

Beleidskader verkeer en vervoer

samenvatting van het Deventer verkeers- en vervoerbeleid

gemeente Deventer
2013

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding en doelstelling	2
1.2	Aanpak	3
1.3	Lezersdoelgroep en leeswijzer	4
1.4	Beleidskaders hogere overheden	5
1.5	Relatie met andere beleidsprogramma's	10
2	Huidige verkeerssituatie	11
2.1	Hoofdwegenstructuur	11
2.2	Parkeren	12
2.3	Verkeersveiligheid	12
2.4	Fietsverkeer	14
2.5	Openbaar Vervoer	16
2.6	Goederenvervoer/omgevingseffecten	17
3	Visie op verkeersbeleid	18
3.1	Hoofdwegenstructuur	18
3.2	Parkeren	21
3.3	Verkeersveiligheid	22
3.4	Fietsverkeer	23
3.5	Openbaar Vervoer	26
3.6	Goederenvervoer/omgevingseffecten	27
3.7	Flankerend beleid	28
3.8	Doorkijk lange termijn	30

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Deventer is vastgelegd in diverse documenten. Het meeste recente beleidsdocument betreft: Bericht aan de stad: Deventer binnen bereik. Dit stuk, dat op 12 januari 2011 door de Raad is vastgesteld als onderdeel van het "Uitvoeringsplan Deventer: een bericht aan de stad, van ambitie naar concept", geeft de samenhang weer tussen negen "kwesties", toegelicht met een concrete uitvoeringsagenda. Dit document is het meest overkoepelende beleidsdocument met betrekking tot verkeer en vervoer en betreft vooral het gebied in en rond de binnenstad. Verder is al eerder gemeentebreed beleid vastgesteld op het gebied van de hoofdwegenstructuur, het parkeren, de fiets, het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid. Dit beleid kent wel een onderlinge samenhang maar is vastgelegd in deelplannen. Ook wordt in andere programma's soms aandacht besteed aan verkeer, echter slechts summier en de samenhang met andere deelterreinen van verkeer ontbreekt dan veelal. Al met al is het beeld van het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid redelijk fragmentarisch door de aanwezigheid van deelplannen voor de verschillende beleidsthema's op gebied van verkeer en vervoer.

De gemeente Deventer heeft ervoor gekozen om in een samenvattend document een overzicht te geven van het verkeers- en vervoerbeleid voor de korte, middellange en lange termijn tot 2030. De gemeente streeft hiermee de volgende doelstellingen na:

- een beleidskader verkeer en vervoer maakt het verkeers- en vervoerbeleid voor de bewoners en belanghebbenden toegankelijker;
- de huidige deelplannen kennen een verschil in het niveau van analyse maar ook een verschil in de concreetheid van aanpak. Door deze deelplannen in het beleidskader verkeer en vervoer op te nemen worden de verschillen duidelijker en is er kans op een betere afstemming;
- een gemeente is verplicht een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid op te stellen, conform artikel 8 van de Planwet Verkeer en Vervoer; *strikt genomen is op grond van dit artikel geen planfiguur zoals een beleidskader verkeer en vervoer nodig. De provincie en het Rijk zijn overigens wel verplicht een planfiguur (PVVP/NVVP) op te stellen (resp. art. 2 en 5 Planwet V&V)*;
- het beleidskader verkeer en vervoer geeft een samenhangend beeld over de diverse beleidsvelden van het verkeer en vervoer. De respectievelijke deelbeleidsplannen dienen als toetsingskader voor de aanvraag van maatregelen vanuit bijvoorbeeld burgers en belanghebbenden/ruimtelijke ontwikkelingen;
- het beleidskader verkeer en vervoer vervult, aangevuld met de deelbeleidsplannen, de functie van kaderstellende onderbouwing bij de aanvraag van subsidies bij hogere overheden.

1.2 Aanpak

Het beleidskader verkeer en vervoer is geschreven op basis van de huidige resultaten van onderzoeken en deelplannen. Er zijn géén nieuwe onderzoeken en analyses uitgevoerd. Bij het schrijven is gebruik gemaakt van de volgende informatie en documenten (in chronologische volgorde, te beginnen met het meest recente):

- Koersdocument Ruimtelijke strategie voor economische vernieuwing Deventer (2012);
- Parkeerbeleidsplan Deventer (2012);
- Fietsagenda Zuid, gemeente Deventer (2012);
- Fietsvisie regio Stedendriehoek, regio Stedendriehoek (2012);
- Bericht aan de stad: Deventer binnen bereik, gemeente Deventer (2011);

Bericht aan de stad: Deventer binnen bereik Uitkomst bereikbaarheidsconclaaf: beslisdocument



Fons Asselbergs & Jan Erouwer
in opdracht van de gemeente Deventer
in samenwerking met Frank Aalbers en Bas Govers

- Uitwerking Bereikbaarheidsconclaaf, projectenoverzicht 'spoorboekje', gemeente Deventer (2011);
- Memo: Toelichting Deventer Informatie Systeem voor weggebruikers, gemeente Deventer (2011);
- Beleidsplan Verkeersveiligheid 2011-2021 Deventer veilig op weg (incl. rapportage ongevallen), gemeente Deventer (2011);
- PlanMER Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur & Milieu (2011);
- Woonvisie 2008+, gemeente Deventer (2009, geactualiseerd januari 2011);
- Deventer: een bericht aan de stad, ambitedocument, gemeente Deventer (2010);
- Fietsbeleidsplan 2010 – 2015 Deventer fietst! (incl. achtergronddocument), gemeente Deventer (2010);
- Stadsas Deventer (Pilot Stadsassen en Transformatiezones) Stuurgroep A1-zone (2010);
- Middellange termijn Beleidsagenda gemeente Deventer (2010);
- Toekomstvisie Deventer 2030, gemeente Deventer (2009);
- Visie duurzaam Deventer, gemeente Deventer (2009).
- Wensbeeld Deventer, gemeente Deventer (2009);
- Visie Duurzaam Deventer (Koersdocument voor het nieuwe Milieubeleidsplan 2009 – 2014), gemeente Deventer, (april 2009);
- Openbaar Vervoer visie Deventer Eindrapport, gemeente Deventer (2008);

- Bedrijventerreinvisie Deventer, gemeente Deventer (2008);
- Verkeersplan Keizerslanden, gemeente Deventer (2008);



Karel de Grotelaan omgevormd tot Keizerspark

- Nota van Uitgangspunten (bestemmingsplannen buitengebied), gemeente Deventer (2008);
- Uitvoeringsplan Parkeerbeleid, gemeente Deventer (2007);
- Herijking Nota Hoofdwegenstructuur – Eindrapport, gemeente Deventer (2007);
- Regionale structuurvisie, Regio Stedendriehoek (2007);
- Netwerkanalyse Stedendriehoek, Regio Stedendriehoek (incl. aangesloten partners) (2006);
- Kadernotitie uitvoering parkeerbeleid, gemeente Deventer (2005);
- Wegencategorisering Provincie Overijssel, Provincie Overijssel (2005);
- Provinciaal Verkeer en VervoerPlan Gelderland, Provincie Gelderland (PVVP-2) (2005);
- Structuurplan Deventer 2025, Synergie van stad en land, gemeente Deventer (2004);
- Nota Hoofdwegenstructuur, gemeente Deventer (2001);
- Mobiliteitsnota Deventer (2000).

1.3 Lezersdoelgroep en leeswijzer

Het beleidskader verkeer en vervoer is geschreven voor diverse doelgroepen, waarbij de belangrijkste de bewoners en belanghebbenden van Deventer zijn. Daarnaast is het beleidskader verkeer en vervoer bedoeld voor professioneel gebruik binnen de overheid en het bedrijfsleven. Het document is als volgt opgebouwd: Hoofdstuk 1 beschrijft de kaders in de vorm van doelstellingen en uitgangspunten. Het gaat in dit geval om de verkeerskaders vanuit het landelijke, provinciale en regionale beleid en de relaties op lokaal niveau met andere beleidsprogramma's zoals ruimtelijke ontwikkeling en milieu. Vervolgens beschrijft hoofdstuk 2 in hoofdlijnen de huidige en toekomstige verkeerssituatie zonder inbreng van beleid. De visie op de aanpak van het verkeer, zijnde de samenvatting van de diverse beleidsnota's op de deelterreinen van het verkeers- en vervoerbeleid, volgt in het laatste hoofdstuk. De uitvoeringsopgave van het verkeers- en vervoerbeleid is terug te vinden in de diverse uitvoeringsprogramma's, die zijn gekoppeld aan de deelbeleidsplannen.

1.4 Beleidskaders hogere overheden

Landelijk, provinciaal en regionaal zijn beleidsnota's vastgesteld die het verkeersbeleid van de gemeente beïnvloeden. Het gaat hierbij om de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de Provinciale verkeers- en vervoersplannen van Overijssel en Gelderland en verkeerskundige en ruimtelijke plannen in de regio.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 2012

Begin 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) door het Rijk vastgesteld. Met deze stap is er een nieuwe aanpak op gebied van ruimte en verkeer & vervoer in Nederland. Meer dan voorheen komt de verantwoordelijkheid en beleidsvrijheid voor vraagstukken op gebied van ruimtelijke ordening en verkeer & vervoer bij de lagere overheden, zoals provincies en gemeenten te liggen.

Met de decentralisatie van taken beperkt het Rijk zich de komende jaren tot de verantwoordelijkheid over 13 nationale belangen. Een voor de regio en daarmee ook Deventer belangrijk nationaal belang is *het benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports*. Alhoewel de Stedendriehoek zelf geen deel uitmaakt van een dergelijke regio, ligt Deventer wel op de as tussen de mainport rond Schiphol/Amsterdam en regio Twente (nanotechnologie) met achterland. De A1 en parallel gelegen spoorlijn zijn hiervoor de belangrijkste dragers. Daarnaast maakt de IJssel onderdeel uit van het landelijke hoofdvaarwater.



Kaartbeeld regio's met nationale belangen en ligging Deventer (bron: SVIR 2012)

Een ander voor Deventer relevant nationaal belang is *een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen*. Het Rijk wil investeringen in wegen meer in samenhang met spoorwegen en vaarwegen doen. Hierdoor ontstaan kansen voor verbeteringen in het mobiliteitssysteem als geheel en versterking van multimodale knooppunten (voor personen en goederen) daarbinnen. Samenwerking tussen het Rijk, decentrale overheden en het bedrijfsleven is essentieel om deze knooppunten te realiseren. Het landsdeel oost heeft in dit kader afspraken gemaakt om de A1 versneld (voor 2020) en met voor-/cofinanciering te verbreden. Verder is het spoornet door en langs Deventer binnen de SVIR aangewezen als studiegebied voor de opvang van goederentreinen als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor in de Randstad.

Provinciaal beleid Overijssel

Het beleid op het gebied van verkeer en vervoer in Overijssel heeft vorm gekregen in het coalitieakkoord 'De kracht van Overijssel - Inspireren, innoveren en investeren', 2011 – 2015. Vanuit het uitgangspunt dat een goede bereikbaarheid nodig is voor een duurzame ontwikkeling van Overijssel en in het licht van komende bezuinigingen zijn enkele thema's actueel in Overijssel. Zo hanteert de provincie de hoofdinfrastructuur, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie, als het uitgangspunt voor de regionale bereikbaarheid en blijft zij zich binnen het landsdeel-oost inzetten op verbreding van de A1 tussen Azelo en Beekbergen. Verder handhaaft de provincie de onderliggende provinciale infrastructuur op het huidige niveau en neemt geen initiatieven (meer) tot een afwaardering in het landelijk gebied.

Op gebied van openbaar vervoer zet de provincie in op het verbeteren van vervoer van deur tot deur. Zij investeert daarom bijvoorbeeld in voldoende fietsenstallingen en het afstemmen van dienstregelingen (ketenmobiliteit). Bezuinigingen dwingen de provincie daarnaast na te denken over keuzes in het openbaar vervoernetwerk. Hierbij is een versobering van de generieke openbaar vervoer kwaliteit niet langer uit te sluiten. Verder stimuleert de provincie goederenvervoer over water, ondermeer door het verbeteren van de overslagpunten. Hiertoe stelt de provincie een visie op samen met de betrokken gemeenten en branche. Ten slotte is de provincie tegen een toename van het goederenvervoer over spoor door Oost-Nederland, met name vanwege de effecten op regionaal personenvervoer, leefomgeving en de binnensteden. Dit kan volgens de provincie (en het landsdeel-oost (Overijssel en Gelderland)) door het goederenvervoer zoveel mogelijk via de Betuwelijn rechtstreeks naar Duitsland te laten verlopen.

Voor de programmering van mobiliteitsprojecten maakt de provincie Overijssel gebruik van de Dynamische Beleidsagenda Mobiliteit. In dit kader en uit oogpunt van leefbaarheid en bereikbaarheid zijn binnen de hoofdinfrastructuur ondermeer de traverse Wesepe en Siemelinksweg aangepakt. Het gezamenlijk met de provincie ingezette proces "Ruimtelijke agenda voor economische vernieuwing" moet helderheid geven over de positie binnen Deventer in brede, ruimtelijke zin van het Hanzetracé (Deventerweg-Hanzeweg-Van Oldenielstraat-Overstichtlaan). Op het gebied van verkeersveiligheid is sinds 2011 een Brede Aanpak VerkeersOnveiligheid (BAVO) van toepassing, waarin via een thematische benadering in een onderlinge samenwerking meer afstemming wordt gezocht tussen de diverse overheden en thema's, zoals infrastructuur, educatie, communicatie en handhaving.

Specifieke doelsubsidies van de provincie voor bijvoorbeeld ketenmobiliteit en doorstroming openbaar vervoer moeten ten slotte het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer stimuleren. De Brede DoelUitkering (BDU) - in beheer bij de provincie - is vooralsnog de jaarlijks te verdelen Rijkssubsidie voor infrastructurele en niet-infrastructurele projecten (campagnes Veilig Verkeer Nederland), maar staat onder druk van bezuinigingen bij de Rijksoverheid en toenemende exploitatiekosten in het openbaar vervoer.

Provinciaal beleid Gelderland

De provincie Gelderland ontwikkelt een nieuwe Omgevingsvisie, waarin ook aandacht is voor het verkeers- en vervoerbeleid. Vooralsnog is het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan-2 (PVVP2) uit 2005 uitgangspunt. In de aanpak hanteert de provincie de volgende volgorde in prioriteit: voorkomen, beter benutten, bouwen en beprizen. In de uitvoering van het provinciale verkeers- en vervoerbeleid werkt de provincie Gelderland samen met de gemeenten uit de Stedendriehoek. Hiervoor hanteert zij, net zoals Overijssel, de dynamische beleidsagenda.

Maatregelen in Gelderland, zoals op de N348, kunnen invloed hebben op het wegennet van Deventer. Speerpunten in de uitvoering van het provinciale beleid, die relevant zijn voor Deventer, zijn het besluit om de bestaande N348 op te waarden tussen Eefde en de A1 en het onderzoek naar een optimalisatie van de openbaar vervoerverbinding tussen Apeldoorn en Arnhem. De conclusie uit dit onderzoek luidt dat het benutten van de zgn. Koningslijn tussen Apeldoorn en Dieren hiervoor de meeste kansen biedt. Wel vergt deze keuze een investering van ca. 100 miljoen. In 2012/2013 werkt de provincie Gelderland drie varianten in de openbaar vervoerverbinding verder uit.



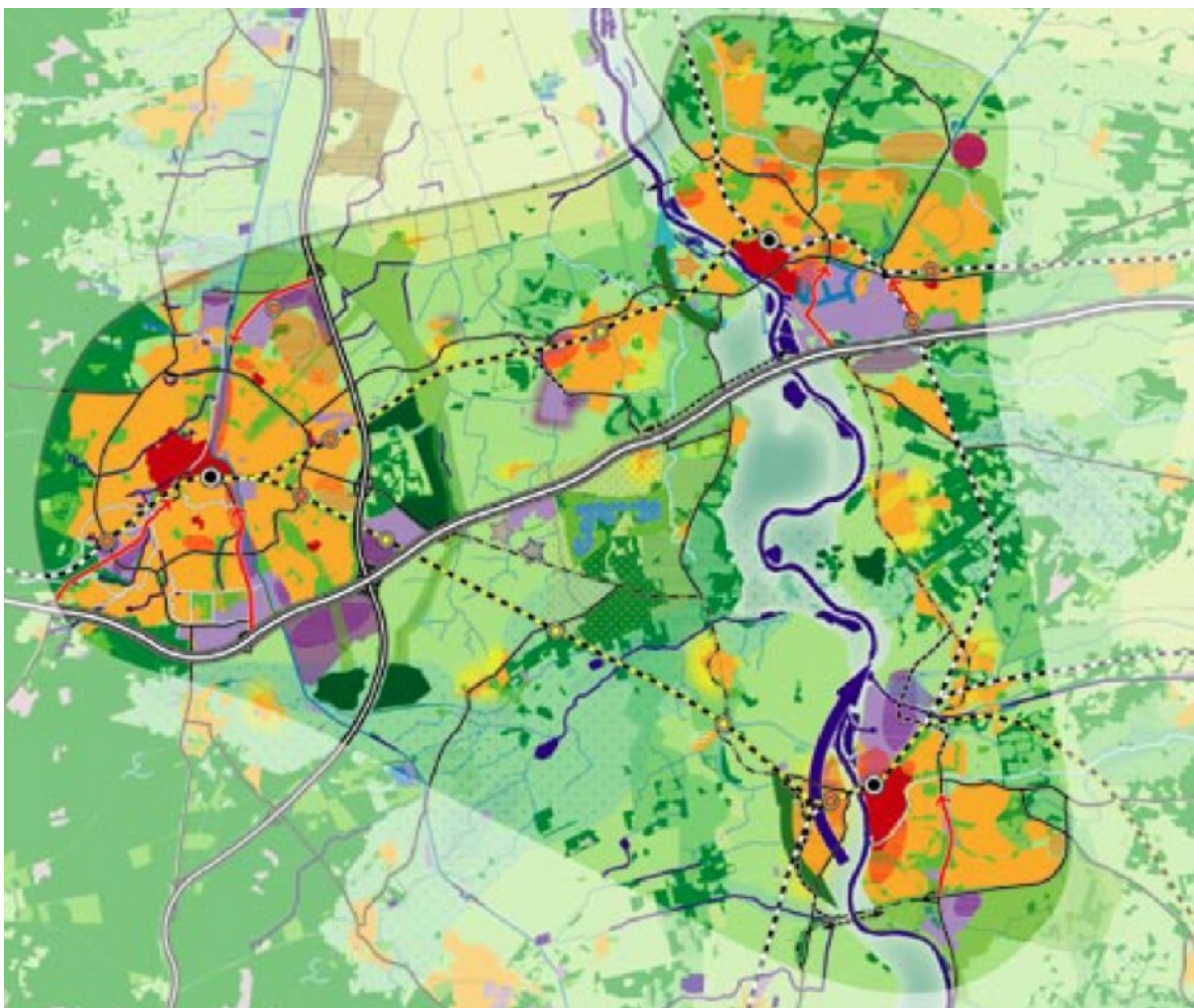
nieuwe brug over Twentekanaal in N348 bij Zutphen (bron: RTV Oost 2012)

Regio Stedendriehoek

De regio Stedendriehoek heeft in 2007 een Regionale Structuurvisie Stedendriehoek (RSV) opgesteld. Hierin staan de gemeenschappelijke ambities op gebied ruimtelijke ontwikkeling voor de lange termijn (planjaar 2030). Een verbetering van de interne en externe bereikbaarheid is hierbinnen een belangrijke doelstelling. Inmiddels zijn op diverse terreinen, waaronder woningbouw en bedrijventerreinen herprogrammeringen bezig, die ten dele samenhangen met de huidige economische situatie.

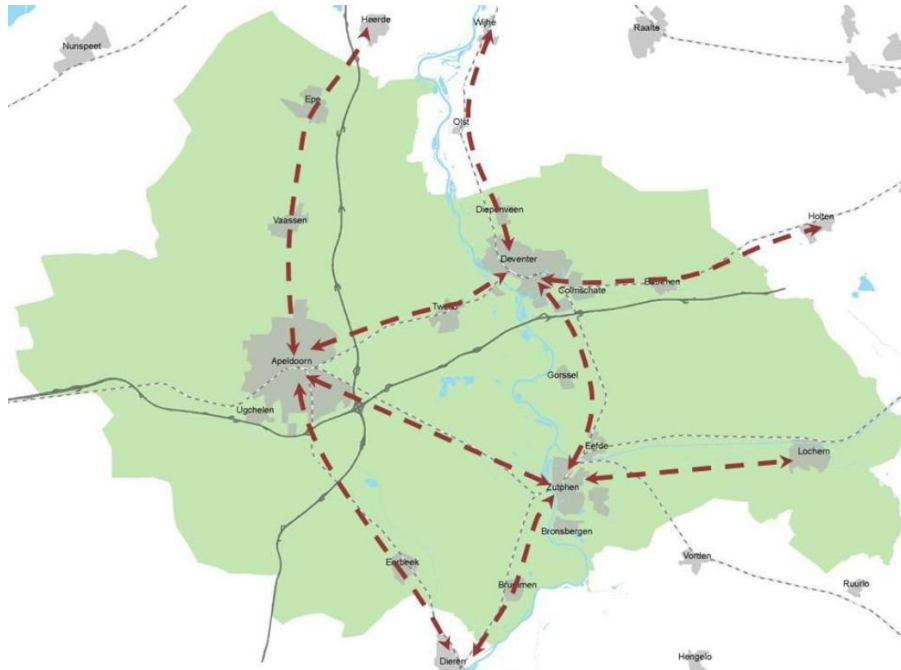
De strategie in de RSV is erop gericht om in ieder geval de capaciteit van de Rijksweg A1 verder te vergroten. Als gevolg hiervan is een schaa sprong nodig van de toeleidende wegen in Deventer: de Deventerweg en Siemelinksweg. De capaciteit van de Wilhelminabrug wordt begrensd door de beperkte opvang op de aansluitende wegen aan de oostzijde van de IJssel. Een geleidelijke functiewijziging van deze brug als onderdeel van de lokale verbinding Twello – Deventer is dan ook het doel. Dit betekent wel dat in Twello een westelijke rondweg in combinatie met een afwaardering van de Rijksweg A1 zou moeten stimuleren. Hierover is nog besluitvorming nodig binnen de gemeente Voorst.

Voor de lange termijn is volgens de RSV aanleg van een derde brug over de IJssel aan de noordzijde van Deventer een mogelijkheid om het wegennet van Deventer verder te ontlasten en het regionale verkeerssysteem minder kwetsbaar te maken. Daarmee ontstaat, vooral tezamen met andere maatregelen in Deventer, tevens ruimte om de Welle meer bij de binnenstad te betrekken. In 2013 zal de gemeente Deventer onderzoek doen naar een 3^e IJsselbrug.



Kaartbeeld Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 (bron: RSV 2007)

Uitwerking en actualisering van het regionale mobiliteitsbeleid, verwoord in de Regionale Structuurvisie, vindt plaats in de Mobiliteitsagenda voor de Regio Stedendriehoek, die in 2012 wordt opgesteld. Er is gekozen voor een thematische benadering waarbij relaties liggen tussen mobiliteit en ontwikkelingen op diverse aanverwante terreinen. Deze liggen op het vlak van demografie, economie, recreatie, voorzieningen, duurzaamheid en digitalisering. Voor fietsers is recent een regionale Fietsvisie opgesteld, waarin de focus ondermeer ligt op kansrijke fietsrelaties tussen de verschillende steden en kernen in de regio.



Kaartbeeld Fietsruggengraat Stedendriehoek (bron: Fietsvisie regio Stedendriehoek 2012)

1.5 Relatie met andere beleidsprogramma's

Verkeer is niet een op zichzelf staand onderwerp. Er ligt een sterke relatie met zowel ruimtelijke ontwikkeling als economie. Maar ook de milieugevolgen van het verkeer zijn relevant voor een integrale beleidsontwikkeling. Dit is dan ook te zien in andere beleidsprogramma's van de gemeente Deventer zoals:

- De Visie Duurzaam Deventer. Deze visie geeft aan dat milieubeleid een belangrijke pijler wordt voor de lange termijnvisie. Concreet zal dit betekenen dat in de plannen voor bijvoorbeeld de A1-zone de gemeentelijke ambities ten aanzien van klimaat, ecologie en afval (mede-) richtinggevend zullen zijn;
- De Economische Visie Deventer i.o.. “Duurzame maakstad, Vrije informatiestad en Boeiende beleefstad” zijn thema’s die prominent aanwezig zijn in deze visie en alle in meer of mindere mate relatie hebben met het mobiliteitsbeleid. Vooral de relatie tussen de maakstad – i.c. de bedrijven waar Deventer haar geschiedenis mee heeft - en de bereikbaarheid van Deventer is evident. Vaststelling van de visie vindt plaats eind 2012;
- De Ruimtelijke agenda voor economische vernieuwing (in ontwikkeling) is gebaseerd op de ‘ladderstructuur’ die in het ‘Toekomstbeeld A1-zone’ is geïntroduceerd: de opgewaardeerde A1/A35 en de spoorlijn Apeldoorn-Hengelo vormen de staanders van de ladder, een reeks stadsassen tussen afslag en station vormen de sporten. In theorie biedt deze ladder een optimale structuur voor de economische ontwikkeling van de A1-zone, onder de voorwaarde dat de capaciteit en functionaliteit van de kerninfrastructuur dit toelaat. Het is een integrale ontwerpogave waarin stedelijke ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en mobiliteit in samenhang met elkaar worden aangepakt. Inhoudelijk en procesmatig ligt er een sterke relatie met de economische visie en biedt de Ruimtelijke agenda belangrijke bouwstenen voor de in 2013 op te stellen Structuurvisie Deventer;
- De Toekomstvisie 2030 is in 2009 opgesteld met als doel om voor de lange termijn de kwaliteit van onze woon-en leefomgeving te behouden en versterken. Basis vormt een gemeentebrede enquête, waarin zorgpunten zijn aangegeven op ondermeer de gebieden verkeersoverlast en aantasting van binnenstad en buitengebied. Beelden in de visie geven aan hoe Deventer veiliger en fraaier kan worden, rekening houdend met uitdagingen rond klimaat, duurzaamheid en ruimtegebruik. Voor de programmering is een middellange termijn beleidsagenda opgesteld, die halfjaarlijks wordt geactualiseerd. Binnen de ruimtelijke component wordt onder andere ingezet op uitvoering van de grote mobiliteitsprojecten, zoals de A1-verbreding en de opwaardering van het Hanzetracé;
- Er is een duidelijke relatie tussen de woningprogrammering en mobiliteit. In januari 2011 is de Woonvisie 2008+ (uit 2009) geactualiseerd. De visie geeft inzicht in de gewenste speerpunten van het woningbeleid, waaronder “Steeds minder uitbreiding, steeds meer herontwikkeling”. Verder is op Stedendriehoekniveau een herprogrammering van de woningbouwopgave aan de orde.

2 Huidige en autonome situatie

Dit hoofdstuk beschrijft in hoofdlijnen de huidige en toekomstige verkeerssituatie zonder realisering van beleidsmaatregelen, de zogenaamde autonome situatie. Dit houdt concreet in dat er in de toekomst geen nieuwe verkeersmaatregelen worden uitgevoerd, die invloed hebben op de hoeveelheid verkeer of de verkeersstructuur. De basis van de beschrijving vormen de diverse analyses van de knelpunten die zijn opgenomen in de huidige plannen op het gebied van verkeer en vervoer. Het gaat in dit geval om de plannen en documenten genoemd in paragraaf 1.2 met betrekking tot het verkeer en vervoer. In dit hoofdstuk is de huidige en toekomstige situatie dan ook beschreven op basis van de diverse thema's binnen het verkeer en vervoer. Respectievelijk komen aan de orde: de hoofdwegenstructuur en het parkeren, verkeersveiligheid, fietsverkeer, openbaar vervoer, goederenvervoer en ten slotte de milieueffecten van verkeer.

2.1 Hoofdwegenstructuur

De ligging op één oor aan de IJssel van de stad Deventer maakt de wegenstructuur kwetsbaar. Er ontbreekt een sluitende (rondwegen)structuur die het verkeer meer spreidt over daartoe uitgeruste hoofdwegen. Deze kwetsbaarheid wordt versterkt door de sturende werking van de spookruisingen in de stad. De historische ringenstructuur rond de binnenstad en schilwijken kent in diverse vormen knelpunten: op gebied van leefbaarheid, barrièrewerking en verkeersafwikkeling. De historische radialen, zoals de Brinkgreverweg en Zwolseweg, die deze ringen met elkaar verbinden, zijn vanwege de soms beperkte maatvoering niet toegerust op de beoogde verzamelfunctie van verkeer.

Er is een sterke relatie tussen het functioneren van de A1 en de stedelijke 'poorten' van de stad: Zutphenseweg - Deventerweg, Siemelinksweg, Holterweg en Wilhelminabrug: Zo is bij calamiteiten op de A1 direct een verdringingseffect merkbaar in de stad Deventer op de poorten van de A1 en de parallelle verbinding via de Wilhelminabrug. De capaciteit van het Deventer wegennet om dergelijke effecten op te vangen is onvoldoende en vanuit behoud van voldoende leefbaarheid ook ongewenst. Hoe dan ook is de rol die de Wilhelminabrug speelt voor het regionaal verkeer ongewenst en heeft deze een negatief ruimtelijk effect door middel van de lange aanlanding die de Raambuurt en het Sluiskwartier afscheidt van de historische binnenstad.



Eén van de poorten: Deventerweg ter hoogte van Teugseweg/Noorwegenstraat

Verder is sprake van een onevenwichtige verdeling van verkeersstromen door en langs de stad in noord-zuidrichting. Zo maakt regionaal verkeer naar Raalte en omgeving nog teveel gebruik van het Hanzetracé en niet de daarvoor aangelegde N348, terwijl verkeer met relatie Olst en omgeving de weg langs de IJssel gebruikt met als gevolg een zware verkeersstroom die de binnenstad scheidt van de IJssel. De binnenring ten slotte kent met name in de Veenweg een gebruik dat niet past bij de omgeving en het profiel. De toekomst laat een groei zien in het autoverkeer die weliswaar afvlakt maar wel zorgt voor vergroting van de knelpunten. Niet alleen de capaciteit van het wegennet komt verder onder druk te staan, maar ook de hinder die optreedt voor de omgeving, waaronder andere soms kwetsbare weggebruikers.

2.2 Parkeren

Het parkeren in Deventer verdeelt zich grofweg in twee gebieden met elk zijn eigen problematiek: de binnenstad en de overige wijken en kernen. Het bereikbaarheidsconclaaf doet uitspraken over het parkeren in de binnenstad. Een nadere detaillering hiervan vindt plaats in het kader van het parkeerbeleidsplan voor de gehele gemeente. Dit parkeerbeleidsplan is in ontwikkeling en wordt kaderstellend voor keuzes die de gemeente op parkeergebied maakt.

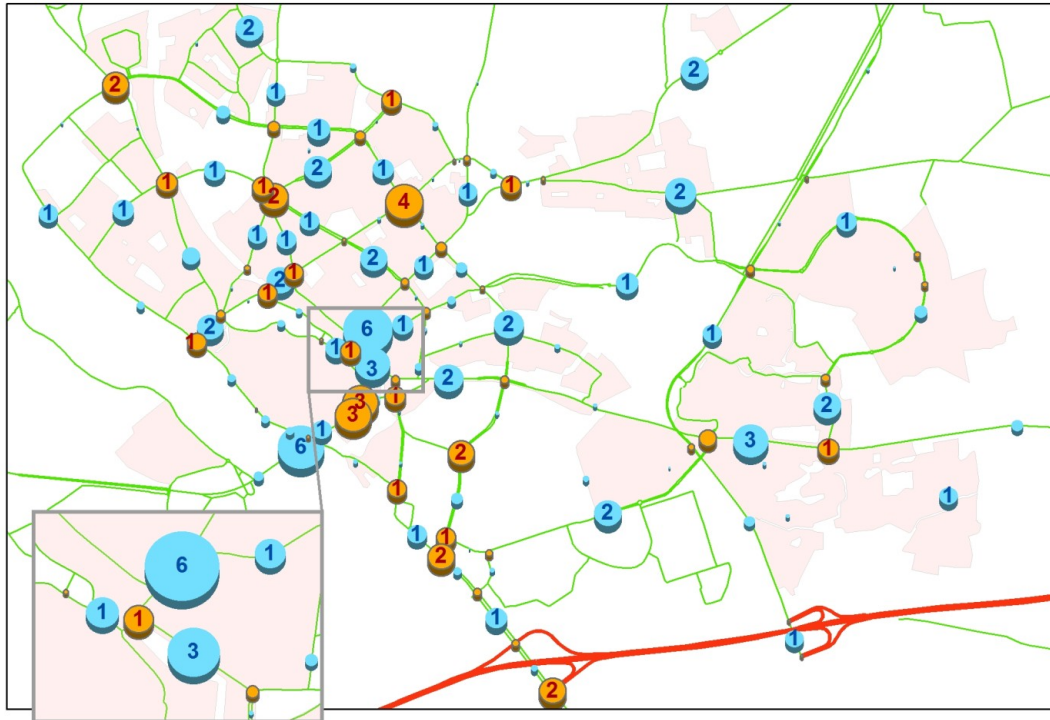
Zelfs op piekmomenten is er in de huidige situatie in de binnenstad als belangrijk economisch centrum geen tekort aan parkeerplaatsen. Wel is sprake van een scheve verdeling. Op bepaalde plekken die op korte afstand liggen van het kernwinkelgebied, met name aan de zuidkant van het centrum, is sprake van een hoge parkeerdruk. Uitgaande van de ontwikkelingen en ambities (zoals autovrije pleinen) zal de komende jaren een extra parkeerbehoefte ontstaan.

Er ligt ook een opgave in de schilwijken, waar bewoners hinder ondervinden van (lang) parkeerders met een bestemming in de binnenstad. De gedachte is om de regulering in de schilwijken uit te breiden en hierbij de "schil" te vervolmaken.

Behalve een verkeerskundig vraagstuk is parkeren ook een ruimtelijk vraagstuk. De beschikbaarheid van fysieke ruimte en het karakter van de omgeving zijn daarbij belangrijke aspecten. Op dit moment liggen de parkeernormen en de systematiek nog vast in de bouwverordening, maar deze mogelijkheid vervalft binnenkort. Bij het opstellen van de Nota Parkeernormen in 2013 zullen ook de normen worden geactualiseerd.

2.3 Verkeersveiligheid

Uit de ongevalstatistieken over de jaren 2000 t/m 2009 blijkt een licht dalende trend. Jaarlijks zijn tussen de 45 en 60 ernstige ongevallen geregistreerd waaronder tussen de 0 en 5 ongevallen met dodelijke afloop. Voor de jaren 2007 t/m 2009 is een overzicht zichtbaar van de ongevallenlocaties in Deventer. Voor de stad is dit hieronder in kaart zichtbaar.



Overzichtskartaal ongevallenlocaties kern Deventer 2007-2009

Toelichting: oranje = kruispunt; blauw = wegvak.

Het cijfer is de ongevalscore. Dit is de gewogen som van het aantal ongevallen in 2007, 2008 en 2009. Ongevallen met ernstig letsel tellen voor 1, ongevallen met licht letsel tellen voor 0,1 en ongevallen zonder letsel tellen voor 0,01.

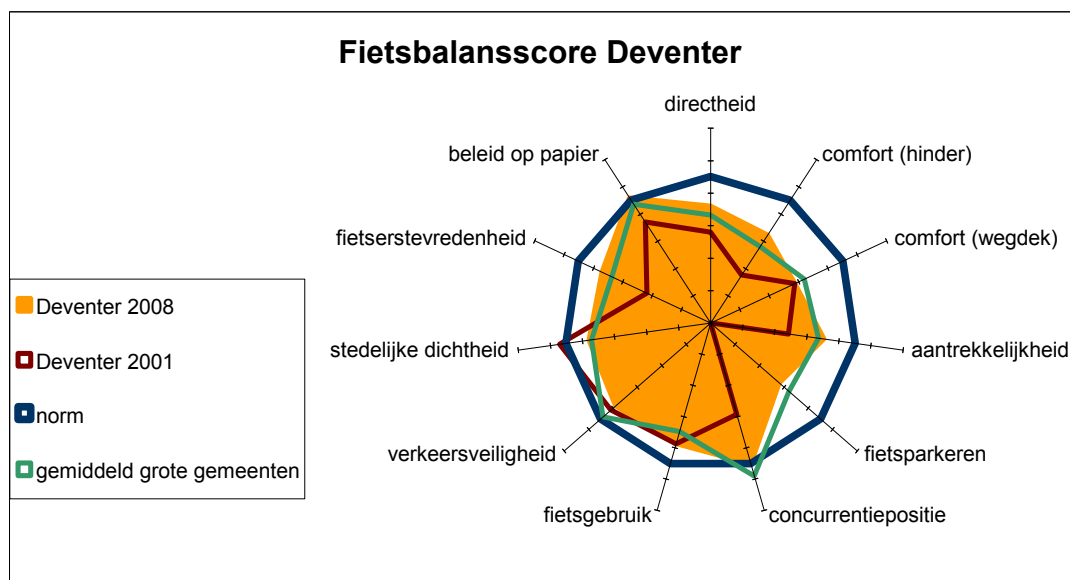
Het merendeel van de ongevallen vindt plaats op de hoofdwegen door de stad. De belangrijkste ongevalconcentraties waren tussen 2007 en 2009 met name op de grootste (invals)wegen van de stad: Wilhelminabrug, Emmaplein, Brinkgreverweg, Holterweg, Zutphenseweg en Handelskade. Daarnaast vonden veel ongevallen plaats op de beide stadstangenten: Hanzetracé en Ceintuurbaan. Over het algemeen vinden in de woonwijken veel minder ongevallen plaats. Daar waar wel knelpunten zijn, uit zich dit met name in een gevoel van verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid). Factoren die dergelijke gevoelens veroorzaken zijn veelal veel doorgaand verkeer, wegen die breed zijn, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en verkeersdrukte bij basisscholen tijdens het halen en brengen van kinderen.

Het buitengebied is relatief veilig. Ondanks de grote lengte van het wegennet buiten de bebouwde kom vinden hier slechts een relatief gering aantal ongevallen plaats. In de meeste delen van het buitengebied geldt een maximum snelheid van 60 km/u voor het autoverkeer. De subjectieve en objectieve verkeersveiligheid in deze zones blijkt veelal goed. De meeste ongevallen vinden plaats op de grotere ontsluitingswegen. In het algemeen is als gevolg van de noodzakelijke bezuinigingen in het gemeentelijk budget een dalende trend zichtbaar in uitgaven voor verkeersveiligheid. De nadruk zal de komende jaren steeds meer komen te liggen op educatie, voorlichting en een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer.

2.4 Fietsverkeer

De afgelopen jaren zijn belangrijke stappen gezet in een verbetering van het fietsklimaat van Deventer. Investerings in het fietsnetwerk, zoals de fietstunnel onder de Henri Dunantlaan, het fietsviaduct over de N348, de ombouw van zo'n 5 km aan fietspad van tegels naar asfalt en zo'n 5 km aan nieuw recreatief fietspad (Zandweteringpark, Lendenpad) dienen ertoe bij te dragen dat Deventer van een achterblijver naar een goede middenmotor groeit op landelijk niveau. Toch blijven voldoende uitdagingen over, bijvoorbeeld omdat circa 55% van de autoritten door Deventer korter is dan 7,5 kilometer, een afstand die prima op de fiets is af te leggen. De knelpunten op het gebied van de (brom)fietsers zijn de laatste jaren op diverse wijzen onderzocht. De onderzoeken zijn enerzijds gebaseerd op feiten en anderzijds op basis van meningen van burgers en bedrijven. Een rapportage van deze onderzoeken is te vinden in het 'achtergronddocument' bij het Fietsbeleidsplan, beide te vinden op www.deventer.nl/fietsen

In 2008 is door de Fietsersbond onderzoek verricht naar het fietsverkeer in Deventer, het zogenaamde Fietsbalans 2008 onderzoek. De resultaten hiervan zijn ook vergeleken met de Fietsbalans van 2001. Het fietsverkeer is daarbij beoordeeld op basis van een aantal criteria en vergeleken met de landelijke norm en gemeenten met een vergelijkbare grootte als Deventer. In de volgende grafiek zijn de resultaten samengevat.



Uit de balans blijkt dat Deventer in 2008 gemiddeld ongeveer hetzelfde scoort als andere onderzochte gemeenten van vergelijkbare omvang. De fiets heeft hier een goede concurrentiepositie ten opzichte van de auto verworven. Ook het fietsbeleid op papier is als voldoende beoordeeld door de Fietsersbond. Verder is de fietserstevredenheid in Deventer ten opzichte van 2001 verbeterd. Desondanks scoorden ook in 2008 de aspecten fietscomfort en fietsparkeren nog altijd als slechtste van de elf criteria, en bovendien onder het landelijk gemiddelde voor grote gemeenten.

Fietsknelpunten doen zich op diverse locaties voor in en buiten de stad. Prominent hierbinnen zijn enkele kruisingen met het Hanzetracé, zoals ter hoogte van de Brinkgreverweg en Snipperlingsdijk. Ook is een aantal barrières op lokaal en regionaal niveau aan te wijzen, zoals in de verbinding tussen stad, omliggende kernen en het buitengebied. Dit speelt met name langs en dwars op de A1 en aan de oostkant van Colmschate en de Vijfhoek. Ook de fietsbereikbaarheid van het bedrijventerrein Bergweide/Kloosterlanden is voor verbetering vatbaar. Rond het spoor bestaan nog barrières ter hoogte van de Rivierenwijk en aan de oostkant van het bedrijventerrein Bergweide/Kloosterlanden.

In de binnenstad sluiten inprikkers vanaf het fietsnetwerk niet overal voldoende aan op goede parkeervoorzieningen. Stallingen van voldoende kwaliteit en/of kwantiteit ontbreken op een aantal plekken en tijden, in het bijzonder tijdens de weekmarkt en grotere evenementen. Hiermee samenhangend neemt de hinder van foutief gestalde fietsen toe, soms ook leidend tot slechte bereikbaarheid voor hulpdiensten. Rond het station is al enkele jaren sprake van een forse ondercapaciteit en als gevolg soms chaotische taferelen. Dit wordt mede veroorzaakt door de sterke groei in het aantal treinreizigers van de afgelopen jaren waarbij nieuwe reizigers steeds vaker met de fiets naar het station komen. Het wordt wel steeds meer een uitdaging om de ambities op gebied van fietsen te koppelen aan voldoende financiële middelen, dit door opdroging van budgetten bij de gemeente en de terugloop van subsidiemogelijkheden bij hogere overheden.



Opgelost knelpunt: comfortabele en veilige (ster)fietsroute langs de Zutphenseweg

2.5 Openbaar Vervoer

Deventer beschikt als middelgrote gemeente over een goed openbaar vervoersysteem. Zowel met de trein als met de bus is de gemeente en de stad in het bijzonder prima bereikbaar. Deventer beschikt over twee stations, het centraal station bij de binnenstad en station Colmschate aan de oostkant van de stad. Ruim 2.500 reizigers maken dagelijks gebruik van het centraal station. Jaarlijks reizen ongeveer 1,5 miljoen met de stads- en streekbussen in Deventer. Toch is er sprake van een daling in het openbaarvervoergebruik en is de bezetting substantieel lager dan in bijvoorbeeld Zwolle, ondanks de invoering van de kwartiersdienst in 2008. Het aantal passagiers van de stadsdienst bedraagt bijna 1,7 miljoen per jaar met een korte opleving naar 2 miljoen in 2008 na invoering van de kwartiersdienst. Oorzaken van deze stagnatie zijn de stijging van het autobezit en daarmee het autogebruik en de steeds grotere ruimtelijke spreiding van inwoners en arbeidsplaatsen. Verder is een oorzaak van de matige bezetting in het busvervoer te herleiden uit de relatief hoge kwaliteit openbaar vervoerbediening vergeleken met de schaal van de stad.

In Deventer is geen sprake van een duidelijke scheiding tussen ontsluitend en verbindend openbaar busvervoer. Veel buslijnen kennen geen rechtstreekse verbinding en zijn daardoor onaantrekkelijk voor reizigers die een langere verplaatsing maken. Ten slotte heeft Deventer een dusdanige schaal en goed fietsnetwerk met directe, radiale verbindingen, gekoppeld aan bewaakte stallingen in de binnenstad, dat veel potentiële buspassagiers eerder de fiets pakken.

Toch zijn ook positieve ontwikkelingen aan te geven, zoals de meer dan honderd bushaltes die de afgelopen paar jaar toegankelijk zijn gemaakt voor minder-validen en de invoering van dynamische reisinformatie bij haltes. Ook is het station Deventer op de schaal van Nederland een goed gebruikt overstapstation. Helaas verschuift de aankomst- en vertrektijd van de Intercity-verbinding van/naar Enschede een kwartier met ingang van december 2012. Dit betekent een zware aanslag op de overstap-knoop van station Deventer en heeft tevens invloed op de busdienstregeling. Bijzonder aandachtspunt is de bediening van het stadscentrum. Met de pilot van een lusbediening door de binnenstad, die sinds december 2011 loopt, is een aantal voorzieningen beter bediend met openbaar vervoer. Het gebruik van deze lijn 8 is helaas wel matig.

Op het raakvlak van de verschillende vervoerswijzen ('ketenmobiliteit') zijn nog slagen te maken, hetgeen ook beantwoordt aan de nieuwe visie van het Rijk op mobiliteit als geheel: de fietsenstalling bij het centraal station is te klein en ook het busstation beantwoordt niet meer aan de behoefte van een flexibel en gebruiksvriendelijk vervoerssysteem.



Busstation NS station: onvoldoende gebruiksvriendelijk

2.6 Goederenvervoer/omgevingseffecten

Deventer is als economisch centrum, liggend aan de A1, het spoor en de IJssel op diverse wijzen bereikbaar voor goederenvervoer en ervaart hiervan zowel de voor- als nadelen. Zo vormt de IJssel als schakel in het landelijke vaarwegennet de belangrijkste vaarweg in Deventer en dient tevens als toevoer van goederen naar overslagpunten in de binnenhaven. Een beperking uit zich in de Prins Bernhardsluis die – in tegenstelling tot de IJssel zelf – slechts te gebruiken is tot een bepaalde scheepvaartklasse. De druk op de bediening van kunstwerken zoals bruggen en sluizen neemt toe. Stagnatie in de doorvaart en vertragingen voor het wegverkeer zijn het gevolg.

Bijzonder knelpunt in Deventer voor de toekomst is de combinatie van externe onveiligheid, trillingshinder en geluidsoverlast, veroorzaakt door de mogelijke herroutering van goederenvervoer over spoor. De wens van het Rijk om in de Randstad spoorboekloos passagierstreinen te laten rijden (ook wel genoemd: Programma Hoogfrequent Spoor) heeft tot gevolg dat goederentreinen ten dele andere routes door Nederland moeten gaan rijden. Mogelijke trace's die door het Rijk worden onderzocht, zijn een tracé door Deventer vanuit Zutphen inclusief wachtspoor ter hoogte van de Rivierenwijk of, om dit wachten te vermijden, een nieuw tracé dat parallel loopt aan de A1 en voor of na Bathmen uitkomt op het bestaande spoor naar Hengelo. Het resultaat is hoe dan ook meer goederentreinen door en langs de stad. De ambitie van de regio om ook hier meer personentreinen te laten rijden, eventueel in combinatie met extra stations, komt eveneens hiermee onder druk te staan.

Het vrachtverkeer over de weg ten slotte veroorzaakt niet alleen knelpunten op gebied van leefbaarheid, maar heeft hier zelf ook mee te maken. Vooral in de stad is sprake van problemen op gebied van doorstroming en soms verkeerstechnische beperkingen, zoals lage viaducten. In de binnenstad vindt momenteel bij wijze van experiment bevoorrading met elektrische voertuigen plaats, waardoor fysieke beperkingen minder een knelpunt vormen en de overlast voor de omgeving vermindert. Op provinciaal, Overijssels niveau is weliswaar een zogenaamd kwaliteitsnet goederenvervoer (een sluitend lokaal/provinciaal) vastgesteld, dat geschikt is voor afwikkeling van vrachtvoertuigen), maar dit heeft nog niet geleid tot de gewenste aanpassingen in de infrastructuur.

Op de A1 is de groeiende hoeveelheid vrachtverkeer een probleem. Zij vormt in toenemende mate colonnes die de doorstroming en verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Overigens is dit knelpunt wel door het Rijk als redelijk uniek in Nederland erkend en meegenomen in de aanpak van de A1. De groeiende hoeveelheid vrachtverkeer op de A1 heeft verder een toenemende parkeerdruk in Deventer tot gevolg, veroorzaakt door vrachtwagens, waarvan de chauffeurs op zoek zijn naar een overnachtingsplek in de kom van Deventer en in het bijzonder op de bedrijventerreinen. Hiervoor ontbreekt momenteel een goede voorziening.

Ander specifiek knelpunt voor Deventer is ten slotte de overlast die vrachtverkeer van/naar het defensiecomplex aan de Spanjaardsdijk veroorzaakt in met name de kern Lettele. De smalle wegen in het buitengebied ter plaatse zijn minder geschikt voor het verwerken van vrachtverkeer. Ook de schaalvergroting van het landbouwverkeer geeft vergelijkbare knelpunten op gebied van verkeersveiligheid.

3 Visie op verkeersbeleid

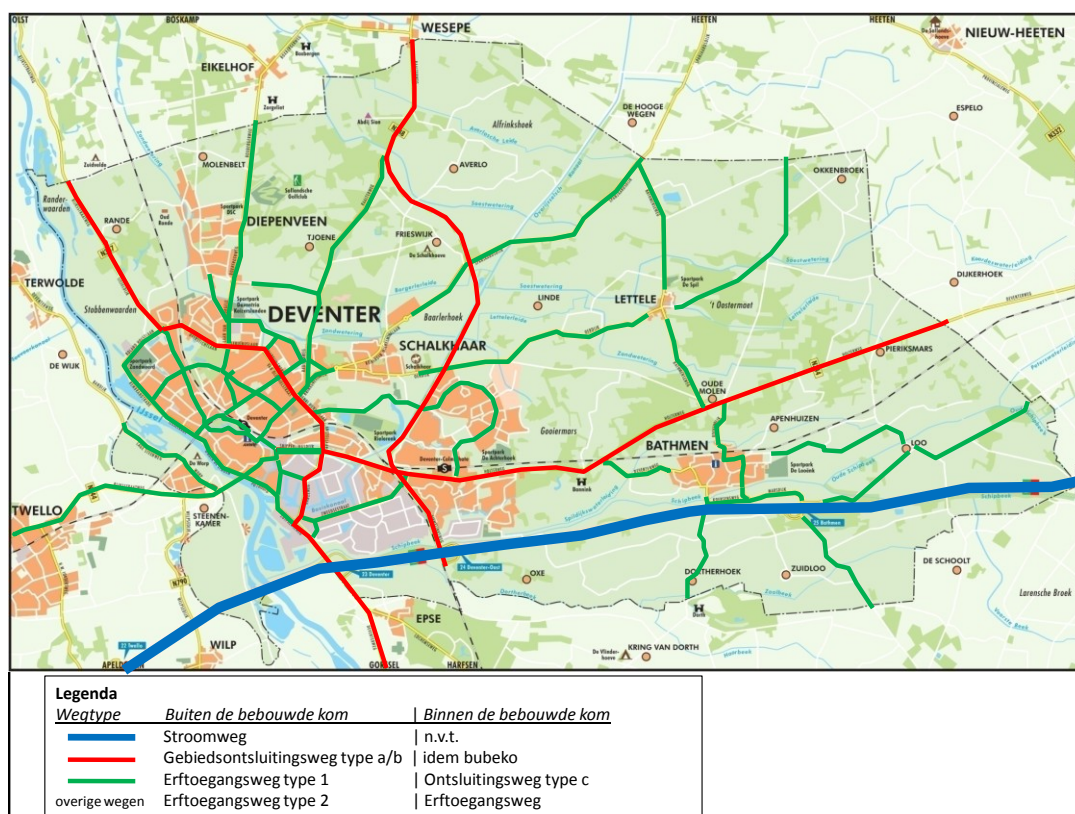
In hoofdstuk 2 is op hoofdlijnen een beschrijving gegeven van de huidige en ten dele toekomstige, autonome situatie voor de diverse thema's binnen het verkeer en vervoer. De conclusies vormen belangrijke 'bouwstenen' voor de visie op de aanpak van de problemen. In onderliggend hoofdstuk is de visie op de verschillende beleidsthema's van het verkeer en vervoer verwoord, dit in dezelfde volgorde van thema's als in hoofdstuk 2. Deze visie is gebaseerd op en uitgebreid beschreven in de in paragraaf 1.2 opgesomde documenten. Ten slotte volgt in de afsluitende paragraaf een korte samenvatting van dit hoofdstuk met aandacht voor de samenhang tussen de diverse beleidsvelden.

3.1 Hoofdwegenstructuur

De visie voor de afwikkeling van het autoverkeer is beschreven in de volgende beleidsplannen:

- Nota Hoofdwegenstructuur (2001) voor het buitengebied en de Herijking Nota Hoofdwegenstructuur (2007) voor de rest van de gemeente: <http://www.deventer.nl/leven/verkeer-vervoer-wegen/herijken-nota-hoofdwegenstructuur>;
- Bereikbaarheidsconclaaaf, bericht aan de stad (2011), voor het gebied in en om de binnenstad:

De visie op het gebied van de hoofdwegenstructuur kent als basis de wegencategorisering, waarin aan de verschillende wegen een bepaalde functie is toegekend. Hierin is sprake van vier categorieën, die voor de situatie binnen en buiten de bebouwde kom ten dele verschillende benamingen hebben. De wegencategorisering van de gemeente Deventer is afgebeeld op volgende kaart.



kaart wegencategorisering Deventer

De enige stroomweg die door de gemeente Deventer loopt is de A1, een weg met de grootste verkeersfunctie, gericht op het afwikkelen van het verkeer tussen landsdelen en zelfs daarbuiten. De gebiedsontsluitende wegen (50 en 80 km/uur wegen) zijn de wegen, zoals de stedelijke 'poorten' van de stad, die de grootste verkeersstromen vanaf de A1 en vanaf het westen en noorden naar en door de stad leiden. Deze routes hebben een dubbelfunctie. Zij zijn sterk gericht op het afwikkelen van het externe en regionale verkeer en hebben tegelijkertijd een functie om omliggende woonwijken en percelen te bedienen. Binnen de bebouwde kom heeft de ontsluitingsweg type c vooral een functie, gericht op ontsluiten. De categorie wegen met de laagste functie zijn de erftoegangswegen. Binnen de bebouwde kom gaat het om 30 km/u zones en in het buitengebied om 60 km/u zones. Deze zijn primair gericht op het verblijven: de auto is als het ware 'te gast'. In het buitengebied hebben deze wegen ten dele ook een ontsluitende functie voor dorpen en buurtschappen (Erftoegangsweg, type I).

De visie voor het hoofdwegenet van Deventer richt zich in eerste instantie op de capaciteitsvergroting van de A1 in combinatie met het (verder) opwaarderen van het aansluitende, onderliggende wegennet. Waarschijnlijk zal door mede-financiering van het landsdeel-oost de A1 tussen knooppunten Azelo en Beekbergen versneld worden verbreed, zo mogelijk al te starten in 2017. Direct daarmee verband houdend is met name de gemeentelijke inzet gericht op het ontlasten van de kwetsbare stad door maatregelen die het gebruik stimuleren van zowel de N348 als het Hanzetracé. Belangrijk uitgangspunt in het lokale verkeersbeleid is het zogenaamde dakpan-principe, waarbij verkeersstromen opeenvolgend zoveel mogelijk naar de randen van de stad worden geleid: doorgaand verkeer naar Salland via de N348 en extern verkeer vanuit het westelijk deel van de stad zoveel mogelijk via het Hanzetracé.



kaart dakpan-principe verkeersbeleid Deventer

Hoewel het opwaarderen van het Hanzetracé essentieel is voor de stad, mag de ruimtelijke kwaliteit en programmering in de gebieden eromheen niet uit het oog worden verloren. Binnen de stad vormt het Hanzetracé weliswaar een hoofdas waarop de verkeersfunctie belangrijk is, maar deze is tevens aanjager en drager van ruimtelijke ontwikkeling of herstructurering. Een belangrijk ruimtelijk kader hiervoor is de Ruimtelijke agenda voor economische vernieuwing i.o..

Pas na het realiseren van bovenstaande maatregelen op het hoofdwegennet ontstaat ruimte voor een meer 'ontspannen' stad aan de binnenzijde van het Hanzetracé. Hierin passen ondermeer het instellen van eenrichtingsverkeer in de Veentunnel (in noordelijke richting), het verminderen van het regionale verkeer over de Wilhelminabrug (doseren aan de stadsrand) en het realiseren van een nieuwe singelstructuur. Met name de ruimtelijke structuur van de omgeving Handelskade - Churchillplein - Leeuwenbrug - Singel moet worden versterkt, waarbij de noodzakelijke ontsluitingsfunctie voor de binnenstad in balans moet worden gebracht met de kwaliteit van de omgeving. De afwaardering in verkeersfunctie van de Wilhelminabrug kan vorm krijgen door een verkorte aanlanding in combinatie met een meer op verblijfskwaliteit gerichte invulling van het omliggende gebied.

De Welle zal – zolang er onvoldoende alternatieven zijn in Deventer – in ieder geval tijdens spitsperiodes een verkeersfunctie houden. Daarbuiten behoort op bepaalde tijden en voor een beperkt gedeelte het meer 'autoluw' maken tot de mogelijkheden. Wat meer ruimte voor een autoluwere Welle ontstaat na opwaardering van het Hanzetracé, waarbij ook de Van Oldenielstraat met aansluitende kruispunten is verbreed. Op langere termijn ontstaan wellicht mogelijkheden om, in combinatie met aanleg van nieuwe infrastructuur, de Welle in vergaande mate te ontlasten van autoverkeer. Deze mogelijkheden vinden een plek in een haalbaarheidsonderzoek naar een derde IJsselbrug, dat in 2013 wordt uitgevoerd.

3.2 Parkeren

Voor de aanpak van knelpunten op het gebied van parkeren is een integrale parkeervisie nodig. Deze krijgt vorm in het parkeerbeleidsplan dat in 2012 wordt opgesteld:

<http://www.deventer.nl/nieuws/2012/6/29/deventer-werkt-aan-nieuw-parkeerbeleid>. Uitgangspunt hierbij is het vinden van een evenwicht tussen gastvrijheid en economische vitaliteit aan de ene kant en mobiliteitsbeleid (bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid) aan de andere kant.

Voor de binnenstad is het parkeerbeleid in grote lijnen beschreven in het bereikbaarheidsconclaaf. Speerpunt in dit beleid is dat bezoekers aan de randen van de binnenstad parkeren en dat kort parkeren gesitueerd wordt op strategisch gelegen plekken rond het kernwinkelgebied. Hierbij wordt het principe gehanteerd "hoe dichterbij de stad des te hoger het tarief". De aan de rand gelegen terreinen en garages hebben aantrekkelijke looproutes naar het centrum ('park & walk'). Daarnaast is er de ambitie, vanuit de pleinennota, de pleinen autovrij te maken, waaronder het Grote Kerkhof. In deze plannen heeft het Sluiskwartier een sleutelrol, omdat in de hier te realiseren garage opvang moet plaatsvinden van de parkeerplaatsen die als gevolg van de ambities in de binnenstad vervallen.

Het in begin 2013 vast te stellen parkeerbeleidsplan beschrijft de maatregelen voor de komende jaren om te komen tot het hierboven beschreven eindbeeld van een autoluwe binnenstad. De eerste jaren ligt de nadruk op benuttingsmaatregelen, zodat de bestaande parkeercapaciteit beter wordt benut. Denk hierbij aan een parkeerinformatiesysteem, flitsparkeren (parkeren in nabijheid van o.a. kernwinkelgebied, voor korte duur) en tariefmaatregelen. Ook zijn de voorbereidingen begonnen van de uitbreiding in capaciteit, o.a. met de te renoveren en uit te breiden Nieuwstraatgarage (nu nog Noorderbergpoortgarage) en Muggenplein. Op de lange termijn zorgt de geplande parkeergarage Sluiskwartier voor de nodige parkeercapaciteit. Deze garage vervangt o.a. de Wilhelminabruggarage en vangt het tekort in de binnenstad op.

Bewoners van de wijken rond de binnenstad, de schilwijken, moeten binnen acceptabele loopafstand van hun woning kunnen parkeren. Om dit te realiseren zullen de schilwijken gereguleerd moeten worden. Dit gebeurt alleen als er voldoende draagvlak is in de betreffende buurt. Bewoners kunnen zelf, met hulp van de gemeente, het initiatief hiervoor nemen. Regulering vindt vervolgens plaats door het invoeren van een combinatie van vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren.

Op het gebied van ruimtelijke ordening is de opgave om een eenduidig parkeerbeleid te ontwikkelen, dat zowel tegemoet komt aan de parkeerbehoefte in de stad als anticipeert op de (gewenste) ruimtelijke kwaliteiten en ontwikkelingen van de stad. Deze opgave krijgt o.a. vorm bij de in 2013 op te stellen Nota Parkeernormen.

Bijzonder aandachtspunt in het gemeentelijk parkeerbeleid is de regulering van parkeren voor en door vrachtwagens. Een algeheel parkeerverbod voor vrachtwagen in het kader van de APV moet zorgen voor minder overlast door geparkeerde vrachtwagens in woonwijken en op bedrijventerreinen. Het realiseren van een aparte vrachtwagenparkeerplaats (truckparking) blijft een opgave, die ook in regionaal verband wordt opgepakt (Actieplan duurzame stedelijke distributie regio Stedendriehoek).

3.3 Verkeersveiligheid

De visie op het gebied van verkeersonveiligheid is vastgelegd in het beleidsplan Verkeersveiligheid 2011 – 2021 “Deventer veilig op weg” (<http://www.deventer.nl/veiligopweg>). De centrale vraag binnen dit thema is: “Met welke beleidsmaatregelen kan op basis van de huidige voor verkeersveiligheid bestemde gelden een zo groot mogelijke reductie in het aantal slachtoffers bij ongevallen op gemeentelijke wegen worden gerealiseerd?” Op basis van een analyse van de verkeersonveiligheid (zie hoofdstuk 2) is een beleidsadvies opgesteld met achttien actiepunten, verdeeld over vijf thema’s: ‘veilige hoofdwegen’, ‘verkeersveiligheid binnen wijken’, ‘verkeersveilig buitengebied’, ‘educatie en voorlichting’ en ‘handhaving’.



fietsstunnel Henri Dunantlaan: veilige kruising tussen fietsroute en hoofdweg

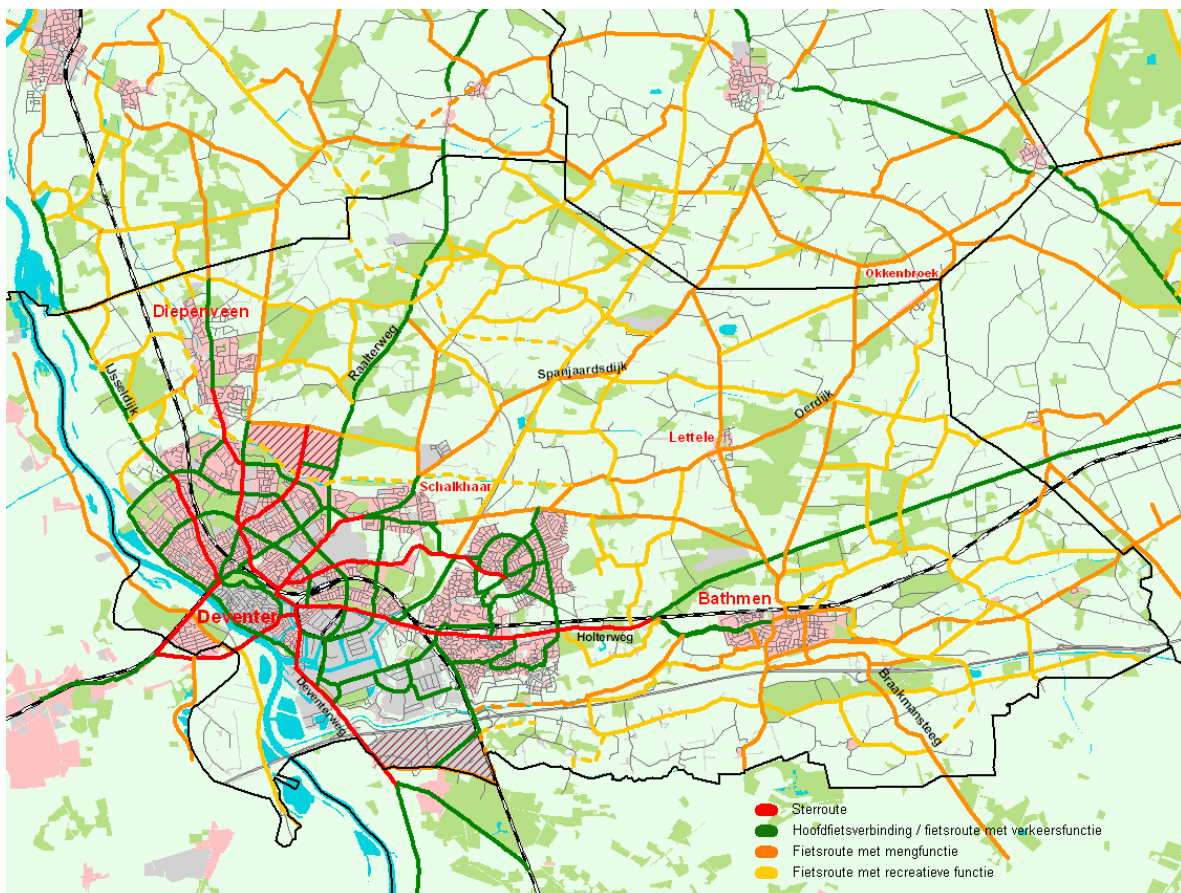
De actiepunten zijn in hoofdzaak: het verder terugbrengen van de ongevallenlocaties, het veiliger maken van belangrijke oversteekrelaties en het nog meer samenwerken met bewoners, vooral op wijkniveau. Bijzondere locaties zijn de schoolomgeving, een aantal wijkstraten (profielaanpassing) in ondermeer de Vijfhoek en Colmschate-zuid, enkele wegen in het buitengebied-oost, zijnde de Spanjaardsdijk, Deventerweg/Spitdijk en Holterweg. Ook evaluatie van eenmaal uitgevoerde maatregelen is een actiepunt: voldoen de maatregelen aan de gestelde doelen? Vanwege de beperkte financiële middelen zal de nadruk in aanpak komen te liggen op educatie en koppeling aan reeds geplande onderhoudswerkzaamheden in de openbare ruimte.

Verder ligt in de aanpak prioriteit bij locaties waar maatregelen naar verwachting het grootste effect op de verkeersveiligheid zullen hebben. De gemeente is terughoudend met (nieuwe) verkeersmaatregelen op andere locaties, veelal liggend in de woonwijken. Verzoeken tot aanpassingen op deze locaties worden daarom alleen onder voorwaarden overwogen. De voorwaarden hebben ondermeer betrekking op de rijsnelheid en de hoeveelheid kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, kinderen of oudere voetgangers. Monitoring en actualisatie van het verkeersveiligheidsbeleid vindt jaarlijks plaats via de verkeersveiligheidsbrief en tweejaarlijks met een geactualiseerde rapportage verkeersongevallen. Beide documenten worden, zodra beschikbaar, gepubliceerd via eerdergenoemde website.

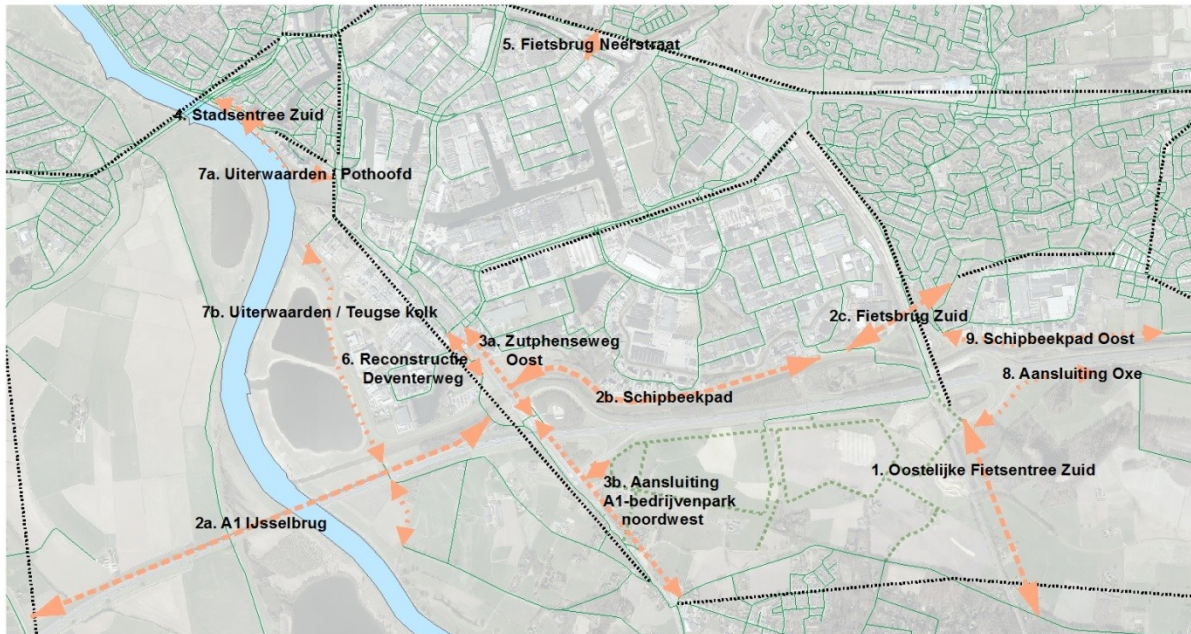
3.4 Fietsverkeer

In 2015 wil de gemeente Deventer behoren tot de top 3 van de middelgrote steden in Nederland als het gaat om het gebruik van de fiets, de kwaliteit en veiligheid van de voorzieningen voor fietsers. Deventer wil dat fietsen aantrekkelijk is voor iedereen: inwoners en bezoekers. Voor verplaatsingen in de stad pak je liever de (elektrische) fiets dan de auto of de bus. Deze doelstellingen zijn opgenomen in het Fietsbeleidsplan Deventer Fietst! uit 2010. Voor het gebied aan de zuidkant van de stad is in 2012 de Fietsagenda Zuid opgesteld, die een deelluitwerking vormt van het gemeentebrede beleidsplan. Met de verbindingen in deze agenda is de relatie tussen Deventer-zuid en de omliggende regio verder uitgewerkt. Daarbij bestaat een belangrijke relatie met het in 2012 geactualiseerde, regionale fietsbeleid, de Fietsvisie Stedendriehoek. Alle bovengenoemde beleidsdocumenten voor de fiets zijn te downloaden via www.deventer.nl/fietsen.

Het aanbieden van een logisch, veilig en snel fietsrouten netwerk, onderverdeeld in sterroutes en overige fietsverbindingen is een belangrijk instrument in het stimuleren van het fietsgebruik. Drager in het netwerk vormen de (in rood aangegeven) 'sterroutes' die op een snelle, veilige en comfortabele manier de wijken/kernen via radialen verbinden met de belangrijkste voorzieningen in en rond de binnenstad.



Kaart fietsnetwerk Deventer



Kaartbeeld Fietsagenda Zuid; overzicht lange termijn ambities fietsroutes zuidrand Deventer

Het netwerk moet voor zowel het utilitair als recreatief fietsverkeer aansluiten op de fietsnetwerken in het buitengebied van de omliggende gemeenten. Soms is ook maatwerk in het netwerk gewenst, zoals in de Nieuwstraat en Engestraat, waar fietsers en voetgangers gebruikmaken van dezelfde openbare ruimte. Ook op educatief en marketinggebied is een slag te maken, waar mogelijk toegespitst op bepaalde doelgroepen, zoals schoolgaande jeugd en allochtonen. Ten slotte zullen de resultaten van het fietsbeleid moeten worden gevolgd en moet, waar nodig, het beleid worden aangepast.

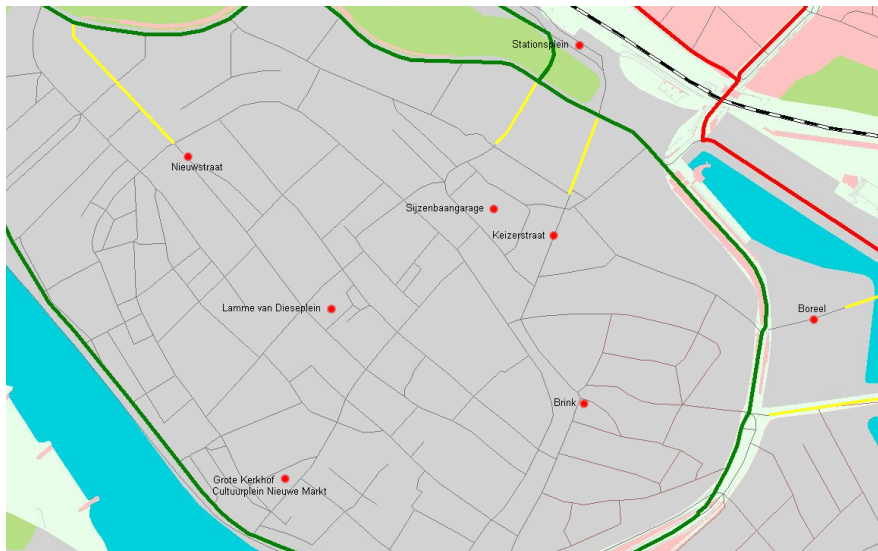
Het tijdig opnemen van specifieke fietsmaatregelen in planologische en civieltechnische procedures is nodig. Deze maatregelen liggen in ieder geval op het vlak van extra fietspaden en –stroken, het opnemen van goede fietsverbindingen en -parkeren in bestemmingsplannen, bouwverordeningen en ruimtelijke visies. In het bijzonder de eerdergenoemde stertroutes verdienen hierbij speciale aandacht.



Non-stop fietsen op een stertroute (fietsviaduct N348)

Ook het verminderen van fietsdiefstal door middel van het ontwikkelen van een fietsfolder met tips om fietsdiefstal tegen te gaan, (informatie over (gratis)) bewaakte fietsstallingen en het promoten van de norm FietsParKeur hoort bij de uitvoering van een goed fietsbeleid. In de binnenstad zijn hiervoor

locaties aangewezen die liggen op korte afstand van het kernwinkelgebied en aansluitend op inprikkers van de binnenstad. Gratis en bewaakt stallen van de fiets biedt hier een logische aansluiting op het fietsnetwerk.



stallingslocaties fiets in de binnenstad (bron: Bereikbaarheidsconclaf, bericht aan de stad, 2010)

Bijzondere doelgroep vormt degene die gebruikmaakt van de elektrische fiets. In 2011 was ruim 15% van de verkochte fietsen in Nederland een elektrische fiets en dit aandeel stijgt al jaren. Uit onderzoek van het ministerie en het Fietsberaad in 2012 blijkt dat de elektrische fiets zowel zorgt voor een stijging van de gemiddelde actieradius van de fiets als het langer én vaker in gebruik blijven van de fiets bij ouderen. Zowel fietsfabrikanten als autofabrikanten zijn momenteel actief op de doorontwikkeling van de elektrische fiets. Naar verwachting zal deze vervoerwijze op termijn voor steeds meer doelgroepen en soorten verplaatsingen interessant worden. Daarmee zal deze vervoerwijze ook een grotere plek op de straat én in stallingsruimte gaan innemen. Daarbij lijken niet alle stallingen voor de e-fietser aantrekkelijk. Door afwijkende fietsmaten, de (soms) hogere kwetsbaarheid door bedrading en fietscomputers, het hogere gewicht, maar vooral door hogere angst voor beschadiging en diefstal, zal de e-fietser hogere eisen aan de stallingsplek stellen of anders de (elektrische) fiets thuis laten. Voor infrastructuur zal de vraag naar (snel)fietsroutes en bredere fietspaden toenemen.

3.5 Openbaar Vervoer

De visie voor het openbaar vervoer in Deventer is vastgelegd in de Openbaar Vervoervisie Deventer (2008): <http://www.deventer.nl/leven/verkeer-vervoer-wegen/openbaar-vervoer-visie>. Verder is op regionaal niveau de wens voor extra stations beschreven in de Netwerkanalyse voor de Stedendriehoek (2005). Meest prominent voorbeeld, waarin de realisatie van het beleid vorm krijgt, is de verbetering van de stationsomgeving met uitbreiding van de fietsenstalling en een gebruiksvriendelijk voorranging busstation.

Alhoewel de exploitatie van het openbaar vervoer niet bij de gemeente ligt, is in de samenwerking binnen de openbaar vervoer concessie Midden-Overijssel toch wel een rol weggelegd in de verbetering ervan. De aandacht gaat vooral uit naar een zo optimaal mogelijk bediening van de verschillende woonwijken en kernen. Ook kan gratis openbaar vervoer of speciale arrangementen voor bepaalde doelgroepen worden overwogen, zoals bijvoorbeeld plaatsvindt bij bedrijven in het kader van mobiliteitsmanagement. Steeds meer komt de totale verplaatsing van de openbaar vervoerreiziger in beeld, dus van deur tot deur. Hierin past ondermeer het uitbreiden van de fietsenstallingen bij het station en diverse bushaltes, realiseren van meer uitgiftepunten voor OV-fiets en een goede aansluiting van bus op trein en v.v..

Deventer beschikt over twee stations en heeft de wens om hier nog drie aan toe te voegen. Naast Deventer CS en Colmschate zouden stations in Deventer-noord, -zuid en in Bathmen voor een optimale bediening van de gemeente Deventer met openbaar vervoer kunnen zorgen. Met name het ontwikkelen van een NS Voorstadhalte bij het Bedrijvenpark A1, station Deventer Zuid, is van belang voor de ontwikkeling van dit terrein, de omliggende bedrijventerreinen/woonwijken en de het landelijke buitengebied (recreatie) De gemeente streeft verder naar verbetering van de openbaar-vervoerverbindingen met de Randstad en Arnhem (als feeder naar de Hogesnelheidslijn oost). Verder werkt de gemeente samen met ProRail aan uitbreiding van het station met een derde perron.

Met ingang van december 2012 is station Colmschate opgenomen in de busdienstregeling van Syntus. Ook krijgt lijn 6 (Bathmen) een directe en snelle verbinding naar het station/de binnenstad over de Holterweg-Snipperlingsdijk en vinden wijzigingen plaats in de lijnvoering van 1, 3, 4 en 5. In Deventer-oost krijgen 1 en 5 een onafhankelijk van elkaar lopende, meer ontsluitende functie en in Deventer-noord ontstaat een bediening door lijnen 3 en 4 van de ROC-locatie Middenweg (met een nieuwe halte op de Ceintuurbaan). Met deze wijzigingen vindt steeds meer scheiding plaats van snelle verbindende lijnen en meer op het sociale netwerk gerichte, ontsluitende buslijnen.

Verder zal de pilot van de luslijn 8 een vervolg krijgen, uit te breiden met acties die het gebruik verder stimuleren. Ook de herstructurering van de Rivierenwijk en uitbreiding van de stad met Steenbrugge vragen om een nieuwe buslijnvoering. De gemeentelijke wens om een nieuwe centrumhalte te situeren op de Leeuwenbrug met een directe en korte looproute naar de kop van de Brink (via Gedempte gracht/Keizerstraat) is onderwerp van studie binnen de visie voor de stationsomgeving.

Op de volgende kaart staat de buslijnvoering m.i.v. december 2012 weergegeven.



buslijnvoering Deventer m.i.v. december 2012 (bron: Syntus Midden-Overijssel)

3.6 Goederenvervoer/omgevingseffecten

Met de aanleg van geluidsschermen langs grote delen van het spoor vindt aanpak plaats van de geluidsoverlast, veroorzaakt door het treinverkeer. Landsdelig is de inzet gericht op het zoveel mogelijk omleiden van de stroom goederenvervoer over spoor buiten de bestaande spoorlijnen Zutphen – Deventer – Hengelo. De voorkeur gaat uit naar afwikkeling via de Betuweroute en Duitsland.

Alhoewel volgens de normen in Deventer geen sprake is van knelpunten op gebied van luchtkwaliteit wordt met het stimuleren van openbaar vervoer en fietsverkeer wel getracht echte knelpunten te voorkomen. Een gebied waar dit in het bijzonder plaatsvindt is de stationsomgeving, waar ondermeer uitbreiding van de fietsenstalling plaatsvindt. Op stadsniveau zorgt het steeds meer dynamisch sturen van verkeersstromen over daarvoor capabele wegen door middel van het Deventer InformatieSysteem (DevIS) voor een vermindering van de milieueffecten.

Geconstateerd is dat de binnenstad van Deventer last heeft van (zwaar) vrachtverkeer en dat er in de binnenstad ook sprake is van relatief veel zoekverkeer. Er is een pilot gaande met kleine, elektrische voertuigen die de binnenstad bevoorraden. Sallcon als sociale werkvoorziening vervult hierin een faciliterende rol als vervoerder en ten behoeve van warehousing op het bedrijventerrein Bergweide. In regio-verband is een actieplan opgesteld dat moet leiden tot een efficiëntere en meer op elkaar afgestemde stedelijke distributie met positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit in de binnenstad en toeleidende wegen. Concrete acties die in samenwerking tussen gemeenten en bedrijfsleven worden opgepakt zijn onder andere het meer bundelen van goederenstromen, het meer op elkaar afstemmen van venstertijden inclusief het daaraan gekoppelde ontheffingenbeleid en het meer samenwerken van het midden en klein bedrijf in de bevoorrading.

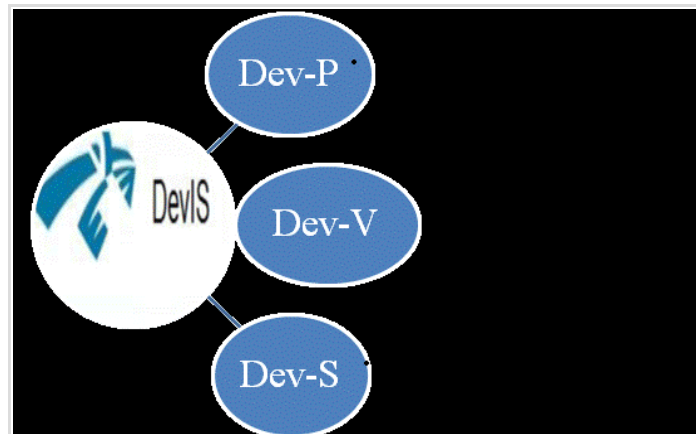


bevoorrading door Sallcon met elektrisch aangedreven voertuigen

3.7 Flankerend beleid

Voorgaande paragrafen geven een beeld van het primaire beleid voor de verschillende vervoersmodaliteiten. Daarnaast zijn ook aanvullende, meer ondersteunende maatregelen gewenst, zoals op het gebied van dynamisch verkeersmanagement, stedelijke distributie en vervoermanagement.

Het inzetten van systemen op het gebied van dynamische verkeersinformatie is belangrijk om het verkeer in de gemeente Deventer op de juiste manier te kunnen informeren. Het Deventer verkeersinformatie Systeem (DevIS) is het instrument om het verkeer op stadsniveau te kunnen regelen. Ook een koppeling aan managementsystemen op provinciaal en rijkswegenniveau ligt in de planning. Dit systeem bestaat uit de onderdelen Dev-P (Parkeerverwijssystem), Dev-V (beïnvloeding met verkeerslichten) en Dev-S (informatievoorziening voor de stad).



opzet Deventer informatiesysteem

Bij route informatie gaat het om het aansturen van het verkeer door het aanbieden van dynamische reisinformatie. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het geven van informatie op de Holterweg en Snipperlingsdijk als er vertraging is op de Kazernestraat. Ook kan het eerder beschreven dakpanprincipe om meer regionaal verkeer via de N348 te leiden worden ondersteund met actuele informatie over de rijtijd.

Met een dynamisch parkeerverwijssystem kan een bezoeker van de stad meteen zien of er en waar er vrije parkeerplaatsen zijn. Een dergelijk informatief systeem is nodig om Deventer meer als

gastvrije Hanzestad op de kaart te zetten. Het zal zoekverkeer beperken. Een systeem van stedelijke distributie biedt tot slot de mogelijkheid om de binnenstad te ontlasten van (zwaar) vrachtverkeer. Er loopt momenteel een pilot in de vorm van elektrische bevoorrading met warehousing bij Sallcon in de binnenstad.

Ten slotte is in regionaal verband de intentie uitgesproken om mobiliteitsmanagement te stimuleren. Concrete projecten die in samenwerking met het bedrijfsleven gerealiseerd zijn of worden, zijn de proef met de elektrische fiets en de slim reizenpas (1 pas voor zowel bus, trein als (OV-)fiets). Ook is het afgelopen jaar gevolg gegeven aan het voornemen om op een aantal plekken in de stad OV-fietsverhuurpunten te realiseren. Het beleid is erop gericht dit nog verder uit te breiden.

3.8 Doorkijk lange termijn



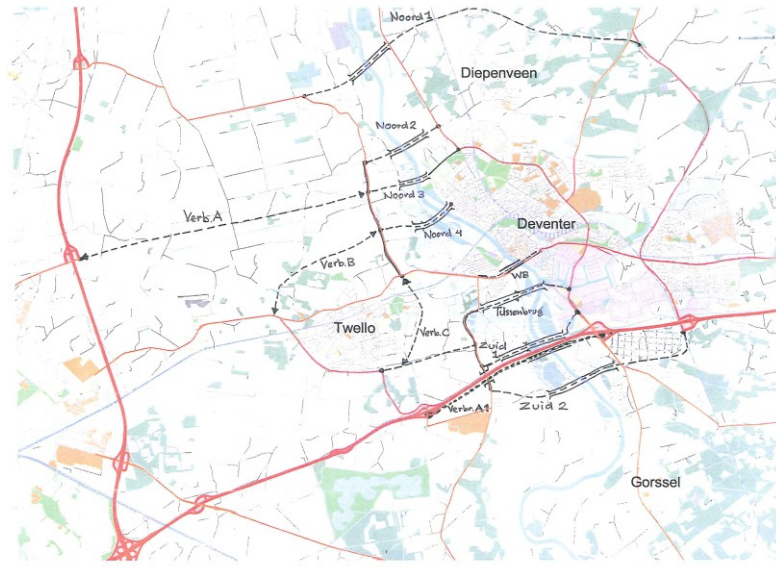
DevIS anno 2012: Dynamisch reisinformatiepaneel langs N348 ten noorden van Deventer

Voor de middellange termijn is het beleid beschreven in voorgaande paragrafen. Fysiek blijft de opgave ook op langere termijn overeind om op stadsniveau het dakpan-principe leidend te laten zijn voor de afwikkeling van het autoverkeer. In de laatste fase en dus op langere termijn past hierin de al genoemde afwaardering van de Wilhelminabrug. Alhoewel dosering een goed middel is om verkeer te beïnvloeden, blijft de opgave om een substantiële afname van verkeer op de Wilhelminabrug te realiseren complex. Naast dosering kan ook een zuidwestelijke randweg om Twello in combinatie met het 'afwaarderen' van de huidige hoofdstructuur in Twello zorgen voor de gewenste functieafname van de N344 tussen Deventer en Twello. Ten slotte zal ook dynamisch verkeersmanagement een steeds grotere rol spelen in de geleiding van en informatievoorziening naar de weggebruiker.

De ruimtelijke ontwikkeling van Deventer concentreert zich de komende jaren vooral langs de A1. In de stad zelf is sprake van grootschalige herstructurering, die kwantitatief weinig invloed heeft op de hoeveelheid verkeer. Daarnaast zorgt de stagnerende woningmarkt voor een vertraging in de realisering van grootschalige uitleg. Al met al komt er langzaam een einde aan de sterke groei van het verkeer. De toenemende druk op het Deventer wegennet zal zich als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen vooral concentreren op het Hanzetracé. Het zijn met name beleidsmaatregelen die het regionale achterlandverkeer meer via de N348 moeten leiden.

De wereldwijde schaarste aan natuurlijke brandstoffen zal in toenemende mate ook in Deventer zorgen voor een kentering in de wijze waarop mensen zich verplaatsen. Meer en meer komen duurzame brandstoffen in beeld, zoals bijvoorbeeld elektriciteit. Voor de langere verplaatsingen zullen collectieve vervoersvormen steeds aantrekkelijker worden en op korte afstand zal de fiets aan populariteit winnen. Het verdient aanbeveling om nu reeds voor te sorteren op deze ontwikkeling. Het verder vormgeven van de sterfietsroutes, gekoppeld aan goede stallingsvoorzieningen, en het optimaliseren van het collectief vervoer, zowel de trein als bus, past in dit beeld. Vooral op het terrein van collectief vervoer is meer maatwerk gewenst, gericht op een passend aanbod bij de vraag van de werknemer en bewoner. Voorbeelden van duurzame maatregelen zijn het verder uitrollen van mobiliteitsmanagement bij bedrijven, gekoppeld aan het "nieuwe werken", waarbij tijd en plaats flexibel worden en de elektrische fiets als vervoermiddel voor de regionale verplaatsingen.

In het licht van bovenstaande ontwikkelingen is aanleg van een noordelijke IJsselbrug niet zozeer gewenst vanuit opvang van een sterke mobiliteitsgroei, maar veel meer gekoppeld aan een evenwichtiger verdeling van het verkeer over de stad. In 2013 vindt nader onderzoek plaats naar de rol die een derde brug kan spelen in de ruimtelijke en verkeerstructuur in en om Deventer.



Ideeën over locatie derde IJsselbrug met aansluitende verbindingen