

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team:

Onderwerp:

Mobiliteit poort van Deventer: resultaat nader onderzoek en vervolg

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 21-02-2023

Notanummer : 2022-521

Datum : 21-02-2023

Programma : 03 - Leefomgeving

Portefeuillehouder : Wethouder Elferink,

Bijlage(n) : De Poort van Deventer, verkeerskundig onderzoek” (d.d. 12 maart 2021).pdf,presentatie stakeholders deelmaatregelen 13 april 2022.pdf,Verkeerskundige impact advies deelmaatregelen Poort van Deventer september 2022 .docx,Verslag bijeenkomst mobiliteit Poort van Deventer 13 april 2022.pdf

Parafering

02-02-2023: Programmamanager02-02-2023: Wethouder17-02-2023:

Wethouder16-02-2023: Programmamanager

Agendering

* 01-03-2023: Teammanager Concernstaf en Adjunct-secretaris

* 02-02-2023: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

* 16-02-2023: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

29-03-2023

B & W d.d.: 21-02-2023

Besluit

1. De verkenningsfase op te starten voor de aanleg van een verbindingsweg tussen de Teugseweg en de Zutphensestraat
2. Hiervoor €88.000 beschikbaar te stellen
3. In te stemmen met de dekking uit de resterende middelen van de onderzoeksfase €23.000 en €65.000 uit de beschikbaar gestelde middelen uit de begroting 2023

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

De Poort van Deventer vormt een belangrijke toegangspoort tot Deventer. De verkeersader Zutphenseweg in het gebied Poort van Deventer is een belangrijke schakel binnen het verkeersnetwerk van Deventer. In de spits is het het drukste wegvak van Deventer en ontstaat er regelmatig filevorming. Dit effect zal versterken in aantal en intensiteit bij een toename van verkeer. Nieuwe economische ontwikkelingen in de Poort van Deventer, die leiden tot een grote toename van verkeersbewegingen, zijn daarom niet goed mogelijk. Voor de ontwikkeling van de Poort van Deventer en de stad als geheel is het van belang dat de verkeerskundige structuur in dit gebied verbetert.

Onderzoek in 2020

De Poort van Deventer is een groot project, en wordt om die reden behandeld conform de Leidraad grote projecten. In het licht van de ambities en wensen met de Poort van Deventer is in 2020 een onderzoek gedaan naar de verbetering van de bereikbaarheid in en rond de Poort van Deventer. De uitkomst bestond uit 8 aanbevolen deelmaatregelen om de ontwikkeling van het gebied hand in hand te laten gaan met een robuuste en minder kwetsbare verkeersstructuur (raadsmededeling 2020-001065).

Vervolgonderzoek in 2021

In de begroting 2021 heeft de raad budget beschikbaar gesteld om deze deelmaatregelen nader te onderzoeken op haalbaarheid, in relatie tot de aspecten draagvlak bij organisaties en ondernemers, investeringskosten en verkeerskundige effectiviteit. Dit vervolgonderzoek is inmiddels afgerond. In dit B&W advies informeren wij u over het resultaat van dit onderzoek en stellen we voor een aantal vervolgstappen te zetten.

De deelmaatregelen met betrekking op het autonetwerk zijn op effect getoetst met behulp van het Deventer verkeersmodel. De resultaten staan in bijgevoegd rapport "De Poort van Deventer, verkeerskundig onderzoek" (d.d. 12 maart 2021). De maatregelen, conclusies en overige overwegingen uit die toetsing zijn ambtelijk nader geduid in bijgevoegd advies "Verkeerskundige impact advies deelmaatregelen Poort van Deventer april 2022". Voor verdere verdieping verwijzen we naar deze stukken in de bijlage.

Op basis van het advies 'verkeerskundige impact' zijn 8 maatregelen geprioriteerd. Het advies staat in onderstaande tabel weergegeven. Voor twee maatregelen uit de 8 adviezen wordt in dit raadsvoorstel een besluit van de raad gevraagd om de volgende fase in te gaan. Deze zijn:

* een verbindingsweg tussen de Teugseweg en de Zutphenseweg (maatregel 1 + 8);

Voor de overige 6 maatregelen stellen we voor om:

- * deze op te pakken als zich kansen voordoen bij ruimtelijke ontwikkelingen/subsidiemogelijkheden: maatregel 2 en 5;
- * deze op te pakken na de herziening van de hoofdwegenstructuur (maatregel 4)
- * deze vooralsnog niet op te pakken: maatregel 3 en 6;
- * deze op te pakken bij de integrale locatie-ontwikkeling van de stadsentree in combinatie met de verplaatsing van het tankstation (einde pacht in 2026).

Maatregelen en geadviseerde vervolgaanpak:

- * 1+8 Nieuwe ontsluitingsweg: vervolgtraject tot uitvoering z.s.m. oppakken
- * 4 Zutphenseweg bij Sluis 2x1 rijstrook: opties nader onderzoeken na herziening van de hoofdwegenstructuur
- * 2 Voet-fietsverbinding Kieftenbeltskolk: oppakken als kansen zich voordoen
- * 5 Fietspad over de dijk: oppakken als kansen zich voordoen
- * 7 Gebied stadsentree en verplaatsen tankstation: integrale gebiedsontwikkeling meerdere partijen
- * 3 Verlengen voorsorteerstrook: op dit moment niet verder oppakken
- * 6 Knip Zweedsestraat: op dit moment niet verder oppakken

Beoogd maatschappelijk resultaat

Verbetering van de verkeersstructuur in en rond de Poort van Deventer, zodat Deventer goed bereikbaar en aantrekkelijk blijft als economisch centrum. Door de verbeterde verkeersstructuur krijgt het gebied van de Poort van Deventer weer

Kader

- * Raadsmededeling 2020-001410;
- * Raadsmededeling 2020-001065;
- * Structuurvisie stadsaszone 11-12-2013;
- * DEVisie 2020;
- * Omgevingsvisie 2020;
- * Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit;
- * Sluit aan bij DEP duurzame mobiliteit 2030.
- * Leidraad grote projecten

Betrokken partijen en participatie

De in het gebied gevestigde bedrijven, Fietzersbond en parkmanagement zijn in eerdere jaren betrokken bij het project “Mobiliteit in de Poort van Deventer”.

Op 13 april 2022 zijn de resultaten van het onderzoek naar de effectiviteit van de deelmaatregelen en het advies voor prioritering gepresenteerd aan de ondernemers in het gebied en andere betrokken organisaties.

De resultaten van het onderzoek zijn positief ontvangen. Wel is door één van de bedrijven zorg uitgesproken over de impact van de maatregelen op de bereikbaarheid van haar onderneming. Dit zullen we als nader in beeld te brengen punt meenemen in de voorgestelde vervolgstap. Het verslag en de presentatie van deze bijeenkomst kunt u teruglezen in de bijlagen.

Voor de aanleg van de verbindingsweg zijn gronden van meerdere partijen benodigd. In de in procedure zijnde overeenkomst met HMO omtrent de S-park gronden is een reservering voor de nieuwe verbindingsweg opgenomen.

Grondeigenaren CRV, Martens, Teugseweg Ontwikkeling BV (huidige eigenaar van de voormalige Recyduurgronden) en Nouryon hebben zich positief uitgesproken over de verbindingsweg. Een eerste ruimtelijk alternatief is in overleg met grondeigenaren besproken. Nadat college en raad besluiten de volgende fase van het project op te starten, zullen we hieraan verder werken.

Argumenten voor en tegen

Voor

1.1 Een nieuwe verbindingsweg draagt bij aan een betere verdeling van verkeersstromen van en naar de Poort van Deventer.

Het aanleggen van een verbindingsweg zorgt voor een meer evenwichtige verdeling van verkeer van en naar het gebied aan de westzijde van de Poort.

1.2 De aanleg van een nieuwe verbindingsweg vergroot en versterkt de kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder in de Stadsentree.

Het aanleggen van een verbindingsweg creëert meer “voorkanten”, waaraan ruimtelijke en economische ontwikkelingen beter kunnen worden ontsloten. Dit geldt ook voor lopende ontwikkelingen op het Gasfabriek-terrein en S-Park. Door de verbindingsweg ontstaat tevens ruimte om de haalbaarheid van integrale

planontwikkeling op de locatie Stadsentree en een duurzaam transferium aldaar nader te onderzoeken.

1.3 Grondeigenaren zijn enthousiast over het aanleggen van een verbindingsweg.

Grondeigenaren CRV, Martens, HEBB (toekomstig eigenaar van de voormalige Recydur-gronden) en Nouryon hebben zich positief uitgesproken over verbindingsweg. Er is momentum om tot realisatie van de verbindingsweg te komen.

Tegen

1.1 De inzet van geld en menskracht kan niet aan andere zaken worden besteed.

Financiële consequenties en dekking

Voor de onderzoeksfase van 8 deelmaatregelen is bij de begroting 2021 € 133.000,- toegekend. Hiervan is €23.000 niet besteed.

De initiatieffase is afgerond en gaat over naar de verkenningsfase. Het benodigd budget voor de verkenningsfase wordt geraamd op € 88.000.

Voorgesteld wordt om het restant budget €23.000 uit de initiatieffase over te hevelen naar de ontwerpfasen en €65.000 toe te voegen uit de reeds bij de begroting 2023 beschikbaar gestelde middelen voor (vervolg)onderzoek naar de verkeersafwikkeling Poort van Deventer; te dekken vanuit programma ruimtelijke ontwikkeling.

Openbaarmaking en communicatie

Nota en besluit worden openbaar.

Aanpak en uitvoering

De werkzaamheden worden opgepakt zodra de benodigde personele capaciteit beschikbaar is.

Aanpak voor het opstarten van de verkenningsfase voor de aanleg van de nieuwe verbindingsweg (beslispunt 1)

Deze fase start met het maken van een ontwerp met kostenraming, samenwerking met grondeigenaren.

De verkenningsfase resulteert in de volgende producten:

- * Een verkenning van ruimtelijke alternatieven samen met grondeigenaren
- * Principeafspraken met grondeigenaren (aankoop / gebruik / ruil grond);
- * Een verkenning van subsidiemogelijkheden;
- * Onderzoeksrapporten waarin risico's in kaart zijn gebracht, waaronder stikstof, bodemonderzoek, kabels en leidingen, fasering aansluiting Zutphenseweg;
- * Een kostenraming

Na afronding van de verkenningsfase worden de resultaten met de gemeenteraad gedeeld en zal een voorstel ter besluitvorming worden gedaan om de nieuwe verbindingsweg voor de werkzaamheden in de realisatiefase voor te bereiden en te realiseren (bestemmingsplanwijziging, vergunningen aanvragen, contractvorming

Gebied stadsentree en verplaatsen tankstation

Indien de gemeenteraad besluit om in te stemmen met het realiseren van de verbindingsweg, stellen we voor om het gesprek met grondeigenaren op te starten om te verkennen of een integrale gebiedsontwikkeling mogelijk kan zijn. De concessie voor het tankstation loopt in 2026 af. In aanloop naar de gesprekken over een integrale ontwikkeling moet tijdig afstemming plaatsvinden over de voorbereiding van deze concessie, om te kijken wat de mogelijkheden zijn.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp : Mobiliteit poort van Deventer: resultaat nader onderzoek en vervolg
Portefeuillehouder : Wethouder Elferink,
Voorstelnummer : 2022-521
Datum B en W besluit : 21-02-2023
Team :

Inleiding

De Poort van Deventer vormt een belangrijke toegangspoort tot Deventer. De verkeersader Zutphenseweg in het gebied Poort van Deventer is een belangrijke schakel binnen het verkeersnetwerk van Deventer. In de spits is het het drukste wegvak van Deventer en ontstaat er regelmatig filevorming. Dit effect zal versterken in aantal en intensiteit bij een toename van verkeer. Nieuwe economische ontwikkelingen in de Poort van Deventer, die leiden tot een grote toename van verkeersbewegingen, zijn daarom niet goed mogelijk. Voor de ontwikkeling van de Poort van Deventer en de stad als geheel is het van belang dat de verkeerskundige structuur in dit gebied verbetert.

Onderzoek in 2020

De Poort van Deventer is een groot project, en wordt om die reden behandeld conform de Leidraad grote projecten. In het licht van de ambities en wensen met de Poort van Deventer is in 2020 een onderzoek gedaan naar de verbetering van de bereikbaarheid in en rond de Poort van Deventer. De uitkomst bestond uit 8 aanbevolen deelmaatregelen om de ontwikkeling van het gebied hand in hand te laten gaan met een robuuste en minder kwetsbare verkeersstructuur (raadsmededeling 2020-001065).

Vervolgonderzoek in 2021

In de begroting 2021 heeft de raad budget beschikbaar gesteld om deze deelmaatregelen nader te onderzoeken op haalbaarheid, in relatie tot de aspecten draagvlak bij organisaties en ondernemers, investeringskosten en verkeerskundige effectiviteit. Dit vervolgonderzoek is inmiddels afgerond. In dit B&W advies informeren wij u over het resultaat van dit onderzoek en stellen we voor een aantal vervolgstappen te zetten.

De deelmaatregelen met betrekking op het autonetwerk zijn op effect getoetst met behulp van het Deventer verkeersmodel. De resultaten staan in bijgevoegd rapport "De Poort van Deventer, verkeerskundig onderzoek" (d.d. 12 maart 2021). De maatregelen, conclusies en overige overwegingen uit die toetsing zijn ambtelijk nader geduid in bijgevoegd advies "Verkeerskundige impact advies deelmaatregelen Poort van Deventer april 2022". Voor verdere verdieping verwijzen we naar deze stukken in de bijlage.

Op basis van het advies 'verkeerskundige impact' zijn 8 maatregelen geprioriteerd. Het advies staat in onderstaande tabel weergegeven. Voor twee maatregelen uit de 8 adviezen wordt in dit raadsvoorstel een besluit van de raad gevraagd om de volgende fase in te gaan. Deze zijn:

* een verbindingsweg tussen de Teugseweg en de Zutphenseweg (maatregel 1 + 8);

Voor de overige 5 maatregelen stellen we voor om:

- * deze op te pakken als zich kansen voordoen bij ruimtelijke ontwikkelingen/subsidiemogelijkheden: maatregel 2 en 5;
- * deze op te pakken na de herziening van de hoofdwegenstructuur (maatregel 4)
- * deze vooralsnog niet op te pakken: maatregel 3 en 6;
- * deze op te pakken bij de integrale locatie-ontwikkeling van de stadsentree in combinatie met de verplaatsing van het tankstation (einde pacht in 2026).

Maatregelen en geadviseerde vervolgaanpak:

- * 1+8 Nieuwe ontsluitingsweg: vervolgtraject tot uitvoering z.s.m. oppakken
- * 4 Zutphenseweg bij Sluis 2x1 rijstrook: opties nader onderzoeken na herziening van de hoofdwegenstructuur
- * 2 Voet-fietsverbinding Kieftenbeltskolk: oppakken als kansen zich voordoen
- * 5 Fietspad over de dijk: oppakken als kansen zich voordoen
- * 7 Gebied stadsentree en verplaatsen tankstation: integrale gebiedsontwikkeling meerdere partijen
- * 3 Verlengen voorsorteerstrook: op dit moment niet verder oppakken
- * 6 Knip Zweedsestraat: op dit moment niet verder oppakken

Raadsvoorstel

1. De verkenningsfase op te starten voor de aanleg van een verbindingsweg tussen de Teugseweg en de Zutphensestraat.
2. Hiervoor €88.000 beschikbaar te stellen.
3. In te stemmen met de dekking uit de resterende middelen van de initiatieffase €23.000 en €65.000 uit de beschikbaar gestelde middelen uit de begroting 2023.

Kern raadsvoorstel

Om de verkeersknelpunten voor het gebied Poort van Deventer aan te pakken en de positie van Deventer als vestigingsstad te versterken zijn acht deelprojecten onderzocht op haalbaarheid, draagvlak en effectiviteit. Er wordt prioriteit gegeven aan een deelproject waarop we op korte termijn vervolgstappen zetten:

- * De realisatie van een verbindingsweg tussen de Teugseweg en de Zutphensesstraat nader verkennen en voorbereiden.

De raad heeft hiervoor €88.000,- beschikbaar gesteld, waarvan € 23.000,- overblijvende middelen zijn uit de initiatieffase.

Beoogd resultaat

Verbetering van de verkeersstructuur in en rond de Poort van Deventer, zodat Deventer goed bereikbaar en aantrekkelijk blijft als economisch centrum. Door de verbeterde verkeersstructuur krijgt het gebied van de Poort van Deventer weer mogelijkheden voor nieuwe economische ontwikkelingen.

Kader

- * Raadsmededeling 2020-001410;
- * Raadsmededeling 2020-001065;
- * Structuurvisie stadsaszone 11-12-2013;
- * DEVisie 2020;
- * Omgevingsvisie 2020;
- * Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit;
- * Sluit aan bij DEP duurzame mobiliteit 2030.
- * Leidraad grote projecten

Argumenten ten behoeve van de raad

Voor

- 1.1 Een nieuwe verbindingsweg draagt bij aan een betere verdeling van verkeersstromen van en naar de Poort van Deventer.

Het aanleggen van een verbindingsweg zorgt voor een meer evenwichtige verdeling

van verkeer van en naar het gebied aan de westzijde van de Poort.

1.2 De aanleg van een nieuwe verbindingsweg vergroot en versterkt de kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder in de Stadsentree.

Het aanleggen van een verbindingsweg creëert meer “voorkanten”, waaraan ruimtelijke en economische ontwikkelingen beter kunnen worden ontsloten. Dit geldt ook voor lopende ontwikkelingen op het Gasfabriek-terrein en S-Park. Door de verbindingsweg ontstaat tevens ruimte om de haalbaarheid van integrale planontwikkeling op de locatie Stadsentree en een duurzaam transferium aldaar nader te onderzoeken.

1.3 Grondeigenaren zijn enthousiast over het aanleggen van een verbindingsweg.

Grondeigenaren CRV, Martens, HEBB (toekomstig eigenaar van de voormalige Recydur-gronden) en Nouryon hebben zich positief uitgesproken over verbindingsweg. Er is momentum om tot realisatie van de verbindingsweg te komen.

Tegen

1.1 De inzet van geld en menskracht kan niet aan andere zaken worden besteed.

Betrokken partijen en participatie

De in het gebied gevestigde bedrijven, Fietsersbond en parkmanagement zijn in eerdere jaren betrokken bij het project “Mobiliteit in de Poort van Deventer”.

Op 13 april 2022 zijn de resultaten van het onderzoek naar de effectiviteit van de deelmaatregelen en het advies voor prioritering gepresenteerd aan de ondernemers in het gebied en andere betrokken organisaties.

De resultaten van het onderzoek zijn positief ontvangen. Wel is door één van de bedrijven zorg uitgesproken over de impact van de maatregelen op de bereikbaarheid van haar onderneming. Dit zullen we als nader in beeld te brengen punt meenemen in de voorgestelde vervolgstap. Het verslag en de presentatie van deze bijeenkomst kunt u teruglezen in de bijlagen.

Voor de aanleg van de verbindingsweg zijn gronden van meerdere partijen benodigd. In de in procedure zijnde overeenkomst met HMO omtrent de S-park gronden is een reservering voor de nieuwe verbindingsweg opgenomen.

Grondeigenaren CRV, Martens, Teugseweg Ontwikkeling BV (huidige eigenaar van de voormalige Recydurgronden) en Nouryon hebben zich positief uitgesproken over de verbindingsweg. Een eerste ruimtelijke verkenning is in overleg met grondeigenaren besproken. Nadat college en raad besluiten de volgende fase van het project op te starten, zullen we hieraan verder werken.

Financiële consequenties

Voor de initiatieffase van 8 deelmaatregelen is bij de begroting 2021 €133.000,- toegekend. Hiervan is €23.000 niet besteed.

De initiatieffase is afgerond en gaat over naar de verkenningsfase. Het benodigd budget voor deze fase wordt geraamd op €88.000.

Voorgesteld wordt om het restant budget €23.000 uit de initiatieffase over te hevelen naar de verkenningsfase en €65.000 toe te voegen uit de reeds bij de begroting 2023 beschikbaar gestelde middelen voor (vervolg)onderzoek naar de verkeersafwikkeling Poort van Deventer; te dekken vanuit programma ruimtelijke

ontwikkeling.

Betrokkenheid raad

Bij het afronden van de verkenningsfase van de verbindingsweg wordt de raad hierover geïnformeerd en wordt een voorstel tot uitvoering aan de raad geadviseerd.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König

RAADSBSLUIT

Onderwerp : Mobiliteit poort van Deventer: resultaat nader onderzoek en vervolg
Voorstelnummer : 2022-521
Raadstafel d.d. :
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 21-02-2023, nummer 2022-521

BESLUIT

1. De verkenningsfase op te starten voor de aanleg van een verbindingsweg tussen de Teugseweg en de Zutphensestraat.
2. Hiervoor €88.000 beschikbaar te stellen.
3. In te stemmen met de dekking uit de resterende middelen van de initiatieffase €23.000 en €65.000 uit de beschikbaar gestelde middelen uit de begroting 2023.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van

De raad voornoemd,

de griffier,

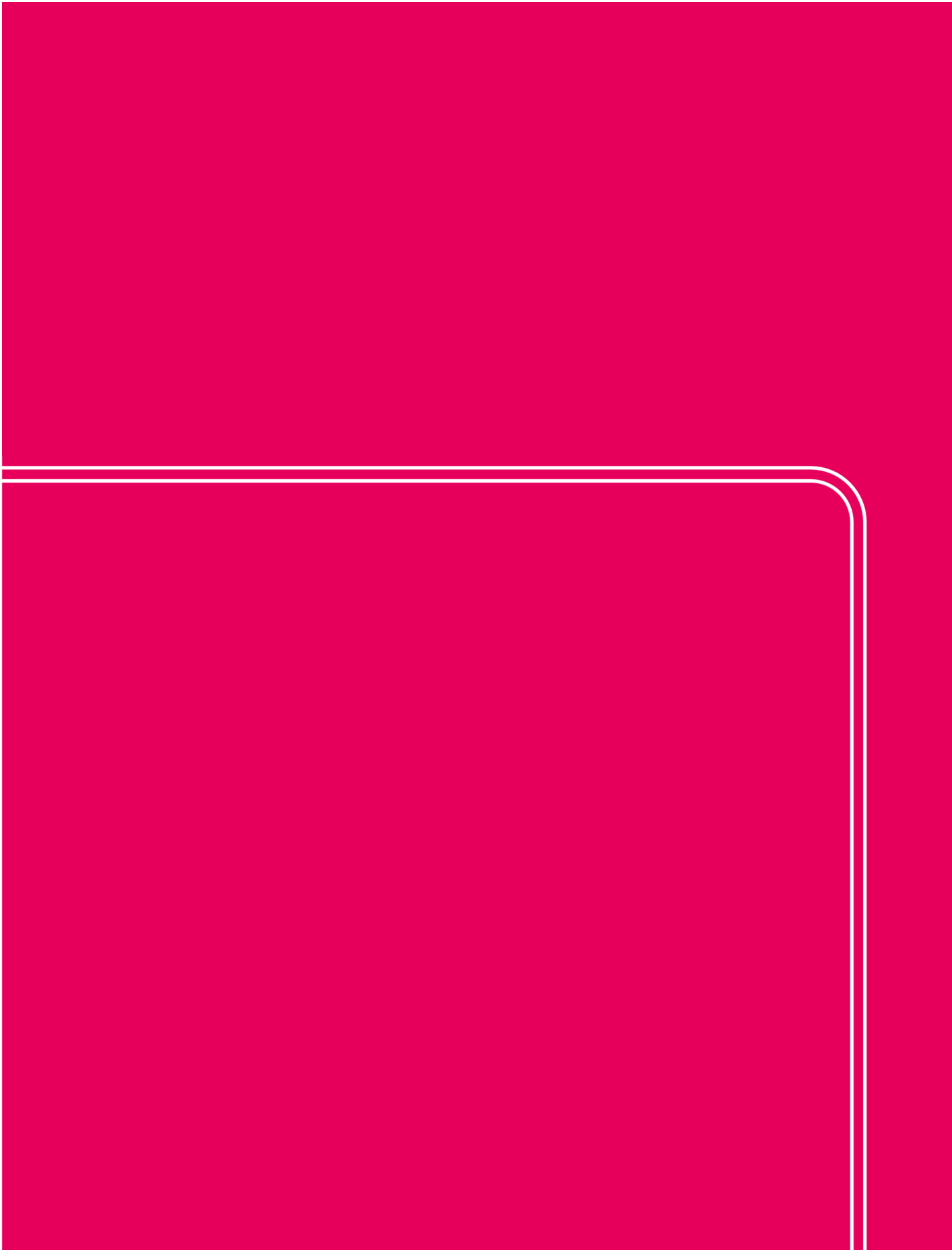
de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

De poort van Deventer

Verkeerskundig onderzoek



Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Deventer

De poort van Deventer

Kenmerk

008415.20210312.R1.03

Datum publicatie

26 april 2021

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Dhr. ing. F.A. (Frank) Aalbers

Dhr. ing. C. (Christiaan) Nab

Status

Definitief

© Copyright Goudappel

[Copyright informatie]

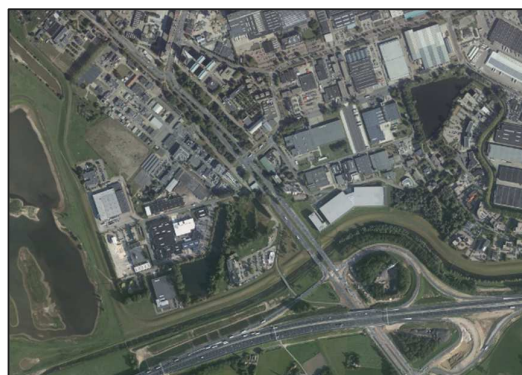
Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Achtergrond	5
1.3 Leeswijzer	6
2. De deelprojecten	7
2.1 Interne infrastructuur en aansluiting gasfabriek	7
2.1.1 Beschrijving van de maatregel	7
2.1.2 Analyse en resultaten	8
2.2 Aanleg extra rijstrook Zutphenseweg	9
2.2.1 Beschrijving van de maatregel	9
2.2.2 Analyse en resultaten	11
2.3 Terugbrengen Zutphenseweg tot 2x1 rijstroken	12
2.3.1 Beschrijving van de maatregel	12
2.3.2 Analyse en resultaten	13
2.4 'Slimme knip' Zweedsestraat	15
2.4.1 Beschrijving van de maatregel	15
2.4.2 Analyse	16
3. Conclusies	18
3.1 Conclusie per maatregel	18
3.2 Combinatie van maatregelen	19

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Deventer is bezig om de slag te maken van beleids- naar initiatief- en definitiefase voor het project 'Poort van Deventer'. De gemeente vindt het van belang dat de verkeerskundige structuur in het gebied wordt verbeterd en verkeerskundige knelpunten worden opgelost zodat Deventer aantrekkelijk blijft voor bewoners en bezoekers van de stad én voor de huidige en toekomstige bedrijven.



1.2 Achtergrond

In het project 'Poort van Deventer' zijn knelpunten en kansen op het gebied van mobiliteit onderzocht. Het project staat nader beschreven in de rapportage 'Slimme en schone mobiliteit in De Poort van Deventer' van 9 maart 2020. Het heeft geleid tot acht deelprojecten:

1. aanleg intern verbindende infrastructuur (bijvoorbeeld tussen Teugseweg en Zutphenseweg via Gasfabriekterrein);
2. aanleg voetgangersverbinding (ook over het water) tussen het Horecacluster stadsentree en de bedrijven;
3. aanleg extra rijstrook Zutphenseweg richting A1 (kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat);
4. terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg tot 2x1 rijstrook;
5. versterking fietsnetwerk;
6. "slimme Knip" Zweedsestraat;
7. verplaatsen tankstation;
8. verplaatsen hoofdaansluiting Gasfabriek.

Het uitvoeren van de deelprojecten voor de Poort van Deventer zijn er op gericht om (het verkeerskundig systeem voor) het gebied als geheel flexibeler maken en capaciteit toe te voegen voor alle vervoersstromen (ook voetganger, fiets en OV) c.q. oplossing bieden voor capaciteitsknelpunten op de drukste kruispunten van Deventer. Deze deelprojecten creëren bovendien economische kansen in het gebied.

De gemeente Deventer wil nu inzicht in de verkeerskundige bijdrage en impact op het verkeerssysteem van de deelprojecten (o.a. het creëren van capaciteit om ruimtelijke ontwikkelingen toe te voegen) c.q. (een deel van) de acht deelprojecten verder onderzoeken op haalbaarheid. Niet alle projecten zijn verkeerskundig en van even grote invloed op het totale verkeerssysteem. Binnen dit onderzoek ligt de focus op de deelprojecten 1 & 8, 3, 4, 6.

1.3 Leeswijzer

In navolgend hoofdstuk worden de (combinaties van) maatregelen afzonderlijk beschreven en worden de resultaten van de analyse getoond. De meeste maatregelen zijn doorgerekend met het statisch verkeersmodel van de gemeente Deventer (voor het planjaar 2030). Per maatregelen wordt inzicht gegeven in het verkeerskundige effect van de maatregel en de bijdrage aan het creëren van capaciteit om ruimtelijke ontwikkelingen toe te voegen op de Poort van Deventer. In hoofdstuk 3 worden de conclusies per maatregel nogmaals kort op een rij gezet, wordt ingegaan op de mogelijke combinatie van maatregelen en worden enige afsluitende overwegingen gegeven.



2. De deelprojecten

2.1 Interne infrastructuur en aansluiting gasfabriek

2.1.1 Beschrijving van de maatregel

In de huidige situatie wordt de Poort van Deventer voor gemotoriseerd verkeer voor het grootste (zuidelijke) gedeelte ontsloten via het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat (via Deventerweg, Teugsestraat en parallelweg Zutphenseweg. Het noordelijke gedeelte (het gebied rondom het Gasfabriekterrein) wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Zutphenseweg, komend vanaf de sluizen.



De maatregelen 'intern verbindende wegenstructuur' en (directe) 'aansluiting Gasfabriek' betreft de aanleg van een ontsluitingsweg achter het huidige Akzoterrein langs, zodat voor het gebied als totaal een 'ontsluitingsweg; c.q. een fijnmaziger interne structuur ontstaat. De aanleg van ontsluitingsweg maakt tevens een volwaardige tweede ontsluiting voor het gebied als totaal op de Zutphenseweg, in de nabijheid van de Deensestraat/nabij de Prins Bernhardsluis, mogelijk. Deze ontsluiting wordt 'aansluiting Gasfabriek' genoemd (een goed ontwerp met aandacht voor verkeersveiligheid wordt bij deze aansluiting als randvoorwaardelijk verondersteld). Door deze maatregel(en) wordt het bedrijventerrein dus op twee locaties volwaardig ontsloten op de Zutphenseweg.



Figuur 2.1: Intern verbindende wegenstructuur' en (directe) 'aansluiting Gasfabriek'

2.1.2 Analyse en resultaten

Analyse verkeersmodel

Het effect van de voorgenomen maatregelen is op hoofdlijnen in beeld gebracht met het statisch verkeersmodel van de gemeente Deventer (planjaar 2030). In de bijlage is een uitsnede uit de modeltoedeling opgenomen. Belangrijkste constatering is dat indicatief 40% van het verkeer van en naar het bedrijventerrein gebruik gaat maken van de 'aansluiting Gasfabriek' op de Zutphenseweg. De aansluiting Visbystraat (en daarmee ook voor een deel het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat) wordt ontlast van verkeer. Omdat dit kruispunt een van zwaarst belaste kruispunten is in Deventer, is dit positief te noemen. De mate van ontlasting van verkeer is echter (logischerwijs) wel beperkt te noemen, omdat de Zutphenseweg dé route is tussen het aansluiting vanaf de snelweg en het centrum en een deel van het verkeer dat via de 'aansluiting Gasfabriek' op de Zutphenseweg komt alsnog via het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat Deventer zal verlaten. Al met al is de reductie van verkeer circa 2% groot¹. Op de overige wegen (Hanzetrace, Zutphenseweg, de Boerlaan) treden geen opvallende verschuivingen op.

Als zelfstandige maatregel mag van de maatregelen 'intern verbindende wegenstructuur' en (directe) 'aansluiting Gasfabriek' dus geen sterk effect verwacht worden. De maatregel zou in inziens wel een waardevolle toevoeging zijn aan een voor de hand liggende combinatie van maatregelen (zie hoofdstuk 3). Ook kennen de maatregelen een aantal andere belangrijke verkeerseffecten.

Overige verkeersaspecten

Naast het effect op de verkeersbelasting op het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat hebben de maatregelen de maatregelen 'intern verbindende wegenstructuur' en (directe) 'aansluiting Gasfabriek' ook nog andere effecten:

- de maatregelen zorgen voor een meer evenwichtige verdeling van het verkeer van en naar het bedrijventerrein. Dit geeft een stuk risicospreiding in het geval van blokkades/een ongeval op een van de aansluitingen en flexibiliteit;
- de maatregelen zorgen voor een volwaardige tweede in-/uitgang voor hulpdiensten. Dit wordt door hulpdiensten altijd op prijs gesteld omdat het risico verlagend werkt en aanrijtijden kan verkorten;

¹ Lijkt procentueel beperkt maar is vanwege de grote aantallen in absolute zin fors; een reductie van circa 900 mvt/etmaal.

- de maatregelen zorgen er voor dat de achterkant van het bedrijventerrein (aan de kant van de IJssel) verkeerskundig en functioneel gezien een voorkant kan worden naar de nieuwe weg toe. Dit vergroot en versterkt de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied.

Conclusie

De aanleg van een 'intern verbindende wegenstructuur' en een (directe) 'aansluiting Gasfabriek' op de Zutphenseweg heeft verkeerskundig gezien sterk de voorkeur boven de huidige situatie. Zowel op het gebied van verkeersbelasting, verkeersafwikkeling, flexibiliteit, risiconiveau als ontwikkelingsmogelijkheden werken de maatregelen positief door. Wel is het verkeer reducerende effect op het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat als zelfstandige maatregel beperkt (zie figuur 2.2). De maatregel kan wel een multiplier effect hebben in een voor de hand liggende bredere combinatie van maatregelen.



Figuur 2.2: Uitsnede verschilplot verkeersmodel

2.2 Aanleg extra rijstrook Zutphenseweg

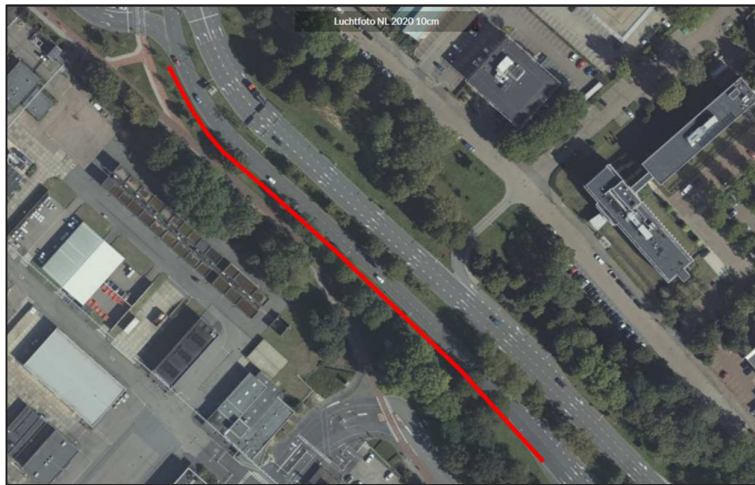
2.2.1 Beschrijving van de maatregel

In de bestaande situatie bestaat de Zutphenseweg uit een profiel met 2x2 rijstroken. De vormgeving van het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat is recent gewijzigd, waarbij de rijbaan stad uit bestaat uit in totaal 5 opstelstroken:

- één rechtsaf voorsorteerstrook;
- drie rechtdoorgaande rijstroken;
- één linksaf voorsorteerstrook.

Voorafgaand aan het kruispunt wordt het profiel in eerste instantie verruimd van twee rechtdoorgaande, naar drie rechtdoorgaande rijstroken. De drie rechtdoorgaande rijstroken hebben na het kruispunt verschillende bestemmingen. De rechter rechtdoorgaande rijstrook komt uit op het voorsorteervak naar rechts richting de oprit van de rijksweg A1 richting Apeldoorn/Amsterdam. Naast deze strook is een tweede rijstrook beschikbaar die halverwege de oprit samenvoegen tot een enkele rijstrook. De middelste en linker rechtdoorgaande rijstroken lopen door tot voorbij de ongelijkvloerse kruising met de rijksweg A1, om vervolgens uit te komen op vier opstelstroken op het kruispunt met de aansluiting van de Rijksweg richting Twente. Twee rijstroken gaan linksaf richting de snelweg en twee rijstroken gaan rechtdoor richting Epse/Zutphen. Deze laatste worden na het kruispunt samengevoegd tot een enkele rijstrook. Ook komend vanaf de rijksweg A1 is voor linksafslaand verkeer daardoor een dubbele opstelstrook beschikbaar.

De maatregel 'aanleg extra rijstrook Zutphenseweg' bestaat uit het uitbreiden van de capaciteit met een derde rechtdoorgaande rijstrook op de Zutphenseweg over het volledige wegvak tussen de Hanzeweg en Visbystraat.



Figuur 2.3: Extra rijstrook Zutphenseweg stad uit; indicatief (bron ondergrond: Streetsmart)

2.2.2 Analyse en resultaten

Analyse COCON

Met behulp van COCON² is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het kruispunt tussen de Zutphenseweg - Visbystraat in de huidige situatie geanalyseerd. Hierin is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten pre-corona (verkeersgegevens (VLOG-data) van een week in november 2019, namelijk 18-11-2019 t/m 24-11-2019). Met COCON zijn op basis van deze intensiteiten wachtrijlengtes bepaald. Deze bleken voor alle rijstroken korter dan de beschikbare opstellengte. Uit deze analyse wordt geconcludeerd dat de wachtrijen passend zijn binnen de huidige opstelcapaciteit en dat het verlengen van de beschikbare opstellengte door de aanleg van een derde rechtdoorgaande rijstrook niet noodzakelijk is.

Op basis van gegevens van de filelussen uit het achterliggende wegvak komt naar voren dat er weliswaar af en toe terugslag (file) plaatsvindt, maar dat dit met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid altijd veroorzaakt wordt door terugslag van file ten gevolge van filevorming op de A1. Na reconstructie van aansluiting 23 met een vrije doorrij-/afrijmogelijkheid naar de A1 toe, zowel vanuit Deventer als vanuit Zutphen, zal deze situatie naar verwachting niet meer (mogelijk alleen bij incidenten op de A1) nog voorkomen.

Conclusie

De aanleg van een derde rijstrook op de Zutphenseweg is niet nodig om de afwikkelingscapaciteit van het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat te vergroten.

² COCON is een softwaretool waarmee de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op met verkeerslichten geregelde kruispunten geanalyseerd kan worden.

2.3 Terugbrengen Zutphenseweg tot 2x1 rijstroken

2.3.1 Beschrijving van de maatregel

De Prins Bernhardsluis bestaat in de huidige situatie uit twee bruggen, elk voorzien van 2 rijstroken (zie figuur 2.4). De westelijke brug van de sluis heeft twee rijstroken stad uit (richting de Rijksweg A1). De oostelijke sluis heeft twee rijstroken de stad in (zie ook figuur 2.4). Aan de noordzijde, voorbij het kruispunt tussen de Zutphenseweg met Pothoofd bestaat de rijbaan uit 2x1 rijstroken, zowel voor het aankomende als het vertrekkende verkeer, onderscheiden door een brede middenberm. Ook het Pothoofd bestaat uit een profiel met 1x2 rijstroken, zowel in de aanvoer als in de vertrekdirichting. Ten zuiden van de sluis bestaat het profiel wel uit 2x2 rijstroken.



De maatregel bestaat uit het versmallen naar 2x1 rijstrook voor beide richtingen op beide bruggen. In het scenario waarbij de wegenstructuur ongewijzigd blijft, dus de westelijke brug bedient het autoverkeer stad uit en de oostelijke brug wordt gebruikt door inkomend verkeer, zullen bij een brugopening de wachtrijen toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Immers in de bestaande situatie zijn twee rijstroken beschikbaar om de wachtrijen te faciliteren, en dat wordt in deze maatregel teruggebracht tot één. In de spitsperioden bestaat hierdoor het risico dat als gevolg van terugslag verderop gelegen kruispunten worden geblokkeerd.

Alternatief is om het profiel van 2x2 rijstroken beide bruggen te handhaven en één brug hierin aan te wijzen als hoofdroute voor zowel aankomend als vertrekkend verkeer en de andere brug als alternatief te gebruiken in geval van een brugopening. Dit maakt het mogelijk om het verkeer, bij een brugopening, altijd af te wikkelen, waardoor wachtrijen worden voorkomen. In figuur 2.5 is dit scenario als voorbeeld gevisualiseerd.



Figuur 2.5: Hoofdroute en alternatief bij een brugopening

Door het verkeer tijdig middels een verkeerslicht te attenderen op een brugopening kan het gebruik maken van een alternatief.

2.3.2 Analyse en resultaten

Bovenbeschreven scenario, waarin beide bruggen in functie zijn voor het verkeer in beide richtingen, is met behulp van het statische verkeersmodel in een drietal varianten geanalyseerd:

- als basis: toekomstige situatie 2030 met huidige wegenstructuur;
- variant 1: Capaciteitsuitbreiding op de Van Oldenielstraat naar 2x2 rijstroken op het wegvak tussen de Brinkgreverweg en Louis Pasteurstraat;
- variant 2: Als variant 1 met capaciteitsuitbreiding op de Weg door Salland-zuid tot aan de Oerdijk inclusief opwaardering van de snelheid tot 70 km/uur.

Het effect van de maatregelen is op hoofdlijnen in beeld gebracht met het statisch verkeersmodel van de gemeente Deventer (planjaar 2030). In de bijlage is een uitsnede uit de modeltoedeling opgenomen. In de basis is een zeer beperkte verkeersafname op het kruispunt tussen de Zutphenseweg en Visbystraat zichtbaar. Door aanpassing van de rijstrookindeling op de bruggen van de Prins Bernhardsluis

neemt de totale kruispuntbelasting met circa 1,4% af. Deze maatregel in combinatie met het vergroten van de capaciteit van de Van Oldenielstraat naar 2x2 rijstroken zorgt ervoor dat de afname op het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat nog kleiner wordt, circa 1,2%. Dit heeft naar verwachting te maken met het aantrekkelijker maken van het volledige Hanzetracé.

Groot effect is zichtbaar door de capaciteitsuitbreiding op de Weg door Salland-zuid in combinatie met een verhoging van de maximum snelheid van 50 naar 70 km/uur. In de huidige situatie is regelmatig, in de avondspitsperiode, sprake van stagnerend verkeer stad uit, richting Raalte (zie figuur 2.6). Door de capaciteitsuitbreiding van dit wegvak is hiervan naar verwachting geen sprake meer.



Figuur 2.6: File op de N348/Siemelinksweg in de avondspits richting Raalte

Deze maatregel is van grote invloed op de verkeersstromen op het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat. De totale afname bedraagt 9,5% (per etmaal). In het verkeersmodel is dan ook een duidelijke omslag zichtbaar van het verkeer op het Hanzetracé naar de Siemelinksweg/Weg door Salland-zuid. Dit past bij, wat in Deventer, het 'dakpanprincipe' wordt genoemd. Hierin wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk ontlasten van de wegvakken nabij en rondom het centrum door het verkeer steeds meer naar buiten 'te drukken'. In eerste instantie naar het Hanzetracé en vervolgens verder richting de Siemelinksweg/Weg door Salland-zuid.

Conclusie

Het reducerende verkeerseffect op het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat is door de maatregel 2x1 rijstrook op de Zutphenseweg (vanaf en naar de sluisen) in combinatie met de capaciteitsuitbreiding en snelheidsverhoging van 50 km/uur naar 70 km/uur van de Siemelinksweg/Weg door Salland-zuid (zeer) fors. Ook worden de wegvakken in en rondom het centrum door deze maatregel ontlast van verkeer. Tot slot past de maatregel goed in het 'dakpanprincipe' van de gemeente Deventer, waarin gestreefd wordt om het verkeer meer naar buiten te drukken. Het zelfstandige effect van de maatregel is echter beperkt. Het aanpassen van de huidige situatie met twee rijstroken in één rijrichting per brugdeel naar een situatie met één rijstrook per rijrichting per brugdeel is verkeerskundig gezien 'handig'. Hiermee kunnen wachttijden bij een openende brug worden voorkomen. Hiervoor is het aanpassen van de Zutphenseweg (vanaf en naar de sluisen) naar 2x1 rijstrook wel noodzakelijk, wat een flinke ingreep is.

Al met al is, binnen het gewenste eindbeeld van het 'dakpanprincipe', het terugbrengen van de Zutphenseweg tot 2x1 rijstroken, in combinatie met het wijzigen van de verkeerssituatie op de brugdelen, aan te raden. Ook het uitvoeren van de maatregelen 2x1 rijstrook op de Zutphenseweg, vooruitlopend op een capaciteitsuitbreiding en snelheidsverhoging van 50 km/uur naar 70 km/uur van de Siemelinksweg/Weg door Salland-zuid is zeer wel denkbaar. Daarvan mogen dan alleen geen grote reducerende verkeerseffecten op het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat van verwacht worden.

2.4 'Slimme knip' Zweedsestraat

2.4.1 Beschrijving van de maatregel

In de huidige situatie vormt de Zweedsestraat, in combinatie met de Visbystraat, de oost/west-verbinding tussen de Zutphenseweg en 'de knoop' met de Siemelinksweg/N348. De Zutphenseweg - Deventerweg is een verbinding naar de rijksweg A1 (aansluiting 24). De Siemelinksweg/N348 is eveneens een verbinding naar de rijksweg A1 (aansluiting 23; Deventer-Oost). De beoogde maatregel behelst de aanleg van een 'slimme' knip op/afsluiting van de Zweedsestraat. Het gaat dan om het aanbrengen van een dynamische afsluiting tussen de Westfalenstraat en Londenstraat, die alleen actief is wanneer nodig en die alleen geldt voor personenauto's (zodat vrachtverkeer/de bedrijvigheid er geen hinder van ondervindt). Dit kan bijvoorbeeld met camera's gecontroleerd worden. Mogelijk zouden aanvullende maatregelen nodig zijn om ongewenst sluipverkeer tegen te gaan.

Beschouwing vooraf

De verbindingen naar de rijksweg A1 via de Poort van Deventer en de via de Siemelinksweg zijn bij de analyse van deze maatregel van wezenlijk belang. In de situatie voor de verbreding van de A1 en de aanpassingen aan (onder andere de opritten naar de A1 op) de Zutphenseweg - Deventerweg was er op de A1 regelmatig sprake van file. In de ochtendspits ging het hierbij dan meestal op file in de richting van Apeldoorn en in de avondspits om file in de richting van Twente. Voor verkeer vanaf de Vijfhoek/Colmschate was het bij file op de A1 in de ochtendspits aantrekkelijk om via de Zweedsestraat in de richting van rijksweg A1 te rijden. Hierdoor kan verkeer dan bij aansluiting 24 'voor' in de file aansluiten in plaats van bij aansluiting 23 'achteraan in de file'. In de avondspits was het bij file op de A1 voor verkeer naar de Vijfhoek/Colmschate juist aantrekkelijk om via de Zweedsestraat te rijden. Verkeer kon dan al bij aansluiting 24 al uitvoegen de file in plaats van in de file blijven staan tot aansluiting 23.

Nu de A1 is verbreed en de aanpassingen aan (onder andere de opritten naar de A1 op) de Deventerweg zijn doorgevoerd zullen de bedoelde files op de A1 in de ochtend- en avondspits naar verwachting niet meer of in ieder geval veel minder voorkomen. Als dit zo is dan zal het file vermijdende sluijverkeer over de Zweedsestraat ook niet meer of in ieder geval veel minder voorkomen. De vraag wordt dan ook gesteld in hoeverre de nut/noodzaak voor de maatregel nog aanwezig is. Vanwege corona kan het antwoord nog niet in de praktijk gevonden worden. In het navolgende is het effect van de maatregel desalniettemin wel getoetst met het verkeersmodel.

2.4.2 Analyse

Analyse verkeersmodel

Het effecten van de voorgenomen maatregel is op hoofdlijnen in beeld gebracht met het statisch verkeersmodel van de gemeente Deventer (planjaar 2030). In de bijlage is een uitsnede uit de modeltoedeling opgenomen. Het algehele effect van de maatregel geeft een logisch beeld. Verkeer wordt naar de buiten het bedrijventerrein, omliggende wegenstructuur verplaatst. Dit effect is zichtbaar op de rijksweg A1, het Hanzetracé (+2.700 mvt/etmaal) en de Siemelinksweg (+2.200 mvt/etmaal). Ook op de interne wegen van Hanzepark/Kloosterlanden zijn flinke effecten zichtbaar. Door de knip ontstaan bijvoorbeeld verkeerstoenames op de Munsterstraat, Keulenstraat en Hamburgweg. Deze wegen maak deel uit van het gemeentelijk fietsnetwerk, maar fietsers rijden op de weg (op fietsstroken) of hebben zelfs helemaal geen voorzieningen. Vanuit fietsers en verkeersveiligheid geredeneerd zijn dit ongewenste effecten die nader onderzoek zouden verdienen.

En ook de mate van ontlasting van verkeer van het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat (-4%), met name in relatie tot het ingrijpende karakter van de maatregel (de bereikbaarheid van het bedrijventerrein wordt fors aangetast) beperkt te noemen. Een deel van het verkeer dat via de normaal via het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat op de Zutphenseweg komt zal namelijk alsnog via het Hanzetracé op de Zutphenseweg komen.

Conclusie

De maatregel 'knip Zweedsestraat' heeft potentieel een ingrijpend karakter. De directe bereikbaarheid van het bedrijventerrein wordt fors aangetast en er zijn ook andere ongewenste verkeerseffecten zichtbaar. Het gewenste ontlastende effect op het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat (-4%) is in dat licht relatief beperkt te noemen. Omdat aanvullend de vraag bestaat of de maatregel nog wel noodzakelijk is na de uitbreiding van de capaciteit de rijksweg A1 en aansluiting 23, wordt aangeraden deze maatregel vooralsnog niet verder uit te werken.

3. Conclusies

3.1 Conclusie per maatregel

Conclusie 'intern verbindende wegenstructuur en aansluiting Gasfabriek'

De aanleg van een 'intern verbindende wegenstructuur' en een (directe) 'aansluiting Gasfabriek' op de Zutphenseweg heeft verkeerskundig gezien sterk de voorkeur boven de huidige situatie. Zowel op het gebied van verkeersbelasting, verkeersafwikkeling, flexibiliteit, risiconiveau als ontwikkelingsmogelijkheden werken de maatregelen positief door. Wel is het verkeer reducerende effect op het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat als zelfstandige maatregel beperkt. De maatregel kan wel een waardevolle toevoeging zijn aan een voor de hand liggende bredere combinatie van maatregelen.

Conclusie 'aanleg derde rijstrook'

De aanleg van een derde rijstrook op de Zutphenseweg richting rijksweg A1 (naar het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat toe) is niet nodig om de afwikkelingscapaciteit van het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat te vergroten.

Conclusie '2x1 Zutphenseweg'

Het reducerende verkeerseffect op het kruispunt kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat is door de maatregel 2x1 rijstrook op de Zutphenseweg (vanaf en naar de sluizen) in combinatie met de capaciteitsuitbreiding en snelheidsverhoging van 50 km/uur naar 70 km/uur van de Siemelinksweg/Weg door Salland-zuid (zeer) fors. Ook worden de wegvakken in en rondom het centrum door deze maatregel ontlast van verkeer. Tot slot past de maatregel goed in het 'dakpanprincipe' van de gemeente Deventer, waarin gestreefd wordt om het verkeer meer naar buiten te drukken.

Binnen het gewenste eindbeeld van het 'dakpanprincipe' is het terugbrengen van de Zutphenseweg tot 2x1 rijstroken, in combinatie met het wijzigen van de verkeerssituatie op de bruggen, aan te raden. Ook vooruitlopend op een capaciteitsuitbreiding en snelheidsverhoging van 50 km/uur naar 70 km/uur van de Siemelinksweg/Weg door Salland-zuid is het uitvoeren van de maatregel zeer wel denkbaar. Daarvan mogen dan op alleen geen grote reducerende verkeerseffecten op het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat van verwacht worden (terwijl het een forse ingreep is).

Conclusie 'knip Zweedsestraat'

De maatregel 'knip Zweedsestraat' heeft potentieel een ingrijpend karakter. De directe bereikbaarheid van het bedrijventerrein wordt fors aangetast en er zijn ook andere ongewenste verkeerseffecten zichtbaar. Het gewenste ontlastende effect op het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat (-4%) is in dat licht relatief beperkt te noemen. Omdat aanvullend de vraag bestaat of de maatregel nog wel noodzakelijk is na de uitbreiding van de capaciteit de rijksweg A1 en aansluiting 23, wordt aangeraden deze maatregel vooralsnog niet verder uit te werken.

3.2 Combinatie van maatregelen

Met behulp van het statische verkeersmodel is het effect bepaald voor de combinatie van de kansrijke maatregelen (alle beschreven maatregelen, behalve de 'slimme knip' op de Zweedsestraat). Uit de analyse wordt duidelijk zichtbaar dat door de maatregelen de wegvakken in en rondom het centrum worden ontlast. Ook op het Hanzetracé wordt het rustiger, wat leidt tot een afname van de verkeersbelasting op onder andere het kruispunt tussen de Zutphensestraat met de Visbystraat. Een duidelijke toename is zichtbaar op de Siemelinksweg / Weg door Salland-zuid. Dit past zeer goed in de visie van de gemeente Deventer, dat ook wel het 'dakpanprincipe' wordt genoemd. Hierin wordt het verkeer op netwerkniveau meer naar 'buiten' gedrukt om de wegvakken in en rondom het centrum te ontlasten. Door de interne verbinding op de Poort van Deventer, die als 'rondweg' nu aan twee zijden op de Zutphenseweg aansluit, wordt dit verkeer beter verdeeld. Tevens maakt dit de verkeersstructuur meer flexibel.

De afname van de verkeersintensiteit op het kruispunt Zutphenseweg - Visbystraat bedraagt bij de combinatie van de maatregelen ruim 10%. Dit komt de kwaliteit van de verkeersafwikkeling ter plaatse ten goede en biedt een ruime potentie voor ontwikkeling van de Poort van Deventer.

Eindconclusie

Eindconclusie is dat de combinatie van de geanalyseerde maatregelen (uitgezonderd de knip op de Zweedsestraat) leidt tot een robuust stedelijk verkeersnetwerk, zeer goed passend in de visie van de gemeente Deventer. Het biedt in ruime mate mogelijkheden/kansen voor potentiële ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Poort van Deventer.

BB

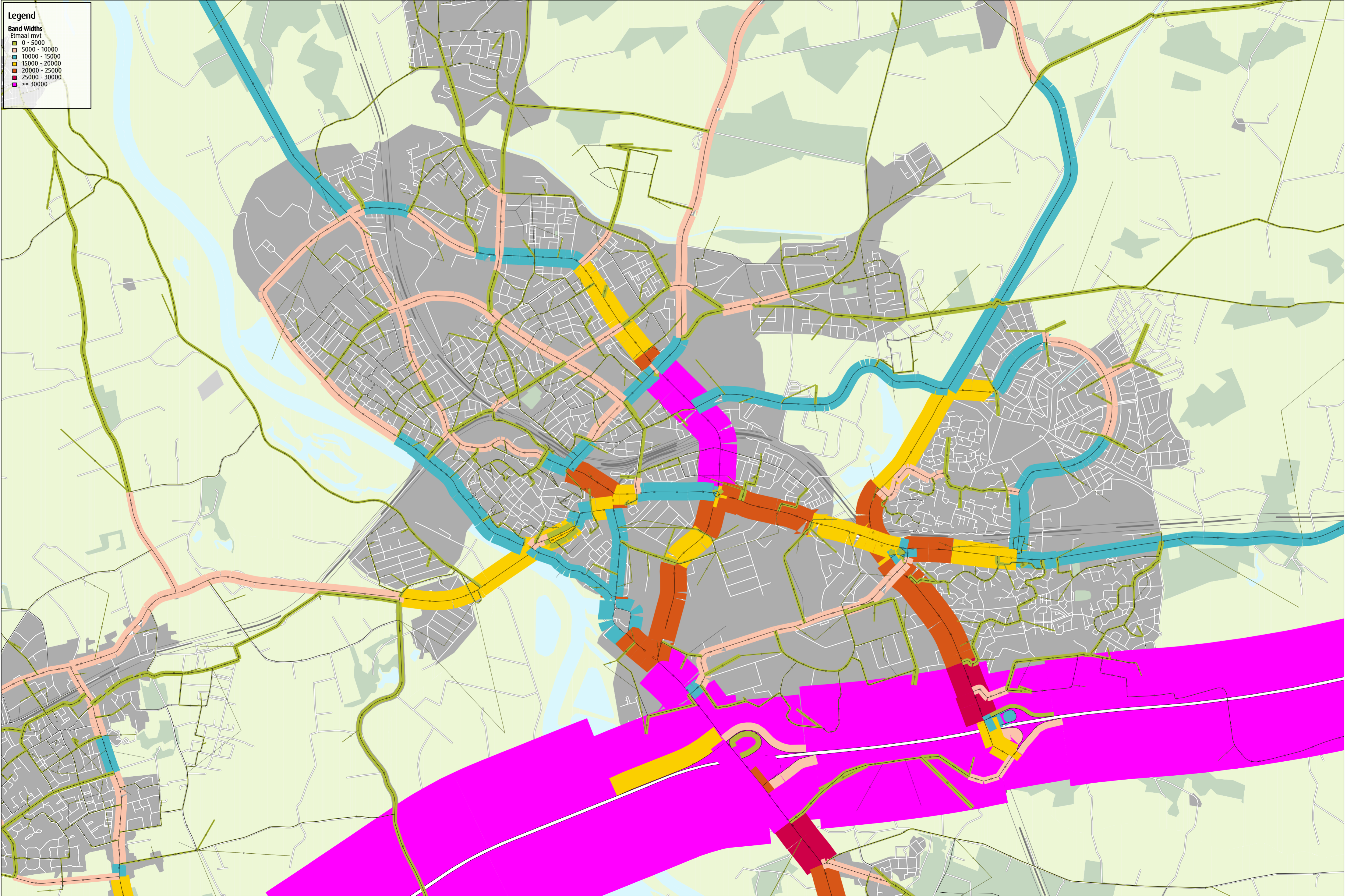
Modelbijlagen

1. 008415.12032021.P01.01 2030 Interne wegenstructuur PvD
2. 008415.12032021.P02.01 2030 Interne wegenstructuur PvD verschilplot
3. 008415.12032021.P03.01 2030 Sluizen 2x1 var 1 (weg tussen Hanzetrace en Pothoofd (Zutphenseweg) 2x1, ook met voedende linksaffer vanaf Deventerweg linksaf naar sluizen/tankstation 1 rijstrook)
4. 008415.12032021.P04.01 2030 Sluizen 2x1 var 1 verschilplot
5. 008415.12032021.P05.01 2030 Sluizen 2x1 var 2 (zoals variant 1, maar met Oldenielstraat naar 2x2)
6. 008415.12032021.P06.01 2030 Sluizen 2x1 var 2 verschilplot
7. 008415.12032021.P07.01 2030 Sluizen 2x1 var 3 (zoals variant 1, maar met Oldenielstraat naar 2x2 en wegvak tussen Wilgenhaantje en Oerdijk naar 2x2 en modelsnelheid Siemlinksweg 70 km/uur (tussen A1 en Oerdijk)
8. 008415.12032021.P08.01 2030 Sluizen 2x1 var 3 verschilplot
9. 008415.12032021.P09.01 2030 Knip Zweedsestraat
10. 008415.12032021.P10.01 2030 Knip Zweedsestraat verschilplot
11. 008415.12032021.P11.01 2030 Gecombineerde maatregelen
12. 008415.12032021.P12.01 2030 Gecombineerde maatregelen verschilplot



Legend
Band Widths
Etmaal mvt

0 - 5000
5000 - 10000
10000 - 15000
15000 - 20000
20000 - 25000
25000 - 30000
>= 30000



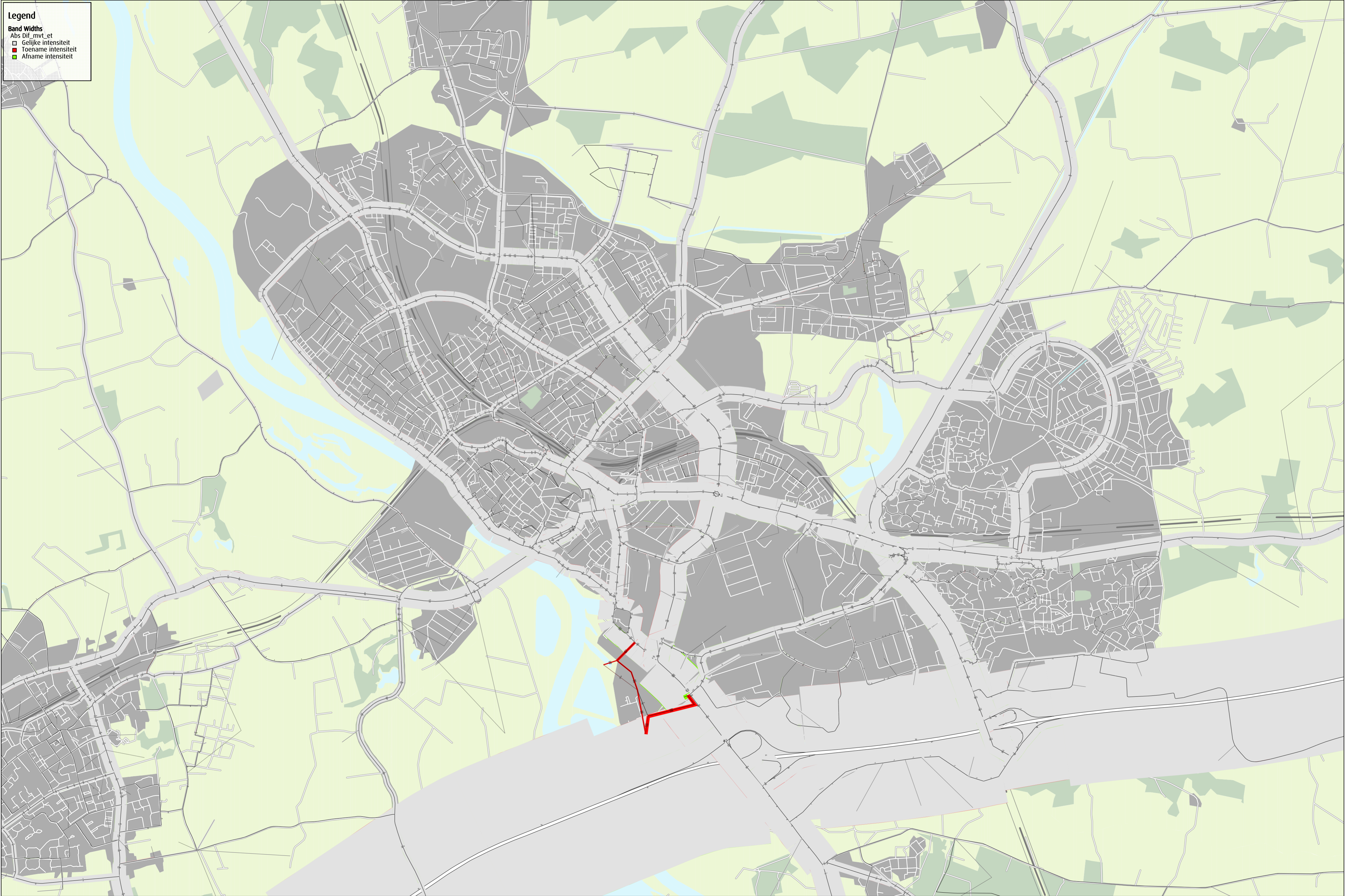


Legend

Band Widths

Abs Dif. mvt. et

- Gelijke intensiteit
- Toename intensiteit
- Afname intensiteit



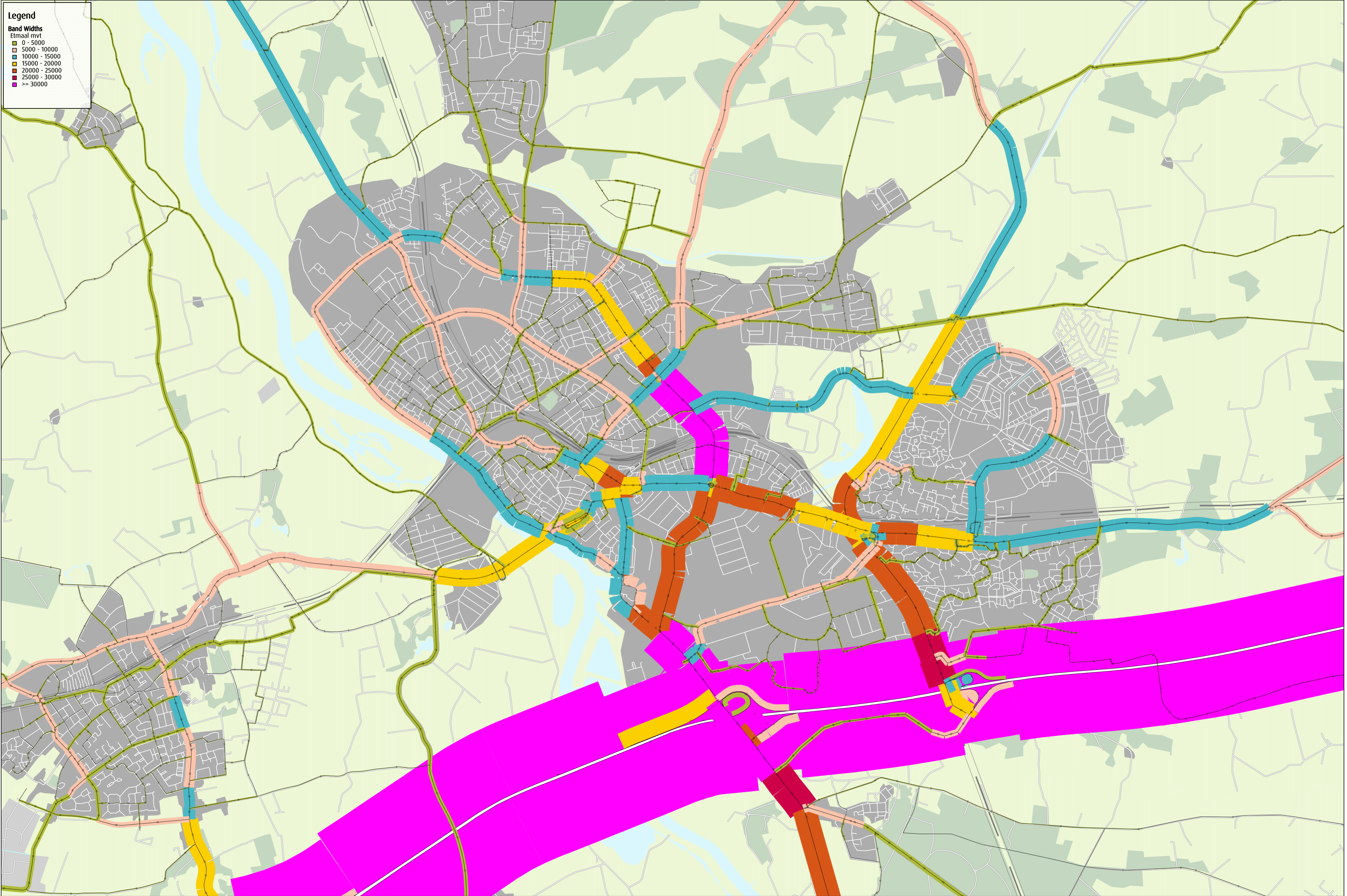


Legend

Band Widths

Etmaal mvt

- 0 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- 25000 - 30000
- >= 30000

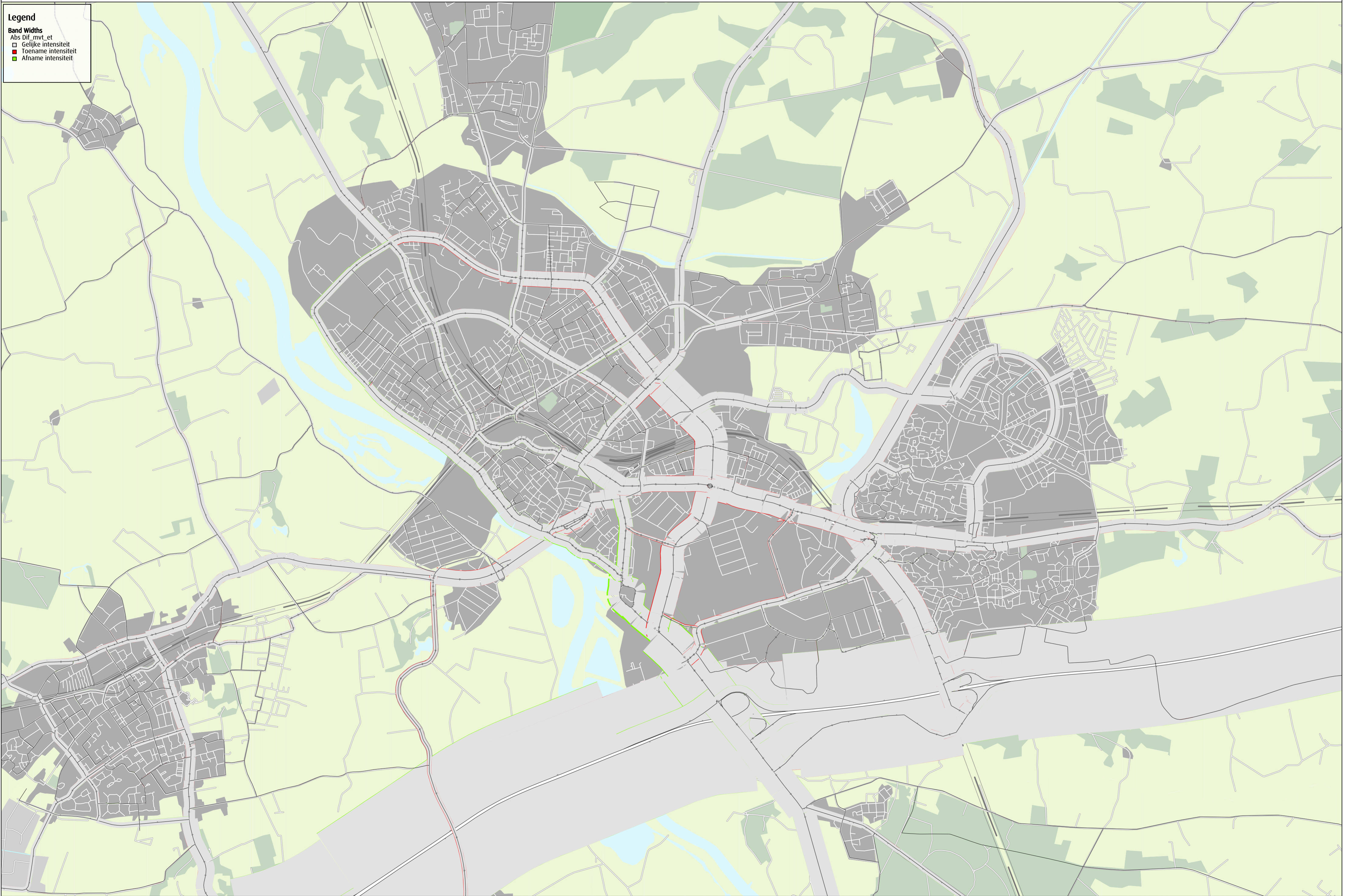




Legend

Band Widths

- Abs Dif. mvt. et
- Gelijke intensiteit
- Toename intensiteit
- Afname intensiteit



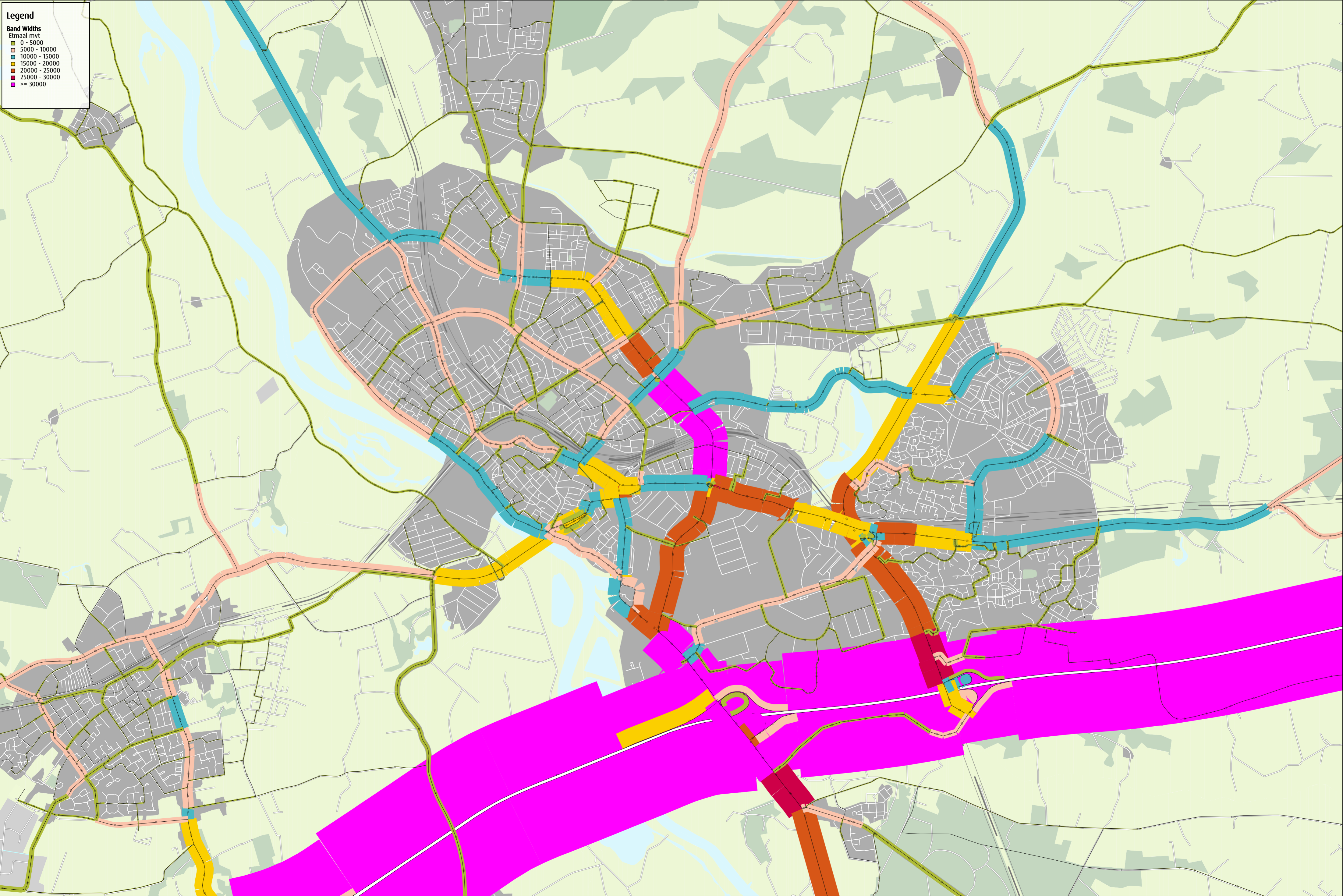


Legend

Band Widths

Etmaal mvt

- 0 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- 25000 - 30000
- >= 30000

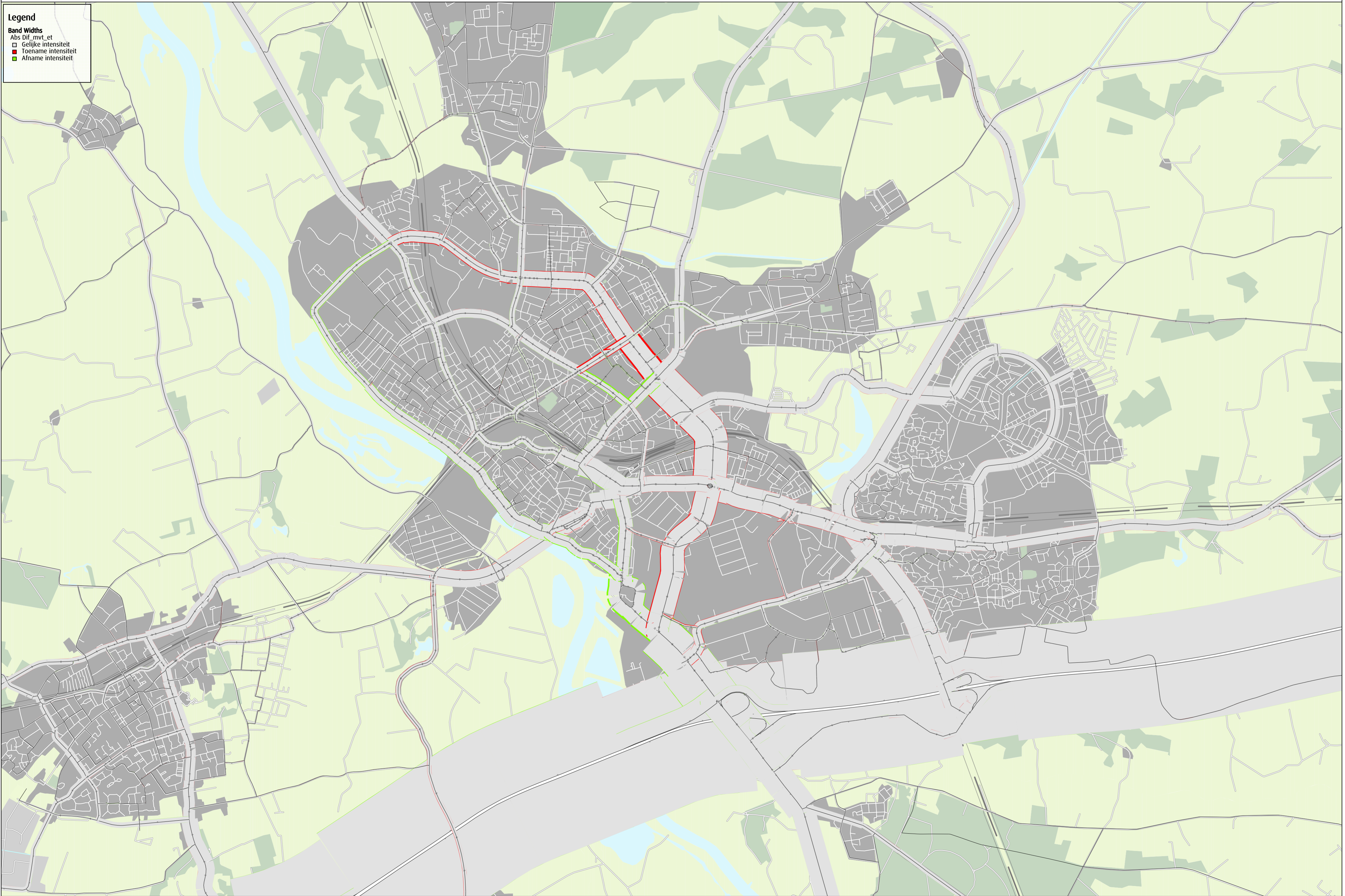




Legend

Band Widths

- Abs Dif. mvt. et
- Gelijke intensiteit
- Toename intensiteit
- Afname intensiteit



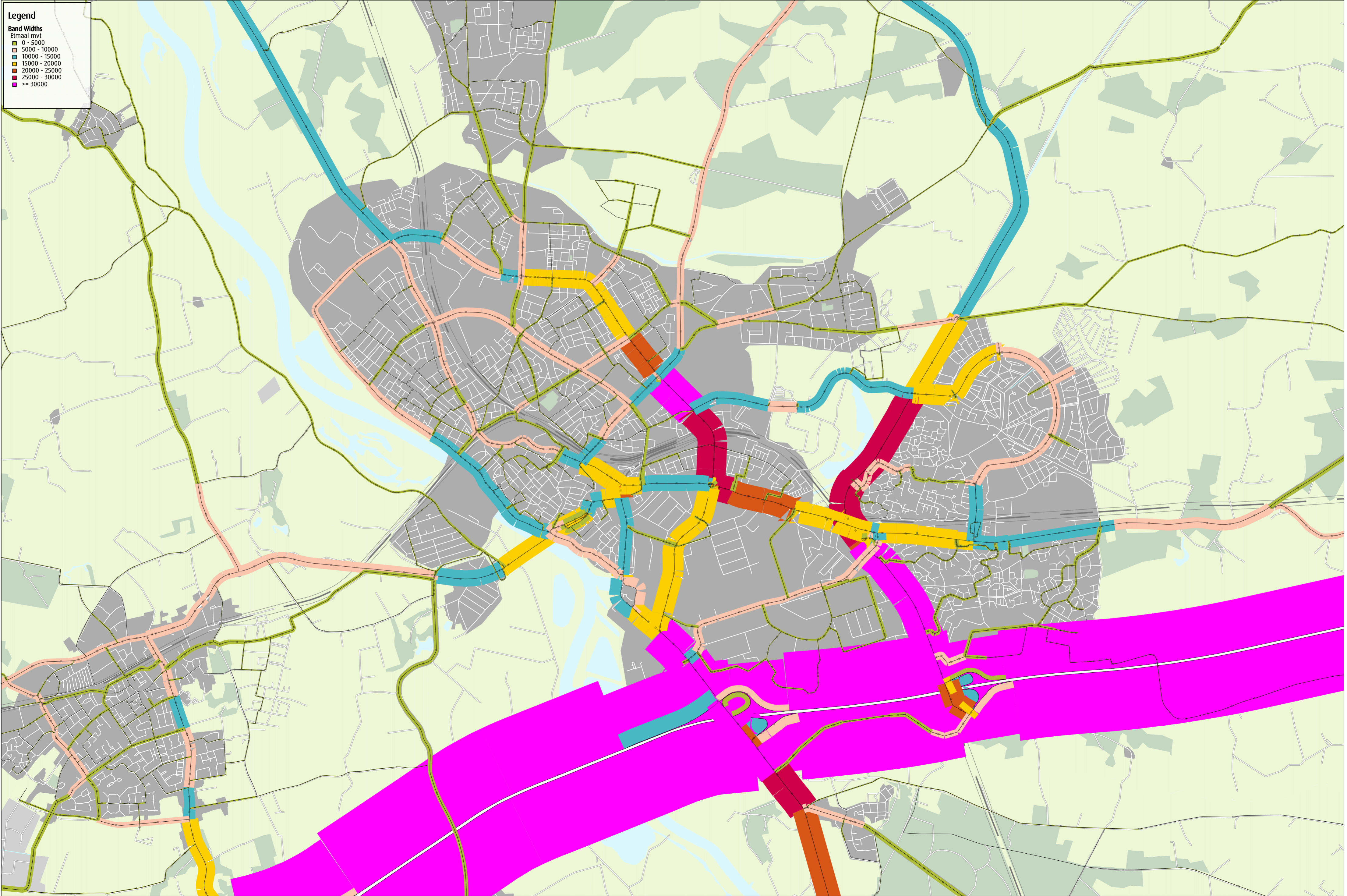


Legend

Band Widths

Etmaal mvt

- 0 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- 25000 - 30000
- >= 30000

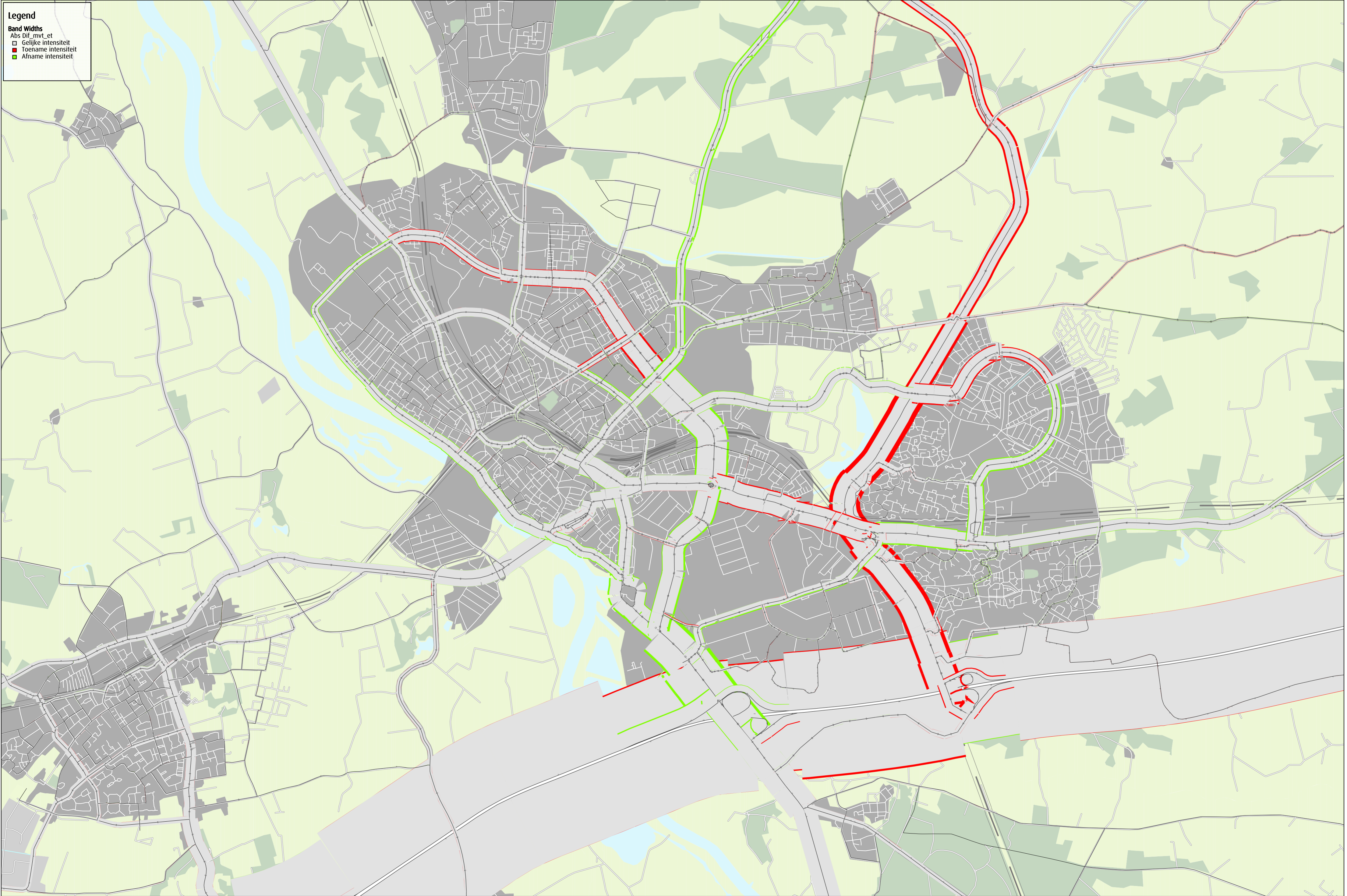




Legend

Band Widths

- Abs. Dif. mvt. et
- Gelijke intensiteit
- Toename intensiteit
- Afname intensiteit

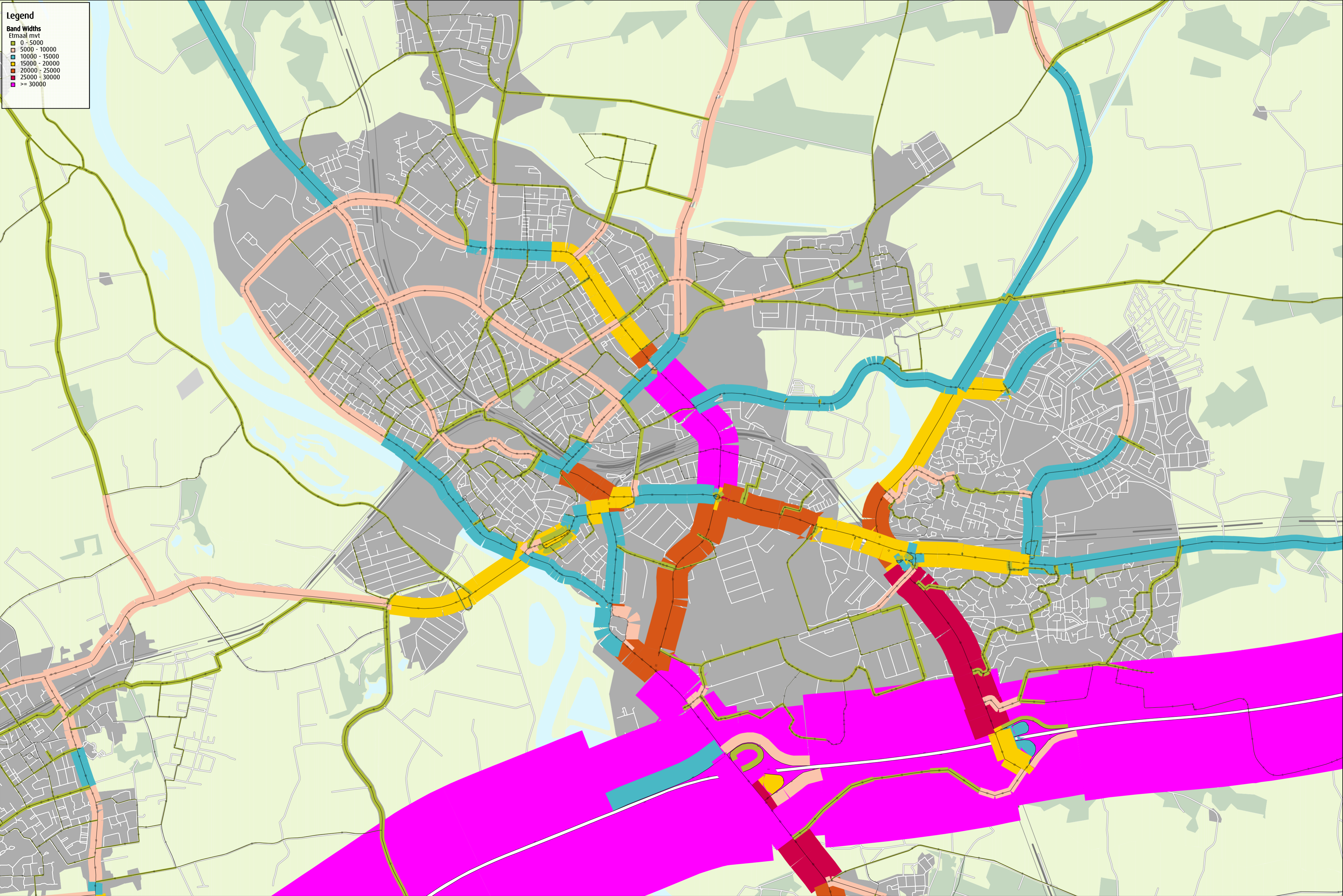




Legend

Band Widths
Etmaal mvt

- 0 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- 25000 - 30000
- >= 30000

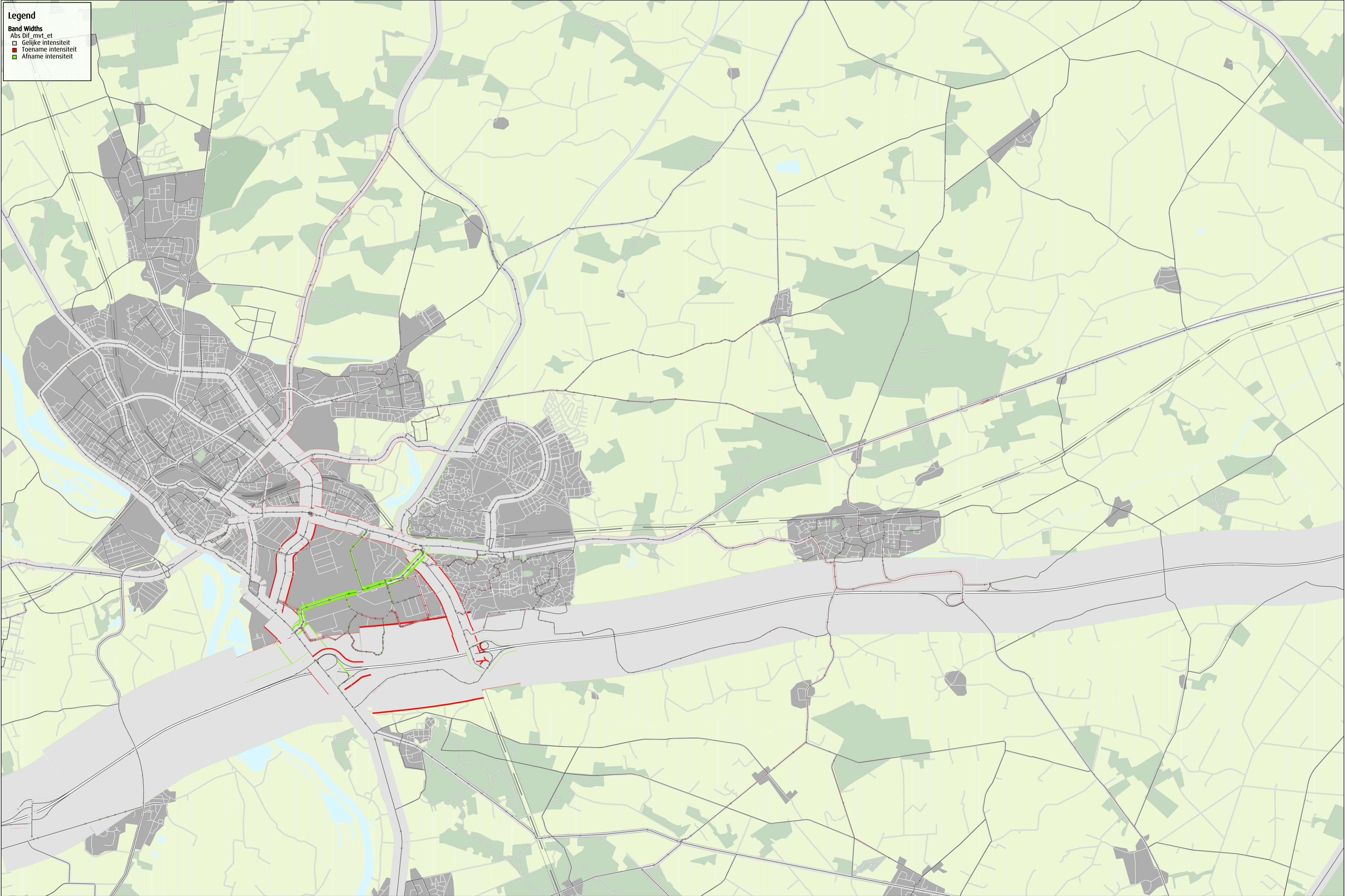




Legend

Band Widths

- Abs Dif. mvt. et
- Gelijke intensiteit
- Toename intensiteit
- Afname intensiteit

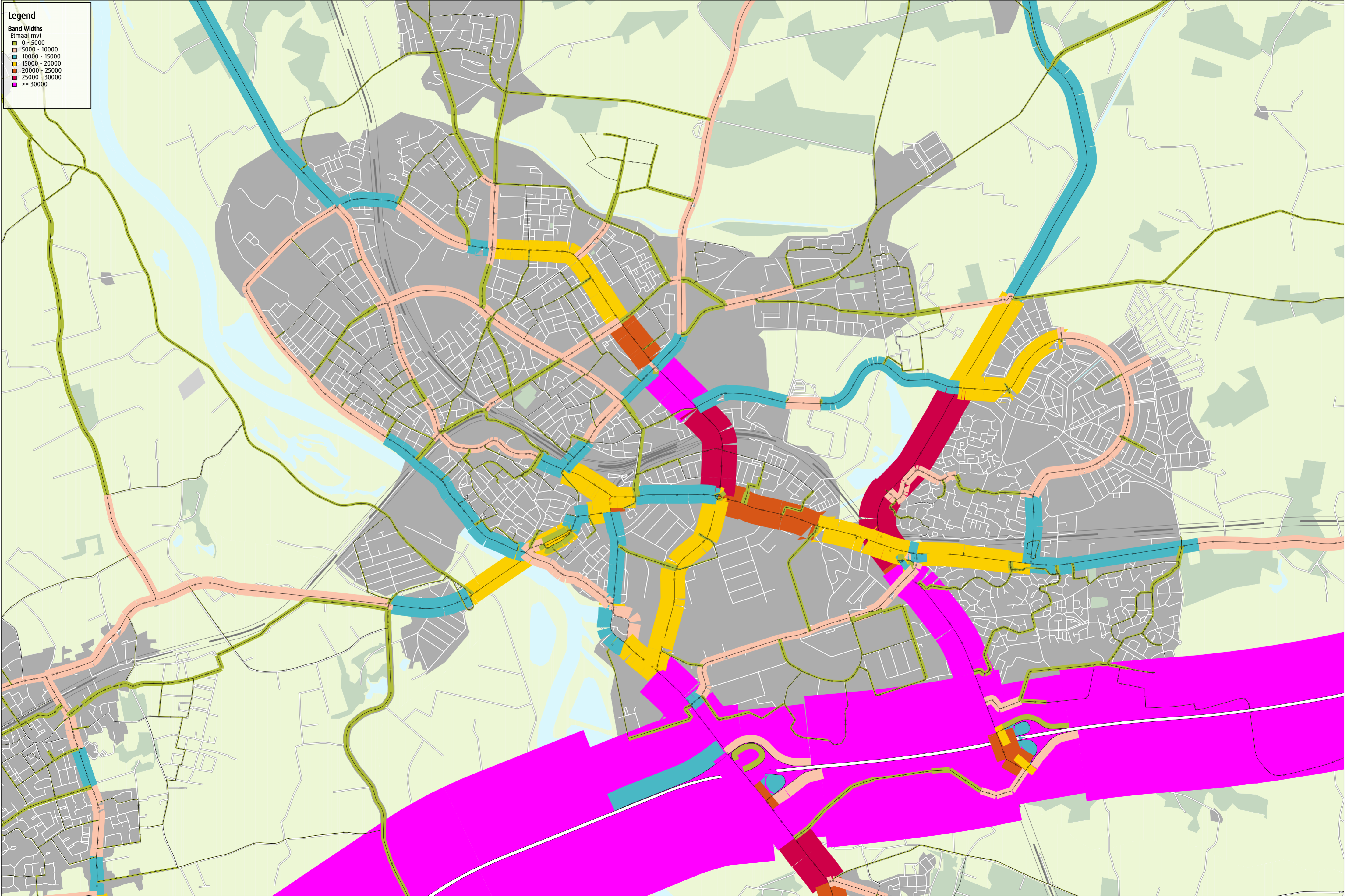




Legend

Band Widths
Etmaal mvt

- 0 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- 25000 - 30000
- >= 30000

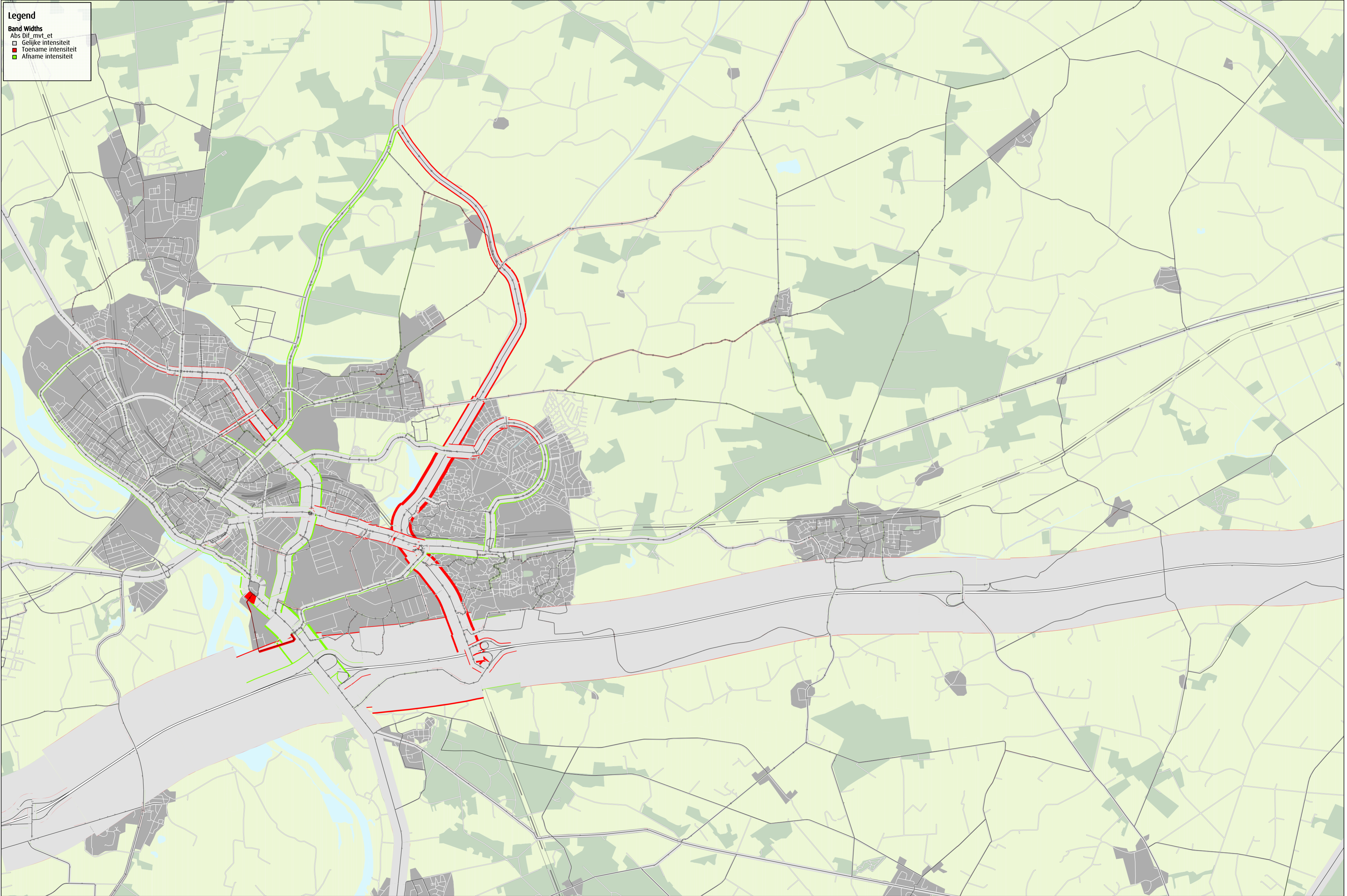


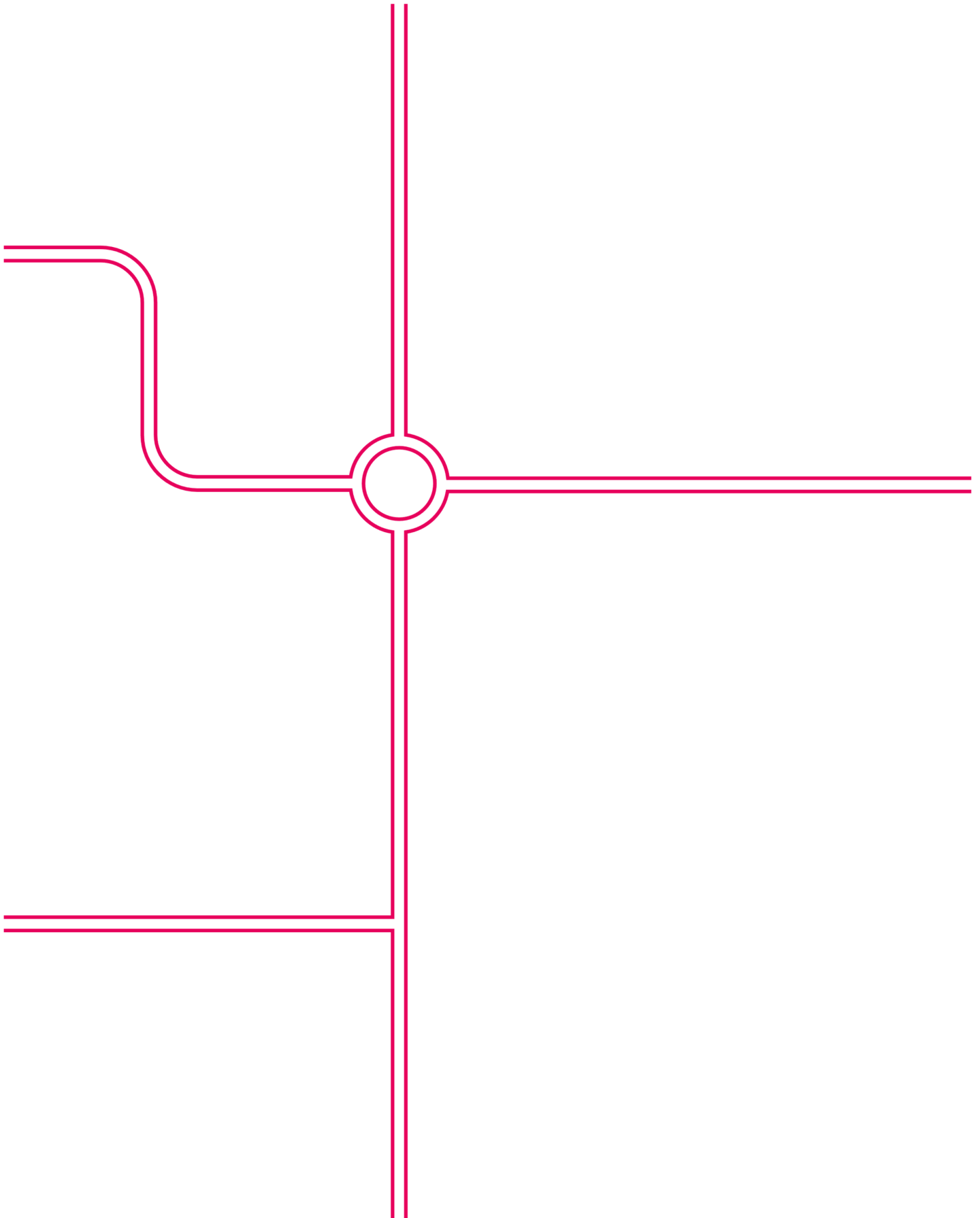


Legend

Band Widths

- Abs Dif. mvt. et
- Gelijke intensiteit
- Toename intensiteit
- Afname intensiteit





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

EFFECTSTUDIE 8 DEELPROJECTEN TEN BEHOEVE VAN

Mobiliteit in de Poort van Deventer

Opzet van vanavond

Deze presentatie is bedoeld om u integraal te informeren over verwachte impact van de deelmaatregelen, als opmaat naar besluitvorming en financiering in de gemeenteraad.

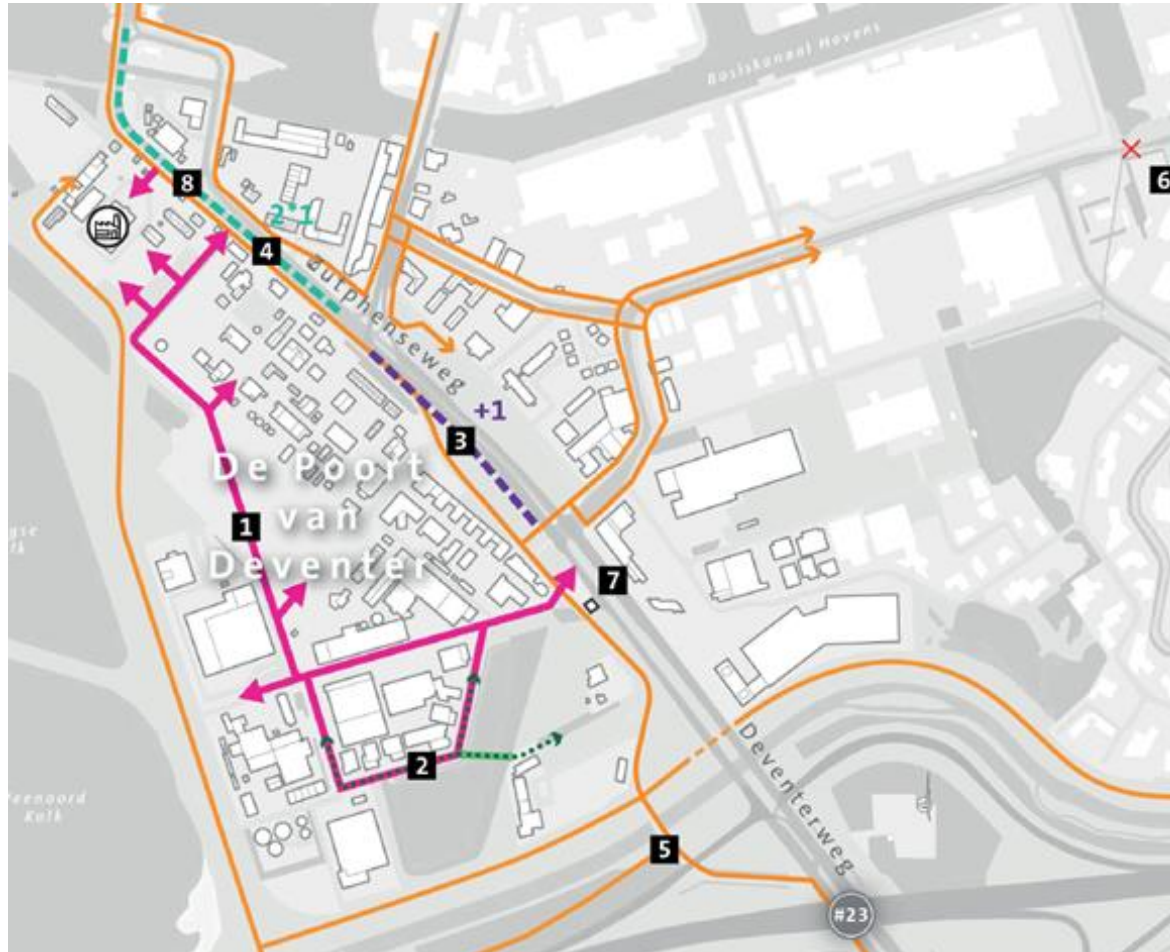
Voelt u zich gedurende de avond vrij om tussentijds te reageren als u iets niet begrijpt.

Wat ging vooraf?

2018: Start onderzoek naar hoe gewenste transformatie van het gebied op een passende manier begeleid kan worden met inzet op duurzame mobiliteit.

Begin 2020: Onderzoek Royal HaskoningDHV

- Aanbeveling: 8 deelmaatregelen ter bevordering bereikbaarheid
- Denkrichtingen over het algemeen positief ontvangen.
- Tips en opmerkingen meegenomen in de volgende fase



-  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

Aanleg verbindende infrastructuur en het verplaatsen van de hoofdaansluiting van de Gasfabriek (maatregel 1+8)

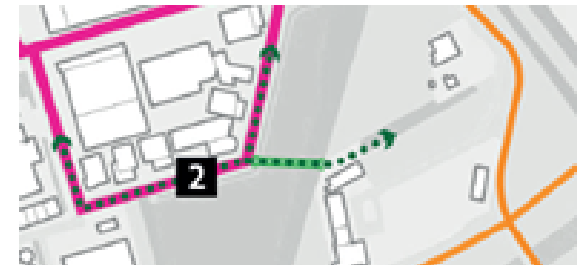
- Meer flexibiliteit om autoverkeer van en naar de Poort van Deventer beter af te wikkelen.
- Analyse adviesbureau Goudappel: Naar verwachting maakt straks 40% van het autoverkeer gebruik van deze route om het gebied te bereiken of verlaten.
- Gemeente voert gesprekken met grondeigenaren over de inpassing.
- Conclusie: als maatregel 1 + 8 worden uitgevoerd, dan kan de haalbaarheid van integrale planontwikkeling locatie Stadsentree worden onderzocht.





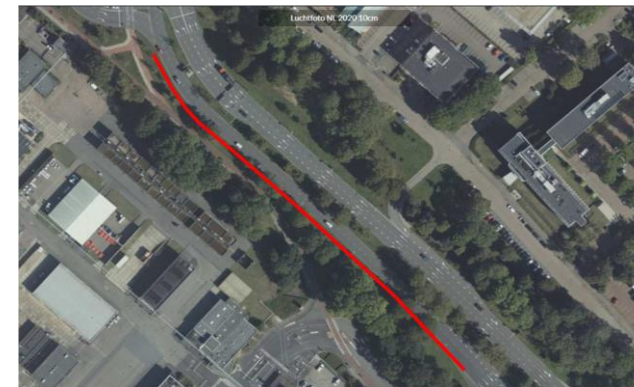
Aanleg voet- en fietsverbinding over Kieftenbeltskolk (maatregel 2)

- Directe relatie met ambities voor een transferium in de Stadsentree.
- Verbetering interne fiets- en voetpadenstructuur tussen de Stadsentree en bedrijven aan de Teugseweg.
- Aandachtspunt bij ontwikkeling van het gebied rond de Stadsentree.



Aanleg extra rijstrook Deventer richting A1 (maatregel 3)

- 2020: Extra rijstrook gerealiseerd op Zutphenseweg voor de oprit A1 (richting Apeldoorn).
- Analyse adviesbureau Goudappel: verlengen van rijstrook voor het kruispunt nu niet noodzakelijk om afwikkelcapaciteit te vergroten.



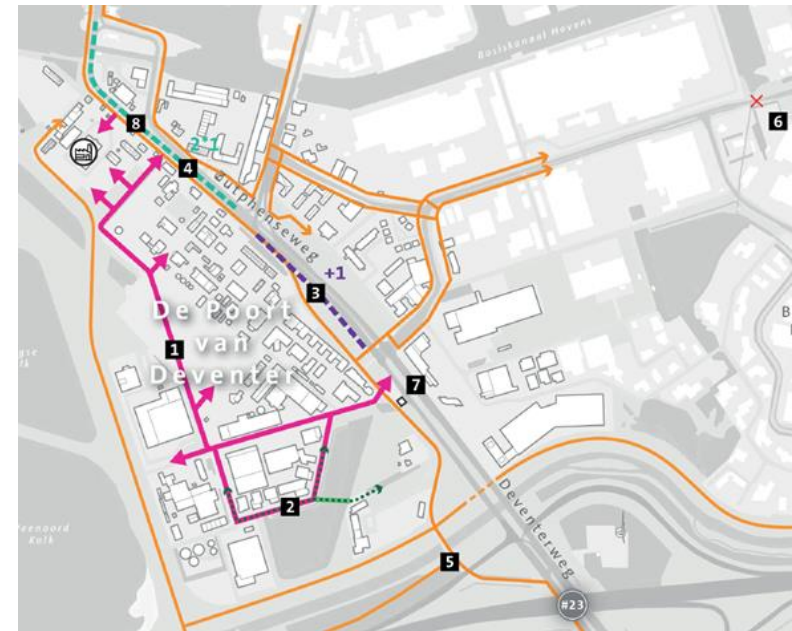
Terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg tot 2x1 rijstrook (maatregel 4)

- Dakpanprincipe: doorgaand autoverkeer verleiden om te kiezen voor Hanzetracé of N348
- Vrijkomende ruimte inzetten voor “ontspannen stad aan de IJssel” voor fiets en voetganger.
- In de uitwerking zijn meerdere opties mogelijk.



Fietsnetwerk verbeteren, inclusief fietspad over de IJsseldijk (maatregel 5)

- Verbeteren van fietsstructuur integraal onderdeel van meerdere deelmaatregelen.
- Interne fietsstructuur, verbinding met omliggend fietsnetwerk en belangrijke aanliggende fietsprojecten (SFR D-Z en Fietsstructuur A1).
- Fietspad over de dijk als recreatieve trekpleister en ommetje voor werknemers op Bergweide 5.



Slimme Knip Zweedsestraat (maatregel 6)

- Tegengaan doorgaand verkeer vanuit richting Vijfhoek in ochtend- en avondspits op Zweedseweg.
- Analyse Goudappel: “slimme knip” verlaagt intensiteit op kruispunt, maar heeft negatieve impact op omliggende wegen op het bedrijventerrein, waaronder belangrijke fietsroutes.
- Analyse Goudappel: verbreding A1 leidt tot minder sluipverkeer op Zweedsestraat. Goudappel raadt af de knip nu aan te brengen.



Verplaatsen tankstation (maatregel 7)

- Huidige concessie voor tankstation loopt in 2026 af.
- Ruimte creëren voor betere aansluiting Zutphenseweg.
- Relatie met wens voor duurzaam transferium bij de A1 en clustering van duurzame mobiliteitsvormen.



(Voorlopige) conclusie

Maatregel	Geadviseerde vervolgaanpak
1+8 Nieuwe Ontsluitingsweg	Vervolgtraject tot uitvoering zsm oppakken
4 Zutphenseweg bij Sluis 2x1 rijstrook	Vervolgtraject opties nader onderzoeken
2 Voet-fietsverbinding Kieftenbeltskolk	Oppakken als zich kansen voordoen
5 Fietspad over de dijk	Oppakken als zich kansen voordoen
7 Gebied stadsentree en verplaatsen tankstation	Integrale gebiedsontwikkeling meerdere partijen
3 Verlengen voorsorteerstrook	Op dit moment niet verder oppakken
6 Knip Zweedsestraat	Op dit moment niet verder oppakken

- Het advies bieden we via college aan bij de gemeenteraad.

Vervolgstappen bestuurlijk

1. Besluitvorming college (2e kwartaal 2022)
2. Raadsbehandeling en besluitvorming (3e kwartaal 2022)
3. Voorbereidingsfase: uitwerking en afstemming directe omgeving per deelmaatregel (vanaf 4e kwartaal 2022)
4. Realisatie (op zijn vroegst vanaf 2023 in verband met nog te doorlopen bestemmingsplanprocedures)

Vervolgstappen

U ontvangt een verslag van vanavond.

Daarna volgt voorbereiding van besluitvorming over de financiering. Advies luidt om eerst met geprioriteerde maatregelen aan de slag te gaan, zonder kansen bij andere deelmaatregelen te missen.

We zullen niet meer bij elkaar komen met alle partijen binnen Poort van Deventer zoals nu uitgenodigd, deelmaatregelen per gebied afstemming met belanghebbenden.

Hartelijk dank voor uw aandacht!

HEEFT U NOG VRAGEN? NEEM DAN CONTACT OP MET DDG.ELSHOF@DEVENTER.NL.

Inhoud

1. Aanleiding.....	2
2. Duiding verkeersmaatregelen Poort van Deventer.....	3
Maatregel 1 + 8: Aanleg verbindende infrastructuur tussen Teugseweg en Zutphenseweg en het verplaatsen van de hoofdaansluiting van de Gasfabriek.....	3
Maatregel 2: Aanleg voet- en fietsverbinding over het water.....	5
Maatregel 3: Aanleg extra rijstrook Deventer richting A1.....	6
Maatregel 4: Terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg tot 2x1 rijstrook..	6
Maatregel 5: Versterken fietsnetwerk / aanleggen fietspad over de dijk.....	9
Maatregel 6: "Slimme Knip" Zweedsestraat.....	12
Maatregel 7: Verplaatsen tankstation en gebied stadsentree.....	13
3. Algemene conclusie over effect 8 deelmaatregelen.....	14

1. Aanleiding

De Poort van Deventer vormt dé toegangspoort naar Deventer. Het gebied biedt ruimte aan economische activiteit, maar kent ook een sterke landschappelijke kwaliteiten. De gemeente wil de economische kwaliteit in het gebied een impuls geven en tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied toegankelijk maken. Zowel voor autoverkeer, maar misschien meer nog wel voor langzaam verkeer.

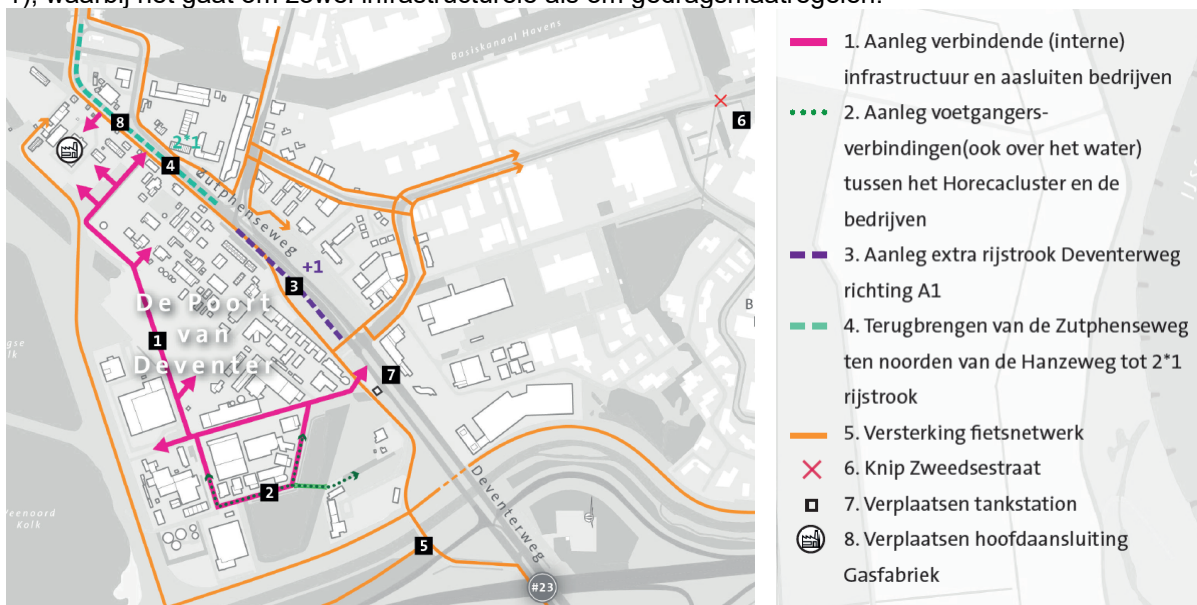
De verkeersader Zutphenseweg in het gebied Poort van Deventer vormt een belangrijke schakel binnen het verkeersnetwerk van Deventer en is in de spitsen het drukste wegvak van Deventer. Plannen om het gebied te transformeren hebben niet alleen impact op de (auto)bereikbaarheid van de Poort van Deventer, maar ook op die van de hele stad. Voor de ontwikkeling van de stad als geheel is het van belang dat de verkeerskundige structuur wordt verbeterd zodat Deventer aantrekkelijk blijft, zowel voor bewoners en bezoekers van de stad als voor huidige en toekomstige bedrijven. Het kruispunt tussen de Zutphenseweg en de Visbystraat/Teugseweg zit in de huidige situatie tijdens de spitsperiodes al aan zijn maximumcapaciteit. Hierdoor ontstaat regelmatig filevorming. Daarom zijn nieuwe economische ontwikkelingen in de Poort van Deventer, die leiden tot een grote toename van verkeersbewegingen, niet mogelijk. Bij een toename van verkeer versterkt dit effect en nemen opstoppingen voor het kruispunt in aantal en intensiteit toe.

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.

Royal HaskoningDHV deed onderzoek naar mogelijkheden waarmee de gemeente samen met partners in het gebied de bereikbaarheid van de Poort van Deventer robuuster kan maken om potentiële ontwikkelingen in de Poort te kunnen faciliteren. Met andere woorden: welke maatregelen kunnen we nemen om te zorgen dat de Poort bereikbaar blijft als er meer mensen komen werken in het gebied, zonder dat dit verdere druk legt op het verkeersnetwerk en leidt tot een afname van bereikbaarheid van de Poort en van de hele stad. Het rapport benoemt 8 deelmaatregelen (zie Figuur 1), waarbij het gaat om zowel infrastructurele als om gedragsmaatregelen.



Figuur 1: Acht deelmaatregelen voor een robuustere verkeerssysteem van de Poort van Deventer.

Vervolgens heeft het Deventer college van B&W de maatregelen verder laten onderzoeken op haalbaarheid en effectiviteit. Conform afspraak informeert het college van B&W uw gemeenteraad middels deze notitie omtrent de 8 deelmaatregelen. In het volgende hoofdstuk volgt per deelmaatregel een duiding van het effect en (financiële) haalbaarheid. Bij elke maatregel wordt eveneens ingegaan op kansen bij de stedenbouwkundige inpassing. bevat een advies over vervolgstappen. De notitie sluit af met een algemene conclusie en schetst een aantal scenario's voor het vervolg.

2. Duiding verkeersmaatregelen Poort van Deventer

Dit hoofdstuk reflecteert op de verkeerskundige deelmaatregelen uit Figuur 1. Verkeerskundig adviesbureau Goudappel heeft de deelmaatregelen met betrekking op het autonetwerk modelmatig op effect getoetst. Deze resultaten staan in het rapport “De Poort van Deventer, verkeerskundig onderzoek” (d.d. 12 maart 2021). Specifiek betreft dit de deelmaatregelen 1, 3, 4, 6 en 8 uit Figuur 1. Gezien de nabije ligging en onderlinge relatie zijn de maatregelen 1 en 8 door Goudappel samengevoegd in de analyse. De overige maatregelen (deelmaatregelen 2, 5 en 7) zijn door de ambtelijke projectleider en adviseurs stedenbouw en bereikbaarheid van de gemeente Deventer en van interpretatie en advies voorzien. Voor zover mogelijk zijn de maatregelen ook al “op kosten gezet”.

Maatregel 1 + 8: Aanleg verbindende infrastructuur tussen Teugseweg en Zutphenseweg en het verplaatsen van de hoofdaansluiting van de Gasfabriek.

Let op: deze maatregelen zijn modelmatig onderzocht. Voor verdere verdieping wordt verwezen naar het onderliggende rapport van Goudappel.

Op dit moment kunnen voertuigen het bedrijventerrein (Bergweide 5) alleen bereiken via de kruising Zutphenseweg – Teugseweg. In de avondspits is het soms lastig om het bedrijventerrein te verlaten omdat de verkeerslichten in zekere mate voorrang verlenen aan het doorgaand verkeer over de Zutphenseweg stad uit richting A1. Een interne ontsluitingsweg met een hoofdaansluiting bij de Gasfabriek kan zorgen voor een evenwichtige verdeling van het verkeer over het bedrijventerrein, waardoor het gebied ook tijdens de avondspits beter bereikbaar wordt. Tegelijkertijd geeft dit meer risicospreiding bij blokkades of ongevallen.



Figuur 2: Schetsontwerp ontsluitingsweg tussen Gasfabriekterrein en Teugseweg achter S-Park

Daarnaast biedt het een extra route voor hulpdiensten, waardoor risico's bij opstoppingen verminderen en aanrijtijden verlagen. De ontsluitingsweg geeft bovendien een impuls aan de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied ("het ontwikkelen van voorkanten aan de IJssel"). Aandachtspunt vormt de verkeersveilige inrichting van de aansluiting aan de noordzijde van de Zutphenseweg.

Goudappel concludeert dat een "intern verbindende wegenstructuur" en een (directe) "aansluiting Gasfabriek" op de Zutphenseweg verkeerskundig gezien sterk de voorkeur heeft boven de huidige situatie. Als indicatie geeft Goudappel aan dat straks ongeveer 40% van het autoverkeer via de nieuwe aansluiting bij de Gasfabriek het gebied in- en uitrijdt. Zonder interne ontsluitingsweg wikkelt dit verkeer allemaal via de kruising bij de Zutphenseweg af. Door aanleg van de interne ontsluitingsweg verbetert de bereikbaarheid van het gebied. Tegelijkertijd neemt de druk op het huidige kruispunt bij de Zutphenseweg af. Het aanleggen van de nieuwe interne route leidt naar verwachting tot 2% minder verkeer op het kruispunt bij de Zutphenseweg, waar per etmaal meer dan 30.000 voertuigen overheen rijden¹. Hoewel dit percentage op zichzelf laag lijkt, biedt de interne route juist veel voordelen ten opzichte van de huidige situatie als het gaat om verkeersbelasting, afwikkeling van het verkeer en daarmee ook flexibiliteit binnen het netwerk. Met oog op eventuele economische ontwikkelingen in de Poort biedt de interne ontsluitingsweg daarmee verlichting op het kruispunt. In combinatie met (een deel van) de andere deelmaatregelen kan het effect van de interne ontsluitingsweg op de robuustheid van het netwerk nog meer worden versterkt. Afgaande op de analyse van Goudappel heeft het verkeerskundig, maar ook met oog op veiligheid en de economische ontwikkeling van het gebied, significante meerwaarde om de interne verbindingsweg aan te leggen. Een verkeersveilige ontwerp voor de aansluiting bij de Gasfabriek geldt daarbij wel als een belangrijke randvoorwaarde.

Maatregel 1+ 8 Bijkomende verkeerskundige overwegingen

- Door realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg ontstaat een nieuwe voet- en fietsverbinding tussen de noordelijke en zuidelijke gebieden binnen de Poort van Deventer. Dit versterkt het interne fietsnetwerk.

Maatregel 1+8 Overige bijkomende overwegingen

- In en rond het gebied bevinden zich een aantal risicobronnen. In 2015 adviseerde de veiligheidsregio dat voor de bereikbaarheid van het te ontwikkelen plangebied Stadsentree voor hulpdiensten en voor de ontvluchttingsmogelijkheden moet het plangebied tweezijdig windrichtingonafhankelijk ontsloten zijn. De routes moeten geschikt zijn voor de hulpdienstvoertuigen. Door de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg verbetert de veiligheidssituatie in het gebied in lijn met advisering vanuit de veiligheidsregio.
- Een nieuwe ontsluitingsweg draagt bij aan de verdere ontwikkeling van het Gasfabriekterrein. Project gasfabriek terrein houdt rekening met de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg en kan daar ook een financiële bijdrage aan leveren;
- Om de ontsluitingsweg te realiseren zijn gronden van meerdere partijen betrokken. Grondeigenaren CRV, Martens en toekomstig eigenaar HEBB (voormalige recydur gronden) + buurman Nouryon hebben zich positief uitgesproken over het initiatief van een ontsluitingsweg. Het eerste schetsontwerp is met partijen besproken. Gemaakte opmerkingen worden verwerkt in een uit te werken voorlopig ontwerp nadat de Raad besluit de volgende fase van het project op te starten.
- Om de ontsluitingsweg te realiseren zijn gronden van meerdere partijen betrokken. In de in procedure zijnde overeenkomst met HMO omtrent de S-park gronden is een reservering voor de nieuwe ontsluitingsweg opgenomen

Maatregel 1 + 8 Kosten

Er is een budgetraming opgesteld voor deze deelmaatregel.

¹ De etmaalintensiteit op het kruispunt Zutphenseweg was op 5 oktober 2021 31.992 mvt/etmaal.

- Totale kosten nieuwe ontsluitingsweg: €1,5 tot €2 miljoen waarvan €140.000,- voorbereidingskosten;
- Inflatiecorrectie: Voorzien wordt dat het project mogelijk in uitvoering zal komen in 2023 / 2024. Met een inflatiecorrectie van 25% komt de raming uit op: €1,9 tot €2,5 miljoen
- Grootste risico en kans nader te onderzoeken in vervolgfase: Afspraken grondgebruik, de vraag of er een bodemsanering benodigd is, Aeriusberekening in relatie tot bestemmingsplanwijziging en al dan niet aanwezige subsidiekansen voor bijdrage vanuit de provincie
- Vanuit project gasfabriek is er ca €250.000,- beschikbaar als de ontsluitingsweg op grond van S/Park komt.

Maatregel 2: Aanleg voet- en fietsverbinding over het water



Figuur 4: Verbinding tussen Teugseweg over de kolk naar Postillion / Stadsentree (in groen).

Let op: Deze maatregel heeft geen modelmatig effect op de afwikkeling van auto- en vrachtverkeer en is daarom niet meegenomen in de doorrekening van Goudappel.

Verkeerskundige invloed op het kruispunt Zutphenseweg

Een verbinding voor voetgangers en/of fietsen om het gebied Stadsentree (in ontwikkeling) te verbinden met het bestaande gebied Teugseweg en in ontwikkeling zijnde gebieden S/park en Gasfabriekterrein. Onlangs heeft het college van B&W besloten om de intentieovereenkomst met Explorius te beëindigen. De vormgeving en inpassing van een voet- en fietsverbinding nabij de Kieftenbeltskolk wordt daarmee actueel op het moment dat wordt besloten over de integrale ontwikkeling van het gebied Stadsentree.

Meer algemeen: Het verbeteren van de ontsluiting van gebied Stadsentree voor de fiets is onderdeel van maatregelen 5 en 7.

Maatregel 3: Aanleg extra rijstrook Deventer richting A1

Let op: deze maatregel is modelmatig onderzocht. Voor verdere verdieping wordt verwezen naar het onderliggende rapport van Goudappel.

In eerdere fases van dit proces bestond deze deelmaatregel uit 2 onderdelen:

- Maatregel 3A: Stad uit op het wegvak tussen het drukke kruispunt en de A1 één van de 2 rechtdoor gaande banen omvormen naar een extra voorsorteerstrook rechtsaf richting Apeldoorn.
- Maatregel 3B: Verlengen meest rechter voorsorteerstrook stad uit voor het drukke kruispunt

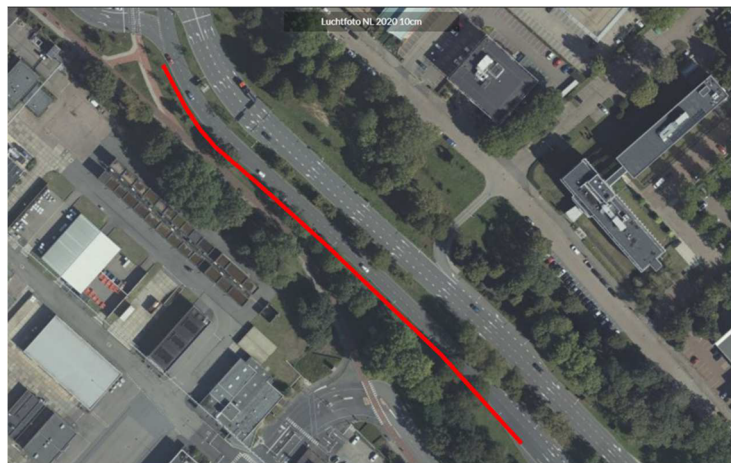
Toelichting op deelmaatregel 3A

Deze maatregel is in 2020 uitgevoerd. Hierdoor is er in de avondspits meer ruimte voor verkeer richting Apeldoorn waardoor de kans op terugslag op het kruispunt Zutphenseweg is verkleind.

Toelichting op deelmaatregel 3B

Bij deze maatregel gaat het om het

verlengen van de meest rechter doorgaande rijstrook voor de verkeersregelininstallatie richting Epse/Zutphen. Hierdoor wordt opstelruimte voor 1 van de drie rijstroken stad uit verlengd. Op de figuur hiernaast staat dit met de rode lijn afgebeeld. De toevoeging van een rijstrook zou de opstelcapaciteit van de kruising verbeteren. Goudappel heeft op basis van gegevens uit eind 2019 de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de huidige situatie beoordeeld. Ondanks dat er



uit de modellen naar voren komt dat er filevorming plaatsvindt, komt Goudappel tot de conclusie dat het verlengen van de rijstrook nu niet noodzakelijk is. Uit analyse blijkt dat de wachtrijlengtes passen bij de beschikbare opstelruimte voor de verkeerslichten. Filevorming komt met grote waarschijnlijkheid meestal voor als gevolg van terugslag bij files op de A1. Mede door de aanpassingen aan de afrit 23 (2x rechtsaf naar Apeldoorn) treedt daarom filevorming stad-uit voor de verkeerslichten naar grote waarschijnlijkheid veel minder of niet meer op. De aanleg van een derde rijstrook op de Zutphenseweg is daarom niet nodig om de afwikkelcapaciteit van het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat te vergroten.

Maatregel 4: Terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van de Hanzeweg tot 2x1 rijstrook

Let op: deze maatregel is modelmatig onderzocht. Voor verdere verdieping wordt verwezen naar het onderliggende rapport van Goudappel.

Verkeerskundige invloed op het kruispunt Zutphenseweg

Deze maatregel richt zich op de verkeerssituatie aan de noordkant van de Zutphenseweg en de Prins Bernhardsluis. Op dit moment liggen daar 2x2 rijstroken, maar is het voorstel om de weginrichting te versmallen naar 2x1 rijstrook. Deze maatregel past in het verkeersbeleid van de gemeente Deventer, het zogenoemde dakpanprincipe. Deze ingreep maakt het minder aantrekkelijk voor autoverkeer om de route langs de Welle te kiezen. De vrijgespeelde ruimte kan worden ingezet om de wandel- en fietsstructuur te versterken. Belangrijk aandachtspunt bij deze maatregel is terugslag richting het Hanzetracé op het moment dat de sluis open is.

Dit alternatief is in het verkeersmodel gemodelleerd in 3 varianten:

1. Huidige verkeersstructuur in de toekomstige situatie (planjaar verkeersmodel 2030);

2. Capaciteitsuitbreiding op de Van Oldenielstraat naar 2x2 rijstroken op het wegvak tussen de Brinkgreverweg en Louis Pasteurstraat;
3. Als variant 2 met capaciteitsuitbreiding op de N348 tot aan de Oerdijk inclusief opwaardering van de snelheid tot 70 km/uur.

De varianten zijn gezien in het perspectief van het “dakpanprincipe”, waarbij het verkeer zoveel als mogelijk naar de buitenste randwegen van de stad wordt “geleid”. Het reducerende verkeerseffect op het kruispunt Zutphenseweg – Visbystraat van de maatregel 2x1 rijstrook op de Zutphenseweg komt voor de verschillende varianten uit op een verlaging van 1,4% voor variant 1, een verlaging van 1,2% voor variant 2 en een verlaging van 9,5% bij variant 3. Het opwaarderen van de Siemelinksweg vraagt echter om aanzienlijke investeringen, waardoor het voor de korte termijn het meest realistisch lijkt om te rekenen met de modelvarianten 1 en 2.

Zoals eerder vermeld bij deelmaatregel 1+8 gaan er ieder etmaal bij benadering minimaal 30.000 voertuigen over het kruispunt. Het relatief kleine verschil tussen het effect bij wel/niet aanpassing van de Van Oldenielstraat valt te verklaren door het aantrekkelijker worden van het Hanzetracé. Het verkeersmodel laat een bescheiden toename van autoverkeer op de Van Oldenielstraat zien bij terugbrengen van sluis naar 2x1: een toename van 150 voertuigen per etmaal op een totaal van ruim 20.000 voertuigen per etmaal (uitgaande van de huidige verkeersstructuur in planjaar 2030). Dit komt neer op een toename van ongeveer 0,75% aan voertuigen op de Van Oldeniel als gevolg van het terugbrengen van de sluis naar 2x1.

Het grote effect voor de derde variant bevestigt in feite het dakpanprincipe, waarbij het streven is om de wegvakken in en rond de binnenstad te ontlasten en doorgaand verkeer zoveel mogelijk naar de randen van de stad te leiden. Hulpdiensten (brandweer) hebben aangegeven geen nadelige effecten te verwachten van deze aanpassing en hebben geen bezwaar.

Maatregel 4 Overige bijkomende overwegingen



- De huidige wat onduidelijke parallelweg om bij het Gasfabriekterrein te komen kan komen te vervallen waardoor de verkeersveiligheid voor fietsers verbetert en de bereikbaarheid van het gasfabriek terrein verbetert;
- De maatregel biedt verkeerskundig ruimte om de Gashavenstraat te ontsluiten via het Gasfabriekterrein waardoor de kruising Gashavenstraat met de hoofdfietsroute kan komen te vervallen. Dit leidt tot meer comfort en veiligheid voor fietsers.

Maatregel 4 Kosten

Er is een budgetraming opgesteld voor dit deelproject.

- Totale kosten deelproject 4 prijspeil 2021: €900.000,- tot €1.200.000,- waarvan €90.000,- voorbereidingskosten.
- Inflatiecorrectie: Voorzien wordt dat het project mogelijk in uitvoering zal komen in 2023 / 2024. Met een inflatiecorrectie van 25% komt de raming uit op: €1.100.000,- tot €1.500.000,-
- Wellicht is er bij de provincie subsidie beschikbaar en of kan eventuele (mede) financiering gedekt worden vanuit MJOP-Mind gelden

Het terugbrengen van de sluis naar 2x1 biedt kansen om de fietsverbinding tussen de binnenstad en de Poort van Deventer te versterken. Ter verbeelding zijn 2 inrichtingsvarianten opgesteld, zoals weergegeven in onderstaande tabel:

	
<p>Inrichtingsvariant 1: Ruimte voor de fiets</p>	<p>Inrichtingsvariant 2: Bestaand asfalt blijft beschikbaar voor autoverkeer</p>
<p>Bij inrichtingsvariant 1 wordt het autoverkeer afgewikkeld over de oostelijk gelegen sluisdeur. Hierdoor ontstaat er ruimte om in het gebied over de westelijke sluisdeur meer ruimte te bieden aan de fiets en voetganger.</p>	<p>Bij bovenstaande inrichtingsvariant 2 wordt in beginsel het autoverkeer afgewikkeld over de westelijk gelegen sluisdeur. Het asfalt over de westelijk gelegen sluisdeur blijft in stand. Tijdens opening van de westelijke sluisdeur kan autoverkeer afgewikkeld worden over het asfalt over de oostelijke brug.</p>

Maatregel 4: 2x1 over de sluis: inrichtingsvarianten

Maatregel 4: 2x1 over de sluis: voor en nadelen inrichtingsvarianten

Inrichtingsvariant 1: Ruimte voor de fiets

- Voordeel: De hoofd fietsroute tussen Station en A1/Zutphen kan met een optimale breedte in aantrekkelijke uitnodigende omgeving gepositioneerd worden;
- Voordeel: Het knelpunt van de smalle strook voor fietsers + voetgangers over de westelijke sluisbrug kan worden opgelost;
- Voordeel: Ruimtelijk zou het gebied tussen fietspad en gasfabriek terrein ingericht kunnen worden overeenkomstig de campusgedachte (shared space) van het gasfabriek terrein;
- Ruimte om groen toe te voegen is klimaat adaptief (minder hittestress, wellicht infiltratie);
- Voordeel: Modelmatig worden beide inrichtingsvarianten verkeerskundig als gelijk gezien omdat het model geen rekening houdt met sluisopeningen. Er zijn wel sluisopeningen waardoor logisch redenerend kan worden aangenomen dat deze variant meer capaciteit oplevert op het kruispunt Zutphenseweg dan variant 2;
- Nadeel (nader te onderzoeken): Als de brug geopend is ontstaat terugslag van verkeer richting het Hanzetracé en de M. F. de Boerlaan. In de huidige situatie is hiervoor twee rijbanen beschikbaar, in deze variant is daarvoor een rijbaan beschikbaar en bestaat niet de optie om via de andere brug door te rijden. Hierdoor bestaat het risico dat verkeer de verderop gelegen kruispunten (met de Hanzeweg en de Teugseweg) blokkeren. Er is echter nog onvoldoende beeld om in te schatten hoe groot dit risico is.

Inrichtingsvariant 2: Bestaand asfalt blijft beschikbaar voor autoverkeer

- Voordeel: Het autoverkeer kan doorrijden tijdens brug openingen
- Voordeel: Omdat autoverkeer altijd via 1 van de sluisdeuren afgewikkeld kan worden, ontstaat de mogelijkheid om ook tijdens de spitsen de sluisen te gebruiken. Dit is positief voor het afwikkelen van scheepvaart door de sluis. Ter illustratie: per dag varen door de sluis gemiddeld ongeveer 6 schepen de haven in en ongeveer 6 schepen de haven uit.
- Nadeel: geen ruimtewinst voor de fietser én voetganger!

Maatregel 5: Versterken fietsnetwerk / aanleggen fietspad over de dijk

Let op: Deze maatregel heeft geen modelmatig effect op de afwikkeling van auto- en vrachtverkeer en is daarom niet meegenomen in de doorrekening van Goudappel.

Een sterke fietsstructuur met goede fietspaden vormt een belangrijke randvoorwaarde om fietsen aantrekkelijker te maken ten opzichte van autorijden. Zowel voor woon-werk of school-werkverkeer, als voor recreatieve fietsers. Het versterken van het fietsnetwerk maakt integraal onderdeel uit van het gehele haalbaarheidsonderzoek "Mobiliteit Poort van Deventer" en heeft een directe relatie met de deelmaatregelen 1,2,4,8, en 7.

Bijkomende verkeerskundige overwegingen

In de Poort van Deventer komt een sterfietsroute en diverse belangrijke hoofdfietsroutes samen. Zo wordt er gewerkt aan het verbeteren van de fietsverbinding Deventer-Zutphen. Bij de ontwikkeling van het Gasfabriekterrein nemen we het versterken van het fietsnetwerk mee. Het fietsnetwerk krijgt een verdere extra impuls bij de realisatie van de nieuw te realiseren ontsluitingsweg. De interne ontsluitingsweg vormt dan een nieuwe fiets- voetgangersverbinding tussen de zuidelijke gebieden Stadsentree en Teugseweg en de noordelijke gebieden Gasfabriek, Gashavenstraat.

Het versterken van de fietsstructuur heeft een sterke relatie met maatregel 4 (2x1 Zutphenseweg). Door de sluisen in te richten naar 2x1 kan de westelijke sluis van de Bernardsluis worden vrijgespeeld voor langzaam verkeer, waardoor fietsers en voetgangers de ruimte krijgen om comfortabel naar de Poort te bewegen (zie inrichtingsvarianten maatregel 4). In het verlengde worden de aansluitingen van kruisende wegen idealiter gebundeld en wordt de aansluiting van de Gashavenstraat opgeheven. Hierbij is een verkeersveilige inpassing een vereiste.

In de Stadsentree zijn er kansen om de fietser een comfortabelere meer prominente plek te geven die recht doet aan de status van sterroute en waarbij veiligere oversteken worden gecreëerd. Tot slot liggen er kansen voor een recreatief fietspad over de dijk langs de IJssel. Verkenningen naar de haalbaarheid lopen.

Het totaal van kansen voor de fiets staan weergegeven in onderstaande Figuur 8.



Figuur 8: Kanskaart versterken fietsnetwerk gebied Poort van Deventer

Aanleg van een fietsroute over de dijk



Figuur 9: In rood aangegeven een mogelijk tracé voor de nieuwe fietsroute over de dijken langs de IJssel en de Schipbeek.

Een belangrijke nieuwe schakel om het fietsnetwerk te versterken is een fietsroute over de dijk. Deze fietsroute heeft bij uitstek veel recreatieve potentie, maar heeft ook een utilitaire functie voor bedrijven in de Poort. Hierbij is het ideale route van het fietspad langs de IJssel, op termijn over de Schipbeek, onder de A1 door, over de landweggetjes, richting Zutphen komt te liggen. Uiteraard ligt daar ook de koppeling met de Fietsstructuur A1 richting Kloosterlanden. Hoewel in bovenstaande Figuur 8 de fietsbrug over de Schipbeek niet ingetekend, blijft het de wens om de oversteek over de Schipbeek te maken. De aanleg van een fietsroute over de dijken van de IJssel en de Schipbeek wordt nadrukkelijk ondersteund door de Fietsersbond en Parkmanagement. Er liggen wensen van het Parkmanagement om meer ommetjes te bieden voor de werknemers op het bedrijventerrein. Qua inrichting betekent dit dat de route een minder zwaar profiel heeft dan bijvoorbeeld de snelfietsroute (Deventer-Zutphen langs de N348). In relatie tot de breedte van het dijklichaam wordt in overleg met Fietsersbond, parkmanagement en het waterschap op dit moment gekeken naar een fietspad in asfalt met een breedte van 3,0 meter.

Maatregel 5 Versterken fietsstructuur in de Poort – aanleg van fietsroute over de dijk

Er is een budgetraming opgesteld voor dit deelproject.

- Totale kosten fietsroute over de dijk: €450.000,- waarvan €35.000,- uit voorbereiding kosten

Maatregel 6: "Slimme Knip" Zweedsestraat

Let op: deze maatregel is modelmatig onderzocht. Voor verdere verdieping wordt verwezen naar het onderliggende rapport van Goudappel.

Het aanbrengen van een "slimme knip" in de Zweedsestraat gaat om het aanbrengen van een dynamische afsluiting tussen de Westfalenstraat en de Londenstraat. Deze afsluiting is alleen actief voor een specifieke groep weggebruikers tijdens een specifiek gedeelte van de dag. In dit geval gaat het om personenauto's tijdens de ochtend- en avondspits. Vrachtverkeer ondervindt geen hinder van de slimme knip, want kan gewoon doorrijden. Een knip kan bijvoorbeeld bestaan uit een verzinkbare paal of door kentekencamera's. De achterliggende wens voor het aanbrengen van een slimme knip ligt bij het kunnen weren van filemijdend sluipverkeer over Zweedsestraat in de ochtend- en avondspits.

Goudappel geeft aan dat het aanleggen van een slimme knip een potentieel veel impact heeft op de verkeersstructuur in en rond het bedrijventerrein. Het aanleggen van een knip in de Zweedsestraat is door Goudappel modelmatig getoetst op effect. Terugrekenend naar het effect op het kruispunt met de Zutphenseweg komt Goudappel uit op een verkeersontlasting van 4%. Hoewel dit in relatie tot andere maatregelen een groot effect is, geeft Goudappel aan dat de maatregel ook (forse) nadelen kent. Daarbij valt de toename van autoverkeer over routes als Keulenstraat, Munsterstraat en de Hamburgweg op. Dit zijn belangrijke fietsroutes in de fietsstructuur van Deventer. Toenames van autoverkeer op deze routes vermindert de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid om te fietsen, terwijl dit gezien het type bedrijvigheid in dit gedeelte van het bedrijventerrein juist potentie heeft. De omvang van de ongewenste effecten op fietsverkeer vragen echter wel om nader onderzoek.

Daarbij komt dat naar verwachting de nut en noodzaak om nu een slimme knip aan te brengen zijn afgenomen nu de A1 is verbreed. Reden hiervoor is dat het filemijdende sluipverkeer minder geneigd is om via het bedrijventerrein naar afrit 23 te rijden. Helaas is door de omstandigheden rond corona nog niet in de praktijk getest wat het effect van de verbreding van de A1 is op het sluipverkeer over de Zweedsestraat.

Al met al tast het plaatsen van een knip in de Zweedsestraat de directe bereikbaarheid van het bedrijventerrein fors aan. Met oog op de verbreding van de A1 en de daarmee verwachte afname van het sluipverkeer over de Zweedsestraat, raadt Goudappel nu af om de knip in de Zweedsestraat aan te brengen.

Maatregel 6 "Slimme Knip" Zweedsestraat kosten

De kosten bij uitvoering van een slimme knip zijn met name gerelateerd aan proceskosten. Het gaat dan om het nader onderzoeken van bijkomende effecten, communicatie met omliggende straten en daaraan gelegen bedrijven, inregelen van systemen, handhaving en communicatie. Vanuit Royal HaskoningDHV hebben we informatie ontvangen dat de invoering van een vergelijkbaar systeem in een andere gemeente ca. €250.000 tot €300.000,- proceskosten met zich mee heeft gebracht. Deze kosten zijn exclusief een aantal mitigerende verkeersmaatregelen die mogelijk uitgevoerd moeten worden als een knip zou worden ingevoerd. Denk hierbij aan het instellen van eenrichtingsverkeer in diverse straten.

Maatregel 7: Verplaatsen tankstation en gebied stadsentree

Let op: Deze maatregel heeft (vooralsnog) geen modelmatig effect op de afwikkeling van auto- en vrachtverkeer en is daarom niet meegenomen in de doorrekening van Goudappel.

De verplaatsing van het tankstation kent met name een relatie met de mogelijke ontwikkeling van de Stadsentree en de in de Omgevingsvisie Deventer benoemde ambitie voor het maken van een duurzaam transferium nabij de A1. De huidige concessie voor het tankstation loopt in 2026 af, waardoor nu het moment is om na te denken over een eventueel andere invulling van dit gebied.

Verkeerskundig kan verplaatsing van het tankstation de volgende voordelen bieden:

- Het in- en uitvoegen van en naar het tankstation wordt opgeheven.
- De beschikbaar gekomen ruimte na verplaatsing zou gebruikt kunnen worden om verkeer het gebied uit en in beter te faciliteren;
- De beschikbaar gekomen ruimte na verplaatsing zou gebruikt kunnen worden om in de hoofdfietsroute Deventer-Zutphen een verbeterde doorgang voor fietsers te creëren langs de aansluiting bij de Teugseweg.

Het verplaatsen van het tankstation naar een andere locatie zorgt ervoor dat er meer fysieke ruimte komt om aanpassingen aan het kruispunt te doen. Ook kan er meer opstelcapaciteit vanaf de Teugseweg worden gecreëerd. Deze aanpassingen kunnen de verwerkingscapaciteit van het kruispunt ten goede komen. Op dit moment is dit echter niet modelmatig doorgerekend.

Verkeerskundige kansen ten opzichte van de bestaande situatie:

- Meer opstelruimte voor gemotoriseerd verkeer voor de kruising Zutphenseweg/Teugseweg, komend vanuit de Poort.;
- Aanpak van de bestaande vreemde / schuine oversteek opheffen en de Teugseweg haaks kruisen;
- Het aantal kruisingen met het fietspad verminderen waardoor doorstroming voor de fietser wordt geoptimaliseerd.

Maatregel 7 Bijkomende overwegingen

In gebied Stadsentree is de intentieovereenkomst met Explorius beëindigd en is het eigendom van deze gronden overgegaan naar een andere partij. De gemeente is in gesprek met Postillion en provincie over de realisatie van parkeerplekken in het gebied mede ten behoeve van de inzet als carpoolplekken.

De verkeerskundige kansen kunnen als vertrekpunt dienen om gesprekken met grondeigenaren in het gebied op te starten. Het tankstation kan mogelijk na 2026 naar 1 van de mogelijke ontwikkellocaties in het gebied verplaatst worden.

Maatregel 7 Kosten

Er is een budgetraming opgesteld voor dit deelproject. Hierin zijn de kosten voor aanleg van de nieuwe weg- en fietsstructuren opgenomen. De verplaatsingskosten van het tankstation zijn in deze raming niet meegenomen

Totale kosten: €640.000,- waarvan €75.000,- voorbereidingskosten.

3. Algemene conclusie over effect 8 deelmaatregelen

In dit rapport zijn de 8 deelmaatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van de Poort van Deventer nader op effect, impact en kosten onderzocht. De maatregelen moeten bijdragen aan het robuuster (minder kwetsbaar maken) van het verkeersnetwerk in en rond de Poort van Deventer, zodat een toename van (economische) activiteit in het gebied kan worden afgewikkeld.

Maatregelen met een modelmatige impact op het autonetwerk zijn door Goudappel verder geanalyseerd in het verkeersmodel. Dit zijn het aanbrengen van een interne ontsluitingsweg in combinatie met een nieuwe aansluiting bij de Gasfabriek (maatregel 1+8), het terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van het Hanzetracé nabij de Prins Bernardsluis naar 2x1 (maatregel 4), het aanleggen van een extra rijstrook de stad uit (maatregel 3) en de knip in de Zweedsestraat (maatregel 6). Daarbij acht Goudappel het aanbrengen van een extra rijstrook stad-uit met oog op de aanpassingen aan de oprit voor de A1 momenteel niet noodzakelijk. De slimme knip in de Zweedsestraat heeft ten opzichte van de andere maatregelen een relatief sterk ontlastend effect op het kruispunt bij de Zutphenseweg – Teugseweg, maar kent daarbij verdringingseffecten van autoverkeer naar wegen op het bedrijventerrein die onderdeel uitmaken van het fietsnetwerk. Daarbij komt dat de verbreding van de A1 naar grote waarschijnlijkheid een deel van het probleem met sluisverkeer op de Zweedsestraat heeft weggenomen.

Goudappel concludeert dat een combinatie van deze maatregelen, met uitzondering van de slimme knip in de Zweedsestraat, leiden “tot een robuust stedelijk verkeersnetwerk”. Tevens passen deze maatregelen goed binnen het dakpanprincipe, dat de gemeente Deventer binnen de Omgevingsvisie hanteert. Het modelmatig berekende gecombineerde effect van maatregelen 1, 4 en 8 komt neer op een afname van 10% aan verkeersintensiteiten op het kruispunt Zutphenseweg – Teugseweg. Dit geschatte effect gaat echter wel uit van een verbreding van de Van Oldenielstraat en een opwaardering van de N348 (2x2 tot aan Oerdijk en modelsnelheid 70 km/u). Momenteel ligt een aanpassing van beide wegvakken gevoelig of vraagt financieel grote investeringen. Uitgaande van het huidige verkeersmodel (planjaar 2030) leidt de combinatie van maatregel 1+8 tot een verlaging van verkeersintensiteit op de kruising van 2%. Het effect van maatregel 4 komt in dat geval uit op een verlaging van 1,4%.

De vormgeving en inpassing van een voet- en fietsverbinding nabij de Stadsentree (maatregel 2) komt logischerwijs in beeld op het moment dat meer duidelijk is over de ontwikkeling van het gebied Stadsentree. De verplaatsing van het tankstation (maatregel 7) biedt in potentie ruimte om fysieke aanpassingen te kunnen doen aan het kruispunt Zutphenseweg. De huidige concessie voor het tankstation loopt echter in 2026 af. Nu bestaat de kans om nader uit te zoeken wat de mogelijkheden zijn voor de verplaatsing van het tankstation en alternatieve invulling van de locatie.

Het versterken van de fietsstructuur (maatregel 5) heeft een sterke relatie met het 2x1 maken van de Zutphenseweg nabij de Prins Bernardsluis (maatregel 4). Door de sluisen in te richten naar 2x1 kan de westelijke sluis schuif van de Bernardsluis worden vrijgespeeld voor langzaam verkeer, waardoor fietsers en voetgangers de ruimte krijgen om comfortabel naar de Poort te bewegen. Dit past bij de wens om de Poort van Deventer dichterbij de stad te trekken als onderdeel van de Kennisas. Voor de inpassing zijn ambtelijk al een aantal ideeën voor de inrichting uitgewerkt, waarover de gemeente graag in gesprek wil met stakeholders in het gebied en uiteindelijk de gemeenteraad.

Concluderend ligt ambtelijk de voorkeur bij het focussen op het aanbrengen een interne ontsluitingsweg in combinatie met een nieuwe aansluiting bij de Gasfabriek (maatregel 1+8), al dan niet in combinatie met het terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van het Hanzetracé nabij de Prins Bernardsluis naar 2x1 (maatregel 4).

Verslag bijeenkomst mobiliteit in de Poort van Deventer

Woensdag 13 april 2022 in de Gasfabriek Deventer

Aanwezig: ca 15 personen van ca 10 in het gebied gevestigde (grote) bedrijven,
Fietzersbond en Parkmanagement

Aanwezig vanuit gemeente: Monique van Bekkum (project ondersteuner), Dennis Elshof
(projectmanager), Adriaan Keus (beleidsadviseur bereikbaarheid)

Dit is de 3^e bijeenkomst in het kader van het project "Mobiliteit in het gebied van de Poort van Deventer". De Poort van Deventer beslaat het gebied vanaf de snelweg A1, langs de Zutphenseweg, tot aan de Prins Bernhardsluis, met links het bedrijventerrein Bergweide 5. Het onderzoek richt zich op welke wijze de gewenste ontwikkeling van het gebied kan worden gerealiseerd, en tegelijkertijd de bereikbaarheid van het gebied (en daarmee ook van de stad als geheel) wordt verbeterd. Insteek is om daarbij in te zetten op meer duurzame vormen van mobiliteit, zoals fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit of op hernieuwbare energie.

Royal HaskoningDHV heeft in 2020 een rapport opgesteld en daarin een aantal aanbevelingen op verkeerskundig gebied benoemd.

Met de vragen en discussies van vanavond gaan we een advies voor het college b&w en Raad voorbereiden. Afhankelijk van hun besluit worden er geen, 1 of meerdere deelprojecten in voorbereiding tot uitvoering genomen.

De aanbevelingen van RHDHV leidde naar een 8-tal maatregelen of deelprojecten.

Deze zijn:

1. Aanleg intern verbindende infrastructuur achterlangs AKZO, tussen de Teugseweg en de Zutphenseweg langs het Gasfabriekterrein.
2. Voet-fietsverbinding Kieftenbeltskolk.
3. Verlenging van de meest rechter voorsorteerstrook voor het stoplicht bij het BP-station.
4. Het terugbrengen van de Zutphenseweg over de sluis van 2x2 naar 2x1 rijstrook.
5. Versterken van het fietsnetwerk, integraal bij alle deelprojecten. hoofdroute Zutphen - Deventer, het nieuwe fietspad langs de A1. Hier gaat het meer specifiek ook om een nieuw recreatief fietspad vanaf McDonalds achterlangs over de dijk en aansluiten in de Gashavenstraat.
6. Een 'slimme' knip in de Zweedsestraat.
7. Verplaatsen tankstation in relatie tot ontwikkelingen in deelgebied stadsentree.
8. Aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de Zutphenseweg en mogelijk een interne verbinding naar de Gashavenstraat.

In dit verslag een korte bespreking van de maatregelen.

Maatregelen 1 en 8: het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg in combinatie met aangepaste aansluiting bij de Gasfabriek.

Het aanleggen van een interne ontsluitingsweg biedt veel voordelen. Er komt capaciteit beschikbaar op het kruispunt Zutphenseweg/Teugseweg en biedt economische kansen. Omdat er veel ontwikkelingen zijn in het gebied zijn we met deze maatregel al een stap verder, grondeigenaren staan positief tegenover het idee en met hen loopt overleg over een concrete inpassing. Een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Teugseweg achter het Nouryon-terrein en over het HMO terrein, naast Villa Kakelbont aansluiten op de Zutphenseweg. Hierdoor krijgt verkeer dat het gebied in en uitrijdt een extra optie om het gebied te verlaten. Goudappel geeft aan dat ca. 40% van het verkeer in het gebied gebruik zal maken van de nieuwe ontsluiting. Aandachtspunt bij de uitwerking is een verkeersveilige inpassing van de aansluiting met oog op de kruising met fietsers.

Maatregel 2, de voet-fietsverbinding Kieftenbeltskolk.

Deze maatregel kent een duidelijke relatie met de wens voor een duurzaam transferium in de Stadsentree en het verbinden van fiets- en voetgangersverbinding tussen het projectgebied en de

bestaande bedrijvigheid. Deze maatregel willen we nader onderzoeken bij een mogelijke integrale ontwikkeling van gebied stadsentree. We zijn voornemens te adviseren deze maatregel op te pakken zodra de kansen zich voordoen.

Maatregel 3, het verlengen van de meest rechter voorsorteerstrook bij het verkeerslicht bij het BP-station.

Uit de verkeersstudie van Goudappel komt naar voren dat het uitvoeren van deze maatregel op dit moment niet benodigd is om de afwikkelcapaciteit van het kruispunt Zutphenseweg/Teugseweg te verbeteren. Dit komt met name door aanpassingen aan de op- en afritten bij de A1 in het kader van de verbreding van de A1. We adviseren daarom ook om deze maatregel op dit moment niet verder op te pakken.

Maatregel 4, het terugbrengen van de Zutphenseweg over de sluis van 2x2 naar 2x1 rijstrook.

Uit de verkeersstudie van Goudappel blijkt dat deze maatregel een positief effect heeft op de intensiteiten bij het kruispunt Zutphenseweg/Teugseweg. Het terugbrengen van de Zutphenseweg ten noorden van de kruising met het Hanzetracé sluit tevens aan bij wat het dakpanprincipe wordt genoemd, waarbij we doorgaand verkeer zoveel mogelijk langs de hoofdassen willen leiden om een meer ontspannen stad aan de IJssel te creëren. In de uitwerking van deze maatregel zijn meerdere opties mogelijk, dit behoeft nader onderzoek.

Maatregel 5, het verbeteren van de fietsstructuur in en rond de Poort van Deventer.

In de Poort van Deventer komen diverse belangrijke fietsroutes samen en er liggen kansen om het bereiken van het gebied aantrekkelijk te maken voor fiets- en voetgangers. Daarbij ligt een duidelijke relatie met de aanleg van het fietspad langs de Schipbeek en de snelfietsroute Deventer-Zutphen. Ook het fietspad over de dijk langs de IJssel kwam ter sprake. Een dergelijk fietspad heeft een recreatief karakter en biedt werknemers in het gebied extra mogelijkheden van een ommetje. De aanleg zou een vervolg kunnen zijn op fietspad langs de A1, verbeteren fietsroute van Zutphen naar Deventer en een in onderzoek zijnde fietsoversteek van de Zutphenseweg (onderzoek door Parkmanagement / ondernemers en project fietspad A1 in afstemming met de fietsersbond). Geadviseerd wordt deze maatregel verder op te pakken als zich kansen voordoen. De fietsersbond uitte zorgen over de kruisingen van fietsroutes met de wegen en pleit voor ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en auto's.

Maatregel 6, een 'slimme' knip in de Zweedsestraat.

Een slimme knip betekent een dynamische afsluiting van een weg voor specifieke weggebruikers op bepaalde momenten van de dag. In het geval van de Zweedsestraat zou dit betekenen dat de Zweedsestraat tijdens ochtend- en avondspits de weg in het midden van de wordt gesloten voor personenauto's. Vruchtverkeer en hulpdiensten kunnen wel altijd via deze tijdelijke afsluiting rijden. Insteek van de knip is om verkeer dat vanuit de richting Vijfhoek komt te dwingen via de N348 richting de A1 te rijden. De afsluiting kan in de vorm van een poller of met kentekencamera's. Hoewel er een positief effect is op het kruispunt bij de Zutphenseweg/Teugseweg, laat het verkeersmodel ook zien dat er verdringing van het verkeer op omliggende wegen rond de Zweedsestraat ontstaat. Dit zijn juist wegen waarop ook veel fietsers rijden. Daarbij komt dat naar verwachting de nut en noodzaak om nu een slimme knip aan te brengen zijn afgenomen nu de A1 is verbreed. Reden hiervoor is dat het filemijdende sluipverkeer minder geneigd is om via het bedrijventerrein naar afrit 23 te rijden. Om die reden volgen we het advies deze maatregel nu niet verder op te pakken. In reactie geeft parkmanagement aan dat zij zich kan vinden in het voorstel om dit idee nu niet verder op te pakken.

Maatregel 7, verplaatsen tankstation.

Idee achter deze maatregel is om eventueel vrijgekomen fysieke ruimte bij het verplaatsen van het tankstation te benutten voor het verbeteren van de aansluiting op het kruispunt Zutphenseweg/Teugseweg. In 2026 loopt de huidige concessie voor het tankstation af. De gemeente heeft dan de keus de concessie te verlengen op de huidige plek of wellicht een plek in de buurt. In de discussie hierover wordt geopperd te kijken naar een andere plek binnen de Stadsentree. Ook is het interessant om duurzame brandstoffen toe te voegen, in ieder geval te onderzoeken. Dat geeft ook voordelen voor de vrachtwagens van Bergweide 5. Bij de uitwerking wordt tzt samen met grondeigenaren de mogelijkheden onderzocht. Gesprekken om te komen tot een integrale gebiedsontwikkeling van de Stadsentree zijn nog niet echt opgestart en zijn nog in de beginfase.

Discussie

Na de toelichting op de diverse maatregelen en het voorstel voor prioritering vindt een discussie plaats over de verschillende maatregelen. In het bijzonder komt de verplaatsing van het tankstation en de kansen voor een verbeterde aansluiting aan bod. Daarbij komt men ook te spreken over de relatie met een duurzaam transferium in de Stadsentree. De eigendomssituatie in het gebied is sindsdien echter veranderd en het is ook de vraag hoe het aflopen van de concessie voor het tankstation kan worden gekoppeld. Destijds lagen er ideeën voor een vaste (autonoom rijdende) buslijn (al dan niet uit te voeren door de Centrumbus) en een watertaxi, als frequente verbinding voor bezoekers, werknemers en bewoners tussen het transferium en de binnenstad.

Parkmanagement vertegenwoordigt veel bedrijven op de bedrijventerreinen in de gemeente Deventer. Hij attendeert op het voordeel van quick-wins. Immers dat geeft aandacht en maakt de volgende stap aantrekkelijker. In het kader van de toekomstvisie van het Deventer Economisch Perspectief (DEP) werken o.a. parkmanagement en de gemeente samen aan toekomstbestendige bedrijventerreinen (TBBT). Dit plan geeft een beeld van waar de partijen naartoe willen, maar uit de discussie komt naar voren dat er nog steeds stappen nodig zijn om dit beeld concreter neer te zetten.

Afronding en doorkijk proces

De voorlopige conclusie van het projectteam is te adviseren aan het college en gemeenteraad voor de maatregelen 1+8 de voorbereiding tot uitvoering op te pakken voor maatregel 4 een vervolgtraject op te starten. Maatregelen 2 en 5 op te pakken als de kansen zich voordoen. Aan de maatregelen 3 en 6 geen verder vervolg te geven.