STICHTING
WESTELIJKE IJSSELOEVER
DEVENTER

Presentatie Werkgroep Verkeer

14 november 2023

Heel veel detail informatie. Vanaf 15-11 op de website.

Kader - Werkgroep

Pauline Ras

Harrie
Brakel

Ben Schotgerrits

John Vos

Kader - Werkgroep

Gemeente Deventer

Wijkmanager Marieke Dufour

en anderen ……

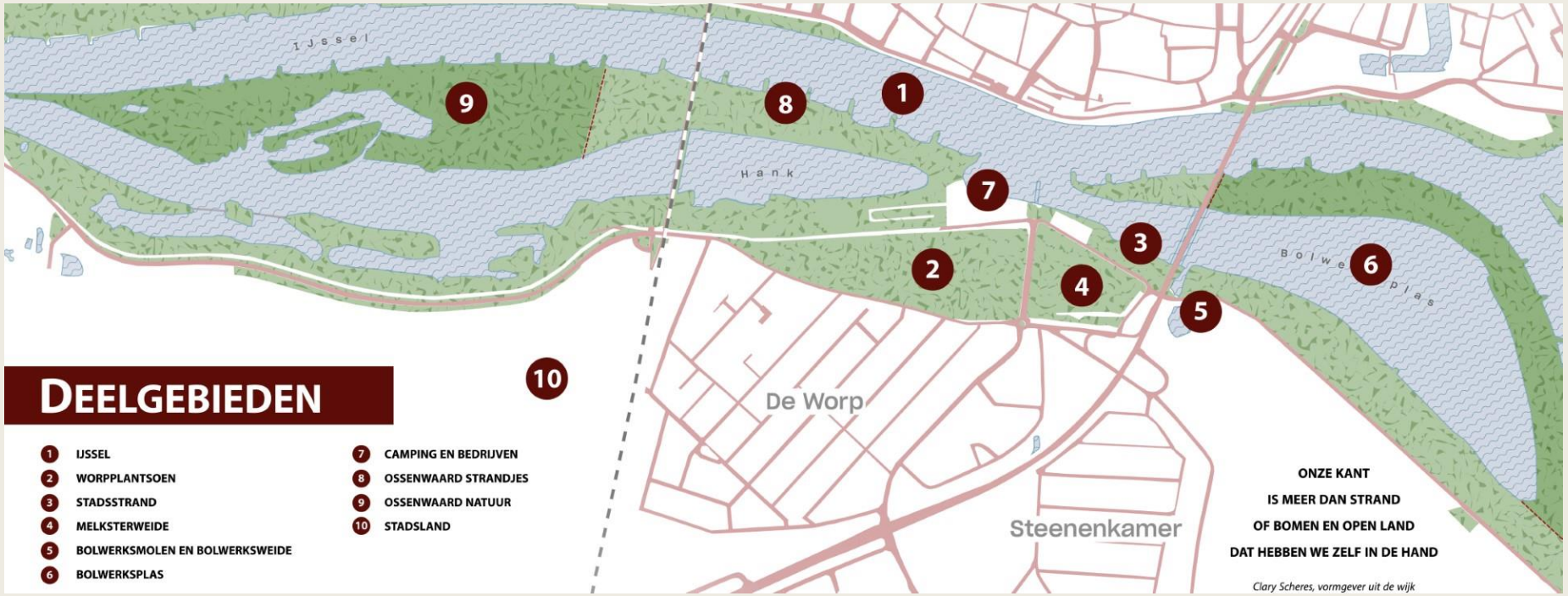
Stichting WIJD

Procesbegeleider Marion Nederbragt

en anderen ……

Financiële Ondersteuning:
gemeente Deventer, stichting DOEN en Cambio Innovatiefonds

Kader Verkeer



Onderwerpen Verkeer Vanavond

Onderwerpen Verkeer Vanavond

Hoofdwegenstructuur en Mobiliteit B&P

Project: start, duur, doel

Proces: Focusgroep

Huidige stand: Analyse

Volgende stap: Scenario’s

Uiteindelijk: eind 2024/begin 2025 gemeentebrede informatie en inspraak

Hoofdwegenstructuur en Mobiliteit B&P

- **een herijking van de visie hoofdwegenstructuur** te gebruiken als bouwsteen voor het maken van strategische keuzes ten behoeve van een duurzame bereikbaarheid van Deventer, nu en in de toekomst;
- **mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie** gebaseerd op de huidige kennis en denkrichtingen op gebied van leefbaarheid, economische vitaliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid;
- **wegencategorisering** die aansluit op landelijk gehanteerde wegcategorieën, waaronder introductie van ontsluitingswegen met een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur.

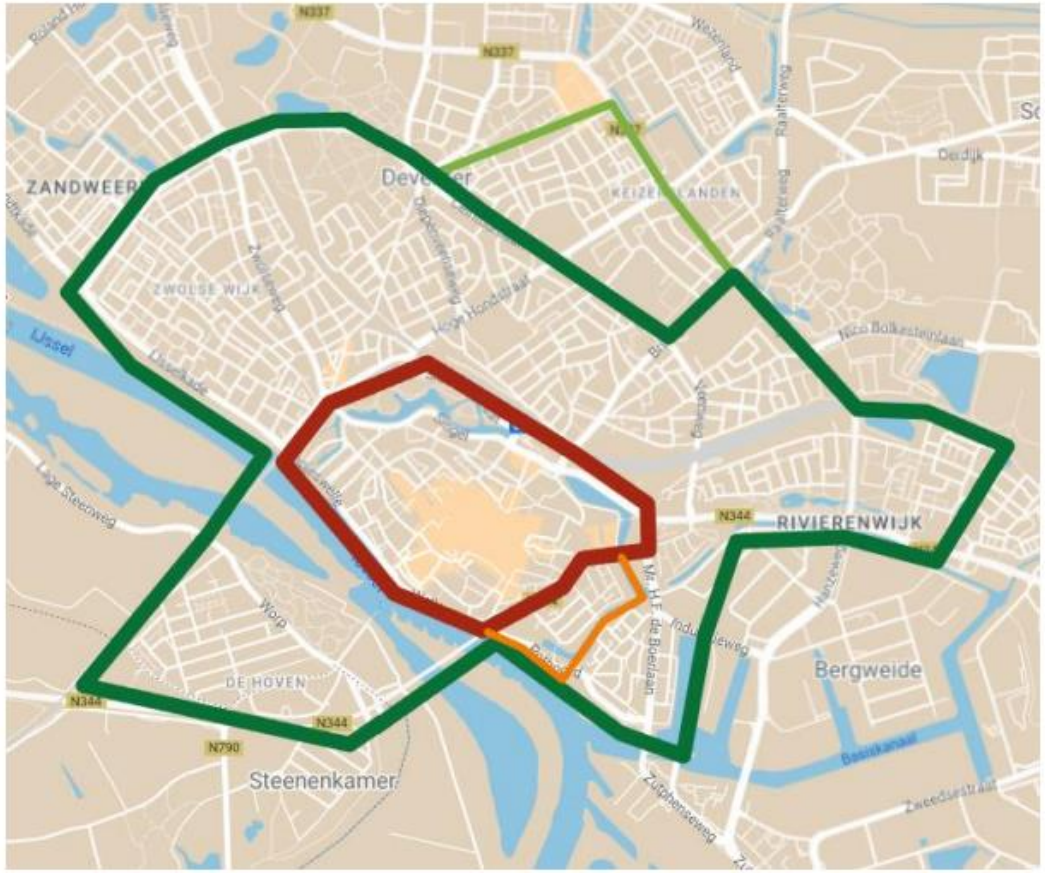
gemeente Deventer

Hoofdconclusies

bij vigerend beleid 2030

- Dakpannen raken overbelast in verkeer en ten dele ook omgevingshinder
- Fietsers in de knel op drukkere radialen
- Uitdaging wacht in écht autoluw maken Welle
- Handelskade is grootste concentratie fietsers, OV én auto's
- Deventerweg blijft barrière voor fietsers
- Grote delen van Deventer houden voldoende verblijfskwaliteit, inclusief landelijk gebied

Analyse Binnenstad en periferie – Onderwerpen



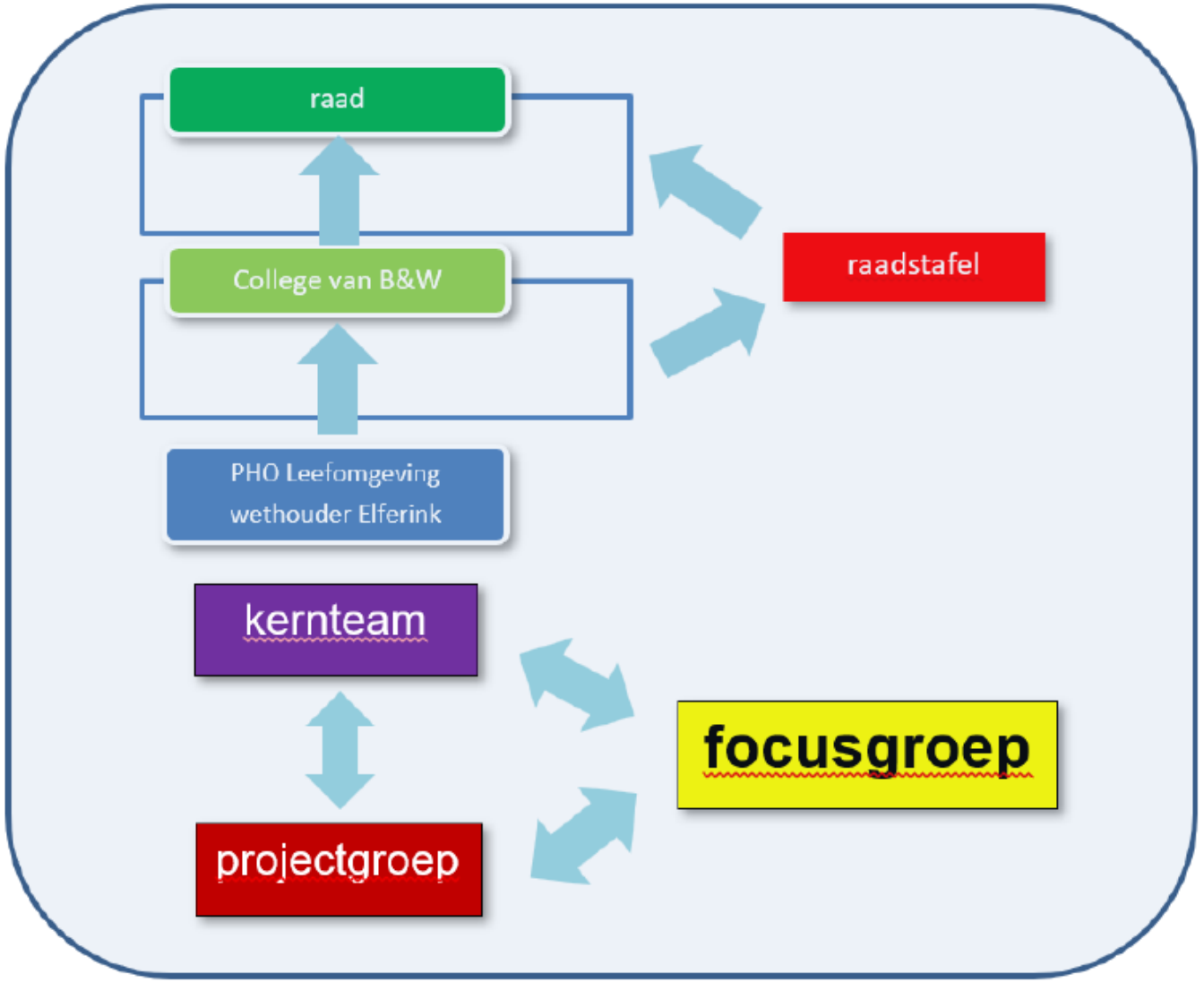
- Resultaten analyse op hoofdlijnen
- Er komt conform raadsvraag een aanvullende uitwerking van de nulnorm maatregel beschikbaar
- We zoeken naar uw beeld van de ruimtelijke knelpunten.

fase	activititeit	Periode
Analyseren	Inventariseren en analyseren bestaande en verwachte knelpunten capaciteit en verkeersveiligheid HWS • Uitgaan van reeds vastgesteld beleid • Verbinden knelpunten aan ambities duurzame mobiliteit • Nadere analyse van het instrument 'nulnorm', inclusief zicht op effecten voor betrokkenen, schilwijken en andere doelgroepen zoals winkelend publiek conform RM 2021-362.	Q3 2023
Afwegen	Iteratief proces in overwegingen gewenste hoofdwegenstructuur (HWS), inclusief binnenstad en periferie, uitmondend in diverse scenario's op basis van onder meer de aspecten: : • 7.000 woningen in pijplijn/beleid tot 2035 (Incl. centrumschil) • Aanwijzing 50 > 30 wegvakken • Test stabiliteit en houdbaarheid dakpanprincipe • Maximale benutting fietsnetwerk/duurzame mobiliteit • Worst case scenario verschraling OV-systeem	Q4 2023
Kiezen basis incl. prioriteren/faseren	Komen tot voorkeursscenario basis HWS en mobiliteit binnenstad en periferie incl. prioritering maatregelen *Uitkomst dient als uitgangspunt voor gebiedsuitwerkingen en onderhoudsprogrammering*	Q4 2023-Q1 2024
Gemeentebrede consultatie basis	Digitaal en fysiek.	Q1 2024
Spiegelen	Voorkeursscenario basis HWS spiegelen aan (groei)scenario's WRS m.b.t. 4.000 woningen (m.b.v. RVMO) • Analyse effecten HWS - integraal • Meerwaarde 3e IJsselbrug *traject WRS met keuze in (voorkeurs)woon-scenario vanuit brede ruimtelijke afweging*	Q2-Q3 2024
Kiezen integraal incl. prior./faseren	basis HWS opwaarderen naar integrale HWS, mobiliteitsplan binnenstad en periferie toetsen aan de overkoepelende opgaven Hierbij worden de resultaten van de brede consultatie zoals uitgevoerd in Q1 van 2024 betrokken. Integrale HWS en mobiliteitsplan binnenstad en periferie uitwerken in twee aparte producten incl. uitvoeringsprogramma's met onderling afgestemde prioritering en fasering	Q3-Q4 2024
Gemeentebrede consultatie integraal	Digitaal en fysiek.	Q4 2024
Finale besluitvorming	Vaststellen van: • Definitieve visie hoofdwegenstructuur inclusief uitvoeringsprogramma • Definitief integraal mobiliteitsplan binnenstad en periferie inclusief uitvoeringsprogramma	Q1 2025

gemeente Deventer

Stichting WIJD is deelnemer aan de Focusgroep.

Groep van externe stakeholders en belangen behartigers.



Hoofdwegenstructuur en Mobiliteit B&P

Deelnemers Focusgroep hebben vanaf het begin van het proces een meedenkende rol om te komen tot een herijking van de visie hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan. Binnen de gemeentelijke participatieladder betekent dit een adviserende functie.

Stichting WIJD heeft twee knelpunten ingebracht.

- **Verkeersveiligheid en overlast van de straat Worp;**
- **Toename parkeerdruk Melksterweide en Avenue en gevolgen voor de leef- en woonomgeving.**

Beide knelpunten gaan mee in de analyse.

Hoofdwegenstructuur en Mobiliteit B&P

Vragen?

Meer weten?

Betrokkenheid vergroten?

Lees mee, Praat mee en Denk Mee.

Interesse? Meld je aan via de website.

De Worp Verkeersveiligheid en beleving

Inhoud

- Kader
- Onderzoeken verkeersveiligheid
- Onderzoek beleving
- Analyse
- Advies

En toen?!

De Worp:

- Combinatie woonstraat en doorgaande weg
- Erftoegangsweg 30 km/h
- Verschillende maatregelen getroffen, deels weer verwijderd
- Meting door werkgroep belangrijkste aanleiding voor …
- Onderzoek naar stand van zaken en advies

Verkeer en verkeersveiligheid

Beleving

Gedrag → 15 verkeersovertredingen!

Ongevallen

Periode 2014-2022

- Acht geregistreerde ongevallen waarvan twee met letsel
- Risicocijfer relatief hoog ten opzichte van referentiewegen

- In 2012 vond een dodelijk ongeval plaats tussen twee fietsers

Ongevallen

	Geregistreerde ongevallen per miljard voertuigkilometer	Geregistreerde letselongevallen per miljard voertuigkilometer
De Worp	1,07	0,40
Oerdijk Schalkhaar	1,70	0,60
Wezenland	1,45	0,12
Grote Ratelaar	0,49	0,12
Braam/Salomonszegel	0,91	0,33
Somervaart	0,36	0,07
Albertus van Leusenweg	0,00	0,00

Intensiteiten en snelheid gemotoriseerd verkeer (mvt)

	Intensiteit mvt/etmaal	Snelheid V85 km/h	Aandeel vracht
Telpunt 1 Achter de Hoven-Kortestraat	2883	43,5	2,6
Telpunt 2: Bloemstraat -Hovenierstraat	3331	48,1	3,4
Telpunt 3: P-terrein	1669	Niet gemeten	Niet gemeten

V85 is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden. Als blijkt dat V85 meer dan 10 km/h boven de toegestane snelheid ligt, dan is de weg niet goed ingericht.

V85 van de Worp is 18 km/h te hoog!

Onderzoek doorgaand verkeer

Per meetpunt

	Aandeel doorgaand werkdag
Spoorviaduct	86%
Rotonde	59%
Twelloseweg	12%

Gebied

	% bestemming	% ‘parkeren’	% doorgaand
Werkdag	36%	25%	39%

Straat De Worp veel doorgaand verkeer, weinig parkeerverkeer.

Intensiteiten fietsverkeer

	dinsdag	Donderdag
7-8	38	39
8-9	81	73
9-10	32	29
15-16	66	54
16-17	60	52
17-18	82	59

Tabel 3.11: Waargenomen fietsintensiteiten

	dinsdag	donderdag
7-8	11	9
8-9	5	4
9-10	2	1
15-16	7	5
16-17	13	5
17-18	8	9

Tabel 3.12: Waargenomen intensiteiten snor- en bromfietsers

Op basis van de waargenomen fietsintensiteiten schatten we de fietsintensiteit op De Worp op circa **650 fietsers per etmaal**.

De verhouding fiets:auto is daarmee ongeveer 1 op 5.

Dat is erg laag en duidt op een onveilige situatie.

3x Schouw uitgevoerd (1)

- Snelheid noordwestkant ligt hoger.
  - Niet genoeg maatregelen.
  - Wegbeeld wijkt af (wijder).
  - Maatregelen die er zijn, werken niet goed bij een hoge snelheid.

3x Schouw uitgevoerd (2)

- Gelijkwaardige kruispunten zijn niet gelijkwaardig en werken niet als zodanig
  - te weinig verkeer en allure vanuit de zijstraten.
- Sluisjes te smal voor fietsers naast elkaar en auto’s die wachten voor de sluis.
  - Auto’s snijden fietsers af na passeren sluis.

- Park en ingangen vs. woonwijk zijn niet verbonden met elkaar.

3x Schouw uitgevoerd (3)

Weg- en omgevingskenmerken dragen vooral bij aan hoge snelheid

- Ruim wegbeeld
- Asfalt
- Fietssuggestiestroken
- Relatief lage bebouwing
- Weinig verblijfsfuncties

Belevingsonderzoek

230 respondenten

Meest opvallend:

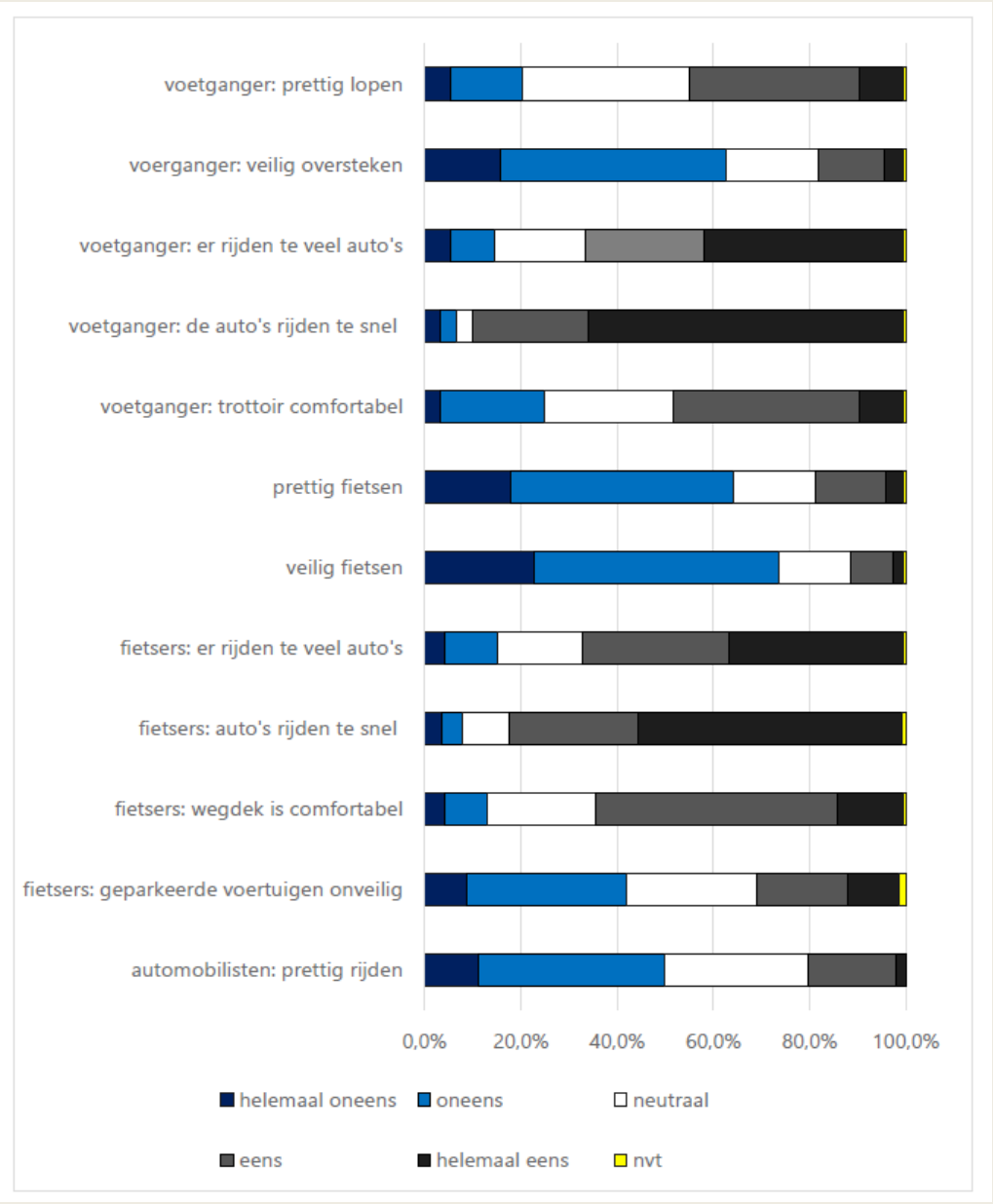
- 81% van de fietsers en 90% van de voetgangers is het eens of helemaal mee eens met “auto’s rijden te snel”.
- 74% van de fietsers is het oneens met “het is hier veilig fietsen”.
- 67% van de fietsers en 66% van de voetgangers is het er mee eens of helemaal mee eens met “er rijden te veel auto’s”.
- 63% van de voetgangers is het oneens of helemaal mee oneens met “je kunt veilig oversteken”.

Belevingsonderzoek

230 respondenten

Meest opvallend:

- 81% van de fietsers en 90% va
  helemaal mee eens met “auto’s
- 74% van de fietsers is het onee
- 67% van de fietsers en 66% va
  eens of helemaal mee eens met
- 63% van de voetgangers is het
  met “je kunt veilig oversteken”.



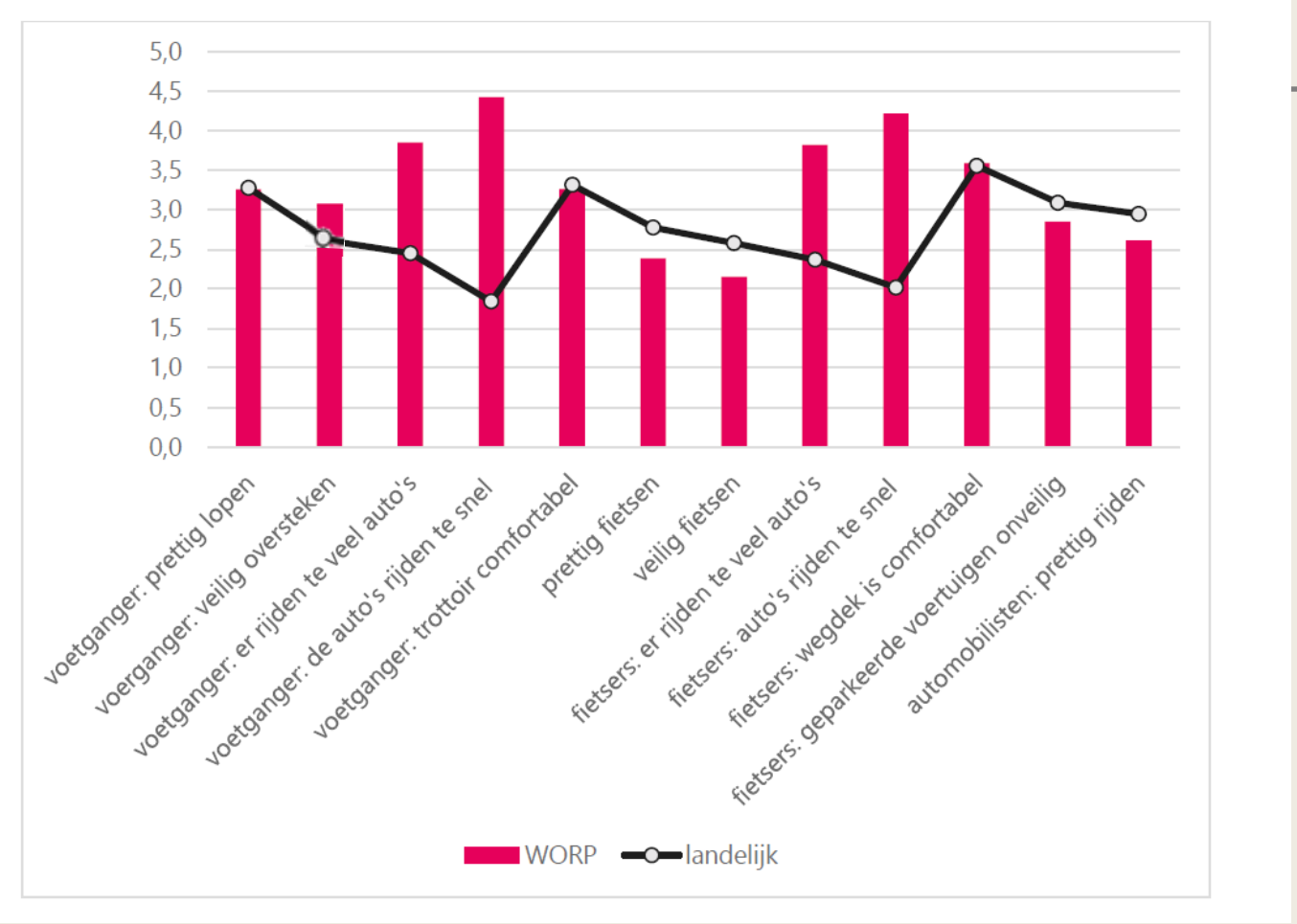
Belevingsonderzoek

230 respondenten

Meest opvallend:

- 81% van de fietsers en 90% van de voetgangers is het eens of helemaal mee eens met “auto’s rijden te snel”.
- 74% van de fietsers is het oneens met “het is hier veilig fietsen”.
- 67% van de fietsers en 66% van de voetgangers is het er mee eens of helemaal mee eens met “er rijden te veel auto’s”.
- 63% van de voetgangers is het oneens of helemaal mee oneens met “je kunt veilig oversteken”.

Belevingsonderzoek - vergelijking



Belevingsonderzoek - vergelijking

Rapportcijfer van De Worp is gemiddeld 4,4.
Het gemiddelde in het landelijke onderzoek is 5,5.

In de enquête zijn ook vragen opgenomen specifiek over de route naar school. Daarin valt op dat De Worp veel onveiliger wordt bevonden voor fietsende kinderen.
Bijna 90% is het oneens met de stelling dat de inrichting veilig is voor fietsende kinderen, tegen 38% bij lopende kinderen.

Opvallend is ook dat 33% van de respondenten aangeeft dat de kinderen bewust **niet via De Worp naar school** gaan.

Belevingsonderzoek - vergelijking

De antwoorden op de open vragen in de enquête gaan voornamelijk over:

- De hoge snelheid van het autoverkeer.
- De positie van fietsers bij de sluisjes in de weg, zeker in combinatie met grote voertuigen en gedoe met de voorrangsregeling.
- Het weggedrag bij de zijstraten waar bestuurders uit de zijweg van rechts geen voorrang krijgen.
- De oversteekbaarheid.
- De stoepen zijn in slechte staat.

Heldere Constatering

Bewoners beleven meerdere problemen, de verkeersveiligheid riscofactor is relatief hoog, V85 is veel te hoog.
Dus maatregelen nemen!

Deze maatregelen kunnen vervolgens uiteenlopen van een simpele aanpassing in bebording en markering, tot het compleet herinrichten van een weg.

Advies - Korte en lange termijn

- Voor **korte** termijn
  - Aanpassen fietsvoorziening gemengd of bredere stroken
  - Extra remmer middendeel
  - Oversteekvoorzieningen
  - Kleine maatregelen

Drie hoofdcategorieën van wegen

Stroomwegen (SW) laten het verkeer zo snel en veilig mogelijk tussen herkomst en bestemming bewegen (‘stromen’). Stroomwegen mogen alleen buiten de bebouwde kom voorkomen. We hebben het dan over autowegen en autosnelwegen.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) verbinden de stroomwegen met de erftoegangswegen. Op wegvakken stroomt het verkeer en op kruispunten vindt uitwisseling plaats. Het zijn met name de 50- en 70km/uur-wegen binnen de bebouwde kom en de 80km/uur-wegen buiten de bebouwde kom. Recent is een nieuw type gebiedsontsluitingsweg voorgesteld, met een limiet van 30km/uur (GOW30). Dit zijn wegen die zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie hebben.

Erftoegangswegen (ETW) bieden directe toegang tot verblijfsgebieden op de plaats van herkomst en bestemming (uitwisseling). Verblijven staat centraal en het autoverkeer dient zich aan te passen (met name door lage rijsnelheden). Erftoegangswegen zijn er binnen (30km/uur-wegen en erven (15 km/uur) en buiten de bebouwde kom (60km/uur-wegen).

Advies - Korte en lange termijn

Voor **lange** termijn

Heldere keuze voor De Worp, te maken op stadsniveau in samenspraak met Voorst en Gelderland:

- Verkeersfunctie met Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30)
- Verblijfsfunctie met echte Erftoegangsweg 30 km/h (ETW30) met veel minder doorgaand verkeer

Straat inrichten conform de richtlijnen van de categorie.

Insteek gemeente Deventer

Lange Termijn

- Heldere keuze voor De Worp, te maken op stadsniveau in samenspraak met Voorst en Gelderland:
  - Verkeersfunctie met GOW30
  - Verblijfsfunctie met ETW30 met veel minder doorgaand verkeer
- Keuze wegcategorie valt binnen het project HWS/MB&P (2023)
- De weg de Worp staat op de investeringslijst.

Insteek gemeente Deventer

De weg de Worp staat op de investeringslijst.

De gemeente geeft hiermee aan welke wegen een investering nodig hebben vanuit onderhoud of verkeerskundig zoals in dit geval. Elk jaar wordt er een uitvoerings-programma opgesteld en bijgesteld voor de twee opvolgende jaren. De Worp wordt dus in 2024 afgewogen tegen alle andere projecten op de investeringslijst en het beschikbare budget. Er kan daarom nog geen toezegging gedaan worden over welk jaar de voorbereiding zal starten, maar dat zal in elk geval niet in 2024 of 2025 zijn.

De gemeente zal, zodra de Worp aangemerkt wordt als project en er gestart wordt met de voorbereiding, Wijd inlichten over het vervolg. Dan kan ook worden verteld wat de investering in zal houden, oftewel: gaat de hele weg er uit of alleen deels. Afhankelijk van het project op dat moment wordt er ook een participatieplan opgesteld.

Insteek gemeente Deventer

Middellange Termijn 2024-2025

In de projecten Herijking van de Hoofdwegenstructuur én Binnenstad & Periferie wordt door stichting WIJD deelgenomen aan de focusgroepen. Daar is inbreng mogelijk/nodig over de toekomst van de weg de Worp vanuit de bewoners. Bijkomend voordeel is dat alle gebieden evenveel kans krijgen hierop te reageren waardoor gebieden onderling ook beter weten wat er speelt. Dit voorkomt probleemverplaatsing.

Verkeerskundige Zeno van Raan zit in de projectgroep voor verkeerskundige advisering bij bovenstaande projecten. Hij neemt de uitkomsten van het rapport van Goudappel mee in de advisering.

Bovenstaande punten hebben dus effect op de punten van de lange termijn. Goede inbreng is daarom belangrijk.

Insteek gemeente Deventer

Voor **korte** termijn

- Onder **voorwaarden** mogen kleine infrastructurele aanpassingen of toevoegingen worden gedaan n.a.v. het advies van Goudappel.
- Maatregelen zullen zich focussen op het beïnvloeden van gedrag en niet op (spits)afsluitingen of andere bereikbaarheidsbelemmeringen. De ongevallen zijn namelijk vooral te wijten aan gedrag, bijvoorbeeld het niet verlenen van voorrang, een hoge snelheid of verdrukken van fietsers.

Insteek gemeente Deventer

Waarmee wil de gemeente verder!

1. Toevoegen bebakening schoolzone (toevoegen van gekleurde palen/hekken)
2. Toevoegen zebrapad bij rotonde: oversteekbaarheid verbeteren op een logische en veilige plek
3. Herstellen van markering: zichtbaarheid verbeteren van suggestiestroken
4. Proef met het verwijderen voorrangsregeling bij chicanes.

Insteek gemeente Deventer

5. Buurtactie vanuit Stichting WIJD (i.s.m. evt. de school): als jullie een actie willen houden vanuit de buurt met bijvoorbeeld de politie en school om verkeer staande te houden (alleen i.c.m. politie) en aan te spreken op gedrag, zal de verkeerskundige positief adviseren om dat in de spits toe te staan. Vanwege het relatief hoge aandeel doorgaand verkeer zal dat effect hebben. Zeker als dit jaarlijks herhaald wordt.
   Handhaving kan gevraagd worden bij de politie via de wijkagent.
6. Aanpassingen in Terwolde
   Contact met gemeente Voorst over de aanpassingen in Terwolde. Daar is de zorg voor het verplaatsen van extra verkeer richting de Worp bekend. Zij nemen dat mee in hun planvorming en proberen dat ook te voorkomen. Het doel blijft dus verkeer zoveel mogelijk over de provinciale weg te laten rijden.

En dan nu de realisatie!
Bewoners enthousiasmeren en aansporen om actief mee te doen, anders wordt het niets. Bij deze een duwtje in de goede richting.

Laat het svp blijken voor 1-12-2023 want 11-12 zitten we weer bij elkaar.

Op weg naar een verkeersveilige en leefbare Worp.

Dus: Insteek Bewoners???