



Tactische Notitie Herijking Hoofdwegenstructuur Deventer Concept

Utrecht, 20 oktober 2008

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
2	CONTEXT EN ONTWIKKELINGEN.....	5
2.1	HOOFDWEGENSTRUCTUUR	5
2.2	PARKEREN.....	9
2.3	ONTWIKKELINGEN EN VISIES	10
2.4	GEGEVENS.....	12
3	SCENARIO'S VERKEERSSTRUCTUUR.....	15
3.1	UITGANGSPUNTEN	15
3.2	SCENARIO 1: INRICHTINGSMAATREGELEN	18
3.3	SCENARIO 2: EMMASTRAAT AUTOVRIJ MET ONTSLUITING VIA HET SLUISKWARTIER	20
3.4	SCENARIO 3: GEEN DOORGAAND VERKEER OVER WILHELMINABRUG	22
3.5	SCENARIO 4: COMPARTIMENTEN, STATIONSPLEIN AUTOVRIJ	24
3.6	SCENARIO 5: ANDERS BETALEN VOOR PARKEREN	26
4	KEUZES VOOR DE TOEKOMST	27
4.1	DILEMMA'S EN KEUZEMOGELIJKHEDEN	27
4.2	NIETS DOEN	30
4.3	INRICHTINGSMAATREGELEN.....	30
4.4	VERKEERSSTRUCTUUR WIJZIGEN OF ANDERS BETALEN VOOR PARKEREN.....	30
4.5	GEDEELTELIJK WIJZIGEN VERKEERSSTRUCTUUR	33
4.6	TOT SLOT: HET MAKEN VAN EEN KEUZE DULDT GEEN UITSTEL MEER	34

1 INLEIDING

De bereikbaarheid van Deventer als economisch centrum staat onder druk. Diverse ontwikkelingen, zowel binnen als buiten de stadsgrenzen, zorgen voor een toenemende hoeveelheid autoverkeer. De historische binnenstad als centrum van economische activiteit speelt in deze context een cruciale rol. Enerzijds heeft zij een bijzondere cultuurhistorische kwaliteit en anderzijds vraagt zij om een goede toegankelijkheid van de aanwezige voorzieningen. De combinatie van de kwetsbare historische binnenstad en de toenemende verkeersdruk maakt het nodig dat er keuzes gemaakt moeten worden. Deze keuzes kunnen complex en ingrijpend zijn. Deze keuzes zullen moeten worden gemaakt in samenhang met de ambitie om de kwaliteit van de binnenstad verder te versterken door herontwikkeling en het toevoegen van nieuwe functies.

Op 24 januari 2007 heeft de raad van de gemeente Deventer de 'Herijking Nota Hoofdwegenstructuur' vastgesteld (Figuur 1). Deze herijking vormt samen met de Nota Hoofdwegenstructuur uit 2001 de basis voor het verkeers- en vervoersbeleid voor het hoofdwegenet in de komende vijf tot tien jaar. Een aantal belangrijke keuzes is reeds gemaakt, zoals bijvoorbeeld het creëren van grotere verblijfsgebieden, waardoor de leefbaarheid toeneemt. Voor twee gebieden in Deventer dient nog een nadere invulling en afweging te worden gemaakt:

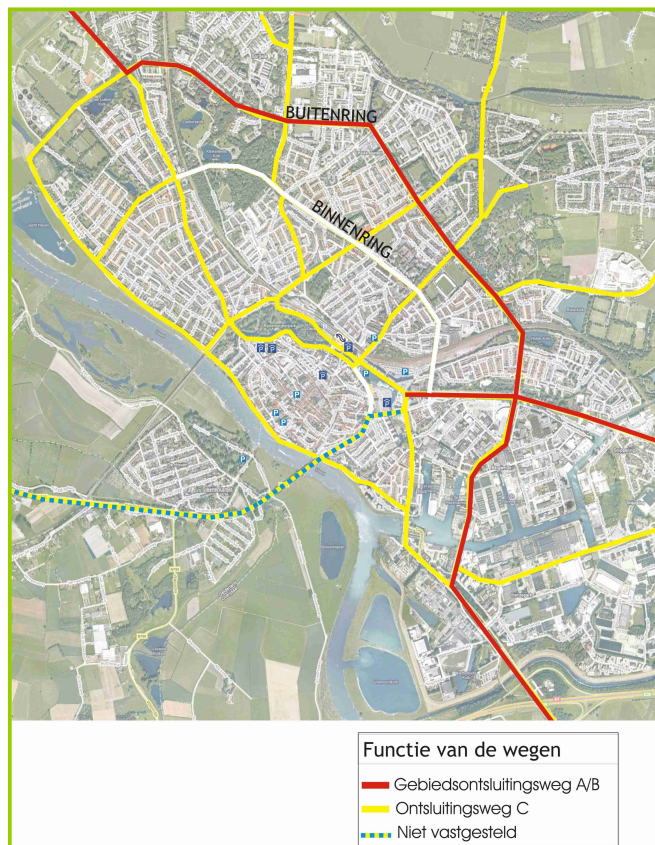
- De omgeving Wilhelminabrug - Emmaplein. De gemeenteraad heeft voor dit gebied een relatie gelegd met de Boreelvoorzieningen die inmiddels zijn gerealiseerd. Tevens dienen daar de burgerinitiatieven voor het terugbrengen van de 'Stadshaven' en het 'Pothoofdpark' bij te worden betrokken. Voor de omgeving Wilhelminabrug - Emmaplein is het de vraag hoe de verkeersstructuur het beste kan worden vormgegeven, waarbij de relatie wordt gelegd met de functie van de Koningin Wilhelminabrug, de ontsluiting van (toekomstige) parkeervoorzieningen, de optie voor de Stadshaven en de Boreelvoorzieningen.

- De binnenring ('tweede stadsring'): Ceintuurbaan - Veenweg. Voor de binnenring ligt een relatie met de ontwikkeling van het gebied Voorstad Oost, de verkeersfunctie van het Hanzetracé en mogelijk in mindere mate met de Welle. Voor de binnenring is het de vraag op welke wijze de verkeersstructuur het beste kan worden vormgegeven ('groene boulevard') gelet op de functie van de binnenring (ontsluiting van aanliggende wijken) en de aansluiting op het hoofdwegenet.

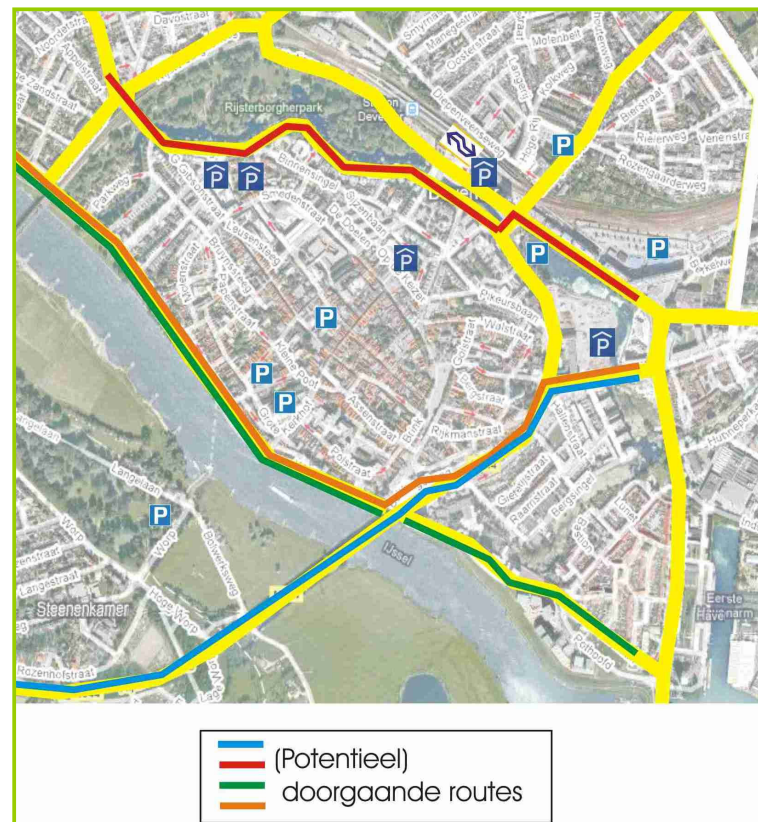
In deze rapportage is een advies opgenomen voor de gewenste verkeerskundige aanpak voor de omgeving Wilhelminabrug - Emmaplein en de binnenring. Verschillende scenario's zijn in beeld gebracht en beoordeeld op verschillende afwegingscriteria. Centraal staan het verkeerskundige afwegingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen, programma's, gewenste kwaliteiten en visies voor de gebieden die liggen in de invloedssfeer van de Wilhelminabrug en de Welle.

Leeswijzer

- In hoofdstuk 2 worden de context en de ontwikkelingen beschreven, die een relatie hebben met de keuzes voor de verkeersstructuur.
- In hoofdstuk 3 is een aantal scenario's voor de verkeersstructuur beschreven en beoordeeld.
- In hoofdstuk 4 wordt ten slotte aangegeven wat de meest kansrijke mogelijkheden zijn voor de verkeersstructuur.



Figuur 1 Vastgestelde hoofdwegenstructuur Deventer:
Gebiedsontsluitingsweg A/B: 50/70 km/uur, > 10.000 mvt/etmaal
Ontsluitingsweg C: 40/50 km/uur, 4.000 - 12.000 mvt/etmaal



Figuur 2 Routes waarop doorgaand verkeer ten opzichte van de binnenstad kan voorkomen:
via de Wilhelminabrug/Emmastraat, over de Kapjeswelle/Onder de Linden/Welle/Poethoofd
en de Singel

2 CONTEXT EN ONTWIKKELINGEN

2.1 HOOFDWEGENSTRUCTUUR¹

Hanzetracé

De gemeenteraad van Deventer heeft de hoofdwegenstructuur vastgesteld (Figuur 1). Deze is beschreven in de rapportage 'Herijking Nota Hoofdwegenstructuur Eindrapport' (24 januari 2007).

De drager van het hoofdwegenet is het Hanzetracé, dat bestaat uit twee delen:

- Het zuidelijk tracé: Deventerweg - Zutphenseweg - Hanzeweg - Amstellaan - Henri Dunantlaan (grotendeels 2 x 2 rijstroken). Binnen de vastgestelde structuur zijn er verkeersprognoses gemaakt voor het jaar 2020. Het drukste gedeelte van het zuidelijke tracé is in 2020 de Deventerweg ten noorden van de A1 (52.000 motorvoertuigen/etmaal). Voor de Henri Dunantlaan worden intensiteiten van ruim 31.000 mvt/etmaal verwacht.
- Het noordelijk tracé: Van Oldenielstraat - Margijnenenk - Lebuinuslaan - Overstichtlaan (2 x 1 rijstrook). Het drukste gedeelte van het noordelijke tracé is de van Oldenielstraat (prognose 2020: 20.000 mvt/etmaal).

Wilhelminabrug

Binnen de hoofdwegenstructuur is nog geen definitieve keuze gemaakt voor de wegenstructuur rond de Wilhelminabrug. **Wel is in diverse visies aangegeven dat de Wilhelminabrug geen functie zou moeten hebben voor doorgaand verkeer ten opzichte van Deventer of voor verkeer dat ook gebruik zou kunnen maken van de A1 (Figuur 1).** In dat kader zou de Rijksweg (gemeente Voorst), die aan de westzijde aansluit aan de Wilhelminabrug, afgewaardeerd moeten worden naar een 'stadsboulevard'. Dit is onderdeel van de Regionale Structuurvisie. Afwaarden houdt in dat de capaciteit en de snelheid van de weg worden beperkt op een zodanige wijze dat de weggebruiker deze niet meer ervaart als een hoofdverbinding. Een westelijke rondweg in Twello heeft hierin eveneens een sturende rol. Met een westelijke rondweg wordt het autoverkeer gestimuleerd om meer van de A1 gebruik te maken. Met een aantal aanvullende maatregelen zou de Wilhelminabrug dan primair een

functie kunnen blijven vervullen voor de relatie tussen Twello en de binnenstad van Deventer. Binnen de uitgangspunten van de vastgestelde hoofdwegenstructuur, zonder aanvullende maatregelen, is voor de Wilhelminabrug een toekomstige intensiteit berekend van ongeveer 25.000 mvt/etmaal (in 2008 ongeveer 20.000 mvt/etmaal).

In diverse studies en visies, waaronder de Regionale Structuurvisie, is de optie van een nieuwe noordelijke brug over de IJssel genoemd. Deze zou kunnen bijdragen aan het verminderen van de verkeersdruk op de bestaande brug bij het centrum. In deze rapportage wordt daar niet op geanticipeerd, omdat de komst van deze brug nog erg onzeker is en zeker de termijn waarop dat plaats zou kunnen gaan vinden. Een nieuwe noordelijke brug is daarom thans geen uitgangspunt. De keuzes die thans moeten worden gemaakt, worden niet (voorwaardelijk) aan de komst van een nieuwe brug gekoppeld. Wel is het zinvol om te beoordelen of de investeringen in een voorkeursscenario nuttig zijn en blijven in het geval de nieuwe brug er wel ooit zou komen.



Foto 1 Wilhelminabrug: beeldbepalende infrastructuur.

¹ De beschrijving van de bestaande situatie en het vigerende beleid is cursief weergegeven.

Welle

De gemeente Deventer heeft al jaren de wens om de verkeersdruk op de Welle en de aansluitende wegvakken ('IJsseltraject') te verminderen en de verblijfsfunctie te versterken. In het Masterplan IJsselfront is opgenomen dat de relatie tussen de binnenstad en de IJssel versterkt kan worden, met name ter hoogte van de Vispoort en de Zandpoort. De Welle wordt thans ook gebruikt door doorgaand verkeer ten opzichte van de binnenstad en heeft de uitstraling van een belangrijke verkeersweg. De huidige beeldkwaliteit van de Welle sluit niet goed aan bij de beeldkwaliteit van de IJssel en de historische binnenstad. De Welle is daardoor eerder een scheiding dan een verbindende schakel tussen de IJssel en de binnenstad.

Binnen de huidige verkeersstructuur van Deventer heeft het IJsseltraject (IJsselkade - Pothoofd) een functie als ontsluitingsweg C voor de aanliggende wijken. Dit kan op gespannen voet staan met de beoogde verblijfskwaliteit. Tevens zijn doorgaande verkeersstromen op een dergelijke weg niet gewenst. Voor de Welle is, zonder aanvullende maatregelen, een toekomstige verkeersintensiteit berekend van ruim 20.000 mvt/etmaal. Een deel daarvan is doorgaand verkeer ten opzichte van de binnenstad. De toekomstige intensiteiten overschrijden in hoge mate de streefwaarde van maximaal 12.000 mvt/etmaal. Er doen zich echter dilemma's voor. Immers het sterk afwaarderen van het IJsseltraject, waardoor bijvoorbeeld het doorgaande verkeer via de Welle vermindert, heeft als gevolg dat andere delen van Deventer (bijvoorbeeld de Singel en/of de binnenring) meer autoverkeer te verwerken krijgen. Dit leidt tot (te veel) negatieve effecten op parallelle verbindingen, zoals dat geconstateerd is in de Herijking Nota Hoofdwegenstructuur uit 2007.



Foto 3 De Welle (ontsluitingsweg C) heeft het karakter van doorgaande verkeersweg



Foto 2 Aansluiting van Welle naar Pothoofd onder de Wilhelminabrug

Binnen bovenstaande kaders heeft de gemeenteraad wel besloten dat de Welle op bepaalde tijdstippen (op zondag) afgesloten mag worden indien speciale activiteiten of evenementen rondom de Welle en de binnenstad daar aanleiding toe geven. In de praktijk is daar nog maar zeer weinig gebruik van gemaakt.

Singel

De Singel maakt onderdeel uit van de ontsluiting van de binnenstad. Vanaf de Singel zijn parkeergarages bereikbaar. De Singel wordt aan één zijde begeleid door water met aan de andere zijde statige panden. De Singel heeft een hoge beeldkwaliteit en is benoemd als ontsluitingsweg C. Op de Singel ten westen van het station bedragen de toekomstige intensiteiten ongeveer 7.000 mvt/etmaal. Ter hoogte van het station bedragen de toekomstige intensiteiten op de Singel ruim 15.000 mvt/etmaal.



Foto 4 De Singel, hoge beeldkwaliteit, onderdeel van de parkeerroute

Binnenring

De binnenring, die gevormd wordt door het tracé Ceintuurbaan - Veenweg, is grotendeels benoemd als ontsluitingsweg voor de aanliggende woonwijken. De Ceintuurbaan heeft het karakter van een brede laan met bomen in de middenberm. Aan weerszijden wordt geparkeerd. Op delen van de binnenring wordt de middenberm ook gebruikt als parkeerstrook.



Foto 6 Het zuidelijk gedeelte van de binnenring (Ceintuurbaan)

De Veenweg heeft vanwege het beperkte profiel en de inrichting een beperkte verkeersfunctie. Binnen de herijking van de Nota Hoofdwegenstructuur is bepaald dat, vanwege deze beperkingen, eenrichtingsverkeer (in noordelijke richting) in de Veentunnel wordt ingesteld. Daardoor wordt de verkeersdruk verlaagd en komt er meer ruimte voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Met deze maatregel bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit ongeveer 7.500 mvt/etmaal.



Foto 5 De Veenweg

De Ruimtelijke Visie Bestaande Woonwijken (vastgesteld d.d 19 juni 2001) geeft aan dat de binnenring de uitstraling van een groene boulevard zou moeten krijgen. Bij recente reconstructies is hier reeds van uitgegaan. Alleen voor het zuidelijke gedeelte van de binnenring ligt er nog een opgave. De vraag is of de totale binnenring op langere termijn vanuit de kwetsbaarheid van het totale verkeerssysteem als tweede ring kan gaan functioneren en welke eisen dat stelt aan de verkeersstructuur en de inrichting. Binnen de vastgestelde verkeersstructuur zijn voor de toekomst (2020) verkeersintensiteiten berekend van 10.000 à 12.000 mvt/etmaal. Deze intensiteiten vallen binnen de marges van een ontsluitingsweg C.



Figuur 3 Parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad

2.2 PARKEREN

In en rondom de binnenstad is een aantal parkeergarages aanwezig:

- De *Noordenbergpoort*: deze garage ligt in het noordelijke deel van de binnenstad. De garage wordt matig gebruikt door bezoekers.
- De *Sijzenbaangarage*: deze garage ligt in het oostelijk deel van de binnenstad dicht bij de ingang van het voetgangersgebied. Deze garage wordt intensief gebruikt.
- De *Wilhelminabrug*: onder de oostelijke helling (binnenstadszijde) is een tijdelijke parkeergarage aangelegd. In 2012 moet deze garage worden gesloten en opgeheven. De tijdelijke garage geeft een functie aan het 'niemandsland' onder de brughelling, maar versterkt de barrièrewerking tussen het Sluiskwartier en de binnenstad.
- De oude Boreelkazerne en het direct omliggende gebied is/worden getransformeerd naar een winkelcentrum. In 2007 is de ondergrondse parkeergarage *De Boreel* met 687 parkeerplaatsen geopend. In verband met de doorstroming en de verkeersveiligheid kan de garage uitsluitend rechtsaf worden verlaten. Het autoverkeer richting Handelskade keert op het Emmamplein.
- Het kantorencomplex *Leeuwenbrug* bij het station is voorzien van de parkeergarage *Leeuwenbrug*.

In en rondom de binnenstad is tevens een aantal parkeerpleinen/-concentraties aanwezig, waaronder:

- Beestenmarkt;
- P&R-terrein Handelskade;
- Nieuwe Markt;
- Grote Kerkhof;
- L.V. Deseplein;
- Pothoofd.

Aan de overzijde van de IJssel zijn parkeerplaatsen op De Worp gelegen. Gebruikers van deze parkeerplaatsen kunnen met een pontje de IJssel oversteken naar de binnenstad.

Het parkeerbeleid is vastgelegd in het uitvoeringsplan *Parkeren* en de concept parkeervisie *Centrum Deventer*. Tevens zijn er plannen voor het realiseren van een parkeerverwijssysteem.



Foto 7 Parkeergarage De Boreel: 687 parkeerplaatsen



Foto 8 Ontsluiting Parkeergarage De Boreel via het Emmamplein



Foto 9 Tijdelijke parkeergarage onder de oostelijke helling van de Wilhelminabrug



Foto 10 Pontje naar De Worp

2.3 ONTWIKKELINGEN EN VISIES

Gemeentelijke plannen

Met het Masterplan IJsselfront (vastgesteld beleid) wil de gemeente zich inzetten om de recreatieve betekenis van de rivier voor de stad verder vorm te geven. De inzet van het masterplan is om de stadseconomie een impuls te geven door meer gebruik te maken van de recreatieve potenties van de linker- en de rechteroever en het IJsselfront fysiek en functioneel meer te betrekken bij de binnenstad. De recreatieve knooppunten Vispoort en Zandpoort worden ruimtelijk en functioneel gehecht aan de IJssel. Een verblijfsvriendelijk ingerichte openbare ruimte tussen de Vispoort en de Zandpoort verbindt het IJsselfront met de hoofdstructuur van de binnenstad (Brink en Nieuwe Markt/Grote Kerkhof). Uitgangspunt voor de langere termijn is dat de Welle autoluw is, waarbij geen niveauverschil voor de verschillende verkeerssoorten aanwezig is.

Voor het Sluiskwartier is een visie (vastgesteld beleid) ontwikkeld. Daarin wordt een beeld gegeven van de beoogde stedenbouwkundige structuur, de beoogde identiteit en het stadsbeeld. De Zandpoort vormt een aantrekkelijke overgangszone tussen de oude historische binnenstad en het Sluiskwartier. Het voetgangersgebied vanuit de Brink is doorgetrokken en aan de kop is een groot plein gecreëerd. Onder de brughelling worden voorzieningen opgenomen. Voorwaarde is dat het autoverkeer wordt geweerd van het uiteindelijke plein. Het opheffen van doorgaand verkeer over de Wilhelminabrug en het Pothoofd zijn belangrijke uitgangspunten voor het realiseren van de visie. De herontwikkeling van het Sluiskwartier is een vaststaand gegeven.

De gemeente gaat een integrale ruimtelijke verkenning uitwerken voor de stationsomgeving. Daarin worden onder andere opgenomen: een aangepast busstation (meer capaciteit), een uitbreiding van de stallingsplaatsen voor fietsers, een derde perron en toegangspoortjes.

Burgerinitiatieven

De Stichting Stadshaven Deventer heeft een burgerinitiatief ingediend. De stichting pleit voor het terugbrengen van de Oude Haven in de Stad. In het plan van de Stichting Stadshaven wordt de bestaande brughelling (aan de stadszijde) ingekort tot de Sluisstraat, verschoven en deels overkapt door nieuwe bebouwing. Op de Wilhelminabrug rijdt geen doorgaand verkeer. Via een lus door het Sluisgebied sluit de weg aan op het Pothoofd. In beperkte mate kan het verkeer ook naar het Emmaplein. De Bokkingshang wordt verkeersvrij. Door het verschuiven van de oostelijke brughelling in zuidelijke richting komt er ruimte vrij om een haven terug te brengen. Onder de haven kan een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd.



Foto 12 Emmastraat gelegen achter de te verplaatsen helling van de Wilhelminabrug (visie Oude Stadshaven)



Foto 13 Maquette Oude Haven



Foto 11 Ondergrondse parkeergarage

De Stichting Industrieel Erfgoed Deventer heeft een burgerinitiatief ingediend voor het plan Pothoofdpark. Het belangrijkste uitgangspunt is het herstel van de oorspronkelijke gracht. In dit plan wordt niet uitgegaan van het bebouwen van het Sluiskwartier maar wordt gekozen voor openheid. De historische Pothoofdkade wordt in de oude luister hersteld. Het wijzigen van de op- en afritten van de Wilhelminabrug wordt door deze stichting niet als realistisch beschouwd. Tevens gaat deze stichting ervan uit dat het Pothoofd en de Welle hun belangrijke verkeersfunctie in de toekomst houden.

Regionaal

De regio Stedendriehoek heeft een studie verricht naar de hoofdwegenstructuur van de regio (Hoofdinfrastructuur Stedendriehoek 2030). Deze studie is uitgevoerd in 2004 (vóór de gebiedsgerichte verkenning van de A1). In de aanbevelingen is opgenomen om een nieuwe noordelijke brug met een aansluiting naar de A1 of de A50 als optie open te houden.

Uit de Gebiedsgerichte Verkenning A1 (vastgesteld beleid) is gebleken dat een nieuwe noordelijke brug een verkeersreducerend effect kan hebben op de Wilhelminabrug. Binnen het voorkeursprincipe van ontmenging op de A1 is een toekomstige intensiteit voor de Wilhelminabrug berekend van ongeveer 20.000 mvt/etmaal (zonder nieuwe noordelijke brug en zonder aanvullende maatregelen in de verkeersstructuur). Daarbij is wel uitgegaan van de maatregelen zoals deze in de nota Hoofdwegenstructuur zijn vastgesteld.

Parkeren

De gemeente wil de historische pleinen zoveel mogelijk parkeervrij maken (vastgesteld beleid). Bij de bouw van een nieuw stadhuis kan een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd voor belanghebbenden en bezoekers (ongeveer 75). Dan kunnen de Nieuwe Markt, het Grote Kerkhof en gedeeltelijk het Burseplein parkeervrij worden gemaakt. In het gebied Centrum West worden op de plaats van het voormalige politiebureau (Muggeplein) woningen ontwikkeld. De bewoners gaan parkeren in een nieuwe ondergrondse parkeergarage. Hierop aansluitend kan een parkeergarage met 40 parkeerplaatsen worden aangelegd voor vergunninghouders uit het omliggende gebied.

Een nieuwe garage in het Sluiskwartier (600 - 1.000 parkeerplaatsen) zou omstreeks 2014 parkeermogelijkheden kunnen bieden voor:

- bewoners en bezoekers van het Sluiskwartier;
- gebruikers van de (omstreeks 2012) op te heffen parkeergarage Wilhelminabrug (binnenstadbezoekers, bewoners Bergkwartier);
- gebruikers van het nieuwe stadskantoor en de bibliotheek.

2.4 GEGEVENS

Intensiteiten

Voor de vastgestelde hoofdwegenstructuur zijn met behulp van een verkeersmodel verkeersprognoses gemaakt voor het jaar 2020:

Tabel 1 Intensiteiten hoofdwegen 2020 (op basis van vastgesteld beleid herijking hoofdwegenstructuur)

Tracé/gebied	Straat/Weg	Intensiteit (mvt/etmaal)
Hanzetracé	Overstichtlaan	11.100
	Lebuinuslaan	14.100
	Henri Dunantlaan	31.600
	Hanzeweg	20.900
Binnenring	Deventerweg	52.000
	Ceintuurbaan Noord	11.000
	Ceintuurbaan Zuid	8.980
Binnenstad	Veenweg (eenrichtingstunnel)	7.600
	Stationsstraat	3.800
	Singel	7.000
	Kapjeswelle	19.700
	Welle	21.600
	Wilhelminabrug	25.200

Selected links en effecten van verkeersmaatregelen

Voor de Welle en de Wilhelminabrug is met het verkeersmodel in beeld gebracht hoe de verkeersstromen, die gebruikmaken van deze onderdelen van het wegennet, over de stad worden verdeeld.

Tabel 2 Samenstelling verkeer Welle en Wilhelminabrug (bron: selected link verkeersmodel 2020)

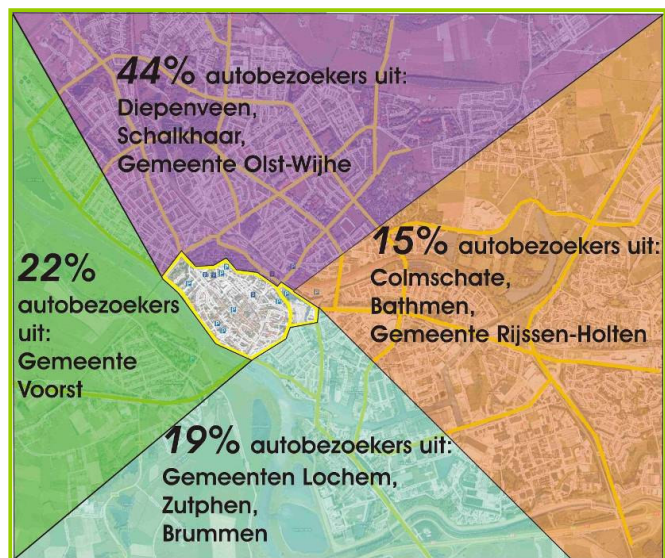
Tracé/gebied	Rijdt door naar	Intensiteit (mvt/etmaal)
Welle	A1 Oost	2.500
	Deventerweg	2.500
	Rijksstraatweg	4.000
	Zwolseweg	4.850
Wilhelminabrug	Kazernestraat	3.000
	Snipperlingdijk	1.500
	Veenweg (eenrichting)	3.000
	Brinkgreverweg	1.000

Er zijn tevens scenario's doorerekend met een afgewaardeerde Welle en/of de binnenring. Afgewaardeerd wil zeggen: een wijziging van de inrichting waardoor een reducerend effect ontstaat op de snelheid en de capaciteit in combinatie met een verhoging van de verblijfskwaliteit. Het effect dient te zijn dat deze routes minder aantrekkelijk worden voor het doorgaande verkeer.

Tabel 3 Effecten verkeersmaatregelen Welle en binnenring, wijziging intensiteit/etmaal ten opzichte van Tabel 1

Straat/weg	Maatregelen		
	Welle afgesloten	Afwaarderen Welle	Afwaarderen Welle en binnenring
Henri Dunantlaan	+ 3.900	+ 5.400	+ 10.000
Ceintuurbaan Zuid	+ 1.500	+ 3.000	+ 1.400
Singel	+ 13.000	+ 3.000	+ 5.300
Welle	- 17.000	- 9.600	- 11.000
Wilhelminabrug	- 600	- 3.000	- 4.000

Koopstromen



Figuur 4 Herkomst bezoekers binnenstad per auto

In figuur 4 is aangegeven wat de herkomst is van de bezoekers uit de regio.

|

3 SCENARIO'S VERKEERSSTRUCTUUR

3.1 UITGANGSPUNTEN

Er zijn in hoofdstuk twee verschillende visies, ontwikkelingen en programma's die sterk samenhangen met de afwikkeling van het autoverkeer. De bestaande verkeersstromen kunnen een belemmering opleveren voor het realiseren van een bepaalde verblijfskwaliteit of voor het ontwikkelen van een programma. In deze rapportage wordt onderzocht welke verkeerskundige aanpak het beste kan voldoen aan de doelstellingen die horen bij de visies en de programma's. Tevens moet worden beoordeeld of een wijziging in de bestaande verkeersstructuur (gefaseerd) haalbaar wordt geacht. Het wijzigen van de verkeersstructuur kan weliswaar bijdragen aan de mogelijkheid om een bepaalde visie te realiseren (bijvoorbeeld de Oude Haven) maar kan wellicht elders tot ongewenste effecten leiden.

Bij het opstellen van de scenario's voor de verkeersstructuur worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het verminderen van de verkeersdruk op de Welle om de relatie tussen de IJssel en de binnenstad te kunnen versterken, zoals opgenomen in de visie IJselfront. Het verminderen van het doorgaande verkeer over de Welle en aansluitende wegen kan daarbij een rol spelen.
- Het Sluiskwartier wordt ruimtelijk beter verbonden met de binnenstad. In de bestaande situatie (2008) wordt het Sluiskwartier sterk gescheiden van de binnenstad ten gevolge van de helling naar de Wilhelminabrug en de omvang van de verkeersstromen op en rondom de Wilhelminabrug.
- Rondom het station moet extra ruimte beschikbaar komen voor de capaciteitsuitbreiding van het busstation. Het afsluiten van de Stationsstraat is daarbij een optie.
- Er wordt gestreefd naar het creëren van extra ruimte rondom de Wilhelminabrug om de realisatie van de Oude Haven mogelijk te maken. De bestaande helling (omvang en ligging) naar de Wilhelminabrug maakt dit niet mogelijk.
- De Wilhelminabrug is geen regionaal alternatief voor de A1. De Wilhelminabrug heeft primair als functie om de binnenstad te ontsluiten voor De Worp en Twello. De kwetsbaarheid van de A1 (congestie, incidenten) moet

worden opgelost door adequate maatregelen op en direct rondom de A1 (ontvlechten of ontmengen). Grote verkeersstromen die (tijdelijk) worden afgeleid van de A1 naar de Wilhelminabrug veroorzaken te veel problemen in en rondom de binnenstad van Deventer (milieu, doorstroming, verkeersveiligheid). Het Deventer wegennet is daarvoor niet bedoeld en evenmin geëquipeerd.

- Het reduceren van (doorgaande) verkeersstromen op bepaalde routes in en direct rondom de binnenstad mag niet leiden tot het verplaatsen van die verkeersstromen naar andere routes in en direct rondom de binnenstad. In dat geval zou namelijk de verblijfskwaliteit in een gedeelte van de binnenstad worden verbeterd ten koste van de verblijfskwaliteit van andere delen van de binnenstad.
- Doorgaande verkeersstromen die uit de binnenstad worden geweerd, moeten worden verplaatst naar het hoofdwegennet. In het vastgestelde beleid is reeds een aantal maatregelen opgenomen die hier reeds op inspelen: doorstromingsmaatregelen op het Hanzetracé en de N348, doseringsmaatregelen (Wilhelminabrug, Rembrandtkade) en circulatiemaatregelen (Veenweg).
- Er moet een duidelijke ontsluiting zijn van en naar de parkeervoorzieningen voor de binnenstad, waarbij rekening moet worden gehouden met het realiseren van een nieuwe centrale parkeervoorziening ter vervanging van de tijdelijke parkeergarage die thans gelegen is onder de Wilhelminabrug. Deze nieuwe parkeergarage wordt ontwikkeld in of in de directe omgeving van het Sluiskwartier. De nieuwe parkeergarage wordt uitgevoerd als een ondergrondse of bovengrondse parkeervoorziening. Voor de beoordeling van de scenario's maakt dat niet zo veel uit. Immers de verkeersstromen worden bepaald door de ligging van de ingangen ongeacht of deze vervolgens een toegang bieden aan een ondergrondse of bovengrondse parkeergarage.
- De binnenring moet de uitstraling kunnen krijgen van een groene boulevard met als primaire verkeersfunctie het bundelen en verdelen van het autoverkeer van en naar de omliggende wijken en van en naar de gebiedsontsluitingswegen.
- Eenrichtingsverkeer in de Veentunnel blijft gehandhaafd.

Er zijn verschillende mogelijkheden en instrumenten om het verkeer te sturen of te geleiden over het Deventer wegennet:

1. Wijzigen van de *verkeersstructuur* door:
 - het aanpassen van de functie (en capaciteit) van wegen;
 - aanpassingen in de verkeerscirculatie.
2. Wijzigen van de *inrichting* van wegen door bijvoorbeeld:
 - het toepassen van 'Largas (Langzaam rijden gaat sneller)';

- het toepassen van principes van 'shared space';
- benadrukken/versterken van verblijfsfunctie;
- benadrukken/versterken van verkeersfunctie.

3. *Verkeersmanagement*, bijvoorbeeld:

- prioriteit geven (bij verkeerslichten) aan bepaalde verkeersstromen;
- doseren;
- (dynamische) route-informatie;
- het toepassen van het prijsmechanisme zodanig dat dit invloed heeft op de routekeuze en de parkeerbestemming.

In de volgende paragrafen is een aantal scenario's schematisch beschreven. De scenario's 1 tot en met 4 zijn samengesteld door het wijzigen van de verkeersstructuur en/of de inrichting van de bepaalde wegen. Scenario 5 is gebaseerd op het toepassen van het prijsmechanisme. Bij de beoordeling van de scenario's is vervolgens bepaald welke maatregelen op het gebied van verkeersmanagement nodig zijn.

De scenario's zijn beoordeeld op de volgende thema's:

- de verkeersfunctie van de buitenring (gebiedsontsluitingsweg);
- de verkeersfunctie van de binnenring;
- de inrichting van de binnenring;
- de verkeersstromen in en rondom de binnenstad en de ontsluiting van de parkeervoorzieningen;
- de mogelijkheden om de programma's en visie in en rondom de binnenstad te realiseren.

Bij het uiteindelijke effect van de scenario's op de omvang van de verkeersstromen kunnen meerdere zaken een rol spelen zoals: mobiliteitsmanagement (wijziging mobiliteitsgedrag), parkeerbeleid en parkeertarieven, verbeteren van het openbaar vervoer en transferia, instellen van milieuzones, het verbeteren van het fietsnetwerk, anders betalen voor mobiliteit, ruimtelijke ordening en stedelijke distributie. Deze maatregelen kunnen los van de scenario's zelf van invloed zijn op het autogebruik en kunnen worden gezien als autonoom beleid. Bij het opstellen en het beoordelen van de scenario's ligt het accent op de verkeersstructuur, de inrichting (de relatie met de verblijfskwaliteit) en het verkeersmanagement.

In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke keuzemogelijkheden er zijn en wat de meeste kansrijke keuze is voor het verwezenlijken van de ambities in samenhang met de programma's en visies.

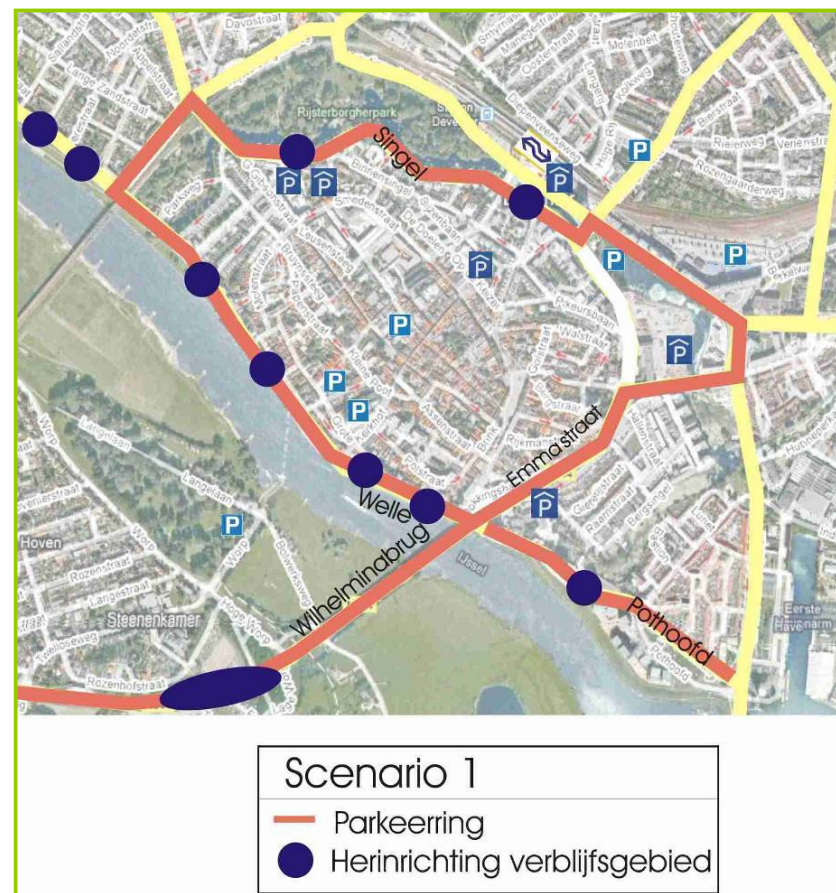
3.2 SCENARIO 1: INRICHTINGSMAAATREGELEN

Doel scenario 1: beïnvloeden routekeuze doorgaand verkeer binnenstad

In het scenario Parkeerring blijft de huidige verkeersstructuur in stand en is er een nieuwe parkeergarage gelegen in het Sluiskwartier. Deze parkeergarage wordt ontsloten vanaf de Emmastraat. De doorgaande routes ten opzichte van de binnenstad worden minder aantrekkelijk doordat op een aantal punten de verblijfsfunctie wordt versterkt. Dit kan plaatsvinden door bijvoorbeeld bepaalde delen van wegen als een 'verblijfsplein' (shared space) in te richten en/of snelheids- en capaciteitsbeperkende maatregelen, zoals verkeerssluizen (bijvoorbeeld aan de koppen van de verblijfspleinen) en doseringsmaatregelen. Deze maatregelen worden bijvoorbeeld genomen op een aantal locaties op de volgende wegen en straten:

- Het IJsseltraject: IJsselkade, Kapjeswelle, Onder De Linden, Wellle (Zandpoort en Vispoort), Pothoofd.
- Singel: ook op deze route zijn verkeersremmende maatregelen en herinrichtingen nodig om te voorkomen dat het doorgaande verkeer wordt verschoven van het IJsseltraject naar de Singel.
- Emmastraat (bij voorkeur in combinatie met het inkorten van de brughelling) met als doel om het doorgaande verkeer via de Wilhelminabrug te verminderen.
- Rijksstraatweg.

De parkeerring heeft primair een ontsluitingsfunctie voor de binnenstad. Gezien de voorgestelde maatregelen komt dit niet meer overeen met de uitgangspunten die worden gehanteerd voor een ontsluitingsweg C. De primaire functie van de parkeerring is, zoals de naam aangeeft, het ontsluiten van de parkeervoorzieningen. Snelheid en capaciteit zijn dan niet meer de eerste vereisten. Belangrijker is een goede en heldere toegankelijkheid. In dit scenario is moeilijk te voorspellen in welke mate doorgaand verkeer gebruik gaat maken van andere routes. Dit zal mede afhangen van de mate waarin verkeersremmende maatregelen worden genomen alsmede de (on)aantrekkelijkheid van de route ten opzichte van de alternatieven. In het slechtste geval gebeurt dit voor hooguit 5% van het doorgaande verkeer. In het beste geval wordt bijvoorbeeld een reductie bereikt van 50% van het doorgaande verkeer. Doorgaand verkeer is in dit geval verkeer dat geen herkomst en geen bestemming heeft in het binnenstadsgebied.



Analyse scenario 1: Inrichtingsmaatregelen	
Buitenring verkeersfunctie	
Intensiteiten Henri Dunantlaan ²	Toename met 2.700 tot 5.400 mvt/etmaal naar 34.300 - 37.000 mvt/etmaal.
Doorstroming	De doorstroming wordt bepaald door de capaciteit van de kruispunten, met name het kruispunt met de Raalterweg. De kans is groot dat bij structurele overbelasting het doorgaande verkeer in de spitsuren nog gebruik blijft maken van de Welle en de Singel.
Verkeersmanagement	Bij overbelasting is dosering nodig.
Binnenring verkeersfunctie	
Intensiteiten Ceintuurbaan (ten zuiden van Hoge Hondstraat)	Toename met 5.200 tot 6.700 mvt/etmaal naar 14.200 tot 15.700 mvt/etmaal.
Doorstroming	In de spitsuren kunnen knelpunten optreden op de kruispunten. De kans is groot dat bij structurele overbelasting het doorgaande verkeer in de spitsuren nog gebruik blijft maken van de Welle en de Singel.
Oversteekbaarheid	In de spits lastig, specifieke voorzieningen zijn nodig indien het doorgaande verkeer door de binnenstad daadwerkelijk gebruik gaat maken van de binnenring.
Verkeersmanagement	Dosering kan nodig zijn.
Binnenstad verkeer en parkeren	
Intensiteiten Welle	Nemen buiten de spits af, tijdens de spitsuren waarschijnlijk niet.
Intensiteiten Singel	Nemen buiten de spits af, tijdens de spitsuren waarschijnlijk niet.
Intensiteiten Wilhelminabrug	Nemen enigszins af indien de volgende voorzieningen worden gerealiseerd: rondweg Twello, herinrichting Rijksstraatweg, verbetering doorstroming A1.
Nieuwe parkeergarages en ontsluiting parkeervoorzieningen	Een nieuwe parkeergarage Sluiskwartier zal op ongeveer dezelfde wijze moeten worden ontsloten als de bestaande garage onder de helling van de Wilhelminabrug.
Relatie De Worp - binnenstad	Blijft in stand.
Relatie De Worp - rest van Deventer	Blijft in stand via de Emmastraat.
Verkeersmanagement	Doseringsmaatregelen kunnen nodig zijn voor de binnen- en buitenring.
Binnenstad programma's en visies	
IJsselfront	De verblijfsruimten bij de Vispoort en de Zandpoort houden tijdens de spitsuren hoge intensiteiten, buiten de spitsuren kan een afname optreden van de (toekomstige) intensiteiten naar ongeveer 800 - 1.200 mvt/uur (daluren). Voor het behalen van een reductie is een consequente inrichting van het IJsseltraject als verblijfsruimte op meerdere locaties noodzakelijk. Er is echter geen sprake van een verkeersluwe omgeving. Tevens is de mate waarin de verkeersdruk wordt gereduceerd onzeker.
Sluiskwartier	Onder de oostelijke helling van de Wilhelminabrug kan een plein worden gerealiseerd als schakel tussen het Sluiskwartier en de binnenstad. De (visuele) barrièrewerking van de oostelijke helling blijft bestaan alsmede een onduidelijke ontsluitingsstructuur. De doorgaande verkeersstroom vanaf de Wilhelminabrug over de Emmastraat blijft bestaan.
Oude Haven	Realisatie van dit plan is in dit scenario niet mogelijk.
Pothoofdpark	Realisatie van dit plan is in dit scenario mogelijk.
Parkeervrije pleinen	Is mogelijk indien de parkeergarage Sluiskwartier van voldoende omvang is.

² Er is verondersteld dat 50 of 100% van de effecten volgens Tabel 3 (afwaarderen Welle) optreden, waarbij er geen verschuiving plaatsvindt naar de Singel maar naar de binnenring en tevens 10% van het autoverkeer op de Singel wordt verschoven naar de binnenring.

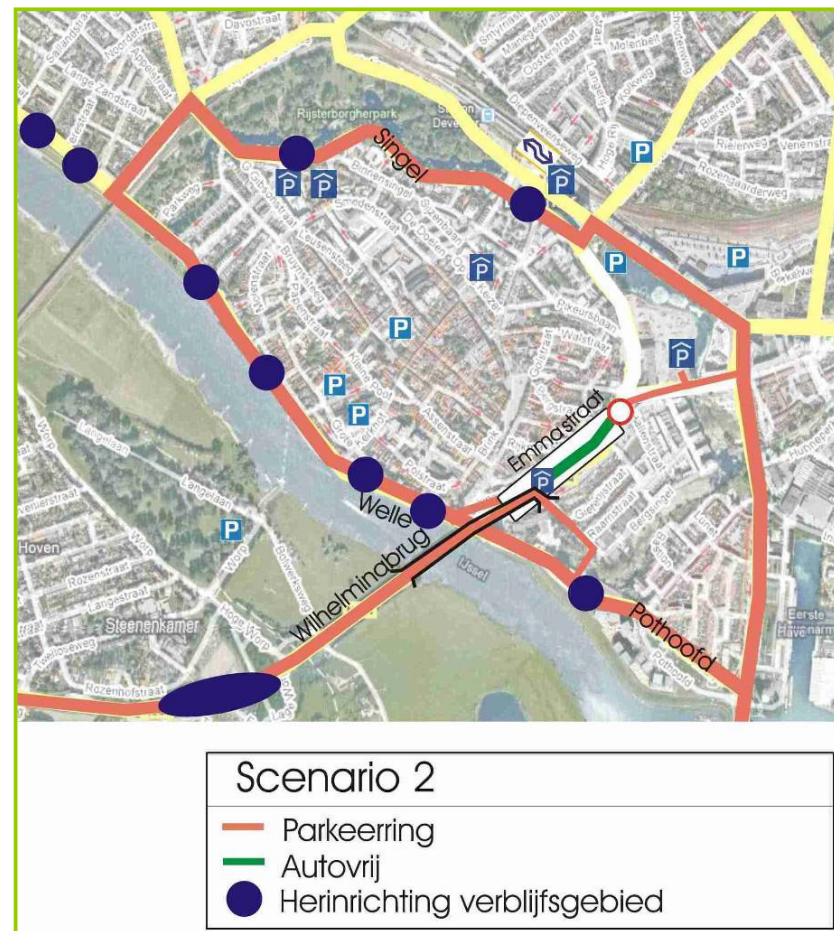
3.3 SCENARIO 2: EMMASTRAAT AUTOVRIJ MET ONTSLUITING VIA HET SLUISKWARTIER

Doel scenario 2: beïnvloeden routekeuze doorgaand verkeer binnenstad, verbinden binnenstad met Sluiskwartier en Raambuurt, ruimte vrij maken voor Oude Haven

In dit scenario worden ten opzichte van scenario 1 de volgende extra maatregelen genomen:

- De helling aan de stadszijde van de Wilhelminabrug wordt ingekort en verlegd in zuidelijke richting. Voor fietsers wordt in verband met het steiler worden van deze helling een aparte voorziening aangelegd.
- De Emmastraat wordt autovrij en ingericht als verblijfsgebied.
- De parkeergarage Boreel wordt rechtstreeks in twee richtingen ontsloten aan de Kazernestraat, dus niet meer via het Emmaplein. Dit is mogelijk omdat de intensiteiten op de Kazernestraat drastisch afnemen.
- De Wilhelminabrug blijft verbonden met de hoofdwegenstructuur door middel van een verbinding door het Sluiskwartier naar het Pothoofd. Deze verbinding wordt eveneens gebruikt om het verkeer vanaf de Wilhelminabrug te leiden naar een ingang van de parkeergarage (bijvoorbeeld, onder de helling van de Wilhelminabrug).
- De nieuwe parkeergarage in het Sluiskwartier wordt vanaf het Pothoofd en de Welle ontsloten via ingangen onder de ingekorte oostelijke helling van de Wilhelminabrug.

Deze structuur komt in hoge mate overeen met de opzet van het plan voor het terugbrengen van de Oude Haven.

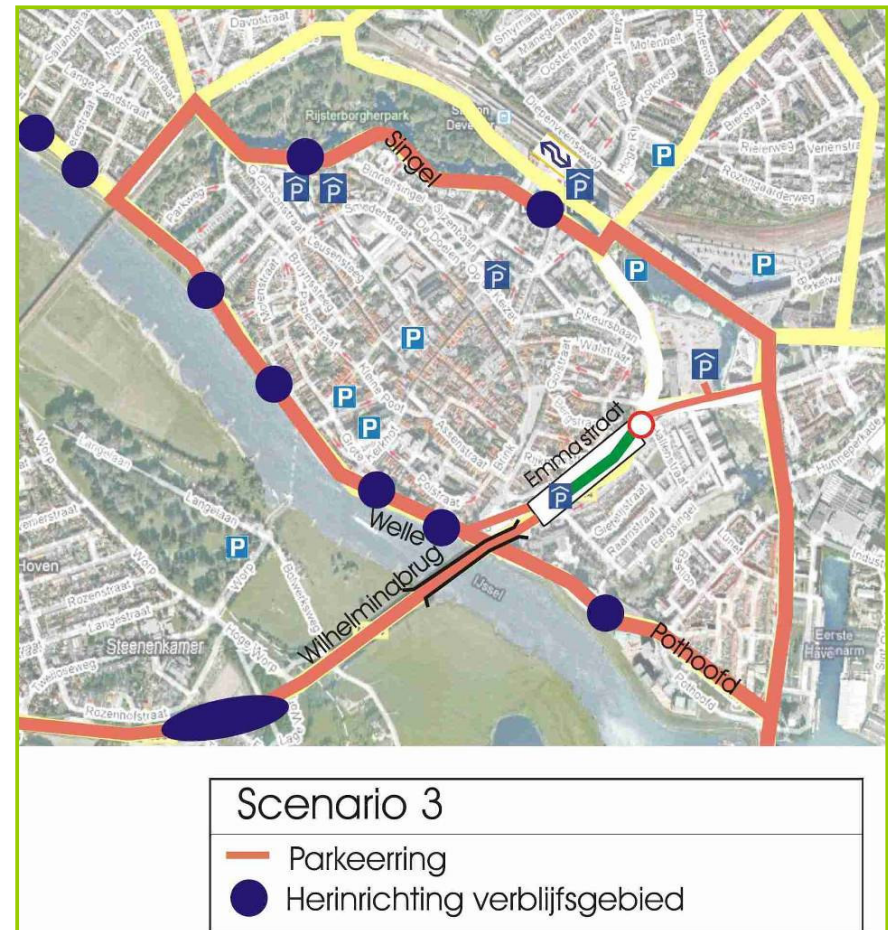


Analyse scenario 2: Emmastraat autovrij met ontsluiting via het Sluiskwartier	
Buitenring verkeersfunctie	
Intensiteiten Henri Dunantlaan	Effect ongeveer gelijk aan scenario 1. Immers uitsluitend de Emmastraat wordt autovrij gemaakt, de rest van de verkeersstructuur wijzigt niet. In dit scenario nemen wel de intensiteiten op het Pothoofd en de Mr. de Boerlaan toe.
Doorstroming	Effect ongeveer gelijk aan scenario 1.
Verkeersmanagement	Zie scenario 1.
Binnenring verkeersfunctie	
Intensiteiten Ceintuurbaan (ten zuiden van Hoge Hondstraat)	Effect ongeveer gelijk aan scenario 1.
Doorstroming	Effect ongeveer gelijk aan scenario 1.
Oversteekbaarheid	Effect ongeveer gelijk aan scenario 1.
Verkeersmanagement	Dosering kan nodig zijn.
Binnenstad verkeer en parkeren	
Intensiteiten Welle	Afname iets groter dan in scenario 1. Doorgaand verkeer dat gebruikmaakt van de route Welle - Emmastraat zal verschuiven naar de Singel en de Meester H.F. de Boerlaan.
Intensiteiten Singel	De verkeersbelasting zal toenemen door een verschuiving van het doorgaande verkeer over de Welle naar de Singel en doordat het verkeer vanuit het oosten naar de binnenstad verdeeld gaat worden over de Meester H.F. de Boerlaan en de Singel.
Intensiteiten Wilhelminabrug	Nemen enigszins af indien de volgende voorzieningen worden gerealiseerd: rondweg Twello, herinrichting Rijksstraatweg, verbetering doorstroming A1.
Nieuwe parkeergarages en ontsluiting parkeervoorzieningen	De 'parkeerring' wordt verschoven van de Emmastraat naar de Meester H.F. de Boerlaan
Relatie De Worp - binnenstad	Blijft in stand.
Relatie De Worp - rest van Deventer	Blijft in stand via de ontsluiting door het Sluiskwartier.
Verkeersmanagement	Zie scenario 1.
Binnenstad programma's en visies	
IJsselfront	Zowel binnen als buiten de spitsuren zullen de intensiteiten een fractie lager zijn dan in scenario 1. De reductie zal echter onvoldoende zijn voor het behalen van de beoogde verblijfskwaliteit.
Sluiskwartier	De Emmastraat kan als autovrij plein een verbindende schakel worden tussen de binnenstad en de Raambuurt. Daar staat tegenover dat de route door het Sluiskwartier een drukke route blijft. Via deze route blijft immers doorgaand verkeer mogelijk vanaf de Wilhelminabrug. Deze route kan een nieuwe (geringere) barrière vormen in het Sluiskwartier. Dit wordt mede bepaald door de stedenbouwkundige structuur en de nieuwe functies in dit gebied.
Oude Haven	Realisatie van dit plan is in dit scenario mogelijk.
Pothoofdpark	Realisatie van dit plan is in dit scenario mogelijk.
Parkeervrije pleinen	Is mogelijk.

3.4 SCENARIO 3: GEEN DOORGAAND VERKEER OVER WILHELMINABRUG

Doel scenario 3: beïnvloeden routekeuze doorgaand verkeer binnenstad, verbinden binnenstad met Sluiskwartier en Raambuurt, ruimte vrij maken voor Oude Haven, opheffen doorgaande verkeer over Wilhelminabrug

Scenario 3 is opgebouwd zoals scenario 2. Er is echter geen doorgaande route vanaf de Wilhelminabrug door het Sluiskwartier. De Wilhelminabrug eindigt als het ware in de nieuwe parkeergarage, die ligt onder de Emmastraat.



Analyse scenario 3: Geen doorgaand verkeer over Wilhelminabrug	
Buitenring verkeersfunctie	
Intensiteiten Henri Dunantlaan	Zie scenario 2. De Hanzeweg en de Henri Dunantlaan zullen aanzienlijk drukker worden, omdat er meer verkeer via de A1 de IJssel zal gaan passeren. De toename zal ongeveer 8.000 mvt/etmaal bedragen. Hiervoor kunnen extra maatregelen nodig zijn. Op het noordelijk gedeelte van de buitenring zal de intensiteit in beperkte mate toenemen (ongeveer 1.000 mvt/etmaal) ten gevolge van het verplaatsen van de verkeersrelatie Wilhelminabrug - Zwolseweg.
Doorstroming	Zie scenario 2.
Verkeersmanagement	Zie scenario 2. De Wilhelminabrug kan niet meer als calamiteitenroute functioneren voor de A1, hetgeen gezien de capaciteit en de kleinschalige stedelijke structuur eigenlijk al niet wenselijk is. Het is echter dan wel van belang dat de kwetsbaarheid van de A1 zelf wel wordt verminderd.
Binnenring verkeersfunctie	
Intensiteiten Ceintuurbaan (ten zuiden van Hoge Hondstraat)	Effect ongeveer gelijk aan scenario 1 plus een toename ten gevolge van het verplaatsen van de verkeersrelatie Wilhelminabrug - Welle/binnenstad (ongeveer 1.000 mvt/etmaal extra).
Doorstroming	Neemt af.
Oversteekbaarheid	Neemt af.
Verkeersmanagement	Dosering kan nodig zijn.
Binnenstad verkeer en parkeren	
Intensiteiten Welle	Afname ongeveer hetzelfde als in scenario 2.
Intensiteiten Singel	Zie scenario 2.
Intensiteiten Wilhelminabrug	Nemen aanzienlijk af doordat doorgaand verkeer ten opzichte van de binnenstad niet meer mogelijk is. De intensiteiten zullen minimaal halveren tot onder de 10.000 mvt/etmaal.
Nieuwe parkeergarages en ontsluiting parkeervoorzieningen	De 'parkeerring' wordt verschoven van de Emmastraat naar de Meester H.F. de Boerlaan. Voor het verkeer vanuit Twello is de nieuwe parkeergarage uitstekend bereikbaar. Indien men echter elders in de binnenstad wil parkeren dan is omrijden via de A1 noodzakelijk. Vroegtijdige route-informatie alsmede informatie over de bezetting van de garage Emmastraat is dan noodzakelijk. In dit scenario is het noodzakelijk de ontsluiting naar de parkeergarage vanaf de Wilhelminabrug volledig gescheiden te houden van de ontsluiting van het Sluiskwartier. Een alternatieve oplossing kan zijn om de ingang van de parkeergarage voor het verkeer vanuit Twello als het ware te verplaatsen naar de westelijke oprit van de Wilhelminabrug en daar alvast een starttarief te innen. In deze variant valt te overwegen om de brug uitsluitend toegankelijk te houden voor het langzame verkeer, het openbaar vervoer, hulpdiensten en eventuele ontheffinghouders in combinatie met een uitbreiding van de parkeervoorziening De Worp, een hoogfrequentie pontverbinding en een citybus die aansluit op deze pont en de parkeergarages bedient, waardoor reizigers gemakkelijk vanuit een parkeerlocatie op bestemmingen in de binnenstad kunnen komen.
Relatie De Worp - binnenstad	Blijft in stand.
Relatie De Worp - rest van Deventer	Vervalt maar kan hersteld worden door aan bewoners een pasje te verstrekken waarmee zij gratis door de parkeergarage kunnen rijden. Bij overschrijding van een minimum tijd worden parkeerkosten in rekening gebracht.
Verkeersmanagement	Zie scenario 1.
Binnenstad programma's en visies	
IJsselfront	Zowel binnen als buiten de spitsuren zullen de intensiteiten een fractie lager zijn dan in scenario 2.
Sluiskwartier	De Emmastraat kan als autovrij plein een verbindende schakel worden tussen de binnenstad en de Raambuurt.
Oude Haven	Realisatie van dit plan is in dit scenario mogelijk.
Pothoofdpark	Realisatie van dit plan is in dit scenario mogelijk.
Parkeervrije pleinen	Is mogelijk.

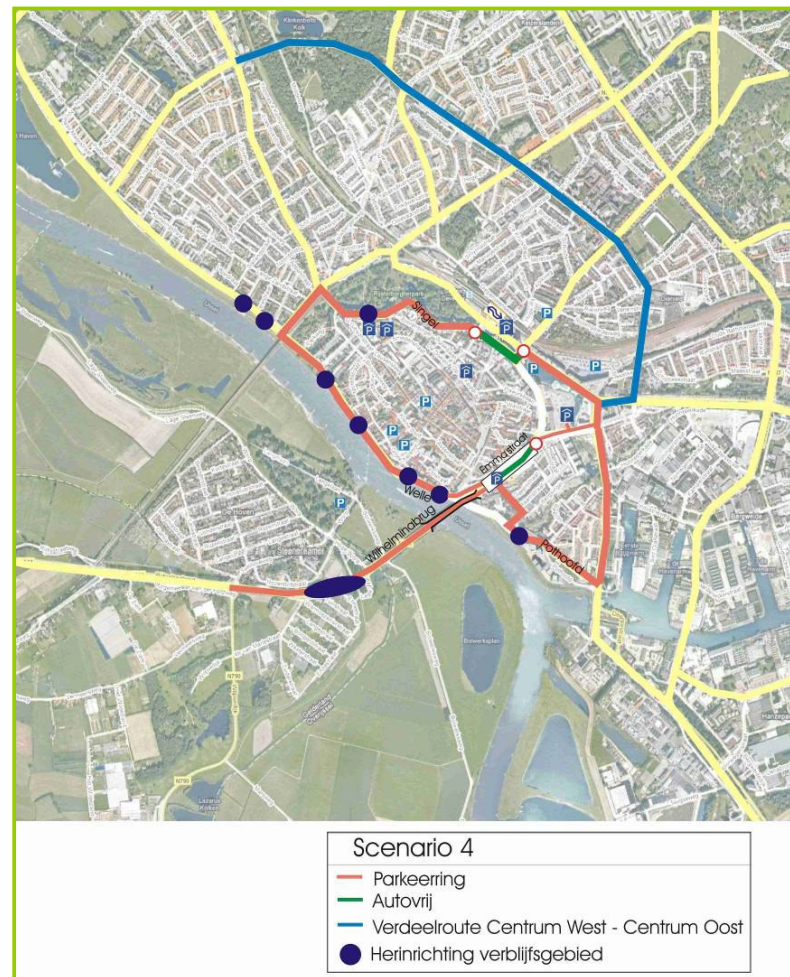
3.5 SCENARIO 4: COMPARTIMENTEN, STATIONSPLEIN AUTOVRIJ

Doel scenario 4: Opheffen van al het doorgaande verkeer door de binnenstad, sterker verbinden binnenstad met Sluiskwartier en Raambuurt en station.

In scenario 3 was doorgaand verkeer ten opzichte van de binnenstad via de Welle en de Singel nog mogelijk. In dit scenario is doorgaand verkeer door de binnenstad niet mogelijk. Ten opzichte van scenario 3 zijn de volgende maatregelen opgenomen:

- Er is geen rechtstreekse doorgaande verbinding tussen de Welle en het Pothoofd. Daarvoor zijn twee opties mogelijk:
 - 4a: Pothoofd wordt via het Sluiskwartier aangesloten op de parkeergarage Emmastraat. Daardoor ontstaat wel een doorgaande route door het Sluiskwartier vanaf de Wilhelminabrug, waardoor bijvoorbeeld de parkeergarage Boreel ook bereikbaar blijft via de Wilhelminabrug.
 - 4b: Pothoofd wordt niet aangesloten op de parkeergarage. Het verkeer vanaf de Zutphenseweg maakt gebruik van de toegang via de Kazernestraat.
- Ter hoogte van het station is de Singel autovrij, zodat het doorgaande verkeer niet vanaf het IJsseltracé verschuift naar de Singel. Dit betekent ook dat de Stationsstraat geen doorgaande functie meer heeft in dit scenario, waardoor er meer ruimte voor het busstation en halen/brengen kan ontstaan.

In dit scenario heeft de binnenring en in beperkte mate de buitenring een verdeelfunctie voor het bestemmingsverkeer voor de binnenstad. Verkeer vanuit het zuiden dat een bestemming heeft aan de noordzijde van de binnenstad zal gebruik moeten maken van de binnenring. Dit geldt slechts in beperkte mate ook voor het verkeer vanuit het noorden dat een bestemming heeft aan de zuidzijde van de binnenstad. Immers de Welle ontsluit nog een groot gedeelte van de binnenstad en de nieuwe parkeergarage bij de Emmastraat.



Analyse scenario 4: Compartimenten, Stationsplein autovrij	
Buitenring verkeersfunctie	
Intensiteiten Henri Dunantlaan	Er ontstaat een extra potentiële verkeersdruk van ongeveer 5.000 mvt/etmaal.
Doorstroming	Zie scenario 2.
Verkeersmanagement	Zie scenario 3.
Binnenring verkeersfunctie	
Intensiteiten Ceintuurbaan (ten zuiden van Hoge Hondstraat)	Doorgaand verkeer over het IJsseltraject is in dit scenario niet meer mogelijk. Dit betekent dat een groot gedeelte van het doorgaande verkeer (ten opzichte van de binnenstad) op de Welle in dit scenario gebruik gaat maken van de binnen- en buitenring. Het gaat naar verwachting om een verkeersstroom van 12.500 à 15.000 mvt/etmaal. Naar verwachting zal het grootste deel (minimaal 75%) willen kiezen voor de binnenring. Er ontstaat derhalve een potentiële verkeersdruk van ruim 20.000 mvt/etmaal op delen van de binnenring. Dit betekent dat in dit scenario een versterking van de verkeersfunctie van de binnenring noodzakelijk is met de daarbij behorende aanpassingen van de infrastructuur. Mogelijkheden en opties om deze verkeersdruk te verminderen zijn: 1. Er voor zorgen dat de verkeersrelatie Olst - A1 niet door Deventer wordt afgewikkeld (reductie - 3.000 mvt/etmaal). 2. Omslag in het autogebruik in de spits (vooral woon-werkverkeer naar de bedrijventerreinen) 3. Spitsmijden. 4. Korte ritten (fietsafstand) omzetten in fietsgebruik. Bij een maximaal effect van deze 4 maatregelen is een reductie haalbaar van ongeveer 5.000 mvt/etmaal.
Doorstroming	Een potentiële verkeersdruk van ruim 20.000 mvt/etmaal veroorzaakt, zonder aanvullende maatregelen, aanzienlijke doorstromings- en omgevingproblemen op de binnenring.
Oversteekbaarheid	Een potentiële verkeersdruk van ruim 20.000 mvt/etmaal veroorzaakt, zonder aanvullende maatregelen, aanzienlijke oversteekproblemen op de binnenring.
Verkeersmanagement	Dosering en dynamische routeverwijzing zijn noodzakelijk. Mogelijke doseerpunten zijn: Zwolseweg, Ceintuurbaan en Overstichtlaan bij het park en de Zutphenseweg en de Holterweg.
Binnenstad verkeer en parkeren	
Intensiteiten Welle	Forse afname naar ongeveer 5.000 mvt/etmaal.
Intensiteiten Singel	Afname van de verkeersdruk.
Intensiteiten Wilhelminabrug	Nemen aanzienlijk af doordat doorgaand verkeer ten opzichte van de binnenstad niet meer mogelijk is. De intensiteiten zullen minimaal halveren tot onder de 10.000 mvt/etmaal (scenario 4b). Indien doorgaand verkeer over de Wilhelminabrug mogelijk blijft, is de reductie uiteraard geringer (scenario 4a).
Nieuwe parkeergarages en ontsluiting parkeervoorzieningen	In een aantal gevallen is het gebruik van de binnenring noodzakelijk. Tijdige dynamische informatie over de bezetting van de garages en de route is noodzakelijk. Ook dit scenario kan het parkeren op De Worp worden uitgebreid.
Relatie De Worp - binnenstad	Blijft in stand.
Relatie De Worp - rest van Deventer	Vervalt maar kan hersteld worden door aan bewoners een pasje te verstrekken waarmee zij gratis door de parkeergarage kunnen rijden. Bij overschrijding van een minimum tijd worden parkeerkosten in rekening gebracht.
Verkeersmanagement	
Binnenstad programma's en visies	
IJsselfront	De verblijfskwaliteit kan sterk verbeterd worden. Weliswaar blijft er autoverkeer noodzakelijk om de parkeergarages te bereiken maar op de recreatieve knooppunten kan het autoverkeer afgewikkeld worden volgens de principes van shared space.
Sluiskwartier	De Emmastraat kan als autovrij plein een verbindende schakel worden tussen de binnenstad en de Raambuurt.
Oude Haven	Realisatie van dit plan is in dit model mogelijk.
Pothoofdpark	Realisatie van dit plan is in dit model mogelijk.
Parkeervrije pleinen	Is mogelijk.

3.6 SCENARIO 5: ANDERS BETALEN VOOR PARKEREN

Doel scenario 4: Sterk reduceren van het doorgaande verkeer door de binnenstad, waarbij de bestaande verkeersverbindingen als onderdeel van het verblijfsgebied (herinrichting) in stand kunnen blijven.

In de scenario's 1 tot en met 4 zijn maatregelen in de infrastructuur en de verkeerscirculatie opgenomen. Deze maatregelen zijn erop gericht om het doorgaande verkeer ten opzichte van de binnenstad te ontmoedigen of onmogelijk te maken. In scenario 5 worden geen ingrijpende maatregelen in de verkeersstructuur genomen. Voor het binnenstadsgebied wordt een verblijfsheffing, een cordonheffing of een selectieve toegang ingevoerd. Het gaat dan om het gebied dat ligt binnen de parkeerring (zie figuur bij scenario 1, §3.2). Het principe en de uitvoering komen erop neer, dat er sprake is van een andere manier van betalen voor het parkeren.

Verblijfsheffing

Het gehele gebied binnen de parkeerring wordt beschouwd als één parkeerzone. Voor een kort verblijf (= doorgaand verkeer) geldt een hoog tarief. Voor het parkeren op straat geldt een parkeerduurbeperking. Op straat en in de parkeergarages zijn geen parkeer- en betaalautomaten aanwezig. Er moet worden vermeden dat parkeergarages als stallingsgarages worden gebruikt. Dat betekent dat boven een bepaalde parkeerduur het tarief fors moet toenemen. Voor bewoners en bedrijven zijn ontheffingen nodig (zoals dat ook al het geval is bij parkeerregulering).

Cordonheffing

In dit systeem blijft het bestaande parkeer- en betaalsysteem in stand. Aan de randen van de binnenstad wordt een basisparkeertarief geheven in de vorm van een vast bedrag. De waarde van het ticket wordt afgetrokken van de werkelijk gemaakte parkeerkosten. Parkeerders in de binnenstad betalen dus niets extra. Alleen het doorgaande verkeer, dat niet parkeert, maakt geen gebruik van de waarde van het ticket en betaalt als het ware voor de doorgaande rit. Ook in dit systeem zijn ontheffingen nodig voor bewoners en bedrijven alsmede abonneementhouders van de garages en eventueel distributieverkeer.

Selectieve toegang

De binnenstad is alleen toegankelijk voor automobilisten die beschikken over een parkeerkaartje of een ontheffing. Het parkeerkaartje kan vooraf worden aangeschaft via het internet of automaten die geplaatst worden op de toegangswegen naar de binnenstad vóór de selectieve toegangen.

In scenario 5 blijft de binnenstad voor iedereen toegankelijk (zowel voor bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer). Er wordt echter op een andere manier afgerekend voor het parkeren. Het systeem wordt zo opgezet dat gebruik door doorgaand verkeer niet aantrekkelijk is doordat er in feite een schrikstarief wordt ingevoerd voor ultrakort parkeren. In scenario 5 kan het plaatsen van de toegangs- en betalingssystemen een praktisch probleem vormen, mede in verband met de doorstroming en toegankelijkheid voor het openbaar vervoer, taxi's en hulpdiensten. Om die reden is waarschijnlijk een elektronische cordonheffing (in combinatie met het aanpassen van de parkeertarieven en ontheffingen) het meest kansrijk.

De effecten op de verkeersstromen en de infrastructuur zijn vergelijkbaar met scenario 4.



4 KEUZES VOOR DE TOEKOMST

4.1 DILEMMA'S EN KEUZEMOGELIJKHEDEN

Problemen niet verschuiven!

De gemeente Deventer streeft een kwaliteitsverbetering van de stad na, zoals opgenomen in de visies IJsselfront en Sluiskwartier, en wil tevens de historische pleinen in de binnenstad parkeervrij maken. De gewenste kwaliteitsverbeteringen hebben te maken met de gevolgen van de groei van het autoverkeer. Immers het gebruik van de Welle, het gebruik van de Wilhelminabrug en het parkeren in de openbare ruimte werken belemmerend voor het samensmeden van de binnenstad, de IJssel en het Sluiskwartier. Het parkeren op de pleinen in de binnenstad doet afbreuk aan het historische stadsbeeld. De Stichting Stadshaven Deventer constateert terecht dat het handhaven van de bestaande westelijke helling van de Wilhelminabrug niet samengaat met hun visie en wens om de Oude Haven terug in de historische binnenstad te brengen. De optelsom van de visies en wensen leiden tot de behoefte om de druk van het autoverkeer in en rond de binnenstad drastisch te reduceren. Daar staan twee zaken tegenover:

- De omvang van het autoverkeer groeit nog de komende jaren: vanuit een traditionele aanpak zou dit juist meer verkeerscapaciteit vergen in plaats van minder.
- Het verplaatsen van verkeersstromen uit de binnenstad naar andere routes veroorzaakt daar een hogere verkeersdruk. Dit kan tot gevolg hebben dat elders juist problemen ontstaan die in de binnenstad worden opgelost. Dan is er dus sprake van een probleemverschuiving en kan de gemeente zich afvragen of ze er per saldo echt iets mee opschiet. Het realiseren van mooie plannen die elders nieuwe problemen veroorzaken zal zeker maatschappelijke en bestuurlijke weerstand opwekken. De gemeente Deventer heeft eerder in het kader van de Hoofdwegenstructuur geconcludeerd dat bijvoorbeeld het afsluiten van de Welle elders (bijvoorbeeld de intensiteiten op de binnenring en de Singel) tot te grote problemen leidt.

Met deze constatering kan niet anders worden geconcludeerd dan dat de gemeente Deventer in een situatie dreigt te geraken, waarin elke keuze verkeerd uitpakt, immers:

1. **Niet** ingrijpen in het verkeerssysteem betekent verdere afname van de verblijfs- en beeldkwaliteit van de binnenstad ten gevolge van de groei van het autoverkeer. Economische en toeristische potenties blijven dan onbenut.
2. **Wel** ingrijpen in het verkeerssysteem biedt mogelijkheden voor een forse verbetering van de verblijfs- en beeldkwaliteit van de binnenstad maar mogelijk wel ten koste van een kwaliteitsafname elders in de stad (omgeving binnen- en buitenring).

Halve maatregelen hebben geen zin!

Het ontmoedigen van het gebruik van de (doorgaande) routes in en direct langs de binnenstad zal slechts een beperkt effect hebben. Voor veel automobilisten zal het gebruik van de Wilhelminabrug en de Welle logisch blijven omdat dit de kortste route is blijft. Een aantal verkeersremmende maatregelen zal daar slechts beperkt effect op hebben omdat de alternatieve routes niet in de directe omgeving liggen en omrijden noodzakelijk maken. Het nemen van halve maatregelen leidt niet tot de gewenste kwaliteitsverbetering:

- Als de Welle als doorgaande route (met verkeersremmende maatregelen) beschikbaar blijft, zal deze ook als zodanig in gebruik blijven. De omvang van het autoverkeer maakt het dan niet mogelijk om echte 'pleinen en verblijfsruimten' te creëren. De auto zal dominant blijven in het straatbeeld en beperkingen opleggen aan het langzame verkeer.
- Dit geldt ook voor de Wilhelminabrug. Zolang er sprake is van doorgaand verkeer zal de barrière tussen de binnenstad en het Sluiskwartier niet kunnen worden geslecht. Een plein onder de oostelijke brughelling, zoals opgenomen in de visie Sluiskwartier, blijft een halve oplossing. De beleving van het plein onder de brughelling zal worden verstoord door de vreemde, grootschalige en architectonisch onaantrekkelijke kap (de brughelling). Het is ook een mogelijkheid de Emmastraat te ondertunnelen. Dit heeft echter weer grote nieuwe nadelen: een extra helling/barrière, juist uitnodigend voor doorgaand verkeer en conflicterend met een eventuele aanleg van een ondergrondse parkeergarage, het vergroten van de verkeersdruk op het Churchillplein.
- Het parkeervrij maken van de historische pleinen is mogelijk indien daar vervangende parkeerterreinen in gebouwde voorzieningen voor in de plaats komt. Opties hiervoor zijn kleinschalige bezoekersgarages, een grote garage in het Sluiskwartier en uitbreiding van De Worp. Voor de kleinschalige bezoekersgarages is een goed informatiesysteem (over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen) en prijsregulering gewenst. Voor een grote parkeergarage in het Sluiskwartier (600 tot 1.000 parkeerplaatsen) heeft een ondergrondse

parkeergarage de voorkeur omdat dit geen extra bovengrondse ruimte vergt en geen versnippering van de bovengrondse stedenbouwkundige structuur veroorzaakt. In het geval van uitbreiding van De Worp is een hoogfrequente pontverbinding noodzakelijk.

Er is geen onderscheid te maken in type doorgaand verkeer

De specifieke ligging van Deventer aan de IJssel, waardoor het centrum niet in het hart van de stad ligt, veroorzaakt de behoefte om langs de binnenstad dwars door de stad te rijden. Vele andere steden (met een centraal gelegen stadshart) hebben dit probleem kunnen oplossen door de doorgaande stromen om te leiden via ringwegen en de binnenstad af te sluiten voor het doorgaande verkeer. De wegen in en direct rondom deze binnensteden hebben uitsluitend een functie voor het herkomst- en bestemmingsverkeer (parkeren). De specifieke structuur van Deventer biedt niet de mogelijkheid voor het realiseren van een volledige ringweg. In de hoofdwegenstructuur zijn halve ringen (binnen- en buitenring) opgenomen. Dit is dan ook een praktische belemmering tot nu toe gebleken om ingrijpende maatregelen in de verkeersstructuur te nemen. Als haalbaar compromis wordt in een aantal visies ingezet op het *beperken* van het doorgaande verkeer. Dit betekent dat de wegen in en rondom de binnenstad *wel* een functie mogen hebben voor doorgaand verkeer (ten opzichte van de binnenstad) voor de korte afstand of voor bestemmingen direct buiten de binnenstad, maar *niet* voor regionale verplaatsingen. Deze wens is logisch en duidelijk maar praktisch *niet* uitvoerbaar. Als doorgaand verkeer mogelijk is voor de korte afstand is dat *ook* mogelijk voor doorgaand verkeer over langere afstand. De keuze moet dan ook worden gemaakt uit twee uitersten:

1. Doorgaand verkeer is mogelijk: alle mogelijke verplaatsingen kunnen gebruikmaken van de beschikbare routes.
2. Doorgaand verkeer is niet mogelijk: al het doorgaand verkeer (zowel over korte als lange afstand) moet gebruikmaken van andere routes. De wegen in en direct rondom de binnenstad zijn alleen beschikbaar voor herkomst- en bestemmingsverkeer.

Capaciteitsproblemen zijn tijdsafhankelijk

Als het autoverkeer gelijkmatig verdeeld zou zijn over de dag zou de (toekomstige) spitsuurintensiteit op bijvoorbeeld de Welle geen 2.000 mvt/uur bedragen maar 1.000 mvt/uur (inclusief het doorgaande verkeer). Het verkeersbeeld in het huidige spitsuur zou dan wijzigen in het verkeersbeeld dat hoort bij het tijdstip van 19 of 20 uur. Met dezelfde etmaalintensiteit zou de probleembeleving geheel anders zijn. Een zo'n sterk gelijkmatige verdeling van het autoverkeer over de dag zal uiteraard niet ontstaan. Dat heeft met ons werken leefritme te maken. Congestieproblemen treden maar op een beperkt deel van de dag op. Het verschuiven van (doorgaande) verkeersstromen naar andere routes verhoogt op die routes het spitsprobleem in de vorm van congestie. Buiten de spitsuren zal ook een verhoging kunnen optreden van de verkeersdruk, maar dit hoeft niet per definitie tot een capaciteits- of congestieprobleem te leiden. De vraag doet zich dan voor in welke mate een probleem, dat optreedt gedurende een beperkte tijd van de dag, belemmerend mag werken voor een structurele kwaliteitsverbetering van de stad. Deze vraag is op voorhand niet eenduidig te beantwoorden daar tijdelijke verkeersproblemen wel een grote impact kunnen hebben op de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de gezondheid (uitstoot). Interessant is dan wel om te beoordelen in welke mate de omvang van de verkeersstromen te beïnvloeden is. In de spitsuren bestaat een groot deel van het autoverkeer uit woon-werkverkeer, waarvan een gedeelte over korte afstanden. Maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, telewerken en flexwerken kunnen de omvang van het autoverkeer in de spits reduceren. In het kader van de aanpak A1 wordt op regionaal niveau flankerend beleid ontwikkeld en ingezet op samenwerking met het bedrijfsleven.

Keuzemogelijkheden oplossingsprincipes

In hoofdstuk 3 is een aantal mogelijke scenario's beschreven. Deze hebben inzicht gegeven in de oplossingsrichtingen maar ook in de dilemma's die daarbij optreden.

De oplossingsprincipes zijn te onderscheiden in vier categorieën:

1. *Niets* doen: de verkeersstructuur wordt niet gewijzigd.
2. *Inrichtingsmaatregelen*: de verkeersstructuur wordt niet gewijzigd maar op een aantal locaties vindt wel een herinrichting plaats met als doel om de verblijfskwaliteit te verbeteren en doorgaand verkeer te ontmoedigen.
3. *Verkeersstructuur* wijzigen: er worden maatregelen genomen in de verkeersstructuur op een zodanige wijze dat doorgaand verkeer ten opzichte van de binnenstad vermindert dan wel niet mogelijk is. Met deze maatregel ontstaat de mogelijkheid om de omgevingskwaliteit te verbeteren.
4. *Anders betalen voor parkeren*: een andere manier van het heffen van parkeergeld biedt de mogelijkheid om het doorgaande verkeer door de

binnenstad te reduceren zonder dat de verkeersstructuur gewijzigd hoeft te worden.

Alle oplossingsprincipes kunnen aangevuld worden met maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement en aanvullend vervoer (pont en

citybus van en naar parkeervoorzieningen). De vraag is nu aan de orde welke oplossingsprincipe de voorkeur verdient. In de volgende tabel is er per oplossingsprincipes een kwalificatie opgenomen.

Oplossingsprincipe	Relatie met programma's en visie					Verkeerssysteem		
	IJsselfront	Sluiskwartier	Oude Haven	Pothoofd-park	Parkeervrije pleinen	Binnenstad	Binnenring	Buitenring
Niets doen	Versterking relatie binnenstad - IJssel komt niet tot stand, verkeersdruk neemt toe, kwaliteit neemt af.	Versterking relatie binnenstad - IJssel komt niet tot stand, verkeersdruk neemt toe, kwaliteit neemt af. Een extra parkeergarage kan niet onder de Emmastraat worden gerealiseerd maar zal een plek moeten krijgen in het Sluiskwartier.	Er komt geen ruimte vrij voor het realiseren van de Oude Haven.	Kan worden gerealiseerd.	Kan worden gerealiseerd mits er een nieuwe parkeergarage in het Sluiskwartier wordt ontwikkeld.	De verkeersdruk neemt toe, waardoor de bereikbaarheid voor het bestemmings-verkeer kan verminderen.	Kan functie krijgen van gebiedsontsluitingsweg C en worden ingericht als groene boulevard.	Geen wijzigingen ten opzichte van vastgestelde hoofdwegen-structuur.
Inrichtingsmaatregelen	Inrichtingsmaatregelen hebben onvoldoende effect om de verblijfskwaliteit te kunnen waarborgen. De omvang van de verkeersstromen blijft waarschijnlijk in strijd met de gewenste herinrichtingsprincipes.	Versterking relatie binnenstad - IJssel komt niet of onvoldoende tot stand, de verkeersdruk neemt niet af, kwaliteit neemt af. Een extra parkeergarage kan niet onder de Emmastraat worden gerealiseerd maar zal een plek moeten krijgen in het Sluiskwartier.	Er komt geen ruimte vrij voor het realiseren van de Oude Haven.	Kan worden gerealiseerd.	Kan worden gerealiseerd mits er een nieuwe parkeergarage in het Sluiskwartier wordt ontwikkeld.	De verkeersdruk neemt niet af, waardoor de bereikbaarheid voor het bestemmings-verkeer kan verminderen.	Beperkte toename van de verkeersdruk. De binnenring kan functie krijgen van gebiedsontsluitingsweg C en worden ingericht als groene boulevard.	Geen wijzigingen ten opzichte van vastgestelde hoofdwegen-structuur, slechts een zeer geringe toename van de verkeersdruk.
Verkeersstructuur en anders betalen voor parkeren.	Op de Welle en aansluitende wegvakken rijdt uitsluitend nog bestemmingsverkeer. Een versterking van de relatie binnenstad - IJssel is mogelijk.	Het inkorten van de brughelling en reduceren van het doorgaand verkeer maakt het mogelijk om de relatie tussen het Sluiskwartier/Raambuurt en de binnenstad te versterken.	Er komt ruimte vrij voor het realiseren van de Oude Haven.	Kan worden gerealiseerd.	Dit is mogelijk omdat dit principe de mogelijkheid biedt om een grote parkeergarage te realiseren onder de Emmastraat	De verkeersdruk neemt af. De bereikbaarheid voor het bestemmings-verkeer verbetert.	Toename van de verkeersdruk. Dit kan leiden tot congestie tijdens de spitsuren. Binnenring is tevens verdeelring voor de binnenstad.	Toename van de verkeersdruk. Kan leiden tot (extra) congestie in de spitsuren.

Op basis van de tabel worden de keuzemogelijkheden in de volgende paragrafen beschreven.

4.2 NIETS DOEN

Het in stand houden van de bestaande verkeersstructuur betekent dat:

- De verkeersdruk op de binnenstad (Welle, Singel en Wilhelminabrug) zal blijven toenemen.
- De beoogde verblijfskwaliteit voor het IJsselfront niet kan worden behaald.
- Het Sluiskwartier wel kan worden herontwikkeld, maar dat de aanhechting aan de binnenstad plaats zal moeten vinden via een plein onder de bestaande brughelling.
- Een nieuwe parkeergarage in het Sluiskwartier zal moeten worden gerealiseerd inclusief de toegangen.
- Het plan Oude Haven niet kan worden gerealiseerd.
- Het plan Pothoofdpark wel kan worden gerealiseerd.
- De historische pleinen kunnen parkeervrij worden gemaakt als een nieuwe parkeergarage in het Sluiskwartier voldoende groot is.
- Er geen extra consequenties zijn voor het functioneren en inrichten van de binnen- en buitenring.

4.3 INRICHTINGSMAATREGELEN

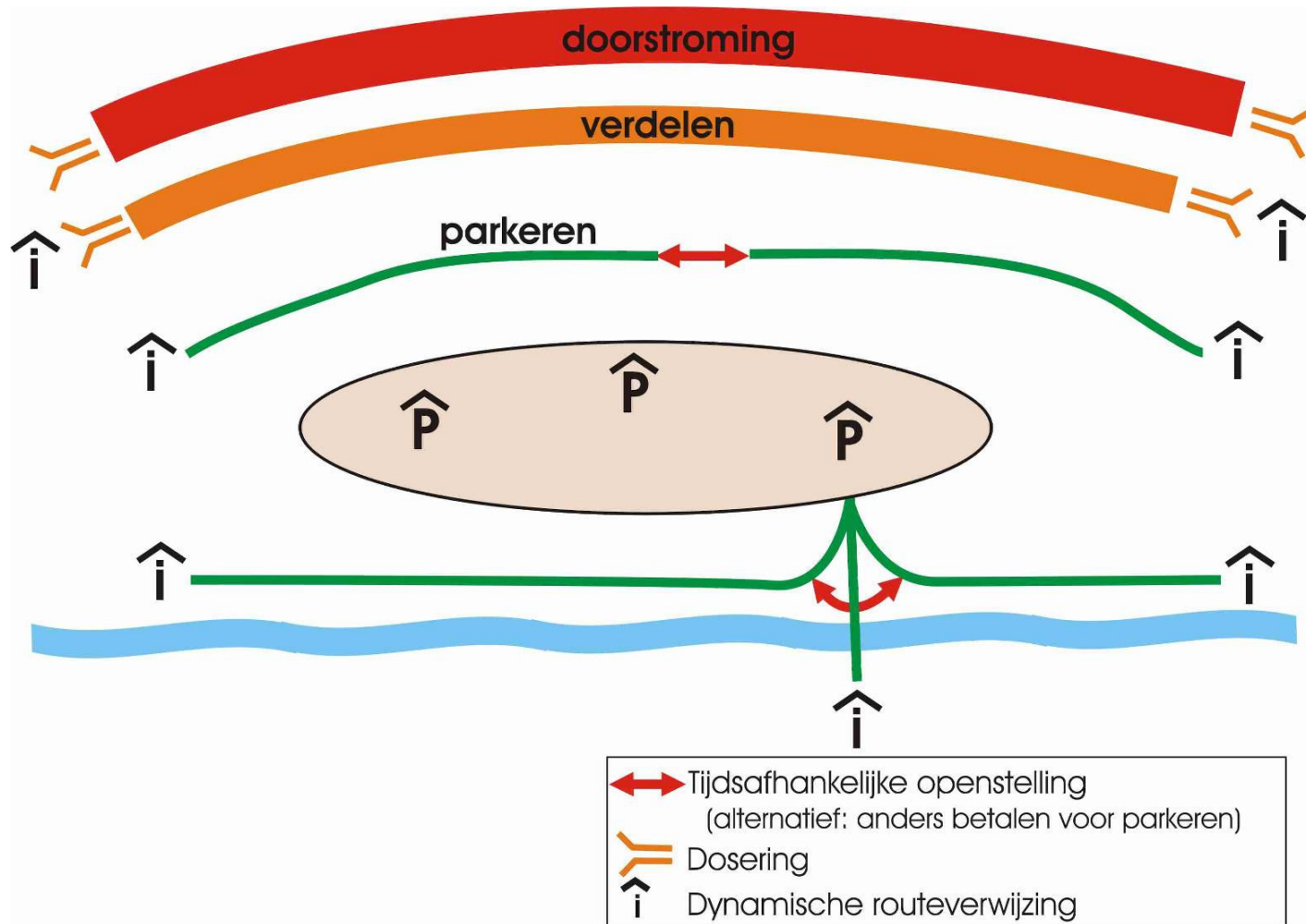
De inrichtingsmaatregelen bestaan uit verkeersremmende maatregelen, verkeersruimte ombouwen tot verblijfsruimte (shared space), oostelijke helling van de Wilhelminabrug inkorten. Het uitvoeren van deze inrichtingsmaatregelen betekent dat:

- De verkeersdruk op de binnenstad (Welle, Singel en Wilhelminabrug) niet of slechts in geringe mate zal afnemen.
- De beoogde verblijfskwaliteit voor het IJsselfront niet kan worden behaald. Er ontstaat zelfs een conflict tussen de lokale inrichting als verblijfsruimte en de verkeersdruk.
- Het Sluiskwartier wel kan worden herontwikkeld, maar dat de aanhechting aan de binnenstad plaats zal moeten vinden via een plein onder de ingekorte brughelling. De Emmastraat zelf blijft een barrière tussen de binnenstad en de Raambuurt.

- Een nieuwe parkeergarage kan onder de Emmastraat worden gerealiseerd.
- Het plan Oude Haven niet kan worden gerealiseerd tenzij het (doorgaande) verkeer van en naar de Wilhelminabrug niet via de Emmastraat wordt afgewikkeld maar door het Sluiskwartier. Daar ontstaat dan wel een extra barrière.
- Het plan Pothoofdpark wel kan worden gerealiseerd.
- Er geen of nauwelijks extra consequenties zijn voor het functioneren en inrichten van de binnen- en buitenring.
- De historische pleinen kunnen parkeervrij worden gemaakt. Substitutie van parkeervoorzieningen vindt plaats in een nieuwe parkeergarage onder de Emmastraat.
- Een eventuele toekomstige nieuwe noordelijke brug over de IJssel zal een reducerend effect hebben op de verkeersdruk op de Welle en de Wilhelminabrug, maar niet zodanig dat daarmee wel de beoogde verblijfskwaliteit kan worden gewaarborgd.

4.4 VERKEERSSTRUCTUUR WIJZIGEN OF ANDERS BETALEN VOOR PARKEREN

Het afsluiten van doorgaand verkeer door en direct rondom de binnenstad kan op twee manieren plaats vinden: door fysieke ingrepen in de verkeersstructuur of door het prijsmechanisme ('anders betalen voor parkeren'). De effecten van beide principes zullen ongeveer hetzelfde zijn. Er kunnen echter wel grote verschillen ontstaan in de inrichting en de verkeersstructuur. In de fysieke variant is het noodzakelijk dat verbindingen en aansluitingen vervallen. In de variant met het prijsmechanisme kunnen de verbindingen wel in stand blijven en behouden alleen een functie voor het bestemmingsverkeer. De inrichting kan daar dan ook op worden afgestemd. Voorbeeld: in de fysieke variant loopt ontsluiting van de Boreelgarage vanaf de Wilhelminabrug door het Sluiskwartier of wordt omgeleid via de A1. In de variant 'anders betalen voor parkeren' kan de rechtstreekse verbinding via een verkeersluwe Emmastraat (verblijfsgebied, geen of nauwelijks doorgaand verkeer) in stand blijven. Het principe 'anders betalen voor parkeren' biedt meer flexibiliteit voor de ontsluiting en de inrichting van het gebied.



Figuur 5 Schematische weergave opheffen doorgaand verkeer (volgens beschrijving §4.4)

Het weren van doorgaand verkeer door en direct rondom de binnenstad (over de Welle en de Wilhelminabrug, zie Figuur 5) betekent dat:

- De verkeersdruk op de binnenstad (Welle, Singel en Wilhelminabrug) fors afneemt.
- De beoogde verblijfskwaliteit voor het IJsselfront kan worden behaald.
- Het Sluiskwartier kan worden herontwikkeld, met een aanhechting via een autovrije of auto-arme Emmastraat. Een nieuwe parkeergarage kan worden gerealiseerd onder de Emmastraat. In het Sluiskwartier ontstaat geen nieuwe verkeersbarrière.
- Het plan Oude Haven kan worden gerealiseerd.
- Het plan Pothoofdpark kan worden gerealiseerd.
- De historische pleinen parkeervrij kunnen worden gemaakt.

Er grote consequenties zijn voor het functioneren en inrichten van de binnen- en buitenring. Een eventuele toekomstige nieuwe noordelijke brug over de IJssel kan deze problematiek behoorlijk verlichten.

Er dient vermeden te worden dat het verschuiven van verkeersstromen negatieve effecten veroorzaakt op en rondom de binnen- en buitenring. Hiervoor kunnen de volgende maatregelen worden ingezet:

1. *Reduceren van de omvang van het autogebruik in de spitsuren.* Hiervoor kan worden aangesloten bij de aanpak in het kader van de aanpak A1. Voor het reduceren van de omvang van het autoverkeer in de spitsuren dient een doelgroepgerichte benadering te worden uitgevoerd. Potentiële doelgroepen, waarvoor de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag gewenst is, zijn in ieder geval: werknemers van de bedrijventerreinen in Deventer, huidige spitsgebruikers van de Welle en de binnenring, automobilisten die korte ritten maken (het autogebruik naar het bedrijventerrein A1 bedraagt ongeveer 70%, ongeveer de helft van de werknemers in Deventer woont ook in Deventer). Voor het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag is het aanbieden van infrastructuur (bijvoorbeeld fietsvoorzieningen) alleen niet voldoende. Prijsmaatregelen, belonen, arbeidsvoorwaarden en -organisatie, gemak, imago en flexibiliteit van de alternatieven zullen daarbij een belangrijke rol spelen.
2. *De doorgaande verbindingen Welle - Pothoofd en over de Singel uitsluitend in de ochtendspits openhouden voor ontheffinghouders.* Tijdens de uren van de ochtendspits is er nog geen conflict tussen een verkeers- en een verblijfsfunctie. De openingstijden kunnen zo worden gekozen dat er tevens een spreiding van de spitsdruk wordt bevorderd (bijvoorbeeld 06.30 - 08.00 uur, buiten deze uren is doorgaand verkeer niet mogelijk) Het aantal ontheffinghouders kan worden gelimiteerd en worden geselecteerd

(bewoners binnenstad en gebieden die met zekerheid gebruik willen maken van de binnenring in plaats van de Welle). Indien gekozen wordt voor het oplossingsprincipe 'anders betalen voor parkeren' kan met tariefdifferentiatie een soortgelijk effect worden bereikt.

3. Het aanpassen van de infrastructuur op de binnen- en buitenring. Dit geldt met name voor de capaciteit van kruispunten. Zo kan het noodzakelijk zijn op een aantal kruispunten afslagverboden in te stellen. De noodzaak en mogelijkheden kunnen worden beoordeeld nadat de effecten van het verplaatsen van verkeersstromen zijn doorgerekend. Naast de capaciteit van kruispunten zal moeten worden beoordeeld of een nieuwe parallelle route aan de Veenweg gewenst is.
4. In de avondspits is er wel een conflict ontstaat tussen een verkeersfunctie en een verblijfsfunctie. Dit betekent dat voor de avondspits *doseringsmaatregelen* nodig zijn op de Zutphenseweg en de Holterweg. De mate van dosering zal afhangen van de mate waarin capaciteitsverhoging op de kruispunten van de binnen- en buitenring mogelijk is. De doseringsmaatregelen moeten ervoor zorgen dat de doorstroming op de binnen- en buitenring tijdens de spitsuren in stand blijft, waarbij rekening wordt gehouden met de oversteekbaarheid van deze wegen.. De dosering wordt alleen ingeschakeld als het nodig is. De dosering als zodanig kan eveneens een positief effect hebben op de vervoerwijzekeuze en het tijdstip van reizen. Dosering vanaf de Zwolseweg kan eveneens noodzakelijk zijn.
5. *Dynamische route-informatie* kan weggebruikers verleiden om meer gebruik te maken van de buitenring dan van de binnenring op momenten dat er voor hen daadwerkelijk een reistijdvoordeel te verwachten is.
6. Voor de Wilhelminabrug (en de Emmastraat) wordt aanbevolen om geen doorgaande route door het Sluiskwartier te realiseren, ook niet tijdsafhankelijk. Een doorgaande route zou een te grote verkeersdruk op een nieuw stukje binnenstad veroorzaken. Voorgesteld wordt om de Wilhelminabrug uitsluitend voor bestemmingsverkeer van/naar de binnenstad te gebruiken. Wel is het mogelijk om met een *ontheffingenbeleid* voor de parkeergarage Emmastraat een beperkte hoeveelheid doorgaand verkeer (bijvoorbeeld vanaf De Worp en selectief vanuit Twello) toe te laten. In de variant 'anders betalen voor parkeren' kan er wel een rechtstreekse verbinding tussen de Wilhelminabrug en het Sluiskwartier worden geboden. Alle doorgaande verkeersstromen (ten opzichte van de binnenstad) zouden gebruik moeten maken van de A1. Voorwaarde is dan wel dat de A1 wordt aangepakt volgens de voorstellen die opgenomen zijn in de gebiedsgerichte verkenning van de A1. Volgens deze voorstellen wordt de capaciteit vergroot en de kwetsbaarheid verminderd. De kans is namelijk erg groot dat er thans

tijdens de spits gebruik wordt gemaakt van de Wilhelminabrug om de A1 te mijden of om omrijden te vermijden. Dit betekent wel dat de fietsverbinding en de OV-verbinding op de corridor Deventer - Apeldoorn van een zeer hoge kwaliteit moet zijn om ook op deze corridor het mobiliteitsgedrag te kunnen beïnvloeden. Dit kan worden gecombineerd met het realiseren van een stadsboulevard op de Rijksweg. Een rondweg Twello is bij deze aanpak geen voorwaarde meer om het autoverkeer van de Wilhelminabrug af te leiden, voor zover dat al zou lukken met een rondweg in Twello.

In deze opzet zou de parkeerfunctie van De Worp voor de binnenstad kunnen worden uitgebreid.

7. Een *citybus* die gebruikmaakt van de ‘binnenstadsring’ kan ervoor zorgen, dat men vanuit iedere parkeergarage gemakkelijk diverse bestemmingen in en rondom de binnenstad kan bereiken.
8. Het realiseren van een *grote parkeergarage voor bewoners en bezoekers onder de Emmastraat*. Dit kan worden gecombineerd met kleinschalige voorzieningen in de binnenstad en uitbreiding van de parkeervoorzieningen op De Worp.

Indien deze maatregelen succesvol worden gerealiseerd, zijn de aanpassingen die plaats moeten vinden aan de binnen- en buitenring beperkter van omvang. Dit zal moeten worden beoordeeld op basis van een nadere analyse van de omvang van de verkeersstromen volgens deze aanpak. Van belang is daarbij de noodzaak en de mogelijkheid om te doseren vanaf de Holterweg en de Hanzeweg.

4.5 GEDEELTELIJK WIJZIGEN VERKEERSSTRUCTUUR

In §4.4 is het maximale pakket aan mogelijke ingrepen beschreven. Dit levert de maximale potentie op voor het versterken van de kwaliteit van de binnenstad. Ook de bereikbaarheid wordt verbeterd. Er komt namelijk meer ruimte voor het bestemmingsverkeer. Het realiseren van het maximale pakket betekent echter ook een maximale opgave voor het beïnvloeden van de verkeersstromen (autoverkeer) en het mobiliteitsgedrag. In deze paragraaf wordt aangegeven of ook deeloplossingen mogelijk zijn voor het uitvoeren van de verschillende visies:

- Voor het realiseren van de verblijfskwaliteit volgens de visie van het IJsselfront is het nodig om het doorgaande verkeer op de Welle te weren. Dit kan structureel gebeuren of tijdsafhankelijk, zoals beschreven in §4.4. Het valt te overwegen om dit principe uitsluitend toe te passen in weekenden en tijdens vakantieweken. De verdrijving naar de binnen- en buitenring is dan aanzienlijk geringer.

- Het Sluiskwartier zou ook kunnen worden herontwikkeld zonder dat de verkeersstructuur wijzigt. De aanhechting aan de binnenstad vindt plaats in de vorm van een plein onder de brughelling.
- Het plan Oude Haven zou ook kunnen worden gerealiseerd zonder het weren van doorgaand verkeer. Het inkorten van de brughelling is noodzakelijk alsmede het afwikkelen van het (doorgaande) autoverkeer door het Sluiskwartier.
- Het plan Pothoofdpark is niet afhankelijk van het wijzigen van de verkeersstructuur en kan derhalve altijd worden gerealiseerd.

Samengevat kan worden gesteld dat het weren van doorgaand verkeer over de Wilhelminabrug essentieel is indien het Sluiskwartier en de Oude Haven integraal als onlosmakelijk onderdeel van de binnenstad worden (her)ontwikkeld.

Voor de Welle is een stapsgewijze aanpak denkbaar:

1. Doorgaand verkeer onmogelijk maken gedurende weekenden, vakantieweken en evenementen. Deze maatregel wordt dan ook genomen op de Singel.
2. Op werkdagen doorgaand verkeer onmogelijk maken met uitzondering van een bepaalde periode in de ochtendspits. Deze stap kan worden genomen indien gebleken is dat de aanpak van het wijzigen van het mobiliteitsgedrag tot een afname van de intensiteiten in de spitsuren heeft geleid, waardoor de effecten elders op het hoofdwegennet acceptabel en beheersbaar blijven.

En *optioneel* afhankelijk van de ontwikkelingen:

3. Als 2., echter de openingstijden worden ingekort.
4. Permanent afsluiten voor doorgaand verkeer.

Afsluiting van de Welle/Pothoofd voor doorgaand verkeer kan plaatsvinden door tijdsafhankelijke dynamische afsluiting of door het invoeren van ‘anders betalen voor parkeren’.

4.6 TOT SLOT: HET MAKEN VAN EEN KEUZE DULDT GEEN UITSTEL MEER

Voor de verdere ontwikkeling van de stad zijn keuzes voor de verkeersstructuur noodzakelijk, zodat er duidelijke kaders ontstaan voor de stedelijke projecten en de aanpak van de infrastructuur. Bij het maken van een keuze spelen de volgende zaken een belangrijke rol:

- de verbetering van de kwaliteit, het imago van de (binnen)stad, de mate waarin (gewenste) ontwikkelingen kunnen worden gefaciliteerd;
- de verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad;
- de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag met name in de spitsuren voor het woon-werkverkeer. In verschillende delen van het land begint dit van de grond te komen (convenanten mobiliteitsmanagement). Ook in de regio Stedendriehoek worden voorbereidingen getroffen samen met het bedrijfsleven in het kader van de aanpak van de A1. Het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag in de spitsuren kan dan als winst een kwaliteitsverbetering voor de stad opleveren.
- het dynamisch verkeersmanagement.

Eindconclusie: de meest kansrijke aanpak is het reduceren van het doorgaand verkeer door de binnenstad volgens het principe 'anders betalen voor parkeren'. Dit biedt de mogelijkheid om gebieden te herontwikkelen en een kwaliteitsslag voor de binnenstad te realiseren waarbij zowel de verblijfskwaliteit als de bereikbaarheid worden verbeterd. Voorwaarden voor deze aanpak zijn het reduceren van het autogebruik (met name in de spitsuren), het inzetten van dynamisch verkeersmanagement (dynamische routeverwijzing, dynamische parkeerwijzing, dosering) en het verhogen van de capaciteit van kruispunten op de binnen- en buitenring.

COLOFON

Titel	Concept Tactische Notitie Herijking Hoofdwegenstructuur Deventer
Samengesteld door	Ed Graumans Henk Verdonk
Projectnaam	Gem Deventer Herijking HWS
Projectnummer	257B
Datum	20 oktober 2008
Bestandsnaam	P:\2008\257B Gem Deventer Herijking HWS\Rapportage\Tactische Notitie Herijking HWS Deventer versie 20 oktober 2008.doc
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitmuntende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.

© XTNT, Utrecht, 2008

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

