

Gemeente Deventer

Herijking Nota Hoofdwegenstructuur Eindrapport

Gemeente Deventer

Herijking Nota Hoofdwegenstructuur Eindrapport

Datum 24 januari 2007
Kenmerk DVT251/Abf/1392

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Deventer
Titel rapport	Herijking Nota Hoofdwegenstructuur Eindrapport
Kenmerk	DVT251/Abf/1392
Datum publicatie	24 januari 2007
Projectleider opdrachtgever(s)	de heer ing. T. Draisma
Projectleider Goudappel Coffeng	de heer ing. F.A. Aalbers

Inhoud	Pagina
Inleiding	9
Kader, aanleiding en toelichting herijking	9
Leeswijzer	13
Eerste analyse	15
'Items' binnen de herijking	15
Item 1: Hanzetracé ('drager van de stad')	17
Item 2: Welle	18
Item 3: Veenweg en functioneren 'binnenring'	19
Item 4: Rijksweg A1 en de 'poorten van de stad'	19
Item 5: Wilhelminabrug e.o	20
Item 6: Parkeren en parkeerring	21
Item 7: Functioneren radialen	21
Item 8: Luchtkwaliteit	22
Overwegingen en dilemma's	23
Item 1: Hanzetracé ('drager van de stad')	23
Item 2: Welle	24
Item 3: Veenweg	24
Item 4: Rijksweg A1 en 'poorten van de stad'	26
Item 5: Wilhelminabrug e.o	29
Item 6: Parkeren en parkeerring	32
Item 7: Functioneren radialen	33
Item 8: Luchtkwaliteit	34

Inhoud (vervolg)	Pagina
Scenario's en beoordeling	37
Basisscenario	37
Twee aanvullende scenario's	38
Niet-scenario gerelateerde maatregelen	39
Combinatie van scenario's	41
Inhoudelijke voorkeur	43
Tactisch uitvoeringsprogramma	45
Maatregelen opwaarderen Hanzetracé (basisscenario)	45
Volgtijdelijkheid maatregelen	46
Uitvoeringsprogramma	47
Doorkijk verdere toekomst	49
Hoofdinfrastructuur Stedendriehoek 2030, de strategie	49
Masterplan Havenkwartier	50

Inhoud (vervolg)	Pagina
Bijlage 1: Beschrijving relevante nota's	53
Bijlage 2: Samenvatting werksessies	61
Bijlage 3: Nadere toelichting analyse	63
Bijlage 4: HWS en luchtkwaliteit	65
Bijlage 5: Overzichten verkeerssituatie scenario's	69
Bijlage 6: Projecten en/of maatregelen op gebiedsniveau	71
Bijlage 6: Projecten en/of maatregelen op gebiedsniveau	71
Landsherenkwartier, Oranjekwartier en Steenbrugge	71
Karel de Grotelaan, Tuindorp en Oudegoedstraat	72
Schalkhaar en omgeving	72
Bathmen	73
Colmschate-zuid, Vijfhoek, De Hoven, Diepenveen en kleine kernen buitengebied	73

1 Inleiding

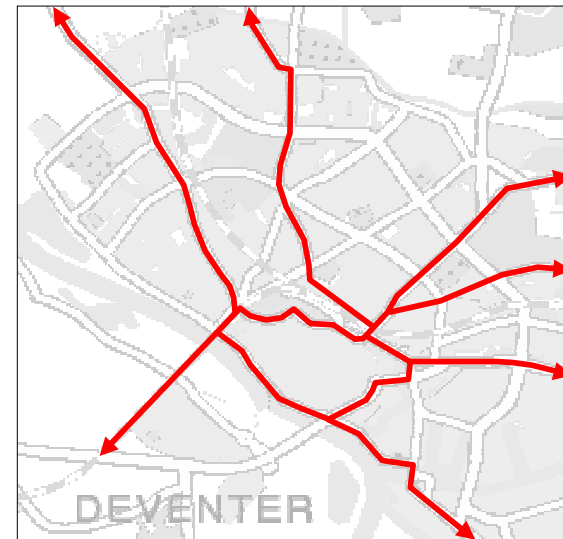
Deventer is een dynamische stad die volop in ontwikkeling is. Dit blijkt ondermeer uit het aantal (forse) ruimtelijke ontwikkelingen, dat voor de komende 10 tot 15 jaar op het programma staat. Hoewel deze ontwikkelingen op zich positief zijn voor de stad, kennen ze ook een keerzijde. Samen met de landelijke trend van een stijgende mobiliteit, hebben ze tot gevolg dat het steeds drukker wordt op de Deventer wegen: met meer opstoppingen en een toename van verkeersoverlast tot gevolg. Om hier zo optimaal mogelijk mee om te gaan heeft de gemeente in december 2001 de Nota Hoofdwegenstructuur (Nota HWS) vastgesteld. Verschillende omstandigheden maken een herijking echter noodzakelijk.

Kader, aanleiding en toelichting herijking

Kader voor het verkeersbeleid

De herijking van de Nota HWS is ten eerste onderdeel van het continue gemeentelijke proces van het actueel houden van het totale verkeers- en vervoersbeleid (en de daaruit voortvloeiende maatregelen). Voorliggende herijking wordt in de periode 2006-2007 dan ook gevolgd door een herijking van de benodigde maatregelen op het gebied van (het bevorderen van) het openbaar vervoer en in de periode 2007-2008 door een herijking van de

benodigde maatregelen op het gebied van (het bevorderen van) het fietsverkeer. Ook wordt in 2006 een 'uitvoeringsplan parkeren' opgesteld. Voorliggende herijking van de Nota HWS sluit aan bij (lopende uitwerkingen van) vigerend beleid op het gebied van openbaar vervoer, fiets en parkeren (zoals bijvoorbeeld de verdere uitwerking van de Zevenster Fietsroutes).



Figuur 1.1: Zevenster Fietsroutes als kader voor de herijking HWS

Ten tweede maakt de herijking van de Nota HWS deel uit van de benodigde beleidsafstemming tussen landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In algemene zin is het verkeers- en vervoerbeleid binnen Nederland gericht op behoud van mobiliteit, als voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling. Een sterke samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer staat hierbij centraal. Meer dan in het verleden gaat een goede geleiding van verkeersstromen gepaard met het benutten van de sterke kanten per vervoerswijze. Dit uitgangspunt vervangt het zogenaamde ‘modaliteitbeleid’, waarbij meer een structurele verandering in de keuze voor een vervoerswijze werd nagestreefd.

Toch wordt binnen de gemeente Deventer blijvend ingezet op het beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze ten gunste van de fiets en/of het openbaar vervoer (of minimaal sec het bevorderen van fiets en/of het gebruik van het openbaar vervoer). Dit naast de beleidslijn dat een optimale bereikbaarheid niet mag leiden tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of leefbaarheid.

Provinciaal en regionaal zijn (recent) beleidsnota's vastgesteld die bovenstaand verkeersbeleid (in meer of mindere mate) in zich hebben én die het verkeersbeleid van de gemeente Deventer beïnvloeden. Het gaat hierbij respectievelijk om de Provinciale Verkeers- en Vervoerplannen van de provincie Overijssel en Gelderland, het rapport 'hoofdinfrastructuur stedendriehoek 2030:

de strategie' en (meer gericht op de korte termijn) de nota Beter Bereikbaar Stedendriehoek (BBS). Deze nota's besteden onder andere aandacht aan de functie van de verschillende wegennetten en hun onderlinge relaties. Voorliggende herijking neemt dit ingezette beleid als uitgangspunt. De belangrijkste, voor Deventer relevante, onderdelen van dit beleid zijn:

- de Rijksweg A1 als vervoersdrager van de Stedendriehoek (met aanleg van spitsstroken als eerste maatregel ter verbetering van de doorstroming);
- de provinciale prioriteit voor een goede bereikbaarheid van het economisch centrum Deventer binnen Salland en de Stedendriehoek;
- het inzetten op een schaa sprong van de Deventerweg als belangrijkste poort van Deventer vanaf en naar de Rijksweg A1;
- een maximale benutting van de aansluiting Deventer-oost op de Rijksweg A1;
- een geleidelijke wijziging van de functie van de Wilhelminabrug, gericht op de afwikkeling van lokaal verkeer tussen Twello en Deventer.

Een meer uitgebreide beschrijving van de aan de Nota HWS verwante plannen van hogere overheden (en het structuurplan van de gemeente zelf) is als bijlage 1 opgenomen.

Aanleiding

De thans vigerende Nota HWS geeft het perspectief weer voor de wegenstructuur en verkeerssituatie in het jaar 2010. Hierbij is de keuze gemaakt voor een evenwichtige benadering van bereikbaarheid en leefbaarheid (inclusief verkeersveiligheid). Deze nota geldt nog steeds. Toch is een herijking gewenst. Zo ligt er inmiddels een regionale verkeersvisie (voor de lange termijn, 2030), waarbij maatregelen die Deventer neemt natuurlijk wel moeten 'passen' binnen dit regionale kader. Ook is geconstateerd dat de verkeersstructuur aan de zuidzijde van de binnenstad op korte termijn extra aandacht verdient. Een rol hierbij spelen onder andere: het huidige afwikkelingsniveau op sommige (piek) momenten, een versterkte aandacht voor de mogelijkheden om de Welle autoluw te maken en het herijken van het parkeerbeleid in en om de binnenstad. Tevens is er behoefte aan een pragmatisch, effectief plan, dat binnen een periode van vijf tot tien jaar tot uitvoering kan komen (rekening houdend met de financiële ruimte).

Naast vaststaande ontwikkelingen in de periode tot 2017, waarmee rekening wordt gehouden (onder andere Steenbrugge en de aanleg van spitsstroken op de Rijksweg A1) zijn er ook ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op de langere termijn (2020-2030). Deze ontwikkelingen zijn nog geen (hard) vaststaand beleid of zijn door de langere plantermijn nog onzeker. Voorbeelden

hiervan zijn: een verdergaande uitbreiding van de capaciteit van de Rijksweg A1, (ideeën over) een derde IJsselbrug (al dan niet in combinatie met een stedelijke uitbreiding aan de westzijde van de IJssel), een meer grootschalige uitbreiding van Schalkhaar in noordoostelijke richting, maar ook (sommige) maatregelen in het kader van plannen in en om de binnenstad zoals het Masterplan IJsselfront of de zogenaamde Pleinenvisie. Deze ontwikkelingen spelen binnen de herijking slechts voor een deel een rol. De herijking gaat namelijk uit van een plantermijn tot 'slechts' 2017. Naar de verdere toekomst toe is wel maximaal geprobeerd om eventueel toekomstige ontwikkelingen niet te 'blokkeren' (of juist eerste stappen te zetten die gewenste ontwikkelingen op langere termijn mogelijk zouden kunnen maken).



Figuur 1.2: Aandacht voor verkeersstructuur zuidzijde binnenstad

Toelichting herijking

Herijken betekent niet dat er een compleet ‘nieuwe’ Nota HWS komt. Zowel geografisch als inhoudelijk gezien blijven grote delen van de thans vigerende nota ongewijzigd. De herijking richt zich voornamelijk op het gebied binnen het Hanzetracé; het gebied tussen de Welle, Roland Holstlaan, Overstichtlaan en Hanzeweg, waarbij uiteraard wel rekening wordt gehouden met (effecten op) het omliggende gebied en de belangrijkste invalswegen van de stad. Deze ‘gebiedsgerichte beperking’ heeft te maken met de belangrijkste nog openstaande vragen zoals deze uit de thans vigerende Nota HWS naar voren zijn gekomen. Ook de principiële benadering van leefbaarheid en verkeersveiligheid (zo groot mogelijke verblijfsgebieden creëren en het waar mogelijk concentreren van verkeer op hoofdwegen) staat niet ter discussie. Voor de gebieden buiten het plangebied geldt in principe het beleid, zoals neergelegd in de thans vigerende Nota HWS.

Het doel van de herijking is om te komen tot een pragmatisch, effectief plan voor het hoofdwegenet van Deventer, dat enerzijds kan rekenen op voldoende draagvlak en anderzijds binnen een periode van vijf tot tien jaar tot uitvoering kan komen. Het plan dient tevens inzicht te verschaffen in het totaal aan maatregelen dat de komende jaren noodzakelijk is. Op basis van de herijking kan dan jaarlijks (bestuurlijk en inhoudelijk) steeds opnieuw een afweging plaatsvinden in de prioriteitsstelling.

De drie leidende thema’s binnen de herijking zijn dezelfde als in de thans vigerende Nota HWS: bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De effectiviteit van de herijking wordt afgemeten aan een centrale doelstelling (overgenomen uit de thans vigerende Nota HWS):

Deventer en bestemmingen in Deventer zijn zo optimaal mogelijk bereikbaar, binnen het (soms wettelijke) kader van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Hiervan afgeleide doelstellingen zijn onder andere¹:

- het optimaliseren van de samenhang tussen economie, ruimte, verkeer en leefbaarheid;
- het instandhouden en waar mogelijk versterken van collectieve kwaliteiten, zoals de historische binnenstad, het waardevolle landschap en de stedelijke structuur;
- het stimuleren van fietsgebruik en collectief vervoer;
- het minimaliseren van hinder, veroorzaakt door autoverkeer;
- een duurzaam veilige inrichting en categorisering van wegen;
- een goede bereikbaarheid van economische centra;
- het afstemmen van lokaal, regionaal en landelijk beleid.

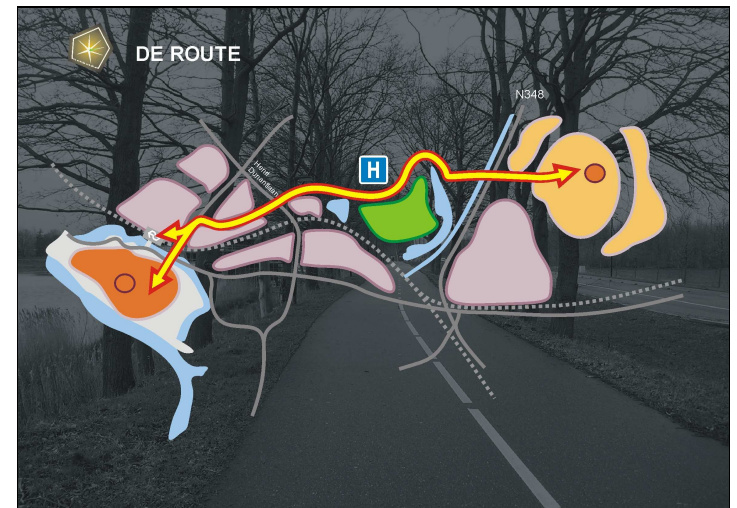
¹ Voor het volledige overzicht wordt verwezen naar de thans vigerende Nota HWS

Leeswijzer

Voorliggende rapportage start met de behandeling van de 'items' die binnen de herijking HWS een belangrijke rol spelen en de overwegingen en dilemma's die met de aanpak van deze 'items' samenhangen (achtereenvolgens in hoofdstuk 2 en 3). Hoofdstuk 4 behandelt een aantal scenario's, gericht op het bereiken van de meest gewenste verkeers- en vervoerssituatie in Deventer. Hierbij is tevens een voorkeur aangegeven voor de eerste te nemen stappen op weg naar deze situatie. Deze eerste stappen zijn in hoofdstuk 5 vertaald in maatregelen ('tactisch uitvoeringsprogramma'). Hoofdstuk 6 plaatst tenslotte de verkeers- en vervoerssituatie in het licht van ontwikkelingen op de langere termijn. Tijdens de diverse analyses is namelijk een goed beeld ontstaan over de wijze waarop Deventer zich op de langere termijn zou kunnen ontwikkelen en positioneren.



Figuur 1.3: Nieuw fietspad langs de Handelskade



Figuur 1.4: Zevenster fietsroute Vijfhoek: bevorderen fietsgebruik

2 Eerste analyse

Binnen het herijkingproces is onder meer gewerkt met werksessies. Hierin zijn in het kader van de herijking de ideeën over de huidige en de te verwachte verkeerssituatie bij verschillende belangengroeperingen geïnventariseerd. Ook zijn met een aantal leden van de gemeenteraad (betrokken bij het vakgebied verkeer en vervoer) discussiebijeenkomsten geweest, waarin zowel knelpunten als denkrichtingen aan de orde zijn geweest.

'Items' binnen de herijking

Met het streven naar een pragmatische Nota HWS die binnen een relatief korte periode tot uitkomsten moest leiden en daarnaast voldoende draagvlak heeft (ook buiten de gemeentelijke organisatie), is gekozen voor een actieve benadering van belangengroeperingen. In een aantal werksessies zijn respectievelijk wensen en knelpunten in het hoofdwegennet geïnventariseerd, geanalyseerd en soms van een (door sommige) gewenste oplossing voorzien. Binnen de werksessies (zie ook bijlage 2) is naast met leden van de gemeenteraad van gedachten gewisseld met vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel, Deventer Kring Werkgevers, het Midden en Kleinbedrijf, Transport en Logistiek Nederland, Stichting Deventer Binnenstadsmanagement, Fietsersbond, Studiegroep 13, het (nieuwe) Deventer

Ziekenhuis, Hanzewonen, Woonunie, Rentré Wonen en bewoners van de Binnenstad, de Singels, de Zwolseweg en de Raambuurt.

Gecombineerd met de input van diverse gemeentelijke afdelingen heeft dit in het proces geleid tot een achttal 'items' dat binnen de herijking een centrale rol speelt (en waarin alle naar voren gekomen onderdelen 'gebundeld' zijn):

1. De verkeerssituatie op het Hanzetracé (de route Hanzeweg – Amstellaan – van Oldenielstraat – Margijnenek – Lebuinuslaan – Overstichtlaan, als 'drager' van de stad).
2. De verkeerssituatie op de Welle. Zowel politiek als maatschappelijk leeft de wens om de (binnen)stad sterker 'aan het water te koppelen' door de Welle autoluw(er) te maken.
3. De verkeerssituatie op de Veenweg, mede in relatie tot het verkeerskundig functioneren van de 'binnenring' (de route Veenweg – Ceintuurbaan – J. van Vlotenlaan). Er is een spanningsveld tussen het huidige gebruik en functie van de Veenweg binnen de hoofdwegenstructuur en de leefomgeving, inrichting en vormgeving van de weg.
4. Het functioneren van de Rijksweg A1, mede in relatie tot de stedelijke 'poorten van de stad' (Zutphenseweg – Deventerweg, Siemelinksweg, Holterweg en Wilhelminabrug). De aanleg van de spitsstroken op de Rijksweg A1 en de (regionale) visie op verkeer hebben wezenlijke effecten op het toekomstig functioneren van de stedelijke 'poorten van de stad'. Het

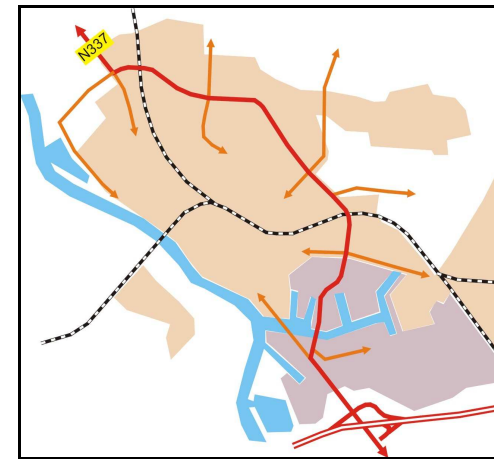
functioneren van de hoofdwegenstructuur dient hier op afgestemd te zijn.

5. Het functioneren van de route Wilhelminabrug - Kazernestraat van en naar de Handelskade, Mr. de Boerlaan en Snipperlingsdijk (inclusief de combinatie van kruispunten in de nabijheid van de SVB-bank; de zogenaamde SVB-knoop). Eén van de meest in het oog springende verkeersproblemen in de huidige situatie is de stagnatie van verkeer (met name in de ochtendspitsperiode) naar de Wilhelminabrug op de Kazernestraat, Handelskade, Snipperlingsdijk en de Veenweg. Er ligt echter ook een (regionale) visie over het toekomstig functioneren van de Wilhelminabrug, die uitgaat van het tegengaan van langere regionale verplaatsingen (bijvoorbeeld tussen Deventer en Apeldoorn). Het zoeken naar maatregelen dient daarom enerzijds gericht te zijn op het oplossen van problemen en anderzijds aan te sluiten bij de regionale visie.
6. Het functioneren van de parkeerring (de route Singel – Handelskade – Kazernestraat – Bokkingshang/Emmastraat – Welle – Kapjeswelle - van Twickelostraat), mede in relatie tot de parkeersituatie in en om de binnenstad. Een optimale bereikbaarheid van het centrum en het waar mogelijk verbeteren van deze bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde binnen het gewenste functioneren van de hoofdwegenstructuur. Het aansluiten bij de huidige en toekomstige parkeersituatie in en om de binnenstad staat hierbij centraal.
7. Het functioneren van de ‘oude radialen’ (Zwolseweg, Laan van Borgele/Diepenveenseweg, Hoge Hondstraat, Brinkgreverweg, as binnenstad-Colmschate en Zutphenseweg) in het wegennet. Er is op alle radialen (in meer of mindere mate) een spanningsveld tussen verkeerskundige functie en de directe (leef)omgeving.
8. De aansluiting bij het opstellen van het gemeentelijke Actieplan Verbetering Luchtkwaliteit. Tijdens het herijken van de Nota HWS is, mede onder invloed van landelijke ontwikkelingen, besloten tot het opstellen van een Actieplan Verbetering Luchtkwaliteit. De relatie tussen verkeersstromen en de luchtkwaliteit heeft een koppeling van beide processen noodzakelijk gemaakt.

In het navolgende worden de uitkomsten van de analyses met betrekking tot de ‘items’ staccato benoemd.

Item 1: Hanzetracé ('drager van de stad')

- De aanleg van een optimaal functionerend Hanzetracé is voorwaardenscheppend voor de mogelijkheid tot het nemen van andere maatregelen in de stad. Zonder deze maatregel is de verkeersgroei op andere wegen zodanig dat oplossingsgerichte maatregelen ter plaatse gedoemd zijn om te mislukken (zie tevens tekst en tabel in paragraaf 3.1).
- Het Hanzetracé kent een latente vraag (er wil in spitsperioden meer verkeer over, maar er worden ten gevolge van vertragingen toch andere routes gekozen). Het bevorderen van de doorstroming op het Hanzetracé is hiermee essentieel.
- Een volledige vormgeving van het Hanzetracé tussen (in ieder geval) de Rijksweg A1 en de Raalterweg met 2x2 rijstroken is noodzakelijk. Beperkingen liggen thans op de Amstellaan (in noordelijke en zuidelijke richting), de Hanzeweg (de Hanzebrug in noordelijke richting) en de poort van Deventer met daarin de Deventerweg en het kruispunt met de Zutphenseweg (afslag naar het Hanzetracé in noordelijke richting). Ook het aantal aansluitingen werkt (in relatie tot het instellen van 'groene golven' en/of andere doorstromings-bevorderende maatregelen) beperkend.
- Van een verdere opwaardering van het Hanzetracé mogen positieve effecten op de rest van de stad verwacht worden in de periode tussen aanleg en 2017. In 2017 is de verkeerssituatie op andere hoofdwegen in de stad weer vergelijkbaar met de huidige situatie.
- Het Hanzetracé kent ook na opwaardering een bovengrens in de hoeveelheid te verwerken verkeer. Deze bovengrens is met name afhankelijk van de mogelijkheden die er zijn om verkeer op kruispunten sneller te verwerken en/of de mogelijkheden die er zijn om het aantal kruisende verkeersstromen te beperken (of de mate waarin kruisende verkeersstromen voorkomen). Dit heeft een duidelijke samenhang met de eerder genoemde wens om de doorstroming op het Hanzetracé te bevorderen.



Figuur 2.1: Het Hanzetracé als 'drager van de stad'

Item 2: Welle

- Zowel politiek als maatschappelijk leeft de wens om de (binnen)stad sterker ‘aan het water te koppelen’, bijvoorbeeld door het autoluw(er) maken van de Welle.
- Verkeerskundig gezien vervult de Welle in de huidige hoofdwegenstructuur echter een zeer belangrijke rol. De Welle is in de thans vigerende Nota HWS benoemd als ‘tweede drager van de stad’ (naast het Hanzetracé).
- De wens voor een structurele daling van het aantal motorvoertuigen per etmaal op de Welle staat daarom op gespannen voet met hiervoor aangegeven functie binnen de hoofdwegenstructuur.
- Uit analyses komt naar voren dat het sec structureel afsluiten van de Welle op werkdagen niet mogelijk is binnen de huidige hoofdwegenstructuur (zie ook bijlage 3).
- Mogelijkheden om de intensiteit te beperken moeten worden gezocht in combinatie met effecten van andere maatregelen (zie verder) en/of in de vorm van dynamische maatregelen (maatregelen naar tijd; bijvoorbeeld een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer alleen op zondagen).



Figuur 2.2: Deventer aan de IJssel



Figuur 2.3: Verkeersdruk op Pothoofd richting Welle

Item 3: Veenweg en functioneren ‘binnenring’

- Er is een spanningsveld tussen het huidige gebruik en functie van de Veenweg binnen de hoofdwegenstructuur en de omgeving, inrichting en vormgeving. Hierdoor zijn er knelpunten op gebied van zowel verkeersveiligheid, leefbaarheid als ruimtelijke en sociale samenhang in de wijk.
- Het functioneren van de Veenweg kan niet als ‘losstaand’ worden beschouwd van het functioneren van de ‘binnenring’ als geheel.
- Er bestaat een negatieve relatie tussen de ‘binnenring’ als onderdeel van de hoofdwegenstructuur en de Zevenster-fietsroutes (wat betreft de mate van potentiële conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer).
- Uit analyses komt naar voren dat het sec structureel afsluiten van de Veentunnel voor doorgaand (gemotoriseerd) verkeer niet mogelijk is binnen de huidige hoofdwegenstructuur. (Omslag)effecten naar de Brinkgreverweg en het Hanzetracé zijn te groot (zie ook bijlage 3).
- Mede in relatie tot het ‘item Welle’ en de opwaardering van het Hanzetracé ligt het echter wel voor de hand om te zoeken naar maatregelen die tot effect hebben dat een deel van het verkeer, dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Veenweg, gebruik gaat maken van het Hanzetracé.

Item 4: Rijksweg A1 en de ‘poorten van de stad’

- De aanleg van de spitsstroken op de Rijksweg A1 heeft wezenlijke gevolgen voor Deventer. Door de ‘opwaardering’ van de Rijksweg A1 komt er meer verkeer aan in kortere tijdsperioden (met name in de spitsperioden) en routes via de Rijksweg A1 worden weer aantrekkelijker in vergelijking met parallelle routes over bijvoorbeeld de Wilhelminabrug en de Holterweg.
- De positie van de ‘poorten van de stad’ Siemelinksweg, Deventerweg, Holterweg, Raalterweg, de Wilhelminabrug en de aansluitende wegenstructuur dient ‘naadloos’ afgestemd te worden op de te wijzigen verdeling van externe en doorgaande verkeersstromen in/door Deventer.
- Wat betreft het sturen van verkeer via gewenste routes biedt het instrument verkeersdosering op de randen van de stad met name mogelijkheden op de Raalterweg (het ‘sturen’ van verkeer via de N348, mede in relatie tot de aanleg van Steenbrugge) en de Wilhelminabrug (aansluitend bij de op termijn gewenste functie van de Wilhelminabrug in het wegennet en het stimuleren van routes via de Rijksweg A1). Het bewegwijzeren van voorkeursroutes kan hierin een rol vervullen.

Item 5: Wilhelminabrug e.o

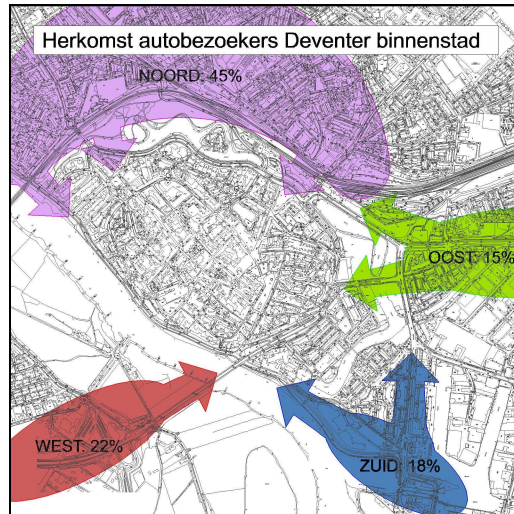
- De verkeersdruk op de Wilhelminabrug is hoog en neemt verder toe (de route is aantrekkelijk ondanks vertragingen op piekmomenten). Ook spelen diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving. De huidige intensiteit zal dan ook toenemen, maar naar verwachting voor een deel anders verspreid over de dag.
- Er ligt een (regionale) visie over het toekomstig functioneren van de Wilhelminabrug, die uitgaat van het tegengaan van langere verplaatsingen.
- Het verder optimaliseren van de verkeersafwikkeling binnen de huidige verkeersstructuur in het gebied rondom de Wilhelminabrug biedt geen oplossing voor de verder toenemende verkeersdruk.
- Voor het optimaal functioneren van de hoofdwegenstructuur van Deventer is het daarom van belang om routes via de Wilhelminabrug en Kazernestraat te beïnvloeden. Het ontlasten van de route Kazernestraat van aan de binnenstad gerelateerd verkeer zou hiervoor mogelijk een oplossing kunnen bieden. Dit verkeer zou dan via andere wegen afgewikkeld moeten worden.



Figuur 2.4: Entree stad-inwaarts komend vanaf de Wilhelminabrug

Item 6: Parkeren en parkeerring

- Een optimale bereikbaarheid van het centrum is een belangrijke randvoorwaarde binnen de herijking.
- Het waar mogelijk verbeteren van deze bereikbaarheid is een continue opgave die binnen het analyseren van de 'items' moet worden meegewogen.
- De bereikbaarheid van zowel huidige als toekomstige parkeervoorzieningen (Boreel, Sluiskwartier) dient binnen de herijking gegarandeerd te zijn.



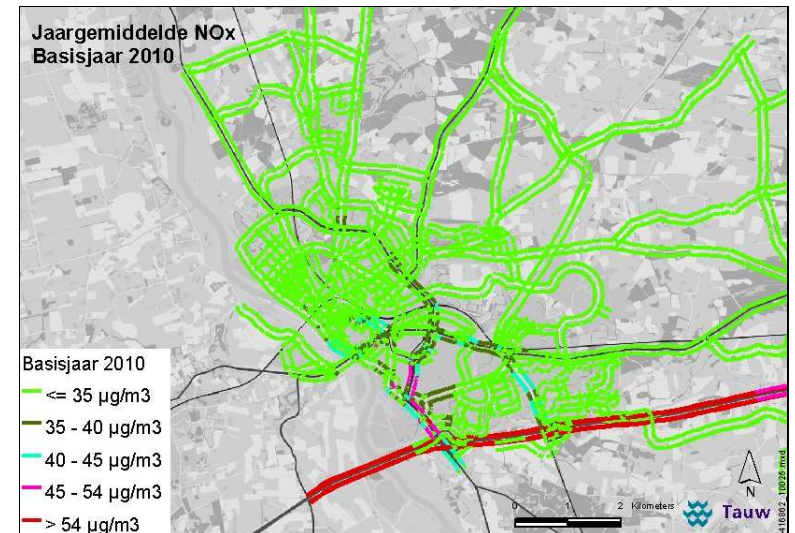
Figuur 2.5: Herkomst bezoekers binnenstad

Item 7: Functioneren radialen

- De functie van de radialen in de stad staat niet ter discussie (ontsluitingsfunctie voor de stad en van wezenlijk belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad). Er blijft op alle radialen (in meer of mindere mate) een spanningsveld tussen verkeerskundige functie en de directe (leef)omgeving.
- Binnen de herijking staat centraal dat 'doorgaand verkeer' via de radialen waar mogelijk wordt tegengegaan. Hierbij vindt vanzelfsprekend een continue afstemming plaats met het garanderen van de bereikbaarheid van het centrum.
- Hoewel een belangrijk item, is naar voren gekomen dat de verkeerssituatie op de diverse radialen met name afhankelijk is van de verkeerssituatie direct rondom de binnenstad. Met andere woorden: de keuzes voor maatregelen die wel of niet genomen worden in relatie tot bijvoorbeeld de Welle en de Wilhelminabrug zijn meer van invloed op de verkeerssituatie op de radialen dan het nemen van maatregelen op de radialen zelf.
- Het functioneren van de radialen komt daardoor vooral als afgeleide terug in de 'vertaling naar scenario's (zie hoofdstuk 4).

Item 8: Luchtkwaliteit

- Hoewel de situatie met betrekking tot de stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) naar de toekomst toe aanzienlijk gaat verbeteren, blijft er op specifieke locaties sprake van een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit. Deze knelpunten hebben met name betrekking op hoofdwegen (zie bijlage 4)
- In Deventer worden de knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit primair bepaald door verkeer.
- Voor besluiten omtrent projecten (in dit geval uit de Nota HWS) is het van belang om aan te tonen dat de luchtkwaliteit door de uitvoering verbetert dan wel tenminste niet verslechtert.
- In het algemeen zijn er binnen de gemeente Deventer diverse maatregelen op het gebied van verkeer mogelijk die bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit en aan het voldoen aan wet- en regelgeving.
- De herijking van de Nota HWS kan, in relatie tot stagnerende ruimtelijke projecten, bijdragen aan mogelijke oplossingen door eventuele positieve effecten op de luchtkwaliteit van verkeersmaatregelen ter plaatse.



Figuur 2.5: Voorbeeld van een analyse uit het Actieplan Verbetering luchtkwaliteit Deventer 2006-2010

3 Overwegingen en dilemma's

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de 'items', zoals ze in het voorgaande hoofdstuk zijn benoemd. Met name de overwegingen en dilemma's die een rol hebben gespeeld bij de inhoudelijke analyse staan hierbij centraal.

Item 1: Hanzetracé ('drager van de stad')

Zoals aangegeven, is in analyses naar voren gekomen dat de aanleg van een optimaal functionerend Hanzetracé voorwaarden-scheppend is voor het openhouden van de mogelijkheid tot het nemen van andere maatregelen in het gebied binnen het Hanzetracé. In navolgende tabel is dit weergegeven.

Jaar	Welle	Handelskade	Veenweg	Hanzetracé	N348
2005	18.300	16.600	11.900	20.800	11.400
2017	20.500	17.900	14.300	24.200	16.700
2017 Hanzetracé	17.300	17.300	9.100	36.100	15.300

Tabel 4.2: Algemeen beeld intensiteiten 2005, 2017 zonder - en 2017 met opgewaardeerd Hanzetracé (in mvt./etmaal)

Zonder het opwaarderen van het Hanzetracé (tussen in ieder geval de Rijksweg A1 en de Raalterweg met 2x2 rijstroken en een

verbeterde doorstroming) is de verkeersgroei op de wegen binnen het Hanzetracé zodanig dat maatregelen gedoemd zijn om te mislukken. Dit is ook reeds onderkend in onder andere de regionale verkeersvisie, waarin het inzetten 'op een schaa sprong van de Deventerweg als belangrijkste poort van Deventer vanaf en naar de Rijksweg A1' als opgave staat aangegeven. Aan dit onderdeel van het Hanzetracé wordt door de gemeente Deventer, Rijkswaterstaat en de provincie Overijssel reeds gewerkt (in het kader van 'Beter Bereikbaar Stedendriehoek'). In 2007 zullen capaciteitsverruimende maatregelen worden doorgevoerd. Dit legt overigens wel een druk op het snel doorvoeren van maatregelen die het gebruik van het Hanzetracé ook binnen Deventer aantrekkelijker moeten maken.

De allerhoogste prioriteit die het opwaarderen van het Hanzetracé daarmee heeft, heeft wel tot gevolg dat dit bij een mogelijke schaarse beschikbaarheid van financiële middelen betekent, dat maatregelen niet persé worden genomen op die locaties waar ook daadwerkelijk in de huidige situatie een verkeersprobleem merkbaar is (bijvoorbeeld rondom de SVB-bank), maar juist op het Hanzetracé. De kosteneffectiviteit van maatregelen én het oplossend vermogen is op het Hanzetracé immers het grootst. Het opwaarderen van het Hanzetracé is in de 'vertaling naar scenario's' (zie het volgende hoofdstuk) daarom zowel als zelfstandig scenario als als 'basis' opgenomen in alle overige scenario's. De relatie naar de Siemelinksweg (als tweede 'poort van Deventer' vanaf de Rijksweg A1 wordt in een latere paragraaf gelegd.

Item 2: Welle

Ondanks de politieke en maatschappelijk levende wens om de (binnen)stad sterker 'aan het water te koppelen', is uit analyses duidelijk geworden dat niet aan de wens tegemoet kan worden gekomen middels het structureel afsluiten van de Welle voor gemotoriseerd verkeer (op werkdagen). Zeker in de spitsperioden is er geen ander reëel alternatief voorhanden om het verkeer op af te wikkelen (zie ook bijlage 3).

Mogelijkheden om de verkeersintensiteit op de Welle te laten dalen moeten dan ook gevonden in andere maatregelen. Een andere inrichting van de Welle (die verkeerskundig gezien meer 'weerstand' biedt) zou hierbij mogelijk kunnen helpen, maar met name het onderbreken van de route tussen Welle en Wilhelminabrug (bijvoorbeeld ter hoogte van Zandpoort, Emmastraat of Bokkingshang) heeft een verkeersreducerend effect op het gebruik van de Welle. Gemotoriseerd verkeer gaat zich door het nemen van dergelijke maatregelen meer via de Rijksweg A1 verplaatsen en/of andere routes kiezen die niet via de Welle voeren. Omdat van sec een herinrichting slechts in zeer beperkte mate effect wordt verwacht, is in het denken in scenario's gezocht naar een uitwerking van de maatregel om routes tussen de Welle en Wilhelminabrug tegen te gaan. Dit wordt nader toegelicht in relatie tot het verbeteren van de verkeersafwikkeling naar de

Wilhelminabrug (met name in de ochtendspitsperiode, zie verder onder 'item 4 en 5').

Aanvullend zijn er ook andere maatregelen mogelijk die in een aaneengesloten tijdsperiode een betere 'koppeling van stad aan water' mogelijk kunnen maken. Hierbij kan bijvoorbeeld overwogen worden om (aanvullend aan het afsluiten op zondagen) de Welle in de zomer voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten na de avondspitsperiode. Hierdoor is het mogelijk om op zomeravonden de beschikbare verkeersruimte op de Welle op een alternatieve wijze te benutten. Op deze wijze kan de Welle zowel een essentiële rol vervullen binnen de hoofdwegestructuur van Deventer als een belangrijke ruimtelijk-economische en/of toeristische rol. Met name de effecten van een dergelijke maatregel op andere routes vormen dan het afwegingskader.

Item 3: Veenweg

Met betrekking tot de Veenweg speelt een wezenlijke keuze. Zo kan er voor gekozen worden om de omgeving aan te passen aan de bestaande verkeersfunctie (meer ruimte creëren door het slopen van woningen, wegreconstructie/profielaanpassingen, verbreding spoortunnel en reconstructies van aanliggende kruispunten) of om de verkeerssituatie zodanig aan te passen dat het beter aansluit bij de fysieke (woon)omgeving. Het 'opwaarderen' van de functie van

de Veenweg door profielaanpassingen heeft slechts in beperkte mate zin op het gebruik, omdat de Veenweg in de praktijk reeds functioneert als 'volwaardige' 2x1-weg, waarmee ruimte met name ten gunste zou komen aan de (nu zeer sterk ondergeschikte) positie van het langzaam verkeer. Tevens wordt de capaciteit van de Veenweg niet zo zeer beperkt door het wegprofiel, maar door de verwerkingscapaciteit van de kruispunten aan beide zijden (Brinkgreverweg en Snipperlingsdijk). Wat betreft de Snipperlingsdijk is hier in de ochtendsituatie reeds regelmatig sprake van stagnatie. Dit wordt echter voor een belangrijk deel veroorzaakt door de beperkte verwerkingscapaciteit van de wegenstructuur in de richting van de Wilhelminabrug (onder andere het kruispunt Wilhelminabrug – Emmastraat – Bokkingshang en Emmaplein). Een eventuele oplossing hiervoor kan niet worden gevonden door aanpassingen aan de Veenweg of het kruispunt met de Snipperlingsdijk. Het sec opwaarderen van de wegenstructuur in de nabijheid van de SVB-bank is dan ook geen oplossing.

Aan de zijde van de Brinkgreverweg kan verruiming van de capaciteit gevonden worden door het creëren van opstelvakken voor verkeer in verschillende richtingen of de aanleg van een rotonde. Ruimtelijk gezien is dit echter zeer moeilijk. Uitgaande van het slopen van woningen langs De Veenweg (aan de westelijke zijde) zijn er echter mogelijkheden (voor zowel de aanleg van een rotonde als verbeteringen voor een kruispunt met een

verkeersregelinstallatie). Gezien de beperkte fysieke ruimte in het dwarsprofiel op de aansluitingen van de Brinkgreverweg zijn echter ook in een dergelijke situatie niet alle richtingen ideaal vorm te geven. Het oplosbaar vermogen is dan ook 'beperkt'.

Ook het 'afwaarderen' van de Veenweg naar het niveau woonstraat kent problemen. Gezien de aantrekkelijkheid van de route mag niet verondersteld worden dat sec een reconstructie van het wegprofiel tot het gewenste gebruik zal leiden (een sterke verkeersreductie). En zelfs als dit het geval zou zijn, zou een groot deel van het betreffende verkeer mogelijk gebruik maken van de route via het Churchillplein en de Handelskade (die in de spitsperioden ook aan hun capaciteit zitten).

In relatie tot het voorstaande lijkt de meest voor de hand liggende oplossing om aan de Veenweg weliswaar een verkeersfunctie toe te kennen, maar slechts in één richting. Afhankelijk van de omvang van de mogelijke verschuiving van verkeer naar de Handelskade (in de richting van de Wilhelminabrug) zijn maatregelen te nemen. Deze maatregel zou kunnen bestaan uit het instellen van een linksafverbod op de Brinkgreverweg in de richting van de Handelskade. Verkeer zou dan maximaal gestimuleerd worden om gebruik te maken van routes via het Hanzetracé. Stad-inwaarts zou hierdoor tevens 'extra ruimte' voor het openbaar vervoer in de richting van het NS-station ontstaan. Op de Veenweg zelf ontstaat door de maatregel (of de maatregelen) meer ruimte voor een goede

leefomgeving ter plaatse. Ook is het vervolgens mogelijk om fietsers beter een eigen plek te geven binnen het beschikbare profiel van de Veenweg, waarbij asfaltverharding kan worden toegepast (hetgeen tevens een gunstig effect op de mate van geluidsoverlast en daarmee op leefbaarheid heeft). Het parkeren bij de woningen ligt hierbij overigens al aan de ‘goede zijde’ (rechts, gezien in noordelijke richting).

Bij de keuze voor het instellen van eenrichtingsverkeer (bijvoorbeeld in de spoortunnel in de Veenweg) gaat de voorkeur sterk uit naar het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting. Dit heeft met name te maken met de verkeerssituatie in de ochtendspits, waarin verkeer vanuit diverse richtingen samenkomt in de omgeving van de SVB-bank op weg naar de Wilhelminabrug) Snipperlingsdijk, Veenweg, Handelskade en Mr. De Boerlaan). Bij het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting worden deze verkeersstromen enerzijds mogelijk meer tegengegaan en anderzijds meer gebundeld (hetgeen de doorstroming ‘van het geheel’ ten goede komt). Ook is vanuit calamiteitenbestrijding, mede gezien de ligging van de brandweerkazerne, een route in noordelijke richting sterk gewenst.

Zowel het handhaven/opwaarderen van de huidige verkeersfunctie als het instellen van eenrichtingsverkeer is in de ‘vertaling naar scenario’s’ (zie het volgende hoofdstuk) verwerkt in scenario’s.

Item 4: Rijksweg A1 en ‘poorten van de stad’

Deventerweg als ‘poort van de stad’

De Deventerweg wordt in deze paragraaf niet nogmaals behandeld. De Deventerweg maakt binnen de herijking onderdeel uit van de opwaardering van het Hanzetracé (zie terug onder ‘item 1’).

Siemelinksweg als ‘poort van de stad’

Binnen de gemaakte analyses is de verkeerssituatie op de Siemelinksweg zeer duidelijk als ‘losstaande opgave’ naar voren gekomen. Hoewel er een uitwisselingsmogelijkheid van verkeer aanwezig is tussen de Siemelinksweg en de Deventerweg, is dit slechts in beperkte mate het geval. De aanpak en capaciteitsverruiming van de Deventerweg (in relatie tot het functioneren van het Hanzetracé) heeft op zich een hogere prioriteit.

Toch is óók de aanpak van de Siemelinksweg een belangrijke en urgente opgave. Naast de maximale benutting van de aansluiting Deventer-oost op de Rijksweg A1 (zoals benoemd in de regionale verkeersvisie) heeft dit vooral te maken met de huidige problematiek om in de spitsperioden vanuit de woonwijken de Siemelinksweg op te komen/in te voegen en met de verkeersveiligheid ter plaatse van de aansluitingen. Hoewel het hierbij in eerste instantie om de aanpak van de kruispunten gaat,

ligt hierbij een verdubbeling tevens voor de hand (bij de aanpak van de kruispunten is een gehele verdubbeling slechts een geringe ‘meerinvestering’).

Het belangrijkste dilemma dat speelt is met name de vraag waar beschikbare middelen in eerste instantie op moeten worden ingezet (poort Deventerweg of poort Siemelinksweg). Hoewel beide van belang worden geacht, wordt bij een noodzakelijke keus aangeraden om de prioriteit in eerste instantie bij de Deventerweg – Zutphenseweg – Hanzeweg (als onderdeel van het Hanzetracé) te leggen, omdat dit voorwaardenscheppend is voor het bereiken van meer doelen dan in het geval van de Siemelinksweg.

Raalterweg als ‘poort van de stad’

Met de realisatie van Steenbrugge zal de verkeersdruk op de toevoerende wegen naar het Hanzetracé in ieder geval verder gaan toenemen. Voor verkeer vanuit de regio (en zeker verkeer op weg naar de Rijksweg A1) ligt het dan ook voor de hand om het gebruik van de nieuwe N348 te bevorderen. Om zowel dit gebruik te stimuleren, de druk op het Hanzetracé enigszins te beperken, de randvoorwaarden voor de doorstroming binnen de stad positief te beïnvloeden, de ontsluiting van Steenbrugge beter te faciliteren als mogelijk zelfs om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer naar Deventer te stimuleren, is het wenselijk om verkeer op de Raalterweg stad-inwaarts in met name de ochtendspits te kunnen gaan doseren (gecontroleerd een bepaalde hoeveelheid verkeer in

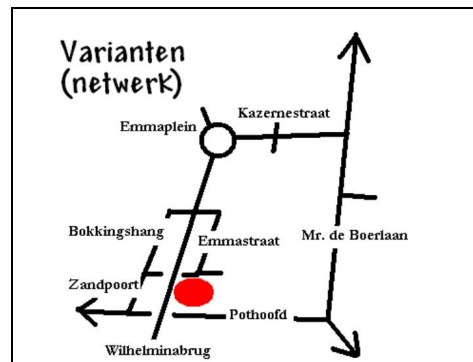
een bepaalde tijdsperiode doorlaten). In relatie tot de ontwikkeling van Steenbrugge kan deze maatregel nader uitgewerkt worden (waarbij bij de aanleg van een rotonde reeds op voorhand kan worden aangegeven dat dit geen mogelijkheden biedt voor het toepassen van het instrument dosering). Deze maatregel kan ondersteund worden door het bewegwijzeren van de gewenste route via de N348 en het nader onderzoeken van mogelijkheden om de reistijd via de N348 verder te versnellen. Ook voor deze overweging/mogelijke maatregelen geldt echter dat het een ‘losstaande opgave’ is. Hoewel de noodzaak voor het nemen van maatregelen op termijn steeds beter merkbaar zal worden is deze vooralsnog niet in de ‘vertaling naar scenario’s’ (zie het volgende hoofdstuk) opgenomen. Het belang van de maatregel is daarentegen evident. De maatregel is daarom wel benoemd als ‘algemene maatregel’ ten behoeve van het optimaal functioneren van de hoofdwegenstructuur in Deventer (zie hoofdstuk 5).

Wilhelminabrug als ‘poort van de stad’

Bij navolgende afweging gaat het met name om de functie van de Wilhelminabrug stad-inwaarts. De functie van de brug en verkeersproblematiek die samenhangt met verkeer stad-uitwaarts komt in de volgende paragraaf aan de orde (‘item 5’, Wilhelminabrug e.o.).

Zowel in de ochtend- als de avondspits wordt de Wilhelminabrug intensief gebruikt om Deventer in te rijden. In de huidige situatie is er reeds sprake van een ‘natuurlijke dosering’ van verkeer door de

verkeersregelininstallatie onder aan de Wilhelminabrug. Mocht deze verkeersregelininstallatie meer verkeer kunnen doorlaten (wat overigens thans niet het geval is), dan zou de daaropvolgende natuurlijke beperking in de route naar de Mr. De Boerlaan gevormd worden door de rotonde op het Emmaplein, dan wel de verkeersregelininstallatie bij de Mr. de Boerlaan zelf. Aan het bevorderen van de doorstroming stad-inwaarts wordt geen prioriteit toegekend. Zowel vanuit de regionale verkeersvisie (die uitgaat van het tegengaan van langere verplaatsingen via de Wilhelminabrug), het positieve effect dat uitgaat van het gedoseerd binnenlaten van gemotoriseerd verkeer op de verkeersafwikkeling binnen de stad als het stimuleren van routes via de Rijksweg A1 is het bevorderen van de doorstroming stad-inwaarts namelijk ongewenst.



Figuur 3.1: Overzicht wegenstructuur Wilhelminabrug e.o.

Sterker nog, een verdere versterking van het doseren van verkeer stad-inwaarts wordt, mede in het licht van de aanleg van de spitsstroken op de Rijksweg A1, niet op voorhand als negatief beschouwd. Zeker indien, door het sterker doseren op de Wilhelminabrug binnen de stad aanvullende voordelen behaald zouden kunnen worden (op het gebied van verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en/of leefbaarheid) zijn deze het overwegen waard. Met deze gedachte in het achterhoofd is een zeer breed scala aan maatregelen geanalyseerd. Uit deze analyse is naar voren gekomen dat:

- er op de Wilhelminabrug en aansluitende infrastructuur een (te) groot verkeersaanbod is van lokaal en regionaal verkeer;
- zonder maatregelen het verkeersaanbod in bovenstaand gebied op termijn verder zal toenemen;
- de kruisingen Emmastraat - Bokkingshang - Wilhelminabrug en het Emmaplein hoe dan ook een (te) beperkte capaciteit hebben;
- een optimalisatie van de huidige structuur geen oplossingen biedt, maar dat een structurele uitbreiding van capaciteit ongewenst is;
- en dat het daarom voor het oplossen van de problematiek noodzakelijk is dat het verkeersaanbod 'verandert' door het verminderen of anders geleiden van verkeersstromen.

Sec vanuit verkeersafwikkeling gezien geniet een ontwikkeling naar een volledige afsluiting van de Zandpoort voor gemotoriseerd

verkeer de voorkeur (of eventueel het instellen van eenrichtingsverkeer). Deze maatregel heeft naast een stimulerend effect op de verkeersdoorstroming binnen de stad onder meer een verkeersreducerend effect op zowel de Welle als de Veenweg. Er wordt meer gebruik gemaakt van routes via de Rijksweg A1. Er is echter ook een aantal nadelen naar voren gekomen:

- Er wordt een zeer sterke toename van vertragingen op de Wilhelminabrug zichtbaar (bij een volledige afsluiting van de Zandpoort of het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting), waarbij de 'pijn' zeer sterk bij het verkeer stad-inwaarts wordt gelegd.
- Er treedt een verslechtering op van de uitgaande ontsluiting van de Raambuurt naar het Pothoofd/Welle (bij een volledige afsluiting van de Zandpoort of het instellen van verkeer in noordelijke richting). Een uitgaande ontsluiting voor de Raambuurt in de richting van het Pothoofd/Welle is dan gewenst omdat anders de buurt op stedelijk niveau volledig uitgaand ontsloten wordt via routes over de Kazernestraat.
- Het verleggen van de (parkeer)route naar de Mr. De Boerlaan is (gedeeltelijk of volledig) noodzakelijk. Dit heeft ter plaatse een verkeerstoename tot gevolg.
- De tijdelijke parkeergarage onder de Wilhelminabrug is (bij een volledige afsluiting van de Zandpoort of het instellen van verkeer in noordelijke richting) niet meer te verlaten in de richting van de Welle (wel te bereiken). Ook zou de tijdelijke parkeergarage, aanrijdend via de Kazernestraat, 'achter' de

parkeergarage Boreel komen te liggen, hetgeen financiële consequenties kan hebben.

De effecten op de parkeerroute en de bereikbaarheid van huidige en toekomstige parkeervoorzieningen komen verder aan de orde onder 'item 6, Parkeren en parkeerring'. Dat ook het instellen van eenrichtingsverkeer op de Zandpoort in zuidelijke richting (of zelfs het 'loskoppelen' van de Emmastraat van de Wilhelminabrug bepaalde voordelen (maar ook nadelen) heeft, voor met name het stad-uitwaarts gerichte verkeer, komt in de volgende paragraaf aan de orde.

Item 5: Wilhelminabrug e.o

Bij navolgende afweging gaat het met name om de functie van (routes naar) de Wilhelminabrug stad-uitwaarts. De functie van de brug en verkeersproblematiek die samenhangt met verkeer stad-inwaarts is in de voorgaande paragraaf aan de orde geweest.

Een van de meest in het oog springende verkeersproblemen in de huidige situatie is de stagnatie van stad-uitwaarts gericht verkeer (met name in de ochtendspitsperiode) naar de Wilhelminabrug op de Kazernestraat, Handelskade, Snipperlingsdijk en Veenweg. In de huidige situatie heeft deze problematiek voor een deel een directe relatie met de beperkte afwikkelingscapaciteit van de Rijksweg A1

in de richting van Apeldoorn (en verder). Met de uitbreiding van deze capaciteit is de verwachting dat de grootste mate van overlast tot het verleden zal behoren. Toch zullen routes in de richting van met name Apeldoorn via de Wilhelminabrug aantrekkelijk blijven.

Voor het verkeer stad-uitwaarts geldt (net zoals bij stad-inwaarts verkeer) dat er afstemming plaats dient te vinden met de regionale verkeersvisie (die uitgaat van het tegengaan van langere verplaatsingen via de Wilhelminabrug), ook omdat door het (te sterk) bevorderen van de doorstroming ter plaatse juist ongewenste doorgaande verkeersstromen langs/door de binnenstad worden aangetrokken (waarvoor geen ruimte aanwezig is). Het gaat hierbij dus om een delicaat evenwicht tussen enerzijds het willen bevorderen van de doorstroming van de stad-uitwaartse stroom, zonder anderzijds overmatig veel verkeer (opnieuw) aan te trekken.

Mede in relatie tot de analyse van het functioneren van de Wilhelminabrug 'als poort van de stad' is naar voren gekomen dat het tegengaan van verkeer op de route via de Wilhelminabrug naar de Welle (via de Bokkingshang) positief uitpakt voor de verkeersafwikkeling stad-uitwaarts. De stad-uitwaartse stroom wordt immers niet meer gehinderd door deze verkeersstroom bij de verkeersregelininstallatie op de kruising Emmastraat - Bokkingshang - Wilhelminabrug. Het onmogelijk maken van de route vanaf de Welle via de Emmastraat naar de Wilhelminabrug (precies andersom dus) heeft dit effect echter ook. De stad-uitwaartse

stroom wordt hierbij immers niet meer gehinderd door verkeer komend vanaf de Emmastraat de Wilhelminabrug op. Dat er tevens (zeer) positieve gevolgen zijn op de woonomgeving van de Emmastraat moge duidelijk zijn.

De nadelen van de maatregel om eenrichtingsverkeer op de Zandpoort precies andersom in te stellen dan in de voorgaande paragraaf is behandeld (dus in de richting van de Welle), zijn de volgende:

- Voor een deel zullen andere routes gekozen worden in de richting van de Wilhelminabrug, bijvoorbeeld via de Singels, hetgeen ter plaatse een negatief effect heeft (een ander deel van de verplaatsingen richt zich daarentegen meer op de Rijksweg A1).
- Er treedt een verslechtering op van de toegang (ingående ontsluiting) van de Raambuurt vanaf het Pothoofd/Welle. Een toegang voor de Raambuurt vanaf het Pothoofd/Welle is gewenst omdat anders de buurt op stedelijk niveau volledig ingaand ontsloten wordt via routes over de Kazernestraat (waarbij juist de ingaande richting op de Kazernestraat een beperkte capaciteit kent door de aanwezigheid van het Emmaplein). Hoe om te gaan met dit aspect vergt nog nadere studie.
- Het verleggen van de (parkeer)route naar de Mr. De Boerlaan is (gedeeltelijk) noodzakelijk, hetgeen ter plaatse een verkeersstoename tot gevolg heeft.

- De tijdelijke parkeergarage onder de Wilhelminabrug is niet meer te bereiken vanuit de richting van de Welle (wel uitgaand te verlaten).

Een andere optie met vergelijkbare verkeerskundige effecten (maar met andere nadelen) is het 'loskoppelen' van Emmastraat van de Wilhelminabrug (de Emmastraat wordt dan een weg met een verblijfsfunctie in de Raambuurt, gekoppeld aan de Werfstraat). Deze optie heeft als voordeel dat tweerichtingenverkeer op de Zandpoort gehandhaafd kan blijven waardoor de tijdelijke parkeergarage onder de Wilhelminabrug zowel te bereiken is vanaf de Wilhelminabrug (via de Bokkingshang) als de vanaf de Welle (via de Zandpoort). Aanrijdend via de Kazernestraat ligt de tijdelijke parkeergarage 'dan nog steeds achter' de parkeergarage Boreel, maar omgekeerd ligt de parkeergarage Boreel ook 'achter' de tijdelijke parkeergarage indien aangereden wordt via de Welle – Zandpoort. De variant kent de volgende nadelen ten opzichte van eenrichtingverkeer in zuidelijke richting op de Zandpoort:

- De Raambuurt kan de Wilhelminabrug alleen nog maar bereiken via de route Welle - Pothoofd - Mr. de Boerlaan en Kazernestraat (via een omrijbeweging).
- (Regionaal) verkeer komend vanaf de Wilhelminabrug dat in de tijdelijke parkeergarage parkeert, moet ook via de route Welle - Pothoofd - Mr. de Boerlaan en Kazernestraat in de richting van de Wilhelminabrug rijden om Deventer weer via de Wilhelminabrug te verlaten.

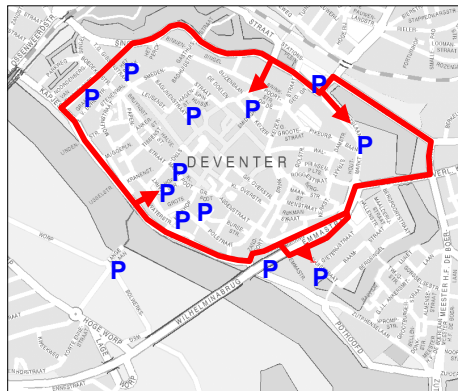
- Verkeer komend vanaf de Wilhelminabrug heeft onder aan de brug geen conflicterende richtingen meer (op overstekende fietsers en voetgangers na). In verband met de doorstroming op de Kazernestraat zullen de verkeerslichten stad-inwaarts echter een vergelijkbare hoeveelheid 'rood' moeten blijven geven als nu het geval is (alleen nu zonder kruisend verkeer). Dit is niet 'logisch' voor verkeersdeelnemers met mogelijk roodlichtnegatie tot gevolg. Specifieke doseermaatregelen zouden noodzakelijk zijn.
- De maatregel is geen 'eerste stap' is in de richting van de situatie die mede vanuit de ontwikkeling Sluiskwartier wordt nagestreefd (een volledig autovrije Zandpoort tussen het Sluiskwartier en binnenstad).



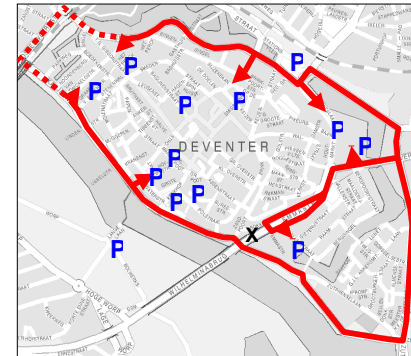
Figuur 3.1: Verkeer naar de Wilhelminabrug

Item 6: Parkeren en parkeerring

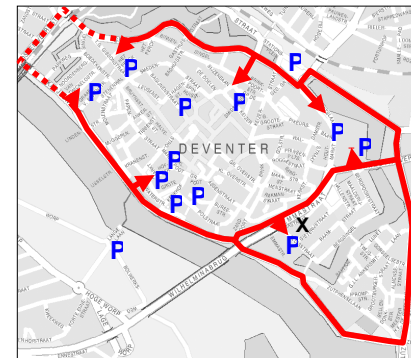
Met betrekking tot parkeren en de parkeerring is het enerzijds van belang dat alle huidige en toekomstige parkeervoorzieningen zo rechtsreeks mogelijk ontsloten worden terwijl anderzijds het zo snel als mogelijk vinden van een vrije parkeerplaats centraal staat. In relatie tot de afwegingen in de voorgaande paragrafen dient vermeld te worden dat zowel met het handhaven van de parkeerroute via de Kazernestraat – Emmastraat/Bokkingshang als met het verleggen van de parkeerroute via de Mr. De Boerlaan – Pothoofd op zich een goede ontsluiting van de huidige en toekomstige voorzieningen mogelijk is en blijft.



Figuur 3.3: Huidige parkeerroute



Figuur 3.3: Voorbeeld parkeerroute bij volledige afsluiting Zandpoort



Figuur 3.3: Voorbeeld parkeerroute bij maatregel Emmastraat

Indien bij de ontwikkeling van de toekomstige parkeervoorziening in het Sluiskwartier rekening wordt gehouden met een ontsluitingsmogelijkheid vanaf en naar zowel de Wilhelminabrug als vanaf en naar het Pothoofd, speelt slechts de bereikbaarheid van de tijdelijke parkeergarage onder de Wilhelminabrug een rol. In dat geval zal bij zowel het instellen van eenrichtingsverkeer op de Zandpoort als het volledig afsluiten van de Zandpoort voor gemotoriseerd verkeer de bereikbaarheid van, naar of beide negatief beïnvloed worden. De bereikbaarheid van de garage blijft echter altijd vanuit minimaal twee richtingen gegarandeerd (voor zowel regionaal verkeer vanaf de Wilhelminabrug als stedelijk verkeer vanaf de Kazernestraat). Het verbeteren van de geleiding naar een vrije parkeerplaats kan het beschreven bereikbaarheidsnadeel zelfs verder reduceren (zie hierna). Op zich speelt sec de ligging van de parkeerroute binnen de herijking van de HWS daarom geen doorslaggevende rol.

Wat betreft het direct vinden van (en geleid worden naar) een vrije parkeerplaats is reeds in de thans vigerende Nota HWS aangegeven dat het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssysteem sterk gewenst is (met het aangeven van het aantal vrije parkeerplaatsen). Met een dergelijk systeem worden automobilisten vanaf de belangrijkste aanrijroutes geïnformeerd over (het aantal vrije aantal parkeerplaatsen in) de diverse parkeervoorzieningen, waarbij tevens de routes naar de voorzieningen worden aangeduid.

Deze wens wordt in voorliggende herijking van de HWS nogmaals benadrukt.

Item 7: Functioneren radialen

Hoewel de verkeerssituatie op de radialen op zich een belangrijk 'item' is, is uit analyses naar voren gekomen dat de verkeerssituatie op de diverse radialen met name afhankelijk is (en zal zijn) van de verkeerssituatie direct rondom de binnenstad. Met andere woorden: de keuzes voor maatregelen die wel of niet genomen worden in relatie tot bijvoorbeeld de Welle en de Wilhelminabrug zijn meer van invloed op de verkeerssituatie op de radialen dan het nemen van maatregelen op de radialen zelf. Dit heeft met name te maken met het feit dat de functie van de radialen binnen het stedelijke wegennet niet ter discussie staat. Het functioneren van de radialen komt dan ook vooral als 'afgeleide' terug in de 'vertaling naar scenario's' (zie het volgende hoofdstuk).

Item 8: Luchtkwaliteit

Wat betreft de verbetering van luchtkwaliteit kent de voorliggende beschouwing van de hoofdwegenstructuur slechts een beperkt aantal 'knoppen', waarmee de situatie beïnvloed kan worden. Het gaat hierbij achtereenvolgens om 'het bevorderen van doorstroming', 'het beperken van intensiteiten', 'het bevorderen van het gebruik van schone voertuigen' en 'het afstand creëren tussen mens en weg'.

Met betrekking tot de optimalisatie van de doorstroming van gemotoriseerd verkeer kan gesteld worden dat er een 'spanningsveld' kan bestaan tussen deze wens vanuit milieukundig en verkeerskundig oogpunt. Zo kan het bevorderen van de doorstroming op bijvoorbeeld de route Snipperlingsdijk – Kazernestraat – Wilhelminabrug weliswaar gunstig uitpakken wat betreft milieueffecten ter plaatse, maar tegelijkertijd kan hierdoor een negatief effect ontstaan op bijvoorbeeld de Veenweg, terwijl mogelijk ook ongewenste routes voor gemotoriseerd aantrekkelijk gemaakt kunnen worden. In relatie tot het optimaal functioneren van de hoofdwegenstructuur dienen deze maatregelen zich dan ook vooral te richten op die wegen binnen de hoofdwegenstructuur die bedoeld zijn voor de bundeling en snelle afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer én die daarmee onderdeel uitmaken van gewenste routes binnen de hoofdwegenstructuur.

Wat betreft het beperken van intensiteiten kan sec van de herijking HWS niet verwacht worden dat de vervoerwijzekeuze sterk beïnvloed wordt. De HWS richt zich veelal op een zo gunstige mogelijke afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer (binnen bepaalde randvoorwaarden). Maatregelen hebben daarmee in de werkelijkheid vooral een 'verschuivend', in plaats van een beperkend karakter. Indien verkeersstromen niet via de ene weg afgewikkeld worden, worden ze wel via een andere weg afgewikkeld. Wat betreft luchtkwaliteit gaat het dan met name om 'het selecteren' van een omgeving waarin de verkeersstromen het minste negatieve effect hebben. Hiermee is bij het opstellen van scenario's en maatregelen nadrukkelijk rekening gehouden.

In relatie tot het bevorderen van het gebruik van schone voertuigen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een schoon gemeentelijk wagenpark (voertuigen met roetfilters, voertuigen op aardgas etc) maar ook aan het weren van bepaalde soorten verkeer uit kwetsbare gebieden (bijvoorbeeld het verbieden van zware, grote voertuigen uit de binnenstad, met andere woorden het toepassen van milieuzonering). Dergelijke maatregelen hebben niet rechtstreeks te maken met het functioneren van de hoofdwegenstructuur. De mogelijkheden tot het nemen van dergelijke maatregelen worden behandeld in het (onderling op elkaar afgestemde) Actieplan Verbetering Luchtkwaliteit. In deze rapportage wordt dan ook volstaan met het verwijzen naar deze rapportage (en bijlage 4).

Tot slot 'het afstand creëren tussen mens en weg'. Met name bij reconstructies van wegen en/of omliggende gebieden wordt dit aspect steeds sterker en meer nadrukkelijk meegenomen in de planvorming. Insteek hierbij is om een grotere afstand te creëren tussen de as van de weg en de plaatsen in de omgeving waar zich voor het eerste regelmatig mensen bevinden. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om het op grotere afstanden leggen van vrijliggende fietsvoorzieningen, maar ook om het op grotere afstand van de weg realiseren van bebouwing.

Vanuit het Actieplan Verbetering Luchtkwaliteit wordt, in relatie tot de herijking van de Nota HWS, het belang met name gelegd bij de opwaardering van het Hanzetracé, de opwaardering van de Siemelinksweg en het sturen van (doorgaand) vrachtverkeer over de nieuwe N348.

4

Scenario's en beoordeling

De analyse van de 'items' leidt in relatie tot de centrale doelstelling van de herijking tot een aantal logische scenario's voor de hoofdwegenstructuur van Deventer. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in een zogenaamd 'basisscenario' en twee 'overige scenario's'. Ook komt een aantal 'niet-scenario gerelateerde maatregelen' aan bod. Tot slot wordt aandacht besteed aan een aantal logische eerste stappen op weg naar de meest gewenste verkeers- en vervoerssituatie in Deventer. Deze vormen de basis vormt voor verdere uitwerking in een uitvoeringsprogramma. Ter ondersteuning van dit hoofdstuk is in bijlage 5 voor de onderscheiden scenario's zowel een overzichtstabel opgenomen (met daarin intensiteiten op diverse wegen) als overzichtkaarten die het gebruik van het totale hoofdwegennet weergeven.

Basisscenario

Het basisscenario bevat alle onderdelen die benodigd zijn om te komen tot een opgevaardeerd Hanzetracé als 'drager van de stad'. Het uitvoeren van de maatregelen uit het basisscenario scoort op stedelijk niveau op het gebied van luchtkwaliteit (licht) positief.

In het basisscenario zijn de maatregelen opgenomen die van essentieel belang zijn voor een optimale verkeers- en vervoerssituatie in Deventer. De uitvoering hiervan binnen een redelijke termijn zou hiermee inhoudelijk gezien eigenlijk niet ter discussie mogen staan. Hierbij gaat het om:

- het volledig vormgeven van het Hanzetracé (van in ieder geval het gedeelte) tussen de Rijksweg A1 en de Raalterweg met 2x2 rijstroken;
- het opwaarderen van de 'poort van Deventer' (Deventerweg – Zutphenseweg) als onderdeel van het Hanzetracé, dit mede in relatie tot de aanleg van de spitsstroken op de Rijksweg A1;
- een verdere optimalisatie van de verkeersafwikkeling op het Hanzetracé door een inrichting en uitvoering gericht op een snelle afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer (optimaliseren afwikkeling op kruispunten en wegvakken door reconstructies, minimaliseren van het aantal (volledige) aansluitingen en waar mogelijk verdergaand instellen/optimaliseren van groene golven).

In het volgende hoofdstuk zijn deze onderdelen uitgewerkt in concrete maatregelen, waarvan de uitvoering noodzakelijk is.

Twee aanvullende scenario's

Het verschil tussen de twee aanvullende scenario's is met name gelegen in de keuze tussen het meer of minder gebruiken van de binnenring (routes via de Veenweg) dan wel het IJsseltraject (routes via de Welle) binnen de hoofdwegenstructuur van Deventer.

Scenario Welle 'afwaarderen'

Het scenario Welle afwaarderen bevat onderdelen die gericht zijn op het reduceren van de verkeersdruk op de Welle. Op het gebied van luchtkwaliteit levert dit scenario op stedelijk niveau (vooralsnog) een zeer licht negatief effect op.

Het scenario Welle afwaarderen bevat, aanvullend op de maatregelen uit het basisscenario (opwaarderen Hanzetracé), de volgende onderdelen:

- het zo optimaal als mogelijk als ontsluitingsweg laten functioneren van de route Veenweg – Ceintuurbaan – J. van Vlotenlaan;
- het afsluiten van de Welle op zondagen en op zomervonden voor gemotoriseerd verkeer (waarbij een herinrichting van de Welle conform de eerste fase van het Masterplan IJselfront tot de mogelijkheden behoort);

- het tegengaan van routes tussen de Wilhelminabrug en de Welle (in dit geval volledig, zie ook het voorgaande hoofdstuk 3).

In het volgende hoofdstuk zijn deze onderdelen uitgewerkt in concrete maatregelen.

In navolgende tabel is een overzicht gegeven van verkeersintensiteiten op de Welle in de huidige situatie, de situatie in 2017 zonder het nemen van maatregelen en in 2017 bij het doorvoeren van maatregelen die samenhangen met het scenario Welle afwaarderen (aanvullend op het basisscenario).

Jaar	Welle (mvt/etmaal)
2005	18.300
2017	20.500
2017 Hanzetracé	17.300
2017 Hanzetracé + Welle afwaarderen	12.600

Tabel 4.1: Algemeen beeld intensiteiten 2005, 2017 zonder -, 2017 met opgewaardeerd Hanzetracé en 2017 met opgewaardeerd Hanzetracé en scenario Welle afwaarderen

Scenario Veenweg (binnenring) 'afwaarderen'

Het scenario Veenweg afwaarderen bevat hiermee alle onderdelen die gericht zijn op het beter onderling afstemmen van functie, gebruik en vormgeving van (met name) de Veenweg. Op het gebied van luchtkwaliteit levert dit scenario op stedelijk niveau (vooralsnog) een zeer licht negatief effect op.

Het scenario Veenweg afwaarderen bevat, aanvullend op de maatregelen uit het basisscenario (opwaarderen Hanzetracé), de volgende onderdelen:

- het beperken van de volledige verkeersfunctie van de Veenweg door het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting in de Veentunnel;
- het tegengaan van ongewenste effecten elders door verkeer zo optimaal als mogelijk gebruik te laten maken van het Hanzetracé (hetgeen modelmatig 'dwingend' ondersteund is door het instellen van een linksafverbod op de Brinkgreverweg in de richting van de Handelskade).

In het volgende hoofdstuk zijn deze onderdelen uitgewerkt in concrete maatregelen. In navolgende tabel is een overzicht gegeven van verkeersintensiteiten op de Veenweg in de huidige situatie, de situatie in 2017 zonder het nemen van maatregelen en in 2017 bij het doorvoeren van maatregelen die samenhangen met het scenario Veenweg (aanvullend op het basisscenario).

Jaar	Veenweg (mvt/etmaal)
2005	11.900
2017	14.300
2017 Hanzetracé	9.100
2017 Hanzetracé + Veenweg afwaarderen	6.000

Tabel 4.2: Algemeen beeld intensiteiten 2005, 2017 en 2017 met opgewaardeerd Hanzetracé en scenario Veenweg afwaarderen

Niet-scenario gerelateerde maatregelen

Verkeerskundige maatregelen

Naast het basisscenario en de mogelijke keuze voor het meer inzetten op één van de twee aanvullende scenario's is er een aantal overige wensen die verkeerskundig voordelen bieden, maar die wat betreft optredende effecten niet direct aan scenario's gerelateerd zijn (vaak wel indirect overigens). Hierbij gaat het om:

- De gewenste en benodigde verdubbeling van de Siemelinksweg (deze verdubbeling heeft zowel een positief effect op de ontsluiting van Deventer-oost in de richting naar en vanaf de Rijksweg A1, een positief effect op het gebruik van de nieuwe N348, positieve verkeersveiligheidseffecten ter plaatse, maar ook een positief verkeersreducerend effect op het functioneren van de 'poort van de stad' Deventerweg').

- Het inzetten op 'dosering van gemotoriseerd verkeer aan de stadsranden'. Dit ter beïnvloeding van meer gewenste routekeuzes en/of een betere verkeersafwikkeling binnen de stad (bijvoorbeeld verkeer uit de richting Raalte zo maximaal mogelijk via de nieuwe N348 en verkeer vanuit Apeldoorn zo maximaal mogelijk via de Rijksweg A1). Mede in relatie tot de ontwikkeling van Steenbrugge is zeker het beperken van de verkeersstroom uit de richting Raalte in de richting van het Hanzetracé aan te raden.
- Het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssystem, dat bezoekers rechtstreeks stuurt naar parkeergelegenheden waar ruimte beschikbaar is (en die dit aangeeft met het aantal vrije parkeerplaatsen).

Naast de maatregelen uit de scenario's zijn er diverse maatregelen wenselijk en mogelijk die de verkeerssituatie in Deventer positief zullen beïnvloeden.

Milieukundige maatregelen

Naast het inzetten op het uitvoeren van de maatregelen uit het basisscenario is er een aantal overige wensen die milieukundig voordelen bieden, maar die wat betreft optredende effecten niet direct aan scenario's gerelateerd zijn (vaak wel indirect overigens). Hierbij gaat het om:

- Het zo maximaal mogelijk verdergaand optimaliseren van de doorstroming op wegen die bedoeld zijn voor de bundeling en

snelle afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer én die daarmee onderdeel uitmaken van gewenste routes binnen de hoofdwegenstructuur. Met name het Hanzetracé en de nieuwe N348 lenen zich hiervoor.

- Het zo maximaal als mogelijk sturen van (vracht)verkeer over de nieuwe N348. Deze maatregel dient te worden ondersteund door bewegwijzering en/of reisinformatie, een opwaardering van de Siemelinksweg (zie terug) en het nader onderzoeken van mogelijkheden om de reistijd via de N348 verder te versnellen;
- Bij lopende en komende reconstructies en/of herstructureringen specifiek rekening houden met 'het afstand creëren tussen mens en weg'. Hierbij gaat het op dit moment met nadruk om de lopende planvorming van de herstructurering van de Rivierenwijk.

In relatie tot de aanvullende scenario's is het van belang om te vermelden dat er na inspraak en bestuurlijke behandeling van voorliggende herijkte Nota HWS nog gezocht zal gaan worden naar gerichte maatregelen die het zeer lichte negatieve effect op luchtkwaliteit op stedelijk niveau tegen zullen gaan. Bij het nader uitwerken en vaststellen van (een pakket aan) maatregelen zal dit aspect met nadruk deel uitmaken van de advisering in de richting van het bestuur.

Het tegengaan van het (weliswaar) zeer lichte negatieve effect op luchtkwaliteit op stedelijk niveau ten gevolge van maatregelen uit de aanvullende scenario's, zal met nadruk deel uitmaken bij de latere advisering in de richting van het bestuur.

Combinatie van scenario's

Uit de analyse van de scenario's is naar voren gekomen dat het met nadruk niet (meer) om een zwart/wit-keus gaat tussen de scenario's. Er is geen sprake van een of/of-situatie. Omdat zowel de binnenring als de Welle een belangrijke functie zullen moeten blijven vervullen binnen het hoofdwegennet van Deventer, is het mogelijk is om door het combineren van maatregelen uit de scenario's een (groot) deel van 'alle' gewenste effecten met betrekking tot de oorspronkelijke 'items' op termijn te bereiken:

1. een verbeterde verkeerssituatie op het Hanzetracé (inclusief de 'poort van Deventer' (Deventerweg – Zutphenseweg);
2. hoewel het autoluw maken niet haalbaar is, een betere koppeling van de 'stad aan het water' ter plaatse van de Welle (op die momenten dat het ook het meeste van belang is);
3. (hoewel het volledig autoluw maken niet haalbaar is) het verbeteren van de verkeerssituatie op de Veenweg, zowel voor fietsers als voor aanwonenden;
4. het verbeteren van de afwikkeling op de routes naar de Wilhelminabrug;

5. een goed functionerende parkeerring, die zowel aansluit bij de huidige als toekomstige parkeersituatie in en om de binnenstad en die bezoekers rechtstreeks stuurt naar parkeergelegenheden waar ruimte beschikbaar is;
6. zo optimaal mogelijk functionerende 'oude radialen';
7. een optimale aansluiting bij de wensen vanuit het Actieplan Verbetering Luchtkwaliteit.

De maatregelen uit de scenario's zijn door de volgtijdelijkheid van maatregelen zodanig te combineren dat het bereiken van een groot deel van de gewenste effecten (met betrekking tot de 'items') in principe mogelijk is.

Toch zijn niet alle gewenste effecten te bereiken en is er ook een aantal neveneffecten die als negatief bestempeld kunnen worden:

- de beleidsmatige gewenste geleidelijke wijziging van de functie van de Wilhelminabrug, meer gericht op de afwikkeling van lokaal verkeer tussen Twello en Deventer en het tegengaan van langere verplaatsingen is sec door het nemen van maatregelen in Deventer beperkt mogelijk. De verkeersdruk op de Wilhelminabrug zal niet afnemen.
- Gemotoriseerd verkeer dat op zondagen en zomeravonden geen gebruik kan maken van de Welle, zal voor een groot deel gebruik maken van routes over de Singels.
- Indien gemotoriseerd verkeer geen gebruik meer kan maken van rechtstreekse routes tussen de Wilhelminabrug en de Welle

en/of vice versa. zal dit verkeer voor een groot deel gebruik maken van routes via de Singel en de Mr. de Boerlaan.

In navolgende tabel is een overzicht gegeven van verkeersintensiteiten op de Singel en de Mr. de Boerlaan in de huidige situatie, de situatie in 2017 zonder het nemen van maatregelen en in 2017 bij het doorvoeren van maatregelen die samenhangen met de scenario's Welle afwaarderden en Veenweg afwaarderden (aanvullend op het basisscenario).

Jaar	Singel	Mr. de Boerlaan
2005	5.600	12.400
2017	5.600	14.500
2017 Hanzetracé	5.400	11.100
2017 Hanzetracé + Veenweg afwaarderden	5.500	10.300
2017 Hanzetracé + Welle afwaarderden	10.200	13.800
2017 Hanzetracé + Veenweg en Welle afwaarderden	12.000	14.200

Tabel 4.3: Algemeen beeld intensiteiten 2005, 2017 en 2017 met opgewaardeerd Hanzetracé, scenario Welle afwaarderden en scenario Veenweg afwaarderden

Uit deze tabel komt naar voren dat de positieve effecten van de opwaardering van het Hanzetracé op de Mr. de Boerlaan volledig teniet worden gedaan door de negatieve effecten van met name de maatregelen die gericht zijn op het reduceren van het verkeersaanbod op de Welle. Op zich is het verkeersaanbod op de

Mr. de Boerlaan echter vergelijkbaar met de situatie in 2017 zonder het nemen van maatregelen.

De effecten van maatregelen die (onder meer) gericht zijn op het reduceren van het verkeersaanbod op de Welle hebben een zeer sterk effect op de verkeerssituatie op de Singel (én een zeer sterke toename van vertragingen op de Wilhelminabrug, waarbij de 'pijn' zeer sterk bij het verkeer stad-inwaarts wordt gelegd, zie ook terug in hoofdstuk 3). Gezien het totale beeld van de mate van deze effecten verdient het aanbeveling om vooralsnog de maatregelen in ieder geval niet voor 100% uit te voeren (waarbij met name de mate van effect op de Wilhelminabrug doorslaggevend is). Hiermee wordt met name bedoeld op de mogelijkheden die er zijn om de maatregelen die gericht zijn op het tegengaan van verkeer tussen de Wilhelminabrug en de Welle (v.v.) middels afsluiten van de Zandpoort niet volledig door te voeren maar in eerste instantie slechts maximaal in één richting uit te voeren (door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Zandpoort of het 'loskoppelen' van de Emmastraat van de Wilhelminabrug). De effecten op de verkeerssituatie op de Wilhelminabrug worden hiermee voorkomen en de effecten op de Singel (en overigens ook de Mr. de Boerlaan) worden hier grofweg mee gehalveerd, hetgeen het navolgende beeld geeft.

Jaar	Singel	Mr. de Boerlaan
2005	5.600	12.400
2017	5.600	14.500
2017 Hanzetracé	5.400	11.100
2017 Hanzetracé + Veenweg afwaarderen	5.500	10.300
2017 Hanzetracé + Welle afwaarderen	10.200	13.800
2017 Hanzetracé + Veenweg en Welle (1/2) afw.	8.800	12.200

Tabel 4.4: Algemeen beeld intensiteiten 2005, 2017 en 2017 met opgewaardeerd Hanzetracé, 'half' scenario Welle en scenario Veenweg

Hoewel het bereiken van een groot deel van de gewenste effecten (met betrekking tot de 'items') met de volledige scenario's in principe mogelijk is, heeft dit met name een negatief effect op de Singel en de Mr. de Boerlaan. Het direct volledig willen bereken van de gewenste effecten wordt daarom afgeraden.

Inhoudelijke voorkeur

Vanuit verkeerskundige overwegingen worden uiteindelijk de volgende maatregelen voorgesteld (op de nadere invulling en de gewenste volgtijdelijkheid van de maatregelen wordt in het volgende hoofdstuk teruggekomen):

- Het met de allerhoogste prioriteit inzetten op een volledige opwaardering van het Hanzetracé (dat bestaat uit diverse deelmaatregelen, zie voor een nadere uitwerking het volgende hoofdstuk).
- Het inzetten op het invoeren van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting in de Veentunnel, waarbij de modelanalyse weliswaar een noodzaak aangeeft om deze maatregel te ondersteunen met het instellen van een linksafverbod op de Brinkgreverweg in de richting van de Handelskade, maar toetsing in de praktijk zal moeten uitwijzen of deze aanvullende maatregel ook daadwerkelijk noodzakelijk is.
- Het mogelijk maken om de Welle op zondagen en op zomeravonden voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten (waarbij een herinrichting van de Welle conform de eerste fase van het Masterplan IJselfront tot de mogelijkheden behoort).

- Het verleggen van de (aangegeven routing van de) parkeerroute van de route Kazernestraat – Emmastraat /Bokkingshang naar de route Mr. de Boerlaan – Pothoofd, in combinatie met het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssysteem, dat bezoekers rechtstreeks stuurt naar parkeergelegenheden waar ruimte beschikbaar is (en die dit aangeeft met het aantal vrije parkeerplaatsen (mede in relatie tot de ontwikkeling van de Boreel).
 - Het inzetten op een verdubbeling van de Siemelinksweg.
 - Het inzetten op ‘dosering van gemotoriseerd verkeer aan de stadsranden’, met name voor verkeer uit de richting Raalte.
 - Het zo maximaal als mogelijk sturen van (vracht)verkeer over de nieuwe N348 (middels bewegwijzering en/of reisinformatie en het doseren van stadinwaarts gericht verkeer op de Raalterweg).
 - Het nader onderzoeken van mogelijkheden om de reistijd via de N348 verder te versnellen.
 - Het (regionaal) inzetten op maatregelen die langere regionale verplaatsingen (bijvoorbeeld tussen Deventer en Apeldoorn) via de Wilhelminabrug tegengaan. Het (in bepaalde mate aanvullend) ‘doseren van verkeer’ op de Wilhelminabrug is binnen een regionaal pakket van maatregelen niet op voorhand onbespreekbaar. Onderlinge afstemming is hierbij echter wel noodzakelijk.
- Hoewel verkeerskundig inhoudelijk gezien het tegengaan van de verkeersstroom vanaf de Welle in de richting van de Wilhelminabrug (via Zandpoort en Emmastraat) wordt aangeraden (hetgeen tevens een ‘eerste stap’ is in de richting van het uiteindelijke willen bereiken van een volledige afsluiting van de Zandpoort, hetgeen mede vanuit de planontwikkeling Sluiskwartier geredeneerd de voorkeur heeft), wordt voorgesteld om hierop gerichte maatregelen nog niet op dit moment uit te voeren. Dit heeft met name te maken met de wens om in de praktijk te kunnen beschouwen welke verkeerssituatie er in de nabije toekomst gaat ontstaan na openstelling van de spitsstroken op de Rijksweg A1 en het gereed komen van de planontwikkeling Boreel.

5 Tactisch uitvoeringsprogramma

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het overzicht van de maatregelen en de volgtijdelijkheid van sommige maatregelen. Het tactische element heeft hierbij met name te maken met het feit dat het een inhoudelijk overzicht betreft dat door diverse factoren zoals inspraak, inhoudelijke politieke behandeling en besluitvorming en niet op de laatste plaats door de beschikbaarheid van financiële middelen nog beïnvloed zal gaan worden.

Maatregelen opwaarderen Hanzetracé (basisscenario)

Het volledig opwaarderen van het Hanzetracé is een grootschalig project dat uit vele maatregelen bestaat. In het navolgende worden deze kort toegelicht:

- Verruiming capaciteit wegvakken en kruispunten Deventerweg – Zutphenseweg (poort van Deventer): lopend project van gemeente, provincie Overijssel en Rijkswaterstaat (in het kader van Beter Bereikbaar Stedendriehoek).
- Extra gewenste verruiming capaciteit wegvakken en kruispunten Deventerweg – Zutphenseweg (poort van Deventer): de gemeente zet binnen het lopende proces in op een uitbreiding van de bestaande plannen (de zogenaamde fase II).
- Verruiming capaciteit kruispunt Zutphenseweg – Hanzeweg: de afvoerende richting naar de Deensestraat en het Hanzetracé dienen uitgevoerd te worden met twee continue doorlopende rijstroken.
- Verruiming capaciteit Hanzebrug en aansluitende wegvakken (aanpak mede vanuit benodigd onderhoud): uitbreiding naar twee rijstroken in noordelijke richting.
- Verruiming capaciteit kruispunt Hanzeweg – Schonenvaardersstraat – Dordrechtweg: hiervoor zijn een aantal opties die nog nader uitgewerkt dienen te worden. Uitrustroutes van de brandweer worden gegarandeerd.
- Verruiming capaciteit kruispunt Hanzeweg – Snipperlingsdijk – Amstellaan: lopend project 'Amstellaan/wegvak 2'.
- Verruiming capaciteit wegvak Amstellaan: lopend project in afstemming met de herstructurering van de Rivierenwijk.
- Verruiming capaciteit hoofdrichtingen kruispunt Amstellaan – Oude Bathmenseweg – Deltalaan: lopend project, binnen de herstructurering van de Rivierenwijk wordt inmiddels uitgaan van het laten vervallen of aanpassen van deze aansluiting van de wijk.
- Verruiming kruispunt Henri Dunantlaan – Rielierweg: lopend project, er wordt uitgegaan van de aanleg van een fietstunnel onder het Hanzetracé door.
- Aanpassing wegvak Henri Dunantlaan: binnen het komende groot onderhoud is het wellicht mogelijk om de afstand tussen weg en woningen te vergroten, waarbij tevens een parallelweg

(gecombineerd voor fietsers) aan de zijde van woningen aangelegd zou kunnen worden. Dit dient nog nader onderzocht te worden.

- Verruiming capaciteit kruispunt Henri Dunantlaan – Brinkgreverweg – Van Oldenielstraat: hoewel de ruimtelijke mogelijkheden zeer beperkt zijn is het verlengen van de twee linksafstroken in de richting van de Henri Dunantlaan op de Raalterweg mogelijk. Ook het verlengen van de twee rijstroken vanaf het Hanzetracé in de richting van Schalkhaar (waarbij de rechter rijbaan vloeiend over kan gaan in de rechtsaffer richting Schalkhaar) is mogelijk. Het beter benutten van de twee rechtdoorgaande opstelstroken op de van Oldenielstraat in de richting van de Henri Dunantlaan kan slechts indien een aantal woningen gesloopt worden (hetgeen niet wordt voorgesteld). Om het Hanzetracé vanaf de Brinkgreverweg zo maximaal mogelijk te ‘voeden’ dient er meer opstelruimte voor het kruispunt (inclusief een exclusieve rechtsafstrook) aanwezig te zijn. Ook hiervoor is zonder het slopen van woningen geen oplossing. Mogelijk zou de linksaffer in de richting van de van Oldenielstraat kunnen komen te vervallen (een alternatieve route loopt via de Ceintuurbaan – Hoge Hondstraat). Hierdoor zou ter plaatse van het kruispunt op de Brinkgreverweg een aparte rechtdoorgaande en rechtsafrichting aangeboden kunnen worden.

- Het ‘claimen’ van ruimte voor verkeerskundige aanpassingen aan de van Oldenielstraat binnen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving.
- Binnen de herstructurering van Keizerslanden wordt het aantal aansluitingen op het Hanzetracé zo maximaal mogelijk gereduceerd. De uitwerking van deze plannen vindt momenteel plaats. Voor een nadere toelichting zie bijlage 6.

Volgtijdelijkheid maatregelen

In relatie tot luchtkwaliteit dient met nadruk vermeld te worden dat uitvoering van de maatregelen uit de overige scenario's een zeer licht negatief effect op luchtkwaliteit op stedelijk niveau tot gevolg heeft. Bij een gewenste verdere uitwerking dient daarom nog naar gerichte maatregelen gezocht te worden die dit tegen kunnen gaan. Hierbij dient overigens wel de nuancering geplaatst te worden dat in de berekeningen uit het Actieplan Verbetering Luchtkwaliteit nog geen rekening is gehouden met maatregelen die in het kader van de herstructurering van de Rivierenwijk genomen zullen gaan/moeten worden. Of het zeer lichte negatieve effect op stedelijk niveau dan nog bestaat is de vraag.

Verkeerskundig gezien kan het overgrote deel van de maatregelen onafhankelijk van elkaar uitgevoerd worden. Met name de maatregel ‘instellen eenrichtingsverkeer Veentunnel’, is echter afhankelijk van de beschikbare capaciteit op het Hanzetracé. Na verdubbeling van de Amstellaan (ter hoogte van de Rivierenwijk) en de opwaardering van het kruispunt Amstellaan – Snipperlingsdijk is dit mogelijk. Het verdient echter aanbeveling om voorafgaand aan het nemen van de maatregelen reeds te starten met het doseren van regionaal verkeer komend vanuit de richting Raalte en om het kruispunt Henri Dunantlaan – Brinkgreverweg – Van Oldenielstraat te reconstrueren zoals beschreven in de paragraaf ‘maatregelen opwaarderen Hanzetracé (basisscenario)’ eerder in dit hoofdstuk.

Het nemen van eventuele maatregelen op de Zandpoort (als eerste van de twee beschreven opties om verkeer tussen de Welle en de Wilhelminabrug tegen te gaan) dient voorafgegaan te worden door maatregelen die de ontsluiting van de Raambuurt en het Sluiskwartier garanderen. Indien in de huidige situatie bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting op de Zandpoort zou worden ingesteld, dan zijn de Raambuurt en het Sluiskwartier vanuit de stad slechts nog te bereiken via de route Kazernestraat en het Emmaplein. De dan aanvullende verkeersdruk op de Kazernestraat en het Emmaplein staat haaks op de doelen die met de maatregel Zandpoort worden nagestreefd.

Het nemen van eventuele maatregelen op de Emmastraat (als tweede van de beschreven opties om verkeer tussen de Welle en de Wilhelminabrug tegen te gaan) dient voorafgegaan te worden door een specifiek onderzoek naar maatregelen die roodlichtnegatie door verkeer komend vanaf de Wilhelminabrug kan voorkomen.

Uitvoeringsprogramma

Voor een opzet van het uitvoeringsprogramma (in relatie tot onder andere inhoudelijke urgentie, bestaande onderhoudsplanningen, fasering van ruimtelijke projecten, etc) wordt verwezen naar bijlage 6.

6 Doorkijk verdere toekomst

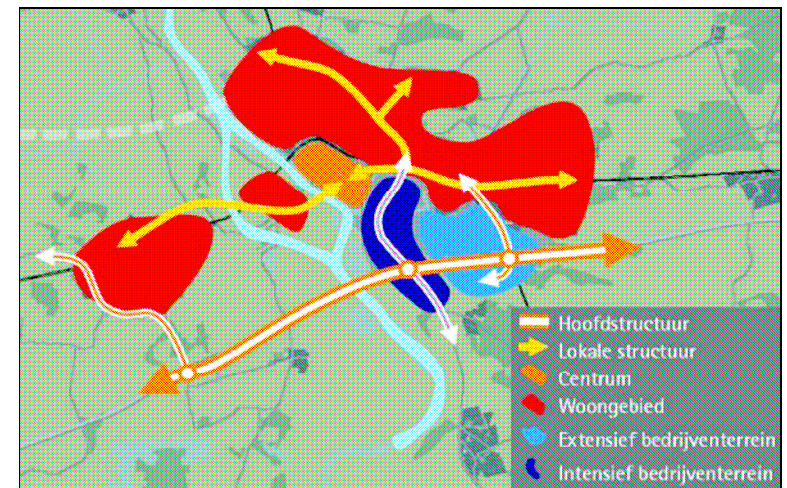
In dit hoofdstuk wordt de verkeers- en vervoerssituatie in en om Deventer in het licht geplaatst van ontwikkelingen op de langere termijn. Hierbij staat de vraag centraal in hoeverre de gepresenteerde maatregelen aansluiten bij de visie op langere termijn (2030).

Hoofdinfrastructuur Stedendriehoek 2030, de strategie

In de afgelopen jaren zijn door de regio Stedendriehoek verschillende verkeersstudies uitgevoerd. Deze studies hebben niet geleid tot een definitieve keuze ten aanzien van de vraag hoe om te gaan met de rivierkruisingen. Omdat keuzen ten aanzien van de rivierkruisingen in zeer sterke mate structurerend zijn voor de verkeerssituatie in Deventer, zijn ze in 2005 als separaat onderdeel onderwerp geweest van studie.

Uit deze studie is naar voren gekomen dat het inzetten op een verbreding van de Rijksweg A1 cruciaal is voor de Stedendriehoek als geheel. De verdere ontwikkeling van de regionale en bovenregionale mobiliteit maakt deze onontbeerlijk. De huidige aanleg van de spitsstroken zijn hierbij een eerste stap.

Tevens is aangegeven dat, gekoppeld aan de realisatie van de zuidwestelijke randweg Twello, de as Deventer - Twello dient te worden heringericht, waarbij de beschikbare capaciteit met nadruk voor lokaal verkeer wordt gereserveerd. Dit betekent ook het 'afwaarderen' van de huidige hoofdstructuur in Twello. Voor de langere termijn is een optie voor een nieuwe noordelijke brug gereserveerd. Navolgende afbeelding geeft de langetermijnstrategie voor Deventer weer.



Afbeelding 4.1: Langetermijnstrategie van Deventer binnen de Stedendriehoek.

Binnen voorliggende herijking zijn geen maatregelen voorgesteld die strijdig zijn met de hiervoor beschreven langetermijnstrategie. Het is zelfs sterker: (een deel van) de aangegeven maatregelen vormen hier een uitstekende eerste stap in. De wijze waarop omgegaan dient te worden met het Hanzetracé en de gewenste opwaarderingen van de aansluitingen Deventer en Deventer-oost op de Rijksweg A1, maar ook het (regionaal) inzetten op maatregelen die langere regionale verplaatsingen (bijvoorbeeld tussen Deventer en Apeldoorn) via de Wilhelminabrug tegengaan, ‘passen’ in de langetermijnstrategie van Deventer binnen de Stedendriehoek. Toch verdient met name de regionale doelstelling om langere regionale verplaatsingen via de Wilhelminabrug tegen te gaan op relatief korte termijn nadere invulling en uitwerking. Hierbij ligt er voor Deventer een belangrijke relatie met het eventueel nemen van maatregelen in de omgeving van de Wilhelminabrug.

De Netwerkanalyse Stedendriehoek (NWA) geeft aan dat op sommige locaties soms nu al, maar in ieder geval in 2020 binnen de regio een aantal bereikbaarheidsknelpunten is. Deze doen zich met name voor op de A1, de N348, de N344 en op een aantal hoofdwegen binnen de stedelijke gebieden, waaronder Deventer. Verder blijkt dat er een duidelijke relatie ligt tussen de knelpunten op het hoofdwegennet en die op het onderliggend wegennet, zoals ter hoogte van de aansluitingen Deventer en Deventer-oost op de Rijksweg A1 in Deventer. Onder verantwoordelijkheid van de

Regio Stedendriehoek wordt als uitvloeisel van de NWA in de eerste helft van 2007 een gebiedsgerichte verkenning uitgevoerd voor de A1-corridor Apeldoorn – Deventer. Doel van deze studie is een gezamenlijke verkenning van de bereikbaarheidsproblemen op de wegen in genoemde corridor en het aangeven van oplossingsrichtingen.

Voor Deventer betekent de studie niet alleen duidelijkheid over oplossingen voor de bereikbaarheidsknelpunten op de regionale verbindingen door de stad. Ook de noodzaak van een derde IJsseloververbinding bij Deventer wordt onderzocht.

Masterplan Havenkwartier

Recent is binnen de gemeente het Masterplan Havenkwartier behandeld. In dit Masterplan (en/of in de reacties bij behandeling) zijn de volgende elementen benoemd die een relatie hebben met voorliggende herijking :

- het afwaarderen van de Mr. de Boerlaan, zodat het Havenkwartier meer wordt ‘aangesloten’ op het binnenstadsgebied (waarbij de Mr. de Boerlaan wel deel blijft uitmaken van de centrumring);
- het opwaarderen van de Industrierweg met parallelwegen, zowel als entree voor het Havenkwartier als centrale entree naar de binnenstad;

- hiermee samenhangend, ideeën over het afwaarderen (en mogelijk zelfs afsluiten) van de routes via het sluisencomplex als verbinding tussen Pothoofd/Mr. de Boerlaan en de Zutphenseweg/A1.

Bij deze elementen wordt allereerst opgemerkt dat deze zeer sterk steunen op/uitgaan van een optimaal functionerend (eerste gedeelte van het) Hanzetracé. Dit betekent dat een dergelijke benadering pas gekozen zou kunnen worden indien een aantal belangrijke maatregelen aan het Hanzetracé, zoals de verruiming van de capaciteit van het kruispunt Zutphenseweg – Hanzeweg en de Hanzebrug en aansluitende wegvakken is uitgevoerd. De ideeën maken daarom ook deel uit van dit hoofdstuk 'doorkijk verdere toekomst'.

Echter, ook na capaciteitsvergroting van het Hanzetrace blijft een aantal inhoudelijk 'minder positieve' effecten bestaan:

- Door de maatregel(en) neemt de verkeersdruk op de Welle af. Vergelijkbaar met de in de herijking geanalyseerde mogelijkheden om de verkeersdruk op de Welle te laten afnemen, neemt daardoor de verkeersdruk op routes ten noorden van de binnenstad evenveel toe (Singels, Churchillplein, Handelskade etc), terwijl de capaciteit daar beperkt is en de luchtkwaliteit verder verslechtert.
- De verkeersdruk op de SVB-knoop, de Kazernestraat en de Wilhelminabrug neemt door de maatregel(en) toe. Dit betekent

dat de meest 'kwetsbare' verkeersknooppunten in de stad zwaarder belast worden.

- Het kruispunt Industrierweg – Hanzeweg wordt een nieuw (zeer) belangrijk verkeersknooppunt in de stad.
- Doordat de (binnen)stad vanaf en naar de A1 alleen nog te bereiken en te verlaten is via het eerste gedeelte van de Hanzeweg neemt de kwetsbaarheid van de verkeersstructuur toe. In de huidige situatie zijn bij sluisopeningen (of andersoortige stremmingen) alternatieve routes mogelijk (via het sluisencomplex dan wel via de Hanzeweg).

Al met al is de constatering dat er weliswaar interessante verkeerskundige elementen een rol spelen bij de planvorming van het Havenkwartier, maar dat deze voor wat betreft de fasering 'achter' de uitvoering van de maatregelen uit de herijking zouden moeten komen. Hierbij zal ook de discussie over de derde IJsselbrug betrokken moeten worden. Het andersom uitvoeren is met nadruk ongewenst. Dit heeft voor een groot deel te maken met de beschreven 'negatieve' inhoudelijke kanten.

Bijlage 1: Beschrijving relevante nota's

Landelijk, provinciaal en regionaal zijn (recent) beleidsnota's vastgesteld die het verkeersbeleid van de gemeente Deventer beïnvloeden. Het gaat hierbij respectievelijk om de Nota Mobiliteit, de Provinciale verkeers en vervoerplannen van Overijssel en Gelderland en plannen betreffende de verkeerskundige situatie in de regio op lange, middellange en korte termijn. Hierop wordt in het navolgende nader ingegaan. Tevens wordt tot slot de relatie gelegd naar het gemeentelijke structuurplan.

Nota Mobiliteit (NoMo)

Op 14 februari 2006 is de planologische kernbeslissing (PKB) deel IV van de NoMo vastgesteld. De NoMo is het nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 (SVV-2). De hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar zijn in de NoMo vastgelegd.

De NoMo heeft een PKB procedure doorlopen overeenkomstig de Wet op de ruimtelijke ordening. De op basis van inspraakreacties en adviezen bijgestelde Nota is behandeld in de Tweede Kamer.

Ook deze Kamerbehandeling heeft geleid tot een aantal wijzigingen. De Eerste Kamer heeft tenslotte de PKB NoMo goedgekeurd op 14 februari 2006. De NoMo heeft van 20 februari 2006 tot en met 3 april 2006 ter inzage gelegen. De PKB treedt in werking op de dag na ter inzagelegging. Tegen de PKB of onderdelen daarvan is geen bezwaar of beroep mogelijk.

De NoMo kent als motto: Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. De nota werkt het ruimtelijk beleid van de Nota Ruimte verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt voor de NoMo is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De NoMo geeft aan op welke wijze dit gebeurt.

Voor Deventer en de Stedendriehoek is de Rijksweg A1 als hoofdverbindingssas van belang, liggend tussen het nationale stedelijke netwerk Twente en economische kerngebieden, waaronder de mainports in het westen. Ook voor interne en externe verplaatsingen van de regio zelf heeft de Rijksweg A1 een belangrijke functie. Door allerlei oorzaken blijft verkeer en vervoer sterk groeien, hetgeen tot uiting komt in een toenemende druk op de Rijksweg A1 en het onderliggend wegennet. De spitsstroken bieden hiervoor slechts een oplossing voor een beperkte termijn. Daarom is meer nodig. Hierbij wordt het belang van een betrouwbare reistijd 'van deur tot deur' steeds groter. De in ontwikkeling zijnde netwerkanalyse Stedendriehoek is een belangrijk instrument om de bereikbaarheid van zowel regio als Deventer in kaart te brengen. Deze regionale aanpak past binnen de beleidslijn van de NoMo: Decentraal wat kan en centraal wat moet. Afspraken op regionaal niveau over een samenhangend pakket van maatregelen zijn namelijk voorwaarde voor een Rijksbijdrage via BDU of MIT.

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Overijssel

Het beleid op het gebied van verkeer en vervoer is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) - vlot en veilig verder - vastgelegd. Dit plan sluit aan op de NoMo van het Rijk en is op 13 april 2005 door de Provinciale Staten van Overijssel vastgesteld. Belangrijk voor Deventer in het PVVP is de inzet op de bereikbaarheid van economische centra voor alle vervoerswijzen. Daarnaast blijven de verbetering van de verkeersveiligheid en de verbetering van de leefkwaliteit belangrijke speerpunten. Gezamenlijk met andere partners wil de provincie de verschillende knelpunten oplossen. Voor de regionale vertaling van het provinciale beleid zijn reeds genoemde netwerkanalyses in ontwikkeling. Deze zullen dienen als uitgangspunt voor de jaarlijks op te stellen, dynamische beleidsagenda verkeer en vervoer. Hierin staan concrete acties en opgaven en de daarvoor gereserveerde middelen beschreven. Daarnaast gaat de dynamische beleidsagenda in op de monitoring van de doelstellingen uit het PVVP.

Voor de Stedendriehoek signaleert de provincie Overijssel nu al knelpunten op het gebied van doorstroming, welke naar verwachting in de toekomst alleen nog maar groter worden. De spitsstroken zijn een eerste aanzet tot verbetering, maar er wordt gedacht aan verdere verbeteringen van de Rijksweg A1 voor de doorstroming en bereikbaarheid van Deventer.

Uit oogpunt van leefbaarheid en bereikbaarheid wordt ondermeer de traverse Wesepe aangepakt. Binnen Deventer vraagt de doorstroming op enkele doorgaande wegen verbetering. Belangrijkste knelpunt is hierbij het Hanzetracé. Uit de in ontwikkeling zijnde regionale netwerkanalyse moet naar voren komen welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van Deventer in de toekomst te garanderen. In het landelijk gebied wil de provincie Overijssel de bestaande auto-infrastructuur niet verder uitbreiden om zo de rust en ruimte in het gebied te garanderen.

Tenslotte zal dit jaar regionaal tot uitvoering komen. Dit railvervoer zal drager van het vervoerssysteem worden tussen de drie steden in de Stedendriehoek. Vanuit het omliggende gebied zijn goede aansluitingen op dit vervoerssysteem gewenst. Binnen Gelderland is hiervoor het feederplan ontwikkeld. Voor het Overijsselse deel kan de mogelijkheid voor een eventuele halte bij Bathmen nader worden bekeken.

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Gelderland

Het PVVP-2 is op 30 juni 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. In het PVVP-2 geeft de provincie Gelderland aan hoe zij steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden. Dit zou op een veilige manier moeten gebeuren met zo min mogelijk schadelijke gevolgen voor de leefomgeving. In de aanpak hanteert de provincie de volgorde: voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen. In essentie komt dit neer op in volgorde van belangrijkheid: het goed plannen van ruimtelijke, economische ontwikkelingen, afgestemd op de aanwezige infrastructuur en zoveel mogelijk geconcentreerd en gebundeld. Vervolgens het beter benutten van de bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen, verder het bouwen van de projecten uit het Statenakkoord en door het onderhoud van infrastructuur te combineren met het Duurzaam Veilig maken ervan en tenslotte op termijn het beprijzen.

In de uitvoering van het provinciale verkeers- en vervoerbeleid werkt de provincie Gelderland samen met de gemeenten uit de Stedendriehoek. Hiervoor hanteert ook zij – evenals Overijssel – de dynamische beleidsagenda. Een concretisering hiervan is het zogenoemde Regionaal Actieprogramma (RAP), waarin per twee jaar de activiteiten/projecten staan vermeld. Hierin ligt tevens een koppeling met de BDU. Voor Deventer als Overijsselse gemeente is dit laatste minder relevant. Wel kunnen maatregelen in Gelderland, zoals op de N348, invloed hebben op het wegennet van Deventer. Speerpunten in de uitvoering van het provinciale beleid en relevant voor Deventer zijn de opwaardering van de aansluiting Deventerweg (N348) – Rijksweg A1, te beginnen met aanleg van een busbaan aan de oostzijde van de N348, en de realisering van regionaal met ondermeer nieuwe stations in Twello en Apeldoorn-Osseveld.

Regionale Structuurvisie Stedendriehoek (lange termijn)

De regio Stedendriehoek heeft een Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 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. Deze is nodig voor het benutten van de eigen economische kracht en het versterken van de functionele samenhang. De doelstelling is uitgewerkt in het rapport “Hoofdinfrastructuur Stedendriehoek 2030 de strategie” (Stedendriehoek, 21 maart 2005).

Essentieel onderdeel van bovenstaande strategie is de positie van de verschillende rivierkruisingen. Deze vormen de basis van de hoofdinfrastructuur in de Stedendriehoek als geheel. Het beperkte aantal rivierkruisingen maakt de wegenstructuur in de regio kwetsbaar, een constatering die met de groei van het autoverkeer alleen maar belangrijker wordt. De strategie is er dan ook op 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 kan aan de dreigende capaciteitsproblemen tegemoet komen. Dit betekent wel dat in Twello een westelijke rondweg in combinatie met een afwaardering van de Rijksweg de verplaatsing van regionale verkeersstromen naar de Rijksweg A1 moet stimuleren.

Voor de lange termijn is 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.

Netwerkanalyse Stedendriehoek (middellange termijn)

Voor de middellange termijn is inmiddels een traject gestart om te komen tot een netwerkanalyse voor de Stedendriehoek. De netwerkanalyse is een gebiedsgerichte benadering vanuit de klant geredeneerd. De analyse brengt de ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen van alle modaliteiten in kaart voor de periode tussen 2010 en 2020, samen met de daaruit voortvloeiende potentiële knelpunten. Bij het opstellen van de netwerkanalyse wordt een pakket maatregelen ontwikkeld om de bereikbaarheid te verbeteren, waarbij expliciet rekening gehouden wordt met het goederenvervoer.

Een van de doelen van de netwerkanalyse is om inzicht te krijgen in de bereikbaarheidsproblemen op regionale schaal en de meest kosteneffectieve oplossingen voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Zo blijkt uit eerste analyses dat zich knelpunten voordoen op het onderliggend wegennet dat aansluit op de Rijksweg A1 en dat de IJssel een barrière vormt in relaties tussen gebieden ten oosten en ten westen van deze rivier. Maatregelen zijn nodig om deze knelpunten weg te nemen en de toegang tot ondermeer Deventer te verbeteren.

Een ander doel van de netwerkanalyse is om gezamenlijk met de regionale partners tot meer afstemming te komen tussen de netwerken en modaliteiten om hiermee de bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. De resultaten van de netwerkanalyses worden betrokken bij een tussentijdse evaluatie van de BDU en bij de vaststelling van de nieuwe verdeelsleutel hiervan. Verder dienen de uitkomsten als basis voor landsdelige onderhandelingen met de minister van Verkeer en Waterstaat over de verdeling van MIT-gelden (Meerjarenprogramma Infrastructuur & Transport) dit najaar.

Beter Bereikbaar Stedendriehoek (korte termijn)

Het project BBS is op 18 augustus 2005 gestart en is op 6 maart jongstleden uitgemond in een vastgestelde lijst met verkeersmaatregelen, gedeeltelijk te financieren met rijkssubsidie. De maatregelen hebben tot doel om de bereikbaarheid van en binnen de regio Stedendriehoek te verbeteren. Er is binnen de regio Stedendriehoek een toenemende bewustwording dat veel verkeersproblemen die elke wegbeheerder ondervindt samenhangen met het wegennet van de andere wegbeheerders in het gebied. Dit maakt regionale samenwerking aan bereikbaarheid noodzakelijk. Ook door het ministerie van V&W is deze noodzaak ingezien. Daarom is vijf miljoen euro beschikbaar gesteld voor de uitvoering op korte termijn van maatregelen die de bereikbaarheid in de Stedendriehoek verbeteren (tot en met 2009, op basis van 100% tegenfinanciering door de decentrale overheden).

Naast het streven naar optimale benutting van het gezamenlijke wegennetwerk streeft de regio naar samenhang tussen het geheel van verkeersmaatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets en verkeersveiligheid. In een samenwerkingsproject gericht op de optimale benutting van het beschikbare netwerk vormt dit streven naar samenhang een belangrijk uitgangspunt. Het inventariseren van de knelpunten voor auto, fiets en bus heeft voor Deventer uiteindelijk geleid tot vier projecten. Deze zijn het aanpassen van de Rijksweg A1-aansluiting Deventerweg (N348) kruispunt Deventerweg, het daarmee verband houdend aanpassen van het kruispunt Deventerweg – Visbystraat, aanleg van de fietstunnel Henri Dunantlaan - Nico Bolkensteinlaan en aanleg van de fietsbrug kruispunt N348 - Nico Bolkensteinlaan.

Structuurplan Deventer

In 2004 is het Structuurplan 'Synergie van stad en land' vastgesteld. In dit plan is het ruimtelijk beleid voor de komende 25 jaar toegelicht. In dit beleid is ingezet op zeven speerpunten:

- Deventer: gastvrije centrumstad in een stedelijk netwerk;
- Deventer: gevarieerd en aantrekkelijk wonen;
- Deventer: economische dynamiek en werkgelegenheid;
- Deventer: leefbaar en bereikbaar;
- Deventer: duurzame en compacte vingerstad;
- Deventer: uitdagend landelijk gebied;
- Deventer: de menselijke maat.

Het mag duidelijk zijn dat vooral 'leefbaar en bereikbaar' een directe relatie heeft met de herijking. Verkeer en vervoer is één van de bepalende factoren in het verantwoord functioneren van een stad in relatie tot haar verdere ontwikkeling op lange termijn. In relatie tot de duurzame ruimtelijke ontwikkeling van Deventer is de wens uitgesproken om zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur te benutten alvorens nieuwe infrastructuur aan te leggen. Andersom is ook aangegeven dat de capaciteit van het bestaande wegennet mede bepalend is voor de mate van ruimtelijke ontwikkeling en de keuze van de locatie waar deze plaatsvindt. De bestaande relatie tussen het Structuurplan en de (huidige en herijkte) Nota HWS blijft overeind.

Bijlage 2: Samenvatting werksessies

Op twee momenten in het planproces is gediscussieerd met leden van de gemeenteraad en met vertegenwoordigers van (belangen)groeperingen in de vorm van werksessies. In deze sessies is vanuit diverse invalshoeken (politiek, ruimtelijk-economisch, sociaal-maatschappelijk en verkeerskundig) de verkeerssituatie in Deventer aan de orde geweest. Er is van gedachten gewisseld en gediscussieerd met leden van de gemeenteraad, vertegenwoordigers van de Kamer van koophandel, Deventer Kring Werkgevers, het Midden en Kleinbedrijf, Transport en Logistiek Nederland, Stichting Deventer Binnenstadsmanagement, Fietsersbond, Studiegroep 13, het (nieuwe) Deventer Ziekenhuis, Hanzewonen, Woonunie, Rentré Wonen en bewoners van de Binnenstad, de Singels, de Zwolseweg en de Raambuurt. In de eerste serie sessies is de nadruk gelegd op de huidige situatie, knelpunten en aandachtspunten. De tweede serie sessies is vooral gebruikt om de gemeentelijke analyse terug te koppelen en verder aan te scherpen. De verschillende bijeenkomsten hebben voor de genoemde doelen een prima functie gehad. Van de werksessies zijn voor betrokkenen verslagen gemaakt, die echter geen deel uitmaken van voorliggende rapportage.

Zonder uitputtend te zijn, volgt hieronder volgt een korte opsomming van de door de belangengroeperingen geleverde input.

- Er is te weinig afstemming tussen ruimtelijke ordening en bijpassende verkeersmaatregelen: verkeersmaatregelen komen vaak te laat.
- De wens van een autoafsluiting in de Welle kan niet op dit moment worden gerealiseerd vanwege de vergaande consequenties op andere wegen.
- De Rijksweg A1 is kwetsbaar: dit blijkt bij filevorming op de Rijksweg A1 met verdringing naar parallelle verbindingen door Deventer;
- Er is behoefte aan een derde IJsselbrug om de kwetsbaarheid van de IJsseloververbindingen te verminderen.
- Het Hanzetracé kent een gebrekkige verkeersafwikkeling;
- Radialen in de stad zijn en blijven belangrijk voor de bereikbaarheid van de binnenstad.
- Denk niet alleen in grote infrastructurele maatregelen maar ook aan soms simpele ingrepen of dynamische instrumenten voor het oplossen van knelpunten.
- Leefbaarheidproblemen zijn er vooral op wegen rond de binnenstad.

- De N348 moet aantrekkelijker worden gemaakt, waardoor minder verkeer door de stad rijdt.
- Afwikkelingsproblemen in Deventer zijn er slechts tijdens de spitsperioden.
- Veel drukke (ring)wegen vormen een barrière voor fietsers.
- Sturing van verkeersstromen via de Wilhelminabrug kan helpen om meer verkeer via de Rijksweg A1 te leiden.
- Maak geen autoafsluitingen maar 30 km/h-zones met een goede handhaving.

Bijlage 3: Nadere toelichting analyse

Welle

Het structureel afsluiten van de Welle op werkdagen is binnen de huidige hoofdwegenstructuur niet mogelijk.

Zowel uit een evaluatie van de afsluiting van de Welle in de praktijk in 2004 als uit recente modelberekeningen komt naar voren dat het afsluiten van de Welle een zeer sterke stijging van het verkeersaanbod op de overige wegen in Deventer oplevert. Op werkdagen leidde de afsluiting tot een (zeer) sterke toename van het verkeersaanbod op sommige wegen in en om het centrum van Deventer met filevorming tot gevolg. Hierbij valt met name op dat het overgrote deel van het verkeer (meer dan 80%) kiest voor een route via de Singels en de Mr. de Boerlaan. Modelmatig zijn hier procentuele toenames te zien van respectievelijk meer dan 200% en 80%. Deze wegen kunnen een dergelijke hoeveelheid verkeer niet aan, met filevorming (en overlast voor aanwonenden) tot gevolg.

Ook in de praktijk (de afsluiting in 2004) verslechterde de bereikbaarheid door filevorming en werd een vlotte doorstroming voor hulpdiensten bemoeilijkt.

Uit het onderzoek is echter ook naar voren gekomen dat een deel van het verkeer dat op de Welle reed voor de afsluiting elders niet 'teruggevonden' is. Oorzaken liggen waarschijnlijk in een combinatie van keuzes voor mogelijke, toen niet onderzochte, alternatieve routes, een verschuiving naar fietsgebruik (tijdens de afsluiting was het droog en zonnig weer) en het tijdelijk mijden van de binnenstad.

Op zondagen heeft de afsluiting in de praktijk niet tot structurele problemen in de verkeersafwikkeling geleid. Toch neemt het verkeersaanbod op de Singels en de Mr. De Boerlaan wel (zeer) fors toe (respectievelijk circa 185% en 94%). Het etmaaltotaal wordt vergelijkbaar met het etmaaltotaal van een gemiddelde werkdag met een open Welle. Inmiddels is overigens het proces gestart om vanaf 2006 de Welle in de maanden juli en augustus op zondagen af te sluiten tussen 11 en 17 uur.

In de analysefase zijn modelmatig diverse maatregelen doorgerekend om te beschouwen of het verkeer ook via andere wegen dan de Singels en de Mr. de Boerlaan afgewikkeld kan

worden (bijvoorbeeld door het modelmatig opwaarderen van de ‘binnenring’ (J. van Vlotenlaan - Ceintuurbaan - Veenweg) en het modelmatig afwaarderen van de singelroute. Uit deze analyse is gebleken dat de gewenste effecten slechts te bereiken zijn bij maatregelen die de bereikbaarheid van de binnenstad en het NS-station zwaar zouden aantasten.

Een structurele capaciteituitbreiding van de Singels is eveneens niet mogelijk. Dit traject wordt daarmee namelijk te zwaar belast in relatie met de opvang op belangrijke kruispunten bij het NS-station en het Churchillplein. Ook de (cultuur-)historische relatie tussen binnenstad en het Rijsterborgherpark (Rijksmonument) komt hiermee teveel onder druk te staan.

Op basis hiervan is de conclusie, dat het structureel afsluiten van de Welle op werkdagen zonder het (onverantwoord) verhogen van de capaciteit van het wegennet elders (momenteel) niet mogelijk is.

Veenweg

Het structureel afsluiten van de Veenweg voor doorgaand verkeer is binnen de huidige hoofdwegenstructuur niet mogelijk.

Binnen de herijking is met het verkeersmodel nader geanalyseerd wat de effecten zouden zijn van een volledige afsluiting van de Veenweg voor doorgaand (gemotoriseerd verkeer). Hieruit is naar voren gekomen dat het doorgaande verkeer dan routes zou gaan

gebruiken via enerzijds het Hanzetracé of anderzijds de Brinkgreverweg. Met name de verschuiving naar de Brinkgreverweg is hierbij ongewenst. De route Brinkgreverweg – Handelskade wordt hierdoor zo zwaar belast dat met name het Churchillplein het verkeer niet kan verwerken. De linksafstrook in de richting van de Handelskade heeft een beperkte lengte (en daarmee capaciteit). Ook de druk op de Handelskade zelf zou fors (verder) toenemen. Uitbreiding van de capaciteit ter plaatse is niet reëel. Een maatregel om dit mogelijk ontstane ongewenste effect tegen te gaan is het instellen van een linksafverbod op de Brinkgreverweg in de richting van de Handelskade.

De (omslag)effecten die dan optreden, worden (nagenoeg) volledig zichtbaar op het Hanzetracé. Omdat het Hanzetracé ook na het nemen van diverse capaciteitsverruimende maatregelen echter een bovengrens kent (die mede gekoppeld is aan de gewenste doorstroomfunctie), is het volledige omslageffect van de Veenweg naar het Hanzetracé als te groot beoordeeld. Hierbij is de gedachte ontstaan om de Veenweg nog slechts in één richting als gebiedsontsluitingsweg te gaan gebruiken, waardoor enerzijds wel de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Veenweg (zeer) positief beïnvloed kan worden, terwijl anderzijds het Hanzetracé toch niet zodanig bovenmatig extra zwaar belast wordt dat de doorstroomfunctie gevaar komt.

Bijlage 4: HWS en luchtkwaliteit

Voor besluiten omtrent projecten is het van belang om aan te tonen dat de luchtkwaliteit door het project verbetert dan wel tenminste niet verslechtert. Aangezien luchtkwaliteit voor een belangrijk deel bepaald wordt door verkeer, heeft luchtkwaliteitonderzoek plaatsgevonden van de verschillende scenario's in het kader van de Nota Hoofdwegenstructuur. Het betreft drie scenario's:

- scenario 0 (basisscenario): scenario met volledige verdubbeling van het tracé Rijksweg A1-Zutphenseweg-Hanzeweg-Amstellaan-Henri Dunantlaan, aangevuld met maatregelen ter bevordering van de afwikkeling op het tracé Kazernestraat – Wilhelminabrug (hetgeen een verkeersreducerende werking heeft op de Welle);
- scenario 1: scenario 0 aangevuld met een afwaardering van de Veenweg (instellen eenrichtingsverkeer in de Veentunnel in noordelijke richting) en het handhaven van de huidige functie van de Welle;
- scenario 2: scenario 0 met het functioneel handhaven van de functie van de Veenweg (inclusief reconstructie) en maatregelen met een verdere verkeersreducerende werking op de Welle.

Basisscenario

Door de volledige verdubbeling van het Hanzetracé vindt binnen de gehele gemeente een verschuiving van voertuigbewegingen plaats. Het totaal aantal voertuigbewegingen blijft ongewijzigd. De verslechtingen vinden met name plaats op de Amstellaan en de Van Oldenielstraat. Op deze plekken zullen meer mensen worden blootgesteld. Daartegenover staat dat op een veel groter aantal straten de luchtkwaliteit verbetert en minder mensen worden blootgesteld aan verontreinigde lucht. Uit analyse blijkt dat per saldo de concentraties (gewogen naar weglengte) in Deventer nagenoeg gelijk blijft. Er is in zijn totaliteit sprake van een hele lichte verbetering van de concentraties langs wegen in Deventer (afname van circa 0,05-0,1 ug/m³). Louter op 'juridische' gronden is het basisscenario op grond van luchtkwaliteit inpasbaar. Dit laat onverlet dat de gemeente haar inspanningen doet om met aanvullende maatregelen de luchtkwaliteit op met name Amstellaan en Van Oldenielstraat te verbeteren. De verbeteringen rond Amstellaan worden opgenomen in de herstructurering. De verbeteringen rond Van Oldenielstraat vinden plaats met generieke maatregelen binnen de gemeente. In tabel B4.1. aan het einde van deze bijlage zijn de verslechtingen en verbeteringen op enkele referentiestraten weergegeven.

Overige scenario's

Uit de analyse van de varianten ten opzichte van de autonome situatie blijkt uiteraard dat eveneens een verschuiving van voertuigbewegingen en knelpunten plaatsvindt. In tegenstelling tot het basisscenario geven de varianten een hele lichte verslechtering van de concentraties langs wegen in Deventer (toename van circa 0,1-0,2 ug/m³). Vanuit oogpunt van luchtkwaliteit heeft het basisscenario derhalve de voorkeur.

Luchtkwaliteit in relatie tot bedrijvenpark A1

Uit berekeningen naar het effect van het Bedrijvenpark A1 blijkt dat er sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit. De verslechtering heeft met name betrekking op de wegen direct aansluitende op het bedrijvenpark (Zutphenseweg, Siemelinksweg en Rijksweg A1). In tabel B4.2. aan het einde van deze bijlage wordt de verslechtering op een aantal referentiewegen inzichtelijk gemaakt. Om de ontwikkeling van het bedrijvenpark te waarborgen zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk, zodanig dat de overschrijdingssituatie tenminste niet verslechtert.

Oplossingen voor de realisatie van bedrijvenpark A1 dienen met name gezocht te worden bij genoemde wegen. De verslechteringen op Amstellaan, Handelskade, Van Oldenielstraat en Welle kunnen naar verwachting worden beperkt met generieke maatregelen uit het luchtkwaliteitsplan.

Het onderzoek voor met name Siemelinksweg en Zutphenseweg is nog gaande. Op dit moment worden oplossingen gezocht in onder meer:

- 100% ontsluiting bedrijvenpark aan oostzijde (Siemelinksweg);
- routing doorgaand vrachtverkeer over N348 (met reisinformatiesysteem);
- maatregelen aan profiel Siemelinksweg.

NO2 jaargemiddelde	Verschil Hanzetrace tov autonoom	
	2010	2017
Amstellaan	3.8	4.3
Handelskade	-0.1	-0.1
Holterweg	-0.8	-0.6
Pothoofd	-2.9	-2.7
Siemelinksweg	-0.8	-0.3
Snipperlingsdijk	-0.9	-0.6
Van Oldenielstraat	4.8	5.4
Veenweg	-5.3	-5.9
Welle	-2.5	-2.3
Wilhelminabrug	-0.6	-0.6
Zutphenseweg	0.1	-1.5
PM10 dagoverschrijding	Verschil Hanzetrace tov autonoom	
	2010	2017
Amstellaan	8	4
Handelskade	-1	0
Holterweg	0	-1
Pothoofd	-3	-2
Siemelinksweg	0	-1
Snipperlingsdijk	-2	0
Van Oldenielstraat	12	4
Veenweg	-5	-3
Welle	-7	-3
Wilhelminabrug	-1	0
Zutphenseweg	2	1

Tabel B4.1: Effecten basisscenario

- NO₂ betreft verschillen in de jaargemiddelde concentratie. PM10 betreft verschillen in aantal dagoverschrijdingen
- positieve getallen duiden op een verslechtering van het Hanzetracé t.o.v. de autonome situatie. Negatieve getallen duiden op een verbetering van de situatie
- de rood weergegeven getallen duiden op een verslechtering in een situatie dat sprake is van een overschrijding
- situaties inclusief bedrijventerrein A1

NO2 jaargemiddelde	Verschil met en zonder BT A1	
	2010	2017
Amstellaan	0.1	0.3
Handelskade	0.1	0.4
Holterweg	0.1	0.1
Pothoofd	0.3	0.5
Siemelinksweg	0.8	1.6
Snipperlingsdijk	0.0	0.0
Van Oldenielstraat	0.1	0.3
Veenweg	0.0	0.0
Welle	0.1	0.3
Wilhelminabrug	0.0	0.1
Zutphenseweg	0.4	0.9
PM10 dagoverschrijding	Verschil met en zonder BT A1	
	2010	2017
Amstellaan	1	0
Handelskade	0	0
Holterweg	1	0
Pothoofd	1	0
Siemelinksweg	1	1
Snipperlingsdijk	0	0
Van Oldenielstraat	0	0
Veenweg	0	0
Welle	0	0
Wilhelminabrug	0	0
Zutphenseweg	1	1

Tabel B4.2: Effecten situatie met en zonder bedrijvenpark A1

- NO₂ betreft verschillen in de jaargemiddelde concentratie. PM10 betreft verschillen in aantal dagoverschrijdingen;
- positieve getallen duiden op een verslechtering van het Hanzetracé t.o.v. de autonome situatie. Negatieve getallen duiden op een verbetering van de situatie;
- de rood weergegeven getallen duiden op een verslechtering in een situatie dat sprake is van een overschrijding;
- situaties inclusief basisscenario Hanzetracé.

Bijlage 5: Overzichten verkeerssituatie scenario's

- 5.1: 2005 Huidige situatie
- 5.2: 2017 Autonome ontwikkeling
- 5.3: 2017 Basisscenario (opw. Hanzetracé)
- 5.4: 2017 Afwaarden Veenweg (incl. opw. Hanzetracé)
- 5.5.: 2017 Afwaarden Welle (incl. opw. Hanzetracé)

- 5.6: Overzicht intensiteiten 2005, 2017 en 2017 scenario's

- 5.7: Categorisering van wegen op basis van huidige situatie
- 5.8: Categorisering van wegen op basis van gewenste situatie

Bijlage 6: Projecten en/of maatregelen op gebiedsniveau

Naast de 'items' die binnen de herijking van de Nota HWS naar voren zijn gekomen, speelt er nog een aantal projecten en/of maatregelen die op gebiedsniveau consequenties (kunnen) hebben op verkeerskundig gebied. In het navolgende worden deze gebiedsgewijs benaderd via de indeling die voortkomt uit de benadering van een grofmazige hoofdwegenstructuur en de daaruit voortkomende, logisch samenhangende, grote verblijfsgebieden. De naamgeving is gerelateerd aan de in Deventer gangbare gebieds- en buurtindeling. Ook volgt een korte beschrijving van de gebieden waar met nadruk geen wijziging plaatsvindt van thans vigerend beleid.

Landsherenkwartier, Oranjekwartier en Steenbrugge

Dit gebied zal door de toevoeging van Steenbrugge meer onderlinge relaties krijgen. Met diverse kruisingen van de Zandwetering zal deze verbondenheid zowel voor fiets- als autoverkeer gestalte krijgen. Centrale as vormt de Karel de Grotelaan, die Steenbrugge verbindt met de stadsring en het winkelcentrum Keizerslanden. Een tweede ontsluiting voor autoverkeer vanuit de nieuwbouwwijk komt op de Raalterweg, ten zuiden van de Algemene Begraafplaats.

De Wechelerweg valt buiten de ontsluitingsstructuur van deze wijk en houdt haar huidige functie. Deze is gericht op een oostelijke ontsluiting van de kern Diepenveen. Een op de weginrichting afgestemd snelheidsregime waarborgt de verkeersveiligheid ter plaatse.

Het Landsheren- en Oranjekwartier maken onderdeel uit van de herstructurering van Keizerslanden. Het Landsherenkwartier zal als een van de eerste wijken een ingrijpende transformatie ondergaan. In verband met de stroomfunctie van de stadsring (Margijnenenk - Lebuïnuslaan) zal het aantal ontsluitingen van de wijk op deze weg worden teruggebracht. Dit betekent dat bestaande aantakkingen via de Radboudlaan en Koning Wenzelstraat wellicht vervallen. De bereikbaarheid van het winkelcentrum Keizerslanden blijft gewaarborgd met fietsoversteken en de centrale noord-zuidas: de Karel de Grotelaan. Tussen Steenbrugge en de bestaande woonwijken houden de Keizer Karellaan en het Wezenland hun verzamel- en ontsluitingsfunctie. Zij dienen als parallelle verbindingen op een lager niveau van de stadsring en beperken daarmee de kwetsbaarheid van deze ring. Voorkomen moet worden dat deze verbinding een barrière gaat vormen tussen de oude en

nieuwe wijk. Aandachtspunten in dit opzicht zijn de kruisingen van de Zandwetering.

Karel de Grotelaan, Tuindorp en Oudegoedstraat

Deze wijk maakt onderdeel uit van de herstructurering van Keizerslanden. In de hieraan ten grondslag liggende ontwikkelingsvisie voor wijk 4 is sprake van enkele ingrijpende veranderingen in het wegennet. Belangrijk bronpunt van deze veranderingen in het winkelcentrum Keizerslanden. Dit centrum zal met de beoogde uitbreiding in de toekomst een belangrijkere functie krijgen voor de omliggende wijken, hetgeen betekent dat voor zowel langzaam als snelverkeer goede verbindingen nodig zijn.

De Lebuinuslaan/Margijnenenk is en blijft onderdeel van de stadsring met een belangrijke stroomfunctie. In verband met deze functie is het streven om het aantal auto-ontsluitingen vanuit de aanliggende wijken terug te brengen. De bereikbaarheid voor autoverkeer van het winkelcentrum is gewaarborgd door situering van verschillende parkeervoorzieningen, die zowel vanuit de stadsring als de wijk bereikbaar zijn. De bestaande aantakking van de Karel de Grotelaan aan de zuidzijde op de stadsring zal door de uitbreiding van het winkelcentrum vervallen. Hierdoor krijgt de Karel de Grotelaan meer een buurtontsluitende functie en ontstaat ruimte om het huidige wegprofiel meer bij de verblijfsfunctie van

de wijk te betrekken. Ontsluitingen op de stadsring vanuit de wijk blijven bestaan via de Ludgerstraat en Van Hetenstraat.

Aan de zuidzijde fungeren de Ceintuurbaan en Diepenveenseweg als verzamel- en ontsluitingswegen van de wijk. Hierbij heeft vooral de Diepenveenseweg ook een functie in de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit wijken aan de noordzijde van de stad. Ook het dorp Diepenveen heeft via de Laan van Borgele en Diepenveenseweg een goede verbinding met het stadscentrum. Genoemde wegen zijn recent gereconstrueerd en kennen zodoende een veilige inrichting voor zowel fietsers als auto's. De Hoge Hondstraat tenslotte fungeert als ontsluitingsweg voor zowel de wijk als achterliggende gebieden.

Schalkhaar en omgeving

De kern Schalkhaar wordt inmiddels ook aan de oostzijde ontsloten op het hoofdwegennet met een aansluiting op de N348. Met de Provincie – beheerder van de N348 – is overeengekomen dat de huidige aansluiting via de Oerdijk voorlopig blijft gehandhaafd. Wel zal ten behoeve van de veiligheid van de fietsers een extra bruggetje over het Overijsselskanaal worden aangelegd. Op de langere termijn zal in combinatie met stedelijke uitbreiding aan de noordoostzijde van de kern (en eventueel de ontwikkeling van bedrijvenpark Linderveld) opnieuw gekeken worden naar de

interne wegenstructuur en ontsluiting van Schalkhaar. Uitgangspunt hierbij is dat vooral doorgaand autoverkeer via de Oerdijk en Colmschaterstraatweg door de kern Schalkhaar wordt ontmoedigd. De centraal gelegen Koningin Wilhelminalaan en de Oosterwechelsweg en Brinkgreverweg aan de westzijde houden vooralsnog hun verzamel- en ontsluitingsfunctie voor het dorp.

Bathmen

Voor de kern Bathmen en omgeving wordt in 2006 separaat een categoriseringsplan opgesteld). Hierbij vindt afstemming plaats met de structuurvisie voor Bathmen.

Colmschate-zuid, Vijfhoek, De Hoven, Diepenveen en kleine kernen buitengebied

Het verkeersbeleid in bovenstaande gebieden wordt niet aangepast. Hiervoor dient de thans vigerende nota HWS als uitgangspunt.