

# PLAN VAN AANPAK

## Herijking visie hoofdwegenstructuur 2040 & Integraal mobiliteitsplan binnenstad & periferie

**Definitief**

---

Programma: Ruimtelijke Ontwikkeling  
Project: Herijking visie Hoofdwegenstructuur 2040 &  
Integraal mobiliteitsplan binnenstad en periferie  
Datum: 19-7-2023

Opdrachtgever: Saskia Luijmes  
Portefeuillehouder: Wethouder Elferink  
Opdrachtnemer: Tom Draisma



### Tekenen voor vaststelling:

<b>Opdrachtgever:</b> Saskia Luijmes	<b>Opdrachtnemer:</b> Tom Draisma	<b>Teammanager:</b> Henk Martijn Schuldink
---	--------------------------------------	---

# INHOUD

1. PROJECTDOEL EN MAATSCHAPPELIJK EFFECT .....	4
1.1 Aanleiding en achtergrond .....	4
1.2 Resultaten en doelstelling .....	6
1.3 Rolneming, interne & externe partners.....	8
2. HOE EN VOORWAARDEN .....	10
2.1 Producten en planning.....	10
2.2 Organisatie .....	17
2.3 Participatie.....	18
2.4 Planning.....	20
2.5 Benodigheden en risico's .....	22
2.6 Financiën .....	22
2.7 Monitoring en verantwoording .....	22

## Inleiding

Voor u ligt het door de gemeenteraad op 19 juli 2023 vastgestelde plan van aanpak voor de herijking van de visie hoofdwegenstructuur en het integrale mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie. Gedurende de afgelopen anderhalf jaar hebben twee amendementen geleid tot het product in deze vorm. Deze amendementen luiden als volgt:

(Amendement 3.2, 10 november 2021)

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

- Het opstellen van een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie;
- Dit plan voor de voorjaarsnota 2022 aan te leveren aan de gemeenteraad;
- Het benodigde bedrag van € 40.000,- wordt in mindering gebracht op de reserve Mobiliteitsfonds Parkeren.

(Amendement 3.5, 9 november 2022)

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

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

Dit plan van aanpak beschrijft de manier, waarop het college de uitwerking van beide amendementen opakt en tot welke producten dit leidt. Dit zijn:

- Een herijking van de visie hoofdwegenstructuur;
- Een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en de periferie.

Bij het uitwerken van deze plannen geldt de gemeentebrede visie op mobiliteit van Deventer als uitgangspunt (dit staat toegelicht in paragraaf 1.1, punt 4). Met andere woorden: deze plannen leiden niet tot een nieuwe gemeentebrede visie op mobiliteit. De visievorming in dit traject betreft alleen de herijking van de hoofdwegenstructuur en het mobiliteitsplan voor de binnenstad en de periferie. Dit gebeurt in nauw overleg met belangenverenigingen, ondernemers en bewoners.

Dit betekent niet dat de gemeentebrede mobiliteit stilstaat, want er speelt veel in de wereld van verkeer en vervoer. Denk aan de zero-emissiezones, de ontwikkeling van elektrisch rijden en deelmobiliteit. Al deze onderwerpen krijgen een plek in het beleid en zijn of worden separaat voorgelegd aan de raad ter besluitvorming. Maar de focus in dit plan van aanpak ligt op de herijking van de visie hoofdwegenstructuur en een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en de periferie.

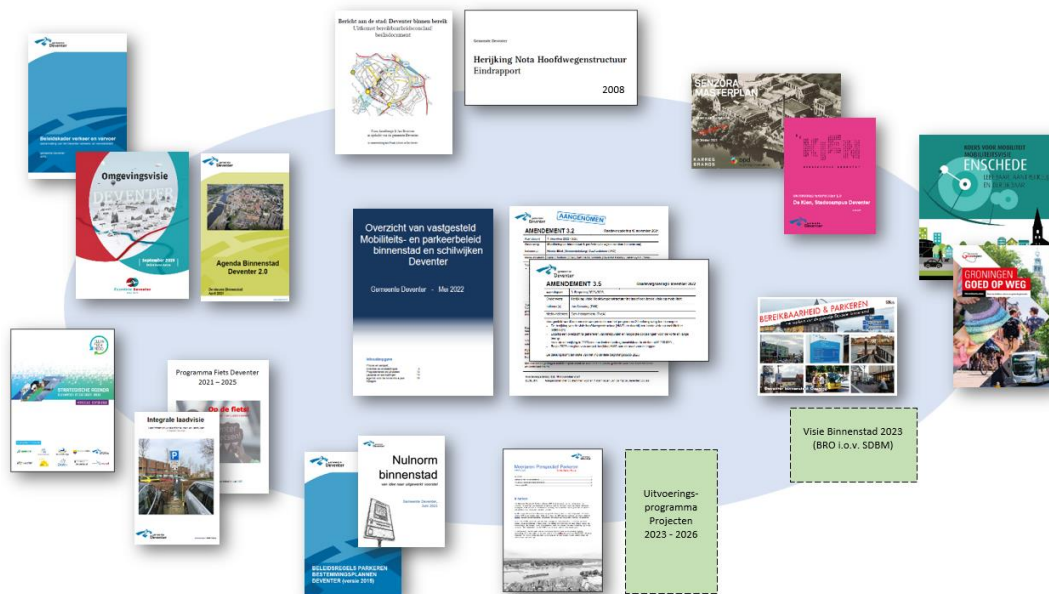
De focus in dit plan van aanpak ligt op de herijking van de visie hoofdwegenstructuur en een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en de periferie. De gemeentebrede mobiliteit is daarnaast volop in beweging: Denk aan de zero-emissiezones, de ontwikkeling van elektrisch rijden en deelmobiliteit. Al deze onderwerpen krijgen een plek in het beleid en zijn of worden indien nodig separaat voorgelegd aan de raad ter besluitvorming.

# 1. PROJECTDOEL EN MAATSCHAPPELIJK EFFECT

## 1.1 Aanleiding en achtergrond

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

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



5. Interactie met visies van direct betrokkenen, zoals de recent verschenen visie op de 15 minutenstad van Fietsersbond en Wandelnet en het document 'Bereikbaarheid & parkeren' van de Stichting Deventer Binnenstads Management waarvoor inmiddels een actualisatie in ontwikkeling is.
6. Een vergelijking met recente mobiliteitsonderzoeken in andere steden, waaronder Groningen en Enschede, Apeldoorn en Zwolle, als inspiratie voor de procesmatige opzet. Hierbij is de lokale situatie leidend en past de oplossing bij het DNA van Deventer.
7. Kader voor documenten op uitwerkingsniveau;
8. De actualisatie van het parkeerbeleid, waaronder de discussie over de zgn. 'nulnorm';
9. In ontwikkeling zijnde prioriteringen van projecten en uitvoeringsprogramma's, waaronder het Meerjaren Perspectief Parkeren als centraal financieel kader.

Belangrijk onderdeel van de beleidsproducten is het bij 3 genoemde onderwerp: Wonen, werken en verjongen. Deventer staat voor het maken van strategische keuzes omtrent de ontwikkelrichting van de stad om op die manier de uitgesproken ambitie (11.000 woningen voor 2035) te realiseren. Bij die keuzes zijn de verschillende vormen van bereikbaarheid randvoorwaardelijk.

De huidige visie op de hoofdwegenstructuur stamt uit 2007. In 2011 is vanuit de ambitie voor de binnenstad en periferie een deel van de visie geactualiseerd en herbevestigd. Afgelopen 15 jaar is consequent gewerkt aan de uitvoering van de opgaven uit de visies. Gevolg is dat Deventer geleidelijk transformeert naar een gemeente, die meer is gebaseerd en ingericht op duurzame mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn in 2019 gespiegeld aan deze visie en geïntegreerd in de Omgevingsvisie Deventer.



## 1.2 Resultaten en doelstelling

---

### Opdracht:

Herijken visie hoofdwegenstructuur Deventer 2040 en opstellen integraal mobiliteitsplan binnenstad en periferie.

### Doelstelling(en) van het project:

- De herijking van de visie hoofdwegenstructuur gebruiken als bouwsteen voor het maken van strategische keuzes ten behoeve van een duurzame bereikbaarheid van Deventer, nu en in de toekomst;
- Een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie, gebaseerd op de huidige kennis en denkrichtingen op gebied van leefbaarheid, economische vitaliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid.

De tijden dat mobiliteitsbeleid uitsluitend was gericht op het faciliteren van groeiende verkeersstromen, zijn reeds decennia voorbij. Mobiliteit vormt een middel om hogere doelen te bereiken. Hoofdinsteek hierbij is het behoud van optimale leefbaarheid (bijvoorbeeld door schone lucht en een aantrekkelijke woon- en werkomgeving) binnen een robuuste lokale economie, waarin het goed ondernemen en produceren is.

De hoofdwegenstructuur, de parkeeropties tezamen met de integrale bereikbaarheid van binnenstad en periferie vormen een instrument om het gedrag van alle betrokkenen te sturen in de goede richting. Dit gebeurt in een omgeving, waar de druk op de openbare ruimte steeds meer toeneemt met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het is een dynamiek, waarbij stilstaan achteruitgang betekent. De opgave is om de binnenstad, periferie en hoofdwegenstructuur binnen deze ontwikkelingen een toekomstbestendige, optimale rol te geven. Doel: het creëren van een ontspannen, historische binnenstad. De centrale ambities 'Duurzaam verplaatsen' en 'Gastvrij parkeren' vormen de invulling van die opgave.

### Projectresultaat:

Een herijking van de visie Deventer hoofdwegenstructuur, die enerzijds toetst of de bestaande uitgangspunten (waaronder het zgn. dakpan-principe) nog voldoende accuraat zijn en anderzijds op zichzelf staat als basis voor het mobiliteitsbeleid met focus op het autoverkeer én als basis dient voor strategische keuzes, zoals in de te actualiseren Omgevingsvisie. De herijking van de visie hoofdwegenstructuur mondt uit in een uitvoeringsprogramma, voorzien van een prioritering en fasering.

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

De herijking van de visie hoofdwegenstructuur heeft een directe relatie met andere vervoerswijzen waaronder de fiets en het openbaar vervoer, en bijzondere gebieden, zoals de binnenstad en omliggende schilwijken. Dit krijgt een verdere verdieping en verbreding op gebied van mobiliteit en parkeren in het ***mobiliteitsplan binnenstad en periferie***. Tevens vindt interactie plaats met het door binnenstadspartijen op te stellen ambitiedocument voor het stadscentrum.

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

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



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



## 1.3 Rolneming, interne & externe partners

---

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

Betrokken disciplines, intern:

- Procesmanager/Senior beleidsadviseur mobiliteit
- Senior beleidsadviseur parkeren
- Officemanagement

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

Externe stakeholders, 1e lijn:

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| • Fietzersbond                  | behartiging fietsbelangen   |
| • Parkmanagement                | belangen Deventer bedrijven   |
| • SDBM                          | Stichting Deventer Binnenstadsmanagement:<br>economische belangen binnenstad en periferie |
| • DEP                           | Deventer Economisch Perspectief: economische belangen                                     |
| • SBBD                          | Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer:   |
| • Stichting WIJD                | Stichting Westelijke IJsseloever Deventer<br>belangenbehartiging westelijke IJsseloever   |
| • PWD                           | Platform Wonen Deventer: behartiging belangen diverse<br>marktpartijen uit de bouw        |
| • Schilwijken                   | bewonersorganisaties diverse schilwijken  |
| • Wandelnet                     | behartiging belangen voetgangers  |
| • VVN                           | Veilig Verkeer Nederland: verkeersveiligheid  |
| • Adviesraad Natuur & Milieu    | belangen op gebied van natuur en milieu   |
| • Comité Groen van Oldenielstr. | Belangen Van Oldenielstraat e.o.  |

Externe stakeholders, 2e lijn:

- Diverse andere belangengroepen
- Buurt- en wijkraden
- Bewonersgroepen rond grote mobiliteitsprojecten en/of gebiedsontwikkelingen



Zowel de intern betrokkenen als externe stakeholders in de 1<sup>e</sup> lijn hebben vanaf het begin van het proces een meedenkende rol om te komen tot een herijking van de visie hoofdwegenstructuur. Binnen de gemeentelijke participatieladder betekent dit een adviserende functie. Ook is afstemming noodzakelijk met reeds lopende processen, die meer gebiedsgericht zijn, zoals die van de centrumschil/De Kien, Keizerslanden en Bathmen.

De status van de herijking binnen de Omgevingswet i.o. is in de geest van de toekomstige Omgevingswet op gebied van visie, ambitie en doelstellingen een thematisch programma. Deze onderdelen zijn een verantwoordelijkheid van de raad evenals mogelijke financiële consequenties. Verder zijn sommige implicaties dusdanig groot dat de gemeenteraad hierin een beslissende stem heeft. Denk aan de positie van een derde IJsselbrug, de relatie met de woningbouwopgave en de plek van mogelijke werklocaties.

Specifiek voor de binnenstad en periferie geldt dat hier een samenwerking komt met dezelfde partijen die ook hun eigen ambitiedocument opstellen voor het stadscentrum. De gemeente geeft hierin vanuit een brede kijk op mobiliteit inbreng en spiegelt deze aan de meervoudige belangen van de binnenstadspartijen.

## 2. HOE EN VOORWAARDEN

### 2.1 Producten en planning

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

De Omgevingsvisie heeft ook een directe relatie met de woningbouwopgave, in de vorm van het Wonen, Ruimte, Stad-traject (WRS). Dit betekent dat de herijking van de visie hoofdwegenstructuur in samenhang met dit proces is uitgewerkt. Daarnaast zal in de komende maanden meer duidelijkheid ontstaan over de wens voor nieuwe werklocaties.

We gebruiken voor het in kaart brengen van effecten die ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen hebben op ons wegennet als instrument het nieuw Regionaal VerkeersModel Overijssel (RVMO), vastgesteld in 2022, en koppelen dit aan onze eigen kennis en ideeën over duurzame mobiliteit in Deventer.

De volgende processtappen zijn noodzakelijk, waarbij het traject is weergegeven tot aan de bestuurlijke vaststelling. Voor iedere processtap geldt dat de interne projectgroep en de focusgroep minimaal eenmaal bij elkaar komen en betrokken zijn. In paragraaf 2.3 wordt dit verder toegelicht.

#### 1. Analyseren (Q3)

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

#### *Product en status:*

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

Akkoord geven in PHO Leefomgeving.

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

## 2. Afwegen (Q4)

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

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

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

### *Product en status:*

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

### Akkoord geven in het PHO Leefomgeving

---

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

### 3. **Kiezen basis HWS<sup>3</sup> en mobiliteitsaanpak binnenstad en periferie (Q4 – 2024/Q1)**

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

Het product mondt uit in een meerjarig, geprioriteerd uitvoeringsprogramma.

#### *Producten en status:*

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

Vaststellen door college van B&W

### 4. **Gemeente-brede consultatie basis-scenario (2024/Q1)**

Nader in te vullen i.o.m. het team Advies, Support en Kennis (ASK). Consultatie mondt uit in een besluit over het basis-scenario.

Vaststellen door college van B&W en raad

### 5. **Spiegelen (2024/Q2-Q3)**

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

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

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

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

*Product en status:*

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

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

**6. Kiezen (2024/Q3)**

De interactie tussen een duurzaam mobiliteitssysteem, de totale woningbouwopgave tot 2035 en het oplossend vermogen van een derde IJsselbrug mondt - tezamen met de uitkomsten van de brede consultatie in stap 4 - in deze fase uit in een hoofdwegenstructuur, gebaseerd op een integrale afweging van de diverse belangen op gebied van mobiliteit: de zogenoemde **integrale HWS**

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

*Product en status:*

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

Bespreken in college van B&W en raad

### **7. Prioriteren en faseren - integraal (2024/Q4)**

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

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

#### *Product en status:*

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

Vaststellen concept-eindproducten door college van B&W

### **8. Gemeente-brede consultatie integraal scenario (2024/Q4)**

In deze fase toetsen we breder bij de bevolking of aanvullingen en/of wijzigingen gewenst zijn.

### **9. Finale besluitvorming (2025/Q1)**





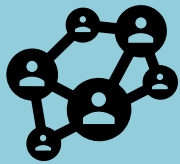
Op basis van de ingekomen reacties vindt finale besluitvorming plaats. Ter vaststelling liggen voor:

#### *Product en status:*




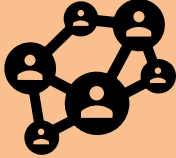
- Definitief eindrapport (max. 20 pag.) Herijking visie hoofdwegenstructuur incl. netwerkkaart en schema/tabel met daarin een op prioritering gebaseerde fasering van opgaven en projecten;
- Definitief mobiliteitsplan binnenstad en periferie (max. 10 pag.) incl. schema/tabel met daarin een op prioritering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

Vaststellen door college van B&W en raad

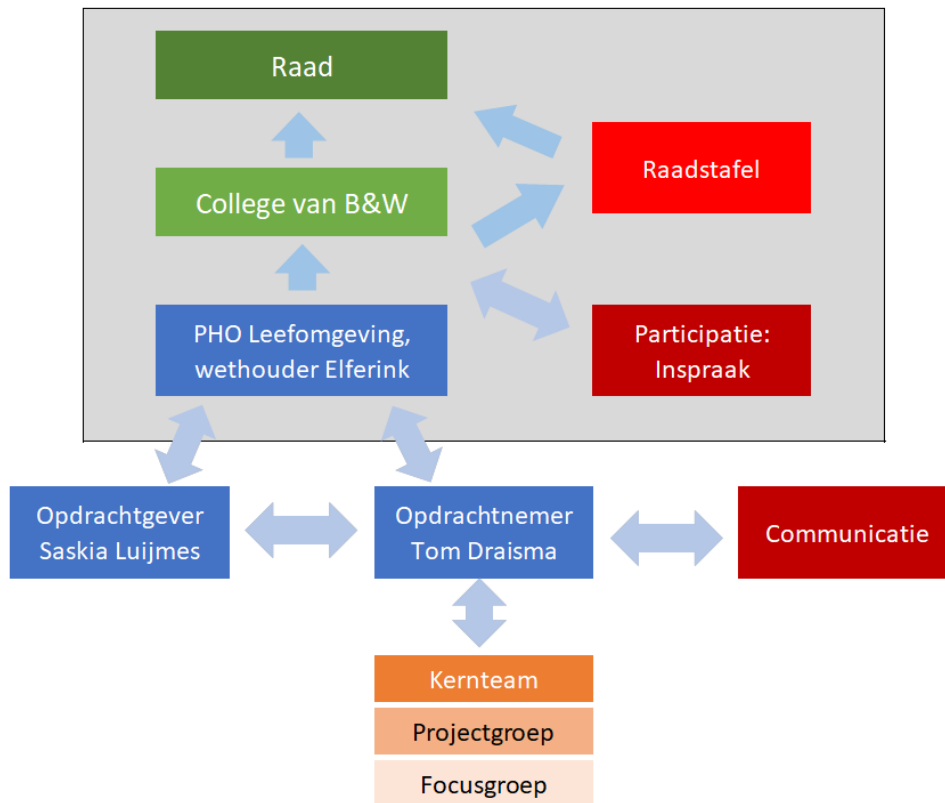
In onderstaand schema staat de planning aangegeven van de verschillende procesfasen inclusief de twee consultatiemomenten:

fase	activiteit	Periode
Analyseren	<p>Inventariseren en analyseren bestaande en verwachte knelpunten capaciteit en verkeersveiligheid HWS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitgaan van reeds vastgesteld beleid</li> <li>• Verbinden knelpunten aan ambities duurzame mobiliteit</li> <li>• Nadere analyse van het instrument 'nulnorm', inclusief zicht op effecten voor betrokkenen, schilwijken en andere doelgroepen zoals winkelend publiek conform RM 2021-362.</li> </ul>	<p>Q3 2023</p> 
Afwegen	<p>Iteratief proces in overwegingen gewenste hoofdwegenstructuur (HWS), inclusief binnenstad en periferie, uitmondend in diverse scenario's op basis van onder meer de aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.000 woningen in pijplijn/beleid tot 2035 (Incl. centrumschil)</li> <li>• Aanwijzing 50 &gt; 30 wegvakken</li> <li>• Test stabiliteit en houdbaarheid dakpanprincipe</li> <li>• Maximale benutting fietsnetwerk/duurzame mobiliteit</li> <li>• Worst case scenario vershraling OV-systeem</li> </ul>	<p>Q4 2023</p> 
Kiezen basis incl. prioriteren/faseren	<p>Komen tot voorkeursscenario <b>basis HWS</b> en mobiliteit binnenstad en periferie incl. prioritering maatregelen</p> <p><i>Uitkomst dient als uitgangspunt voor gebiedsuitwerkingen en onderhoudsprogrammering</i></p>	<p>Q4 2023-Q1 2024</p>  
Gemeentebrede consultatie basis	<p>Digitaal en fysiek.</p>	<p>Q1 2024</p> 



Spiegelen	<p>Voorkeursscenario <b>basis HWS</b> spiegelen aan (groei)scenario's WRS m.b.t. 4.000 woningen (m.b.v. RVMO)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse effecten HWS - integraal</li> <li>Meerwaarde 3<sup>e</sup> IJsselbrug</li> </ul> <p><i>traject WRS met keuze in (voorkeurs)woon-scenario vanuit brede ruimtelijke afweging</i></p>	<p>Q2-Q3 2024</p> 
Kiezen integraal incl. prior./faseren	<p><b>basis HWS</b> opwaarderen naar <b>integrale HWS</b>, mobiliteitsplan binnenstad en periferie toetsen aan de overkoepelende opgaven</p> <p>Hierbij worden de resultaten van de brede consultatie zoals uitgevoerd in Q1 van 2024 betrokken.</p> <p><b>Integrale HWS</b> en mobiliteitsplan binnenstad en periferie uitwerken in twee aparte producten incl. uitvoeringsprogramma's met onderling afgestemde prioritering en fasering</p>	<p>Q3-Q4 2024</p>  
Gemeentebrede consultatie integraal	<p>Digitaal en fysiek.</p>	<p>Q4 2024</p> 
Finale besluitvorming	<p>Vaststellen van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Definitieve visie hoofdwegenstructuur inclusief uitvoeringsprogramma</li> <li>Definitief integraal mobiliteitsplan binnenstad en periferie inclusief uitvoeringsprogramma</li> </ul>	<p>Q1 2025</p>

## 2.2 Organisatie



Bovenstaand schema geeft in schematische vorm de organisatiestructuur weer om te komen tot een herijkte visie voor de Deventer hoofdwegenstructuur. Hierin is o.a. sprake van een driehoeksoverleg tussen betrokken wethouder, opdrachtgever en -nemer. Er is een belangrijke rol voor de Programmamanager Leefomgeving vanwege de relatie met de openbare ruimte.

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

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

## 2.3 Participatie

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

### **Gedurende het planproces:**

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

Het proces om te komen tot de beschreven producten kent een brede participatie, die recht doet aan belangenverenigingen en individuele inwoners. Hierbij krijgen zowel interne als externe belangen een belangrijke plek. De interne en externe stakeholders staan beschreven in paragraaf 1.3. In de focusgroep, die vanaf het begin van het traject meedenkt en adviseert, zijn de volgende partijen vertegenwoordigd:

- Fietsersbond behartiging fietsbelangen
- Parkmanagement belangen Deventer bedrijven
- SDBM Stichting Deventer Binnenstadsmanagement: economische belangen binnenstad en periferie
- DEP Deventer Economisch Perspectief: economische belangen
- SBBD Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer:
- Stichting WIJD Stichting Westelijke IJsseloever Deventer belangenbehartiging westelijke IJsseloever
- PWD Platform Wonen Deventer: behartiging belangen diverse marktpartijen uit de bouw
- Schilwijken bewonersorganisaties diverse schilwijken
- Wandelnet behartiging belangen voetgangers
- VVN Veilig Verkeer Nederland
- Adviesraad Natuur & Milieu belangen op gebied van natuur en milieu
- Comité Groen van Oldenielstr. Belangen Van Oldenielstraat e.o.

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

Als de tussen- en eindproducten zijn opgeleverd vindt een raadplegende participatie plaats met een bredere groep. Er vindt nadere uitwerking van deze participatie-momenten plaats, in overleg met de raad.

## **Uitgangspunten Participatie:**

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

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

## 2.4 Planning

Het totale proces om te komen tot een herijking van de visie hoofdwegenstructuur en een integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie neemt globaal anderhalf jaar in beslag. Volgend schema geeft hiervan een overzicht.

Activiteit 2023/2025	Sep	okt	nov	dec	Jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Jan	feb	mrt
<b>Overleg gremium</b>																			
Kernteam	1 x		2 x	2 x	2 x	2 x	2 x	2 x	2 x	2 x	1 x	1 x	2 x	2 x	2 x	2 x	2 x		
Project Groep	1 x		1 x				1 x		1 x		1 x		1 x				1 x		
Focus groep	1 x		1 x		1 x		1 x		1 x		1 x		1 x				1 x		
PHO Leef omgeving		1 x		1 x	1 x					1 x		1 x		1 x			1 x	1 x	
B&W – besluiten					1 x		1 x							1 x					1 x
Raad – infor- meren			1 x							1 x									
Raad – besluiten							1 x												1 x
<b>Proces fase</b>																			
Analyse																			
Afwegen																			
Kiezen basis																			
Consult. basis																			
Spie- gelen																			
Kiezen integraal																			
Consult integraal																			
Finale besluitv																			

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

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

## 2.5 Benodigdheden en risico's

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

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

Een ander risico is, dat de (woning)bouwopgave gewoon doorloopt en niet wacht op deze herijking met een redelijk grote kans dat het beleid later vastgesteld wordt en dat de uitvoeringsmaatregelen ook pas veel later gerealiseerd kunnen worden of dat er lokaal al andere besluiten genomen zijn.

## 2.6 Financiën

In november 2021 is voor het amendement Integraal mobiliteitsplan voor de binnenstad en periferie een budget van € 40.000,-- beschikbaar gesteld. Tijdens de begrotingsbehandeling van november 2022 in meerderheid door de raad een budget van € 200.000,-- beschikbaar gesteld voor de herijking van de visie hoofdwegenstructuur.

## 2.7 Monitoring en verantwoording

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