

## Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Beleid

Onderwerp:

Programma hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan binnenstad & periferie

### Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 28-03-2023

Notanummer : 2023-230

Datum : 28-03-2023

Programma : 05 - Ruimtelijke ontwikkeling

Portefeuillehouder : Wethouder Elferink,

Bijlage(n) : 2022-11-09 Amendement 3-A5 D66 - Herijking visie hoofdwegenstructuur (1) (1).pdf, 211112 Inkomend amendement binnenstad en periferie.pdf, HWS Plan van Aanpak programma HWS en binnenstad def voor B\_W.pdf, Plan van Aanpak - programma HWS - binnenstad en periferie - eind concept.pdf

### Parafering

23-03-2023: Wethouder  
23-03-2023: Programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling

### Agendering

\* 24-03-2023: Teammanager Concernstaf en Adjunct-secretaris

### Definitieve akkoord

29-03-2023

B & W d.d.: 28-03-2023

### Besluit

1. In te stemmen met het plan van aanpak voor het programma hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad & periferie
2. De kosten ter grootte van € 200.000,- te dekken uit het middels een amendement beschikbaar gestelde budget bij de Begroting 2023-2026
3. Het raadsvoorstel en het ontwerp-raadsbesluit vast te stellen
4. De stukken aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken.

### Inleiding

Deventer heeft behoefte aan een herijking van de hoofdwegenstructuur. Dit staat in het bestuursakkoord en is via een raads-amendement op 9 november 2022 bevestigd. Daarnaast heeft de raad aangegeven behoefte te hebben aan een actueel mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie (amendement d.d. 10 november 2021). In mei 2022 heeft het college in dit kader het document 'Overzicht van vastgesteld Mobiliteits- en parkeerbeleid binnenstad en schilwijken Deventer' aangeboden. Op 23 november 2022 heeft het college beide amendementen nader geduid en de intentie tot een eigen eindproduct, maar een gezamenlijk proces voor beantwoording aangegeven. Beide producten krijgen een relatie met een brede visie op mobiliteit (fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit) in Deventer en de diverse ruimtelijke ontwikkelingen op gebied van wonen en werken. De herijking van de hoofdwegenstructuur krijgt vorm in een zgn. 'thematisch' programma hoofdwegenstructuur, dat qua opzet en context past

De raad wil graag intensieve betrokkenheid bij het opstellen van genoemde twee producten, te beginnen met het vaststellen van het bijbehorende plan van aanpak. Dit voorstel adviseert over laatstgenoemd onderwerp.

### **Beoogd maatschappelijk resultaat**

Helderheid over de aanpak om te komen tot een actueel en breed gedragen programma hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan voor de binnenstad met periferie. Dit proces kent een intensieve participatie in de betrokkenheid van zowel raad als externe stakeholders. Ook vindt in de eindfase een brede, maatschappelijke consultatie plaats. Het programma hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie gebruiken we als bouwsteen voor het maken van strategische keuzes ten behoeve van een duurzame bereikbaarheid van Deventer, nu en in de toekomst. Specifiek voor de binnenstad en periferie is de bredere mobiliteitsvisie gebaseerd op de huidige kennis en denkrichtingen op gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

Na vaststelling van het programma ligt er een geactualiseerde visie op de Deventer hoofdwegenstructuur, die enerzijds toetst of de bestaande uitgangspunten (waaronder het zgn. dakpan-principe) nog voldoende accuraat zijn en anderzijds op zichzelf staat als basis voor het mobiliteitsbeleid met focus op het autoverkeer én als basis dient voor strategische keuzes, zoals in de te actualiseren Omgevingsvisie. Er vindt nadrukkelijk integratie plaats met de andere, meer duurzame vervoerswijzen, zoals de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit. Het programma bevat een beschrijving van de gewenste hoofdwegenstructuur, uitmondend in de categorisering, en dient als basis voor verdere uitwerking op ontwerpniveau. Ook is zij kader stellend voor de diverse gebiedsuitwerkingen in Deventer (w.o. De Kien) op gebied van wonen en werken. De beschrijving van de gewenste hoofdwegenstructuur mondt uit in een uitvoeringsprogramma, voorzien van een prioritering en fasering.

Voor de binnenstad en periferie ligt er een uitgewerkt mobiliteitsplan, waarin we op basis van een integrale visie de inzet voor optimalisering van de diverse modaliteiten in het gebied beschrijven. Daarnaast biedt dit product helderheid over de acties en projecten om de visie concreet te maken in de komende tien jaar. Inbreng van ondernemers en bewoners is hierin belangrijk, zodat een optimaal draagvlak voor het plan ontstaat.

### **Kader**

IN CHRONOLOGISCHE VOLGORDE (VAN NIEUW NAAR OUD):

- \* Amendement nr. 3.5: Herijking visie Hoofdwegenstructuur inclusief een brede visie op mobiliteit (raadsvergadering d.d. 9 november 2022);
- \* Bestuursakkoord 2022-2026 (juni 2022);
- \* Amendement nr. 3.2: Mobiliteitsplan binnenstad & periferie (alle wijken rondom het centrum) (raadsvergadering d.d. 10 november 2021);
- \* Omgevingsvisie Deventer (2019);
- \* Bereikbaarheidsconclaf: Bericht aan de stad (2011);
- \* Herijking Nota Hoofdwegenstructuur (2007).

### **Betrokken partijen en participatie**

Tijdens de gehele periode tot vaststelling betrekken we een aantal relevante stakeholders actief bij de verschillende fasen van het planproces. In elke fase vindt afstemming plaats met deze stakeholders op gemeentelijk niveau en specifiek voor de binnenstad en periferie. Deze zogenoemde focusgroep heeft een adviserende rol en bestaat uit de volgende organisaties: Fietsersbond, VVN, Parkmanagement, SDBM, Deventer Economisch Perspectief (DEP), SBBD, Platform Wonen Deventer en de Stichting WIJD.

De brede consultatie vindt plaats aan het einde van het proces. Deze heeft een raadplegend karakter en bevat een gemeente-brede groep van belanghebbenden.

### **Argumenten voor en tegen**

Argumenten voor:

- \* helderheid over de visie op gebied van hoofdwegenstructuur en brede mobiliteit in en om de binnenstad van Deventer, waarbij in Q3 2023 al een belangrijke besluit volgt als basis voor verdere uitwerking;
- \* een actieve participatie van de belangrijkste stakeholders, zodat een gedragen visie ontstaat;
- \* de producten hebben een directe relatie met en vormen een bouwsteen voor diverse ontwikkelingen op gebied van wonen en werken.

Argumenten tegen:

- \* de doorlooptijd van het totale proces is afgestemd fors op een intensieve participatie en betrokkenheid van de raad. Deze doorlooptijd legt druk op sommige lopende processen, die wachten op helderheid over de te volgen koers op gebied van hoofdwegenstructuur.

### **Financiële consequenties en dekking**

Het benodigde budget ad € 200.000 is reeds middels een amendement beschikbaar gesteld bij de Begroting 2023-2026.

### **Openbaarmaking en communicatie**

Het plan van aanpak is te lezen door elke belanghebbende in en om Deventer. De diverse procesfasen zullen eveneens op gezette tijden openbaar zijn, daar waar bestuurlijke afwegingen plaatsvinden.

### **Aanpak en uitvoering**

Na accordering van het plan van aanpak door het college van burgemeester en wethouders gaat het ter vaststelling naar de raad.

## RAADSVOORSTEL

Onderwerp	: Programma hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan binnenstad & periferie
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink,
Voorstelnummer	: 2023-230
Datum B en W besluit	: 28-03-2023
Team	: DEV-BLD

### Inleiding

Deventer heeft behoefte aan een **herijking van de hoofdwegenstructuur**. Dit staat in het bestuursakkoord en is via een raads-amendement op 9 november 2022 bevestigd. Daarnaast heeft de raad aangegeven behoefte te hebben aan een actueel **mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie** (amendement d.d. 10 november 2021). Beide producten krijgen een relatie met een brede visie op mobiliteit (fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit) in Deventer en de diverse ruimtelijke ontwikkelingen op gebied van wonen en werken. De herijking van de hoofdwegenstructuur krijgt vorm in een zgn. 'thematisch' programma hoofdwegenstructuur, dat qua opzet en context past in de toekomstige Omgevingswet.

De raad wil graag intensieve betrokkenheid bij het opstellen van genoemde twee producten, te beginnen met het vaststellen van het bijbehorende plan van aanpak. Dit voorstel adviseert over laatstgenoemd onderwerp.

### Raadsvoorstel

1. In te stemmen met het plan van aanpak voor het programma hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad & periferie
2. De kosten ter grootte van € 200.000,- te dekken uit een middels een amendement beschikbaar gestelde budget bij de Begroting 2023-2026

### Kern raadsvoorstel

Het plan van aanpak is bedoeld om de 2 raadsamendementen betreffende hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan binnenstad en periferie te beantwoorden en daarmee een basis te leggen voor de beleidsrichting van de hoofdwegenstructuur en mobiliteit in de binnenstad en haar periferie. De raad heeft met de vaststelling van het plan van aanpak helderheid over het proces, haar rol en de op te leveren documenten.

### Beoogd resultaat

Helderheid over de aanpak om te komen tot een actueel en breed gedragen programma hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan voor de binnenstad met periferie. Dit proces kent een intensieve participatie in de betrokkenheid van zowel raad als externe stakeholders. Ook vindt in de eindfase een brede, maatschappelijke consultatie plaats. Het programma hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie gebruiken we als bouwsteen voor het maken van strategische keuzes ten behoeve van een duurzame bereikbaarheid van Deventer, nu en in de toekomst. Specifiek voor de binnenstad en periferie is de bredere mobiliteitsvisie gebaseerd op de huidige kennis en denkrichtingen op gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

Na vaststelling van het programma ligt er een geactualiseerde visie op de Deventer hoofdwegenstructuur, die enerzijds toetst of de bestaande uitgangspunten (waaronder het zgn. dakpan-principe) nog voldoende accuraat zijn en anderzijds op zichzelf staat als basis voor het mobiliteitsbeleid met focus op het autoverkeer én als basis dient voor strategische keuzen, zoals in de te actualiseren Omgevingsvisie. Er vindt nadrukkelijk integratie plaats met de andere, meer duurzame vervoerswijzen, zoals de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit. Het programma bevat een beschrijving van de gewenste hoofdwegenstructuur, uitmondend in de categorisering, en dient als basis voor verdere uitwerking op ontwerpniveau. Ook is zij kader stellend voor de diverse gebiedsuitwerkingen in Deventer (w.o. De Kien) op gebied van wonen en werken. De

beschrijving van de gewenste hoofdwegenstructuur mondt uit in een uitvoeringsprogramma, voorzien van een prioritering en fasering.

### **Kader**

IN CHRONOLOGISCHE VOLGORDE (VAN NIEUW NAAR OUD):

- \* Amendement nr. 3.5: Herijking visie Hoofdwegenstructuur inclusief een brede visie op mobiliteit (raadsvergadering d.d. 9 november 2022);
- \* Bestuursakkoord 2022-2026 (juni 2022);
- \* Amendement nr. 3.2: Mobiliteitsplan binnenstad & periferie (alle wijken rondom het centrum) (raadsvergadering d.d. 10 november 2021);
- \* Omgevingsvisie Deventer (2019);
- \* Bereikbaarheidsconclaaf: Bericht aan de stad (2011);
- \* Herijking Nota Hoofdwegenstructuur (2007).

### **Argumenten ten behoeve van de raad**

De raad heeft een actieve rol in het begeleiden van het totale proces tot vaststelling. Op gezette momenten heeft zij een meedenkende of beslissende rol, zodat tijdig en accuraat eventuele bijsturing kan plaatsvinden.

### **Betrokken partijen en participatie**

Tijdens de gehele periode tot vaststelling betrekken we een gelimiteerd aantal relevante stakeholders actief bij de verschillende fasen van het planproces. In elke fase vindt afstemming plaats met deze stakeholders op gemeentelijk niveau en specifiek voor de binnenstad en periferie. Deze zogenoemde focusgroep heeft een adviserende rol en bestaat uit de volgende organisaties: Fietsersbond, VVN, Parkmanagement, SDBM, DEP, SBBD en Stichting WIJD.

De brede consultatie vindt plaats aan het einde van het proces. Deze heeft een raadplegend karakter en bevat een gemeente-brede groep van belanghebbenden.

### **Financiële consequenties**

Er is door de raad middels een amendement een totaalbudget van € 200.000,- beschikbaar gesteld voor het opstellen van het programma hoofdwegenstructuur. Binnen dit budget kan dit traject worden gerealiseerd.

### **Betrokkenheid raad**

Na vaststelling van het plan van aanpak start het proces om te komen tot vaststelling van het programma hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan voor de binnenstad en haar periferie. De doorlooptijd bedraagt circa 15 maanden, waarbij de verschillende procesfasen zowel intern als extern afstemming krijgen. De details van het proces staan in het plan van aanpak beschreven. De positie van de raad is nadrukkelijk meegenomen in het gehele proces tot vaststelling. Diverse stappen vinden in afstemming met de raad plaats en hebben soms ook een besluitvormend karakter.

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



M.A. Kossen



R.C. König

## RAADSBESLUIT

Onderwerp : Programma hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan binnenstad & periferie  
Voorstelnummer : 2023-230  
Raadstafel d.d. :  
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,  
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 28-03-2023, nummer 2023-230

### BESLUIT

1. In te stemmen met het plan van aanpak voor het programma hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad & periferie
2. De kosten ter grootte van € 200.000,- te dekken uit een middels een amendement beschikbaar gestelde budget bij de Begroting 2023-2026

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van  
De raad voornoemd,  
de griffier,

de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

## AMENDEMENT 3.5

Raadsvergadering 9 november 2022

Agendapunt	3. Begroting 2023-2026,
Onderwerp	<b>Herijking visie Hoofdwegenstructuur inclusief een brede visie op mobiliteit</b>
Indiener(s)	Jan Schuring (D66)
Mede-indiener(s)	Sam Hoogenberg (PvdA)

Voorgesteld wordt om een nieuwe prestatie aan het programma 3 Leefomgeving toe te voegen.

- De herijking van de visie hoofdwegenstructuur (HWS) en daarbij een brede visie op mobiliteit te betrekken;
- Daarbij een overzicht te genereren van knelpunten en mogelijke oplossingen voor de korte en lange termijn;
- Voor deze herijking in 2023 een incidenteel bedrag beschikbaar te stellen ad € 200.000,-;
- Begin 2023 een plan van aanpak herijking HWS aan de raad voor te leggen.

De dekking komt ten laste van het incidentele begrotingsaldo 2023

---

### Toelichting:

De herijking van de hoofdwegenstructuur is in de voorliggende concept begroting opgenomen in bijlage 10. Dit is de lijst van actuele dossiers (en daarvoor geraamde bedragen) die nu niet zijn verwerkt in de begroting. Met dit amendement wordt het dossier Herijking Hoofdwegenstructuur alsnog toegevoegd aan de begroting 2023. Gezien de woningbouwopgave, de bouwproductie die nu op gang komt en de terugkerende discussies in de Raad over uiteenlopende verkeersvraagstukken rond het parkeren (zowel fiets als auto) en de doorstroming en ontsluiting, is het zaak nu ook voortvarend naar de mobiliteitsopgave van heel Deventer te kijken. In het verleden zijn eerder analyses verricht, de meest recente visie HWS is van januari 2007, daarnaast zijn er de uitkomsten van het bereikbaarheidsconclaaf uit 2010. Het is hoogste tijd dat de visie nu wordt herijkt en geactualiseerd aan de hand van de actuele situatie, de meest recente kennis over woningbouwproductie, bevolkingsprognoses, technologische ontwikkelingen en dergelijke. Ten behoeve van deze analyse wordt een mobiliteitsverkenning uitgevoerd voor de meest relevante modaliteiten (auto, fiets, lopen) binnen de gemeente Deventer. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de ambities qua bouwproductie, de demografie en de gevolgen daarvan voor de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet van Deventer, maar ook naar de trends op mobiliteitsgebied. De analyse moet inzichten bieden voor de mogelijkheden om het Hanzetrace en de N348 te optimaliseren, de fietsroutes naar en binnen het centrum, de parkeeropgaven voor auto en fiets in/rond het centrum, de lange termijn afwaarderopties van de Welle en dergelijke. De analyse geeft inzicht in de knelpunten en mogelijke maatregelen om de knelpunten op te lossen voor de korte en lange termijn. Daarbij wordt ook bezien welke oplossingen zich aandienen voor het tracé langs de IJssel (Pothoofd-Welle-Onder de Linden) voor diverse knelpunten die reeds op dit moment worden ervaren, zoals de aanleg van een nieuwe fietsroute langs IJssel naar de Zutphenseweg vanaf de oversteek Pothoofd, een betere overstreekbaarheid van de Welle op diverse plekken, en de mogelijkheden om de openbare ruimte te vergroenen. Het plan van aanpak, vast te stellen in de raad, maakt inzichtelijk hoe de verkenning wordt uitgevoerd, hoe de participatie vorm krijgt en geeft een indicatie van de belangrijkste knelpunten waarop de analyse zich gaat richten.

---

Raadsvergadering d.d. 9 november 2022

**BESLUIT:**

## AMENDEMENT 3.2

Raadsvergadering 10 november 2021

Agendapunt	1. Begroting 2022 - 2025
Onderwerp	<b>Mobiliteitsplan binnenstad &amp; periferie (alle wijken rondom het centrum)</b>
Indiener(s)	Hennie Eltink (Gemeentebelang), Daaf Ledeboer (VVD)
Mede-indiener(s)	Henk Groothuis (CDA), Bert Kleine Schaars (Deventer Belang), Baran Aydin (PvdA)

Voorgesteld wordt om een nieuwe prestatie aan het programma Leefomgeving toe te voegen:

- Het opstellen van een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie

Dit plan voor de voorjaarsnota 2022 aan te leveren aan de gemeenteraad.

opgave	programma	2022	2023	2024	2025
Opstellen van integraal mobiliteitsplan					
	Mobiliteitsfonds parkeren	€ 40.000	-	-	-

Het benodigde bedrag van € 40.000,- wordt in mindering gebracht op de reserve Mobiliteitsfonds Parkeren.

### Toelichting

Vanuit de Agenda binnenstad 2.0, die onlangs in de raad besproken is, wordt er een duidelijke behoefte gevoeld aan een integrale aanpak van de mobiliteitsvraagstukken in en rond de binnenstad. Op dit moment ontbreekt het voor de raad aan overzicht en samenhang tussen de verschillende opgaven:

- Bereikbaarheid (OV, auto, fiets en te voet)
- Parkeren voor bewoners, bezoekers en bedrijven (zowel auto als fiets)

Daarbij zullen we in de nabije toekomst bestuurlijk geconfronteerd worden met de effecten van het voornemen om in de binnenstad en centrumschil fors woningen toe te voegen en de plannen voor de Kien om bedrijvigheid in en om het centrum een impuls te geven.

Voor de raad is het noodzakelijk om de individuele voorstellen en plannen die gaan komen in samenhangende context te beoordelen en te wegen.

Bij het opstellen van een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie is het noodzakelijk om betrokken partijen als ondernemers, bewoners, binnenstadsmanagement, maar ook de fietsersbond actief bij de planvorming te betrekken.

Met een breed gedragen mobiliteitsplan wordt de raad beter in positie gebracht voor haar kaderstellende en controlerende rol.

### Raadsvergadering d.d. 10 november 2021

**BESLUIT:** Aangenomen met 35 stemmen voor en 1 stem tegen van de fractie Deventer Sociaal.



# PLAN VAN AANPAK

## Programma hoofdwegenstructuur 2040 Mobiliteitsplan binnenstad & periferie

---

Programma: Ruimtelijke Ontwikkeling  
Project: Programma Hoofdwegenstructuur 2040 & Mobiliteitsplan binnenstad en periferie  
Wbs code: ...  
Datum: 23-3-2023

Opdrachtgever: Harry Bottenberg  
Portefeuillehouder: Wethouder Elferink  
Opdrachtnemer: Tom Draisma



### Tekenen voor vaststelling:

<b>Opdrachtgever:</b> Harry Bottenberg	<b>Opdrachtnemer:</b> Tom Draisma	<b>Teammanager:</b> Henk Martijn Schuldink
---	--------------------------------------	---

# INHOUD

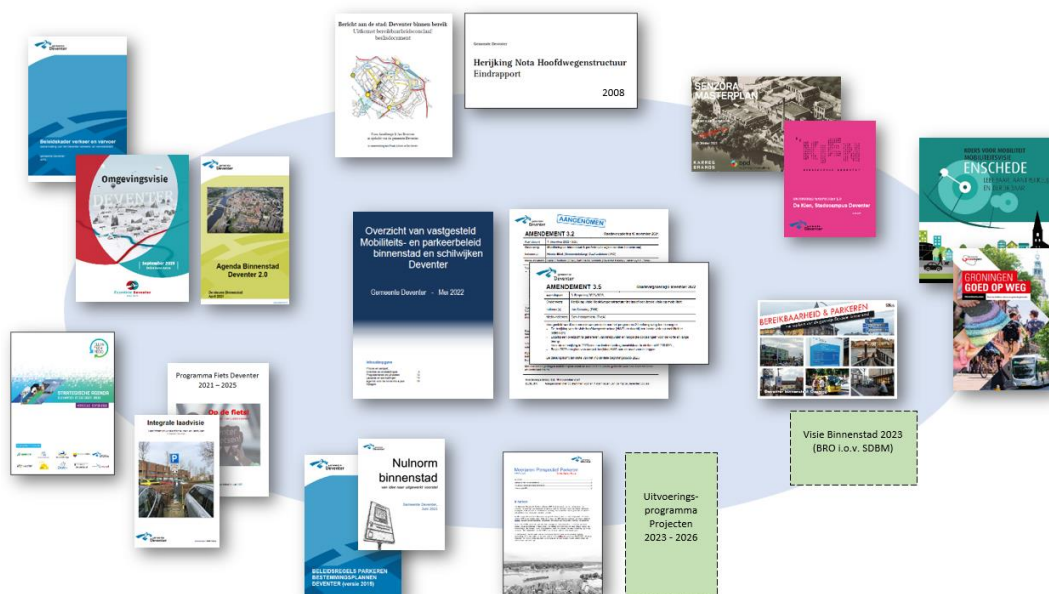
1. PROJECTDOEL EN MAATSCHAPPELIJK EFFECT .....	3
1.1 Aanleiding en achtergrond .....	3
1.2 Resultaten en doelstelling .....	5
1.3 Rolneming, interne & externe partners.....	7
2. HOE EN VOORWAARDEN .....	8
2.1 Producten en planning.....	8
2.2 Organisatie .....	14
2.3 Participatie.....	15
2.4 Planning.....	16
2.5 Benodigheden en risico's .....	17
2.6 Financiën .....	17
2.7 Monitoring en verantwoording .....	17

# 1. PROJECTDOEL EN MAATSCHAPPELIJK EFFECT

## 1.1 Aanleiding en achtergrond

Er is een bestuurlijke wens om de bestaande visie op de hoofdwegenstructuur te herijken en deze te combineren met een actueel mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie. De wens krijgt vorm in twee producten en is een logische stap in de ontwikkeling van het Deventer beleidspakket op gebied van mobiliteit. Het resultaat is:

1. Een direct antwoord op de roep om een **herijking van de hoofdwegenstructuur en een mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie**. Beide producten zouden een relatie moeten krijgen met een brede visie op mobiliteit in Deventer. Zo is in november 2021 een amendement aangenomen, dat aan het college vraagt om een integraal mobiliteitsplan op te stellen voor de binnenstad en periferie, waaronder 'alle wijken rondom het centrum' worden verstaan. Als antwoord hierop is in maart 2022 het overzicht van vastgesteld mobiliteitsbeleid verschenen, dat het kader vormt voor de huidige aanvullingen;
2. Een **wegencategorisering** die aansluit op landelijk gehanteerde wegcategorieën, waaronder introductie van ontsluitingswegen met een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur;
3. Interactie met de gemeente-brede opgave van **wonen, werken en verjongen**. Een robuuste wegenstructuur is hiervoor randvoorwaardelijk;
4. Zicht op **eerder vastgestelde documenten**:
  - a) De Herijking van de nota hoofdwegenstructuur uit 2007 het 'bericht aan de stad' uit 2011, waarvan de op te stellen beleidsproducten de geactualiseerde versies zullen vormen;
  - b) De Omgevingsvisie Deventer (2019) en agenda Binnenstad 2.0, die als integrale beleids- en uitvoerende kaders dienen;
  - c) Sectorale visies op gebied van mobiliteit ten aanzien van bijvoorbeeld elektrisch laden en fiets;
  - d) Handelingsperspectieven en masterplannen voor gebiedsontwikkelingen, waarin innovatie en flexibiliteit op gebied van mobiliteit belangrijke onderdelen zijn;



5. Interactie met visies van direct betrokkenen, zoals het document 'Bereikbaarheid & parkeren' van de Stichting Deventer Binnenstads Management en de in ontwikkeling zijnde opvolger hiervan;

6. **Referenties** van mobiliteitsvisies in gelijksoortige steden, zoals Enschede en Groningen;
7. Kader voor **documenten op uitwerkingsniveau**;
8. De **actualisatie van het parkeerbeleid**, waaronder de discussie over de zgn. 'nulnorm';
9. In ontwikkeling zijnde **prioriteringen van projecten en uitvoeringsprogramma's**, waaronder het Meerjaren Perspectief Parkeren als centraal financieel kader.

Belangrijk onderdeel van de beleidsproducten is het bij 3 genoemde onderwerp: Wonen, werken en verjongen. Deventer staat voor het maken van strategische keuzes omtrent de ontwikkelrichting van de stad om op die manier de uitgesproken ambitie (11.000 woningen voor 2035) te realiseren. Bij die keuzes zijn de verschillende vormen van bereikbaarheid randvoorwaardelijk. De huidige visie op de hoofdwegenstructuur stamt uit 2007. In 2011 is vanuit de ambitie voor de binnenstad en periferie een deel van de visie geactualiseerd en herbevestigd. Afgelopen 15 jaar is consequent gewerkt aan de uitvoering van de opgaven uit de visies. Gevolg is dat Deventer geleidelijk transformeert naar een gemeente, die meer is gebaseerd en ingericht op duurzame mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn in 2019 gespiegeld aan deze visie en geïntegreerd in de Omgevingsvisie Deventer.



*impresie ontwikkeling Roto Smeets-locatie: mogelijkheden voor duurzame mobiliteit*

## 1.2 Resultaten en doelstelling

---

### Opdracht:

Opstellen programma hoofdwegenstructuur Deventer 2040 en mobiliteitsplan binnenstad en periferie.

### Doelstelling(en) van het project:

- De herijking van de hoofdwegenstructuur gebruiken als bouwsteen voor het maken van strategische keuzes ten behoeve van een duurzame bereikbaarheid van Deventer, nu en in de toekomst;
- Helderheid over de mobiliteit in en om de binnenstad en periferie, gebaseerd op de huidige kennis en denkrichtingen op gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

De tijden dat mobiliteitsbeleid uitsluitend was gericht op het faciliteren van groeiende verkeersstromen, zijn reeds decennia voorbij. Mobiliteit vormt een middel om hogere doelen te bereiken. Hoofdinsteek hierbij is het behoud van optimale leefbaarheid (bijvoorbeeld door schone lucht en een aantrekkelijke woon- en werkomgeving) binnen een robuuste lokale economie, waarin het goed ondernemen en produceren is. De hoofdwegenstructuur, de parkeeropties tezamen met de integrale bereikbaarheid van binnenstad en periferie vormen een instrument om het gedrag van alle betrokkenen te sturen in de goede richting. Dit gebeurt in een omgeving, waar de druk op de openbare ruimte steeds meer toeneemt met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het is een dynamiek, waarbij stilstaan achteruitgang betekent. De opgave is om de binnenstad, periferie en hoofdwegenstructuur binnen deze ontwikkelingen een toekomstbestendige, optimale rol te geven. Doel: het creëren van een ontspannen, historische binnenstad. De centrale ambities 'Duurzaam verplaatsen' en 'Gastvrij parkeren' vormen de invulling van die opgave.

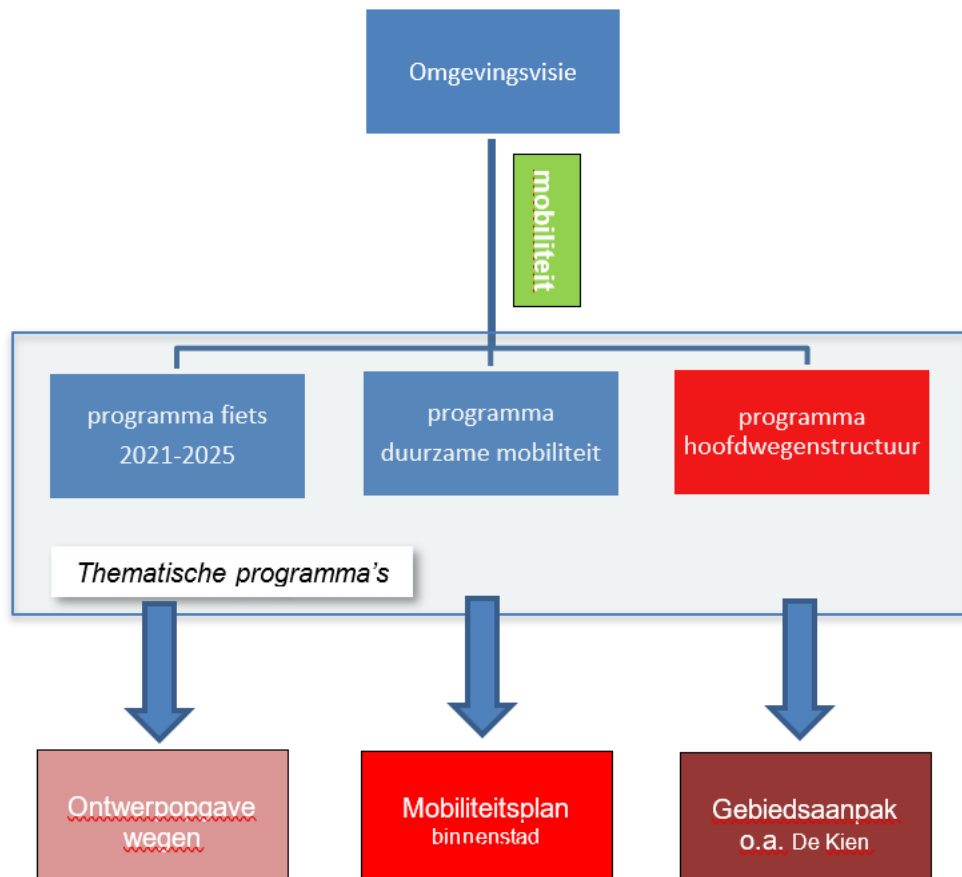
### Projectresultaat:

Een geactualiseerde visie op de Deventer hoofdwegenstructuur, die enerzijds toetst of de bestaande uitgangspunten (waaronder het zgn. dakpan-principe) nog voldoende accuraat zijn en anderzijds op zichzelf staat als basis voor het mobiliteitsbeleid met focus op het autoverkeer én als basis dient voor strategische keuzes, zoals in de te actualiseren Omgevingsvisie. Binnen de terminologie van de Omgevingswet betekent dit dat de visie de status heeft van een **thematisch programma**. Het programma bevat een beschrijving van de gewenste hoofdwegenstructuur, uitmondend in de categorisering, en dient als basis voor verdere uitwerking op ontwerpniveau. Ook is zij kader stellend voor de diverse gebiedsuitwerkingen in Deventer (w.o. De Kien). De beschrijving van de gewenste hoofdwegenstructuur mondt uit in een uitvoeringsprogramma, voorzien van een prioritering en fasering.

Een bijzondere plek krijgt de derde IJsselbrug. De meerwaarde van een dergelijke, ingrijpende maatregel is onderdeel van de herijking en heeft tevens een relatie met de ruimtelijke ambities van Deventer.

Het **programma hoofdwegenstructuur**, gericht op plek van het gemotoriseerd verkeer gemeentebreed staat niet op zichzelf, maar heeft een directe relatie met andere vervoerswijzen enerzijds (waaronder de fiets en het openbaar vervoer) en bijzondere gebieden anderzijds, zoals de binnenstad en omliggende schilwijken. Laatstgenoemde relatie krijgt een verdere verdieping en verbreding op gebied van mobiliteit en parkeren. Dit gebeurt in de vorm van een apart product: het **mobiliteitsplan binnenstad en periferie**. Tevens vindt interactie plaats met het door binnenstadspartijen op te stellen ambitiesdocument voor het stadscentrum.

De positie van het programma hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie ten opzichte van de andere mobiliteitskaders en gebiedsontwikkelingen staat aangegeven in onderstaand schema.



Het programma voor de hoofdwegenstructuur is kaderstellend voor het beleid op gebied van gemotoriseerd verkeer in de gemeente Deventer en geeft hierin ook richting en prioritering. Zij vormt een bouwsteen voor strategische keuzen op ruimtelijk gebied, is gebaseerd op en heeft directe relatie met de transitie naar duurzamere vervoersvormen en vergroting van de verkeersveiligheid. Daarmee dient zij tevens als basis voor verkeerskundig ontwerp en schept zij helderheid voor zowel de wegbeheerder als de weggebruiker.

Specifiek voor de binnenstad en periferie speelt een bredere afweging op mobiliteitsgebied, die ook aspecten betreft zoals parkeren, deelmobiliteit en smart mobility. De raad vraagt om een brede participatie in het planproces, met name in de binnenstad en periferie.

### 1.3 Rolneming, interne & externe partners

---

Het proces om te komen tot de beschreven producten kent een brede organisatie. Hierbij krijgen zowel interne als externe belangen een belangrijke plek.

Betrokken disciplines, intern:

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Procesmanager/Senior beleidsadviseur mobiliteit</li><li>• Senior beleidsadviseur parkeren</li><li>• Officemanagement</li></ul> |
|--|

- |                        |   |
|------------------------|---|
| 1. IBL verkeer         | verkeerskundig ontwerp  |
| 2. Milieu              | akoestiek, ZES, duurzaamheid, lucht, fijnstof                         |
| 3. IBL beheer          | planning projecten, onderhoud, inrichting openbare ruimte             |
| 4. Economie - algemeen | relatie economische functies en toekomstige werklocaties              |
| 5. Economie – centrum  | relatie functies binnenstad en periferie                              |
| 6. Wonen               | relatie woningbouwopgave, aantallen voor stad en dorpen               |
| 7. Cultuurhistorie     | nadruk op historische binnenstad, periferie en karakteristieke lanen  |
| 8. Stedenbouw          | relatie woningbouwopgave, ruimtelijk                                  |
| 9. Landschap/ecologie  | relatie wegfunctie/ligging in landschappelijke en ecologische context |
| 10. ASK                | brede consultatie en smalle participatie met stakeholders             |
| 11. IBL WijDeventer    | betrokkenheid bewoners  |

Externe stakeholders:

- |                  |  |
|------------------|--|
| • Fietsersbond   | behartiging fietsbelangen  |
| • Parkmanagement | belangen Deventer bedrijven  |
| • SDBM           | Stichting Deventer BinnenstadsManagement:<br>economische belangen binnenstad en periferie  |
| • DEP            | Deventer Economisch Perspectief: economische belangen gemeente   |
| • SBBD           | Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer:<br>bewonersbelangen binnenstad en periferie, aan te vullen met<br>buurtverenigingen rondom de binnenstad |
| • Stichting WIJD | Stichting Westelijke IJsseloever Deventer:<br>belangenbehartiging westelijke IJsseloever   |
| • PWD            | Platform Wonen Deventer: behartiging belangen diverse<br>marktpartijen uit de bouw   |
| • N.t.b.         | op gebied van duurzaamheid en gezondheid   |

Zowel de intern betrokkenen als externe stakeholders hebben een meedenkende rol in het proces om te komen tot een visie op de hoofdwegenstructuur. Binnen de gemeentelijke participatieladder betekent dit een adviserende functie. Ook is afstemming noodzakelijk met reeds lopende processen, die meer gebiedsgericht zijn, zoals die van de centrumschil/De Kien, Keizerslanden en Bathmen.

De status van de visie binnen de Omgevingswet i.o. is weliswaar een thematisch programma en kent daarmee in principe een verantwoordelijkheid van het college van B&W. Echter, de implicaties zijn dusdanig groot, dat de raad hierin een beslissende stem wil hebben. Denk aan de positie van een derde IJsselbrug, de relatie met de woningbouwopgave en de plek van mogelijke werklocaties. Specifiek voor de binnenstad en periferie geldt dat hier een samenwerking komt met dezelfde partijen die ook hun eigen ambitiedocument opstellen voor het stadscentrum. De gemeente geeft hierin vanuit een brede kijk op mobiliteit haar inbreng en spiegelt deze aan de meervoudige belangen van de binnenstadspartijen.

## 2. HOE EN VOORWAARDEN

### 2.1 Producten en planning

Deventer heeft de beschikking over de volgende, recent vastgestelde beleidsdocumenten op gebied van duurzame mobiliteit: het Uitvoeringsplan/programma Duurzame Mobiliteit (2019), het Programma Fiets 2021-2025 (2021) en specifiek voor de binnenstad en periferie de Agenda Binnenstad (2021) en het Meerjarenplan Parkeren (MPP, 2022). De basis voor de huidige hoofdwegenstructuur is gelegd in 2007 met de Herijking Nota Hoofdwegenstructuur en herbevestigd met het Bereikbaarheidsconclaaf/Bericht aan de stad uit 2011. Met name laatstgenoemde twee beleidsdocumenten kunnen als input dienen voor de actuele visie op de hoofdwegenstructuur. Het vigerend mobiliteitsbeleid is op hoofdlijnen geïntegreerd in de in 2019 vastgestelde Omgevingsvisie Deventer. Er ligt tot slot een relatie tussen de hoofdwegenstructuur en de plannen voor de binnenstad en periferie. In een iteratief proces krijgen beide processen vorm, waarbij de wederzijdse effecten in beeld komen.

De Omgevingsvisie heeft ook een directe relatie met de woningbouwopgave, in de vorm van het WRS-traject. De tweede fase van het traject WRS eindigt Q2/Q3 2023. We hebben dan een afwegingskader voor woningbouw uitgewerkt met daarbij een advies over de eerste inzichten van kansrijke woningbouwlocaties. Dit betekent dat de visie hoofdwegenstructuur in deze periode vorm zou moeten krijgen en in onderlinge samenhang met onder andere het proces WRS is uitgewerkt. Daarnaast zal in de komende maanden meer duidelijkheid ontstaan over de wens voor nieuwe werklocaties.

We gebruiken voor het in kaart brengen van effecten die ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen hebben op ons wegennet als instrument het nieuw Regionaal VerkeersModel Overijssel (RVMO) en koppelen dit aan onze eigen kennis en ideeën over duurzame mobiliteit in Deventer.

De volgende processtappen zijn noodzakelijk, waarbij het traject is weergegeven tot aan de bestuurlijke vaststelling en participatie:

#### 1. **Analyseren (Q2)**

De eerste fase bestaat uit het inventariseren van bestaande en toekomstige knelpunten in het hoofdwegennet van Deventer m.b.v. het RVMO<sup>1</sup> en op basis van reeds vastgesteld beleid: huidig wegennet met reeds vastgestelde, grote infrastructurele ingrepen en met ruimtelijke ontwikkelingen cf. RVMO-scenario hoog (incl. 7.000 woningen in pijplijn/beleid tot 2035). Eventuele knelpunten kunnen liggen op gebied van doorstroming, maar ook betrekking hebben op verkeersonveiligheid of leefbaarheid. Vigerend mobiliteitsbeleid voor de binnenstad en periferie brengen we in verband met de omliggende hoofdwegenstructuur.

#### *Product en status:*

Overzicht in tabelvorm met bestaande en mogelijke, toekomstige mobiliteitsknelpunten in de hoofdwegenstructuur en de binnenstad en periferie op basis van reeds vastgesteld beleid.

Akkoord geven in PHO Leefomgeving.

<sup>1</sup> Keuze in uitgangspunten m.b.t. WLO-scenario's en wonen/arbeidsplaatsen/infra (midden/hoog, prognosejaar 2030/2040) nader te bepalen.



## 2. Afwegen (Q2)

In de tweede fase is het belangrijk om de flexibiliteit en robuustheid van ons verkeerssysteem te bepalen. De afgelopen 15 jaar is consequent gewerkt aan het realiseren van een hoofdwegenstructuur, gebaseerd op het dakpan-principe<sup>2</sup>. In deze fase testen we de houdbaarheid van dit principe en kijken we naar een zwaarder accent op de transformatie naar een duurzamer mobiliteitsstelsel. Hierin is substantieel meer ruimte voor fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit (incl. HUB's). Dit betekent o.a.: capaciteitsknelpunten niet per definitie oplossen door aanleg van meer infrastructuur, maar nadrukkelijk ook de potentie van duurzame mobiliteit analyseren. Als tegenhanger gaan we de effecten na van een worst case-scenario, waarin het OV-systeem verder verschaalt. Er vindt in deze fase ook vertaling plaats van de landelijke aanpak om meer wegen in de bebouwde kom om te vormen naar 30 km/uur.

Bijzondere relatie ligt in deze fase met het gebiedsgerichte proces van De Kien. Dit proces kent een eigen dynamiek en planning, waarbij o.a. helderheid is gewenst m.b.t. de functie en inrichting van wegen (waaronder de Handelskade). De ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied zijn verwerkt in een zgn. 'hoog' toekomstscenario van het RVMO. In dit scenario zijn ook gemeente-breed veel ruimtelijke en infrastructurele plannen verwerkt, die onderdeel uitmaken van vigerend beleid en vastliggen in harde of iets minder harde plannen.

Verder brengen we in deze fase variaties in mobiliteitsaanpak van de binnenstad en periferie in verband met effecten op de omliggende wegenstructuur en vice versa. Ook komt hier de relatie met de plannen van de binnenstadspartijen terug en kijken we naar denkrichtingen die elkaar kunnen versterken. In deze fase van de afwegings- en keuzefase ontstaan enkele onderscheidende scenario's op gebied van een duurzaam ingerichte hoofdwegenstructuur en een gastvrije binnenstad en periferie.

### *Product en status:*

- Netwerkkarten met scenario's (incl. korte toelichting) in de uitwerking van het dakpanprincipe op gebied van bereikbaarheid, robuustheid, duurzaamheid en leefbaarheid;
- Geografische kaarten met variaties in de mobiliteitsaanpak van de binnenstad en periferie op gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

### Akkoord geven in het PHO Leefomgeving

---

<sup>2</sup> Het opeenvolgend verplaatsen van doorgaande/externe verkeersstromen t.o.v. de stad Deventer naar de N348 en het Hanzetrace, zodat ruimte ontstaat voor een meer ontspannen stad aan de IJssel met een goed leef- en fietsklimaat.

### 3. Kiezen **basis HWS**<sup>3</sup> en mobiliteitsaanpak binnenstad en periferie (Q2 – Q3)

Op basis van de overwegingen in de tweede fase kiezen we een voorkeursscenario dat beantwoordt aan de doelen van een duurzaam mobiliteitssysteem en een gastvrije binnenstad en periferie. De afsluiting van deze fase krijgt onder meer vorm door een fasering en prioritering van maatregelen en geeft een robuuste basis voor zowel de hoofdwegenstructuur als de binnenstad en periferie. Tevens genereert zij uitgangspunten voor diverse gebiedsuitwerkingen (w.o. de plannen in De Kien) en de onderhoudsprogrammering. Het 'spoorboekje' uit het Bericht aan de stad (2011) krijgt in deze fase een update. Tot slot komt hier een relatie met de versnellingsopgave voor de woningbouw en hieraan verbonden middelen.

#### *Producten en status:*

- Rapport (max. 10 pag.) met hierin de afweging van de scenario's en een kaart met beschrijving van het voorkeursscenario voor de basis-hoofdwegenstructuur. Dit voorkeursscenario beantwoordt aan de doelen van een duurzaam mobiliteitssysteem en houdt rekening met reeds vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen;
- Rapport (max. 10 pag.) met hierin het voorkeursscenario voor de mobiliteit in de binnenstad en periferie inclusief een overzicht van gewenste mobiliteitsmaatregelen voor een gastvrije binnenstad en periferie. De vorm is een 'plankaart' met een 'actieplan';
- Een geprioriteerd overzicht van maatregelen ten behoeve van een duurzaam hoofdwegenet en gastvrije binnenstad en periferie, uitgaande van reeds vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.

#### Vaststellen door college van B&W en raad

### 4. *Spiegelen (Q3 – Q4)*

In deze fase vindt nadrukkelijker koppeling plaats tussen het voorkeursscenario voor de hoofdwegenstructuur en de woningbouwopgave. Daar waar in de vorige fasen sprake was van ruimtelijke ontwikkelingen volgens vaststaand beleid, is hier interactie met de wens om naast de reeds genoemde 7.000 woningen ca. 4.000-5.000 woningen extra in/rond de stad Deventer te realiseren. De afweging hiervan binnen het WRS-traject is vanzelfsprekend breder dan alleen op gebied van mobiliteit.

Het voorkeursscenario **basis HWS** spiegelen we in deze fase aan varianten voor de extra woningbouwopgave. Hierin nemen we ook de derde IJsselbrug mee als potentieel belangrijk instrument om de mobiliteitsambities vorm te geven. Ook vindt koppeling plaats van deze brug aan de verstedelijkingsopgave. De brug is een variabele binnen de afweging van een toekomstbestendige hoofdwegenstructuur. Tot slot dienen de varianten in de hoofdwegenstructuur als basis voor een nog te maken afweging in de locatie voor een toekomstig bedrijventerrein.

Specifiek voor de binnenstad en periferie vindt verdieping plaats op gebied van parkeeroplossingen. Enerzijds gaat dit over bewonersparkeren: In de binnenstad is het aanbod krap, maar oplossingen hiervoor kunnen negatieve gevolgen hebben voor het aanbod in zowel binnenstad zelf als de buurten daar omheen. Anderzijds gaat het om bezoekers-parkeren, waarbij vooral de economische functie voor de binnenstad van belang is. In beide gevallen wordt gezocht naar ruim baan voor alternatieven, waarbij de fiets voorop staat. Op langere termijn zijn duurzaamheid en een gezonde leefomgeving centrale uitgangspunten.

<sup>3</sup> Bestaat uit realisatie van 7.000 woningen incl. transformatie duurzame mobiliteit en gewenste maatregelen HWS.

*Product en status:*

- Rapport (max. 10 pag.) met overzicht van varianten in de spiegeling van het HWS-voorkeursscenario uit fase 3 met de scenario's in de woningbouwopgave en het oplossend vermogen van een derde IJsselbrug. Product bestaat uit netwerkkaart met woningbouwscenario's in- en exclusief derde IJsselbrug incl. beknopte toelichting.
- Rapport binnenstad en periferie: Rapport (max. 10 pag.) moet overzicht van varianten waarbij het voorkeursscenario van fase 3 wordt getoetst aan de woningbouwopgave, behoud van economische potentie in relatie tot capaciteit van het parkeeraanbod, mogelijke effecten voor met name de periferie en overkoepelende doelstellingen ten aanzien van duurzaamheid en een gezonde leefomgeving.

Vaststellen in college van B&W en ter informatie in de raad

**5. Kiezen (Q4)**

De interactie tussen een duurzaam mobiliteitssysteem, de totale woningbouwopgave tot 2035 en het oplossend vermogen van een derde IJsselbrug mondt in deze fase uit in een hoofdwegenstructuur, gebaseerd op een integrale afweging van de diverse belangen op gebied van mobiliteit: de zogenoemde **integrale HWS**

Voor de binnenstad en periferie ontstaat mede door het bovenstaande integrale HWS een eindbeeld ten aanzien van de uitwerking die hierbij passend is op het gebied van invalswegen naar het centrum, parkeeropties dichterbij en verder weg van de binnenstad, effecten op de periferie en een optimaal pakket van alternatieve mobiliteitsmaatregelen.

*Product en status:*

- Rapport (max. 10 pag.) met daarin een overzicht van voorgaande fasen 1 t/m 4 op gebied van de hoofdwegenstructuur en een beschrijving van het voorkeursscenario incl. volledige woningbouwopgave. Basisonderdeel is een netwerkkaart van Deventer met daarin een weergave van de wegencategorisering en een overzicht van de gewenste maatregelen zonder prioritering.
- Rapport (max. 10 pag.) met een eindbeeld ten aanzien van de uitwerking die hierbij passend is op het gebied van invalswegen naar het centrum, parkeeropties dichterbij en verder weg van de binnenstad, effecten op de periferie en een optimaal pakket van alternatieve mobiliteitsmaatregelen.

Bespreken in college van B&W en raad

**6. Prioriteren en faseren - integraal (Q1 2024)**

Het eindbeeld uit fase 5 vraagt - in relatie tot de andere opgaven in de gemeente - om een passende prioritering en fasering. De basis vormt de basis-prioritering uit fase 3. Eventuele aanvullingen als gevolg van de extra woningbouwopgave en/of realisatie van een derde IJsselbrug vinden in deze fase plaats. De programmering bestaat uit een gerubriceerd overzicht van de belangrijkste opgaven en projecten in de gemeente. Het overzicht dient tevens als input voor de diverse gebiedsgerichte processen in de stad en haar omgeving.

Specifiek voor de binnenstad en periferie is het overzicht van mobiliteitsmaatregelen uit fase 3 opgenomen en – waar relevant - in prioritering en fasering gekoppeld aan de gemeente-brede programmering van de hoofdwegenstructuur.

*Product en status:*

- Concept-eindrapport (max. 20 pag.) programma hoofdwegenstructuur incl. netwerkkaart en schema/tabel met daarin een op prioritering gebaseerde fasering van opgaven en projecten;
- Concept-mobiliteitsplan binnenstad en periferie (max. 10 pag.) incl. schema/tabel met daarin een op prioritering gebaseerde fasering van opgaven en projecten.

Vaststellen concept-eindproducten door college van B&W en raad

**7. Consultatie (Q1-Q2 2024)**

Zie paragraaf 2.3.







**8. Finale besluitvorming (Q2 2024)**

Op basis van de ingekomen reacties vindt finale besluitvorming plaats. Ter vaststelling liggen voor:

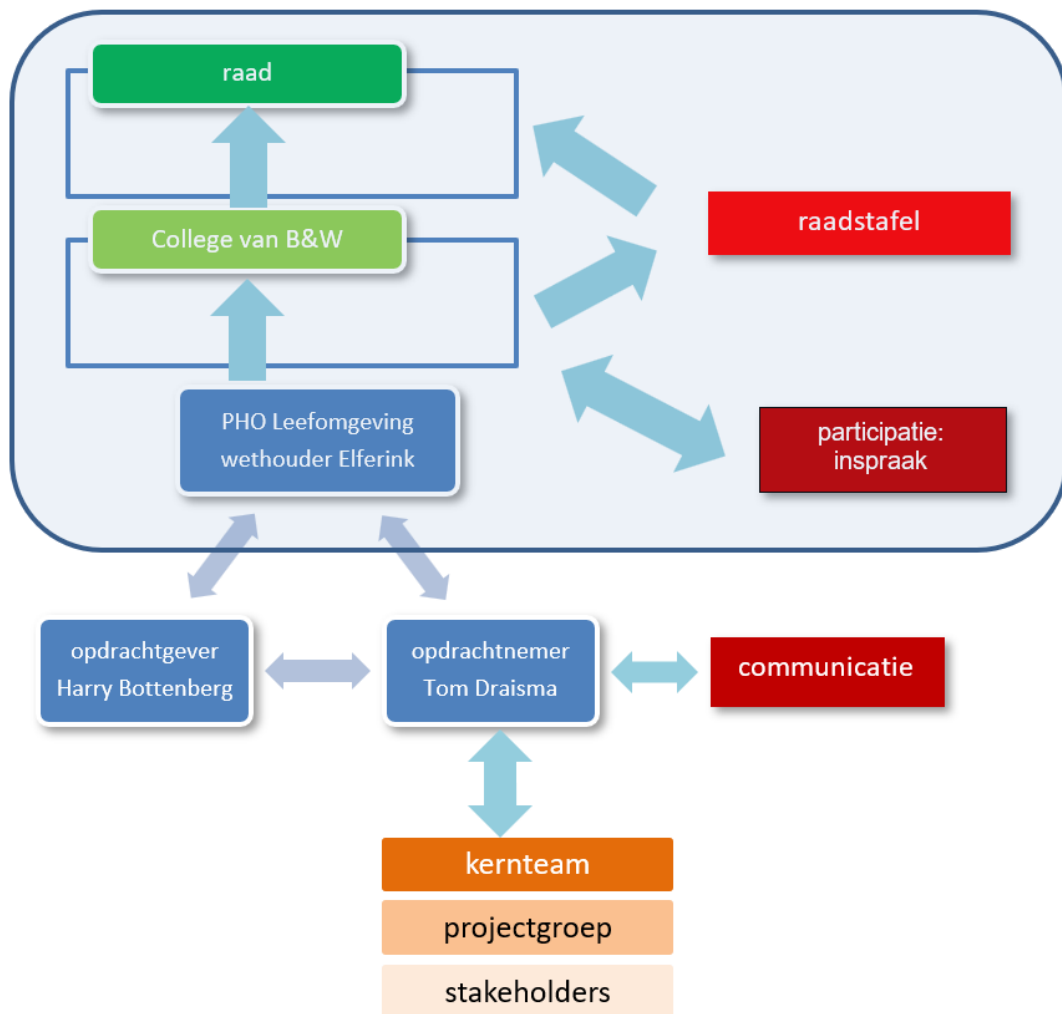
*Product en status:*

- Definitief eindrapport (max. 20 pag.) programma hoofdwegenstructuur incl. netwerkkaart en schema/tabel met daarin een op prioritering gebaseerde fasering van opgaven en projecten;
- Definitief mobiliteitsplan binnenstad en periferie (max. 10 pag.) incl. schema/tabel met daarin een op prioritering gebaseerde fasering van opgaven en projecten.

In onderstaand schema staat de planning aangegeven van de verschillende procesfasen tot consultatie (hierna volgt consultatie en finale besluitvorming):

fase	activiteit	Periode
Analyseren	<p>Inventariseren en analyseren bestaande en verwachte knelpunten capaciteit en verkeersveiligheid HWS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitgaan van reeds vastgesteld beleid</li> <li>• Verbinden knelpunten aan ambities duurzame mobiliteit</li> </ul>	<p>Q2 2023</p> 
Afwegen	<p>Iteratief proces in overwegingen gewenste hoofdwegenstructuur (HWS), inclusief binnenstad en periferie, uitmondend in diverse scenario's:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.000 woningen in pijplijn/beleid tot 2035 (Incl. centrumschil)</li> <li>• Aanwijzing 50 &gt; 30 wegvakken</li> <li>• Test stabiliteit en houdbaarheid dakpanprincipe</li> <li>• Maximale benutting fietsnetwerk/duurzame mobiliteit</li> <li>• Worst case scenario verschraving OV-systeem</li> </ul>	<p>Q2 2023</p> 
Kiezen basis	<p>Komen tot voorkeursscenario <b>basis HWS</b> en mobiliteit binnenstad en periferie incl. prioritering maatregelen</p> <p><i>Uitkomst dient als uitgangspunt voor gebiedsuitwerkingen en onderhoudsprogrammering</i></p>	<p>Q2 – Q3</p> 
Spiegelen	<p>Voorkeursscenario <b>basis HWS</b> spiegelen aan (groei)scenario's WRS m.b.t. 4.000 woningen (m.b.v. RVMO)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse effecten HWS - integraal</li> <li>• Meerwaarde 3<sup>e</sup> IJsselbrug</li> </ul> <p><i>traject WRS met keuze in (voorkeurs)woon-scenario vanuit brede ruimtelijke afweging</i></p>	<p>Q3 – Q4</p> 
Kiezen integraal	<p><b>basis HWS</b> opwaarderen naar <b>integrale HWS</b>, mobiliteitsplan binnenstad en periferie toetsen aan de overkoepelende opgaven</p>	<p>Q4</p> 
Prioriteren & faseren	<p><b>Integrale HWS</b> en mobiliteitsplan binnenstad en periferie uitwerken in twee aparte producten incl. uitvoeringsprogramma's met onderling afgestemde prioritering en fasering</p>	<p>Q1 2024</p> 

## 2.2 Organisatie



Bovenstaand schema geeft in vereenvoudigde en schematische vorm de organisatiestructuur weer om te komen tot een programma voor de Deventer hoofdwegstructuur. Hierin is o.a. sprake van een driehoeksoverleg tussen betrokken wethouder, opdrachtgever en -nemer. De grote implicaties van het programma op de openbare ruimte maakt, dat in de afstemming met de wethouder ook de programmamanager Leefomgeving een belangrijke rol speelt.

Het kernteam bestaat uit de opdrachtnemer/senior adviseur mobiliteit, senior adviseur parkeren en het officemanagement, ad hoc aangevuld met de belangrijkste disciplines vanuit de organisatie: planologie/stedenbouw en economie. De bredere projectgroep vertegenwoordigt daarnaast andere, aanverwante thema's, zijnde o.a. planologie, duurzaamheid, stedenbouw, leefomgeving, gezondheid, cultuurhistorie, landschap en communicatie.

De (externe) stakeholders krijgen separaat, gedurende het proces de gelegenheid om mee te denken en te reageren op de voorstellen vanuit elke procesfase. Hier ligt voor de economische binnenstadspartijen een directe relatie met hun eigen visie.

## 2.3 Participatie

Het ontwikkelen van een actueel programma voor de hoofdwegenstructuur en een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie is een complex proces. Veel inhoud op gebied van mobiliteit kent raakvlakken met andere thema's, zoals economie en planologie. De vast te stellen producten hebben daarnaast vergaande consequenties voor zowel de bezoeker als bewoner van Deventer. Heldere communicatie en participatie is daarom noodzakelijk.

### **Gedurende het planproces:**

We betrekken een gelimiteerd aantal relevante stakeholders actief bij de verschillende fasen van het planproces. In elke fase vindt afstemming plaats met deze stakeholders op gemeentelijk niveau en specifiek voor de binnenstad en periferie. Deze zogenoemde focusgroep heeft een adviserende rol.

### **Tijdens de inspraak over de concept-eindproducten:**

De brede consultatie vindt plaats aan het einde van het proces. Deze heeft een raadplegend karakter en bevat een gemeente-brede groep van belanghebbenden.

- 1 We brengen focus en scherpte in de manier van benaderen.
  - 1.1 We proberen mensen zo gericht mogelijk te benaderen. We vermijden dat binnen korte termijn mensen meerdere keren worden benaderd, zeker als het om vragen binnen hetzelfde beleidsveld gaat. Praktisch proberen we daarom bijvoorbeeld het ophalen van meningen over binnenstad en periferie enerzijds en de hoofdwegenstructuur anderzijds te combineren, waarbij voor de binnenstad en periferie geldt dat hier dezelfde partijen in beeld zijn die tevens zijn betrokken met een eigen economische visie voor het stadscentrum.
  - 1.2 We zorgen daarnaast voor gerichte vragen. Inhoudelijk zorgen we voor een eerste beeld, waarop men kan reageren. Dat is beter dan dat we van mensen vragen op een theoretisch niveau nieuwe mogelijkheden aan te dragen. We helpen mensen om hun mening te formuleren door bijvoorbeeld concrete voorbeelden te schetsen.
- 2 We doen recht aan belangenverenigingen én aan individuele burgers:
  - 2.1 We organiseren een algemeen platform, waarop burgers hun mening en voorstellen kwijt kunnen. We delen dat in naar onderwerp om de reacties goed te kunnen groeperen. Ook vragen we degene die reageert kort naar de achtergrond (Bijvoorbeeld de buurt, het beroep of de bezigheid). We ondersteunen dit met publiciteit hierover. Op deze manier kan 'iedereen' haar of zijn mening ongefilterd met ons delen.
  - 2.2 We houden vast aan participatieavonden als centraal middel om face-to-face zaken met elkaar te bespreken. Echter, die vorm is minder populair onder jongeren (tot 35 jaar), terwijl zij veel belang hebben bij de manier, waarop we aan de toekomst werken. We zoeken voor jongeren naar een bijpassende vorm en wijze om hun opinie en ideeën helder te krijgen.

Tot slot benutten we de terugkoppelingsmomenten aan de raad om de visie van raadsleden en hun fracties scherp te krijgen. Ook vragen we de raad of de geïnventariseerde meningen een correct en volledig beeld opleveren.

## 2.4 Planning

Het totale proces om te komen tot een visie op de Deventer hoofdwegenstructuur neemt globaal anderhalf jaar in beslag. Onderstaand schema geeft hiervan een overzicht.

### Planningsschema programma hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan binnenstad

Activiteit/ 2023/2024	Jan 23	feb	maart	april	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec	Jan 24	Feb	Maart	April	Mei	Juni
<b>overleggreemium</b>																		
Kernteam				2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
Projectgroep				1x	1x	1x			1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x
Regietafel centrumschil							afw											
Programmatafel							afw											
PHO Leefomgeving		pva			ana		afw	basis			spieg	integ			conc		finaal	
B&W - besluiten			pva					basis		spieg			integ		conc			finaal
Raad - informeren													integ					
Raad - besluiten			pva						basis									finaal
Focusgroep algemeen				pva			afw			afw		integ			conc			
Focusgroep centrum				pva			afw			afw		integ			conc			
<b>procesfase</b>																		
Plan van aanpak																		
Analyseren																		
Afwegen																		
Kiezen basis																		
Spiegelen																		
Kiezen integraal																		
Prioriteren/faseren																		
Participatie																		
Finale besluitvorming																		

De tabel geeft op maandniveau de planning weer van het planproces. Hieruit blijkt dat op verschillende niveaus afstemming plaatsvindt, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Veel ruimte is ingepland voor het meenemen van de raad bij noemenswaardige stappen in het proces. Belangrijke stap hierin is de vaststelling door de raad van het voorkeursscenario voor de basis-hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie medio september 2023. Hiermee ontstaat duidelijkheid over de gewenste beleidsrichting, uitgaande van vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. Het proces tot finale besluitvorming medio 2024 betreft het nader bestuderen van diverse variabelen, zoals de woningbouwopgave voor 4.000 tot 5.000 woningen, mogelijke werklocaties en de meerwaarde van een derde IJsselbrug.

Tijdens het proces is inzet van diverse disciplines vereist met de projectgroep als belangrijkste gremium. Ook is een onmisbaar instrument het recent gereedgekomen Regionaal VerkeersModel Overijssel (RVMO). Dit model dient als hulpmiddel bij het berekenen van diverse scenario's op gebied van verkeersstructuur, maximumsnelheid en ruimtelijke ontwikkelingen.



## 2.5 Benodigdheden en risico's

Het opstellen van een programma hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie is een complex proces, zowel inhoudelijk als procesmatig. Veel ruimte is ingepland voor bestuurlijke terugkoppeling en tussentijdse besluitvorming, dit op verzoek van de raad. De inzet van diverse disciplines uit de organisatie is op dit complexe proces gebaseerd. Daarnaast is naar verwachting inhuur van specifieke expertise noodzakelijk op gebied van verkeersmodellen en communicatie. Verkeerskundige expertise zal naar schatting neerkomen op een bedrag van ca. 30.000 euro en communicatieve voorbereiding/begeleiding van het finale consultatietraject door een extern bureau kost naar verwachting ca. € 20.000,--. De totale externe kosten bedragen hiermee ca. € 50.000,--.

De complexiteit van het proces maakt ook dat dit niet zonder risico's is. De planning is weliswaar gebaseerd op ruime doorlooptijden, maar onvoorziene bestuurlijke of externe invloeden kunnen van invloed hierop zijn, dit met meerkosten in inzet of inhuur tot gevolg. Continue monitoring van het proces op gebied van middeleninzet is daarom noodzakelijk.

## 2.6 Financiën

Het bestuursakkoord uit juni 2022 pleit voor een herijking van de visie hoofdwegenstructuur. Zij zou een relatie moeten krijgen met een brede visie op mobiliteit in Deventer. Verder is in november 2021 een amendement aangenomen, dat het college oproept om een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie op te stellen, waaronder 'alle wijken rondom het centrum' worden verstaan. Hiervoor is een budget van € 40.000,-- beschikbaar gesteld. Tot slot is tijdens de begrotingsbehandeling van november 2022 in meerderheid door de raad besloten om de collegewens voor een herijking van de hoofdwegenstructuur extra kracht bij te zetten. Hiervoor is een budget van € 200.000,-- beschikbaar.

## 2.7 Monitoring en verantwoording

De inzet van de verschillende adviseurs is gekoppeld aan het urenregistratiesysteem. Aparte WBS-codes voor de samenstelling van de HWS en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie zijn hiervoor nodig.

# PLAN VAN AANPAK

## Programma hoofdwegenstructuur 2040 Mobiliteitsplan binnenstad & periferie

---

Programma: Ruimtelijke Ontwikkeling  
Project: Programma Hoofdwegenstructuur 2040 & Mobiliteitsplan binnenstad en periferie  
Wbs code: ...  
Datum: 23-3-2023

Opdrachtgever: Harry Bottenberg  
Portefeuillehouder: Wethouder Elferink  
Opdrachtnemer: Tom Draisma



### Tekenen voor vaststelling:

<b>Opdrachtgever:</b> Harry Bottenberg	<b>Opdrachtnemer:</b> Tom Draisma	<b>Teammanager:</b> Henk Martijn Schuldink
---	--------------------------------------	---

# INHOUD

1. PROJECTDOEL EN MAATSCHAPPELIJK EFFECT .....	3
1.1 Aanleiding en achtergrond .....	3
1.2 Resultaten en doelstelling .....	5
1.3 Rolneming, interne & externe partners.....	7
2. HOE EN VOORWAARDEN .....	8
2.1 Producten en planning.....	8
2.2 Organisatie .....	14
2.3 Participatie.....	15
2.4 Planning.....	16
2.5 Benodigheden en risico's .....	17
2.6 Financiën .....	17
2.7 Monitoring en verantwoording .....	17



6. **Referenties** van mobiliteitsvisies in gelijksoortige steden, zoals Enschede en Groningen;
7. Kader voor **documenten op uitwerkingsniveau**;
8. De **actualisatie van het parkeerbeleid**, waaronder de discussie over de zgn. 'nulnorm';
9. In ontwikkeling zijnde **prioriteringen van projecten en uitvoeringsprogramma's**, waaronder het Meerjaren Perspectief Parkeren als centraal financieel kader.

Belangrijk onderdeel van de beleidsproducten is het bij 3 genoemde onderwerp: Wonen, werken en verjongen. Deventer staat voor het maken van strategische keuzes omtrent de ontwikkelrichting van de stad om op die manier de uitgesproken ambitie (11.000 woningen voor 2035) te realiseren. Bij die keuzes zijn de verschillende vormen van bereikbaarheid randvoorwaardelijk. De huidige visie op de hoofdwegenstructuur stamt uit 2007. In 2011 is vanuit de ambitie voor de binnenstad en periferie een deel van de visie geactualiseerd en herbevestigd. Afgelopen 15 jaar is consequent gewerkt aan de uitvoering van de opgaven uit de visies. Gevolg is dat Deventer geleidelijk transformeert naar een gemeente, die meer is gebaseerd en ingericht op duurzame mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn in 2019 gespiegeld aan deze visie en geïntegreerd in de Omgevingsvisie Deventer.



*impresie ontwikkeling Roto Smeets-locatie: mogelijkheden voor duurzame mobiliteit*

## 1.2 Resultaten en doelstelling

---

### Opdracht:

Opstellen programma hoofdwegenstructuur Deventer 2040 en mobiliteitsplan binnenstad en periferie.

### Doelstelling(en) van het project:

- De herijking van de hoofdwegenstructuur gebruiken als bouwsteen voor het maken van strategische keuzes ten behoeve van een duurzame bereikbaarheid van Deventer, nu en in de toekomst;
- Helderheid over de mobiliteit in en om de binnenstad en periferie, gebaseerd op de huidige kennis en denkrichtingen op gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

De tijden dat mobiliteitsbeleid uitsluitend was gericht op het faciliteren van groeiende verkeersstromen, zijn reeds decennia voorbij. Mobiliteit vormt een middel om hogere doelen te bereiken. Hoofdinsteek hierbij is het behoud van optimale leefbaarheid (bijvoorbeeld door schone lucht en een aantrekkelijke woon- en werkomgeving) binnen een robuuste lokale economie, waarin het goed ondernemen en produceren is. De hoofdwegenstructuur, de parkeeropties tezamen met de integrale bereikbaarheid van binnenstad en periferie vormen een instrument om het gedrag van alle betrokkenen te sturen in de goede richting. Dit gebeurt in een omgeving, waar de druk op de openbare ruimte steeds meer toeneemt met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het is een dynamiek, waarbij stilstaan achteruitgang betekent. De opgave is om de binnenstad, periferie en hoofdwegenstructuur binnen deze ontwikkelingen een toekomstbestendige, optimale rol te geven. Doel: het creëren van een ontspannen, historische binnenstad. De centrale ambities 'Duurzaam verplaatsen' en 'Gastvrij parkeren' vormen de invulling van die opgave.

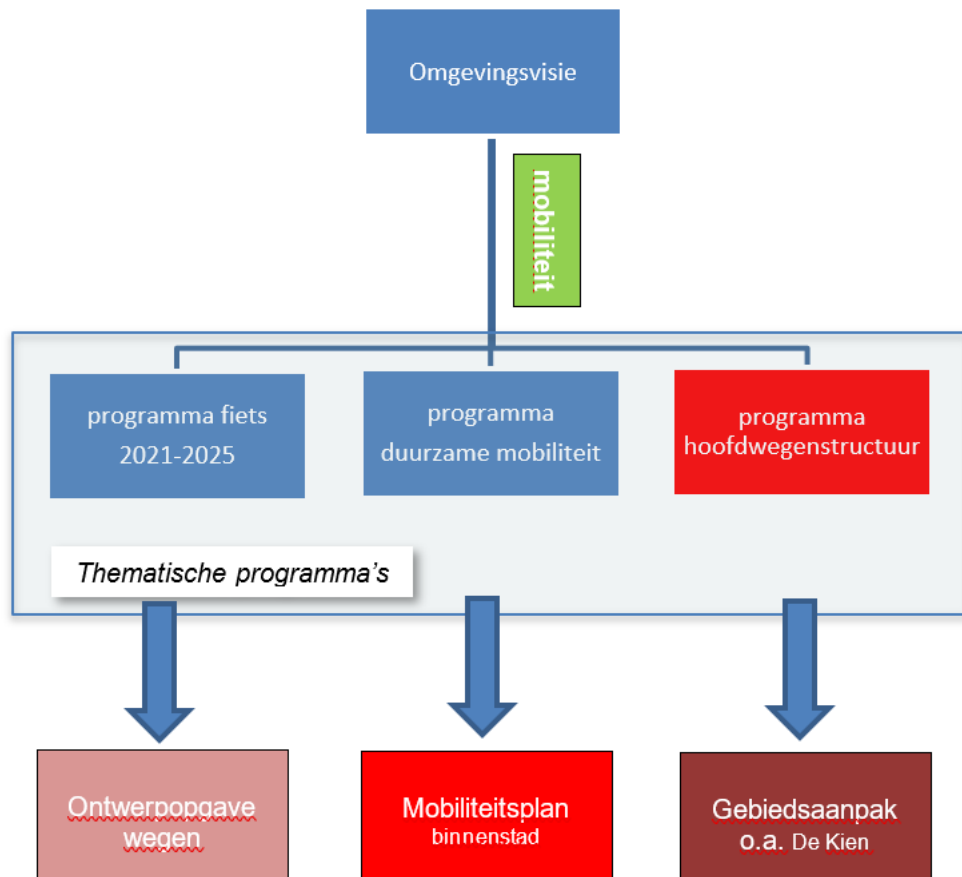
### Projectresultaat:

Een geactualiseerde visie op de Deventer hoofdwegenstructuur, die enerzijds toetst of de bestaande uitgangspunten (waaronder het zgn. dakpan-principe) nog voldoende accuraat zijn en anderzijds op zichzelf staat als basis voor het mobiliteitsbeleid met focus op het autoverkeer én als basis dient voor strategische keuzen, zoals in de te actualiseren Omgevingsvisie. Binnen de terminologie van de Omgevingswet betekent dit dat de visie de status heeft van een **thematisch programma**. Het programma bevat een beschrijving van de gewenste hoofdwegenstructuur, uitmondend in de categorisering, en dient als basis voor verdere uitwerking op ontwerpniveau. Ook is zij kader stellend voor de diverse gebiedsuitwerkingen in Deventer (w.o. De Kien). De beschrijving van de gewenste hoofdwegenstructuur mondt uit in een uitvoeringsprogramma, voorzien van een prioritering en fasering.

Een bijzondere plek krijgt de derde IJsselbrug. De meerwaarde van een dergelijke, ingrijpende maatregel is onderdeel van de herijking en heeft tevens een relatie met de ruimtelijke ambities van Deventer.

Het **programma hoofdwegenstructuur**, gericht op plek van het gemotoriseerd verkeer gemeentebreed staat niet op zichzelf, maar heeft een directe relatie met andere vervoerswijzen enerzijds (waaronder de fiets en het openbaar vervoer) en bijzondere gebieden anderzijds, zoals de binnenstad en omliggende schilwijken. Laatstgenoemde relatie krijgt een verdere verdieping en verbreding op gebied van mobiliteit en parkeren. Dit gebeurt in de vorm van een apart product: het **mobiliteitsplan binnenstad en periferie**. Tevens vindt interactie plaats met het door binnenstadspartijen op te stellen ambitiesdocument voor het stadscentrum.

De positie van het programma hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie ten opzichte van de andere mobiliteitskaders en gebiedsontwikkelingen staat aangegeven in onderstaand schema.



Het programma voor de hoofdwegenstructuur is kaderstellend voor het beleid op gebied van gemotoriseerd verkeer in de gemeente Deventer en geeft hierin ook richting en prioritering. Zij vormt een bouwsteen voor strategische keuzen op ruimtelijk gebied, is gebaseerd op en heeft directe relatie met de transitie naar duurzamere vervoersvormen en vergroting van de verkeersveiligheid. Daarmee dient zij tevens als basis voor verkeerskundig ontwerp en schept zij helderheid voor zowel de wegbeheerder als de weggebruiker.

Specifiek voor de binnenstad en periferie speelt een bredere afweging op mobiliteitsgebied, die ook aspecten betreft zoals parkeren, deelmobiliteit en smart mobility. De raad vraagt om een brede participatie in het planproces, met name in de binnenstad en periferie.

### 1.3 Rolneming, interne & externe partners

---

Het proces om te komen tot de beschreven producten kent een brede organisatie. Hierbij krijgen zowel interne als externe belangen een belangrijke plek.

Betrokken disciplines, intern:

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Procesmanager/Senior beleidsadviseur mobiliteit</li><li>• Senior beleidsadviseur parkeren</li><li>• Officemanagement</li></ul> |
|--|

- |                        |   |
|------------------------|---|
| 1. IBL verkeer         | verkeerskundig ontwerp  |
| 2. Milieu              | akoestiek, ZES, duurzaamheid, lucht, fijnstof                         |
| 3. IBL beheer          | planning projecten, onderhoud, inrichting openbare ruimte             |
| 4. Economie - algemeen | relatie economische functies en toekomstige werklocaties              |
| 5. Economie – centrum  | relatie functies binnenstad en periferie                              |
| 6. Wonen               | relatie woningbouwopgave, aantallen voor stad en dorpen               |
| 7. Cultuurhistorie     | nadruk op historische binnenstad, periferie en karakteristieke lanen  |
| 8. Stedenbouw          | relatie woningbouwopgave, ruimtelijk                                  |
| 9. Landschap/ecologie  | relatie wegfunctie/ligging in landschappelijke en ecologische context |
| 10. ASK                | brede consultatie en smalle participatie met stakeholders             |
| 11. IBL WijDeventer    | betrokkenheid bewoners  |

Externe stakeholders:

- |                  |  |
|------------------|--|
| • Fietsersbond   | behartiging fietsbelangen  |
| • Parkmanagement | belangen Deventer bedrijven  |
| • SDBM           | Stichting Deventer BinnenstadsManagement:<br>economische belangen binnenstad en periferie  |
| • DEP            | Deventer Economisch Perspectief: economische belangen gemeente   |
| • SBBD           | Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer:<br>bewonersbelangen binnenstad en periferie, aan te vullen met<br>buurtverenigingen rondom de binnenstad |
| • Stichting WIJD | Stichting Westelijke IJsseloever Deventer:<br>belangenbehartiging westelijke IJsseloever   |
| • PWD            | Platform Wonen Deventer: behartiging belangen diverse<br>marktpartijen uit de bouw   |
| • N.t.b.         | op gebied van duurzaamheid en gezondheid   |

Zowel de intern betrokkenen als externe stakeholders hebben een meedenkende rol in het proces om te komen tot een visie op de hoofdwegenstructuur. Binnen de gemeentelijke participatieladder betekent dit een adviserende functie. Ook is afstemming noodzakelijk met reeds lopende processen, die meer gebiedsgericht zijn, zoals die van de centrumschil/De Kien, Keizerslanden en Bathmen.

De status van de visie binnen de Omgevingswet i.o. is een thematisch programma. De ambities en doelen hierbinnen zijn een verantwoordelijkheid van de raad evenals mogelijke financiële consequenties. Verder zijn sommige implicaties dusdanig groot dat de raad hierin een beslissende stem heeft. Denk aan de positie van een derde IJsselbrug, de relatie met de woningbouwopgave en de plek van mogelijke werklocaties. Specifiek voor de binnenstad en periferie geldt dat hier een samenwerking komt met dezelfde partijen die ook hun eigen ambitiesdocument opstellen voor het stadscentrum. De gemeente geeft hierin vanuit een brede kijk op mobiliteit haar inbreng en spiegelt deze aan de meervoudige belangen van de binnenstadspartijen.



## 2. HOE EN VOORWAARDEN

### 2.1 Producten en planning

Deventer heeft de beschikking over de volgende, recent vastgestelde beleidsdocumenten op gebied van duurzame mobiliteit: het Uitvoeringsplan/programma Duurzame Mobiliteit (2019), het Programma Fiets 2021-2025 (2021) en specifiek voor de binnenstad en periferie de Agenda Binnenstad (2021) en het Meerjarenplan Parkeren (MPP, 2022). De basis voor de huidige hoofdwegenstructuur is gelegd in 2007 met de Herijking Nota Hoofdwegenstructuur en herbevestigd met het Bereikbaarheidsconclaaf/Bericht aan de stad uit 2011. Met name laatstgenoemde twee beleidsdocumenten kunnen als input dienen voor de actuele visie op de hoofdwegenstructuur. Het vigerend mobiliteitsbeleid is op hoofdlijnen geïntegreerd in de in 2019 vastgestelde Omgevingsvisie Deventer. Er ligt tot slot een relatie tussen de hoofdwegenstructuur en de plannen voor de binnenstad en periferie. In een iteratief proces krijgen beide processen vorm, waarbij de wederzijdse effecten in beeld komen.

De Omgevingsvisie heeft ook een directe relatie met de woningbouwopgave, in de vorm van het WRS-traject. De tweede fase van het traject WRS eindigt Q2/Q3 2023. We hebben dan een afwegingskader voor woningbouw uitgewerkt met daarbij een advies over de eerste inzichten van kansrijke woningbouwlocaties. Dit betekent dat de visie hoofdwegenstructuur in deze periode vorm zou moeten krijgen en in onderlinge samenhang met onder andere het proces WRS is uitgewerkt. Daarnaast zal in de komende maanden meer duidelijkheid ontstaan over de wens voor nieuwe werklocaties.

We gebruiken voor het in kaart brengen van effecten die ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen hebben op ons wegennet als instrument het nieuw Regionaal VerkeersModel Overijssel (RVMO) en koppelen dit aan onze eigen kennis en ideeën over duurzame mobiliteit in Deventer.

De volgende processtappen zijn noodzakelijk, waarbij het traject is weergegeven tot aan de bestuurlijke vaststelling en participatie:

#### 1. **Analyseren (Q2)**

De eerste fase bestaat uit het inventariseren van bestaande en toekomstige knelpunten in het hoofdwegennet van Deventer m.b.v. het RVMO<sup>1</sup> en op basis van reeds vastgesteld beleid: huidig wegennet met reeds vastgestelde, grote infrastructurele ingrepen en met ruimtelijke ontwikkelingen cf. RVMO-scenario hoog (incl. 7.000 woningen in pijplijn/beleid tot 2035). Eventuele knelpunten kunnen liggen op gebied van doorstroming, maar ook betrekking hebben op verkeersonveiligheid of leefbaarheid. Vigerend mobiliteitsbeleid voor de binnenstad en periferie brengen we in verband met de omliggende hoofdwegenstructuur.

#### *Product en status:*

Overzicht in tabelvorm met bestaande en mogelijke, toekomstige mobiliteitsknelpunten in de hoofdwegenstructuur en de binnenstad en periferie op basis van reeds vastgesteld beleid.

Akkoord geven in PHO Leefomgeving.

<sup>1</sup> Keuze in uitgangspunten m.b.t. WLO-scenario's en wonen/arbeidsplaatsen/infra (midden/hoog, prognosejaar 2030/2040) nader te bepalen.

## 2. Afwegen (Q2)

In de tweede fase is het belangrijk om de flexibiliteit en robuustheid van ons verkeerssysteem te bepalen. De afgelopen 15 jaar is consequent gewerkt aan het realiseren van een hoofdwegenstructuur, gebaseerd op het dakpan-principe<sup>2</sup>. In deze fase testen we de houdbaarheid van dit principe en kijken we naar een zwaarder accent op de transformatie naar een duurzamer mobiliteitsstelsel. Hierin is substantieel meer ruimte voor fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit (incl. HUB's). Dit betekent o.a.: capaciteitsknelpunten niet per definitie oplossen door aanleg van meer infrastructuur, maar nadrukkelijk ook de potentie van duurzame mobiliteit analyseren. Als tegenhanger gaan we de effecten na van een worst case-scenario, waarin het OV-systeem verder verschaalt. Er vindt in deze fase ook vertaling plaats van de landelijke aanpak om meer wegen in de bebouwde kom om te vormen naar 30 km/uur.

Bijzondere relatie ligt in deze fase met het gebiedsgerichte proces van De Kien. Dit proces kent een eigen dynamiek en planning, waarbij o.a. helderheid is gewenst m.b.t. de functie en inrichting van wegen (waaronder de Handelskade). De ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied zijn verwerkt in een zgn. 'hoog' toekomstscenario van het RVMO. In dit scenario zijn ook gemeente-breed veel ruimtelijke en infrastructurele plannen verwerkt, die onderdeel uitmaken van vigerend beleid en vastliggen in harde of iets minder harde plannen.

Verder brengen we in deze fase variaties in mobiliteitsaanpak van de binnenstad en periferie in verband met effecten op de omliggende wegenstructuur en vice versa. Ook komt hier de relatie met de plannen van de binnenstadspartijen terug en kijken we naar denkrichingen die elkaar kunnen versterken. In deze fase van de afwegings- en keuzefase ontstaan enkele onderscheidende scenario's op gebied van een duurzaam ingerichte hoofdwegenstructuur en een gastvrije binnenstad en periferie.

### *Product en status:*

- Netwerkkarten met scenario's (incl. korte toelichting) in de uitwerking van het dakpanprincipe op gebied van bereikbaarheid, robuustheid, duurzaamheid en leefbaarheid;
- Geografische kaarten met variaties in de mobiliteitsaanpak van de binnenstad en periferie op gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

### Akkoord geven in het PHO Leefomgeving

---

<sup>2</sup> Het opeenvolgend verplaatsen van doorgaande/externe verkeersstromen t.o.v. de stad Deventer naar de N348 en het Hanzetrace, zodat ruimte ontstaat voor een meer ontspannen stad aan de IJssel met een goed leef- en fietsklimaat.

### 3. Kiezen **basis HWS**<sup>3</sup> en mobiliteitsaanpak binnenstad en periferie (Q2 – Q3)

Op basis van de overwegingen in de tweede fase kiezen we een voorkeursscenario dat beantwoordt aan de doelen van een duurzaam mobiliteitssysteem en een gastvrije binnenstad en periferie. De afsluiting van deze fase krijgt onder meer vorm door een fasering en prioritering van maatregelen en geeft een robuuste basis voor zowel de hoofdwegenstructuur als de binnenstad en periferie. Tevens genereert zij uitgangspunten voor diverse gebiedsuitwerkingen (w.o. de plannen in De Kien) en de onderhoudsprogrammering. Het 'spoorboekje' uit het Bericht aan de stad (2011) krijgt in deze fase een update. Tot slot komt hier een relatie met de versnellingsopgave voor de woningbouw en hieraan verbonden middelen.

#### *Producten en status:*

- Rapport (max. 10 pag.) met hierin de afweging van de scenario's en een kaart met beschrijving van het voorkeursscenario voor de basis-hoofdwegenstructuur. Dit voorkeursscenario beantwoordt aan de doelen van een duurzaam mobiliteitssysteem en houdt rekening met reeds vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen;
- Rapport (max. 10 pag.) met hierin het voorkeursscenario voor de mobiliteit in de binnenstad en periferie inclusief een overzicht van gewenste mobiliteitsmaatregelen voor een gastvrije binnenstad en periferie. De vorm is een 'plankaart' met een 'actieplan';
- Een geprioriteerd overzicht van maatregelen ten behoeve van een duurzaam hoofdwegennet en gastvrije binnenstad en periferie, uitgaande van reeds vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.

#### Vaststellen door college van B&W en raad

### 4. *Spiegelen (Q3 – Q4)*

In deze fase vindt nadrukkelijker koppeling plaats tussen het voorkeursscenario voor de hoofdwegenstructuur en de woningbouwopgave. Daar waar in de vorige fasen sprake was van ruimtelijke ontwikkelingen volgens vaststaand beleid, is hier interactie met de wens om naast de reeds genoemde 7.000 woningen ca. 4.000-5.000 woningen extra in/rond de stad Deventer te realiseren. De afweging hiervan binnen het WRS-traject is vanzelfsprekend breder dan alleen op gebied van mobiliteit.

Het voorkeursscenario **basis HWS** spiegelen we in deze fase aan varianten voor de extra woningbouwopgave. Hierin nemen we ook de derde IJsselbrug mee als potentieel belangrijk instrument om de mobiliteitsambities vorm te geven. Ook vindt koppeling plaats van deze brug aan de verstedelijkingsopgave. De brug is een variabele binnen de afweging van een toekomstbestendige hoofdwegenstructuur. Tot slot dienen de varianten in de hoofdwegenstructuur als basis voor een nog te maken afweging in de locatie voor een toekomstig bedrijventerrein.

Specifiek voor de binnenstad en periferie vindt verdieping plaats op gebied van parkeeroplossingen. Enerzijds gaat dit over bewonersparkeren: In de binnenstad is het aanbod krap, maar oplossingen hiervoor kunnen negatieve gevolgen hebben voor het aanbod in zowel binnenstad zelf als de buurten daar omheen. Anderzijds gaat het om bezoekers-parkeren, waarbij vooral de economische functie voor de binnenstad van belang is. In beide gevallen wordt gezocht naar ruim baan voor alternatieven, waarbij de fiets voorop staat. Op langere termijn zijn duurzaamheid en een gezonde leefomgeving centrale uitgangspunten.

<sup>3</sup> Bestaat uit realisatie van 7.000 woningen incl. transformatie duurzame mobiliteit en gewenste maatregelen HWS.

*Product en status:*

- Rapport (max. 10 pag.) met overzicht van varianten in de spiegeling van het HWS-voorkeursscenario uit fase 3 met de scenario's in de woningbouwopgave en het oplossend vermogen van een derde IJsselbrug. Product bestaat uit netwerkkaart met woningbouwscenario's in- en exclusief derde IJsselbrug incl. beknopte toelichting.
- Rapport binnenstad en periferie: Rapport (max. 10 pag.) moet overzicht van varianten waarbij het voorkeursscenario van fase 3 wordt getoetst aan de woningbouwopgave, behoud van economische potentie in relatie tot capaciteit van het parkeeraanbod, mogelijke effecten voor met name de periferie en overkoepelende doelstellingen ten aanzien van duurzaamheid en een gezonde leefomgeving.

Vaststellen in college van B&W en ter informatie in de raad

**5. Kiezen (Q4)**

De interactie tussen een duurzaam mobiliteitssysteem, de totale woningbouwopgave tot 2035 en het oplossend vermogen van een derde IJsselbrug mondt in deze fase uit in een hoofdwegenstructuur, gebaseerd op een integrale afweging van de diverse belangen op gebied van mobiliteit: de zogenoemde **integrale HWS**

Voor de binnenstad en periferie ontstaat mede door het bovenstaande integrale HWS een eindbeeld ten aanzien van de uitwerking die hierbij passend is op het gebied van invalswegen naar het centrum, parkeeropties dichterbij en verder weg van de binnenstad, effecten op de periferie en een optimaal pakket van alternatieve mobiliteitsmaatregelen.

*Product en status:*

- Rapport (max. 10 pag.) met daarin een overzicht van voorgaande fasen 1 t/m 4 op gebied van de hoofdwegenstructuur en een beschrijving van het voorkeursscenario incl. volledige woningbouwopgave. Basisonderdeel is een netwerkkaart van Deventer met daarin een weergave van de wegencategorisering en een overzicht van de gewenste maatregelen zonder prioritering.
- Rapport (max. 10 pag.) met een eindbeeld ten aanzien van de uitwerking die hierbij passend is op het gebied van invalswegen naar het centrum, parkeeropties dichterbij en verder weg van de binnenstad, effecten op de periferie en een optimaal pakket van alternatieve mobiliteitsmaatregelen.

Bespreken in college van B&W en raad

**6. Prioriteren en faseren - integraal (Q1 2024)**

Het eindbeeld uit fase 5 vraagt - in relatie tot de andere opgaven in de gemeente - om een passende prioritering en fasering. De basis vormt de basis-prioritering uit fase 3. Eventuele aanvullingen als gevolg van de extra woningbouwopgave en/of realisatie van een derde IJsselbrug vinden in deze fase plaats. De programmering bestaat uit een gerubriceerd overzicht van de belangrijkste opgaven en projecten in de gemeente. Het overzicht dient tevens als input voor de diverse gebiedsgerichte processen in de stad en haar omgeving.

Specifiek voor de binnenstad en periferie is het overzicht van mobiliteitsmaatregelen uit fase 3 opgenomen en – waar relevant - in prioritering en fasering gekoppeld aan de gemeente-brede programmering van de hoofdwegenstructuur.

*Product en status:*

- Concept-eindrapport (max. 20 pag.) programma hoofdwegenstructuur incl. netwerkkaart en schema/tabel met daarin een op prioritering gebaseerde fasering van opgaven en projecten;
- Concept-mobiliteitsplan binnenstad en periferie (max. 10 pag.) incl. schema/tabel met daarin een op prioritering gebaseerde fasering van opgaven en projecten.

Vaststellen concept-eindproducten door college van B&W en raad

**7. Consultatie (Q1-Q2 2024)**

Zie paragraaf 2.3.






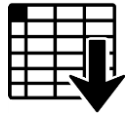
**8. Finale besluitvorming (Q2 2024)**

Op basis van de ingekomen reacties vindt finale besluitvorming plaats. Ter vaststelling liggen voor:

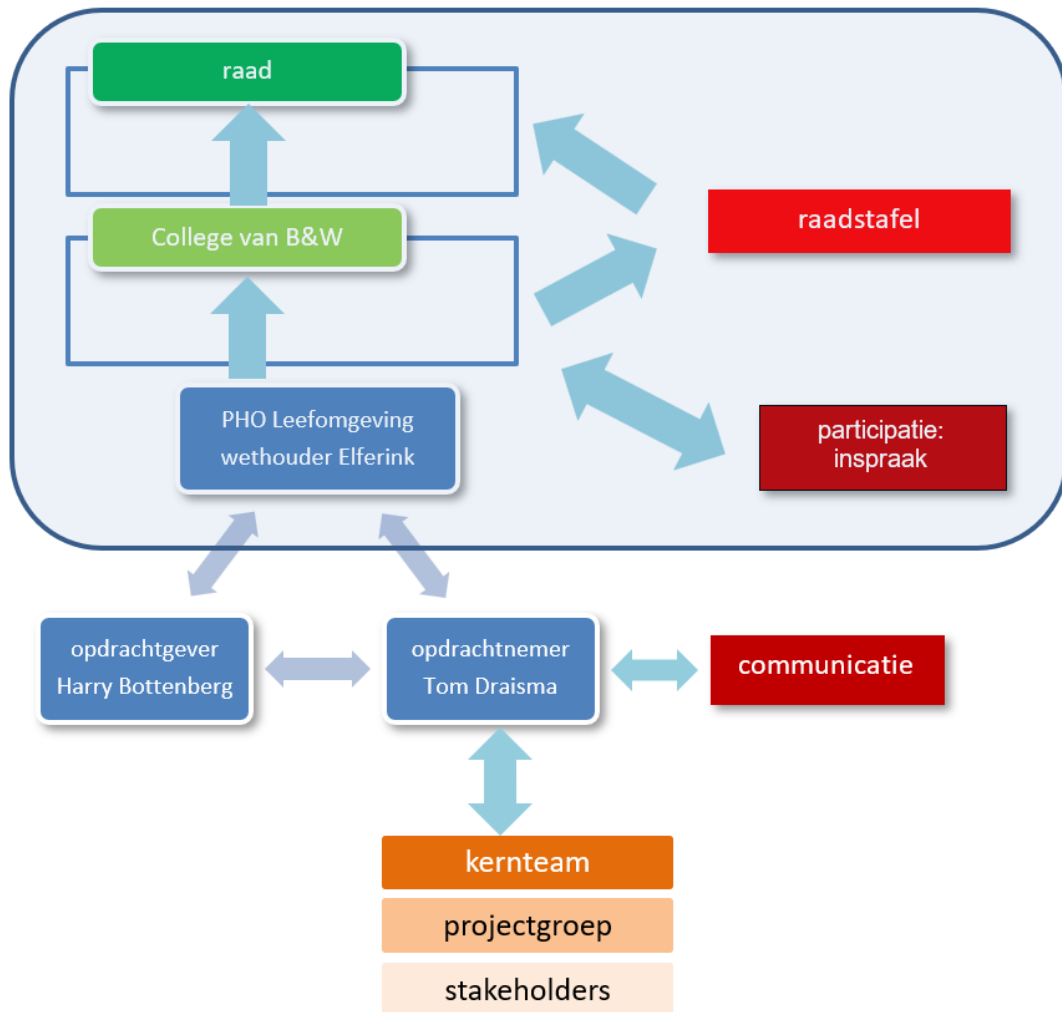
*Product en status:*

- Definitief eindrapport (max. 20 pag.) programma hoofdwegenstructuur incl. netwerkkaart en schema/tabel met daarin een op prioritering gebaseerde fasering van opgaven en projecten;
- Definitief mobiliteitsplan binnenstad en periferie (max. 10 pag.) incl. schema/tabel met daarin een op prioritering gebaseerde fasering van opgaven en projecten.

In onderstaand schema staat de planning aangegeven van de verschillende procesfasen tot consultatie (hierna volgt consultatie en finale besluitvorming):

fase	activiteit	Periode
Analyseren	<p>Inventariseren en analyseren bestaande en verwachte knelpunten capaciteit en verkeersveiligheid HWS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitgaan van reeds vastgesteld beleid</li> <li>• Verbinden knelpunten aan ambities duurzame mobiliteit</li> </ul>	<p>Q2 2023</p> 
Afwegen	<p>Iteratief proces in overwegingen gewenste hoofdwegenstructuur (HWS), inclusief binnenstad en periferie, uitmondend in diverse scenario's:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.000 woningen in pijplijn/beleid tot 2035 (Incl. centrumschil)</li> <li>• Aanwijzing 50 &gt; 30 wegvakken</li> <li>• Test stabiliteit en houdbaarheid dakpanprincipe</li> <li>• Maximale benutting fietsnetwerk/duurzame mobiliteit</li> <li>• Worst case scenario verschraving OV-systeem</li> </ul>	<p>Q2 2023</p> 
Kiezen basis	<p>Komen tot voorkeursscenario <b>basis HWS</b> en mobiliteit binnenstad en periferie incl. prioritering maatregelen</p> <p><i>Uitkomst dient als uitgangspunt voor gebiedsuitwerkingen en onderhoudsprogrammering</i></p>	<p>Q2 – Q3</p> 
Spiegelen	<p>Voorkeursscenario <b>basis HWS</b> spiegelen aan (groei)scenario's WRS m.b.t. 4.000 woningen (m.b.v. RVMO)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse effecten HWS - integraal</li> <li>• Meerwaarde 3<sup>e</sup> IJsselbrug</li> </ul> <p><i>traject WRS met keuze in (voorkeurs)woon-scenario vanuit brede ruimtelijke afweging</i></p>	<p>Q3 – Q4</p> 
Kiezen integraal	<p><b>basis HWS</b> opwaarderen naar <b>integrale HWS</b>, mobiliteitsplan binnenstad en periferie toetsen aan de overkoepelende opgaven</p>	<p>Q4</p> 
Prioriteren & faseren	<p><b>Integrale HWS</b> en mobiliteitsplan binnenstad en periferie uitwerken in twee aparte producten incl. uitvoeringsprogramma's met onderling afgestemde prioritering en fasering</p>	<p>Q1 2024</p> 

## 2.2 Organisatie



Bovenstaand schema geeft in vereenvoudigde en schematische vorm de organisatiestructuur weer om te komen tot een programma voor de Deventer hoofdwegstructuur. Hierin is o.a. sprake van een driehoeksoverleg tussen betrokken wethouder, opdrachtgever en -nemer. De grote implicaties van het programma op de openbare ruimte maakt, dat in de afstemming met de wethouder ook de programmamanager Leefomgeving een belangrijke rol speelt.

Het kernteam bestaat uit de opdrachtnemer/senior adviseur mobiliteit, senior adviseur parkeren en het officemanagement, ad hoc aangevuld met de belangrijkste disciplines vanuit de organisatie: planologie/stedenbouw en economie. De bredere projectgroep vertegenwoordigt daarnaast andere, aanverwante thema's, zijnde o.a. planologie, duurzaamheid, stedenbouw, leefomgeving, gezondheid, cultuurhistorie, landschap en communicatie.

De (externe) stakeholders krijgen separaat, gedurende het proces de gelegenheid om mee te denken en te reageren op de voorstellen vanuit elke procesfase. Hier ligt voor de economische binnenstadspartijen een directe relatie met hun eigen visie.

## 2.3 Participatie

Het ontwikkelen van een actueel programma voor de hoofdwegenstructuur en een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie is een complex proces. Veel inhoud op gebied van mobiliteit kent raakvlakken met andere thema's, zoals economie en planologie. De vast te stellen producten hebben daarnaast vergaande consequenties voor zowel de bezoeker als bewoner van Deventer. Heldere communicatie en participatie is daarom noodzakelijk.

### **Gedurende het planproces:**

We betrekken een gelimiteerd aantal relevante stakeholders actief bij de verschillende fasen van het planproces. In elke fase vindt afstemming plaats met deze stakeholders op gemeentelijk niveau en specifiek voor de binnenstad en periferie. Deze zogenoemde focusgroep heeft een adviserende rol.

### **Tijdens de inspraak over de concept-eindproducten:**

De brede consultatie vindt plaats aan het einde van het proces. Deze heeft een raadplegend karakter en bevat een gemeente-brede groep van belanghebbenden.

- 1 We brengen focus en scherpte in de manier van benaderen.
  - 1.1 We proberen mensen zo gericht mogelijk te benaderen. We vermijden dat binnen korte termijn mensen meerdere keren worden benaderd, zeker als het om vragen binnen hetzelfde beleidsveld gaat. Praktisch proberen we daarom bijvoorbeeld het ophalen van meningen over binnenstad en periferie enerzijds en de hoofdwegenstructuur anderzijds te combineren, waarbij voor de binnenstad en periferie geldt dat hier dezelfde partijen in beeld zijn die tevens zijn betrokken met een eigen economische visie voor het stadscentrum.
  - 1.2 We zorgen daarnaast voor gerichte vragen. Inhoudelijk zorgen we voor een eerste beeld, waarop men kan reageren. Dat is beter dan dat we van mensen vragen op een theoretisch niveau nieuwe mogelijkheden aan te dragen. We helpen mensen om hun mening te formuleren door bijvoorbeeld concrete voorbeelden te schetsen.
- 2 We doen recht aan belangenverenigingen én aan individuele burgers:
  - 2.1 We organiseren een algemeen platform, waarop burgers hun mening en voorstellen kwijt kunnen. We delen dat in naar onderwerp om de reacties goed te kunnen groeperen. Ook vragen we degene die reageert kort naar de achtergrond (Bijvoorbeeld de buurt, het beroep of de bezigheid). We ondersteunen dit met publiciteit hierover. Op deze manier kan 'iedereen' haar of zijn mening ongefilterd met ons delen.
  - 2.2 We houden vast aan participatieavonden als centraal middel om face-to-face zaken met elkaar te bespreken. Echter, die vorm is minder populair onder jongeren (tot 35 jaar), terwijl zij veel belang hebben bij de manier, waarop we aan de toekomst werken. We zoeken voor jongeren naar een bijpassende vorm en wijze om hun opinie en ideeën helder te krijgen.

Tot slot benutten we de terugkoppelingsmomenten aan de raad om de visie van raadsleden en hun fracties scherp te krijgen. Ook vragen we de raad of de geïnventariseerde meningen een correct en volledig beeld opleveren.



## 2.4 Planning

Het totale proces om te komen tot een visie op de Deventer hoofdwegenstructuur neemt globaal anderhalf jaar in beslag. Onderstaand schema geeft hiervan een overzicht.

### Planningsschema programma hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan binnenstad

Activiteit/ 2023/2024	Jan 23	feb	maart	april	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec	Jan 24	Feb	Maart	April	Mei	Juni
<b>overleggreemium</b>																		
Kernteam				2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x	2x
Projectgroep				1x	1x	1x			1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x	1x
Regietafel centrumschil							afw											
Programmatafel							afw											
PHO Leefomgeving		pva			ana		afw	basis			spieg	integ			conc		finaal	
B&W - besluiten			pva					basis		spieg			integ		conc			finaal
Raad - informeren													integ					
Raad - besluiten			pva						basis									finaal
Focusgroep algemeen				pva			afw			afw		integ			conc			
Focusgroep centrum				pva			afw			afw		integ			conc			
<b>procesfase</b>																		
Plan van aanpak																		
Analyseren																		
Afwegen																		
Kiezen basis																		
Spiegelen																		
Kiezen integraal																		
Prioriteren/faseren																		
Participatie																		
Finale besluitvorming																		

De tabel geeft op maandniveau de planning weer van het planproces. Hieruit blijkt dat op verschillende niveaus afstemming plaatsvindt, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Veel ruimte is ingepland voor het meenemen van de raad bij noemenswaardige stappen in het proces. Belangrijke stap hierin is de vaststelling door de raad van het voorkeursscenario voor de basis-hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie medio september 2023. Hiermee ontstaat duidelijkheid over de gewenste beleidsrichting, uitgaande van vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. Het proces tot finale besluitvorming medio 2024 betreft het nader bestuderen van diverse variabelen, zoals de woningbouwopgave voor 4.000 tot 5.000 woningen, mogelijke werklocaties en de meerwaarde van een derde IJsselbrug.

Tijdens het proces is inzet van diverse disciplines vereist met de projectgroep als belangrijkste gremium. Ook is een onmisbaar instrument het recent gereedgekomen Regionaal VerkeersModel Overijssel (RVMO). Dit model dient als hulpmiddel bij het berekenen van diverse scenario's op gebied van verkeersstructuur, maximumsnelheid en ruimtelijke ontwikkelingen.

## 2.5 Benodigdheden en risico's

Het opstellen van een programma hoofdwegenstructuur en mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie is een complex proces, zowel inhoudelijk als procesmatig. Veel ruimte is ingepland voor bestuurlijke terugkoppeling en tussentijdse besluitvorming, dit op verzoek van de raad. De inzet van diverse disciplines uit de organisatie is op dit complexe proces gebaseerd. Daarnaast is naar verwachting inhuur van specifieke expertise noodzakelijk op gebied van verkeersmodellen en communicatie. Verkeerskundige expertise zal naar schatting neerkomen op een bedrag van ca. 30.000 euro en communicatieve voorbereiding/begeleiding van het finale consultatietraject door een extern bureau kost naar verwachting ca. € 20.000,--. De totale externe kosten bedragen hiermee ca. € 50.000,--.

De complexiteit van het proces maakt ook dat dit niet zonder risico's is. De planning is weliswaar gebaseerd op ruime doorlooptijden, maar onvoorziene bestuurlijke of externe invloeden kunnen van invloed hierop zijn, dit met meerkosten in inzet of inhuur tot gevolg. Continue monitoring van het proces op gebied van middeleninzet is daarom noodzakelijk.

## 2.6 Financiën

Het bestuursakkoord uit juni 2022 pleit voor een herijking van de visie hoofdwegenstructuur. Zij zou een relatie moeten krijgen met een brede visie op mobiliteit in Deventer. Verder is in november 2021 een amendement aangenomen, dat het college oproept om een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie op te stellen, waaronder 'alle wijken rondom het centrum' worden verstaan. Hiervoor is een budget van € 40.000,-- beschikbaar gesteld. Tot slot is tijdens de begrotingsbehandeling van november 2022 in meerderheid door de raad besloten om de collegewens voor een herijking van de hoofdwegenstructuur extra kracht bij te zetten. Hiervoor is een budget van € 200.000,-- beschikbaar.

## 2.7 Monitoring en verantwoording

De inzet van de verschillende adviseurs is gekoppeld aan het urenregistratiesysteem. Aparte WBS-codes voor de samenstelling van de HWS en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie zijn hiervoor nodig.