld is bedoeld als illustratie voor verdere beleidsuitwerking, het bevat geen nieuwe keuzes.

Rollen van de raad: Vaststellen en actualiseren

De raad van Deventer stelt de beleidsinsteek vast. Het geheel van vastgestelde documenten staat bekend als het 'staande' beleid. In 2013 werd voor het laatst een integrale sectorale visie vastgesteld². Specifiek voor fiets vormt het programma fiets (2021) de opvolger van het sectorale fietsbeleidsplan 2010-2015. De gezamenlijke mening van betrokken partijen in de stad, opgesteld als resultaat van een bereikbaarheidsconclaf in de vorm van een 'bericht aan de stad' in 2011, vormde de basis hiervoor. Dankzij de omgevingswet is mobiliteitsbeleid onderdeel van de integrale omgevingsvisie en is in aanloop naar 2019 geen apart beleidsdocument meer vastgesteld.

Overigens is voor mobiliteitsbeleid een houdbaarheid van gemiddeld vijf tot tien jaar na vaststelling acceptabel om drie redenen. De eerste reden is dat per jaar maar een klein deel van de infrastructuur daadwerkelijk verandert. De tweede reden is dat projecten vaak jaren van planning en uitvoering nodig hebben. De derde reden is dat tijd voorbijgaat voordat een nieuwe of veranderde omgeving wordt herkend en benut. Als gevolg hiervan veranderen de ambities en doelstellingen na vijf tot tien jaar vaak niet wezenlijk, het gaat dan eerder om actualisatie van het beleid. Voorbeelden zijn het correct inpassen van nieuwe mogelijkheden (zoals elektrische fiets en auto) of veranderende demografische trends en integrale doelstellingen (zoals de woonopgave).

In Deventer is een praktische oplossing gevonden voor het actueel houden van het mobiliteitsbeleid. In de omgevingsvisie zijn de basiselementen vastgelegd. De omgevingsvisie is nog 'vers' en zal in principe tot minimaal 2024 niet geactualiseerd worden. In de tussenliggende tijd worden wel aanvullende beleidsuitspraken vastgelegd in het strategische meerjarenperspectief parkeren (MPP), dat in het volgende hoofdstuk aan de orde komt. Bij actualisatie van de omgevingsvisie worden de beleidsuitspraken van recente MPP's de basis voor de inbreng vanuit mobiliteit.

² Parkeerbeleidsplan, definitieve versie januari 2013

Programmeren en Uitvoeren

In het vorige hoofdstuk is aangegeven hoe we op drie beleidsniveaus aangeven wat we willen. Dit hoofdstuk gaat over de vraag die daar logischerwijs op volgt: Hoe gaan we dit tot werkelijkheid maken voor de binnenstad en de schilwijken. Ingezoomd wordt op samenhang in planvorming en keuzes die daarbinnen zijn gemaakt. Vervolgens wordt aangegeven hoe het met de uitvoering staat. Daarna wordt uitgelegd hoe de raad via regie en controle hierop haar invloed kan uitoefenen.

Beleidsinsteek: Bericht aan de stad

De meest recente integrale consultatie van het maatschappelijk veld ten aanzien van de mobiliteitsontwikkeling leidde tot het beslisdokument 'Deventer binnen bereik, uitkomst bereikbaarheidsconclaf' van 2011. In 2015 is ten behoeve van het college de meest recente update hiervan gemaakt.



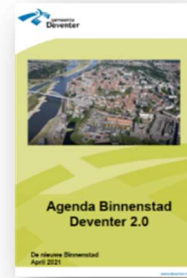
Het bereikbaarheidsconclaf kwam voort uit het bredere 'Bericht aan de stad' van dat jaar en introduceerde negen kwesties die de kern van het bereikbaarheids- en parkeerbeleid van Deventer op dat moment omvatten. Tien jaar later is een deel hiervan werkelijkheid geworden, maar zijn sommige conclusies inmiddels achterhaald. Per kwestie wordt de evaluatie per begin 2022 aan de keuzes van 2011 toegevoegd.

	Kwestie	Constateringen en wel / niet uitgevoerde projecten 2011 - Heden
1	Hoofdwegen structuur	De A1 en de aansluitende wegen zijn op orde Het Hanzetracé is virtueel (iVRI's) en fysiek op orde Nog uit te voeren ontbrekende schakel Oldenielstraat – Henri Dunantlaan
2	De Welle autoluwer	De route heeft een blijvende functie voor bestemmingsverkeer en parkeerring Snelheidsverlaging en restricties zwaar vrachtverkeer zijn niet gerealiseerd Wel incidente afzetting bij evenementen en dynamische reisinformatie
3	Wilhelmina burg	Aanpassing aanlanding blijkt financieel niet mogelijk Afkoppeling Bokkingshang en Emmastraat voorlopig niet in beeld Planvorming Sluiskwartier gereed, oversteken van/naar centrum aangepast Ontsluiting Lage Worp bij Rijksweg gerealiseerd
4	NS station en Stadscampus	Geen eenrichtingscircuit Stationsstraat NS - Rijsterborgherweg Stationsomgeving tot en met Kruispunt Brinkgeverweg integraal verbeterd Kien delen Verzetslaan en Handelskade in ontwikkeling, infra is volgend
5	Het Parkeren	Capaciteit De Worp is aangepakt, garages zijn of worden verbeterd. Parkeerverordeningen worden per jaargang bijgepunkt, voorstellen anders omgaan met parkeren zijn gedaan, maar (nog) geen integrale herbeoordeling parkeerverordening en beleidsregels parkeren.
6	Wandelen en fietsen	Waar mogelijk aandacht voor langzaam verkeer bij ontwikkeling en regulier onderhoud. Interne aansturing is integraal en transparant (MJOP systematiek) Geen stadsbrede, samenhangende wandelstructuur
7	Openbaar Vervoer	Middenweg tussen bereikbaarheid en betaalbaarheid in nieuwe concessie Geen OV ontsluiting binnenstad, vraagafhankelijk OV blijft basisvoorziening
8	Flankerend beleid	PRIS is uitgevoerd, Slimme reiskeuzes worden regionaal gestimuleerd Dynamische reisinformatie wordt grotendeels door de markt opgepakt Duurzame stadsdistributie wordt door de sector aangepakt, de gemeente stelt zero emissiekaders voor de binnenstad vanaf 2025

Op maatregelniveau is de evaluatie van alle projecten in bijlage B3 weergegeven.

Uitvoeringsprogramma: Binnenstad 2.0

Het gebiedsgerichte uitgangspunt voor het product is de uitvoeringsagenda voor de binnenstad van april 2021 (concept). De eerste binnenstadsagenda verscheen in oktober 2017. Mobiliteit en bereikbaarheid is de 3^e strategische pijler:



Wat Voetgangers, fietsers en modern, duurzaam en snel openbaar vervoer geven we voorrang. We streven naar een duurzame en emissievrije binnenstad. We verleiden onze bewoners om met de fiets de stad in te komen door goede en snelle hoofdroutes waarbij diep in de binnenstad bij goede (evt. overdekte parkeervoorzieningen) kan worden geparkeerd. Zo maken we de binnenstad minder gemotoriseerd en verbeteren we actief de luchtkwaliteit. We kijken naar kansen voor de ruimtelijke kwaliteit in de stad én naar het oplossen van knelpunten die met mobiliteit samenhangen.

Hoe We onderzoeken parkeermogelijkheden buiten de binnenstad (aan de rand of bij transferia), we kijken naar mogelijkheden om de auto verder uit de binnenstad te weren (zowel voor bewoners als bezoekers, waarbij afgetast wordt in hoeverre direct betrokkenen hierin mee willen gaan), we creëren meer kleine fietsparkeervoorzieningen, het parkeerbeleid ten aanzien van de te hanteren normen bij ontwikkelingen wordt geëvalueerd en herzien.

Deze kwamen voort uit gesprekken met stakeholders. De wens is prioriteit te geven aan projecten die binnen vier jaar uitvoerbaar zijn. In het overzicht van projecten wordt onder de 3^e pijler benoemd:

	Status	Naam	Toelichting	Gedekt?
3.1/1	Lopend / urgent	Brinkgarage inclusief ontsluiting	Permanent maken en groot onderhoud	Ja (2,4-2,4)
3.2/1	Lopend / urgent	Fietsvoorzieningen (parkeren, routing en verhuur)	Zowel bezoekers als bewoners, bewaakt met ruime openingstijden. Lamme van Dieseplein en Mimik in uitvoering	Deels (4,0-0,44)
3.3/1	Lopend / urgent	Veerpont ³	Ook pijlers 1 en 6 Ruimere vaartijden en verduurzamen.	
3.4/3	Programmeerbaar	Nul emissie binnenstad	Bestel- en vrachtwagenverkeer, gepland 2025	Worden nog def. geraamd
3.5/1	Programmeerbaar	Parkeren De Kien	Voorziening parkeerbijdrage bouwaanvragen: Deels (nntb-1,0)	
3.6/1	Programmeerbaar	Onderzoek transferia parkeren	Ook pijlers 2 en 6. Transitie rondom parkeren in beeld brengen.	
3.7	Wenselijk	Openbaar Vervoer	Hoogwaardige OV verbinding kennisas	(3,0-0)
3.8/2	Wenselijk	Autoluw Bergkwartier	Ook pijlers 2 en 6	
3.9/2	Wenselijk	Autoluw Nwe Markt e.o	Ook pijlers 2 en 6	
3.10/4	Wenselijk	Verbinding Havenkwartier en binnenstad, Ook pijler 6		

NB Pijlers zijn 1: Stad aan de IJssel, 2: Natuurlijke verstedelijking en klimaatmaatregelen en 6: Place to be / huiskamer / verblijfswaarde.

In een bijlage van het rapport 'De Nieuwe binnenstad' wordt als zesde element aandacht gevraagd voor parkeren en bereikbaarheid. Deze zijn essentieel voor het blijvend aantrekkelijk houden van de binnenstad. Aanbevolen wordt het rapport van SDBM 'Bereikbaarheid & Parkeren, het welkom van de gastvrije Deventer binnenstad' als basis te nemen. Dit rapport komt om die reden in een volgend hoofdstuk nader aan bod.

In oktober 2021 heeft de raad de Agenda Binnenstad besproken in een raadstafel. Op 1 maart 2022 is de Agenda Binnenstad 2.0 vervolgens vastgesteld, met een addendum als aanvulling hierop. Mobiliteit en bereikbaarheid is één van de vijf thema's die nader worden uitgewerkt. Hierin wordt het huidige overzicht van vastgesteld beleid genoemd. Specifiek voor fiets wordt een plan inzake uitwerking fiets in de binnenstad aangekondigd voor het 3^e kwartaal van 2022.

³ Inmiddels is de veerpont verduurzaamd en is de dekking voor deze investering geregeld

Planning en ondersteuning: MPP

De afkorting MPP staat voor meerjaren programma parkeren, een beleidsstuk dat minimaal om het jaar en bij voorkeur als onderdeel van de begroting ter besluitvorming aan de raad wordt aangeboden. Indien aanvullende beleidsuitspraken door de raad worden vastgesteld, worden deze in het MPP benoemd. Inhoudelijk geeft het MPP een doorkijk voor de komende vier jaar en sluit zo aan bij de begrotingscyclus. Qua financiën wordt voor de ontwikkeling van de exploitatie van het parkeren, de reserve parkeren, een doorkijk van 10 jaar getoond.

Een aparte reserve is nuttig om jaarlijkse fluctuaties door bijvoorbeeld afschrijving en vervanging en onvermijdelijke fluctuaties in inkomsten door beheer en onderhoud niet direct op de reguliere begroting terug te laten slaan. In principe staat de reserve los van de begroting, maar in sommige jaren bestaat de behoefte aan het putten vanuit of juist het bijvullen van het saldo van de reserve. De raad kan op deze manier bepalen welke projecten worden uitgewerkt, en desgewenst het tempo hiervan aanpassen.

Implementatie: Beleidsregels en verordeningen

Na vaststelling van principes en uitwerking wordt het beleid financieel en juridisch 'vertaald' in documenten die noodzakelijk zijn voor de correcte uitvoering van het beleid. Hoewel vaak meer technisch van aard, liggen er op dit niveau ook diverse sturingsmogelijkheden voor de raad. De belangrijkste hiervan zijn de jaarlijkse verordeningen en de meer incidentele beleidsregels parkeren.

In de *beleidsregels parkeren* wordt duidelijk gemaakt hoe het bestuur omgaat met haar beslissruimte, in dit geval voor parkeren. Aangegeven wordt hoe belangen afgewogen worden, feiten vastgesteld worden en voorschriften worden uitgelegd. Op dit niveau wordt bepaald dat men op eigen terrein parkeren dient op te vangen, welke uitzonderingen daarop gelden, en welke normen daarvoor worden gehanteerd. De huidige beleidsregels en parkeernormen dateren van 2013 en 2015 en zijn aan vernieuwing toe, er zijn bijvoorbeeld nieuwe mobiliteitsopties en nieuwe kencijfers beschikbaar. Voor gesteld is deze te vernieuwen, zodra de discussie over de nulnorm is afgerond. De beleidsregels en parkeernormen zijn zichtbaar op www.deventer.nl/parkeernormen.

De *parkeerverordening en verordening parkeerbelastingen* leggen vast waar en hoe gereguleerd parkeren kan worden toegepast en tegen welke kosten dit plaats mag vinden. De voorwaarden voor afnemen van verschillende vergunningen wordt ook hierin geregeld. Ook de tarieven voor straatparkeren en -garages worden hierin vastgelegd, evenals de kostenberekening voor de naheffingsaanslag betaald parkeren (de parkeerboete). Beide verordeningen worden als onderdeel van de jaarlijkse begrotingscyclus jaarlijks voor het daarop komende jaar vastgelegd. De aspecten van deze verordeningen worden benut bij de uitleg over parkeren op onze gemeentelijke website, maar de vastgestelde 'vigerende' versie zijn ook in te zien via www.overheid.nl.

Rollen van de Raad: Regisseren en controleren

De raad dient tijdens de uitvoering de koers in de gaten te houden. Dat kan op twee hoofdmanieren. Enerzijds kan meegekeken worden bij de planning van werkzaamheden en projecten. De volgorde daarvan heeft te maken met geld, maar ook met beschikbaarheid van subsidies, urgentie en het vinden van synergie met het reguliere onderhoud. Anderzijds kan gecontroleerd worden of plannen naar behoren zijn uitgevoerd – en of deze aan het verwachte effect beantwoorden.

Lacunes en Aanvullingen

De vorige hoofdstukken geven een beeld van wat we willen, hoe we dit in plannen vertalen en hoe het met de uitvoering staat. Daardoor ontstaat een helder overzicht van de huidige inzet en resultaat. Sinds het formuleren van ambities in 2011 is er echter een hoop gebeurd. De beleidsfocus heeft zich aangepast op wijzigende trends en nieuwe methoden van aanpak. Er zijn nieuwe verplaatsingsopties en aandrijvingsvormen door de markt ontwikkeld. Last but not least hebben de maatschappelijke partners hun ambities en wensen geactualiseerd.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven om welke trends het gaat, en hoe we vanuit de gemeente deze trends binnen het staande beleid inpassen. Ook wordt – mede dankzij de opsomming van de vorige hoofdstukken – aangegeven op welke plaatsen lacunes optreden die om een aanvulling vragen binnen de focus van een nieuwe collegeperiode.

Ruimte voor innovaties: Een bloemlezing

Het door de raad vastgestelde, 'staande' beleid is de basis voor de wijze waarop college en organisatie de uitvoering ter hand nemen. Met de tijd ontstaan echter nieuwe invalshoeken. Dat kunnen nieuwe onderzoeksgegevens zijn, maar ook indicaties uit de samenleving of beschikbaarheid van nieuwe technieken vanuit de vakwereld en de industrie. Waar mogelijk wordt door college en organisatie een voorbereiding verzorgd om over een nieuw elementen van gedachten te wisselen. De hamvraag daarbij is: Willen we het nieuwe element inpassen in het 'staande' beleid of niet? Het mooie van deze vorm is dat er geen grenzen zijn aan de herkomst of inhoud van het voorstel. Daardoor is geen standaard indeling mogelijk: In plaats daarvan wordt een bloemlezing gegeven van recente voorbeelden van beleid dat populair gezegd 'in de pijplijn' zit.

In voorbereiding: Integrale laadvisie

De laadvisie bepaalt de strategie om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit gebeurt in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord. Het is de opvolger van de 'É-laadstrategie' die in 2015 zijn vastgesteld. Het gaat om alle vormen van vervoer: Auto's van bewoners en bezoekers, elektrische fietsen en scooters, deelauto's, het voetveer en de logistieke bediening van de binnenstad. De insteek is laden zoveel mogelijk op eigen terrein te laten plaatsvinden, de gemeente zorgt voor een publiek basisnet voor bezoekers en gebruikers die geen eigen terrein beschikbaar hebben.

Maar er is ook aandacht voor het plaatsen van strategische 'laadpleinen' die (lieft als onderdeel van een mobiliteitshub) zowel voor eigen auto's als deelmobiliteit de overgang naar elektrisch rijden kunnen stimuleren. De relatie wordt gelegd met aandrijving door waterstof en de transitie van regulier naar snelladen. Er ligt bij deze uitwerking een relatie met het Energieplan Deventer (2020), een koepelplan waarin de verschillende onderdelen van de brede energie- en duurzaamheidsopgave in samenhang wordt beschreven.

In behandeling: Logistiek en zero emissie

Het klimaatakkoord vormt voor alle Nederlandse gemeenten een basis voor acties die als uiteindelijk doel het terugdringen van broeikasgassen terug te dringen. Om deze aanpak in Deventer een impuls te geven tekende het college in juni 2017 de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GD ZES): een intentieverklaring waarin overheden en marktpartijen toewerken naar een zero emissie stadslogistiek in 2025. Vanaf 2018 is dit op basis van een voorstel verder uitgewerkt. Eerste acties waren ondersteuning van fietskoeriers en een cityhub in combinatie met binnenstadslevering met een elektrisch voertuig bij Sallcon (Inmiddels KonnecteD).

In maart 2021 is de raad geïnformeerd over een principebesluit dat door het college is genomen tot het invoeren van een nul-emissiezone in het centrum van Deventer. Het college van B&W heeft daartoe het Plan van Aanpak "Naar een schone en slimmer bevoorradde Deventer binnenstad!" vastgesteld. De voorziene invoeringsdatum van de nul emissiezone ligt op 4 jaar na dagtekening van het principebesluit. De definitieve invoering van de nul emissiezone is onder voorbehoud van financiering bij de implementatie. Daarnaast vinden in 2022 en 2024 landelijke monitoringsmomenten van haalbaarheid en betaalbaarheid plaats, op basis waarvan het Rijk en de sector bepalen of 2025 haalbaar is. In het plan van aanpak wordt aangegeven dat de invoering van de nul-emissiezone mag

niet ten koste gaan van het onderscheidende karakter van winkelaanbod in de Deventer binnenstad, maar moet bijdragen aan een verbetering van het verblijfs- en winkelklimaat. De samenwerking tussen gemeente en haar partners staat centraal en richt zich op het waar mogelijk faciliteren en stimuleren van “bottom-up” initiatieven. De invoering van de nul-emissiezone, in combinatie met de acties en initiatieven van alle partners samen, moeten bijdragen aan een leefbare, gezonde en goed bereikbare Deventer binnenstad.

In nader onderzoek: de nulnorm problematiek

Een nulnorm maatregel is een manier om een impuls aan de leefbaarheid en de beleving van de binnenstad te geven. Onderdeel daarvan is ruimte voor wisselende functies, die met de tijd verandert. Dat uitgangspunt wordt door raad en belangengroepen onderschreven. Bijkomend gevolg van die - op zich positieve - ontwikkeling is dat er parkeervraagstukken ontstaan. De parkeereis anno 2021 ligt hoger dan in de verschillende historische aanlegfasen van de binnenstad. Er is voor alle functies gebrek aan ruimte, inclusief het parkeren. Het college zoekt naar de optimale weg om aan beide vraagstukken recht te doen.

Door de maatregel wordt de realisatienorm van parkeren op nieuwe wooninitiatieven op nul gesteld. Gevolg is dat hier geen afkoopbedrag meer voor verschuldigd is, een verplichting die vaak tot uit- of afstel van nieuwe ontwikkeling leidde. Door de maatregel wordt het obstakel van afkoop van de parkeervraag bij gewenste functiewisselingen weggehaald. In september 2019 sprak het college een voornemen tot invoeren van een breed mobiliteitspakket aan uw raad uit, gericht op bewuster mobiliteitsgebruik. Van alle maatregelen (waaronder stimuleren van fietsgebruik en digitalisering van het parkeerproces) leverde alleen het voorstel voor een nulnorm maatregel voor het centrum bedenkingen op. Na een consultatie van de direct betrokken partijen heeft de raad in november 2021 hier nader over gesproken.

In reactie hierop heeft het college in een raadsmededeling van december 2021 aangegeven nader onderzoek te zullen gaan uitvoeren, waarbij ook de effecten worden betrokken en beoordeeld. Vragen over alternatieve opties voor bewoners en de relatie met mogelijke opties voor bedrijven zullen worden beantwoord. De resultaten hiervan zullen in het voorjaar van 2022 aan de raad worden teruggekoppeld. Als leidraad hiervoor gaan het college uit van het samenvoegen van dit proces met het raadsamendement dat de aanleiding vormt voor het huidige document.

Invloed van betrokkenen: Visie SDBM

De Stichting Deventer Binnenstads management (SDBM) bracht in maart 2019 het document 'Bereikbaarheid & Parkeren, het welkom van de gastvrije Deventer binnenstad'. Met als ondertitel 'Deventer binnenstad: Gastvrij!' stelt het plan van aanpak vier ambities centraal:

- Een goede bereikbaarheid van alle publieksgerichte voorzieningen in de verschillende delen van de binnenstad
- Een optimale beschikbaarheid van parkeermogelijkheden in alle delen van de stad voor bezoekers en bewoners
- Een goede balans tussen (auto- en fiets-) bereikbaarheid en verblijfsklimaat
- Een gezonde balans tussen de bereikbaarheidsbehoefte van bewoners en bezoekers



Gepleit wordt de sterke positie te benutten, zoals de compacte parkeerring, redelijke parkeertarieven, het grote voetgangersgebied en de attractieve pont als entree. Voor fiets wordt gepleit voor veilige fietsroutes naar en door de binnenstad en goed uitgeruste, bewaakte stallingen. De ambities worden uitgewerkt in 17 uitvoeringsprojecten. De stand van zaken hiervan wordt hieronder aangegeven.

Het College overlegt regelmatig met SDBM en andere belangengroepen om de voortgang van de ambities te monitoren en om eventuele aanvullende voorstellen te doen. Maar ook komt het voor dat een externe aanbeveling door het bestuur niet wordt overgenomen. De stand van zaken van de 17 door SDM geformuleerde uitvoeringsprojecten is als volgt.

	● Voltooid / uitgevoerd	● Uitvoering gaande / in voorbereiding	● Niet uitgevoerd / gewijzigde koers	
1	Voldoende capaciteit voor bezoekers behouden rondom de grote kerk	●		Er is een integraal ontwerp voor Grote Kerkhof en Stromarkt gemaakt, waarbij met alle aspecten rekening wordt gehouden.
2	Geen avondtarief na 18:00 uur		●	Dit wordt niet ingevoerd. De parkeerdruk is ook na 18:00 (te) hoog, er ontstaan conflicten tussen bewoners en bezoekers.
3	Duidelijker regime (kort) straatparkeren	●		Jaarlijks wordt ingegaan op klachten en verzoeken. Op termijn wordt de complete indeling tegen het licht gehouden.
4	Alternatief voor 25 euro-'schrik'-borden	●		Deze zijn vervangen.
5	Parkeerruimte Worp optimaal benutten voor bezoekers binnenstad	●		In 2021 is nader onderzoek uitgevoerd. Voorstellen en uitvoering worden echter pas weer relevant nadat de covidbeperkingen voorbij zijn. Bezien wordt of een combiticket parkeren-pont
6	Gastvrij onthaal de worp/ pontje	●		Als onderdeel van de herontwikkeling Sluiskwartier is een optimale vormgeving voorgeteld, uitvoering volgt in 2022 - 2023.
7	Entree en inrichting brinkgarage verbeteren	●		Deze is doorgevoerd (PRIS). Dit wordt op termijn steeds meer vervangen door in-car opties (zoals suggesties in de tomtom)
8	Heldere verwijzingen op de p-ring	●		Waar mogelijk is de verkeerscirculatie aangepast, grotere vraagstukken (zoals De Welle) komen nog aan de orde.
9	Onnodig autoverkeer uit autoluw gebied	●		Toegangen zijn verbeterd, bewegwijzering en kwaliteit van de stallingen zijn aangepast. Personeel heeft trainingen gehad.
10	Gastvrij onthaal parkeergarages	●		De fietsenstallingen zijn in aantal en kwaliteit uitgebreid.
11	Gastvrije en voldoende fietsenstallingen	●		Aanvulling voor het cultuurkwartier en bij De boreel is gaande.
12	Gastvrije en voldoende bewaakte (overdekte?) fietsenstallingen en oplaad mogelijkheden	●		Als onderdeel van verbeteringen is aandacht voor informatie. SDBM werkt hier vanuit de ondernemers aan.
13	Infopunten plaatsen met route-informatie (wayfinding): welkom ...indeventer	●		De stationszone is op basis van een integraal ontwerp aangepast, met langzaam verkeer als één van de bepalende factoren.
14	Veilige looproute station-singelstraat	●		Het centrumbus initiatief is helaas gestopt. Een alternatief is in de concessie niet mogelijk.
15	Betere OV ontsluiting binnenstad		●	Websites Deventer.nl en -.info bieden basisinformatie. Realtime parkeren wordt commercieel ingevuld (bv prettigparkeren.nl)
16	Online informatievoorziening optimaliseren	●		Deventer handhavers zijn van nature vriendelijk en behulpzaam. Personeel heeft tevens aanvullende trainingen gehad.
17	Handhaving parkeren óók "parkeergids": handhaven met een glimlach!	●		

Rollen van de raad: Signaleren en evalueren

De raad kan gezien worden als het wervings- en selectiebureau van het staande beleid. Aan de ene kant dient de raad alert te zijn op nieuwe ontwikkelingen en deze met de hulp van college en organisatie op waarde te schatten. Aan de andere kant dient bepaald te worden welk van de vele voorstellen daadwerkelijk meerwaarde heeft om aan het staande beleid te worden toegevoegd. Belangrijk is dan ook of er onderdelen van het bestaande beleid zijn die tegelijkertijd met een wijziging of nieuwe aanvulling moeten worden aangepast of vervangen.

Agenda voor de komende vier jaar

Bij wijze van conclusie wordt een opsomming gegeven van de vraagstukken die de komende vier jaar in de bestuurlijke besluitvorming een rol zullen gaan spelen. Hiervoor is geput uit de verschillende opsommingen zoals die in de vorige hoofdstukken zijn benoemd. Uiteraard kunnen de benoemde vraagstukken met de tijd verder worden aangevuld, en zullen sommige vraagstukken qua urgentie toe- of afnemen.

Ambitie duurzaam verplaatsen

- Fiets als de bovenliggende modaliteit. Innovatie in de sector zelf (elektrisch rijden, speed pedelecs), kruisingsvrije routes in stad en regio, fietsnormen bij woningbouw ontwikkeling.
- Gebiedsgerichte aanpak bij stedelijke (her)ontwikkeling. Naast De Kien ook Roto Smeets, Steenbrugge vanuit integraal mobiliteitsperspectief aangepakt.
- Uitwerking en invoering van een zero emissiezone en duurzame stadsdistributie.
- Flankerend beleid wordt volwaardig benuttingsbeleid: ICT / smartphone als keuzebooster, de digitaliseringsopgave voor mobiliteitsdata, deelmobiliteit, elektrisch laadplan, knooppuntvisie & Mobility as a Service.
- Partnership in bovenlokale ontwikkelingen groeit van samenwerkende overheden tot samenwerking tussen overheden en alle maatschappelijke partners.
- Optimaliseren van de bereikbaarheid van de binnenstad en de schilwijken, inclusief verkeersvraagstukken zoals de invulling van het IJsselfront en autoluw maken van (delen van) centrumbuurten.

Ambitie gastvrij parkeren

- Doorontwikkeling van de digitalisering van het parkeren, waaronder inzet van scanauto's, flexibeler inzet van parkeervoorziening en meer gebruikersmogelijkheden.
- Onderzoek naar en realisatie van parkeren op afstand als onderdeel van gebiedsontwikkelingen De Kien en Roto Smeets ten behoeve van de binnenstad.
- Evaluatie en optimalisatie van de opzet van parkeerzones in de binnenstad en schilwijken, met het aanbieden van opties van alle kwaliteiten ten behoeve van binnenstadsbezoek. Nadere beleidsvorming bij De Worp / Melksterweide als onderdeel hiervan.
- Verdere ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige stallingsopties voor de fiets, met name voor bezoekers van de binnenstad
- Behoud van een robuuste financiële beheersing: Op orde houden van onderhoud van garages via meerjaren onderhoudsprogramma's, transparantie in inkomsten, uitgaven en investeringen
- Integratie van laadvoorzieningen in en rond de binnenstad in relatie tot het optimaal houden van het parkeeraanbod voor bewoners, werkers en bezoekers.

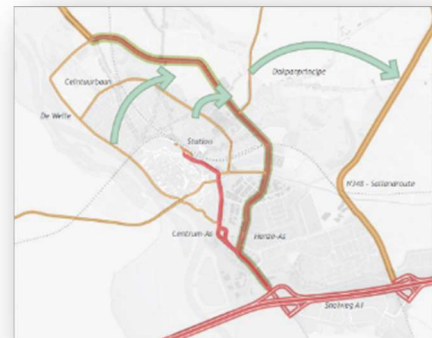
Bijlagen

Bijlage B1 **Dakpanprincipe voor ordening van weginfrastructuur en parkeervoorzieningen**

Er is geen expliciet autobeleid in de gemeente Deventer. Wel is duidelijk dat de verhouding tussen solo-autogebruik en alternatieven hiervoor aan het veranderen is, met name op plaatsen en tijden waar via andere modaliteiten als fiets en OV goede alternatieven bestaan of worden ontwikkeld. Overkoepelend doel daarbij is de effecten van automobilititeit voor de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Principe voor infrastructuur dat daaruit voortvloeien is het zoveel mogelijk bundelen van het verkeer op hoofdwegen.

Doel hierbij is het doorgaande wegverkeer zoveel mogelijk van de (binnen)stad vandaan te houden. Hoofdwegen bieden daarom maximale capaciteit en optimale doorstroming, terwijl de wegen rond de in de binnenstad bescheidener van opzet zijn en meer bedoeld voor bestemmingsverkeer.

In Deventer is hier vanwege de ligging naast de IJssel een speciale invulling aan gegeven die bekend staat als het 'dakpanprincipe'. Daarbij worden verkeersstromen zoveel mogelijk via opeenvolgende 'dakpannen' naar de randen van de stad geleid: Doorgaand verkeer naar Salland via de N348 en extern verkeer vanuit het westelijk deel van de stad via het Hanzetracé. De rode lijn tussen binnenstad en A1 heeft vanuit het gebiedsgerichte ontwikkeling de naam 'Kennislijn' gekregen.



Specifiek voor de binnenstad ligt hierbij een relatie met een keuze voor de vormgeving van De Welle. Een belangrijk doel van het dakpanprincipe is door bundeling van autoverkeer verblijfsruimte te creëren langs de IJssel. Dit geldt voor het gehele IJsseltraject tussen sluis en rioolwaterzuivering.

In aanvulling op het dakpanprincipe gelden ten aanzien van parkeren voor auto's de volgende uitgangspunten:

- Accommoderen waar mogelijk, reguleren waar noodzakelijk. Dat betekent zowel een optimale verhouding tussen kort- en bewonersparkeren, als bescherming van het parkeerareaal ten behoeve van woonfuncties in de wijken rondom de binnenstad
- 'Blik uit het zicht', focus op gebouwde voorzieningen aan de randen van de binnenstad
- Diversificatie van het parkeeraanbod: Van een faire, kostendekkende prijs op toplocaties tot stimuleren van P+R voorzieningen.

Bijlage B2 **Detaillering van mobiliteitsaspecten voor de schilwijken**

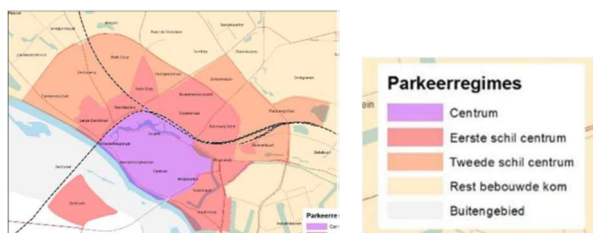
Algemeen

In de omgevingsvisie van 2019 worden de wijken rondom het centrum aangeduid als de 'vooroorlogse wijken'. Doel hier is de bestaande woningvoorraad aanpassen aan de hedendaagse woonwensen. Een mix van functies wordt gestimuleerd. Met dit bijzondere vestigingsniveau hopen we met name de doelgroep van 'creatieve stedelingen' aan te trekken. Aansluiting wordt gezocht op de karakteristieke cultuurhistorische kenmerken en wordt 'Deventer stedelijkheid' het uitgangspunt. De diversiteit in buurten, bewoners en eigendomsverhoudingen vraagt om maatwerk en samenspel tussen alle betrokkenen.

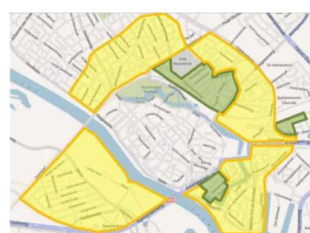
Door te stimuleren dat autoverkeer het Hanzetracé en de N348 naar Salland gebruikt wordt de verkeersdruk in de binnenstad én de vooroorlogse wijken minder. Dat geeft mogelijkheden de historische linten in de schilwijken opnieuw in te richten. Zo verbetert de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid voor wandelaars en fietsers. Die aanpak heeft echter ook grenzen: De radialen houden voor een deel een ontsluitingsfunctie voor de binnenstad naar de tangentiële assen toe. Bij de uitvoering wordt aangesloten op het meerjaren onderhoudsprogramma.

Parkeerdruk en regulering

Beleidsmatige aanpak - Voor de schilwijken is in 2013 een indeling gemaakt rond de binnenstad. Er is sprake van een eerste en tweede schil centrum. In het parkeerbeleidsplan is voor deze zones aangegeven dat in principe regulering mag worden toegepast. Ten opzichte van de situatie van 2013 is op diverse plekken regulering toegevoegd. Op andere plaatsen zijn wel pogingen ondernomen dit in de voeren, maar bleek het draagvlak voor regulering tekort te schieten.

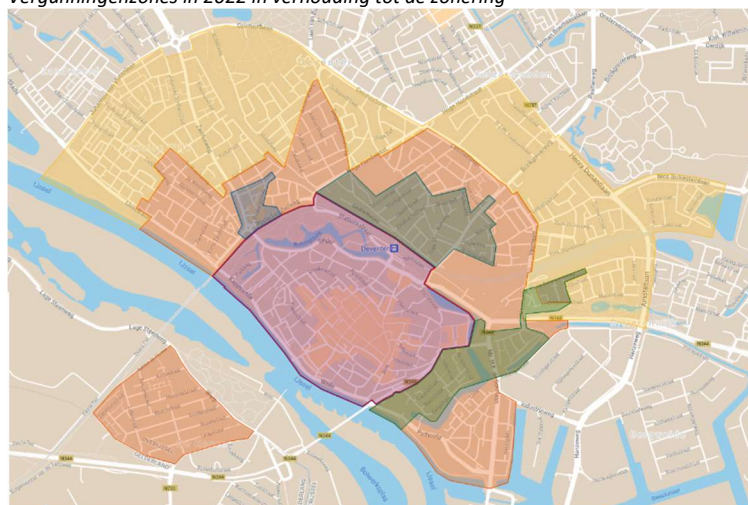


Zonering van regimes (Parkeernota 2013)



Theoretische regimes (Parkeerbeleidsplan 2013)

Vergunningzones in 2022 in verhouding tot de zonering



Parkeernota 2013 centrum

- Centrum
- Eerste schil (rond centrum)
- Eerste schil (oost)
- Eerste Schil (De Hoven)
- Tweede Schil (rond centrum)
- Tweede schil (Schalkhaar)

Actuele regulering schilwijken

- Schil noord
- Schil oost
- Schil zuid

Huidige stand van zaken - In elk van de vier windrichtingen rond de wijk Binnenstad wordt de invloed van parkeerdruk uit de buurt centrum gevoeld. In een aantal gevallen zijn vergunningenzones ingevoerd om de parkeerbehoefte van de eigen buurt te beschermen tegen druk van buitenaf.

Wijk	Analyse van de parkeerdruk vanuit het centrum op buurtniveau
Noordrand - Zandweerd	<p>De buurten Lange Zandstraat en Noorderplein grenzen direct aan de wijk binnenstad. In het middelste deel (Zwolsesweg – Schoolstraat – Boxbergerweg) is een zone betaald parkeren van kracht. Gratis parkeergelegenheid langs de Ossenweerdstraat wordt benut als buffer voor de binnenstad.</p> <p>Vanaf de Sallandstraat en Sint Jurrienstraat (de buurten Zandweerd zuid, Zwolsesweg en noordelijker) leidt de invloed van de binnenstad niet meer tot maatregelen.</p>
Oostrand – Voorstad	<p>De buurt Oosterstraat grenst direct aan de binnenstad. De Burgemeestersbuurt en Rielersweg-west grenzen formeel niet aan de binnenstad, maar voelen de invloed van de parkeerproblematiek. Er is een breed reguleringsgebied voor parkeren dat loopt van de Enkstraat, Smyrnastraat, 2^e Kruisstraat, Schoutenweg tot de Brinkgeverweg, plus de straten van de Rielersbuurt die daar aan grenzen.</p> <p>Overige buurten (Rode dorp, Oudegoedstraat en Rielersweg Oost / Brinkgeverweg hebben geen rechtsreeks invloed vanuit de binnenstad.</p>
Zuidrand – Rivierenwijk, Bergweide, Havenkwartier	<p>Raambuurt en Knutteldorp zijn onderdeel van de wijk binnenstad. Raambuurt grenst aan het centrum en heeft een eigen vergunningenzone. Tot heden mogen hier ook mensen met een 'algemeen' abonnement of jaarkaart parkeren. Mocht een structureel tekort ontstaan, dan kan die functie worden gestopt. Knutteldorp heeft te maken met parkeeroverlast, maar wenst in principe geen regulering als oplossingsrichting.</p> <p>De herontwikkeling Boreelplein – Bergpoortstraat – Hallenstraat is in parkeertermen relatief jong en zelfvoorzienend in parkeerbehoefte. De buurt Hoornwerk en het eerste deel van de Rivierenwijk 'achter' de herontwikkeling De Boreel hebben gereguleerd parkeren, wat zowel beschermd tegen centrumbezoek als werkers in de directe omgeving (NS station en onderwijslocaties, kantoren ten noorden van de Verlengde Kazernestraat en bedrijven van Bergweide 3).</p> <p>Het Havenkwartier kent diverse ontwikkelprojecten. Het deel tussen de Mr. De Boerlaan en Scheepvaartkade is onderdeel van de eerste schil centrum. Gepoogd wordt een overkoepelende parkeeroplossing te maken voor de diverse projecten daar (Object One, Bella Machina, Kop Havenkwartier en Plan Ter Hoeven). De overige delen vallen binnen de zone 'rest bebouwde kom', maar gezien de integrale ontwikkelplannen daar is ook daar behoefte aan de overkoepelende oplossing voor het parkeren.</p>
Westrand – De Hoven	<p>De wijk De Hoven is via de Deventerbrug verbonden met de binnenstad. Parkeerterreinen De Worp en Melksterweide worden bewoners en bedrijven van de binnenstad benut. De terreinen werden steeds vaker gebruikt en waren voor aanvang van de corona-situatie soms (over)vol. In 2021 is nader onderzoek uitgevoerd om te bezien hoe het gebruik kan worden geoptimaliseerd. Naar verwachting zal na het einde van de corona situatie een bestuurlijke evaluatie van opties om de situatie al dan niet te wijzigen verschijnen.</p>

Bijlage B3 Beoordeling suggesties bereikbaarheidsconclaaf in detail

- Voltooid / uitgevoerd
- Gaande, in voorbereiding
- In planning, volgt
- Niet uitgevoerd, andere koers
- Vooralsnog uit beeld
- Onhaalbaar, verlaten

Kwestie 1. De hoofdwegenstructuur

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1.1 verbreden A1 1.2.1 maatregelen Wilhelminabrug (zie ook 3) 1.2.2 dynamische reisinformatie (zie ook 9.2) 1.2.3 mogelijke aanvullende maatregelen 1.3.1 krp. Zutphenseweg (afvoer) 1.3.2 wegv. Hanzebrug 1.3.3 Amstellaan (krp. Snipperlingsdijk) 1.3.4 Amstellaan (wegv. Rivierenwijk) 1.3.5 krp. Brinkgreverweg 1.3.6 wegv. van Oldenielstraat 1.3.7 doorstromingsmaatregelen N348 1.4 Versterken singelstructuur (zie ook 4) | <ul style="list-style-type: none"> ● ● ● Uitzondering Henri Dunantlaan 2x2 staat wel op de 2x3 A1 Hanzeweg, 2x2 Hanzeweg - Raalterweg, planning (is al, wel anders inrichten) eenrichting Veentunnel ● Wilh.brug – Emmastraat – Bok.hang Emmaplein? ● ● ● Hangt samen met Oldenielstraat en Henri Dunantlaan ● bv Tovergroen, maar 70 km nog niet uitgevoerd plan 2x2 noordelijk deel ● Kruispunt Brinkgreverweg + Stationspleinomgeving Omgeving Handelskade - Churchillplein - gedaan, Handelskade nog niet Gedempte Gracht |
|--|---|

Kwestie 2. De Welle autoluwer

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 2.1 stadsbalkons 2.2 lagere snelheid / zware vracht verbod 2.3 dynamische reisinformatie 2.4 autovrije Welle bij evenementen, acties | <ul style="list-style-type: none"> ● Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade, Nieuwe Markt en Kapjeswelle Nieuwe Markt en de Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade ● tegengaan van langere regionale verplaatsingen en (zwaar) vrachtverkeer ● ● Nu incidenteel, maar niet structureel (deels ook niet want geen alternatief, aanleiding) |
|---|---|

Kwestie 3. De Wilhelminabrug

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 3.1 aanpassen aanlanding 3.2 afkoppelen Bokkingshang en Emmastraat 3.3 doseren verkeer 3.4 aanpassen Emmaplein 3.5 ontsluiting Raambuurt 3.6 ontsluiting parkeren Lage Worp Rijkstraatweg (zie ook 5.6) | <ul style="list-style-type: none"> ● Doen we niet meer, niet haalbaar Geadviseerd wordt een keuze te maken ● Vooralsnog niet in beeld Functie uitwijkroute bij calamiteiten behouden ● Deels snelheidsverlaging brug, verder niet ● ● Relatie met Sluiskwartier ● |
|--|--|

Kwestie 4. NS-station en stadscampus

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 4.1 stationspark 4.2 voetgangersroutes 4.3 eenrichtingscircuit 4.4 reconstructie Churchillplein 4.5.1 fietsroute Handelskade – NS-station 4.5.2 looproute Handelskade – NS-station | <ul style="list-style-type: none"> ● Is gedeelte voor Leeuwenbrug ● Burg kruispunt Brinkgreverweg functioneel ● eenrichtingsverkeer Stationsstraat tussen NS en Rijsterborgherweg Vakantig zijn eenrichtingscircuits geen goede oplossing voor bereikbaarheidsproblematiek meer Vormgeving ontwikkeling Handelskade is gaande ● Wel upgrade, maar niet helemaal nieuw vormgegeven, bij Hele Handeldkade ● Wel vanaf Saxion via De Boreel |
|---|--|

Kwestie 5. Het parkeren

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 5.1 marsroute pleinenvisie 5.2 maatregelen Park & Walk 5.3 herbeoordeling parkeerverordening 5.4 realisatie Sluiskwartier 5.5 opknappen Noorderbergpoort 5.6.1 parkeer capaciteit Worp 5.6.2 parkeer capaciteit Lage Worp 5.7.1 parkeerregime / invulling Grote Kerkhof 5.7.2 parkeerregime / invulling Nieuwe Markt | <ul style="list-style-type: none"> ● Visie op autovrije pleinen is verankerd ● ring van opties, diversificering in tarieven, check ook signing en dergelijke ● Verhouding bewoners, bezoekers en werkers Uitgangspunt per saldo blijvend voldoende en goed bereikbare plaatsen voor alle groepen. ● Geen nieuwe garage, maar tijdelijke naar permanente voorziening ● Opwaarderen en garage Nieuwstraat van maken ● ● Huidige volkstuintencomplex gemeente Voorst, directe aansluiting Rijkstraatweg ● ● Ontwerp is er, uitvoering gepland |
|--|---|

Kwestie 6. De fietser

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 6.1 fietsers Nieuwstraat / Engestraat 6.2 stalling Boreel 6.3 stalling cultuurdriehoek | <ul style="list-style-type: none"> ● menging van voetgangers en fietsers in de Nieuwstraat en Engestraat ● Is niet alleen aan ons, ook eigenaar daar ● Is onderdeel van planvorming bij MIMIK. na verplaatsing stalling Lamme van Diesplein |
|--|--|

Kwestie 7. De voetganger

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 7.1 looproutes (zie ook 4.2, 5.2) 7.2 aanpak openbaar gebied | <ul style="list-style-type: none"> ● Vanaf NS station, entrees van de binnenstad Continu aandachtspunt bij ontwikkeling ● Streven onderhoudsniveau hoog, kan altijd beter Continu aandachtspunt bij nieuw ontwikkelingen |
|---|--|

Kwestie 8. Het openbaar vervoer

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 8.1.1 randontsluiting 8.1.2 oppervlakteontsluiting 8.2 stimuleringsmaatregelen OV | <ul style="list-style-type: none"> ● ● Compromis ten opzichte van wat mogelijk is Echter, centrumbus niet haalbaar gebleken ● Ontwikkeling knopen, stallingen bij haltes? Ook in regioverband opgepakt |
|---|--|

Kwestie 9. Flankerend beleid

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 9.1 PRIS 9.2 dynamische reisinformatie 9.3 stadsdistributie | <ul style="list-style-type: none"> ● ● PRIS klaar, in-car technieken nemen dit over Kan ook panelen bij bushalte of algemene info zijn ● Na gemeentelijk nu door de sector opgepakt, ook transitie zero emissie |
|---|--|

Gemeente Deventer

