

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Bestuursorgaan : Burgemeester en Wethouders
Onderwerp : Ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer
Portefeuillehouder : Wethouder Elferink
Notanummer : 2026-81
Datum B&W-vergadering : 10-03-2026
Team : Team Ruimtelijke Ontwikkeling
Programma : 05 - Ruimtelijke ontwikkeling

Parafen voor akkoord nota : • 04-03-2026: Teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling

Parafen voor agendering : • 04-03-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur
• 06-03-2026: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris

Bijlagen bij deze nota : Bijlage 1 - De Wegcategorieën [10-03-2026].pdf, Bijlage 2 - Wegencategorisering 01-01-2026 v.1.1.pdf, Bijlage 3 - Ontwerp Wegencategorisering Eindbeeld 2040 v1.1.pdf, Bijlage 4 - Wijzigingen per weg [10-03-2026].pdf, Bijlage 5 - Verkeerskundige Effecten [10-03-2026].pdf, Ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer [10-03-2026].pdf

Datum definitieve akkoord : 10-03-2026

Besluit

1. Het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer vast te stellen
2. Het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer zes weken ter inzage te leggen waarbij iedereen een zienswijze kan indienen
3. De consulterende Raadsmededeling vast te stellen
4. De stukken aan te bieden aan de raad

Status: Openbaar

Inleiding

In de ontwerp-Omgevingsvisie wordt gestuurd op brede welvaart. Als uitwerking van de pijler "Duurzaam en Toekomstgericht" zet Deventer in op het stimuleren van duurzame mobiliteit vanuit het STOMP-principe. De inrichting van onze stedelijke buitenruimte sluit naadloos aan op dat principe, wat betekent dat we nog meer prioriteit geven aan 'Stappen', 'Trappen', 'Openbaar vervoer' en 'Mobility as a Service' (bijvoorbeeld deelmobiliteit) ten opzichte van de 'Personenauto'.

Groei van de stad betekent ook een intensiever gebruik van het wegennet en daarmee een vergroting van de uitdaging om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid op orde te houden. We werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem waarbij de nadruk niet op het uitsluiten van autoverkeer ligt, maar op het ordenend inzetten van ruimte: het juiste vervoermiddel op de juiste plek. Dit doen we in samenhang met het dakpanprincipe, waarin stedelijke functies als wonen, werken, mobiliteit en groen elkaar in lagen overlappen. Binnen deze gelaagdheid zorgen de 'dakpannen' voor een efficiënte verkeersstructuur rond de stad, terwijl de radialen de verbinding vormen tussen het centrum, de wijken en de voorzieningen. Zo draagt de wegencategorisering bij aan het realiseren van de visie en doelen uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer.

Het vaststellen van (thematische) Omgevingsprogramma's is een collegebevoegdheid. Door het ontwerp nu vast te stellen en daarmee ter inzage te leggen, kan verderop in het voorjaar (na de zienswijzeperiode) tot definitieve vaststelling worden overgegaan.

Beoogd maatschappelijk resultaat

De gemeente brede wegencategorisering zorgt voor het verlagen van de maximumsnelheid van autoverkeer waar mogelijk. Het is een aanvulling op de vastgestelde Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (2024-854). Dit draagt bij aan verkeersveiligheid, vermindert geluidsoverlast en maakt het mogelijk rijstroken en verharding te versmallen. De vrijgekomen ruimte benutten we voor vergroening, waterberging, schaduwplekken en brede(re) fiets- en voetpaden. Zo versterken we de klimaatbestendigheid en de belevingswaarde van deze routes, en geven we invulling aan het STOMP-principe in zowel mobiliteit als inrichting. De gemeente brede wegencategorisering zorgt voor een ordelijke en logische wegenstructuur, waarbij de balans tussen functie, gebruik en inrichting van de weg behouden blijft. Zo draagt de wegencategorisering bij aan het realiseren van de visie en doelen uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer. Het dient daarbij als leidraad voor toekomstige herinrichting van wegen.

Kader

Wettelijk kader

De hoofdzaken van het te voeren beleid in een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan als bedoeld in artikel 9 van de Planwet verkeer en vervoer (blijven) gelden totdat een gemeentelijke Omgevingsvisie van kracht wordt (artikel 4.9 lid 3 uit de invoeringswet Omgevingswet). Naar verwachting wordt de Omgevingsvisie eind 2026 definitief vastgesteld. Tot die tijd is de Planwet verkeer en vervoer het wettelijk kader. Deze vereist dat het college zorg draagt voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Daarbij moet rekening worden gehouden met de essentiële onderdelen van het nationale- en provinciale verkeers- en vervoerplan en met het beleid van naburige gemeenten.

Lokale (beleids)kaders

Voor de stad Deventer is al een eindbeeld door de raad vastgesteld voor wegen die van 50 naar 30km gaan, vanuit de basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur (hierna: HWS). Het ontwerp-Omgevingsprogramma wegencategorisering neemt dat eindbeeld over. Het eindbeeld heeft echter geen betrekking op de bedrijventerreinen, de dorpen (m.u.v. Schalkhaar) en het buitengebied. De gemeente brede wegencategorisering geeft hier verdere invulling aan. Onderstaand vastgesteld beleid dient als uitgangspunt voor de gemeente brede wegencategorisering. Keuzes en principe-uitspraken voor wegcategorieën die in dit beleid zijn gemaakt, blijven onverminderd van kracht en zijn 1-op-1 overgenomen.

- Ontwerp Omgevingsvisie Deventer;
- Basisvoorkeursvariant HWS als leidend principe (inclusief maatregelen);
- Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie (inclusief maatregelen);
- Openbaarvervoer Concessie IJssel-Vecht 2023-2035;
- Deventer Programma Fiets 2021-2025;
- Wegencategorisering/beleid aangrenzende gemeenten, provincies en rijk.

Betrokken partijen en participatie

De wegencategorisering is tot stand gekomen na gesprekken met collega wegbeheerders (gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat), veilig verkeer Nederland, fietsersbond Deventer, hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance), de exploitierende busmaatschappij (EBS) en bedrijvenparkmanagement. De gemeenteraad wordt bij het vaststellen van het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering betrokken door middel van een consulterende raadsmededeling. Er is geen specifieke inwonersparticipatie gehouden. Met name door het feit dat al uitgebreide participatie heeft plaatsgevonden in de

totstandkoming van de kaderstellende documenten die als directe input voor dit ontwerp-omgevingsprogramma dienen (zie onder: kader).

Toelichting op participatiebeleid

n.v.t.

Argumenten voor en tegen

1.1. Dit zorgt voor een onderbouwde gemeente brede wegcategorisering

Om de leefbaarheid in onze stad en dorpen te verbeteren is het belangrijk dat de categorie van een weg aansluit bij het gebruik ervan. Dit ontwerp-Omgevingsprogramma geeft hier direct invulling aan. De belangen van iedere weg zijn integraal afgewogen in het totale verkeersnetwerk en niet meer onderhevig aan lokale keuzes en/of uitdagingen. Het dient als onderlegger en basis voor de verkeersveiligheid, begrijpelijkheid en toegankelijkheid van onze wegen.

1.2. Het draagt bij aan het realiseren van het "Dakpanprincipe", het "STOMP-principe" en "het invoeren van GOW30" uit de Hoofdwegenstructuur

Deze wegcategorisering zorgt voor het verder bundelen van autoverkeer op hoofdwegen, waarbij doorgaand verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de N348, A1 en het Hanzetracé. Daardoor ontstaat op de overige wegen meer ruimte voor andere bestemmingen dan verkeer, zoals groen, water, spelen en ontmoeten, omdat 30km/u een andere inrichting vraagt. Hiermee wordt direct invulling gegeven aan de door de gemeenteraad vastgestelde principes in de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur.

1.3. Het zorgt voor een goede balans tussen bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Door doorgaand- en vrachtverkeer te laten rijden op wegen die daarvoor geschikt zijn, en die wegen op termijn ook te verbeteren, blijft Deventer bereikbaar. Daarmee kan de algehele verkeersveiligheid op alle wegen worden verbeterd omdat daar ruimte ontstaat voor een verkeersveiliger inrichting.

1.4. Het geeft invulling aan de wens voor een groenere, veilige en leefbare stad

Maatregelen zoals snelheidsverlaging en verbeterde veiligheid voor actief verkeer (lopen en fietsen) worden breed gesteund in Deventer. Dit blijkt uit recente participatietrajecten. Het zorgt voor een openbare ruimte die uitnodigt tot lopen en fietsen. Het draagt daarnaast bij aan minder geluid- en geurhinder, en geeft daarmee invulling aan doelen uit het door Deventer ondertekende Schone Luchtakkoord.

1.5. Er worden geen nadelige of ongewenste effecten in het verkeersnetwerk verwacht

De wegcategorisering is modelmatig doorgerekend en heeft naar verwachting geen stads- of gemeentebrede netwerkeffecten die ongewenst zijn.

3.1. Dit sluit aan bij de gemaakte afspraken in de "uniforme werkwijze voor college en raad bij omgevingsprogramma's"

Dit geeft de gemeenteraad de mogelijkheid om bedenkingen en aandachtspunten mee te geven. Het college koppelt voorafgaand aan de definitieve besluitvorming terug wat er met de inbreng is gedaan.

3.2. Het zorgt voor transparantie over de totstandkoming en besluitvorming

Het opstellen en vaststellen van een Omgevingsprogramma is een bevoegdheid van het college. Door de raad in deze fase te consulteren blijft zij actief betrokken en op de hoogte van het proces en inhoud.

Financiële consequenties en dekking

Het realiseren van het eindbeeld gaat hand in hand met infrastructurele maatregelen. Dit ontwerp-Omgevingsprogramma heeft geen directe financiële consequenties.

Openbaarmaking en communicatie

Dit besluit wordt openbaar gemaakt na besluitvorming, waarna men 6 weken de tijd heeft om een zienswijze in te dienen bij het college. De wegcategorisering wordt ook via een digitale kaart ontsloten, en is onder andere via de gemeentewebsite en het Digitaal stelsel omgevingswet (DSO) raadpleegbaar.

Aanpak en uitvoering

Voor het realiseren van het eindbeeld stemmen we af met het Meerjarig Onderhoudsplan (MJOP) voor de komende jaren. Dit doen we op basis van vastgestelde werkwijze uit de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp : Ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer
Portefeuillehouder : Wethouder Elferink
Nummer : 2026-81
Datum B&W besluit : 10-03-2026
Team : Team Ruimtelijke Ontwikkeling

Inleiding

Het college stelt een thematisch Omgevingsprogramma op, het Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer. Hierover heeft u op 28-10-2025 een raadsmededeling ontvangen (2025-897). Het opstellen van een (thematisch) omgevingsprogramma is een bevoegdheid van het college. Hiervoor is een uniforme werkwijze afgesproken tussen college en raad (RM 2025-601 Werkwijze bij omgevingsprogramma's). In overeenstemming met het besluitvormingsproces, heeft het college eerst een ontwerp-Omgevingsprogramma vastgesteld. Met deze raadsmededeling wordt u geconsulteerd, waarbij bedenkingen of aandachtspunten kunnen worden meegeven voordat er een definitief Omgevingsprogramma wordt vastgesteld.

Kader

- Omgevingswet
- Collegebesluit Uniforme werkwijze omgevingsprogramma's (RM 2025-601, 04-09-2025)
- Ontwerp-Omgevingsvisie Deventer
- Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur
- Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie
- Programma Fiets Deventer 2021-2025

Kern van de boodschap

Dit ontwerp-Omgevingsprogramma is een verdere uitwerking van de door uw raad vastgestelde Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (2024-854). Daarin is afgesproken dat we de snelheid naar 30 km/u verlagen op een groot aantal ontsluitingswegen in de stad. Dit zorgt voor een veiligere en gezondere leefomgeving in onze woonwijken, dorpen en binnenstad. Een gemeentebrede wegcategorisering volgens de landelijke systematiek Duurzaam Veilig van het CROW, zorgt voor duidelijkheid. Het levert een positieve bijdrage aan de ambitie "verschuiving van doorstroom naar een gezonde leefomgeving".

Nadere toelichting

Het college vraagt het volgende;

- Herkent de raad zich in de voorgestelde wegcategorisering?
- Zijn er elementen in het ontwerp die volgens de raad expliciet sterker moeten worden benadrukt of juist moeten worden beperkt?
- Wilt u het college nog aandachtspunten meegeven voordat definitieve vaststelling plaatsvindt?

Het ontwerp-Omgevingsprogramma is als bijlage bij deze mededeling gevoegd. Deze ligt ook 6 weken ter inzage. Iedereen die dat wil kan in die periode een officiële zienswijze indienen. Tezamen met de vaststelling van het definitieve Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer, informeert het college u wat er met de zienswijzen is gedaan.

Ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer

10 Maart 2026



Inhoudsopgave

1.	Doel omgevingsprogramma	4
2.	Aanleiding en kaders	5
2.1	Wettelijk Kader	5
2.2	Gemeentelijke (beleids)kaders	5
2.3	Afwegingskaders en richtlijnen	6
2.4	De Deventer aanpak	6
2.5	Totstandkoming	6
3.	Uitgangspunten & Scope	7
4.	Uitvoering	8
4.1	Bestaand beleid	8
4.2	Monitoring & evaluatie	8
5.	Slotbepalingen	9
5.1	Inwerkingtreding	9
5.2	Citeertitel	9
5.3	Positionering	9

Bijlage 1 - De Wegcategorieën

Bijlage 2 - Huidige Wegencategorisering (*Situatie 01-01-2026*)

Bijlage 3 - Nieuwe Wegencategorisering (*Eindbeeld 2040*)

Bijlage 4 - Wijzigingen per weg

Bijlage 5 - Verkeerskundige effecten

Inleiding

In de ontwerp-Omgevingsvisie wordt gestuurd op brede welvaart. Als uitwerking van de pijler “Duurzaam en Toekomstgericht” zet Deventer in op het stimuleren van duurzame mobiliteit vanuit het STOMP-principe. De inrichting van onze stedelijke buitenruimte sluit naadloos aan op dat principe, wat betekent dat we nog meer prioriteit geven aan ‘Stappen’, ‘Trappen’, ‘Openbaar vervoer’ en ‘Mobility as a Service’ (bijvoorbeeld deelmobiliteit) ten opzichte van de ‘Personenauto’.

Groei van de stad met 11.500 woningen, betekent ook een intensiever gebruik van het wegennet en daarmee een vergroting van de uitdaging om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid op orde te houden. Daarom zetten we nog sterker in op een duurzaam mobiliteitssysteem. De nadruk ligt daarbij niet op het uitsluiten van autoverkeer, maar op het ordenend inzetten van ruimte: het juiste vervoermiddel op de juiste plek. Dit doen we in samenhang met het dakpanprincipe, waarin stedelijke functies als wonen, werken, mobiliteit en groen elkaar in lagen overlappen. Binnen deze gelaagdheid zorgen de ‘dakpannen’ voor een efficiënte verkeersstructuur rond de stad, terwijl de radialen de verbinding vormen tussen het centrum, de wijken en de voorzieningen.

Waar mogelijk verlagen we daarom de maximumsnelheid van autoverkeer. Dit draagt bij aan verkeersveiligheid, vermindert geluidsoverlast en maakt het mogelijk rijstroken en verharding te versmallen. De vrijgekomen ruimte benutten we voor vergroening, waterberging, schaduwplekken en brede(re) fiets- en voetpaden. Zo versterken we de klimaatbestendigheid en de belevingswaarde van deze routes, en geven we invulling aan het STOMP-principe in zowel mobiliteit als inrichting.

De gemeente brede wegcategorisering zorgt voor een ordelijke en logische wegenstructuur, waarbij de balans tussen functie, gebruik en inrichting van de weg behouden blijft. Zo draagt de wegcategorisering bij aan het realiseren van de visie en doelen uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer.

Leeswijzer

De gemeentelijke wegcategorisering dient als leidraad voor toekomstige herinrichting van wegen. Het document is ingedeeld in vijf hoofdstukken en een aantal bijlagen.

In hoofdstuk een wordt nut en noodzaak uitgelegd en wat de diverse categorieën inhouden. In hoofdstuk twee worden de aanleiding en gehanteerde (wettelijke) kaders voor de nieuwe categorisering uiteengezet. In hoofdstuk drie worden de afwegingen en effecten van de nieuwe categorieën omschreven. In hoofdstuk vier wordt omschreven hoe de uitvoering plaats vindt en in het laatste hoofdstuk staat wanneer het omgevingsprogramma van kracht wordt en hoe ernaar verwezen dient te worden.

In bijlagen is een omschrijving van de wegcategorieën te vinden. Ook zijn de huidige en nieuwe wegcategorisering opgenomen, de wijzigingen die per weg plaats gaan vinden en een analyse op verkeerskundige effecten.

1. Doel omgevingsprogramma

Om de leefbaarheid in onze stad en dorpen te verbeteren is het belangrijk dat de categorie van een weg aansluit bij het gebruik ervan. De gemeente brede wegencategorisering deelt de wegen in onze gemeente in naar functie, gebruik en inrichting (snelheid). Bij het bepalen van de maximumsnelheid en inrichting, wegen we de functie, vormgeving en het gebruik tegen elkaar af. Het is belangrijk dat dit bij de inrichting van de weg past. De weggebruiker moet duidelijk kunnen zien op welk type weg hij zich bevindt. Bij een andere categorie hoort logischerwijs een andere rijdsnelheid en/of rijgedrag.

De wegencategorisering houdt rekening met verschillende soorten verkeer: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, (vracht)auto's en hulpdiensten. Het uiteindelijke doel is om een verkeersnetwerk te hebben dat past binnen onze gemeente en voldoet aan de behoeften van de inwoners en weggebruikers. Het dient als onderlegger en basis voor de verkeersveiligheid, begrijpelijkheid en toegankelijkheid van onze wegen. In bijlage 1 zijn de type wegcategorieën nader omschreven.

We onderscheiden erftoegangswegen (ETW's) en gebiedsontsluitingswegen (GOW's). Stroomwegen zijn er, maar beheren we niet. ETW's hebben voornamelijk een verblijfsfunctie; verkeerssoorten zijn gemengd en de maximumsnelheid is 30 km/u. GOW's hebben een verkeersfunctie; verkeerssoorten zijn gescheiden, de maximumsnelheid is 50 km/u. Er zijn wegen waarbij de functie van de weg onduidelijk is of geen ruimte is voor een veilige inrichting. Bijvoorbeeld een winkelstraat met druk autoverkeer of een 50 km/u weg zonder fietspaden. Een lagere snelheid kan in zo'n geval de verkeersveiligheid vergroten. Er is daarom behoefte om de snelheidslimiet op een deel van de GOW's in de gemeente te verlagen naar 30 km/u. In het volgende hoofdstuk gaan we hier dieper op in.



2. Aanleiding en kaders

Op dit moment is er geen gemeente dekkende wegcategorisering. Met het vaststellen van recent beleid zijn belangrijke keuzes gemaakt over de inrichting van ons verkeersnetwerk. Zo zijn de basisvoorkeursvariant voor de hoofdwegenstructuur (hierna: HWS) en het tussenproduct voor het mobiliteitsplan binnenstad & periferie vastgesteld (hierna: MPL-BP). Ook wordt gewerkt aan het actualiseren van het Omgevingsprogramma fiets. In al deze plannen zijn (en worden) belangrijke keuzes gemaakt over de positie van de weggebruiker in het gemeentelijke wegennet. Sinds kort is ook een nieuw wegtype geïntroduceerd, de gebiedsontsluitingsweg 30 kilometer per uur (hierna: GOW30). Daarom is nu behoefte aan een gemeente dekkende wegcategorisering. Dit doen we door bestaand beleid te bundelen in een overzichtelijke wegcategorisering die aansluit bij het principe Duurzaam Veilig. Zo zorgen we voor duidelijkheid, uniformiteit en een verbetering van de verkeersveiligheid in onze gemeente.

2.1 Wettelijk Kader

De hoofdzaken van het te voeren beleid in een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan als bedoeld in artikel 9 van de Planwet verkeer en vervoer blijven gelden totdat een gemeentelijke omgevingsvisie van kracht wordt (artikel 4.9 lid 3 uit de invoeringswet Omgevingswet). Op 17 december 2025 is de gemeentelijke ontwerp-Omgevingsvisie door de gemeenteraad vastgesteld, welke naar verwachting eind 2026 definitief wordt vastgesteld.

2.2 Gemeentelijke (beleids)kaders

In Deventer hanteren we als basis het dakpanprincipe, zoals het door de raad vastgestelde beleidsdocument HWS. Het doel daarbij is om gemotoriseerd verkeer vanuit de wijken over de ETW's zo snel mogelijk naar het bovenliggende wegennetwerk te sturen via de GOW's. Vanuit dat principe zijn



*Figuur 1 - Het Dakpanprincipe uit de Basisvoorkeursvariant
Hoofdwegenstructuur, waarbij doorgaand verkeer zo veel mogelijk
langs de daarvoor geschikte wegen van en naar de stad wordt geleid*

een aantal routes door het gemeentebestuur aangewezen als dragers van de stad. Dit zijn het Hanzetracé¹, de N348 en de A1. Om het dakpanprincipe kracht bij te zetten, wordt op wegen die als dragers van de stad worden gezien, de doorstroming maximaal gefaciliteerd voor gemotoriseerd verkeer. Het verkeer wordt daarmee gestimuleerd via die wegen te rijden. Door dat te doen, ontstaat op andere plekken in de stad ruimte om wegen anders in te richten en snelheden af te waarderen.

Mede door het ontbreken van bijvoorbeeld (ruimte voor de aanleg van)

vrij liggende fietspaden, is het beleid dan ook om voor een deel van de overige GOW's de

¹ Onder het Hanzetracé wordt het tracé verstaan vanaf de A1 afrit 23, via de Deventerweg, Zutphenseweg, Hanzeweg, Amstellaan, Henri Dunantlaan, Van Oldenielstraat, Margijnenek, Lebuinuslaan en Overstichtlaan naar de N337 richting Olst/Wijhe

snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/u. Uit onderzoek blijkt namelijk dat bij die snelheid, dodelijke ongelukken nauwelijks voorkomen. Daarbij zorgt het voor meer tijd om te reageren en anticiperen op onverwachte situaties. Ook is de remweg een stuk korter.

Voor de stad Deventer is al een eindbeeld GOW30 vastgesteld vanuit de basisvoorkeursvariant. De wegcategorisering neemt dat eindbeeld over. Het eindbeeld heeft echter geen betrekking op de industrieterreinen, randwijken van de stad Deventer en de dorpen (m.u.v. Schalkhaar). De gemeente brede wegcategorisering geeft hier verdere invulling aan.

Onderstaand vastgesteld beleid dient als uitgangspunt voor de gemeente brede wegcategorisering. Keuzes en principe uitspraken voor wegcategorieën die in dit beleid zijn gemaakt, blijven onverminderd van kracht en zijn 1-op-1 overgenomen.

- Ontwerp-Omgevingsvisie Deventer;
- Basisvoorkeursvariant HWS als leidend principe (inclusief maatregelen);
- Tussenproduct MPL-B&P (inclusief maatregelen);
- Openbaarvervoer Concessie IJssel-Vecht 2023-2035;
- Deventer Programma Fiets 2021-2025;
- Wegcategorisering/beleid aangrenzende gemeenten, provincies en rijk.

2.3 Afwegingskaders en richtlijnen

Voor de verdere afweging over inrichting van het wegennetwerk is gebruik gemaakt van onderstaande (landelijk erkende) afwegingskaders en richtlijnen.

- Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030 DV3 (SWOV, 2018)
- Afwegingskader GOW30 (CROW, nov 2021)
- Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (CROW, mei 2023)
- Afweegkader gebiedsontsluitingsweg 80 km/h en 60 km/h (CROW, sep 2025)
- Afwegingskader rijsnelheden provinciale wegen (Provincie Overijssel, okt 2025)

2.4 De Deventer aanpak

Door de gemeente brede wegcategorisering vast te leggen, ontstaat een actueel kader voor toekomstige herinrichting van wegen. Door de zorgvuldige afweging tussen functie, vormgeving en (toekomstig) gebruik van wegen ontstaat een zo veilig mogelijk ingerichte infrastructuur. Bij de uiteindelijke aanpak van wegen werken we risico gestuurd, dat wil zeggen dat we waar mogelijk de wegen met het hoogste (objectieve) veiligheidsrisico het eerste aanpakken. Dit sluit aan bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV), waarin het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak voor de verbetering van de verkeersveiligheid hebben vastgelegd.

2.5 Totstandkoming

De wegcategorisering is tot stand gekomen na gesprekken met collega wegbeheerders (gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat), veilig verkeer Nederland, fietsersbond Deventer, hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance, veiligheidsregio), de exploitierende busmaatschappij en parkmanagement. De gemeenteraad is bij het vaststellen van het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegcategorisering betrokken door middel van een consulterende raadsmededeling.

3. Uitgangspunten & Scope

Om een dekkend netwerk (blijvend) goed te laten functioneren, is een logische opbouw noodzakelijk. De huidige inrichting en de nu geldende maximumsnelheid van wegen waar beleidsmatig nog niets over vastligt zijn tegen het licht gehouden. Vanuit het verbeteren van verkeersveiligheid, leefbaarheid en begrijpelijkheid van het netwerk is voor enkele wegen een nieuwe functie met bijbehorende inrichting en snelheidslimiet bepaald. Op die manier sluit het netwerk optimaal op elkaar aan en laten we (doorgaand) verkeer daar rijden waar het gewenst is. Wegen binnen de bebouwde kom met een stedelijke functie (de dragers van de stad vanuit het dakpanprincipe) blijven GOW50 (en in een enkel geval GOW70). Wegen met een wijk ontsluitende functie worden GOW30. In de woonwijken staat verblijven centraal, en is altijd sprake van ETW's met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

In de afweging houden we rekening met de groeiambities van Deventer. Het extra verkeer van de 11.500 woningen die we tot 2040 bouwen, vragen om een heldere verkeersstructuur. De nieuwe wegcategorisering zorgt voor zowel goede doorstroming en bereikbaarheid van bestaande en nieuwe gebieden, als een verbeterde verkeersveiligheid. Vanuit het vastgestelde “*eindbeeld GOW30*” uit de Basisvoorkeursvariant HWS is al bepaald dat veel wegen in woongebieden omgevormd worden naar dat type, waar nu vaak nog 50 kilometer als maximum geldt.

De gemeente brede wegcategorisering heeft daarnaast aandacht voor de rest van Deventer, zoals de bedrijventerreinen, Colmschate/Vijfhoek, het buitengebied en de dorpen. Op plekken binnen de bebouwde kom, waar veel fietsers de rijbaan delen met (zwaar) gemotoriseerd verkeer, is ook daar gekozen voor GOW30.

Voor de weginrichting bij het type GOW30 kan gekozen worden voor asfalt of elementverharding, maar een combinatie daarvan is ook denkbaar (bijvoorbeeld fietsstroken in asfalt en een strook elementverharding in het midden). Een profiel met brede fietsstroken in combinatie met snelheid remmende maatregelen, of zelfs vrij liggende fietspaden behoren tot de mogelijkheden. Een GOW30 kan in Deventer ook ingericht worden als fietsstraat, mits de verhouding fiets:auto minimaal 1:1 is. Die keuzes zijn afhankelijk van de verdeling van het verkeer, de hoeveelheid fietsers en de lokale omstandigheden.

De afweging voor de wegcategorieën bepaalt dus de basisprincipes van een weg, maar nog niet hoe de weg er definitief uit komt te zien. Hiervoor zal op projectniveau moeten worden bepaald wat passend is. In het project zal ook worden bepaald op welke manier participatie ingezet wordt.

Deze afwegingen hebben geleid tot een nieuwe gemeente brede wegcategorisering. In bijlage 2 is de huidige wegcategorisering te vinden (stand van zaken op 1 januari 2026), en in bijlage 3 is het eindbeeld voor 2040 opgenomen. In bijlage 4 zijn de wijzigingen per weg toegelicht.

4. Uitvoering

Vanuit de bestaande beleidskaders hanteren we onderstaande werkwijze voor het realiseren van de gemeente brede wegencategorisering. Deze sluit naadloos aan bij de werkwijze uit het beleidsstuk Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur. Het beschrijft in welke volgorde we wegen aanpakken.

1. Bij een geplande reconstructie, richten we de weg in conform de categorisering die er in dit omgevingsprogramma aan is toegekend;
2. Bij een geplande asfaltdeklaagvervanging, zoeken we naar extra cofinanciering om de herinrichting gelijk mee te kunnen nemen;
3. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, maar die in dit omgevingsprogramma de status GOW30 hebben, plaatsen we (eventueel met enkele kleine verkeerskundige ingrepen) een nieuw snelheidsbord. Ook hier zoeken we naar middelen, waaronder MIND;
4. Als er geen koppelkans ligt of de weg nog niet geschikt is, zoeken we naar extra middelen. Vinden we die niet, dan kan herinrichting pas plaatsvinden als er een onderhoudsopgave ligt (terug naar stap 1 of 2).

4.1 Bestaand beleid

Dit omgevingsprogramma is een directe uitwerking van de ambities en doelstellingen uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer en vraagt niet om een aanpassing daarvan. Omdat de wegencategorisering geen wijziging beoogd voor het gebruikstype van de functie “Verkeer”, is vooralsnog ook geen wijziging in het Omgevingsplan nodig.

4.2 Monitoring & evaluatie

We werken stapsgewijs toe naar de situatie 2040. De verkeersveiligheid en doorstroming op de doorgaande wegen mag niet in het geding komen als gevolg van deze werkwijze. We monitoren daarom constant de situatie op de (doorgaande) wegen door data uit verkeerslichten te analyseren, klachten en meldingen over doorstroming in de gaten te houden en door periodiek verkeerstellingen uit te voeren. Zo kunnen we de daadwerkelijke verdeling en snelheid van het verkeer in de stad vergelijken met de effecten die we hadden voorspeld. Op het moment dat we constateren dat er in de praktijk ongewenste effecten optreden, kan dat betekenen dat het Omgevingsprogramma moet worden aangepast.

We zorgen er ook voor dat de wegencategorisering actueel wordt bijgehouden, zodat jaarlijks in beeld is welke wegen er zijn aangepast en in hoeverre we dichterbij zijn gekomen naar het eindbeeld 2040. Dit doen we op basis van gerealiseerde weglengte (in meters) ten opzichte van de totale ambitie. Zo ontstaat een duidelijk beeld van de voortgang. We koppelen deze vooruitgang terug in de jaarlijkse Verkeersveiligheidsbrief.

5. Slotbepalingen

5.1 Inwerkingtreding

Dit Omgevingsprogramma treedt in werking de eerstvolgende dag ná definitieve vaststelling door het college van B&W van de gemeente Deventer. Dit collegebesluit wordt gepubliceerd in [de openbare besluitenlijst](#) op de website van de gemeente Deventer. Het Omgevingsprogramma wordt gepubliceerd in het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO).

5.2 Citeertitel

Dit document wordt aangehaald als “Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer”.

5.3 Positionering

Dit thematische Omgevingsprogramma is opgesteld als nadere beleidsuitwerking onder de Omgevingsvisie zoals bedoeld in de Omgevingswet. Parallel wordt gewerkt aan een overkoepelend thematisch Omgevingsprogramma Mobiliteit. Bij vaststelling daarvan, wordt het Omgevingsprogramma Wegencategorisering daar integraal onderdeel van. Dit is een wijziging ambtshalve waarbij de inhoud niet wijzigt, maar wel de positionering in het beleidshuis.



Bijlage 1 – De Wegcategorieën

Bijgevoegd als apart document

Bijlage 2 - Huidige Wegencategorisering (Situatie 01-01-2026)

Bijgevoegd als apart document

Online inzichtelijk via link: [Ontwerp Wegencategorisering Deventer](#) (links in de zwarte balk, kaartlagen aanklikken -> huidig beeld (01-01-2026) aanzetten (op het oogje klikken))

Bijlage 3 - Nieuwe Wegencategorisering (Eindbeeld 2040)

Bijgevoegd als apart document

Online inzichtelijk via link: [Ontwerp Wegencategorisering Deventer](#) (links in de zwarte balk, kaartlagen aanklikken -> eindbeeld 2040 aanzetten (op het oogje klikken))

Bijlage 4 - Wijzigingen per weg

Bijgevoegd als apart document

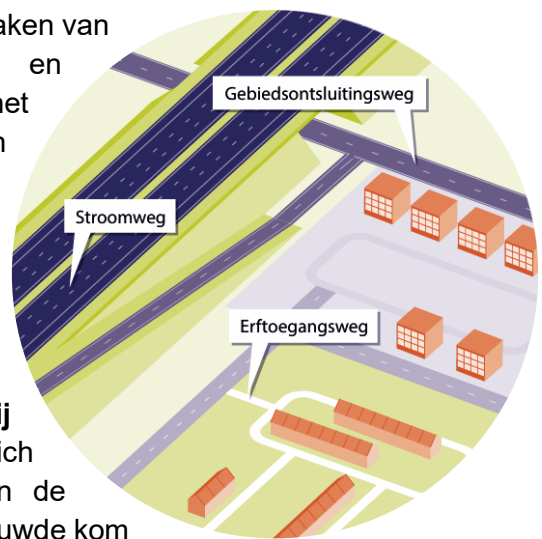
Bijlage 5 - Verkeerskundige effecten

Bijgevoegd als apart document

Bijlage 1 – De Wegcategorieën

Volgens de basisgedachte van Duurzaam Veilig hebben wegen een duidelijk te onderscheiden functie binnen het wegennet: een stroomfunctie of een uitwisselfunctie. Een stroomfunctie is het doelgericht verplaatsen of doen voortbewegen, in een min of meer constante richting en met een min of meer constante (relatief hoge) snelheid. Onder uitwisselen wordt verstaan het doelgericht verplaatsen of doen voortbewegen, met wisselende snelheid en/of richting. Hier valt ook onder: het verzamelen, verdelen en kruisen van verkeer, en het vertrekken, keren, draaien, stoppen en stallen van voertuigen (het verblijven). In de praktijk heeft dit geresulteerd in een indeling van het wegennet in drie basis categorieën:

Erftoegangsweg (ETW): Bedoeld voor het toegankelijk maken van erven (alle particuliere en openbare percelen) en verblijfsgebieden. Alle manoeuvres die nodig zijn voor het bereiken van de erven, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen, horen bij het toegankelijk maken. Deze wegcategorie is er in beginsel voor alle vervoerswijzen: voetgangers, fietsen, bromfietsen, motorvoertuigen en overige wegvoertuigen. Zo moet het mogelijk zijn met voertuigen in alle richtingen te manoeuvreren bij in- en uitritten van erven en moet de rijnsnelheid overal laag zijn. **Het verblijven staat centraal bij een erftoegangsweg.** Het gemotoriseerde verkeer dient zich (met name door lage snelheden) aan te passen aan de 'verblijvers', zoals voetgangers en fietsers. Binnen de bebouwde kom in de snelheid altijd 30 km/u, buiten de bebouwde kom altijd 60km/u.



Figuur 1 - Wegcategorieën

Buiten de bebouwde kom onderscheiden we ETW type 1 (met enige verkeersfunctie) en ETW type 2 (zonder verkeersfunctie) van elkaar. Een ETW-1 verbindt vaak kleine kernen met elkaar bij het ontbreken van gebiedsontsluitingswegen, en is daar ook op ingericht.

Gebiedsontsluitingsweg (GOW): een weg met een gebiedsontsluitingsfunctie faciliteert zowel het stromen als het uitwisselen, maar deze worden naar plaats gescheiden. Het uitwisselen vindt plaats op de kruispunten, het stromen op de wegvakken tussen de kruispunten. Zo nodig kunnen gebiedsontsluitingswegen worden voorzien van parallelwegen. **De gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen erftoegangswegen en stroomwegen.**

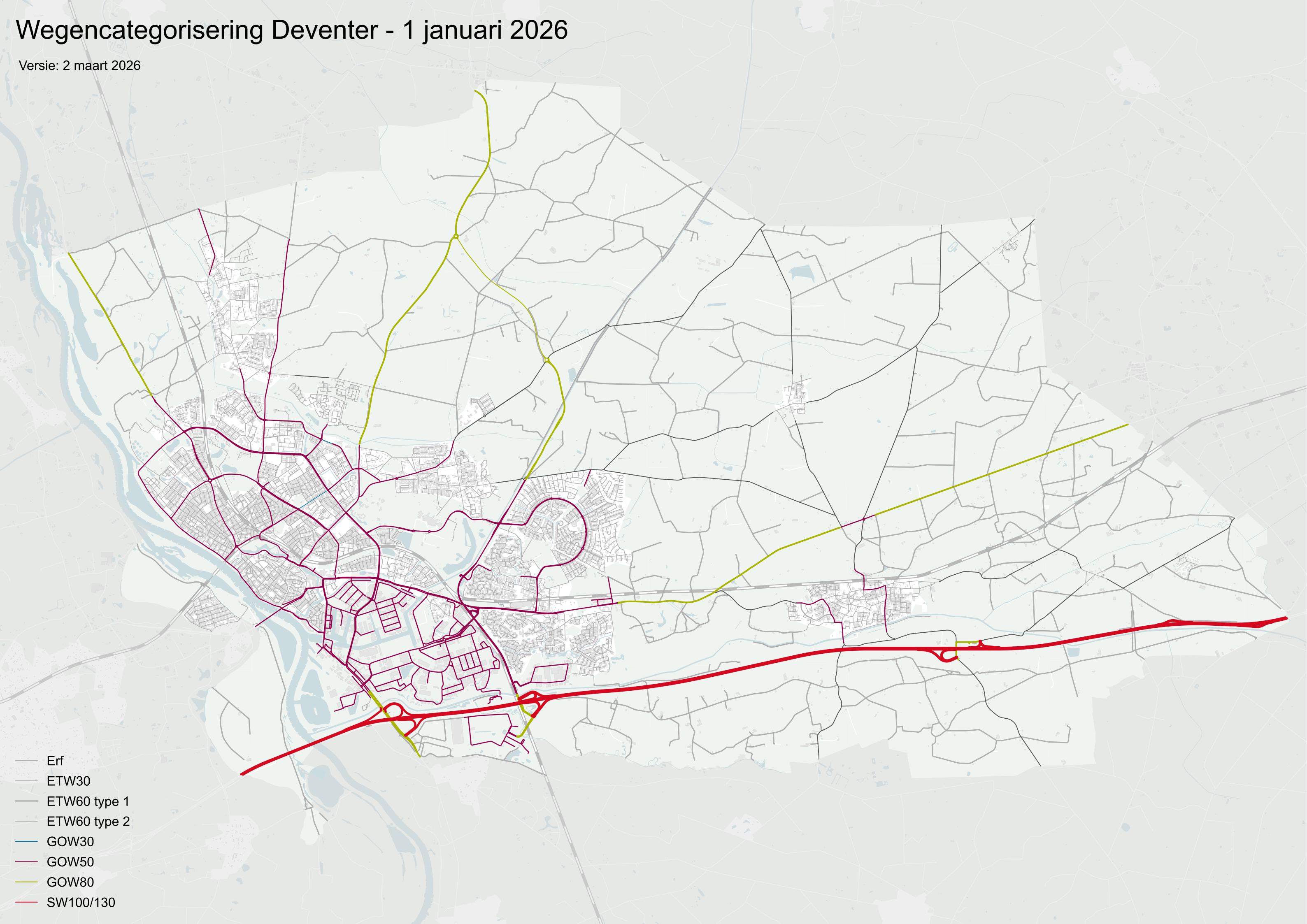
Stroomweg (SW): Maakt continue doorstroming met hoge snelheid mogelijk. Dit vereist onder meer gescheiden rijrichtingen, ontbreken van kruisend en overstekend verkeer, en bij aansluitingen alleen in- en uitvoegend verkeer. Onder stroomwegen vallen autowegen en autosnelwegen.

Deze functionele indeling van wegen heeft dus betrekking op de 'verkeersruimte'. Spelen en winkelen (verblijfsfuncties) gaan niet veilig samen met verkeer, en al helemaal niet met stroomverkeer. Erftoegangswegen vormen de enige soort verkeersruimte die waar nodig samengaat met de verblijfsfunctie van een gebied, met name op erven.

Wegencategorisering Deventer - 1 januari 2026

Versie: 2 maart 2026

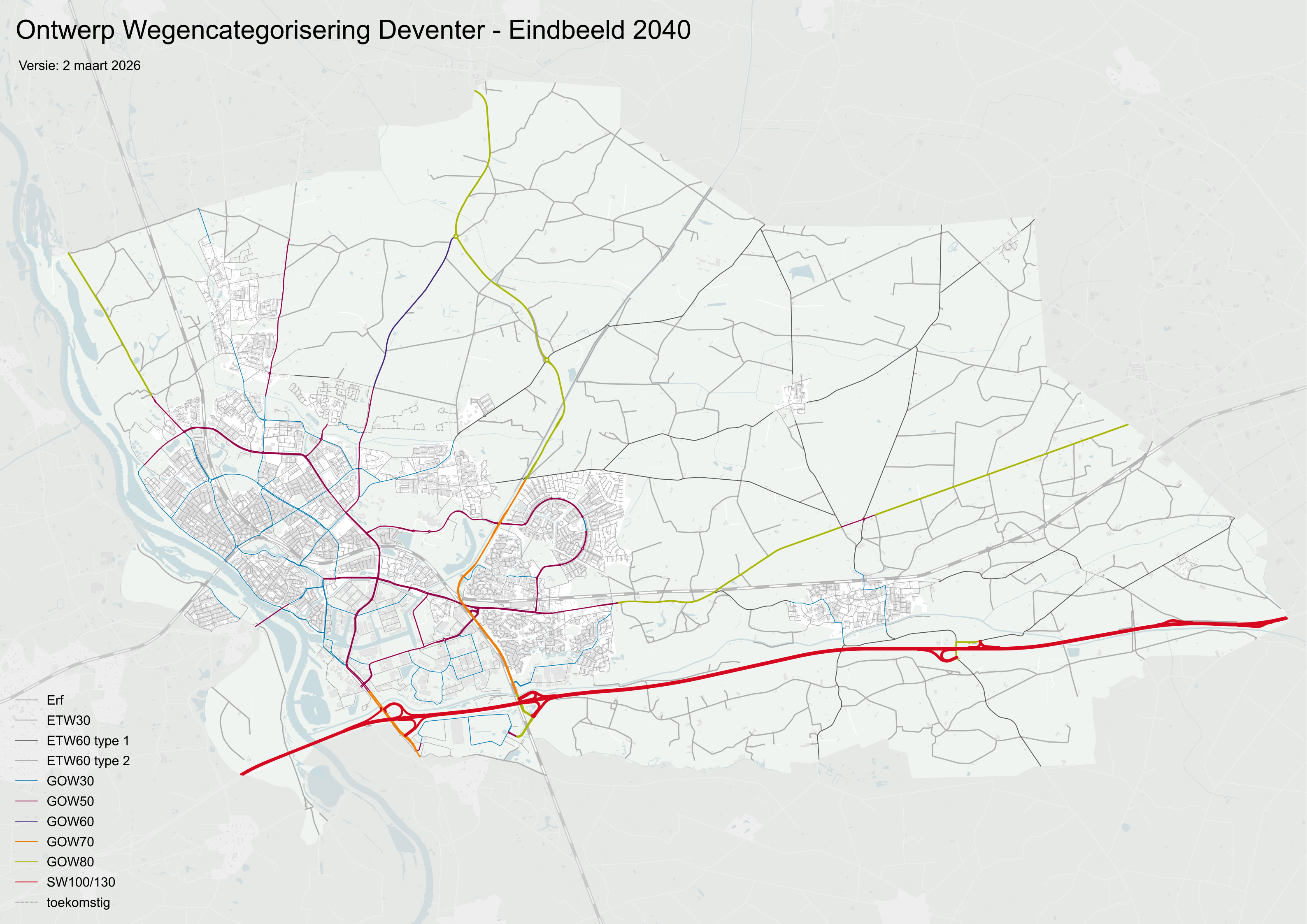
- Erf
- ETW30
- ETW60 type 1
- ETW60 type 2
- GOW30
- GOW50
- GOW80
- SW100/130



Ontwerp Wegencategorisering Deventer - Eindbeeld 2040

Versie: 2 maart 2026

- Erf
- ETW30
- ETW60 type 1
- ETW60 type 2
- GOW30
- GOW50
- GOW60
- GOW70
- GOW80
- SW100/130
- toekomstig



Bijlage 4 - Wijzigingen per weg

Binnenstad

In en rond de binnenstad voeren we het beleid uit dat is vastgelegd in de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (HWS) en het Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie. De daarin genoemde wegen waar nu nog een maximumsnelheid geldt van 50 kilometer per uur vormen we om naar GOW30. De Stationsstraat, Bokkingshang en Emmastraat (parallelweg) richten we in als ETW30. De onderbouwing voor deze wegen is te vinden in de beleidsstukken Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (jan 2025) en Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Singel	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Leeuwenbrug	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Onder de Linden	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Welle	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Pothoofd	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Emmastraat (incl. Emmaplein)	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Kazernestraat	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Handelskade	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Mr. H.F. de Boerlaan	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Stationsstraat	ETW30	Al besloten in HWS
Bokkingshang	ETW30	Al besloten in HWS
Emmastraat (parallelweg)	ETW30	Al besloten in HWS

De Hoven

In de Hoven wordt de straat Worp aangewezen als GOW30. De straat voldoet verreweg het meest aan de factoren die passen bij de categorie GOW30, op basis van het landelijke afwegingskader. Het geplande onderhoud in 2028 is hét moment om de Worp toekomstbestendig, verkeersveilig en functiegericht in te richten. Een inrichting als GOW30 sluit aan bij het huidige gebruik, de recente onafhankelijke verkeerskundige adviezen, en de wensen uit de omgeving zoals tot nu toe bekend. Met een integrale aanpak benutten we de onderhoudsopgave optimaal, voorkomen we onnodige kosten en creëren we een veiligere en beter functionerende weg voor alle gebruikers.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Worp	Omvormen naar GOW30	Functionele ontsluiting voor de Hoven. Belangrijke fietsroute, forse verbetering van de verkeersveiligheid mogelijk

Zandweerd

In de Zandweerd gaat het enkel om wegen waarvan in de HWS al vastgelegd is dat deze worden omgevormd tot GOW30. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
IJsselkade	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Rembrandkade	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Johannes van Vlotenlaan	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Zwolseweg (hoofdrijbaan)	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Ossenweerdstraat	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Rijsterborghweg	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS

Borgele en Platvoet

In Borgele en Platvoet gaat het enkel om wegen waarvan in de HWS al vastgelegd is dat deze worden omgevormd tot GOW30. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Ceintuurbaan	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Havezatelaan	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Laan van Borgele	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS

Keizerslanden

In Keizerslanden (inclusief Steenbrugge) gaat het enkel om wegen waarvan in de HWS al vastgelegd is dat deze worden omgevormd tot GOW30. De Hoge Hondstraat (oost) is inmiddels al opgeleverd. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Ceintuurbaan	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Van Lithstraat	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS, belangrijke fietsverbinding. Inrichting als fietsstraat.
Hoge Hondstraat	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Herman Boerhaavelaan	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Wezenland	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Keizer Karellaan	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
2 ^e ontsluiting Steenbrugge	Inrichten als GOW30	Secundaire ontsluitingsweg met veel interwijkverkeer tussen Steenbrugge en toekomstig Wechelerhoek.

		GOW30 met vrijliggende fietsvoorziening is passend bij de functie
Brinkgreverweg tussen Henri Dunantlaan en Ceintuurbaan	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS

Voorstad

In Voorstad gaat het vooral om wegen waarvan in de HWS al vastgelegd is dat deze worden omgevormd tot GOW30. De Nico Bolkensteinlaan is een belangrijke schakel tussen de N348 en het Hanzetracé en vervult een regionale functie door het aangelegen Deventer Ziekenhuis. Deze blijft daarom als GOW50 gehandhaafd en is ook als zodanig ingericht. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Diepenveenseweg tussen Europaplein en Hoge Hondstraat	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS, belangrijke fietsverbinding. Inrichting als fietsstraat.
Diepenveenseweg tussen Hoge Hondstraat en Brinkgreverweg	Blijft ETW30	Belangrijke fietsverbinding. Inrichting als fietsstraat i.c.m toekomstige interwijk tunnel.
Hoge Hondstraat (west)	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Brinkgreverweg tussen Ceintuurbaan en Handelskade	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Veenweg	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS

Colmschate-Noord

In Colmschate-Noord zijn slechts twee wegen waar nu nog 50 kilometer per uur gereden mag worden, het Wilgehaantje en de Oostriklaan. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Wilgehaantje tussen N348 en Veldhommel	Omvormen naar GOW30	Gedeeltelijk actief verkeer (fiets) op rijbaan zonder voorziening. Bus route en ontsluiting voor de wijk. GOW30 past bij functie van de weg en gebruik. Verbetert de veiligheid en verlaagt snelheidsverschil tussen actief en gemotoriseerd verkeer. Voorkomen sluipverkeer tussen N348 en Leonard Springerlaan.
Oostriklaan tussen Zwaluwenburg en Leonard Springerlaan	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer (fiets) op rijbaan met te smalle fietsstroken. Bus route en ontsluiting voor de wijk. GOW30 past bij functie van de weg en gebruik. Verbetert de veiligheid en

		verlaagt snelheidsverschil tussen actief en gemotoriseerd verkeer. Voorkomen sluipverkeer tussen N348 en Leonard Springerlaan.
--	--	--

Colmschate-Zuid (incl. Handelspark)

In Colmschate-Zuid worden geen wijzigingen voorgesteld in de woongebieden. Enkel de ontsluitingswegen van het Handelspark zijn heroverwogen. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Maagdenburgstraat tussen N348 en Solingenstraat	Omvormen naar GOW30	Gedeeltelijk actief verkeer (fiets) op rijbaan met fietssuggestiestroken. Bus route en ontsluiting bedrijventerrein. Belangrijke fietsroute. GOW30 past bij functie van de weg en het gebruik. Verbetert de veiligheid en verlaagt het snelheidsverschil tussen actief en gemotoriseerd verkeer.
Maagdenburgstraat (zuidoost)	Omvormen naar ETW30	Toegang tot bedrijfspercelen, geen belangrijke verkeersfunctie. Geen fietsroute. Verbetert de veiligheid en verlaagt het snelheidsverschil tussen actief en gemotoriseerd verkeer.
Solingenstraat	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer (fiets) op rijbaan met fietssuggestiestroken. Bus route en ontsluiting bedrijventerrein. Belangrijke fietsroute. GOW30 past bij functie van de weg en het gebruik. Verbetert de veiligheid en verlaagt het snelheidsverschil tussen actief en gemotoriseerd verkeer.
Smeenkhof	Omvormen naar ETW30	Enkel bestemd voor aanliggende bedrijven.

Vijfhoek

In de Vijfhoek worden geen wijzigingen voorgesteld in de woongebieden. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De Leonard Springerlaan blijft GOW50, met uitzondering van een klein stukje bij het winkelcentrum.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Leonard Springerlaan tussen rotonde Johan Wagenaarlaan en Maatmansweg	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Nieuwedijk tussen N344 en Gooikersdijk	Omvormen naar ETW30	Geen verkeersfunctie, belangrijke fietsverbinding

Rivierenwijk en Bergweide

De bedrijventerreinen op Bergweide (1 t/m 5), het A1 bedrijvenpark en Haveneiland kenmerken zich door veel bedrijvigheid, reuring en zwaar verkeer. Een zorgvuldige afweging tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming is hier noodzakelijk. De voorgestelde wijzigingen zorgen voor een heldere ontsluitingsstructuur waarbij de Zweedsestraat en Westfalenstraat als hoofdontsluitingen als GOW50 met vrij liggende fietspaden gehandhaafd blijven. Alle woonstraten in de Rivierenwijk zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Zutphenseweg (sluis)	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Deensestraat (sluis)	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Industrieweg	Omvormen naar GOW30	Benoemd in Mobiliteitsplan B&P als herinrichten. Ontsluitende functie voor bedrijventerrein en bus richting Hanzetracé. Belangrijke fietsroute met vrij liggend fietspad. Voorkomen ongewenst verkeer van/naar de binnenstad. GOW30 past beter bij de toekomstige functie als ontsluitingsweg tussen woon/werkgebieden ROTO en Haveneiland. Draagt ook bij aan oversteekbaarheid en bereikbaarheid mobiliteitshub ROTO.
Gotlandstraat	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken en bus route. Stimuleren doorgaand verkeer via Zweedsestraat van/naar Hanzetracé.
Rigastraat tussen Hamburgweg en Molbergweg	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan en belangrijke fietsroute in Programma Fiets.
Hamburgweg tussen Arnsbergstraat en Danzigweg	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietsstroken (Gedeeltelijk) bus route, ontsluitende

		functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied. Belangrijke fietsroute
Lübeckstraat	Omvormen naar GOW30	(Gedeeltelijk) bus route, ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied. Belangrijke fietsroute
Bremenweg	Omvormen naar GOW30	(Gedeeltelijk) bus route, ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied. Belangrijke fietsroute
Danzigweg	Omvormen naar GOW30	(Gedeeltelijk) bus route, ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied. Belangrijke fietsroute
Keulenstraat	Omvormen naar GOW30	(Gedeeltelijk) bus route, ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied. Belangrijke fietsroute
Münsterstraat tussen Londenstraat en Keulenstraat	Omvormen naar GOW30	(Gedeeltelijk) bus route, ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied. Belangrijke fietsroute
Londenstraat	Omvormen naar GOW30	(Gedeeltelijk) bus route, ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied. Belangrijke fietsroute
Bochumstraat	Omvormen naar GOW30	(Gedeeltelijk) bus route, ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied. Belangrijke fietsroute
Münsterstraat tussen Keulenstraat en Bergweidedijk	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Emdenstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Rostockstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Elbingstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Paderbornstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Tartustraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.

Koningsbergenstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Bruggestraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Danzigweg	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Dortmundstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Revalstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Arnsbergstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Herfordstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Brunswijkstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Wismarstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Osnabrückstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Duisburgstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Borkenstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren

		gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Bergweidedijk	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Noorwegenstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Hannoverstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Essenstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Hunneperweg	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Birnieuweg	Omvormen naar GOW30	Bus route, ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied
Nering Bögelweg	Omvormen naar GOW30	Bus route, ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied
Van der Landeweg	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Kluwerweg	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Kronenbergweg	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan. Ontsluitende functie voor groot deel bedrijven dieper in het gebied.
Stegemanweg	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Harderijkerstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Duurstedeweg	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren

		gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Dordrechtweg	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Staverenstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Arnhemstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Emmerikstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Venlostraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Roermondstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Antwerpenweg	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Tielstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Teugseweg	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Gashavenstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Hartenaasje	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.

Finsestraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Noordzeestraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Scheepvaartstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Stokvisstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Havenplein	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Oostzeestraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Sontstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Sint Olafstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Onderdeel van gebiedsontwikkeling Haveneiland.
Kamperstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Nijmegensestraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Groningerstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
Hunneperkade	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.

Schonevaardersstraat	Omvormen naar ETW30	Geen belangrijke verkeersfunctie, vooral toegangsweg tot bedrijven. Stimuleren gebruik GOW's op bedrijventerrein voor hoofdontsluiting.
----------------------	---------------------	---

Bathmen

Binnen de kern Bathmen worden vooral de wegen die nu nog een maximumsnelheid van 50km/u kennen, afgewaardeerd naar 30km/u. Er is geen ruimte voor vrij liggende fietspaden, in de meeste gevallen wordt de GOW-status behouden vanwege het belang van de bus en omdat deze wegen beter uitgerust zijn om als (wijk)ontsluiting te dienen dan de overige woonstraten. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Bathmense landen	Omvormen naar ETW30	Doodlopende weg zonder verkeersfunctie
Alferinklaan	Omvormen naar ETW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken. Geen busroute of fietsroute. Stimuleren gebruik overige GOW30's voor ontsluiten dorp.
Deventerweg tussen Grote Molenakker en Enklaan	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken, bus route, belangrijke fietsroute
Enklaan	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken, bus route.
Woertmanweg tussen Enklaan en Gorsselseweg	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken, bus route.
Gorsselseweg tussen Woertmansweg en Koersenweg	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken, bus route, belangrijke fietsroute
Koekendijk tussen komgrens en Dorpsstraat	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken, bus route, belangrijke fietsroute
Looweg tussen Koekendijk en Hogeweg	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken, bus route, belangrijke fietsroute
Schipbeeksweg	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken, (gedeeltelijk) bus route, belangrijke fietsroute
Schipbeeksweg tussen komgrens en Marsdijk	Omvormen naar ETW60	Huidige situatie ingericht als ETW60, maar maximumsnelheid is 80. Maximumsnelheid past niet bij inrichting van de weg. Snelheid van 60 past logischerwijs in de overgang van 80 (Marsdijk) naar 30 binnen de kom.

Diepenveen

In Diepenveen blijft de Boxbergweg een GOW50 vanwege de vrij liggende fietsinfrastructuur en als belangrijke ontsluitingsweg van en naar Diepenveen-Oost. De Oranjelaan en Olsterweg blijven belangrijke GOW's vanwege hun ontsluitende functie en de bus, maar met een maximumsnelheid van 30km/u vanwege het ontbreken van veilige vrij liggende fietspaden. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Oranjelaan tussen Draaiomsweg en Binnenweg	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken, bus route, belangrijke fietsroute
Olsterweg tussen komgrens en de Dennenhoek	Omvormen naar GOW30	Actief verkeer op rijbaan met fietssuggestiestroken, bus route, belangrijke fietsroute

Schalkhaar

In Schalkhaar gaat het vooral om wegen waarvan in de HWS al vastgelegd is dat deze worden omgevormd tot GOW30. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Weg	Maatregel	Onderbouwing
Koninging Wilhelminalaan	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Oostwechelsweg	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS
Brinkgreverweg tussen Raalterweg en Oerdijk	Omvormen naar GOW30	Al besloten in HWS

Lettele

In Lettele zijn geen gebiedsontsluitingswegen. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Okkenbroek

In Okkenbroek zijn geen gebiedsontsluitingswegen. Alle woonstraten zijn en blijven Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Bijlage 5 - Verkeerskundige effecten

Met behulp van het regionaal verkeersmodel Overijssel (RVMO) zijn de globale effecten van de gewijzigde snelheden en inrichting van de hoofdwegen onderzocht. Dit is een onderbouwde aanname hoe het verkeer zich verdeelt over het netwerk. We vergelijken de situatie in 2040 met daarin alle ontwikkelingen en maatregelen uit de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (RVMO 1.3 | 2040 Hoog), met de situatie in 2040 inclusief wijzigingen vanuit dit Omgevingsprogramma. Het zijn dus de *aanvullingen boven op de basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur* die hier verschil maken.

RVMO 1.3 | 2040 Hoog → RVMO 1.3 | 2040 Hoog

- + Woningbouwontwikkelingen
- + Infrastructurele ontwikkelingen
- + Maatregelen uit Hoofdwegenstructuur

- + Woningbouwontwikkelingen
- + Infrastructurele ontwikkelingen
- + Maatregelen uit Hoofdwegenstructuur
- + Maatregelen Wegencategorisering

Het effect van deze wijzigingen op de GOW's is bekeken. We verwachten op basis van het model, minimale verschuivingen in het verkeersbeeld. Alleen op bedrijventerrein Kloosterlanden vindt een verschuiving plaats van het verkeer doordat ondergeschikte wegen in maximumsnelheid van 50 naar 30 veranderen. Het verkeer verplaatst zich naar de geschiktere wegen zoals de Zweedsestraat, Westfalenstraat, Zutphenseweg en N348. Dit is een gewenst effect. De overige effecten zijn verwaarloosbaar, dit is te verklaren doordat in de rest van de stad nauwelijks aanvullende wijzigingen doorgevoerd worden ten opzichte van de Basisvoorkeursvariant HWS.

Hulpdiensten

De totale gemeentelijke wegcategorisering is gedeeld met de hulpdiensten via de veiligheidsregio. Zij hebben een doorrekening gemaakt en verwachten als gevolg van de aanpassing in wegsnelheden een verslechtering van de opkomsttijden. Dit heeft met name te maken met de afwaardering van wegen vanuit de Basisvoorkeursvariant HWS, waar zij destijds ook over hebben meegedacht. Zij adviseren daarom nogmaals bij verdere uitwerking en ontwerp van weginrichting, de brandweezorg en veiligheidsregio nadrukkelijk mee te nemen in de oordeelsvorming. Deze afstemming vindt al op projectniveau plaats, maar het benadrukt nog maar eens het belang om een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten te garanderen.

Openbaar Vervoer

De effecten voor het openbaar vervoer zijn bepaald op basis van huidige rijtijd versus toekomstige rijtijd op de extra wegdelen die in de wegcategorisering van 50 naar 30 gaan (bovenop het al vastgestelde beleid vanuit de hoofdwegenstructuur). Een snelheidsverlaging van 50 naar 30 zorgt in theorie voor een 66,7% langere reistijd (factor $50 / 30 = 1,67$). We berekenen de theoretische zuivere rijtijd zonder tussentijds halteren. Deze effecten zijn besproken met busvervoerder EBS. Voor het grootste deel zijn de effecten op de dienstregeling verwaarloosbaar. Alleen voor buslijn 7 en 8 lijken significante effecten van respectievelijk 2 en 3 minuten extra reistijd op de totale lijnvoering op te treden. Daarvoor kijken gemeente en vervoerder samen in de uitwerking/realisatie van GOW30 wegen naar de daadwerkelijke inrichting om het nadelige effect op de dienstregeling zo klein mogelijk te houden. Bijvoorbeeld door een hogere prioriteit bij de verkeerslichten of een meer optimale route te rijden.