

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Bestuursorgaan : Burgemeester en Wethouders
Onderwerp : Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer
Portefeuillehouder : Wethouder Elferink
Notanummer : 2026-489
Datum B&W-vergadering : 23-06-2026
Team : Team Ruimtelijke Ontwikkeling
Programma : 05 - Ruimtelijke ontwikkeling

Parafen voor akkoord nota : • 10-06-2026: Teamleider Ruimtelijke Ontwikkeling

Parafen voor agendering : • 17-06-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur
• 19-06-2026: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris

Bijlagen bij deze nota : Bijlage 1 - De Wegcategorieën [10-06-2026].pdf, Bijlage 2 - Wegencategorisering op 01-01-2026 [11-06-2026].pdf, Bijlage 3 - Wegencategorisering Eindbeeld 2040 [16-06-2026].pdf, Bijlage 4 - Wijzigingen per weg [10-06-2026].pdf, Bijlage 5 - Verkeerskundige Effecten [10-06-2026].pdf, Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer [10-06-2026].pdf, Reactienota zienswijzen ontwerp-omgevingsprogramma Wegencategorisering [10-06-2026].pdf

Datum definitieve akkoord : 23-06-2026

Besluit

1. De reactienota zienswijzen vast te stellen, en als bijlage bij het definitieve Omgevingsprogramma op te nemen;
2. Het Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer vast te stellen;
3. De Raadsmededeling vast te stellen, en aan te bieden aan de raad;

De nota en het besluit openbaar te maken

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.

Beoogd maatschappelijk resultaat

De gemeente brede wegencategorisering zorgt voor het verlagen van de maximumsnelheid van autoverkeer waar mogelijk. Het is een verdere uitwerking van 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;
- Ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets Deventer;
- Basisvoorkeursvariant HWS als leidend principe (inclusief maatregelen);
- Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie (inclusief maatregelen);
- Openbaarvervoer Concessie IJssel-Vecht 2023-2035;
- 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 exploiterende busmaatschappij (EBS) en bedrijvenparkmanagement. De gemeenteraad is bij het vrijgeven van het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering voor zienswijzen, betrokken door middel van een consulterende raadsmededeling. Op 15 april 2026 vond hiervoor de consulterende raadstafel plaats. 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 Omgevingsprogramma hebben gediend (zie onder: kader).

Het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer heeft ter inzage gelegen van woensdag 29 april 2026 tot en met dinsdag 9 juni 2026. Binnen deze termijn heeft eenieder een zienswijze in kunnen dienen. De zienswijzen én de opmerkingen die gemaakt zijn tijdens de consulterende raadstafel, zijn behandeld en verwerkt in de reactienota zienswijzen. Daarin staat ook vermeld of, en zo ja tot welke wijzigingen de reacties en opmerkingen in het definitieve Omgevingsprogramma hebben geleid.

Argumenten voor en tegen

1.1. Dit zorgt voor een transparante verwerking van de ingediende zienswijzen

Door alle ingediende zienswijzen te bundelen met de opmerkingen van de raad, en deze in één document vast te leggen, wordt gezorgd voor een transparante en uniforme verwerking. Door het vast te stellen en als bijlage bij het definitieve Omgevingsprogramma te voegen, is de beoordeling en beantwoording voor iedereen makkelijk terug te vinden.

2.1. 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. Het Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer 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.

2.2. 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.

2.3. 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.

2.4. 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.

2.5. 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"

Hierdoor is de gemeenteraad op de hoogte wat er met de inbreng, reacties en zienswijzen is gedaan en waar het toe heeft geleid in het definitieve Omgevingsprogramma.

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 te informeren door middel van een raadsmededeling zijn zij op de hoogte van het afronden van dit traject en waarin het heeft geresulteerd.

Financiële consequenties en dekking

Het realiseren van het eindbeeld gaat hand in hand met infrastructurele maatregelen. Een deel van de maatregelen is opgenomen in het MJOP-Mind 2027 – 2030 waar de raad in het najaar over besluit. Vanuit de vastgestelde werkwijze (zie: aanpak en uitvoering) worden daarin een aantal wegen heringericht of voorzien van groot onderhoud, en in maximumsnelheid verlaagd naar 30km/u (stap 1 en 2 van de werkwijze). Naast die wegen, gaan er ook wegen versneld van 50km naar 30km door middel van bebording, markering en kleine verkeerskundige ingrepen (stap 3 van de werkwijze). Dit zijn ongeveer 50 van de in totaal 121 wegen met een te verlagen maximumsnelheid. Voor de aanpassing van de overige wegen is op dit moment nog geen financiële dekking. Deze maatregelen worden in beeld gebracht en waar mogelijk meegenomen in toekomstige MJOP-MIND opgaven.

Openbaarmaking en communicatie

Dit besluit wordt openbaar gemaakt na besluitvorming. Het Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer 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.

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 of ETW30 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).

RAADSMEDEDELING

Onderwerp : Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer
Portefeuillehouder : Wethouder Elferink
Nummer : 2026-489
Datum B&W besluit : 23-06-2026
Team : Team Ruimtelijke Ontwikkeling

Inleiding

Het college heeft het thematisch Omgevingsprogramma vastgesteld, het Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer. Hierover heeft u op 12-03-2026 een raadsmededeling ontvangen (2026-81). 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 opgesteld en vrijgegeven voor zienswijzen. Op 15 april 2026 vond een consulterende raadstafel plaats. Hierbij is de gemeenteraad gevraagd om te reageren op het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer.

Kader

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

Kern van de boodschap

Dit 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 wegencategorisering 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 ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer heeft ter inzage gelegen van woensdag 29 april 2026 tot en met dinsdag 9 juni 2026. Binnen deze termijn zijn 5 zienswijzen binnengekomen. Op 15 april 2026 vond de consulterende raadstafel plaats, waarin de gemeenteraad is gevraagd om te reageren op het ontwerp. Er zijn door diverse partijen vragen gesteld en opmerkingen gemaakt op de inhoud van het stuk. Alle reacties en zienswijzen zijn verwerkt in de reactienota zienswijzen. Met deze raadsmededeling informeert het college u over wat er met de reacties en zienswijzen is gedaan, en tot welke wijzigingen het heeft geleid in het definitieve Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer. Het definitieve Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer, inclusief reactienota zienswijzen is als bijlage bij deze mededeling gevoegd.

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.

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 of ETW30 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).

Het realiseren van het eindbeeld gaat hand in hand met infrastructurele maatregelen. Een deel van de maatregelen is opgenomen in het MJOP-Mind 2027 – 2030 waar de raad in het najaar over besluit. Vanuit de vastgestelde werkwijze hierboven, worden daarin een aantal wegen heringericht of voorzien van groot onderhoud, en in maximumsnelheid verlaagd naar 30km/u (stap 1 en 2 van de werkwijze). Naast die wegen, gaan er ook wegen versneld van 50km naar 30km door middel van bebording, markering en kleine verkeerskundige ingrepen (stap 3 van de werkwijze). Dit zijn ongeveer 50 van de in totaal 121 wegen met een te verlagen maximumsnelheid. Voor de aanpassing van de overige wegen is op dit moment nog geen financiële dekking. Deze maatregelen worden in beeld gebracht en waar mogelijk meegenomen in toekomstige MJOP-MIND opgaven.

Reactienota zienswijzen

Ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer



Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Zienswijzen uit terinzagelegging.....	4
2.1. Zienswijze 1 - Stichting WIJD (<i>zaaknr. 92866-2026 & 99159-2026</i>)	4
2.2. Zienswijze 2 - Plaatselijk belang Averlo-Frieswijk (<i>zaaknr. 121376-2026</i>)	8
2.3. Zienswijze 3 - Arriva Nederland (<i>zaaknr. Nvt</i>).....	10
2.4. Zienswijze 4 – Particulier (<i>zaaknr. 126430-2026</i>).....	11
2.5. Zienswijze 5 – SBBD (<i>zaaknr. 127857-2026</i>)	14
3. Reacties uit consulterende raadstafel.....	16
4. Wijzigingen in het Omgevingsprogramma	19
4.1. Ambtshalve wijzigingen.....	19
4.1.1. Tekstuele correcties.....	19
4.1.2. Correcties in de wegencategoriseringskaart	19
4.2. Wijzigingen op basis van zienswijzen.....	19
4.3. Wijzigingen op basis van consulterende raadstafel	20

1. Inleiding

Zienswijzen

Het college van B&W heeft op 10 maart 2026 besloten het Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer als ontwerp ter inzage te leggen. Dit plan heeft van woensdag 29 april 2026 tot en met dinsdag 9 juni 2026 ter inzage gelegen, in overeenstemming met artikel 16:26 Omgevingswet en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Er zijn in totaal 5 zienswijzen naar voren gebracht.

Deze reactienota bevat de samenvatting en beantwoording van deze zienswijzen ten aanzien van bovengenoemd Omgevingsprogramma. Daarnaast bevat het alle wijzigingen die zijn doorgevoerd op basis van de terinzagelegging.

Leeswijzer

Deze reactienota betreft de zienswijzen op het ontwerp Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer. In hoofdstuk 2 wordt per zienswijze gereageerd op de inhoudelijke vragen en opmerkingen. In hoofdstuk 3 zijn de opmerkingen van fracties uit de consulterende raadstafel van 15 april 2026 in meegenomen en op een gelijke manier behandeld. In hoofdstuk 4 is een toelichting opgenomen op alle wijzigingen in het Omgevingsprogramma, voor zover van toepassing.

2. Zienswijzen uit terinzagelegging

Het ontwerp Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer heeft ter inzage gelegen van woensdag 29 april 2026 tot en met dinsdag 9 juni 2026. Binnen deze termijn zijn 5 zienswijzen binnengekomen.

De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en zijn daarom ontvankelijk. Hierna zijn de zienswijzen (samengevat) weergegeven en voorzien van beantwoording op volgorde van binnenkomst. De naam en adresgegevens van een particulier mogen vanwege de Wet bescherming persoonsgegevens niet digitaal publiek worden gemaakt, tenzij daar toestemming voor is gegeven.

2.1. Zienswijze 1 - Stichting WIJD (zaaknr. 92866-2026 & 99159-2026)

“De oorsprong van de zienswijze komt voort uit het jarenlange traject om te komen tot een veilige straat Worp. Tal van metingen, enquêtes, onderzoeken en buurtavonden hebben geleid tot een goed en gedragen inzicht. Indiener vertegenwoordigt al jarenlang de belangen van bewoners in De Hoven, met een specifieke betrokkenheid bij de straat Worp en overige gemeentelijke projecten zoals Hoofdwegenstructuur, Mobiliteitsplan Binnenstad en Parkeren Melksterweide. Vanuit deze rol constateert indiener dat het huidige ontwerp op onderdelen onvoldoende recht doet aan de belangen van bewoners, verkeersveiligheid en een zorgvuldige participatie. Met deze zienswijze beoogt indiener bij te dragen aan een zorgvuldiger, beter onderbouwd en breder gedragen besluit.”

Indiener:

- a) Verzoekt beter te onderbouwen waarom GOW30 classificatie van de straat Worp, gegeven de specifieke lokale context, de voorkeur verdient boven alternatieven zoals ETW30.
- b) Stelt dat de effectiviteit van deze categorisering in belangrijke mate afhankelijk is van de uiteindelijke inrichting. Zonder een inrichting die daadwerkelijk snelheid reduceert en verkeersveiligheid borgt, acht indiener de gekozen categorisering onvoldoende toekomstbestendig en mogelijk ineffectief.
- c) Acht het noodzakelijk dat expliciet wordt vastgelegd dat bewoners als primaire belanghebbenden worden aangemerkt.
- d) Verzoekt om vast te leggen op welke wijze en in welke fasen bewoners worden betrokken, welke invloed zij daadwerkelijk hebben op het ontwerp en hoe hun inbreng wordt meegewogen in de besluitvorming;
- e) Pleit ervoor om het ontwerpproces voor de Worp tijdig te starten (bij voorkeur najaar 2026), zodat het geplande onderhoud in 2028 haalbaar blijft, met gebruik van bestaande inzichten.
- f) Adviseert om hierbij de STOMP-methodiek consequent toe te passen, waarbij actieve en duurzame mobiliteit prioriteit krijgt;

- g) Onderschrijft dat de Worp een belangrijke fietsroute is en dat verbetering van de verkeersveiligheid noodzakelijk is.
- h) Bepleit dat wanneer structurele handhaving met flitspalen niet mogelijk is, dit betekent dat de veiligheid in de praktijk volledig afhankelijk wordt van de inrichting van de weg. Indiener acht dit een wezenlijk risico binnen de huidige planvorming.
- i) Constateert dat in de huidige afweging het belang van doorstroming en bereikbaarheid van de binnenstad relatief zwaar lijkt te wegen, ten koste van leefbaarheid en verkeersveiligheid in De Hoven.
- j) Bepleit dat er een reëel risico ontstaat op een structurele toename van verkeersdruk in een woongebied, en dat het noodzakelijk is deze cumulatieve effecten expliciet worden onderzocht en meegewogen, voordat sprake kan zijn van een volledige en evenwichtige belangenafweging.
- k) Constateert dat uit een peiling onder bewoners (november 2023) blijkt dat zij een duidelijke voorkeur voor ETW30 hebben boven GOW30. Indiener is van mening dat voor zover deze voorkeur niet expliciet en inhoudelijk is betrokken bij de besluitvorming, het besluit op dit punt onvoldoende gemotiveerd is.
- l) Vindt het vreemd dat een ETW overgaat naar een GOW zodra de bebouwde kom wordt bereikt.
- m) (Aanvullend) vraagt indiener zich af of de classificatie als GOW30 het doorgaande karakter niet juist versterkt in plaats van vermindert;
- n) (Aanvullend) vraagt indiener zich af wat gemeente concreet verstaat onder een “integrale benadering”

Samenvattend verzoekt indiener:

1. De keuze GOW30 nader en expliciet te motiveren, mede in relatie tot het alternatief ETW30, en hoe de integrale afweging tot stand is gekomen;
2. Een concreet participatieplan vast te stellen vóór de start van het ontwerpproces;
3. Het ontwerpproces voor de Worp uiterlijk in najaar 2026 te starten;
4. De cumulatieve effecten van verkeersontwikkelingen in en rond De Hoven expliciet te onderzoeken en mee te wegen;
5. Te borgen dat de uiteindelijke inrichting van de Worp aantoonbaar leidt tot effectieve en afdwingbare snelheidsreductie;

Beantwoording

1. De keuze om de straat Worp aan te wijzen als een GOW30 is na zorgvuldige afweging tot stand gekomen. Om de leefbaarheid in onze stad en dorpen te verbeteren is het belangrijk dat de categorie van de weg aansluit bij het gebruik ervan. We delen de wegen in naar functie, gebruik en inrichting (snelheid). Bij het bepalen van de maximumsnelheid en inrichting, hebben we de functie, huidige vormgeving en het gebruik wegen tegen elkaar afgewogen. De belangrijkste overwegingen daarbij zijn:

- De Worp heeft een ontsluitende functie voor de wijk de Hoven richting de N344 en de stad Deventer;
- De Worp is de geëigende route tussen Deventer en Terwolde, en wordt in de praktijk ook zo gebruikt.
- Afwaardering naar een erftoegangsweg past niet bij het gebruik, en kan extra verkeersdruk in de achterliggende straten in De Hoven veroorzaken, met name richting de N344/Twelloseweg.
- Als we doorgaand verkeer structureel zouden ontmoedigen, is een afwaardering naar een erftoegangsweg en volledige herinrichting met elementverharding en drempels noodzakelijk.
- Een dergelijke (her)inrichting past niet binnen de beoogde onderhoudsopgave (asfaltdeklaagvervanging, zie onder antwoord 3).

Om te bepalen hoe een weg moet worden ingedeeld, is gebruik gemaakt van een landelijk afwegingskader. Onderstaande factoren bepalen welke wegcategorie en maximumsnelheid het meest past bij een weg:

- Doorgaand verkeer
- Fietsvoorziening
- Hulpdiensten
- Busroute
- Intensiteit motorvoertuigen
- Parkeervoorziening
- Rijbaanbreedte
- Snelheidsremmers
- Voorrangsweg
- Bebouwingsdichtheid
- Openbare verlichting
- Wegverhardingssoort

De straat Worp voldoet verreweg het meest aan de factoren die passen bij de categorie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Dat betekent dat we de weg in de toekomst als gebiedsontsluitingsweg 30km in willen gaan richten.

2. Wanneer dit een project wordt, wordt in overeenstemming met ons participatiebeleid- en verordening geparticipeerd en wordt u betrokken bij de totstandkoming van een ontwerp. Naar verwachting start in 2027 de voorbereiding.

3. De Worp komt in aanmerking voor een nieuwe asfaltdeklaag in 2028. Hierdoor ontstaat een natuurlijke kans: het moment waarop onderhoud nodig is, kan worden benut om de weg in één keer passend in te richten volgens zijn functie en het gebruik. Dit sluit aan bij het advies van Goudappel, een adviesbureau gespecialiseerd in mobiliteit dat in 2023 uitgebreid onderzoek heeft gedaan naar de Worp in opdracht van de gemeente: *“Ons advies is om dit in de herijking van de wegencategorisering mee te nemen en vervolgens te komen tot een inrichting voor De Worp die past bij de toegekende functie.”*

Het benutten van het onderhoudsmoment voorkomt dubbel werk, extra kosten en langdurige hinder voor bewoners. Een integrale aanpak is daarom efficiënter én effectiever. Uiteraard betrekken we de bewoners, stichting WIJD en andere belangrijke stakeholders bij het ontwerpen. Dit onderhoud is hét moment om de Worp toekomstbestendig, verkeersveiliger en functiegericht in te richten. Een inrichting als GOW30 sluit aan bij het huidige gebruik, de adviezen van Goudappel, en de wensen uit de omgeving zoals tot nu toe bekend. Naar verwachting start in 2027 de voorbereiding. Onderdeel van de voorbereiding is participatie. Zie ook antwoord onder 2.

4. De cumulatieve effecten van (ruimtelijke) ontwikkelingen rondom de Hoven evenals andere ontwikkelingen die effect hebben op de routing en hoeveelheid verkeer, zitten verwerkt in het regionale verkeersmodel van de provincie Overijssel (RVMO). Met behulp van dit model, zijn de globale effecten van de gewijzigde snelheden en inrichting van de hoofdwegen onderzocht ten behoeve van dit Omgevingsprogramma (bijlage 5). 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 uit dit programma die hier verschil maken. Op basis van het model worden minimale verschuivingen in het verkeersbeeld verwacht.
5. Goudappel adviseert in dit geval als beste optie (Hoofdstuk 7.3 in het door indiener benoemde rapport uit oktober 2023): *“Een alternatieve insteek op basis van een GOW30, boven het compromis dat nu buiten op straat ligt. Dat komt in feite neer op het accepteren van het gebruik van de Worp en daar zo veilig mogelijk invulling aan geven.”* Deze richting biedt meerdere voordelen:
 - De inrichting blijft aansluiten op het regionale gebruik van de Worp als verbindingsweg, maar zorgt niet voor een extra verkeer aantrekkende werking.

- Verkeersveiligheid wordt substantieel verbeterd zonder het netwerk onnodig te belasten.
- Groot en zwaar verkeer speelt nauwelijks een rol, dus negatieve effecten daarvan zijn beperkt (zoals bevestigd in het rapport).
- De weg kan worden ingericht met (een combinatie van) asfalt en elementenverharding;

Een voorbeeld dat goed aansluit bij deze aanpak is de Hoge Hondstraat-Oost, die recent is vernieuwd. Een vergelijkbare inrichting voor de Worp is denkbaar, hierop wordt uiteraard nog geparticipeerd. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Een rijbaan in asfalt;
- Brede rode fietsstroken;
- Voorrang voor de Worp op de zijstraten;
- Verhoogde kruispuntplateaus op strategische locaties (eventueel uitgevoerd in elementverharding).

Deze maatregelen sluiten bovendien aan bij de STOMP-ambitie om ruimte voor fietsers te vergroten. De voorgestelde inrichting kan invulling geven aan oplossingen 2, 3, 4, 8, 9, 10, 11, 20, 22, 23, 24, 26 en 28 uit het door indiener benoemde rapport van Goudappel (oktober 2023).

2.2. Zienswijze 2 - Plaatselijk belang Averlo-Frieswijk (zaaknr. 121376-2026)

Indiener:

- a) Verwacht door de gedeeltelijke afwaardering van de Raalterweg van een GOW80 naar GOW60 de volgende negatieve effecten:
- **Toename van sluipverkeer** in het buurtschap als gevolg van verminderde doorstroming op de Raalterweg. Hiermee bestaat volgens indiener een reëel risico op het gebruik van alternatieve routes door automobilisten, via de bestaande 60 km-wegen. Die wegen zijn daar volgens indiener niet op berekend;
 - **Verslechtering van verkeersveiligheid**, met name op smalle wegen zonder vrij liggende fietspaden, door toename van verkeersintensiteit in samenhang met intensief gebruik door actief verkeer en landbouwverkeer;
 - **Onveiligheid** door mix verkeer dat 60km rijdt in combinatie met uitrukkende ambulances in verband met het grote snelheidsverschil;
 - **Aantasting van leefbaarheid en rust** (geluid, trillingen en leefbaarheid) als gevolg van het door indiener verwachte extra verkeer op omliggende wegen. Doorgaand verkeer hoort volgens indiener zoveel mogelijk op de daarvoor bedoelde hoofdwegen;

- **Onvoldoende samenhang in de wegcategorisering.** Het gedeeltelijk afwaarderen van een bestaande 80-km weg kan leiden tot een onlogische verkeersstructuur omdat omliggende wegen als 60-km wegen blijven functioneren.

Samengevat verzoekt indiener:

1. De gevolgen voor omliggende 60 km-wegen en buurtschappen beter te onderzoeken;
2. Verkeersmodellen en verwachte verschuivingen van verkeersstromen inzichtelijk te maken;
3. De leefbaarheid en verkeersveiligheid van het buurtschap expliciet mee te wegen, ook ten aanzien van hulpdiensten;
4. Af te zien van de voorgenomen gedeeltelijke afwaardering zolang deze negatieve effecten niet voldoende zijn uitgesloten;
5. De afwaardering pas te laten plaatsvinden, op een meer logischer plek, ter hoogte van het Crematorium waar de Wechelerweg de Raalterweg / N766 kruist;

Beantwoording

1. De cumulatieve verkeerseffecten rondom de buurtschappen zitten verwerkt in het regionale verkeersmodel (RVMO) van de provincie Overijssel. Met behulp van dit model, zijn de globale effecten van de gewijzigde snelheden en inrichting van de hoofdwegen onderzocht ten behoeve van dit Omgevingsprogramma (bijlage 5). 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 uit dit programma die hier verschil maken. Op basis van het model worden minimale verschuivingen in het verkeersbeeld verwacht, zo ook voor de omgeving van de buurtschappen.
2. Zie antwoord op vraag 1;
3. Omdat er geen significante verschuivingen van het verkeer in en rondom de buurtschappen worden verwacht, verwachten we ook geen negatief effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid als gevolg van de wegcategorie GOW60. Een lagere maximumsnelheid op de Raalterweg zorgt juist voor een verbeterde oversteekbaarheid, en vermindert de barrièrewerking van de weg tussen de buurtschappen en de directe omgeving. Een groter snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer op de rijbaan en uitrukkende ambulances (of andere hulpdiensten) is overigens niet aan de orde. Hulpdiensten mogen de geldende maximumsnelheid met ten hoogste 40 km/u overschrijden (en ten hoogste 20 km/u indien zwaarder dan 5000kg);

4. De aanpassing naar GOW60 is door de raad besloten met het vaststellen van de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (februari 2025). Aangezien geen negatieve effecten worden verwacht, is uitstel van herinrichting en afwaardering van GOW80 naar GOW60 niet aan de orde;
5. Op het door indiener genoemde punt is de beoogde nieuwe toekomstige bebouwde komgrens van de gemeente Deventer gesitueerd. Dat betekent dat op die plek de snelheid en wegcategorie overgaat van GOW60 (buiten de bebouwde kom) naar GOW50 (binnen de bebouwde kom).

2.3. Zienswijze 3 - Arriva Nederland (zaaknr. Nvt)

Indiener:

1. Overweegt op basis van de voorgestelde wegcategorisering haar routes van de buslijnen 57 en 81 mogelijk te wijzigen via Hanzeweg en N344.
2. Ziet als alternatief het continueren van huidige route met bijvoorbeeld minder haltes binnen Deventer.
3. Vindt het vooral belangrijk om samen de mogelijkheden te verkennen voor de meest optimale lijnvoering.
4. Vindt de mutatie op de N348 naar 70 km/h passend bij de situatie met VRI's.

Beantwoording

1. We pleiten voor een goede samenwerking om te komen tot een zo optimaal mogelijke oplossing waarbij de bereikbaarheid van gebieden (met het openbaar vervoer) niet verslechtert of zelfs verbetert. We zoeken hiervoor actief afstemming met onder andere indiener, maar ook de provincie Overijssel als concessieverlener en EBS als concessiehouder. Overigens is voor deze buslijnen de enige weg die aanvullend op de al vastgestelde Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur de categorie GOW30 krijgt, waar een buslijn overheen rijdt (lijn 81), de Industrieweg.
2. Zie antwoord onder 1;
3. Deze zienswijze delen wij, zie antwoord onder 1;
4. Dit nemen we aan ter kennisgeving en vinden we belangrijk om mee te nemen in de verdere uitwerking;

2.4. Zienswijze 4 – Particulier (zaaknr. 126430-2026)

Indiener:

- a) Is van mening dat Deventer inzet op het stimuleren van duurzame mobiliteit vanuit het STOMP-principe, maar daarbij vergeet dat Deventer niet alleen een stad is. Er is een groot buitengebied waar dat volgens indiener in principe niet haalbaar is. In dat buitengebied zullen het openbaar vervoer en de deelmobiliteit nooit voldoende zijn om de leefbaarheid op peil te houden. Autogebruik en een goede bereikbaarheid blijven noodzakelijk.
- b) Is van mening dat de verkeersveiligheid en de geluidsoverlast op de Raalterweg nog nooit een probleem zijn geweest;
- c) Vindt dat een verlaging van de snelheid slechts een schijnveiligheid bied. Handhaving zou volgens indiener noodzakelijk zijn om het gedrag van de weggebruiker aan te pakken. Een gesuggereerde herinrichting van het wegprofiel is een kostbare aangelegenheid en geldverspilling. Die suggestie wordt wel gedaan, maar wordt nergens uitgewerkt. Indiener vraagt zich af of de gemeente hiermee voorsorteert op aanpassingen;
- d) Pleit voor de noodzaak om de wegencategorisering in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen te bekijken. Roept het college op om een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te voeren, en dat pas te doen wanneer de Omgevingsvisie is vastgesteld.
- e) Vindt dat het college, door deze uitwerking van de Basisvoorkeursvariant hoofdwegenstructuur voor de hele gemeente, voorbijgaat aan de inrichting en behoefte van bewoners en gebruikers van het buitengebied.
- f) Vindt het bijzonder kwalijk dat bij de totstandkoming van de gemeente brede wegencategorisering, bewoners en gebruikers van het buitengebied niet zijn betrokken;
- g) Mist uitleg over wat gesprekken met het provinciebestuur hebben opgeleverd over de Raalterweg, aangezien het (nog) een provinciale weg is.
- h) Mist de afweging voor de Raalterweg, en waarom deze naar GOW60 wordt afgewaardeerd. Indiener pleit daarbij voor het belang van deze weg voor doorgaand verkeer richting Schalkhaar, Diepenveen, Keizerslanden en de Binnenstad;
- i) Vindt dat landbouwverkeer onderbelicht is, en dat er een risico bestaat dat het landbouwverkeer zich als gevolg van het verlagen van de maximumsnelheid verplaatst naar wegen met een hoger risico.
- j) Vindt dat de veiligheid van fietsers en wandelaars op de Raalterweg niet in het geding is;
- k) Stoort zich aan het gebruik van Deventer als “stad” in plaats van als gemeente als geheel;

- l) Betwijfelt of er een modelmatige doorberekening van de wegencategorisering van de Raalterweg heeft plaatsgevonden, aangezien deze nergens genoemd staat;
- m) Heeft niet het idee dat het afweegkader GOW80-GOW60 (CROW) is meegenomen in de wegingen van het college. Was er gekeken naar noodzaak, locatie, brede verkenning, netwerktoetsen, overleg met omgeving en de haalbaarheidstoets, dan was er volgens indiener zeker geen snelheidsverlaging voorgesteld voor de Raalterweg;
- n) Vraagt het college en de gemeenteraad om een heroverweging en de wettelijke kaders en die van het CROW hierbij te betrekken;
- o) Is van mening dat er een verkeersbesluit nodig is voor de afwaardering van de Raalterweg van 80 naar 60km/u;
- p) Constateert dat er geen overleg met Cumela, landbouworganisaties, bewoners en bedrijven in het buitengebied heeft plaatsgevonden over de afwaardering, en vindt dat dat alsnog moet gebeuren;

Samengevat:

1. Indiener vindt dat de wegencategorisering te veel uitgaat van een stedelijke benadering en onvoldoende rekening houdt met het buitengebied. Daar blijven auto en goede bereikbaarheid noodzakelijk, omdat alternatieven zoals OV en deelmobiliteit tekortschieten.
2. De noodzaak voor ingrepen op de Raalterweg wordt betwijfeld. Er zouden geen noemenswaardige problemen zijn met verkeersveiligheid, geluid of veiligheid van langzaam verkeer. De snelheidsverlaging wordt als ineffectief gezien; handhaving zou beter werken en herinrichting wordt als kostbaar en onduidelijk beschouwd.
3. Indiener mist een duidelijke en transparante onderbouwing van de keuzes, waaronder de afwaardering naar 60 km/u. Er is twijfel over verkeerskundige analyses, toepassing van CROW-richtlijnen en het doorlopen van een zorgvuldig afwegingsproces.
4. Het beleid zou onvoldoende samenhang vertonen met ruimtelijke ontwikkelingen en mogelijk te vroeg worden vastgesteld (voor de Omgevingsvisie). Daarnaast is er kritiek op het gebrek aan betrokkenheid van bewoners, bedrijven en belangenorganisaties, met name uit het buitengebied.
5. Indiener wijst op ontbrekende bestuurlijke afstemming met provincie, het ontbreken van een verkeersbesluit en het onvoldoende meenemen van belangen zoals landbouwverkeer, wat tot ongewenste effecten kan leiden.

Beantwoording:

1. Op de belangrijke gebiedsontsluitingswegen zetten we in op het faciliteren van autoverkeer zodat elders in de gemeente ruimte ontstaat voor andere ambities, zoals voetgangers, fietsers en groen. Een goede bereikbaarheid van het buitengebied en de kernen is essentieel, daarom zijn de belangrijkste invalswegen

naar de voorzieningen, waaronder de Raalterweg, als Gebiedsontsluitingsweg aangewezen. Deze wegen hebben een belangrijke ontsluitende functie. De Raalterweg blijft binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid behouden van 50 kilometer per uur. Onder andere om de druk op de wegen naar de binnenstad te verlagen, is gekozen om het verkeer primair via de N348 te leiden, die daarvoor in het verleden ook voor is aangelegd. In het buitengebied, tussen de Wechelerweg en de rotonde met de N348, gaat daarom de maximumsnelheid op de Raalterweg omlaag van 80 naar 60 kilometer per uur. Dit heeft de gemeenteraad al besloten bij het vaststellen van de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur in februari 2025. Daarnaast is ook gekozen om het STOMP-principe als uitgangspunt te hanteren bij het ontwerpen van de openbare ruimte. Dat betekent niet dat er in het buitengebied exact dezelfde keuzes gemaakt worden als in de historische binnenstad, maar wel dat overal de voetganger en fietser als eerste een plek krijgen in de openbare ruimte (m.u.v. wegen die vallen onder het “Dakpanprincipe”).

2. Op dit moment is de Provincie Overijssel eigenaar van de weg, de weg is ook aan groot onderhoud toe. Bij het afwaarderen van 80 naar 60, hoort een herinrichting van het wegprofiel. Gelijktijdig praten de Provincie en de Gemeente over de overdracht van de weg. De provincie richt de weg in, in overeenstemming met de richtlijnen die gelden voor een GOW60 profiel, en daarmee dus ook een geloofwaardige inrichting krijgt die past bij de nieuwe snelheid van 60 km/u. De Provincie draagt de weg daarna over aan de gemeente. Het verplaatsen van het landbouwverkeer als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid verwachten we niet, aangezien landbouwverkeer maximaal 45 kilometer per uur mag rijden en hier dus geen hinder van ondervindt. De Raalterweg is een lokale en regionale doorfietsroute, de komende jaren werkt de gemeente samen met de provincie aan de verbetering van de fietspadenstructuur. Ook al is de veiligheid op dit moment niet direct een aanleiding voor de aanpassingen, het comfort en oversteekbaarheid voor de fietser en het stimuleren van het fietsgebruik in de hele gemeente is dat wel.
3. Voor wat betreft de afweging GOW80 en GOW60 wordt verwezen naar het antwoord onder 1, en de door de raad vastgestelde Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur. De doorrekening van specifiek de afwaardering van de Raalterweg is al in dat project gedaan. Hoe de Raalterweg er fysiek uit komt te zien, wordt door de gemeente en provincie in het project verder uitgewerkt. Daarbij wordt de weg ingericht volgens de geldende CROW-richtlijnen voor een GOW60. Voor de gemeente brede wegencategorisering, is enkel het effect van de aanvullende maatregelen (zoals beschreven in bijlage 5) doorgerekend. De Raalterweg ontbreekt inderdaad wel in de tabellen in bijlage 4 (wijzigingen per weg), dit passen we aan.

4. Tijdens het participatieproces voor de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur heeft u mee kunnen denken over de hoofdwegenstructuur en daarmee ook de Raalteweg. Enkel voor wegen die daar geen onderdeel van zijn geweest, is een heroverweging van de wegategorisering gedaan. In zowel de doorrekeningen van de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur, als de effecten van de nieuwe wegcategorisering in de rest van de gemeente, zijn alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen. Gemakshalve verwijzen we daarvoor naar bijlage 5
5. Zoals in bovenstaande al duidelijk wordt, heeft afstemming en participatie over de wegcategorie en inrichting voor de Raalterweg met provincie en overige stakeholders wel degelijk plaatsgevonden. De provincie is overigens nauw betrokken geweest bij zowel de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur als het Omgevingsprogramma Wegencategorisering. Het klopt dat er nog geen verkeersbesluit is genomen voor het verlagen van de maximumsnelheid, en dat dat wel noodzakelijk is. Een verkeersbesluit wordt pas genomen voorafgaand aan de werkzaamheden en de daadwerkelijke verlaging van de maximumsnelheid. De nieuwe maximumsnelheid gaat dus ook pas ná oplevering van de werkzaamheden gelden. Omdat de Provincie Overijssel op dat moment nog wegbeheerder is, zullen zij vermoedelijk het verkeersbesluit op gaan stellen en publiceren.

2.5. Zienswijze 5 – SBBD (zaaknr. 127857-2026)

Indiener:

1. Pleit voor het omzetten van alle straten en stegen in de binnenstad, buiten de voetgangersgebieden, naar de categorie erf/woonerf (15km/u regime en gelijkwaardigheid van weggebruikers). Ze vragen meer creativiteit en durf om de binnenstad veiliger en aantrekkelijker te maken. Indiener somt daarvoor een aantal argumenten op;
 - a) Pleit voor een zorgvuldige afweging voor alle straten in de binnenstad en betwist of de categorisering als ETW30 wel passend is bij het middeleeuwse karakter van de straten, veelal zonder stoepen en waar alle weggebruikers de weg delen;
 - b) Vindt dat verkeersveiligheid meestal ingeperkt wordt tot analyses van plekken waar ongevallen hebben plaatsgevonden. Het gaat volgens indiener ook om de veiligheidsbeleving van de weggebruiker. “Kan men ervan uitgaan dat er niet gevaarlijk hard gereden wordt?” Invoering van een erf/woonerf is hiervoor nodig volgens indiener;
 - c) Verwijst naar de inloopavond op 21 april 2026 voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie, waarin het begrip autoluwe binnenstad werd behandeld. Om niet-noodzakelijk verkeer te weren uit de binnenstad, zou de verkeerssnelheid omlaag brengen daar het belangrijkste middel zijn om een

leefbare binnenstad te kunnen creëren. De omvorming naar erf kan daar een échte bijdrage aan leveren;

2. Onderschrijft (met inachtneming van punt 1) de voorgestelde wegencategorisering van harte;
3. Vraagt met de behandeling van hun zienswijzen rekening te houden met de samenhang tussen de parallelle processen van de gemeentelijke Wegencategorisering, parkeerproducten en het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie;

Beantwoording:

1. Een erf (bord G5) wordt in Duurzaam Veilig niet als aparte categorie gebruikt, maar gezien als een bijzondere vorm binnen erftoegangswegen. Een fietsstraat is bijvoorbeeld ook geen aparte categorie, maar wordt wel degelijk toegepast. Daarom is een erf geen onderdeel van het Omgevingsprogramma Wegencategorisering. In de legenda is “erf” echter wel opgenomen. Dat werkt verwarrend, we passen dit aan. Verder vinden we het belangrijk dat een zorgvuldige lokale afweging wordt gemaakt over het toepassen van erven. Voor de historische binnenstad hoort dit wat ons betreft thuis in de uitwerking van het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie. Op die manier kunt u er nog actief over meedenken. Met deze wegencategorisering sluiten we het toepassen van erven (als onderdeel van de categorie erftoegangsweg), in heel Deventer, dan ook niet uit.
2. Wij waarderen dat, en nemen het ter kennisgeving aan;
3. Zoals ook te lezen valt onder antwoord 1, houden wij rekening met het feit dat er meerdere projecten en processen tegelijkertijd lopen. Deze zienswijze nemen wij daarom mee in de verdere uitwerking van het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie.

3. Reacties uit consulerende raadstafel

Op 15 april 2026 vond de consulerende raadstafel plaats. Hierbij is de gemeenteraad gevraagd om te reageren op het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering. Het algemene beeld vanuit de raadstafel was dat de partijen zich goed konden vinden in de voorgestelde wegcategorisering. Er zijn door diverse partijen vragen gesteld en opmerkingen gemaakt op de inhoud van het stuk, die hieronder zijn samengevat, met daarbij een reflectie en of (en zo ja hoe) dit heeft geleid tot aanpassing in de definitieve versie.

Vragen & opmerkingen:

1. Is handhaving wel mogelijk is zonder aanpassing van de wegen? Plaats niet alleen borden, maar richt de weg goed in zodat ook gehandhaafd kan worden (DeventerBelang, Gemeentebelang)
2. Hoe wordt de nieuwe wegingdeling en maximumsnelheid gecommuniceerd naar inwoners? (Deventer Sociaal, Deventer Belang, VVD).
3. Het is onvoldoende duidelijk welke fasering (wat gaat wanneer gebeuren) en welke middelen er tegenover staan (PRO).
4. Veiligheid is belangrijk maar er moet ook rekening worden gehouden met aanrijdtijden voor hulpdiensten (D66, DENK, Gemeentebelang).
5. Een derde IJsselbrug zou op de kaart moeten staan, omdat dit ook in de (ontwerp)-Omgevingsvisie zit en omdat een autoluwe Welle/Binnenstad een grote wens is (CDA).
6. Hoe wegen we het reistijdverlies af tegen veiligheid en kosten? (D66)
7. Waarom is 2040 als eindbeeld genomen en niet een jaar dat veel dichterbij ligt? (PvdD)
8. Hoe verhoudt Bijlage 4 (overzicht van wijzigingen per weg) zich tot de wegcategoriseringskaart? (VVD)
9. Het is wenselijk dat jaarlijks wordt gemonitord op verkeersveiligheid, leefbaarheid en opkomsttijden (Gemeentebelang);

Reflectie & Beantwoording:

1. Handhaving op maximumsnelheid is volgens de politie in beginsel mogelijk als deze past (geloofwaardig is) bij de weginrichting. We verlagen de maximumsnelheid daarom alleen op wegen die qua weginrichting al grotendeels voldoen aan de wegkenmerken van een 30km profiel, of passen deze erop aan als dat nog niet zo is. Daarbij hanteren we het stappenplan zoals opgenomen in hoofdstuk 4;
2. Wanneer de maximumsnelheid daadwerkelijk wordt aangepast als gevolg van herinrichting of groot onderhoud, wordt er vanuit dat project gecommuniceerd naar inwoners. Daarnaast werkt het college aan een projectplan “*Sneller naar 30*”;

waarin een groot aantal wegen die qua weginrichting al grotendeels voldoen aan de wegkenmerken van een 30km profiel worden verlaagd in maximumsnelheid. Dat gebeurt doormiddel van bebording, markering en eventuele kleine aanpassingen. In het genoemde plan zit ook een uitgebreide communicatieaanpak.

3. De fasering van herinrichting en onderhoudsprojecten hangt grotendeels af van de meerjaren onderhoudsplanning (MJOP). In het onder antwoord 2 benoemde projectplan “*Sneller naar 30*”, verwerken we een concrete planning op welk moment welke wegen daadwerkelijk in maximumsnelheid verlaagd kunnen worden. In het najaar besluit het college over een nieuwe MJOP-MIND 2027-2030 waarin (vanuit het MIND budget) middelen zijn opgenomen voor uitvoering van dit project;
4. De totale gemeentelijke wegencategorisering 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, die wel binnen de geldende normen blijft vallen. Dit heeft met name te maken met de afwaardering van wegen vanuit de reeds vastgestelde 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.
5. In de ontwerp-Omgevingsvisie staat het streven naar een derde IJsselbrug (samen met Rijk en Regio) benoemd. Omdat het nog geen vastgesteld beleid is, nemen we het niet op in dit Omgevingsprogramma. Als een derde IJsselbrug concreter wordt, kan dit alsnog.
6. We wegen reistijd, veiligheid en kosten niet als gelijkwaardige belangen, maar hanteren een duidelijke prioriteitsvolgorde. De doorstroming borgen we op de daarvoor geselecteerde trajecten en daar investeren we ook in. Op andere wegen gaan verkeersveiligheid en leefbaarheid boven reistijd. De extra reistijd door 30 km/u blijft naar verwachting beperkt, omdat vertraging in de spits vooral op kruispuntniveau ontstaat. Daarbij kijken we naar de maatschappelijke baten en lasten als geheel. Verkeersonveiligheid (maatschappelijke schade) kost onze inwoners naar schatting ongeveer 17 miljoen euro per jaar, waardoor maatregelen die risico's verlagen ook maatschappelijk rendement opleveren. Op veel doorgaande wegen in de stad is door de raad begin 2025 met het vaststellen van de Basisvoorkeursvariant HWS overigens al besloten dat ze teruggaan in maximumsnelheid;
7. De wegencategorisering is een uitwerking onder de Omgevingsvisie, welke gericht is op 2040. Door het hanteren van het stappenplan (hoofdstuk 4), kan een deel van

de wegen al (veel) eerder worden afgewaardeerd naar een maximumsnelheid van 30 kilometer. Zie ook het antwoord onder 2 en 3.

8. In bijlage 2 is de huidige wegencategorisering te zien op peildatum 1 januari 2026. In bijlage 3 is de nieuwe wegencategorisering met het eindbeeld voor 2040 te zien, daar werken we stapsgewijs naar toe. Dat doen we met de maatregelen die in bijlage 4 staan vermeldt. Daarin staan alle wegen in gemeentelijk beheer waarvan de geldende maximumsnelheid op 1 januari 2026 nog 50 kilometer per uur is, en die richting 2040 zal worden aangepast naar 30 kilometer per uur. In de tabellen staat per weg de globale maatregel omschreven en de onderbouwing van die maatregel. Dit zegt overigens niets over de exacte uitvoeringstermijn van die maatregel en de specifieke inrichting van de weg.
9. Er is al een jaarlijkse verkeersveiligheidsmonitor door middel van de gemeentelijke verkeersveiligheidsbrief. Zoals benoemd onder 4.2, zorgen we 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. Ten behoeve van aanrijdtijden van hulpdiensten is expliciet overleg gevoerd met hulpdiensten (bijlage 5). Over comfort, aanrijdtijden en overige operationele zaken vindt op projectniveau al continue afstemming plaats met hulpdiensten.

4. Wijzigingen in het Omgevingsprogramma

4.1. Ambtshalve wijzigingen

Dit zijn wijzigingen die ambtshalve zijn doorgevoerd en die geen impact hebben op de inhoud of werking van het stuk. Denk aan spelfouten, interpunctie, kleine grammaticale onjuistheden of schoonheidsfoutjes in de wegencategoriseringskaart(en);

4.1.1. Tekstuele correcties

Naast het aanpassen van enkele spelfouten en interpunctie, is de volgende tekstuele wijziging doorgevoerd in het definitieve Omgevingsprogramma.

- Onder 2.2 Gemeentelijke (beleids)kaders is “Programma Fiets 2021-2025” vervangen voor “Ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets Deventer”;

4.1.2. Correcties in de wegencategoriseringskaart

- In Bijlage 2 - Huidige Wegencategorisering (Situatie 01-01-2026) is de dikte van de groene lijn N348 tussen de rotonde met de Raalterweg en de rotonde met de Spanjaardsijk gecorrigeerd, deze werd niet goed weergegeven;
- In Bijlage 2 - Huidige Wegencategorisering (Situatie 01-01-2026) De Alferinklaan in Bathmen was onterecht aangemerkt als ETW30, terwijl dit GOW50 moest zijn. Dit is gewijzigd;
- In Bijlage 2 - Huidige Wegencategorisering (Situatie 01-01-2026) is de legenda leesbaarder gemaakt, de kleuren waren door de beperkte dikte van de lijnen niet goed zichtbaar;
- In Bijlage 3 - Nieuwe Wegencategorisering (Eindbeeld 2040) is de legenda leesbaarder gemaakt, de kleuren waren door de beperkte dikte van de lijnen niet goed zichtbaar.

4.2. Wijzigingen op basis van zienswijzen

Op basis van ingediende zienswijzen zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in het definitieve Omgevingsprogramma;

- In Bijlage 4 – Raalterweg is in de tabellen toegevoegd als maatregel GOW80 naar GOW60. Onderbouwing is al gemaakt in HWS in overleg met Provincie Overijssel.
- In Bijlage 2 en 3 is “Erf” verwijderd omdat dit geen formele wegcategorie is vanuit Duurzaam Veilig. Het blijft wel mogelijk om erftoegangswegen als “Erf” aan te wijzen. Alle huidige (en toekomstige) erven vallen onder de categorie erftoegangsweg.

4.3. Wijzigingen op basis van consulterende raadstafel

Naar aanleiding van de consulterende raadstafel zijn geen wijzigingen doorgevoerd in het definitieve Omgevingsprogramma.

Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer

Juni 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 verkeerveiligheid 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 wegencategorisering 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 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;
- Ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets Deventer;
- Basisvoorkeursvariant HWS als leidend principe (inclusief maatregelen);
- Tussenproduct MPL-B&P (inclusief maatregelen);
- Openbaarvervoer Concessie IJssel-Vecht 2023-2035;
- Wegencategorisering/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 rijnsnelheden provinciale wegen (Provincie Overijssel, okt 2025)

2.4 De Deventer aanpak

Door de gemeente brede wegencategorisering 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 wegencategorisering 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 vrijgeven van het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering voor zienswijzen betrokken door middel van een consulterende raadsmededeling. Het ontwerp heeft van woensdag 29 april 2026 tot en met dinsdag 9 juni 2026 ter inzage gelegen, in overeenstemming met artikel 16:26 Omgevingswet en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Er zijn in totaal 5 zienswijzen naar voren gebracht. Deze zijn verwerkt in een reactienota zienswijzen. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen aan het definitieve Omgevingsprogramma Wegencategorisering.

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 of ETW30 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: [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: [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

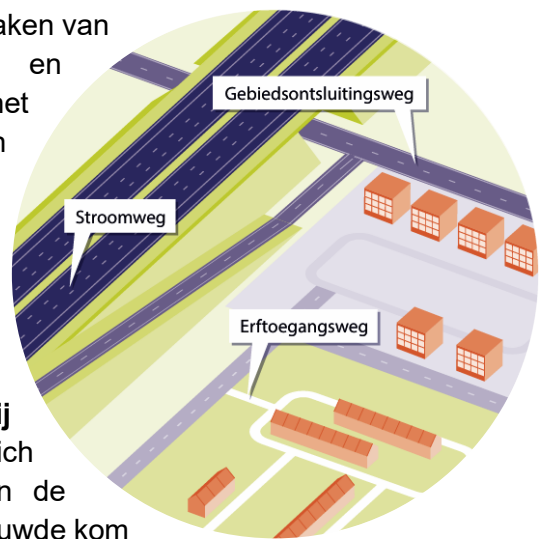
Bijlage 5 - Verkeerskundige effecten

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 is 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.**

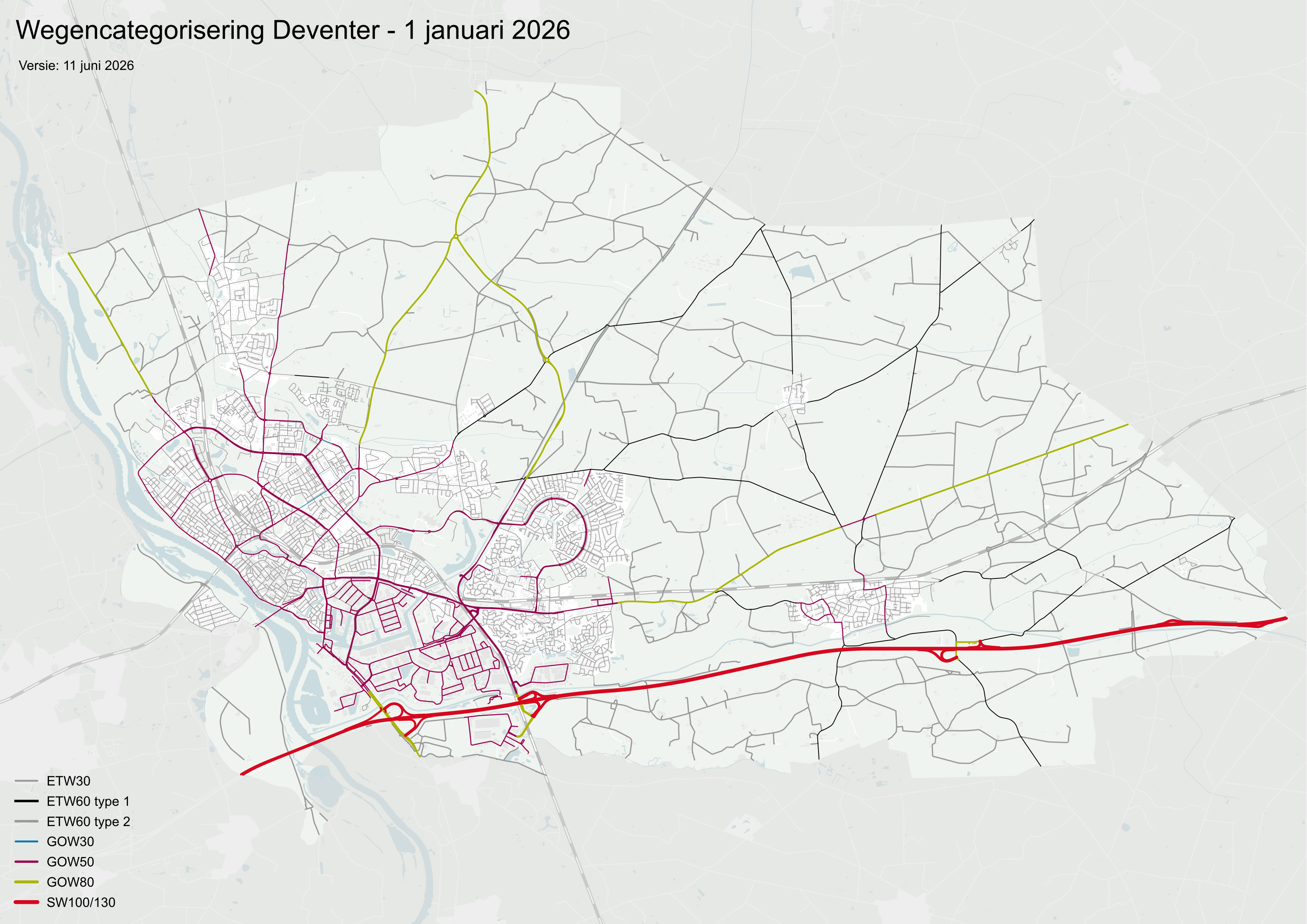
Stroomweg (SW): Maakt continue doorstroming met hoge snelheid mogelijk. Dit vereist onder meer gescheiden rijrichtingen, ontbreken van kruisend en overstekend verkeer, en bij aansluitingen alleen in- en uitvoegend verkeer. Onder stroomwegen vallen autowegen en autosnelwegen.

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: 11 juni 2026

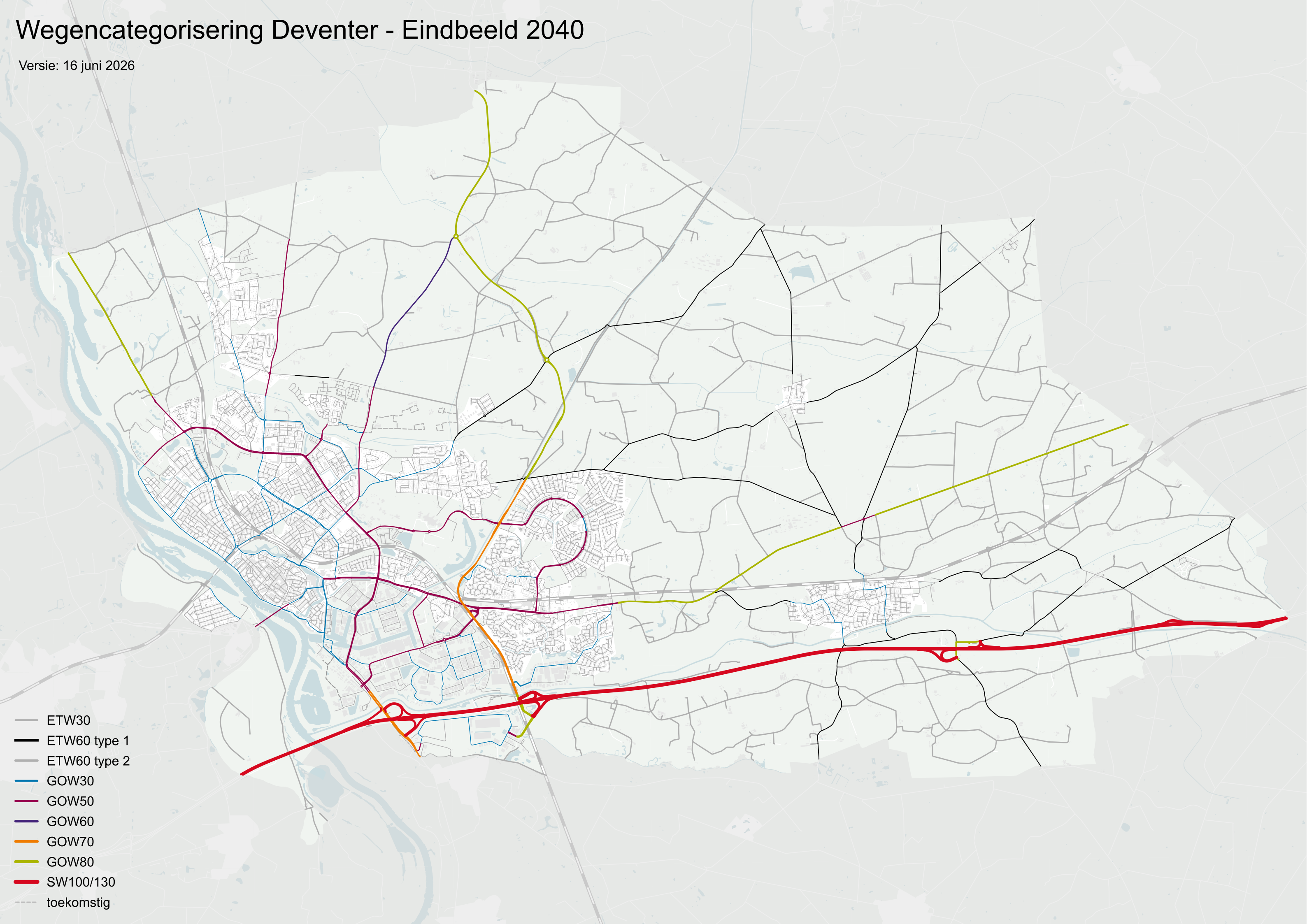
- ETW30
- ETW60 type 1
- ETW60 type 2
- GOW30
- GOW50
- GOW80
- SW100/130



Wegencategorisering Deventer - Eindbeeld 2040

Versie: 16 juni 2026

- 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. 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
Raalterweg	Omvormen naar GOW60	Al besloten in HWS, in samenspraak met provincie Overijssel als (huidige) wegbeheerder
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 interwijktunnel.
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. Verbeterd 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, die wel binnen de geldende normen blijft vallen. 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.