

Bericht aan de stad: Deventer binnen bereik

Uitkomst bereikbaarheidsconclaaf: beslisdocument



Fons Asselbergs & Jan Brouwer
in opdracht van de gemeente Deventer

in samenwerking met Frank Aalbers en Bas Govers

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Van ambitiedocument naar beslisdocument	1
1.2 Beslisdocument in negen kwesties	3
2 Een samenhangend verkeerssysteem in negen kwesties	4
2.1 Kwestie 1: 'De hoofdwegenstructuur van Deventer'	4
2.2 Kwestie 2: 'De Welle'	9
2.3 Kwestie 3: 'De Wilhelminabrug'	11
2.4 Kwestie 4: 'Het NS-station & de stadscampus'	16
2.5 Kwestie 5: 'Het parkeren'	20
2.6 Kwestie 6: 'De fietser'	26
2.7 Kwestie 7: 'De voetganger'	28
2.8 Kwestie 8: 'Het openbaar vervoer'	30
2.9 Kwestie 9: 'Flankerend beleid'	31
3 Nadere toelichting samenhang	33
3.1 Inleiding samenhang	33
3.2 Relaties tussen kwesties	34
3.3 Beoordelingssystematiek kwesties	35
4 Uitvoeringsagenda	36
4.1 Overzicht maatregelen	36
4.2 Fasering: 'Kwestie van tijd'	42
Geraadpleegde bronnen en instanties	44

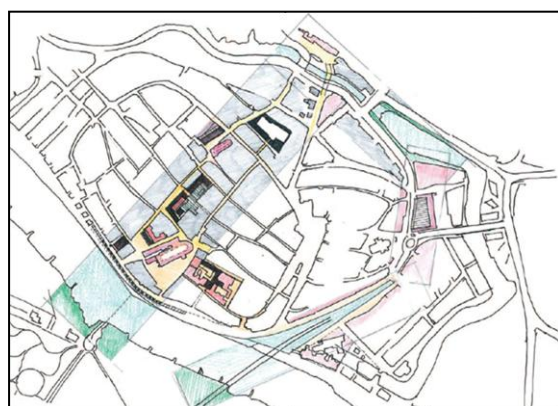
1 Inleiding

1.1 Van ambitiedocument naar beslisdocument

Op 23 juni stelde de Raad van Deventer unaniem het ambitiedocument ‘*Deventer: een bericht aan de Stad*’ vast. In dit stuk is het navolgende citaat over bereikbaarheid opgenomen.

Citaat ‘Bereikbaarheid’ uit het ambitiedocument

“Een door iedereen gesignaleerd attentiepunt is de bereikbaarheid van de binnenstad. Maar een stad bereikbaar maken is één ding. De stad moet ook nog haar attractieve verblijfsbaarheid bewijzen en dat hangt in hoge mate af van een soepel lopende parkeeraccommodatie. Zowel over verkeer als over parkeren is de laatste 20 jaar veel geschreven en gedebatteerd, zonder dat essentiële vorderingen zijn gemaakt. Iedereen die wij spraken wenst een overall visie met een daarmee samenhangend investeringsprogramma. De Welle en de Singels zijn ongeschikt om regionaal verkeer te verwerken. De buitenringen verdelen zowel het lokaal als regionaal verkeer. Op het moment dat de A1 geblokkeerd is, wordt heel de stad belast met verkeer afkomstig van het hoofdwegennet. De verkeersfunctie van de Wilhelminabrug en het negatief ruimtelijke effect van de aanlanding in het Sluiskwartier speelt in de discussie een cruciale rol. Daarnaast wordt gesproken over de noodzaak van een derde brug, de Noorderbrug. Belangrijke stedelijke structuren, zoals de Welle en het Sluiskwartier worden in belevingswaarde en kwaliteitsverbetering zeer belemmerd, terwijl ze toch een hoge potentie hebben om de vitaliteit van de binnenstad gunstig te beïnvloeden. De betrokkenheid van velen bij het vinden van de juiste oplossingen blijkt zeer groot. Er zijn door de jaren heen tal van concreet uitgewerkte verkeersplannen opgesteld. Over het mogelijk oplossen van dit probleem wordt gesproken in termen van: “er zou iets moeten gebeuren”. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er in feite niets gebeurt.”



Over het verkeer en daarvan afgeleid, over het parkeren bestaan veel plannen, ideeën en oordelen, die niet overeenkomen. In niet geïnstitutionaliseerd overleg werden tot nog toe geen gemeenschappelijke oplossingen geformuleerd. Daarom is in het ambitiedocument ‘*Deventer: een bericht aan de Stad*’ tevens de aanbeveling opgenomen om een zogenaamd bereikbaarheidsconclaaf te organiseren, met als resultaat om een advies in de vorm van een beslisdocument voor te leggen aan de Raad over de optimalisatie van de bereikbaarheid van Deventer, de parkeervoorziening in en rond de binnenstad en de relatie van de binnenstad met de IJssel. Op het dossier bereikbaarheid moet een doorbraak worden afgedwongen. Dat zal een geweldige opluchting geven.

De opzet van dit voorgenomen bereikbaarheidsconclaaf is op 15 september tijdens een politieke markt uitvoerig besproken. Vanuit de raadsfracties kwamen velerlei suggesties die zoveel mogelijk bij de afwegingen werden betrokken. Het bereikbaarheidsconclaaf leidt via een aantal fasen tot besluitvorming

- consultatie: 4-5-6 oktober;
- reflectie / verificatie: 11 oktober;
- conceptadvies: 14 oktober;
- discussie / interactie: 18-19-20 oktober;
- eindadvies 'Deventer binnen bereik': 23 november;
- besluitvorming: 8 en 22 december en 12 januari 2011.

Een belangrijke discussie ging over de vorm van het uiteindelijk resultaat van het conclaaf. Het was de vraag of uiteindelijk diverse scenario's, alternatieven of uitgesproken voorkeursvarianten moesten worden voorgelegd. Het college kiest voor het laatste, maar met dien verstande dat de voorkeursvarianten aan de hand van een 'beslisboom' worden gemotiveerd en waarbij ook telkens wordt aangegeven waarom niet voor andere varianten wordt gekozen. Als criteria voor het bereikbaarheidsadvies zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. het maken van principiële keuzes;
2. ruimtelijke kwaliteit / identiteit;
3. toegankelijkheid, bereikbaarheid, doorstroming;
4. toekomstbestendigheid;
5. samenhang;
6. realisme en uitvoerbaarheid;
7. creatieve eenvoud: 'keep it simple';
8. faseerbaarheid: 'de volgorde der dingen';
9. draagvlak.

Hoewel deze criteria voor zichzelf spreken en tijdens de besprekingen met de informanten veel bijval kregen wordt hieronder punt 2 'ruimtelijke kwaliteit / identiteit' in relatie tot punt 8 'faseerbaarheid' nader toegelicht.

Ruimtelijke kwaliteit / identiteit in relatie tot faseerbaarheid

Bij deze uitgangspunten is het van belang het begrip 'samenhangend eindbeeld' in te voeren. Uiteindelijk gaat het om de versterking van de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van Deventer waarvoor een goede bereikbaarheid nodig is. Het vestigingsklimaat en het toerisme zijn voor de werkgelegenheid de dragers van de economie. Dat samenhangend eindbeeld biedt een perspectief op termijn en vraagt om een gefaseerd proces, waarbij in ieder stadium de samenhangende stedelijke functionaliteit gegarandeerd moet worden, maar waarbij geen enkele waardevolle ruimtelijke structuur (blijvend) mag worden aangetast. Niet alles kan in één keer ten goede worden hersteld of vernieuwd. Het gaat hier om de lange termijn waarbij zorgvuldig elke stap in de juiste volgorde dient te worden gezet.

Deventer heeft een historische binnenstad met een zodanige dynamiek dat enerzijds herstel van opgelopen ruimtelijke aantastingen en verzwakte functies en anderzijds vernieuwing van programma, economie en vormgeving hand in hand gaan. Deventer heeft een roemrijke ervaring waar het gaat om stadsherstel over een lange termijn en heeft de bevinding dat investeren in duurzaamheid zeer lonend is. Wanneer het gaat om de kwaliteit van de openbare ruimte dan moet de herprofilering van stegen, straten en pleinen gebaseerd zijn op de historische ruimte die door verkaveling en rooilijnen tot stand is gekomen. Aantastingen in het stedelijk patroon zoals bij het station, het Broederenplein, de Stromarkt en het Emmaplein e.o. vragen om integrale herziening waarvan de verkeersfunctie een onderdeel is. De groene omsingeling van de voormalige vestingwerken is op sommige plekken geheel verdwenen en ook een deel van de grachtengordel heeft zijn logisch verband verloren. De juiste stedenbouwkundige maatregelen kunnen een positief effect hebben op het elimineren van de meest storende ruimtelijke dissonanten terwijl tegelijkertijd de verkeersfunctie en het verblijfsklimaat worden versterkt: dat is werk met werk maken.

1.2 Beslisdocument in negen kwesties

Uit de consultaties zijn negen kwesties gedestilleerd (hoofdstuk 2 'Een samenhangend verkeerssysteem in negen kwesties'). Deze kwesties hebben respectievelijk ieder hun eigen aard door de kenmerken van de betreffende locatie (Welle, Wilhelminabrug etc.), door het karakter van de modaliteit (fiets, voetganger etc.) of door het scala van beleidsinstrumenten (flankerend beleid). Al deze kwesties leiden tot hele concrete uitvoeringsplannen, waaraan telkens ontwerpend onderzoek voorafgaat. Maar ze hebben ook onderlinge relaties die in samenhang moeten worden gezien. Het zijn stuk voor stuk aspecten van het (binnen)stedelijk functioneren. De discussies die volgden op de consultaties brachten de kwesties op zich in beeld, maar het vinden van de juiste oplossing werd pas echt op de proef gesteld op momenten dat zich tegenstellingen en dilemma's voordeden die deze kwesties in hun onderlinge relaties opriepen.

De essentie van dit advies is de samensmelting van al die verschillende aspecten van de stad en haar bereikbaarheid tot één samenhangend eindbeeld, waarin harmonie tot stand gebracht wordt tussen vorm en functie. Een wenkend perspectief dat als een stipje aan de horizon lonkt en waar langzaam maar zeker – consistent, stap voor stap - naartoe gewerkt wordt (hoofdstuk 3 'Nadere toelichting samenhang en uitvoeringsagenda').

Met schematische afbeeldingen en een overzichtelijke kaartbeeld worden ingewikkelde situaties geschetst, die met woorden alleen te abstract blijven. De successievelijke kwesties leiden tot aanbevolen maatregelen die, schematisch weergegeven op een kaart, hun onderlinge samenhang verhelderen (hoofdstuk 4 'Aanbevelingen'). Tenslotte is een na-woord en een lijst met geraadpleegde bronnen opgenomen.

2 Een samenhangend verkeerssysteem in negen kwesties

2.1 Kwestie 1: 'De hoofdwegenstructuur van Deventer'

De noodzaak om de capaciteit van de A1 te verhogen

Wanneer er voldoende capaciteit op de A1 aanwezig is betekent dit niet per definitie dat beduidend minder verkeer via de Wilhelminabrug Deventer binnenrijdt of verlaat. Het omgekeerd is wel waar. Als de capaciteit op de A1 onvoldoende is, neemt de verkeersdruk op de Wilhelminabrug sterk toe. Hiermee is de wegenstructuur op en rond de A1 ter hoogte van de kruisingen over de IJssel erg kwetsbaar. Dit maakt de situatie landelijk tamelijk uniek. Het Rijk is echter niet voornemens om de A1 tussen Apeldoorn en Deventer vòòr 2020 te gaan verbreden naar 2x4 rijstroken. Hetzelfde geldt voor het deel tussen Deventer en Azelo met een verbreding van de A1 naar 2x3 rijstroken.

Omdat dit er toe kan leiden dat de verkeersdruk op de Wilhelminabrug verder toeneemt (in plaats van de zeer noodzakelijk geachte afname van verkeer) vinden wij dit voor Deventer niet acceptabel. De A1 moet zo snel mogelijk worden aangepakt. Belangrijke voorwaarde voor de aanpak van de A1 is dat deze de zogeheten Triple A status krijgt. Triple A-verbindingen zijn de hoofdverbindingssassen voor de Nederlandse economie en hebben prioriteit in het beleid van de rijksoverheid. Deventer zal zich voor de Triple A status en de verdere verbreding van de A1 hard moeten maken. Dit gebeurt samen de provincies Gelderland en Overijssel, de regio's Stedendriehoek en Twente en andere partners.

Het is voor de gemeente Deventer noodzakelijk dat de A1 tussen Apeldoorn en Deventer vòòr 2020 wordt verbreed naar 2x4 rijstroken. Dit geldt ook voor het deel tussen Deventer en Azelo (een verbreding naar 2x3 rijstroken).

Het is voor de gemeente Deventer van belang dat de verbreding van de A1 naar 2x3 rijstroken tussen Azelo en Deventer gelijktijdig of volgtijdelijk wordt uitgevoerd in relatie tot de verbreding van de A1 naar 2x4 rijstroken tussen Deventer en Apeldoorn. Op deze wijze blijft voor Deventer een 'soepele toegang' tot de A1 mogelijk.

Oriëntatie van Deventer op de A1

Deventer heeft een zeer belangrijke oriëntatie op de A1. Deze eenzijdige oriëntatie op het rijkswegennet wordt door sommigen als probleem gezien, waarvoor de aanleg van een derde noordelijke brug al dan niet in combinatie met een provinciale weg (als verbinding tussen de N793 bij Apeldoorn en de N337 bij Deventer) naar de A50 als oplossing wordt gezien. Een dergelijke derde brug kan voor de lange termijn (na 2030) inderdaad een interessante optie zijn. Omdat wij echter de A1, nú maar ook in de toekomst, als vervoersdrager van Deventer (en de regio Stedendriehoek) zien, lijkt ons bij de realisatie van een derde noordelijke brug een verbinding met aansluiting 22 ('Twello') op de A1 voor de hand te liggen. Mocht de optie van de derde noordelijke brug in de toekomst een rol gaan spelen moeten natuurlijk wel alle reële ontsluitingsvarianten in onderling verband afgewogen worden. In de tussentijd moet de ruimte voor deze varianten gereserveerd blijven.

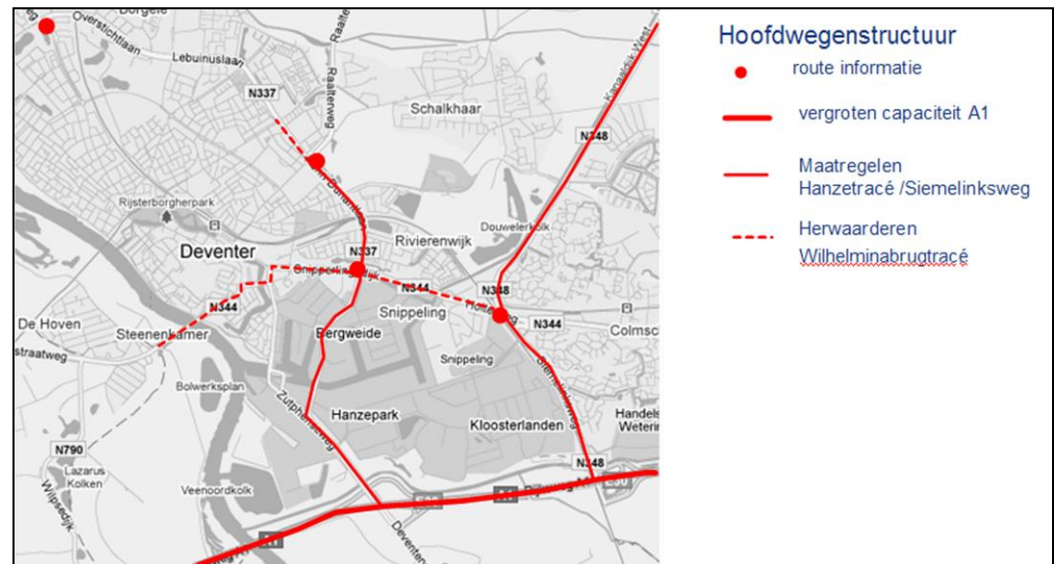
Deventer moet meer concreet gaan aansluiten bij het huidige overheidsstandpunt ten aanzien van de A1: het hanteren van het zogenaamde bundelingprincipe. Dit wil zeggen dat langere regionale verplaatsingen ook werkelijk via de A1 worden afgewikkeld (conform bestaand regionaal beleid). Dit legitimeert Deventer om de verkeersfunctie van de Wilhelminabrug te herwaarderen.

Ontlast de kwetsbare stad ('ontspannen stad')

De kwetsbare historische binnenstad moet van overbodige (doorgaande) verkeersstromen ontlast worden door dit 'ongewenst verkeer' op de Welle of op de singelstructuur via andere, meer gewenste alternatieve routes te leiden. De gedachte hierachter is: het zo aantrekkelijk mogelijk maken van de wél gewenste routes en het meer op bestemmingsverkeer afstemmen van de verkeersstructuur rondom de binnenstad ('een ontspannen stedelijk netwerk'). In een dergelijk ontspannen stedelijk netwerk rondom de binnenstad trekken auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger bij voorkeur zo veel mogelijk 'samen op'. Hoge verkeersintensiteiten ontbreken en de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer is laag waardoor het verkeer zich zelf binnen het netwerk kan reguleren. Dit is een kwaliteit die moet worden versterkt.

Bij het realiseren van de 'ontspannen stad' gaat het allereerst om het optimaliseren van het afwikkelingsniveau op de N348, zodat deze maximaal gebruikt wordt voor regionale verplaatsingen, en het zogenaamde 'Hanzetracé'. Het Hanzetracé (de route Zutphenseweg - Hanzeweg - Amstellaan - van Oldenielstraat - Margijnenenk - Lebuïnuslaan - Overstichtlaan) moet maximaal zijn stedelijke functie vervullen, namelijk als 'verdeeling' binnen de stad en daarnaast om bepaalde regionale verplaatsingen in de richting Olst, Diepenveen etc. af te wikkelen. Hierbij hoort een vormgeving met 2x2 rijstroken tot aan de Raalterweg of Hoge Hondstraat en een gestroomlijnde verkeersafwikkeling op de kruispunten. Het verminderen van het aantal gelijkvloerse kruisingen, het aanbrengen van ongelijkvloerse kruisingen voor de fiets en de inzet van 'groene golven' zijn hierbij belangrijke instrumenten. De Amstellaan zal de Rivierenwijk relatief onafhankelijk moe-

ten passeren. Voor het eerste stuk van het Hanzetracé (Zutphenseweg tussen A1 en Hanzeweg) geldt overigens een vormgeving van 2x3 rijstroken.



Afbeelding 2.1: Maatregelen A1, Hanzetracé en N348

De stedelijke 'binnenring' (de route Veenweg - Ceintuurbaan - J. van Vlotenlaan) wordt door maatregelen aan de N348 en het Hanzetracé ontlast, waarna deze binnenring op haar beurt de centrumring (Welle en singelstructuur) ontlast. Hoewel het op het eerste gezicht vreemd lijkt draagt het instellen van eenrichtingsverkeer op de Veenweg in de Veentunnel (overigens pas na de aanpassing van het Hanzetracé in de Rivierenwijk) bij aan het beter functioneren van het verkeerssysteem als geheel. De apaciteit van de Veenweg wordt namelijk niet zo zeer beperkt door het wegprofiel, maar door de verwerkingscapaciteit van de kruispunten aan beide zijden (Brinkgreverweg en Snipperlingsdijk). Huidige vertragingen worden 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 ligt niet in het aanpassen van de Veenweg of het opwaarderen van de wegenstructuur in de nabijheid van de SVB-bank.

Op gemeentelijk netwerkniveau moet de gemeente Deventer inzetten op maatregelen die bijdragen aan het optimaal functioneren van zowel de N348 als het Hanzetracé. Dit ontlast de stedelijke binnenring die op haar beurt de centrumring ontlast. Het gaat hierbij om een vormgeving met 2x3 rijstroken tussen A1 en Hanzeweg en een vormgeving met 2x2 rijstroken tussen Hanzeweg en Raalterweg (of Hoge Hondstraat). Deze vormgeving wordt ondersteund door optimalisaties van de kruispunten en diverse doorstromingsmaatregelen (zie voor de exacte maatregelen verder in hoofdstuk 4 'Aanbevelingen en uitvoeringsprogramma'). Het instellen van eenrichtingverkeer op de Veenweg in de Veentunnel draagt bij aan het optimaal functioneren van het systeem als geheel.

Hoewel het opwaarderen van het Hanzetracé essentieel is voor de stad, mag de ruimtelijke kwaliteit daarbij niet uit het oog verloren worden. De route kent verschillende gradaties. Tussen A1 en Hanzeweg is de verkeersfunctie dominant. Binnen de stad vormt het Hanzetracé weliswaar een hoofdwas waarop de verkeersfunctie belangrijk is, maar die tevens als aanjager van ruimtelijke ontwikkeling of herstructurering kan functioneren. Een belangrijke aanjager is de pilot van stadsassen, die een relatie legt tussen de functie van de weg en aanliggende bestemmingen, zowel esthetisch als programmatisch. Vanaf de Hoge Hondstraat moet Hanzetracé als het ware 'oplossen' in het stedelijk netwerk. De opwaardering moet niet onnodig ver worden doorgezet.

Nieuwe singelstructuur

De singel die met gracht en groen na het slechten van de vestingwerken direct om een historische binnenstad is aangelegd, heeft een omvattende functie. Deze maakt de historische binnenstad ook herkenbaar en leesbaar. Die functie wordt in Deventer nu vervuld door de Mr. de Boerlaan, Handelskade en Singel. Deze 'nieuwe singelstructuur' begint bij het sluiscomplex. Hier wordt de overgang gemaakt van het Hanzetracé (hoofdwas) naar de singelstructuur (stadstraten), waar de verkeersfunctie meer nog dan elders in balans moet zijn met de omgeving.

De ruimtelijke structuur van de omgeving Handelskade – Churchillplein – Gedempte Gracht moet worden versterkt waarbij de noodzakelijke verkeersfunctie in balans moet worden gebracht met de kwaliteit van de omgeving. Dit sluit aan op de stedelijke opgave om de stationsomgeving en de relatie station - Handelskade (stads-campus) ruimtelijk en functioneel te versterken (zie verder in 'Overwegingen NS-station – stads-campus').

Functie van de Welle

De Welle vervult in de huidige hoofdwegenstructuur als 'tweede drager van de stad' (naast het Hanzetracé) een belangrijke rol. Rekening houdend met de ruimtelijke beleving van de stad en met de ontwikkeling van de cultuurdriehoek leeft echter ook de wens om de (binnen)stad meer dan nu het geval is 'aan de IJssel te koppelen'. De kwetsbare historische binnenstad moet dan van overbodige (doorgaande) verkeersstromen ontlast worden door dit 'ongewenst verkeer' via andere, alternatieve routes te leiden. Zwart-wit keuzes voor de functie van de Welle zijn echter niet mogelijk. Het volledig handhaven (of zelfs versterken) van de huidige verkeersfunctie is niet gewenst, maar de Welle kan niet auto-vrij gemaakt worden, maar wel 'autoluw'. In de volgende paragraaf wordt hieraan nader invulling gegeven.

2.2 Kwestie 2: 'De Welle'

Een autoluwe Welle

Binnen de opzet om 'de kwetsbare stad te ontlasten' (zie terug in 'Overwegingen hoofd-wegenstructuur van Deventer') is onderkend dat de Welle een onvermijdelijke functie in het stedelijk netwerk vervult én moet blijven vervullen. Op de Welle zijn op bepaalde momenten al beperkende maatregelen van toepassing. Zo is de Welle tijdens evenementen zoals de boekenmarkt en tijdens zondagen in de zomermaanden autovrij. Daar waar een bepaald deel van de Welle anders wordt ingericht zal de ruimtelijke kwaliteit ervan het verkeersgedrag beïnvloeden, mede door het instellen van een lagere rijsnelheid. Ook maatregelen gericht op doelgroepen zoals het ontmoedigen van langere regionale verplaatsingen over de Welle en het tegengaan van (zwaar) vrachtverkeer kunnen een wezenlijke bijdrage leveren aan de gewenste autoluwe Welle. Zie verder 'Flankerend beleid'. Anderzijds wordt de verkeersfunctie met lage rijsnelheid in de spitsperiodes op werkdagen geaccepteerd. Buiten deze tijden staat de ruimtelijke kwaliteit en het verblijfskarakter meer centraal. Het begrip 'autoluw' wordt dus pragmatisch gedefinieerd.

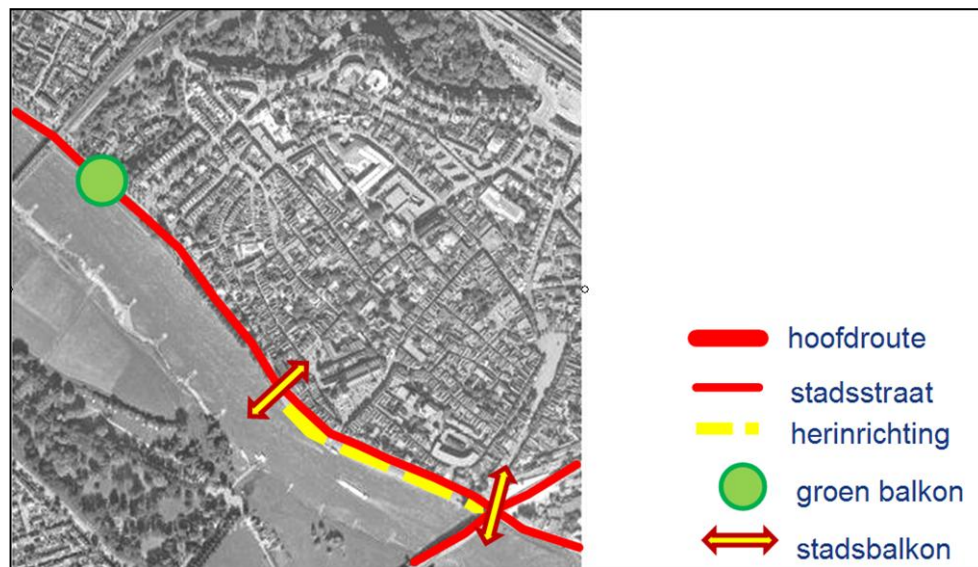
De (binnen)stad moet beter aan de IJssel gekoppeld worden. Een autoluwe Welle is hiervoor noodzakelijk. Naast een aangepaste inrichting op het deel tussen Nieuwe Markt en de Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade (afmeerplaats voor de riviercruisevaart) zijn zowel het nemen van maatregelen op gerichte tijden als op het tegengaan van langere regionale verplaatsingen en (zwaar) vrachtverkeer nodig.

Het regime van een autovrije Welle kan flexibel en met maatwerk worden toegepast op momenten dat evenementen ter plaatse dat vereisen. Dit betekent dat de Welle niet automatisch op vaste tijden, zoals elke zondag in de zomermaanden, autovrij hoeft te zijn, maar vooral wel op dagen als daar iets te doen is. De meerwaarde van een gemotiveerde autovrije Welle tijdens acties, evenementen af attracties levert zo ook een bijdrage aan het draagvlak voor een autoluwe Welle ten gunste van de verdere toeristische ontwikkeling van Deventer.

Autoluwe Welle met stadsbalkons

Op een aantal delen op de route Kapjeswelle – Onder de Linden – Welle - Pothoofd kan de relatie tussen IJssel en stad in de dwarsrichting worden benadrukt in de vorm van zogenaamde ‘stadsbalkons’. Stadsbalkons sluiten aan op de herprofilering van de Welle, waar een begrip als ‘shared space’ (gedeeld ruimtegebruik tussen de verscheiden verkeersdeelnemers) het sterkst tot uiting komt. Bij de stadsbalkons is de voetganger een belangrijke factor. Stadsbalkons kunnen gerealiseerd worden bij de Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade, bij de Nieuwe Markt (samenkomst pont en cultuurdriehoek) en bij de Kapjeswelle (aansluitend op de stadsweide). De stadsbalkons Zandpoort / Pothoofdkade en Nieuwe Markt vormen één geheel met de aangepaste inrichting van de Welle tussen de Nieuwe Markt en de Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade).

Op de locaties Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade, Nieuwe Markt en Kapjeswelle wordt de relatie tussen IJssel en stad in de dwarsrichting benadrukt door de aanleg van ‘stadsbalkons’. Prioriteit ligt hierbij bij de locaties Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade en Nieuwe Markt.



Afbeelding 2.2: Maatregelen autoluwe Welle

2.3 Kwestie 3: ‘De Wilhelminabrug’

Wilhelminabrug: van E8 naar interlokale boulevard

Ooit liep de internationale verbinding tussen Den Haag en Moskou over de Wilhelminabrug (E8). Deze (inter)nationale functie is overgenomen door de A1. De A1 is echter ook voor langere regionale verplaatsingen een volwaardig alternatief in de plaats van routes via de bestaande provinciale weg (N344). Het belang van de Wilhelminabrug voor het regionale verkeer kan dan ook teruggebracht worden. De verbinding krijgt dan steeds meer het karakter van een lokale verbinding tussen Deventer, de Hoven en Twello. Wij gaan uit van deze functieverhuizing. De langere regionale verplaatsingen gaan dan niet over de Wilhelminabrug, maar via de A1, conform bestaand regionaal beleid. De herwaardering van de Wilhelminabrug maakt het mogelijk het zware talud als aanlanding te vervangen voor een versmalde (‘zwevende’) constructie en de aanlanding aan de stadszijde eerder naar maaiveld te brengen, waardoor de barrièrewerking tussen twee gebieden binnen de stadsgracht - de Raambuurt en de historische binnenstad wordt opgeheven. De potentiële ruimtelijke kwaliteit die nu sterk beperkt wordt door de huidige verkeerskundige situatie (ruimtebeslag, hoge verkeersdruk, filevorming, negatieve effecten op de verkeersafwikkeling in de stad zelf etc.) neemt sterkt toe.

Er wordt concreet aangesloten bij het huidige overheidsstandpunt ten aanzien van de A1: het hanteren van het zogenaamde bundelingprincipe. Dit wil zeggen dat langere regionale verplaatsingen via de A1 moeten gaan lopen conform bestaand regionaal beleid. Dit legitimeert Deventer om de verkeersfunctie van de Wilhelminabrug te herwaarderen.

Een modelmatige analyse van het verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Wilhelminabrug laat zien dat in ieder geval een reductie van de verkeersdruk op de Wilhelminabrug met 25% tot de mogelijkheden behoort indien langere regionale verplaatsingen effectief tegengegaan kunnen worden. Het gericht doseren van stadinwaarts gericht verkeer kan dit effect verder versterken. Zie verder onder ‘verkeerseffecten doorgetrokken aanlanding’.

Herwaardering Wilhelminabrug met doorgetrokken aanlanding

Zoals hiervoor al is aangegeven verschaft een functierverschuiving van de Wilhelminabrug de mogelijkheid om de aanlanding van de Wilhelminabrug op het huidige tracé te 'verlichten': het profiel wordt tot 2x1 rijstrook teruggebracht (versmald) en de aanlanding van de brug wordt veel eerder naar maaiveldniveau gebracht (ongeveer ter hoogte van de Sluisstraat). Hierbij wordt uitgegaan van een hellingpercentage van circa 4,5%, hetgeen binnen de in Nederland gangbare maximale hellingshoek van 5,0% valt. De aansluiting en de verkeersfunctie van de Bokkingshang vervalt. De aansluiting van de Emmastraat vervalt ook. De Emmastraat blijft echter als straat bestaan en gaat als woonstraat weer volwaardig deel uitmaken van de Raambuurt.

Het vervallen van routes via de aansluitingen Bokkingshang en Emmastraat vanaf of naar de Wilhelminabrug levert geen nadeel op, omdat alternatieve routes mogelijk zijn. Door het verleggen van het versmalde profiel van de aanlanding in de richting van de Emmastraat is het mogelijk om tussen brug en binnenstad zo veel ruimte te creëren dat een hoogwaardige inrichting met stadshaven, stadsgracht of stadspark mogelijk is. In deze ruimte kan tevens de in het ambitiedocument genoemde 'oostroute' (voetgangersroute vanaf NS-station langs de Leeuwenbrug naar de Houtmarkt, doorgezet tot aan de IJssel) veel sterker vorm gegeven worden. Zowel door een betere inrichting als door het terugdringen van het verkeersaanbod wordt de barrièrewerking tussen de Raambuurt en de historische binnenstad ongedaan gemaakt.



Afbeelding 2.3: Maatregelen Wilhelminabrug e.o.

Verkeerseffecten doorgetrokken aanlanding

Verkeerskundig kleeft aan de beschreven aanpassingen van de aanlanding van Wilhelminabrug het nadeel dat door het wegnemen van de bestaande regelinstallaties onder aan de Wilhelminabrug de verkeersafwikkeling wordt bevorderd, waardoor routes over de Wilhelminabrug juist aantrekkelijker worden gemaakt. Hoewel de Raambuurt ter plaatse een ‘vervangende’ geregelde aansluiting kan krijgen (in combinatie met een geregelde oversteek voor langzaam verkeer) is het daarom noodzakelijk om stadinwaarts het verkeer gericht te doseren. Deze koppeling van de gewijzigde verkeersstructuur aan het gedoseerd binnenlaten van gemotoriseerd verkeer past binnen de regionale verkeersvisie, stimuleert het gebruik van routes via de A1, heeft een verdergaand verkeersreducerend effect op de Welle en heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling binnen de stad. Bij een effectieve dosering bieden de kruispunten en wegvakken in de stad voldoende capaciteit om de verkeersintensiteiten te kunnen verwerken.

Het huidige Emmaplein kan sterk worden vereenvoudigd. De rotonde kan worden opgeheven, terwijl er toch een keerlus blijft bestaan voor verkeer dat vertrekt vanuit de Boreel of voor verkeer dat naar de Raambuurt wil. Fietsers kunnen in twee etappes ongeregeld oversteken. Dit zal de verkeersveiligheid ter plaatse ten goede komen.

Nadeel van de wijziging van het beschreven systeem is de vertraging die het stadinwaarts gericht verkeer in piekperiodes vooral in de gewenningsperiode ondergaat en de toename van verkeer op de Mr. de Boerlaan en het Pothoofd. Het kan op termijn noodzakelijk blijken om aanvullende maatregelen te nemen die verplaatsingen over de route Colmschate – Snipperlingsdijk – Verlengde Kazernestraat – Wilhelminabrug tegengaan.

Het eerder naar het maaiveldniveau brengen van de aanlanding lijkt een nadeel te zijn voor een goede inpassing van een goede fietsroute, temeer omdat de Wilhelminabrug onderdeel uitmaakt van het (hoofd)fietsnetwerk. Toch is een goede fietsroute mogelijk door bijvoorbeeld het toepassen van een rechtdoor getrokken, lichte, open constructie met een mindere hellingshoek voor fietsers, maar bijvoorbeeld ook door het eerder terugbuigen van de fietsroute in de richting van het Pothoofd of de Welle (en vervolgens naar de Zandpoort). De uiteindelijke situering en vormgeving van de fietsroute is echter afhankelijk van de aard en omvang van de ruimte die naast of onder de versmalde aanlanding wordt gecreëerd. In alle gevallen is een kwalitatieve goede fietsroute een dwingend uitgangspunt voor de ontwerpogave. Dit uitgangspunt is a priori gegarandeerd.

Herwaardering Wilhelminabrug met afgebogen aanlanding

Een bekend alternatief voor bovenstaande optie is het afbuigen van de aanlanding van de Wilhelminabrug naar het Pothoofd. Het grote voordeel van deze variant is dat de ruimte van de bestaande aanlanding grotendeels wordt vrijgespeeld en stedenbouwkundig kan worden heringericht. Het effect op het plangebied Sluiskwartier en op de Sluisstraat is echter aanzienlijk. Het plangebied wordt door een lange afbuiging volledig omsingeld c.q. doorsneden door wegen. De stedenbouwkundige (ontwikkelings)mogelijkheden van het Sluiskwartier worden sterk beperkt zo niet onmogelijk gemaakt. Er wordt door de verkeersfunctie een sterke ruimteclaim op het gebied gelegd. Zowel bij de langere als bij de korte afbuiging wordt de kwaliteit van het zicht op de IJssel en de kwaliteit van de vernieuwde Pothoofdkade ontoelaatbaar verstoord.

Ook verkeerskundig heeft een variant met een afgebogen aanlanding nadelen. De verkeersdruk op zowel de Welle als op de wegvakken van de Mr. De Boerlaan en het Pothoofd wordt hoger dan in de variant met een doorgetrokken aanlanding (bron: Herijking Nota Hoofdwegenstructuur, 2007). Indicatieve modelanalyses met het meest recente verkeersmodel van de gemeente Deventer laten een vergelijkbaar beeld zien. Hier staat echter een lagere intensiteit op de Kazernestraat tegenover.

Wat betreft aspecten van faseerbaarheid en duurzaamheid moet worden opgemerkt dat bij een verbinding tussen Wilhelminabrug en Pothoofd heel veel kostbare infrastructuur nodig is. Mocht op de lange termijn sprake zijn van een meer substantiële herwaardering van de verkeersfunctie van de Wilhelminabrug, bijvoorbeeld bij de aanleg van een derde IJsselbrug of bij andere grootschalige ingrepen in de regionale verkeerstructuur, dan maakt dat een aanpassing van de afbuiging noodzakelijk. Op de lange termijn is de toekomstvastheid van een variant met afgebogen aanlanding zeer ongewis.

In relatie tot de Wilhelminabrug en de wijze van aanlanding moet een knoop worden doorgehakt. Zowel de variant met een doorgetrokken aanlanding als een variant met een afgebogen aanlanding hebben voor- en nadelen. Zowel de ruimtelijke, functionele als verkeerskundige consequenties van een afgebogen aanlanding zijn zo groot dat de voordelen niet tegen de evidente nadelen opwegen. De gewenste effecten kunnen ook behaald worden met de variant met een doorgetrokken aanlanding. Wij adviseren dan ook om een keuze voor deze variant te maken.

Uitwijkroute

In Deventer loopt een zogenaamde uitwijkroute over de Wilhelminabrug. Deze uitwijkroute is een vooraf gedefinieerde omleidingroute (met verwijzing) waarlangs het verkeer wordt geleid indien een grootschalig incident heeft plaatsgevonden op de A1.

Bij de verbreding van de A1 moet rekening gehouden worden met een zo laag mogelijke kwetsbaarheid van de weg, zodat de uitwijkroute slechts zeer sporadisch gebruikt zal moeten worden.

2.4 Kwestie 4: ‘Het NS-station & de stadscampus’

NS-station – binnenstad - IJssel

Het NS-station is in 1865 aan de noordzijde van vesting van Deventer aangelegd. Na het slechten van de vesting heeft de as NS-station – binnenstad een schaalvergroting en een verzakelijking ondergaan. Relatief recent heeft het Stationsplein en haar omgeving wederom een grootschalige metamorfose ondergaan. Zoals in ‘Deventer: een bericht aan de stad’ staat vermeld, is het resultaat daarvan ongelukkig te noemen. De looproute van het NS-station naar de binnenstad ligt niet meer ‘vanzelfsprekend’ via de Keizerstraat naar de Brink, maar via de brug naar de Singelstraat, waarlangs de voetganger doodloopt op het kruispunt Sijzenbaanplein – Op de Keizer (nabij de Centrumgarage). Hier wordt tevergeefs het centrum gezocht. Het Stationsplein is weliswaar een belangrijke stadsentree, maar er is geen logische en overzichtelijke route(verwijzing) die bezoekers naar hartje stad brengt. Het stationsgebied moet weer aansluiting krijgen op de binnenstad. Hierbij is een samenhangende aandacht noodzakelijk voor de ‘westroute’ via Keizerstraat, Smedenstraat en Broederenplein naar de cultuurdriehoek, de ‘middenroute’ via de Keizerstraat naar de Brink en de ‘oostroute’ langs de Leeuwenbrug naar de Houtmarkt (allen doorgezet tot aan de IJssel).

Het NS-station c.q. het stationsgebied moet beter aansluiten op de binnenstad. Bij de aanpak van het stationsgebied moeten kwalitatief goede verbindingen naar de binnenstad een dwingend uitgangspunt zijn voor de totale ontwerpogave.

NS-station – Singel - Stationsstraat

De gewenste c.q. noodzakelijke verkeersstructuur in de directe omgeving van het NS-station zal in belangrijke mate richtinggevend moeten zijn binnen de aanpak van de stationsomgeving. Voor de Stationsstraat is het echter mogelijk om op het gedeelte tussen NS-station en Rijsterborgherweg eenrichtingsverkeer in te stellen in de richting van de Rijsterborgherweg. Het grote voordeel van deze ingreep is dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Stationsstraat – Singel – Singelstraat positief wordt beïnvloedt. In de huidige situatie conflicteert het verkeer uit Stationsstraat en Singelstraat met elkaar. Ook de Singel kan deel uitmaken van een dergelijk eenrichtingscircuit.

Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationsstraat tussen NS-station en Rijsterborgherweg in de richting van de Rijsterborgherweg is gewenst. Dit zal positief bijdragen aan de verkeersafwikkeling op het kruispunt Stationsstraat – Singel – Singelstraat.

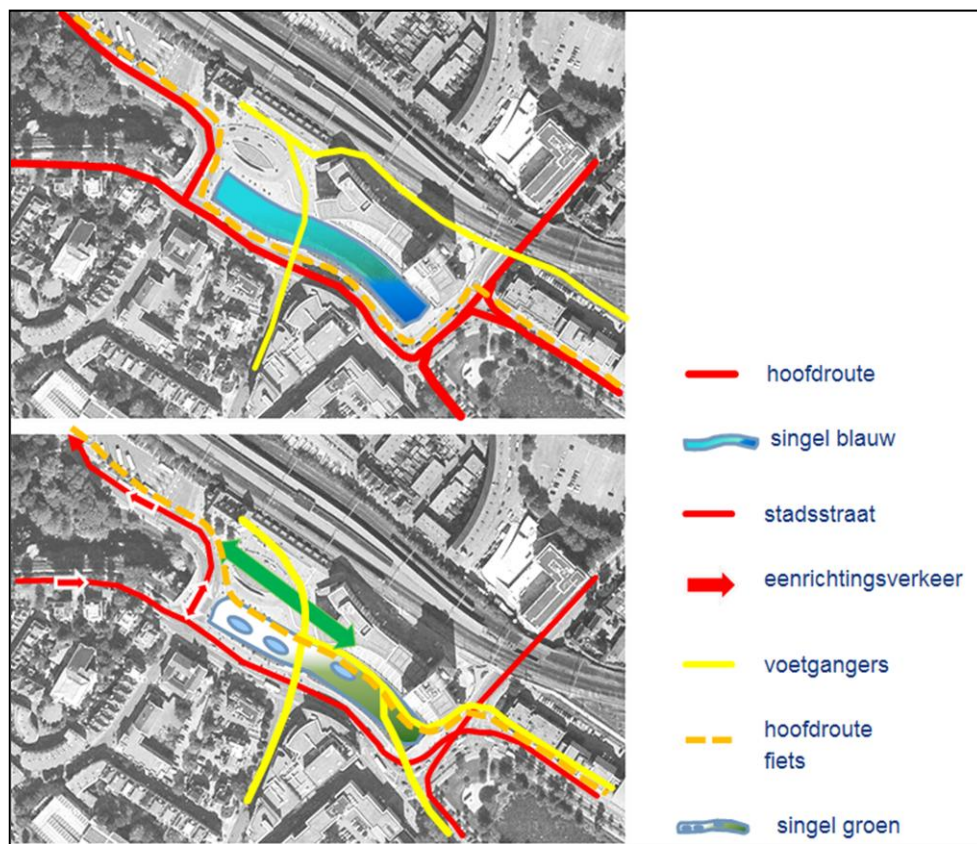
NS-station – Churchillplein – Handelskade

Met de realisatie van het kantoorgebouw Leeuwenbrug is de verkeerskundige logica op de as NS-station – Handelskade verloren gegaan. De Handelskade maakt via het Churchillplein een ‘rare slinger’ over de stadgracht naar de Gedempte Gracht. Mede door de aansluitingen van de Brinkgreverweg en de Verzetslaan en de diverse rijrichtingen voor auto’s en langzaam verkeer is het Churchillplein een ‘verkeersknooppunt’ geworden. Hoewel de verkeersfunctie van de route Gedempte Gracht – Handelskade niet ter discussie staat, kan de vormgeving van het deel van de singelstructuur tussen NS-station / Leeuwenbrug en binnenstad en het Churchillplein aanzienlijk worden verbeterd.

Bij het Churchillplein komt de problematiek voort uit het feit dat de singelroute Handelskade – Gedempte Gracht – Singel in een S-bocht ligt, terwijl door de aansluiting van Verzetslaan en Brinkgreverweg een combinatiekruispunt van twee T-splitsingen is ontstaan. De combinatie van de samenkomende fietsroutes vanaf de Handelskade en de Brinkgreverweg in de richting van de binnenstad (mèt de oversteek naar de Gedempte Gracht achter de schouwburg langs) maakt de situatie extra moeilijk. De oplossing voor deze complicatie is gevonden in het vereenvoudigen van het knooppunt van twee T-splitsingen tot één kruispunt. Deze oplossing moet worden gezien in combinatie met de aanpak van het gebied tussen Stationsstraat en Verzetslaan (zie hierna).

De verdedigingswerken van de binnenstad zijn op het eind van de 19e eeuw grotendeels getransformeerd in een singelstructuur met parkaanleg en villabeouwing. Het NS-station lag oorspronkelijk dan ook in een groen plantsoen. Wij stellen voor om het openbare gebied tussen Stationsstraat en Churchillplein zodanig in te richten dat het meer aansluit bij het karakter van het Rijsterborgherpark en de groene structuur langs de stadgracht tussen Handelskade en Verzetslaan. Dit betekent dat de huidige ‘harde waterstructuur’ komt te vervallen en dat zowel het Stationsplein als de Leeuwenbrug een groene overgang naar de binnenstad krijgen (‘Stationspark’ in plaats van Stationsplein). Door de aanleg van routes op een geëffend maaiveld is deze overgang voor fietsers en voetgangers veel gemakkelijker en aangenamer te doorkruisen. Daarbij kan water wel een landschappelijke rol spelen. Ook de fietsroute langs de Handelskade kan via dit groene gebied, voor de Leeuwenbrug langs, rechtstreeks en veel logischer worden doorgezet naar het NS-station. In aansluiting op de reconstructie van het Churchillplein, maar ook in het verlengde van de groene overgang tussen NS-station en Binnenstad is een aangepaste inrichting van het weggedeelte Gedempte Gracht - Singel gewenst.

Hierbij gaat het niet zo zeer om het terugdringen van de functie van de singelstructuur in het verkeerssysteem, maar bijvoorbeeld om maatregelen gericht op het verbeteren van de oversteekbaarheid en maatregelen die passen in 'het ontspannen stedelijk netwerk rondom de binnenstad' waarin verkeersdeelnemers bij voorkeur zo veel mogelijk samen optrekken (lage rijksnelheid, zelfregulerend vermogen etc.). Bijvoorbeeld de inpassing van de oversteek van de fietsroutes vanaf de Handelskade en de Brinkgreverweg in de richting van de binnenstad (achter de schouwburg) verdient hierbij specifieke aandacht.



Afbeelding 2.4: Huidige en voorgestelde situatie stationsomgeving – Churchillplein

Zowel een reconstructie van het Churchillplein als het aansluitende weggedeelte Singel – Gedempte Gracht is nodig. Bij het Churchillplein gaat het om een vereenvoudigde vormgeving (transformatie tot enkelvoudig kruising). Bij het weggedeelte Singel – Gedempte Gracht gaat het om een nieuwe balans tussen de noodzakelijk verkeersfunctie en de gewenste groene overgang tussen NS-station en Binnenstad.

Stadscampus

In de as NS-station – Saxion bevindt zich een cluster aan kennisintensieve bedrijven en onderwijsinstellingen. Werknemers van bedrijven zoals Witteveen en Bos, Tauw, Goudappel Coffeng en studenten van het ROC en Saxion reizen dagelijks vanaf hun woonplaats naar deze kenniscluster. De ruimtelijke structuur van deze as (onderdeel van de singelstructuur) kan versterkt worden, waarmee ruimte en verkeer meer met elkaar in balans gebracht kunnen worden.

Er zijn stemmen opgegaan om de as Binnenstad - Colmschate (die nu over de Handelskade loopt) vanaf de Snipperlingsdijk rechtdoor over de stadsgracht te trekken en deze via de noordzijde van de Boreel en vervolgens via de Verzetslaan aan te laten sluiten op de Gedempte Gracht. Hoewel een dergelijke ingreep ruimtelijk andere mogelijkheden geeft voor de ontwikkeling van een stadscampus en verkeerskundig mogelijkheden biedt om de problematiek van het Churchillplein anders aan te pakken, is de maatregel zowel voor de stadsgracht als voor de huidige parkeerfunctie langs de Verzetslaan te ingrijpend. Onze voorkeur ligt dan ook bij de eerder beschreven aanpak van het stationsgebied en het Churchillplein, inclusief het handhaven van de bestaande singelstructuur die over de Handelskade loopt.

Een koppeling tussen het realiseren van een stadscampus en het ingrijpend wijzigen van de verkeerstructuur is niet wenselijk en noodzakelijk. In relatie tot de reconstructie van het Churchillplein en het aansluitende weggedeelte Singel – Gedempte Gracht worden wel verbeteringen voorgesteld voor zowel voetganger- als fietsroutes tussen NS-station en stadscampus.

2.5 Kwestie 5: ‘Het parkeren’

Eindbeeld pleinen in de binnenstad

Het leef-, werk- en verblijfsklimaat van de binnenstad is van groot economisch belang voor Deventer. De kwaliteit van ruimtelijke inrichting en functie van de pleinen in de binnenstad laten echter veel te wensen over. Veel pleinen zijn in gebruik als parkeerterrein. De doelstellingen voor de pleinen zijn in 2005 vastgelegd in de pleinenvisie ‘Deventer Ruim Baan Voor De Pleinen’. Die doelstellingen zijn: ontrommelen, ruimtelijkheid creëren, nieuwe functies toevoegen, het benutten van de cultuurhistorie, hoogwaardige architectuur toevoegen en fraaie inrichting realiseren. In een dergelijk samenhangend eindbeeld horen pleinen zoals het Grote Kerkhof en de Nieuwe Markt autovrij te zijn en een volwaardige publieksfunctie te krijgen. Zelfs gebieden langs de stadgracht zoals de Verzetslaan en de Singel moeten bij voorkeur vrij zijn van geparkeerde auto’s. Voorwaarde hierbij is wel dat het parkeren op meer aan het zicht onttrokken locaties mogelijk is dan wel elders gecompenseerd wordt. In het licht van zo veel mogelijk parkeren op aan het zicht onttrokken locaties, ligt het voor de hand om bij ruimtelijke ontwikkelingen in en direct om de binnenstad te onderzoeken of een ondergrondse parkeervoorziening te creëren is. De totale bereikbaarheid van de binnenstad moet getalsmatig op peil blijven en kwalitatief geoptimaliseerd worden.

De doelstelling van de pleinennota uit 2005 rond het thema autovrije pleinen moet expliciet worden vastgelegd. Daarvoor is een gefaseerde marsroute nodig om helder te krijgen welke maatregelen stapsgewijs noodzakelijk zijn en wanneer het eindbeeld uiteindelijk gerealiseerd kan worden.

‘Park & Walk’ en kort parkeren

In Deventer dient het systeem van parkeergarages aan de rand van de historische binnenstad gekoesterd te worden. Bij het binnenkomen van de stad moet een parkeerverwijssysteem gevolgd kunnen worden. Dit loodst bezoekers door het aangeven van de aantallen vrije parkeerplaatsen snel naar de betreffende parkeergarages en -terreinen. Bij de meeste van deze parkeergarages en -terreinen gaat het om ‘Park & Walk’. ‘Park & Walk’ betekent parkeren voor zowel een kortere als langere verblijfsduur aan de rand van de binnenstad om vervolgens via aantrekkelijke looproutes (binnen circa 5 tot 10 minuten lopen) de gewenste bestemming te bereiken. ‘Park & Walk’ parkeergarages en -terreinen ‘aan de rand’ zijn respectievelijk de Wilhelminabruggarage / Sluiskwartier, De Boreel, Leeuwenbrug, Noordenbergpoortgarage en Twickelostraat. Bij voorkeur zou voor garages aan de rand een lager parkeertarief moeten gelden dan voor parkeergarages en -terreinen in de binnenstad, volgens het principe, ‘hoe dichterbij de stad hoe hoger het tarief’. Ruimte in de binnenstad is nu eenmaal schaarser. Op verder weg gelegen terreinen (zoals De Worp of het P&R-terrein Handelskade) zou voordeliger geparkeerd moeten kunnen worden.

Tweede onderdeel van het parkeersysteem betreft 'kortparkeren'. Alle bestemmingen in de binnenstad moeten ook vanaf kortparkeerplaatsen benaderd kunnen worden. Het gaat hierbij om verspreide, strategisch gelegen parkeerplaatsen op maaiveld (rond het kernwinkelgebied) waarop overdag alleen voor een korte verblijfsduur (bijvoorbeeld overdag maximaal één uur, 's avonds langer) en tegen een hoog tarief geparkeerd kan worden. Het functioneren van een dergelijk parkeerregime staat of valt bij strikte handhaving.

Het parkeersysteem voor bezoekers moet opgebouwd worden aan de hand van 'Park & Walk' aan de randen van de binnenstad volgens het principe, 'hoe dichterbij de stad hoe hoger het tarief', terwijl kortparkeren gesitueerd moet worden op strategisch gelegen plekken rond het kernwinkelgebied, met een korte verblijfsduur tegen een hoog tarief. 'Park & Walk' moet worden ondersteund door aantrekkelijke, comfortabele looproutes in de richting van de binnenstad.

De parkeerverordening

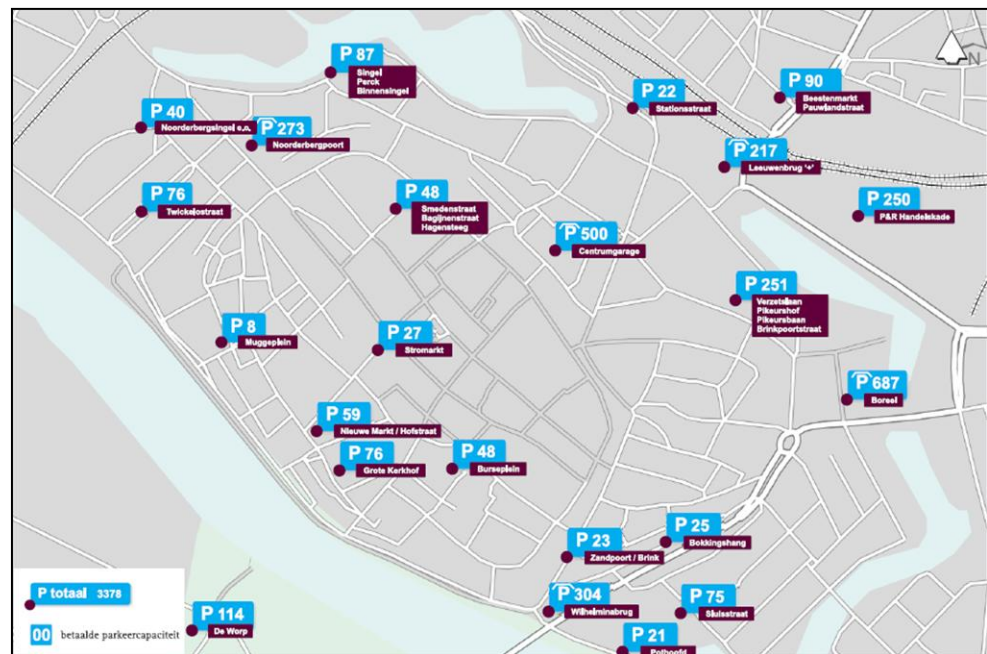
Ruimtelijk is de historische binnenstad één geheel. In het ambitiedocument '*Deventer: een bericht aan de stad*' is aangegeven dat het noordelijk deel meer een woonkarakter heeft en het zuidelijk deel meer gericht is op detailhandel en horeca. De delen worden gescheiden door de zogenaamde cultuurdriehoek. Bij het afwegen van de kansen voor de huisvesting van de gemeentelijke organisatie, de huisvesting van de bibliotheek en de huisvesting van Filmhuis De Keizer en Theater Bouwkunde komt naar voren dat de huidige parkeerverordening verlamdend werkt. Op dit moment moet elke ontwikkeling afzonderlijk beoordeeld worden op eigen parkeercapaciteit. Veelal kan niet aan de genormeerde parkeereis worden voldaan hetgeen betekent dat deze eis tegen aanzienlijke bedragen moet worden afgekocht. Consequentie is dat verschillende ontwikkelingen geen doorgang vinden omdat de financiële claim te zwaar drukt op de afzonderlijke exploitaties, hetgeen door de huidige praktijk wordt aangetoond. Het programma 'wonen boven winkels' kent nauwelijks een toename, mede vanwege de hoogte van de afdracht aan het parkeerfonds.

Daar staat tegenover dat er (in de huidige situatie) in totaal voldoende parkeerplaatsen in en om de binnenstad van Deventer beschikbaar zijn, waardoor bij het accepteren van bepaalde loopafstanden, het toevoegen van parkeerplaatsen *kwantitatief* gezien eigenlijk niet eens noodzakelijk zou hoeven zijn.

Een herbeoordeling van de huidige systematiek uit de parkeerverordening is noodzakelijk, waarbij de voor- en nadelen en consequenties van een eventuele wijziging van de systematiek in beeld worden gebracht. Uitgangspunt zou moeten blijven dat per saldo voldoende goed bereikbare parkeerplaatsen ten gunste van (nieuwe) programma's aanwezig moeten zijn, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de doelgroepen bewoners, werkers, bezoekers (lang parkeren) en bezoekers (kort parkeren).

Huidig en toekomstig parkeeraanbod voor bezoekers

Uit onderzoek in 2009 is naar voren gekomen dat er in en rondom de binnenstad van Deventer in de huidige situatie ruim 3.400 parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar zijn. Ook is gebleken dat er op donderdagavond en zaterdag respectievelijk bijna 1.400 en bijna 1.200 parkeerplaatsen vrij zijn. Er is dus sprake van een aanzienlijke restcapaciteit. Een conclusie uit het onderzoek was dan ook dat de huidige parkeersituatie voor bezoekers van de binnenstad van Deventer cijfermatig robuust genoemd mag worden. De meeste partijen zijn het met deze conclusie eens en vinden dat Deventer qua hoeveelheid parkeerplaatsen geen echt probleem heeft.



Afbeelding 2.5: Huidige parkeercapaciteit voor bezoekers in en om de binnenstad

Parkeren is wel degelijk een kwestie als het om de *kwaliteit* van de capaciteit gaat. Het gaat er om op welke wijze de beschikbare parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk benut kunnen worden. Met name het systeem van 'Park & Walk' in combinatie met kortparkeren moet hieraan bijdragen volgens de principes 1. 'voldoende en aantrekkelijk parkeren, maar hoe dicht in de stad hoe hoger het tarief', 2. 'kort parkeren dicht bij de bestemming voor een korte verblijfsduur tegen een hoger tarief' en 3. het ontkoppelen van gebruik van parkeerplaatsen door zowel vergunninghouders als bezoekers. Zie verder onder 'parkeren omgeving Grote Kerkhof en Nieuwe Markt'.

Ten aanzien van het parkeeraanbod moet voor de toekomst overigens wel enige nuanceering worden aangebracht. Zo is een deel van de parkeergegevens met betrekking tot de bezetting niet afkomstig uit piekperiodes en lijkt de bezettingsgraad van parkeergarage Boreel steeds meer aan te trekken. Een deel van de ontwikkeling daar moet zelfs nog gerealiseerd worden. Ook moet volgens een geldend convenant de Wilhelminabruggarage in 2012 geamoveerd worden en is het sterk onderbenutte P&R-terrein Handelskade meegerekend. Dit betekent dat er een lagere restcapaciteit is (op de aantrekkelijke plaatsen). Toch hoeft het parkeren in de toekomst geen probleem te worden. Belangrijk hierbij is monitoring en het tijdig starten met de aanleg van noodzakelijke aanvullende of plaatsvervangende voorzieningen. De aanleg van een parkeergarage bij de ontwikkeling Sluiskwartier is hiervan de meest belangrijke. Dit moet op termijn zowel kwantitatief als kwalitatief een zeer positieve bijdrage leveren aan de totale parkeersituatie. Met het zicht daarop en tot die tijd moet in goed overleg met de partners de Wilhelminabrug garage enige tijd langer gebruikt kunnen worden.

Er moet worden ingezet op een zo spoedig mogelijke realisatie van de parkeergarage Sluiskwartier ten behoeve van de bezoekersfunctie. Met het zicht daarop en tot die tijd moet in goed overleg met de partners de Wilhelminabrug garage enige tijd langer gebruikt kunnen worden.

Parkeren Noordenbergpoortgarage

Een investering in dit gebouwencomplex lost een aantal zaken tegelijk op. Allereerst moet de leegstand binnen het complex worden opgelost door een modernisering van (de logistiek van) het interieur. De inrichting van de parkeergarage voor abonneementhouders en voor bezoekers moet verbeterd worden. Veiligheid, oriëntatie en rijgemak zijn daarbij kernwoorden. De gevel en de entreepartij moeten ook aan deze kernbegrippen beantwoorden. De naamgeving moet gepositioneerd worden als Nieuwstraatgarage. Dit is niet slechts cosmetisch bedoeld. Deze garage is het startpunt van het winkelend publiek vanuit de noordwestzijde van de stad, dat de Nieuwstraat als aanlooproute gebruikt.

De Noordenbergpoortgarage moet opgeknapt, verbeterd, uitgebreid en hergepositioneerd worden als Nieuwstraatgarage.

Parkeren op De Worp

De parkeerplaatsen op de Worp worden intensief gebruikt en er is daar op piekmomenten geen restcapaciteit meer. Bewoners geven aan dat er zelfs op grotere afstand van de pont in de woonomgeving geparkeerd wordt. Dit feit maakt de reeds bestaande parkeerproblematiek van bewoners op de Worp alleen maar erger. Uitbreiding van de parkeercapaciteit op de Worp zou zowel kwantitatief als kwalitatief een belangrijke bijdrage leveren aan de totale parkeersituatie. Bij het parkeren op de Worp gaat het om een invulling direct ten noorden van de Lage Worp, het huidige volkstuintencomplex in de gemeente Voorst, maar ook om een uitbreiding van de bestaande parkeercapaciteit in de nabijheid van de pont, al dan niet daarmee gecombineerd. Gebouwde ondergrondse parkeervoorzieningen met tunnels onder of bruggen over de IJssel zijn op die plek niet voor de hand liggend.

Bij de uitbreiding van de bestaande parkeercapaciteit in de nabijheid van de pont gaat het om een uitbreiding in het weiland ten zuidoosten van de dubbele bomenrij (en dus niet tussen deze bomen). Qua inrichting kan worden aangesloten bij de huidige parkeerplaats, een rijbaan met aan weerszijden haaks parkeren. Op deze wijze kan een capaciteit van circa 100 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Aan de voorbereiding van deze vergroting van de parkeercapaciteit aan De Worp kan begonnen worden, zodra overeenstemming wordt bereikt over een (tijdelijke) invulling met het programma Ruimte voor de Rivier.

Een aanvullende parkeeraccommodatie, direct ten noorden van de Lage Worp, die samenhangt met een voorgenomen bouwprogramma en de herontwikkeling van de buitensociëteit, kan vanwege mogelijk dubbelgebruik voor de parkeercapaciteit van de binnenstad op piekmomenten een belangrijke bijdrage betekenen. Als deze mogelijkheid voldoende realistisch blijkt, moet deze ontwikkeling gestimuleerd worden. Zowel de aansluiting op de pont als de aansluiting op de Wilhelminabrug verdienen hierbij specifieke aandacht.

Er wordt geadviseerd in te zetten op een uitbreiding van de parkeercapaciteit op de Worp, waardoor zowel kwantitatief als kwalitatief een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de totale parkeersituatie. Hierbij gaat het zowel om de aansluiting bij ontwikkelingen voor een invulling direct ten noorden van de Lage Worp (het huidige volkstuintencomplex in de gemeente Voorst) als om een uitbreiding van de bestaande parkeercapaciteit in de nabijheid van de pont. Aan dit laatste kan begonnen worden zodra overeenstemming wordt bereikt over een (tijdelijke) invulling met het programma Ruimte voor de Rivier.

Bij de realisatie van een parkeergelegenheid ten noorden van de Lage Worp moet vanaf de Rijksstraatweg een directe ontsluiting plaatsvinden. Dit is mogelijk in combinatie met een 50 km/uur-regime op de Rijksstraatweg vanaf de Wilpsedijk in de richting van de Wilhelminabrug. Ook omdat nu door fietsers tussen Mr. Van Marlestraat en Rozenhofstraat illegaal wordt overgestoken zou een betere functionele koppeling van Steenkamer en De Hoven met een als zodanig ingerichte lokale verbinding tussen Deventer, de Hoven en Twello opportuun zijn.

Voor het parkeren op de Worp is het van belang dat frequentie en ruime vaartijd van de pont gegarandeerd blijft, want dankzij het huidige vaarschema is er minder druk op het parkeren in en om de binnenstad hetgeen van betekenis is voor de economische aantrekkelijkheid van de binnenstad. Zeker als overloopgebied bij evenementen is de Worp als parkeerlocatie onontbeerlijk.

Parkeren omgeving Grote Kerkhof en Nieuwe Markt

In relatie tot het gewenste eindbeeld van autovrije pleinen in de binnenstad (vastgelegd in de pleinvisie) worden eerste stappen gezet op het Grote Kerkhof en de Nieuwe Markt. Deze stappen bestaan uit het aanleggen van een nieuwe parkeerkelder onder het stadhuis (circa 70 parkeerplekken), een half verdiepte parkeerkelder onder de Nieuwe Markt (circa 40 parkeerplekken) en het terugbrengen van acht naar vijf rijen auto's op de Grote Kerkhof (circa 65 auto's). Deze zijn bedoeld voor kort parkeren. Wij stellen voor op en in de directe omgeving van Grote Kerkhof en Nieuwe Markt het gebruik van betaalde parkeerplaatsen door vergunninghouders niet meer toe te staan (het ontkoppelen van vergunninghouders en bezoekers) en de parkeerplaatsen te gebruiken als kortparkeerplaatsen (korte verblijfsduur tegen een hoog tarief). Dit bevordert zowel het effectief gebruik van parkeerplaatsen als het gebruik van de 'Park & Walk' parkeergarages en -terreinen. Vooral in relatie tot de ligging aan de zuidrand van de binnenstad, maar ook in samenhang met ontwikkelingen in de directe omgeving (theater, filmhuis en bibliotheek) is op dit moment het in beperkte mate handhaven van betaald parkeren op of in de directe omgeving van Grote Kerkhof en Nieuwe Markt nog noodzakelijk.

De huidige betaalde parkeerplaatsen op het Muggeplein kunnen voor vergunninghouders worden gereserveerd. Aan de vraag naar vergunninghouderplekken kan worden voldaan met de parkeergarage van het stadhuis, met een eventuele parkeergarage Muggeplein, met de parkeergarage aan de Twickelostraat, als ook met de Noordenbergpoortgarage.

Er worden eerste stappen gezet op weg naar het gewenste autovrij eindbeeld voor deze pleinen. Omdat op dit moment alternatieven op meer aan het zicht onttrokken of verder weggelegen locaties niet opportuun worden geacht, is een beperkte mate van betaald parkeren op of in de directe omgeving van Grote Kerkhof en Nieuwe Markt nog noodzakelijk. Het gaat om een half verdiepte parkeerkelder onder de Nieuwe Markt en het terugbrengen van acht naar vijf rijen auto's op de Grote Kerkhof.

2.6 Kwestie 6: 'De fietser'

Fietsroutes tot in de binnenstad

Voor fietsers die uit de richting van het Noorderplein dieper in de binnenstad willen doordringen ligt een route via de Nieuwstraat voor de hand. Op dit moment mag hier (nog) niet worden gefietst. Onderzoek van Fietsberaad heeft aangetoond dat in een groot deel van de zogenoemde aanloopstraten van binnensteden het fietsen verboden is, terwijl daar voetgangers en fietsers, ook op de drukste tijdstippen, in de praktijk gemakkelijk combineerbaar blijken te zijn. Gemaakte beleidskeuzes bleken maar voor een beperkt deel een werkelijke basis te hebben in het verkeerskundig functioneren. Fietsers passen zich in voetgangersgebieden aan de voetgangers aan. Ook nemen fietsers bij te hoge voetgangersintensiteiten andere voor hen op dat moment meer aantrekkelijke routes. Daarom ondervinden voetgangers over het algemeen nauwelijks last van fietsers. Wij raden aan om menging van voetgangers en fietsers in de Nieuwstraat en Engestraat toe te staan.

Wij raden aan om menging van voetgangers en fietsers in de Nieuwstraat en Engestraat toe te staan.

Meer algemeen wordt geadviseerd om het gemeentelijke fietsnetwerk zodanig in te richten dat op hoofdfietsroutes het ongelijkvloerse kruisen van hoofdwegen mogelijk is. Bij voorkeur zou het zelfs mogelijk moeten zijn om een keus te maken tussen het gebruik van ongelijkvloerse voorzieningen (bijvoorbeeld overdag) of het gebruik van gelijkvloerse oversteken (bijvoorbeeld 's avonds). Er wordt tevens geadviseerd om bij het gebruik van aan één zijde gelegen, in twee richtingen te berijden fietspaden, aandacht te houden voor de bereikbaarheid van aan de andere zijde van de weg gelegen bestemmingen.

Fietsenstalling in de binnenstad

Het is van groot belang dat fietsenstallingen zich op logische plekken bevinden. Dat wil zeggen direct aansluitend op de belangrijkste fietsroutes naar de binnenstad en het liefst zo dicht mogelijk bij druk bezochte eindbestemmingen. In de binnenstad zijn er twee locaties met een bewaakte gratis fietsenstalling die door gebruikers zeer gewaardeerd worden. Deze locaties zijn het Lamme van Dieseplein en de locatie naast de Sijzenbaan-garage (die uitgebreid wordt). Aanvullend is er een grote opvangcapaciteit aanwezig langs de Keizerstraat. Op hoofdlijnen functioneert het fietsenstallingbeleid goed. Op de specifieke situatie bij het station wordt in dit advies niet ingegaan. Dit is een apart hoofdstuk dat bij een herinrichting van de stationsomgeving te zijner tijd een belangrijke opgave vormt. Een knelpunt doet zich echter voor bij de Boreel. Hier ontbreken goede stallingvoorzieningen, wat de situatie onoverzichtelijk en rommelig maakt. De Boreel is voor funshoppers potentieel een goede locatie voor een derde bewaakte gratis fietsenstalling als eindpunt van steroute 5 (de as binnenstad Colmschate, de zgn. ABC-route). Aanvullend dient voor runshoppers bij de supermarkt een goede stallinggelegenheid aanwezig te zijn.

Bij de ontwikkeling van de cultuurdriehoek dient rekening te worden gehouden met de verplaatsing van de huidige bewaakte gratis fietsenstalling aan het Lamme van Dieseplein naar een geschikte plek in de omgeving.

Voor noodzakelijke maatregelen op netwerkniveau of in relatie tot promotie en marketing wordt verwezen naar het Fietsbeleidsplan gemeente Deventer 2010-2015.

Er moet een bewaakte gratis fietsenstalling komen bij de Boreel / ingang Walstraat. Ook moet de bestaande fietsenstalling voor runshoppers op het Boreelplein verbeterd worden.

Er moet een gratis bewaakte fietsenstalling in de nabijheid van de cultuurdriehoek komen, na verplaatsing van de huidige bewaakte gratis fietsenstalling aan het Lamme van Dieseplein.

2.7 Kwestie 7: ‘De voetganger’

Looproutes vanaf NS-station

Zoals in kwestie 4 ‘Het NS-station & de stadscampus’ al is aangegeven moet het stationsgebied weer een goede aansluiting krijgen op de binnenstad. Daarbij is samenhangende aandacht noodzakelijk voor de ‘westroute’ (via Keizerstraat, Smedenstraat en Broederenplein naar de cultuurdriehoek), de ‘middenroute’ (via Keizerstraat naar Brink) en de ‘oostroute’ (via Verzetslaan naar Houtmarkt) die alle drie moeten worden doorgezet tot aan de IJssel. Het is noodzakelijk dat bij planvorming van toekomstige projecten nadrukkelijk met de inrichting van deze routes rekening wordt gehouden. Hierbij kan gedacht worden aan de invulling van het gebied tussen Wilhelminabrug en de binnenstad, aan de planvorming Houtmarkt – Verzetslaan in relatie tot ontwikkelingen van een stadscampus en Boreel, etc.

Entrees van de binnenstad

Naast het NS-station functioneren ook parkeervoorzieningen voor auto en fiets als entrees van de binnenstad. Voor Deventer is de aantrekkelijkheid van looproutes van groot belang omdat bekend is dat een groter deel van de parkeerders de loopafstand accepteert als de looproute goed scoort op aantrekkelijkheid. Bijvoorbeeld de route via de pont wordt door een groot deel van de gebruikers gezien als een ‘aantrekkelijk avontuur’. De tijd die ermee gemoeid is wordt hierdoor minder belangrijk gevonden. Specifieke aandacht op dit punt verdient de Noordenbergpoortgarage: een nieuwe entree moet direct toegang geven tot de Nieuwstraat, maar ook de parkeergarage Leeuwenbrug: in aansluiting op de aanpak van de looproute vanaf het station, evenals de toekomstige garage in het Sluiskwartier: door een optimale aansluiting op de Zandpoort en tenslotte de parkeergarage Boreel: bij de aansluiting met de Walstraat.

Looproutes vanaf entrees van de binnenstad (NS-station, parkeergarages etc.) moeten een zo aantrekkelijk en comfortabel mogelijk karakter krijgen. Dit mede ter ondersteuning van ‘Park & Walk’ en de trein en bus als vortransportmiddel.

Vorm en functie openbaar gebied

Zoals in 'Deventer: een bericht aan de stad' al vermeld, is de samenhang van de binnenstad van Deventer afhankelijk van de wijze waarop vorm en functie van het openbaar gebied zich manifesteren. De beleving van de binnenstad wordt bepaald door de kwaliteit van de plint met zijn diversiteit aan gevelbeelden en winkelpuien, maar ook door de inrichting met haar verharding en stoffering. Het openbaar domein moet zo onbelemmerd mogelijk ruimte bieden aan de voetganger: richtinggevend, veilig en comfortabel. Gebiedsgericht beheer moet het onderhoudsniveau hoog houden en snel herstel van bekend geworden schades mogelijk maken. Er moet snel en efficiënt worden ingespeeld op meldingen van bewoners en ondernemers. Overtollig straatmeubilair en overtollige antiparkeervoorzieningen moeten worden verwijderd. Bewoners, ondernemers en bezoekers worden als gebruikers aangesproken op de eigen verantwoordelijkheid voor het schoon, heel en dus beter begaanbaar houden van de openbare ruimte.

Het openbaar gebied in de binnenstad moet een hoog onderhoudsniveau hebben. Dit houdt ook in dat bekend geworden schades snel hersteld worden. Overtollig straatmeubilair en antiparkeervoorzieningen moeten worden verwijderd.

2.8 Kwestie 8: ‘Het openbaar vervoer’

Algemeen

We adviseren om bij het thema van de bereikbaarheid van de binnenstad ook aandacht te besteden aan publiek dat niet met de auto naar de binnenstad komt. Voetgangers, fietsers en reizigers per openbaar vervoer maken een groot deel uit van het (winkelend) publiek. Deze bezoekers laten overigens een vergelijkbaar uitgavenpatroon zien als automobilisten. Uit sommige studies blijkt dat de omzet zelfs hoger is, uit andere studies blijkt dat niet zo te zijn, maar dat dit publiek de binnenstad wel met een hogere frequentie bezoekt.

Randontsluiting

Bij het openbaar vervoer gaat het vooral om het verbeteren van de randontsluiting van de binnenstad. Van en naar het station kan een aantal buslijnen langs Boreel rijden. Hoewel dit de randontsluiting van de binnenstad bevordert, betekent het tegelijkertijd een aantasting van het autovrije karakter van het gebied tussen Boreel en Walstraat. Kleine, schone stadsbussen kunnen dit effect verzachten. Op dit punt hebben wij geen duidelijke voorkeur.

Oppervlakteontsluiting

Het openbaar vervoer komt op dit ogenblik de binnenstad niet in. Wel rijdt er een centrumbusje tussen NS-station en Brink. Ons advies is om met dit centrumbusje een ‘rondje binnenstad’ te gaan rijden: vanaf het NS-station, langs parkeervoorzieningen en langs verschillende openbare functies in de binnenstad zoals in de toekomst langs het stadhuis en de bibliotheek.

Promotiecampagnes

Promotiecampagnes elders waarbij deelnemende winkeliers bijvoorbeeld buskaartjes uitdelen aan klanten die minimaal tien euro uitgeven, blijken klanten te trekken en de uitgaven van klanten te verhogen. Gemeente, provincie, vervoersmaatschappij en winkeliers hebben hierin een gezamenlijk belang.

Zowel de randontsluiting als de oppervlakteontsluiting per openbaar vervoer kan verbeterd worden. Voor wat betreft oppervlakteontsluiting is het gewenst om met een centrumbusje een ‘rondje binnenstad’ te gaan rijden.

Gebruik van openbaar vervoer moet samen met betrokken partners gestimuleerd worden. Effectief gebleken maatregelen van elders kunnen hierbij als leidraad worden gebruikt.

2.9 Kwestie 9: ‘Flankerend beleid’

PRIS

Opvallend is dat in Deventer nog steeds een parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) ontbreekt. Hoewel het gewoontepatroon van frequente bezoekers een vast gedrag laat zien, biedt een PRIS zeker aan de meer incidentele bezoekers, die van verder weg komen, oriëntatie en comfort. De bezoeker kan aan aantallen vrije parkeerplaatsen direct zien waar parkeerruimte aanwezig is. Een PRIS is onmisbaar vanuit het beleid om de kwetsbare binnenstad te ontlasten. Een efficiënte informatievoorziening zal zoekverkeer beperken. Hoewel over omvang en nadelige effecten van het zoekverkeer slechts van elders vergelijkbare gegevens bekend zijn, lopen onderzoeksgegevens op tot een aandeel van maar liefst 30%. Hoewel het één op één toepassen van deze cijfers op Deventer niet juist zou zijn, geven ze wel een indicatie dat zoekverkeer een serieus verschijnsel is voor dit soort steden. Het weghouden van zoekverkeer draagt bij aan een substantiële daling van verkeer in en om de binnenstad en daarmee van de overlast die het veroorzaakt. Dat dit ook voor Deventer geldt moge duidelijk zijn.

De parkeerdruk op aantrekkelijke locaties, zoals bijvoorbeeld de centrumgarage, is hoog. Toch is er op piekmomenten binnen aanvaarbare loopafstanden voldoende restcapaciteit voorhanden (Noordenbergpoortgarage, Leeuwenbruggarage, Boreelgarage). Ook op grotere loopafstand bestaat er nog een ruime restcapaciteit (P&R Handelskade, Twickellostraat, Noordenbergsingel, Binnensingel en Singel). Door een PRIS kan de verdeling van bestemming zoekend verkeer op drukke momenten beter verlopen. Op meer rustige momenten hoeven bezoekers niet onnodig ver van de bestemming te parkeren.

Er moet een parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) gerealiseerd worden dat de verdeling van verkeer op drukke momenten beter regelt en op rustige momenten het onnodig ver van de bestemming parkeren voorkomt.

Route-informatie

Bij route-informatie gaat het om het aansturen van het verkeer door het aanbieden van dynamische reisinformatie. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het geven van informatie op de Holterweg en Snipperlingsdijk als er vertraging is op de Kazernestraat. Hierdoor kan verkeer aangemoedigd worden om een alternatieve route via de A1 te nemen. Een ander voorbeeld is het verwijzen naar het Hanzetracé binnenkomend verkeer vanaf de A1 of IJsseldijk als het druk is in de omgeving van de Handelskade. Ook reistijdvergelijkingen tussen routes via Hanzetracé of routes via de Welle zijn mogelijk. Het aansturen van verkeersregelinstanties is in bepaalde situaties ook mogelijk.

Dynamische reisinformatie kan een rol spelen bij het sturen van verkeersstromen. Het is voor Deventer gewenst om te beschikken over een verkeersmanagementsysteem waarvan dynamische reisinformatie deel uit maakt.

Stadsdistributie

Een systeem van stadsdistributie biedt de mogelijkheid om de binnenstad te ontlasten van (zwaar) vrachtverkeer. Uit de consultaties komt een brede maatschappelijke steun voor dit idee naar voren. Bij stadsdistributie gaat het om een systeem van bevoorrading van winkels en bedrijven in de binnenstad waarbij het gangbare laden en lossen wordt beperkt maar waarbij wel ruimte en flexibiliteit worden geboden voor bevoorrading door kleine, schone voertuigen vanaf een verder weg gelegen stadsdistributiecentrum.

Er kan op het punt van leefbaarheid veel winst worden geboekt door minder bewegingen van (zware) vrachtwagens in de binnenstad, door bundeling van stromen en door de inzet van schone voertuigen voor de overblijvende vervoersbewegingen. Er zijn bij invoering van stadsdistributie vaak problemen op het gebied van overeenstemming met ondernemers, type vervoer, locatienmerken en financiering. Voor de gemeente ligt hier een stimulerende taak.

Lopende initiatieven op het gebied van stadsdistributie (Salcon) dienen omarmd en gestimuleerd te worden.

3 Nadere toelichting samenhang

3.1 Inleiding samenhang

Maatregelen binnen het verkeerssysteem van Deventer staan nooit op zichzelf maar de ene maatregel lokt andere maatregelen uit. Het is uiteindelijk de bedoeling dat alle maatregelen samen leiden tot een verbetering van het gehele ‘bereikbaarheidssysteem’. De voorgestelde maatregelen voor de Wilhelminabrug hebben bijvoorbeeld consequenties voor het parkeren, zoals het uitbreiden van de parkeercapaciteit op de Worp / de Hoven. Maar er zal ook een relatie moeten worden gelegd met de toekomstige parkeergarage in het nieuw te ontwikkelen Sluiskwartier.

Het invoeren van verkeersmaatregelen alleen is echter onvoldoende. Zoals al in hoofdstuk 1 is aangegeven is het ‘samenhangende eindbeeld’ van belang. Uiteindelijk gaat het om de versterking van de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van Deventer waarvoor een goede bereikbaarheid nodig is. Bij de gekozen oplossingen spelen de ruimtelijke en functionele kwaliteit dan ook een belangrijke rol. De ruimtelijke kwaliteit heeft alles te maken met de kwaliteit van de openbare ruimte maar ook met het historisch weefsel van de binnenstad. Die historische structuur is een essentiële kwaliteit en dient bij de te treffen maatregelen te worden gerespecteerd en waar mogelijk te worden hersteld of versterkt.

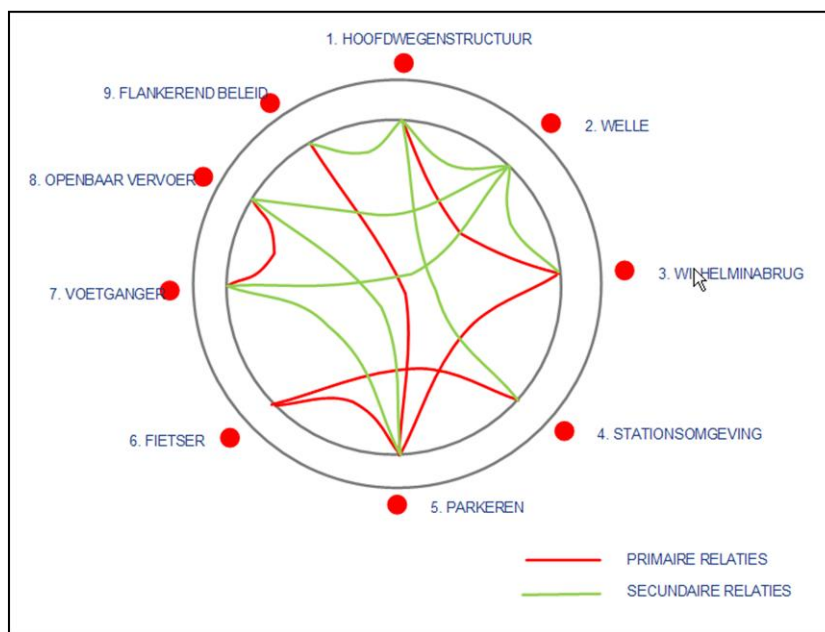
In het voorbeeld van de Wilhelminabrug betekent de voorgestelde oplossing met de verkorte en verschoven aanlanding die ongeveer bij de Sluisstraat het maaiveld bereikt, dat er een nieuwe stedelijke openbare ruimte ontstaat met diverse mogelijkheden nadat het grondlichaam is verwijderd. De ruimtelijke relatie tussen de Raambuurt en de oude binnenstad kan worden hersteld. De overblijvende ruimte kan op diverse manieren worden ingevuld. Ook ligt er een relatie met het Emmaplein. De rotonde kan worden gecomoveerd. De verlengde aanlanding vanaf de Wilhelminabrug wordt een gewone stadsstraat, waarbij de relatie met de parkeergarage Boreel gehandhaafd blijft en van waaruit de geplande nieuwe garage in het Sluiskwartier direct te bereiken is.

Tot slot zijn de voorgestelde maatregelen niet alleen fysiek van aard maar worden deze aangevuld met beleidsvoorstellen. Voor de hoofdwegenstructuur is het bijvoorbeeld belangrijk dat het stadsbestuur invloed uitoefent op de provinciale en centrale overheden om de capaciteitsvergroting van de A1 hoog op de agenda te krijgen. Het betreft hier zowel de verbreding tot 2x4 rijstroken tussen Deventer en Apeldoorn als ook de 2x3 rijstroken tussen Deventer en Azelo.

Op de wijze zoals hiervoor is beschreven dienen kwesties, relaties tussen kwesties en de daarbij geformuleerde maatregelen onderling te worden geïnterpreteerd en afgewogen. Alleen een integrale benadering leidt tot het gewenste samenhangend beleid.

3.2 Relaties tussen kwesties

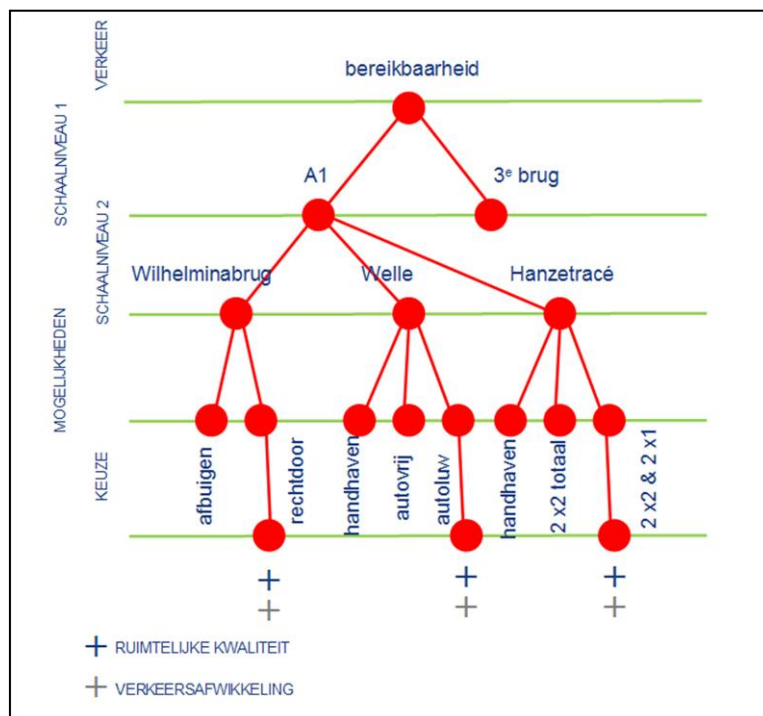
In het voorgaande hoofdstuk zijn negen verschillende kwesties aan de orde gesteld. Via analyse en argumentatie zijn uiteindelijk keuzes gemaakt voor oplossingsrichtingen en maatregelen. Hoewel de negen kwesties afzonderlijk zijn besproken is er vanzelfsprekend een onderling verband. Op navolgende afbeelding is te zien hoe er primaire en secundaire relaties liggen tussen verschillende kwesties. Een primaire relatie tussen twee kwesties betekent dat ze elkaar regelrecht beïnvloeden. Een secundaire relatie wil zeggen dat de invloed niet direct afleesbaar is maar wel aanwezig. Als voorbeeld: de herwaardering en herinrichting van de Wilhelminabrug heeft een directe invloed op het functioneren van de hoofdwegenstructuur van Deventer. Er ligt echter ook een secundaire verbinding met de Welle omdat de maatregelen op de Wilhelminabrug en omgeving zullen leiden tot minder verkeer op de Welle.



Afbeelding 3.1: Onderlinge relaties tussen kwesties

3.3 Beoordelingssystematiek kwesties

Onderstaande afbeelding is een grafische (schematische) weergave van de werkwijze die is gevolgd om te komen tot de voorgestelde maatregelen. Naar aanleiding van aangedragen voorstellen vanuit diverse groepen en personen uit Deventer zijn keuzes gemaakt aan de hand van de geformuleerde criteria. Zie terug in paragraaf 1.1 ‘van ambitiedocument naar beslisdocument’. De argumentatie voor de keuzebepaling is te vinden in de omschrijvingen van de diverse kwesties. De samenhang tussen de ruimtelijke en functionele aspecten heeft hierbij een belangrijke rol gespeeld.



Afbeelding 3.2: ‘Beslisboom’ (deel van de) kwesties

4 Uitvoeringsagenda

4.1 Overzicht maatregelen

Maatregelen kwestie 1: 'De hoofdwegenstructuur van Deventer'

Maatregelen ter bevordering van een eerdere aanpak van de A1 dan in 2020: het is voor de gemeente Deventer noodzakelijk dat de A1 tussen Apeldoorn en Deventer vòòr 2020 wordt verbreed naar 2x4 rijstroken. Dit geldt ook voor het deel tussen Deventer en Azelo (een verbreding naar 2x3 rijstroken). Het is voor de gemeente Deventer tevens van belang dat de verbreding van de A1 naar 2x3 rijstroken tussen Azelo en Deventer gelijktijdig of volgtijdelijk wordt uitgevoerd in relatie tot de verbreding van de A1 naar 2x4 rijstroken tussen Deventer en Apeldoorn. Op deze wijze blijft voor Deventer een 'soepele toegang' tot de A1 mogelijk.

Deventer moet met maatregelen meer concreet gaan aansluiten bij het huidige overheidsstandpunt ten aanzien van de A1: het hanteren van het zogenaamde bundelingprincipe. Dit wil zeggen dat langere regionale verplaatsingen ook werkelijk via de A1 worden afgewikkeld, conform bestaand regionaal beleid. Dit legitimeert Deventer om de verkeersfunctie van de Wilhelminabrug te herwaarderden. Het gaat hierbij om:

- 1. het nemen van maatregelen aan c.q. op het Wilhelminabrugtracé, zie 'maatregelen kwestie 3: De Wilhelminabrug';*
- 2. het nemen van stimuleringsmaatregelen om het gebruik van het Wilhelminabrugtracé vanaf / naar de Snipperlingsdijk tegen te gaan, bijvoorbeeld door het aanbieden van dynamische informatie. NB. het kan op termijn noodzakelijk blijken om aanvullende maatregelen te nemen die verplaatsingen over de route Colmschate – Snipperlingsdijk – Verlengde Kazernestraat – Wilhelminabrug tegengaan.*

Op gemeentelijk netwerkniveau moet de gemeente Deventer inzetten op maatregelen die bijdragen aan het optimaal functioneren van zowel de N348 als het Hanzetracé. Dit ontlast de stedelijke binnenring die op haar beurt de centrumring ontlast. Het gaat hierbij om een vormgeving met 2x3 rijstroken tussen A1 en Hanzeweg en een vormgeving met 2x2 rijstroken tussen Hanzeweg en Raalterweg (of Hoge Hondstraat):

- 1. verruiming capaciteit kruispunt Zutphenseweg – Hanzeweg: afvoerende richting naar de Deensestraat met twee rijstroken;*
- 2. verruiming capaciteit Hanzeweg en aansluitende wegvakken: uitbreiding naar twee rijstroken in noordelijke richting;*
- 3. verruiming capaciteit kruispunt Hanzeweg – Snipperlingsdijk en capaciteit wegvak Amstellaan in Rivierenwijk;*

4. *verruiming capaciteit kruispunt Henri Dunantlaan – Brinkgreverweg – Van Oldenielstraat: verlengen van de twee linksafstroken in de richting van de Henri Dunantlaan op de Raalterweg, 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; het aanleggen van een exclusieve rechtsafstrook Brinkgreverweg;*
5. *'claimen' van verkeersruimte langs de van Oldenielstraat;*
6. *doorstromingsmaatregelen op de N348, door het instellen van groene golven, het ongelijkvloers afwikkelen van langzaam verkeer etc.*

Het instellen van eenrichtingverkeer op de Veenweg in de Veentunnel draagt bij aan het optimaal functioneren van het systeem als geheel.

De ruimtelijke structuur van de omgeving Handelskade – Churchillplein – Gedempte Gracht moet worden versterkt waarbij de (noodzakelijke) verkeersfunctie in balans moet worden gebracht met de omgeving. Dit sluit aan op de stedelijke opgave om de stationsomgeving en de relatie station - Handelskade (stadscampus) ruimtelijk en functioneel te versterken. Zie verder onder 'Maatregelen kwestie 4: 'NS-station – stadscampus'.

Maatregelen kwestie 2: 'De Welle'

De (binnen)stad moet beter aan de IJssel gekoppeld worden. Een autohuwe Welle is hiervoor noodzakelijk. Naast een aangepaste inrichting op het deel tussen Nieuwe Markt en de Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade (afmeerplaats voor de riviercruisevaart) zijn zowel het nemen van maatregelen op gerichte tijden als op het tegengaan van langere regionale verplaatsingen en (zwaar) vrachtverkeer nodig. Het gaat hierbij om:

1. *het aanleggen van 'stadsbalkons' op de locaties Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade, Nieuwe Markt en Kapjeswelle, waarmee de relatie tussen IJssel en stad in de dwarsrichting benadrukt wordt; prioriteit ligt hierbij bij de locaties Zandpoort / nieuwe Pothoofdkade en Nieuwe Markt;*
2. *het instellen van een lagere rijsnelheid en verbod voor (zwaar) vrachtverkeer op de Welle;*
3. *het nemen van stimuleringsmaatregelen om het gebruik van het Hanzetracé vanaf IJsseldijk te bevorderen, bijvoorbeeld door het aanbieden van dynamische informatie;*
4. *het autovrij maken van de Welle in de zomermaanden, feitelijk gekoppeld aan acties, evenementen af attracties.*

Maatregelen kwestie 3: 'De Wilhelminabrug'

Er wordt concreet aangesloten bij het huidige overheidsstandpunt ten aanzien van de A1: het hanteren van het zogenaamde bundelingprincipe. Dit wil zeggen dat langere regionale verplaatsingen via de A1 moeten gaan lopen conform bestaand regionaal beleid. Dit legitimeert Deventer om de verkeersfunctie van de Wilhelminabrug te herwaarderen.

In relatie tot de Wilhelminabrug en de wijze van aanlanding moet een knoop worden doorgehakt. Zowel de variant met een doorgetrokken aanlanding als een variant met een afgebogen aanlanding hebben voor- en nadelen. Zowel de ruimtelijke, functionele als verkeerskundige consequenties van een afgebogen aanlanding zijn zo groot dat de voordelen niet tegen de evidente nadelen opwegen. De gewenste effecten kunnen ook behaald worden met de variant met een doorgetrokken aanlanding. Wij adviseren dan ook om een keuze voor deze variant te maken.

Voor wat betreft concrete maatregelen gaat het om:

- 1. aanpassen van de aanlanding (versmallen, verleggen) en aanpassen fietsroute;*
- 2. afkoppelen van de Bokkingshang en Emmastraat;*
- 3. doseren van stadinwaarts gericht verkeer;*
- 4. aanpassen van het Emmaplein;*
- 5. creëren van een nieuwe geregelde aansluiting van de Raambuurt op Pothoofd en/of aanlanding;*
- 6. direct ontsluiten van vanaf / naar de Rijksstraatweg in combinatie met het instellen van een 50 km/uur-regime op de Rijksstraatweg (vanaf de Wilpsedijk in de richting van de Wilhelminabrug) bij realisatie van een parkeergelegenheid ten noorden van de Lage Worp. Zie 'Maatregelen kwestie 5: Het parkeren'.*

Maatregelen kwestie 4: 'Het NS-station & de stadscampus'

Het zodanig inrichten van het openbare gebied tussen Stationsstraat en Churchillplein dat het meer aansluit bij het karakter van het Rijsterborgherpark en de groene structuur langs de stadsgracht tussen Handelskade en Verzetslaan. Dit betekent dat de huidige 'versteende waterstructuur' komt te vervallen en dat zowel het Stationsplein als de Leeuwenbrug een groene overgang naar de binnenstad krijgen.

Het NS-station c.q. het stationsgebied moet beter aansluiten op de binnenstad. Bij de aanpak van het stationsgebied moeten kwalitatief goede verbindingen naar de binnenstad een dwingend uitgangspunt zijn voor de totale ontwerpopgave, en wel door het aanleggen nieuwe voetgangersverbindingen aansluitend op de in 'Bericht aan de stad' gedefinieerde 'westroute' via Keizerstraat, Smedenstraat en Broederenplein naar de cultuurdriehoek, 'middenroute' via de Keizerstraat naar de Brink en 'oostroute' langs de Leeuwenbrug naar de Houtmarkt (allen doorgezet tot aan de IJssel).

Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationsstraat tussen NS-station en Rijsterborgherweg in de richting van de Rijsterborgherweg is gewenst. Dit zal positief bijdragen aan de verkeersafwikkeling op het kruispunt Stationsstraat – Singel – Singelstraat. Ook de Singel kan deel uitmaken van het eenrichtingscircuit.

Zowel een reconstructie van het Churchillplein als het aansluitende weggedeelte Singel – Gedempte Gracht is nodig. Bij het Churchillplein gaat het om een vereenvoudigde vormgeving door een transformatie tot enkelvoudig kruising en het verbeterd inpassen van de fietsroutes vanaf de Handelskade en de Brinkgreverweg in de richting van de binnenstad, achter de schouwburg langs. Bij het weggedeelte Singel – Gedempte Gracht gaat het om een nieuwe balans tussen de noodzakelijke verkeersfunctie en de gewenste groene overgang tussen NS-station en Binnenstad.

Een koppeling tussen het realiseren van een stadscampus en het ingrijpend wijzigen van de verkeerstructuur is niet wenselijk en noodzakelijk. In relatie tot een herinrichting van het openbare gebied tussen Stationsstraat en Churchillplein en de reconstructie van het Churchillplein en het aansluitende weggedeelte Singel – Gedempte Gracht worden wel verbeteringen voorgesteld voor zowel voetganger- als fietsroutes tussen NS-station en stadscampus. Het gaat hierbij om:

- 1. het rechtstreeks en veel logischer doorzetten van de fietsroute langs de Handelskade, voor de Leeuwenbrug langs, naar het NS-station;*
- 2. het aanbieden van een voetgangersroute, parallel aan de route bedoeld onder 1, als meer aantrekkelijk alternatief voor de route tussen spoor en bebouwing aan de Handelskade.*

Maatregelen kwestie 5: 'Het parkeren'

1. *De doelstelling van de pleinennota uit 2005 rond het thema autovrije pleinen moet expliciet worden vastgelegd. Daarvoor is een gefaseerde marsroute nodig om helder te krijgen welke maatregelen stapsgewijs noodzakelijk zijn en wanneer het eindbeeld uiteindelijk gerealiseerd kan worden.*
2. *Het parkeersysteem voor bezoekers moet opgebouwd worden aan de hand van 'Park & Walk' aan de randen van de binnenstad volgens het principe, 'hoe dichterbij de stad hoe hoger het tarief', terwijl kortparkeren gesitueerd moet worden op strategisch gelegen plekken rond het kernwinkelgebied, met een korte verblijfsduur tegen een hoog tarief. 'Park & Walk' moet worden ondersteund door aantrekkelijke, comfortabele looproutes in de richting van de binnenstad.*
3. *Een herbeoordeling van de huidige systematiek uit de parkeerverordening is noodzakelijk, waarbij de voor- en nadelen en consequenties van een eventuele wijziging van de systematiek in beeld worden gebracht. Uitgangspunt zou moeten blijven dat per saldo voldoende goed bereikbare parkeerplaatsen ten gunste van (nieuwe) programma's aanwezig moeten zijn, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de doelgroepen bewoners, werkers, bezoekers (lang parkeren) en bezoekers (kort parkeren).*
4. *Er moet worden ingezet op een zo spoedig mogelijke realisatie van de parkeergarage Sluiskwartier ten behoeve van de bezoekersfunctie. Met het zicht daarop en tot die tijd moet in goed overleg met de partners de Wilhelminabrug garage enige tijd langer gebruikt kunnen worden.*
5. *De Noordenbergpoortgarage moet opgeknapt, verbeterd, uitgebreid en hergepositioneerd worden als Nieuwstraatgarage.*
6. *Er wordt geadviseerd in te zetten op een uitbreiding van de parkeercapaciteit op de Worp, waarmee zowel kwantitatief als kwalitatief een belangrijke bijdrage geleverd wordt aan de totale parkeersituatie. Hierbij gaat het zowel om de aansluiting bij ontwikkelingen voor een invulling direct ten noorden van de Lage Worp (het huidige volkstuintencomplex in de gemeente Voorst) als om een uitbreiding van de bestaande parkeercapaciteit in de nabijheid van de pont. Aan dit laatste kan begonnen worden zodra overeenstemming wordt bereikt over een (tijdelijke) invulling met het programma Ruimte voor de Rivier.*
7. *Er worden eerste stappen gezet op weg naar het gewenste autovrij eindbeeld voor de pleinen Grote Kerkhof en Nieuwe Markt. Omdat op dit moment parkeren op meer aan het zicht onttrokken locaties of verder weggelegen locaties niet opportuun worden geacht, is een beperkte mate van betaald parkeren (kortparkeren met een hoog tarief) op of in de directe omgeving van Grote Kerkhof en Nieuwe Markt nog noodzakelijk. Het gaat om een half verdiepte parkeerkelder onder de Nieuwe Markt en het terugbrengen van acht naar vijf rijen auto's op de Grote Kerkhof.*

Maatregelen kwestie 6: 'De fietser'

1. Wij raden aan om menging van voetgangers en fietsers in de Nieuwstraat en Engestraat toe te staan.
2. Er moet een bewaakte gratis fietsstalling komen bij de Boreel / ingang Walstraat. Ook moet de bestaande fietsstalling voor runshoppers op het Boreelplein verbeterd worden.
3. Er moet een gratis bewaakte fietsstalling in de nabijheid van de cultuurdriehoek komen, na verplaatsing van de huidige bewaakte gratis fietsstalling aan het Lamme van Diesplein.

Maatregelen kwestie 7: 'De voetganger'

1. Looproutes vanaf entrees van de binnenstad (NS-station, parkeergarages etc.) moeten een zo aantrekkelijk en comfortabel mogelijk karakter krijgen. Dit mede ter ondersteuning van 'Park & Walk' en de trein en bus als vervoersmiddel.
2. Het openbaar gebied in de binnenstad moet een hoog onderhoudsniveau hebben. Dit houdt ook in dat bekend geworden schades snel hersteld worden. Overtollig straatmeubilair en antiparkeervoorzieningen moeten worden verwijderd.

Kwestie 8: 'Het openbaar vervoer'

1. Zowel de randontsluiting als de oppervlakteontsluiting per openbaar vervoer kan verbeterd worden. Voor wat betreft oppervlakteontsluiting is het gewenst om met een centrumbusje een 'rondje binnenstad' te gaan rijden.
2. Gebruik van openbaar vervoer moet samen met betrokken partners gestimuleerd worden. Effectief gebleken maatregelen van elders kunnen hierbij als leidraad worden gebruikt.

Maatregelen kwestie 9: 'Flankerend beleid'

1. Er moet een parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) gerealiseerd worden dat de verdeling van verkeer op drukke momenten beter regelt en op rustige momenten het onnodig ver van de bestemming parkeren voorkomt.
2. Dynamische reisinformatie kan een rol spelen bij het sturen van verkeersstromen. Het is voor Deventer gewenst om te beschikken over een verkeersmanagementsysteem waarvan dynamische reisinformatie deel uitmaakt.
3. Lopende initiatieven op het gebied van stadsdistributie (Salcon) dienen omarmd en gestimuleerd te worden.

4.2 Fasering: ‘Kwestie van tijd’

Om de maatregelen uit de voorgaande paragraaf te realiseren is een fasering van het proces noodzakelijk. Het ‘samenhangend eindbeeld’ (het eindperspectief) wordt vanzelfsprekend pas na het nemen van successievelijke stappen bereikt. De diversiteit aan maatregelen vergen ook een diversiteit aan benaderingsmethodes in het realisatietraject. Na genomen besluiten is in een aantal gevallen ontwerpend onderzoek nodig om in meer gedetailleerde vorm de ruimtelijke en functionele consequenties te onderzoeken. Dit onderzoek kan bovendien uitsluitsel geven over de financiële consequenties van de gewenste oplossingen. Getracht is om in navolgende tabel een volgordelijk beeld te tonen van de te nemen maatregelen.

Tabel 4.1: *Indicatieve fasering maatregelen*

Kwesties	initiatief	Ontwerpend onderzoek	Bouw- en procesvoorbereiding	Realisatie
Kwestie 1. De hoofdwe- genstructuur				
1.1) verbreden A1	2011	2012-2014	2014-2018	2014-2018
1.2.1) maatregelen Wilhelminabrug	zie maatregelen 3	zie maatregelen 3	zie maatregelen 3	zie maatregelen 3
1.2.2) dynamische reisinformatie	zie maatregel 9.2	zie maatregel 9.2	zie maatregel 9.2	zie maatregel 9.2
1.2.3) mogelijke aanvullende maatregelen	2014-2018	2014-2018	2018 e.v.	2018 e.v.
1.3.1) krp. Zutphenseweg ((afvoer)	2011	2012-2014	2012-2014	2012-2014
1.3.2) wegv. Hanzebrug	2011	2012-2014	2012-2014	2014-2018
1.3.3) Amstellaan (krp. Snipperlingsdijk en wegv. Rivierenwijk)	2011	2012-2014	2012-2014	2012-2014
1.3.4) krp. Brinkgrverweg	2011	2012-2014	2012-2014	2014-2018
1.3.5) wegv. van Oldenielstraat	2011	2012-2014	2012-2014	2014-2018
1.3.6) doorstromingsmaatregelen N348	2011	2011	2011	2012-2014
1.4) Versterken singelstructuur	zie maatregelen 4	zie maatregelen 4	zie maatregelen 4	zie maatregelen 4)
Kwestie 2. De Welle				
2.1) Stadsbalkons	2011	2011	2012-2014	2012-2014
2.2)	2011	2011	2012-2014	2012-2014
2.3) dynamische reisinformatie	zie maatregel 9.2	zie maatregel 9.2	zie maatregel 9.2	zie maatregel 9.2
2.4) autovrije Welle tijdens evenementen c.q. acties	2011	2011	2011	2011
Kwestie 3. De Wilhelminabrug				
3.1) aanpassen aanlanding	2011	2011	2014-2018	2018 e.v.
3.2) afkoppelen Bokkingshang en Emmastraat	2011	2012-2014	2012-2014	2012-2014
3.3) doseren verkeer	2011	2012-2014	2012-2014	2012-2014
3.4) aanpassen Emmaplein	2011	2011	2012-2014	2012-2014
3.5) ontsluiting Raambuurt	2011	2011	2014-2018	2018 e.v.
3.6) ontsluiting P Lage Worp op Rijksstraatweg	zie maatregel 5.6	zie maatregel 5.6	zie maatregel 5.6	zie maatregel 5.6
Kwestie 4. NS-station en				

Kwesties	initiatief	Ontwerpend onderzoek	Bouw- en procesvoorbereiding	Realisatie
stadscampus				
4.1) stationspark	2011	2011	2012-2014	2012-2014
4.2) voetgangersroutes	2011	2011	2012-2014	2012-2014
4.3) eenrichtingscircuit	2011	2011	2012-2014	2012-2014
4.4) reconstructie Churchillplein				
4.5.1) fietsroute Handelskade – NS-station	2011	2011	2012-2014	2012-2014
4.5.2) looproute Handelskade – NS-station	2011	2011	2012-2014	2012-2014
Kwestie 5. Parkeren				
5.1) marsroute pleinenvisie	2011	2011	2011	2011
5.2) maatregelen Park & Walk	2011	2011	2012-2014	2012-2014
5.3) herbeoordeling parkeerverordening	2011	2011	2011	2011
5.4) realisatie Sluiskwartier	2011	2012-2014	2012-2014	2014-2018
5.5) opknappen Noorderbergpoort	2011	2011	2012-2014	2012-2014
5.6.1) parkeer capaciteit Worp	2011	2011	2011	2012-2014
5.6.1) parkeer capaciteit Lage Worp	2011	2011	2012-2014	2012-2014
5.7) parkeerregime en – invulling Grote Kerkhof en Nieuwe Markt	2011	2011	2012-2014	2012-2014
Kwestie 6. De fietser				
6.1) fietsers Nieuwstraat / Engestraat	2011	2011	2011	2012-2014
6.2) stalling Boreel	2011	2011	2012-2014	2012-2014
6.3) stalling cultuurdriehoek	2011	2012-2014	2012-2014	2014-2018
Kwestie 7. De voetganger				
7.1) looproutes	zie maatregelen 4.2 en 5.2.	zie maatregelen 4.2 en 5.2.	zie maatregelen 4.2 en 5.2.	zie maatregelen 4.2 en 5.2.
7.2) aanpak openbaar gebied	2011 e.v.	2011 e.v.	2011 e.v.	2012-2014
Kwestie 8. Het openbaar vervoer				
8.1.1) randontsluiting	2011 e.v.	2011 e.v.	2011 e.v.	2012-2014
8.1.2) oppervlakteontsluiting	2011 e.v.	2011 e.v.	2011 e.v.	2012-2014
8.2) stimuleringsmaatregelen OV	2011 e.v.	2011 e.v.	2011 e.v.	2012-2014
Kwestie 9. Flankerend beleid				
9.1) PRIS	2011	2011	2012-2014	2012-2014
9.2) Dynamische reisinformatie	2011	2012-2014	2012-2014	2014-2018
9.3) Stadsdistributie	2011 e.v.	2011 e.v.	2011 e.v.	2011 e.v.

Tot slot wordt benadrukt dat (zoals de titel van de tabel ook aangeeft) voorgaande tabel slechts een indicatie geeft. De uiteindelijke planning is in belangrijke mate afhankelijk van capaciteit en financiële middelen bij de gemeente. Een meer gedetailleerde ‘investeringsplanning’/spoorboekje zal in een vervolgfase worden opgesteld.

Geraadpleegde bronnen en instanties

Bronnen

- Deventer: een bericht aan de stad, Ambitiedocument en schetsen, Asselbergs en Coenen, 2010
- Reactiedocument Reacties op het ambitiedocument 'Deventer: een bericht aan de Stad' van Asselbergs en Coenen, 2010
- Een 3e IJsselbrug bij Deventer, Deventer naar de A50?, Een verkenning van Studiegroep 13, 2010
- Deventer fietst!, Fietsbeleidsplan gemeente Deventer 2010-2015, 2010
- Verkenning OV-bediening binnenstad Deventer, Bereiken en verblijven!, Keypoint, 2010
- Parkeerverordening 2009, gemeente Deventer, 2009
- Onderzoeksgegevens voortkomend uit bestuursopdracht 'Robuuste parkeeroplossing binnenstad', gemeente Deventer, 2009
- Tactische Notitie Herijking Hoofdwegenstructuur Deventer, XTNT, Utrecht, 2008
- Herijking Nota Hoofdwegenstructuur, gemeente Deventer / Goudappel Coffeng, 2007
- Stadshaven, van droom tot daad, Stichting Stadshaven Deventer, 2007
- Parkeeronderzoek binnenstad e.o., Witteveen + Bos, 2006
- Pleinvisie Deventer Ruim Baan Voor De Pleinen, Stichting Deventer BinnenstadsManagement / Adviesbureau DN Urbland, 2005
- Fietsers in voetgangersgebieden; Feiten en richtlijnen, Fietsberaad, 2005
- Stedendriehoek 2030, Hoofdinfrastructuur Stedendriehoek 2030: de strategie, Goudappel Coffeng, 2005

Geconsulteerde instanties, politieke partijen, organisaties en groeperingen en individuele insprekers

- Instanties: Rijkswaterstaat, Provincie Overijssel, Provincie Gelderland, Gemeente Voorst, Gemeente Deventer
- Politieke partijen, ADB, APB, CDA, CU, D66, GL, PvdA, SP, TON, VVD
- Organisaties / groeperingen: Studiegroep 13, O.M.A., Vertegenwoordiging centrumgarage, NV Bergkwartier, St. Stadshavens, SIED, SOD, St. Binnenstadsmanagement, Binnenstadsmanager, MKB, VCOD, Wijkteam 1, Ambulante handel, DOC, Koninklijke Horeca, Fietsersbond, Syntus, Vrienden van de Deventer Binnenstad, Stop nieuwbouwplan stadskantoor, Cultuurplein 2007, Belangenvereniging van bewoners en ondernemers Polstraat e.o., Taakgroep De Hoven, Vereniging Raambuurt, Actiecomité de Hoven
- Individuele insprekers: J. Veldman, M. en W. Binnendijk, T. Damen, P. Bakker, J. van der Veen, H.J. Overbeek, F. van der Elst, J.H. Veldman