



Ontwerp- Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad en Periferie

Versie 24 september 2026

Voorwoord

Deventer is een aantrekkelijke stad om te wonen, te werken, te ondernemen en te bezoeken. De komende jaren komen er nieuwe woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen bij. Dat biedt kansen voor onze economie, inwoners en historische binnenstad. Tegelijkertijd brengt deze groei ook uitdagingen met zich mee. Want de ruimte in onze stad is beperkt en de druk op die ruimte neemt toe. Zeker in de binnenstad en de omliggende wijken moeten we zorgvuldig omgaan met iedere vierkante meter.

Hoe zorgen we ervoor dat Deventer bereikbaar blijft? Hoe houden we onze binnenstad gastvrij en leefbaar? En hoe creëren we tegelijkertijd meer ruimte voor ontmoeting, groen, gezondheid en een veilige leefomgeving? Dat vraagt om een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Een systeem waarin lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit een steeds belangrijkere rol spelen. Mobiliteit is daarbij geen doel op zich, maar een middel om onze stad leefbaar, economisch vitaal en prettig toegankelijk te houden.

In dit Omgevingsprogramma Mobiliteit voor de Binnenstad & Periferie beschrijven we hoe we daar samen aan werken. We zetten koers naar een binnenstad en het gebied eromheen waar inwoners zich veilig kunnen verplaatsen, ondernemers goed bereikbaar blijven, bezoekers zich welkom voelen en de openbare ruimte uitnodigt om te ontmoeten, te verblijven en te bewegen.

De afgelopen jaren hebben we hier intensief over gesproken met bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangenverenigingen en andere betrokkenen. Via enquêtes, publieksbijeenkomsten, stadsgesprekken en andere participatiemomenten hebben velen hun kennis, ervaringen en ideeën met ons gedeeld. Die inbreng is van grote waarde geweest bij het opstellen van dit programma. Ik wil iedereen die hieraan heeft bijgedragen daarvoor van harte bedanken.

De keuzes die in dit programma zijn opgenomen, zijn niet altijd eenvoudig. Verschillende belangen komen samen in de beperkte ruimte die we hebben. Toch ben ik ervan overtuigd dat we met dit programma een belangrijke stap zetten naar een duurzame, bereikbare en toekomstbestendige stad.

Zo bouwen we samen aan een leefbaar en gastvrij Deventer. Niet alleen voor vandaag, maar ook voor de generaties die na ons komen.

Veel leesplezier.

Marcel Elferink
wethouder Mobiliteit



Samenvatting

Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie

Deventer staat voor grote ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. De stad groeit, verdicht en wil ruimte bieden aan woningen, voorzieningen, economie en ontmoeting. Tegelijkertijd is de openbare ruimte in de binnenstad en de omliggende wijken schaars. Deze ruimte is nodig voor verplaatsingen, parkeren en bevoorrading, maar ook voor groen, klimaatadaptatie, verblijf, toegankelijkheid en verkeersveiligheid.

Met het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie werkt de gemeente toe naar een leefbare, gastvrije en goed bereikbare binnenstad en periferie in 2035. Het programma vormt de uitwerking van de Omgevingsvisie Deventer en bouwt voort op het in 2025 vastgestelde Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie. Het biedt een inhoudelijk en ruimtelijk kader voor de verdere voorbereiding, prioritering en uitvoering van mobiliteitsmaatregelen in de komende tien jaar.

Een leefbare en gastvrije stad als uitgangspunt

De twee kernprincipes van het programma zijn een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie. Leefbaarheid betekent dat de openbare ruimte uitnodigt tot lopen, fietsen, verblijven, ontmoeten en bewegen. Gastvrijheid betekent dat bewoners, bezoekers, ondernemers, werknemers, bevoorraders en hulpdiensten goed bereikbaar blijven.

Deventer hanteert hierbij het STOMP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten krijgen prioriteit boven de privéauto. De auto blijft belangrijk voor noodzakelijke verplaatsingen, maar krijgt een passende plaats binnen de beschikbare ruimte. Doorgaand en regionaal autoverkeer wordt zo veel mogelijk gebundeld op de hoofdwegen, zoals het Hanzetracé en de N348, volgens het dakpanprincipe. Hierdoor ontstaat in de binnenstad en periferie meer ruimte voor lagere snelheden, veilige oversteekplaatsen, groen en verblijfskwaliteit.

Lopen, fietsen en openbaar vervoer

De voetganger krijgt de hoogste prioriteit. Daarom is een samenhangend voetgangersnetwerk opgesteld voor binnenstad en periferie. Dit netwerk bestaat uit een basisnetwerk voor dagelijkse bereikbaarheid, een hoofdnetwerk naar belangrijke bestemmingen en een groen, ontspannen netwerk voor recreatieve wandelingen. De gemeente wil hiermee zorgen voor toegankelijke, veilige, directe en aantrekkelijke looproutes. Ook worden nieuwe verbindingen voorzien, waaronder het openen van gangen en stegen in de historische binnenstad.



De fiets blijft een belangrijke drager van het mobiliteitssysteem, met doorfietsroutes, hoofdfietsroutes en basisfietsroutes. Deventer zet in op veilige, comfortabele en goed herkenbare fietsverbindingen, voldoende fietsparkeercapaciteit en goede aansluitingen op station, binnenstad, wijken en regionale bestemmingen. Het station wordt verder ontwikkeld als bovenregionaal OV-knooppunt en multimodale hub, met onder meer verbeterde fietsparkeervoorzieningen en betere verbindingen aan de noord- en zuidzijde.

Parkeren, deelmobiliteit en autoluw

Parkeerbeleid wordt ingezet als middel om bereikbaarheid en leefkwaliteit in balans te brengen. In de historische binnenstad neemt het aantal parkeerplaatsen op straat geleidelijk af. Parkeren voor bezoekers, werknemers en waar mogelijk bewoners wordt vooral opgevangen in parkeergarages, mobiliteitshubs en voorzieningen aan de rand van het centrum. In de periferie wordt parkeerregulering ingezet om overloop vanuit de binnenstad te voorkomen en beschikbare ruimte eerlijk te verdelen.

Deelmobiliteit (met name deelauto's en deelbakfietsen) vormt een aanvulling op lopen, fietsen en openbaar vervoer. De gemeente wil hierin actief regie voeren en bewonersinitiatieven ondersteunen. Vooral in compacte buurten en nieuwe gebiedsontwikkelingen kan deelmobiliteit bijdragen aan minder autobezit, lagere parkeerdruk en meer ruimte voor groen en verblijf.

Logistiek

Deventer blijft bereikbaar voor noodzakelijke bevoorrading, bouwlogistiek, afvalinzameling en dienstverlening. Logistiek verkeer

wordt zo veel mogelijk via geschikte hoofdwegen geleid en in de binnenstad afgestemd op de verblijfsfunctie. Venstertijden blijven een belangrijk instrument in het voetgangersgebied. Per 31 december 2027 werkt Deventer toe naar een zero-emissiezone voor stadslogistiek in de binnenstad.

Uitvoering

De maatregelen worden uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's en jaarplannen. Daarbij worden capaciteit, financiering, onderhoudsplanung en kansen voor cofinanciering integraal afgewogen. De ambitie is om de maatregelen uit dit programma uiterlijk in 2035 te realiseren.



Inhoudsopgave

Voorwoord	2	3. Visie: een leefbare en gastvrije binnenstad & periferie	17
Samenvatting	3	3.1 Ambities Omgevingsvisie	17
1. Inleiding	8	3.2 Doelstellingen Omgevingsvisie	18
1.1 Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie Deventer	8	3.3 Kernprincipes Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie	18
1.2 Waarom een Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie?	9	4. Van visie naar wensbeelden	20
1.3 Leeswijzer	10	4.1 Voetganger	21
2. Uitgangspunten	12	4.2 Fiets	26
2.1 Tussenproduct als vertrekpunt	12	4.3 Openbaar Vervoer (OV)	30
2.2 Beleidskader	13	4.4 Deelmobiliteit	32
2.3 Totstandkoming	14	4.5 Parkeren	35
2.4 Omgevingsprogramma als kader voor de maatregelen in de komende 10 jaar	15	4.6 Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	37
		4.7 Logistiek en bevoorrading	40
		4.8 Integraal wensbeeld	44



5. Maatregelen: op weg naar het wensbeeld 53

5.1	Gebiedsoverstijgende maatregelen	54
5.2	Maatregelen in de historische binnenstad	58
5.3	Maatregelen in de vestingzone	62
5.4	Maatregelen in de Periferie Noordoost	68
5.5	Maatregelen in de Periferie Zuidoost	70
5.6	Maatregelen in de Periferie De Hoven	73
5.7	Maatregelen in de Periferie Noordwest	75
5.8	Uitvoering	77

6. Slotbepalingen 79

Bijlage 1 Inrichtingsuitgangspunten voetgangersnetwerk 81





1. Inleiding

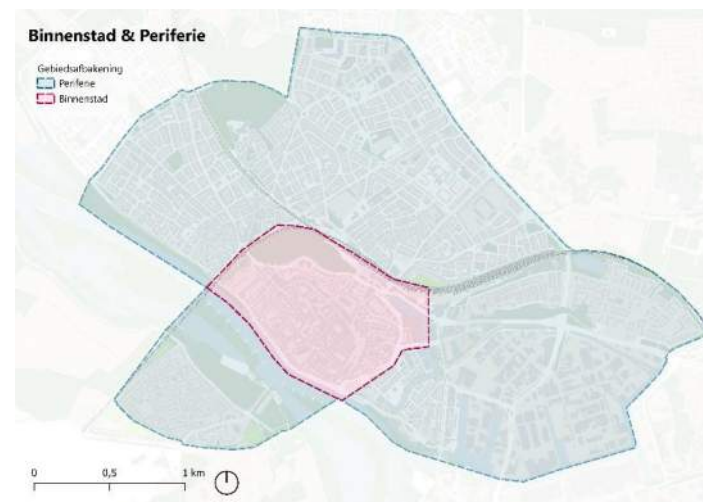
1.1 Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie Deventer

Deventer staat voor grote ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. De stad heeft ambities op het gebied van woningbouw, voorzieningen, economie, duurzaamheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Tegelijkertijd neemt de druk op de beschikbare ruimte toe. Er zijn meer woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen nodig, terwijl ook de eisen aan een aantrekkelijke, veilige, groene en toegankelijke openbare ruimte hoger worden. Juist in de binnenstad en de aangrenzende periferie is die openbare ruimte schaars.

Deventer kiest daarom voor verdichting: meer stedelijke functies en meer mensen op een beperkt oppervlak. Deze ontwikkeling biedt kansen voor een levendige stad met een gevarieerd woningaanbod, sterke voorzieningen en een vitaal economisch centrum. Maar verdichting vraagt ook om nieuwe keuzes. De openbare ruimte moet niet alleen ruimte bieden aan verplaatsingen, parkeren en logistiek, maar ook steeds meer aan verblijf, ontmoeting, groen, klimaatadaptatie en bewegen. Mobiliteit is daarin geen opgave op zichzelf, maar een belangrijke voorwaarde voor een goed functionerende stad.

Verdichting vraagt om nieuwe keuzes. Het doel is om met deze keuzes een hogere leefkwaliteit en een gezondere leefomgeving te creëren. Dat betekent dat lopen en fietsen een prominente plek krijgen en dat de openbare ruimte uitnodigt tot ontmoeting en beweging. Tegelijkertijd moet de economische vitaliteit geborgd blijven en blijft goede bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers, ondernemers, bevoorrading en hulpdiensten essentieel.

Dit Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie beschrijft de aanpak waarmee Deventer deze ambities wil realiseren.



1.2 Waarom een Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie?

Een omgevingsprogramma is één van de kerninstrumenten die onder de Omgevingswet door de gemeente kan worden ingezet voor de fysieke leefomgeving. In de omgevingsvisie zetten we – samen met onze inwoners, ondernemers, partners en gebruikers – de integrale koers uit op weg naar de toekomst (denk aan 2040), gericht op een fysieke leefomgeving waarin mensen gelukkiger, gezonder en veiliger zijn. Een omgevingsprogramma bevat vervolgens de uitwerking van het beleid en de maatregelen die nodig zijn om de ambities uit de omgevingsvisie te bereiken.

Een omgevingsprogramma is een belangrijke schakel tussen de ambities in de omgevingsvisie en de juridische regels van het omgevingsplan. Het omgevingsplan bepaalt welke ontwikkelingen zijn toegestaan en is de basis voor omgevingsvergunningen.

Omgevingsprogramma's zijn dynamisch. De omgevingsprogramma's worden regelmatig gemonitord en geëvalueerd. Bekeken wordt of de uitgevoerde maatregelen voldoende hebben bijgedragen aan het bereiken van doelen en ambities. Een mogelijke uitkomst kan zijn dat het omgevingsprogramma geactualiseerd moet worden. Er zijn meerdere typen omgevingsprogramma's. Het omgevingsprogramma dat voorligt is een 'vrijwillig programma'.

10 thematische omgevingsprogramma's in Deventer

Gebaseerd op de opzet van de Deventer Omgevingsvisie werken we in de gemeente Deventer met 10 thematische omgevingsprogramma's.



Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie

Conform de Deventer Menukaart, waarin eenduidige naamgeving voor producten in het fysiek domein is benoemd, hanteren we de term 'Omgevingsprogramma' om te verwijzen naar dit document. Een Omgevingsprogramma betreft de uitwerking van beleid op een bepaald thema of in een gebied en bevat maatregelen om de doelstellingen te verwezenlijken. Dit Omgevingsprogramma zal op termijn integraal onderdeel worden van het overkoepelende Omgevingsprogramma Mobiliteit. Het overkoepelende Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt op het moment van schrijven opgesteld.



Tijdshorizon

Dit omgevingsprogramma heeft een looptijd vanaf de dag van definitieve vaststelling tot en met 31 december 2035. Het betreft een vervolg op het in 2025 vastgestelde Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie, dat met de vaststelling van dit omgevingsprogramma wordt ingetrokken.

1.3 Leeswijzer

Deze leeswijzer helpt om snel de juiste informatie in het document te kunnen vinden. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie, hierna afgekort als OM-B&P, geeft richting aan de gewenste ontwikkeling van mobiliteit in de binnenstad en de periferie van Deventer.

In hoofdstuk 2 wordt de uitwerking van de gemeentelijke beleidskaders beschreven. Ook wordt toegelicht hoe het omgevingsprogramma tot stand is gekomen. Hoofdstuk 3 vertaalt de ambities en doelstellingen uit de Omgevingsvisie naar de kernprincipes van het OM-B&P. In hoofdstuk 4 wordt de gemeentelijke visie uitgewerkt in een wensbeeld voor mobiliteit in de binnenstad en de periferie van Deventer. Hoofdstuk 5 beschrijft de maatregelen die we willen nemen om dit wensbeeld te realiseren. In hoofdstuk 6 wordt de koppeling gemaakt met het financiële aspect en de te hanteren werkwijze om tot daadwerkelijke uitvoering te kunnen komen.





2. Uitgangspunten

Dit Omgevingsprogramma bouwt voort op eerdere besluiten, visies en beleidskaders. We beginnen dus niet vanaf nul. De ambities uit de Omgevingsvisie 2026 vormen het overkoepelende kader voor de keuzes in dit programma. Daarnaast zijn met het Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie al belangrijke kernprincipes en maatregelen vastgesteld. Ook sluiten we aan bij andere programma's en beleidsstukken die betrekking hebben op mobiliteit in de Binnenstad & Periferie.

In dit hoofdstuk lichten we toe welke uitgangspunten aan dit Omgevingsprogramma ten grondslag liggen en hoe de verschillende beleidsdocumenten zich tot elkaar verhouden.

Ook beschrijven we hoe het Omgevingsprogramma tot stand is gekomen. Daarbij gaan we in op het gevolgde proces en de participatie: welke partijen zijn betrokken, op welke momenten is input opgehaald en hoe deze input is meegenomen in de verdere uitwerking.

Tot slot geven we een toelichting op de status en interpretatie van de ambities en maatregelen in dit Omgevingsprogramma. Zo wordt helder hoe deze gelezen en toegepast moeten worden: als richtinggevend kader voor de verdere uitwerking en uitvoering van mobiliteitsmaatregelen in de Binnenstad & Periferie.

2.1 Tussenproduct als vertrekpunt

Dit omgevingsprogramma bouwt voort op het eerder vastgestelde 'Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie' Conform de Deventer Menukaart, waarin eenduidige naamgeving voor producten in het fysiek domein zijn vastgesteld, hanteren we hier de term 'omgevingsprogramma' om te verwijzen naar dit document.

In het tussenproduct zijn de kernprincipes voor het definitieve OM-B&P vastgesteld: een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie. Daarnaast staan uitwerkingsrichtingen en hierbij behorende maatregelen tot 2030 beschreven. Voor sommige thema's, zoals voetganger, deelmobiliteit en logistiek, is in het tussenproduct voorgesteld om eerst verder onderzoek te doen voordat er maatregelen konden worden opgesteld.

Voor het OM-B&P zijn de voorgestelde onderzoeken uit het tussenproduct uitgevoerd en de maatregelen uit het tussenproduct verder concreet gemaakt. Alle maatregelen zijn gebundeld tot een samenhangend programma. Zo ontstaat een samenhangende koers voor een binnenstad en periferie die leefbaar, gastvrij en goed bereikbaar is.



2.2 Beleidskader

De relevante beleidstukken die de kaders stellen voor de wensbeelden en maatregelen in dit omgevingsprogramma zijn hieronder weergegeven. Enkele daarvan zijn nog in de ontwerp- of conceptfase. Daarvoor bouwen we verder op de principes en kaders die in deze documenten vastgelegd zijn, maar nog niet zijn vastgesteld.

- Omgevingsvisie Provincie Overijssel (mei 2026)
- Ontwerp-Omgevingsvisie Deventer (juni 2026)
- Regionale uitvoeringsagenda publieke mobiliteit Regio Stedendriehoek (2025)
- Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur (2025)
- Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer (maart 2026)
- Omgevingsprogramma Fiets (april 2026)
- Concept Nota Parkeerbeleid Deventer (2026)
- Gebiedsprogramma Centrum & Schil (2025)

Het OM-B&P vormt een nadere uitwerking van de Ontwerp-Omgevingsvisie Deventer en brengt de relevante gemeentelijke, regionale en provinciale beleidskaders samen.

De verschillende beleidsdocumenten sluiten inhoudelijk sterk op elkaar aan. Centraal staat de transitie naar een duurzaam en inclusief mobiliteitssysteem volgens het STOMP-principe: lopen en fietsen krijgen prioriteit, gevolgd door openbaar vervoer en

mobilitiediensten, waarbij de auto beschikbaar blijft waar deze noodzakelijk is. Dit ordeningsprincipe helpt ons om keuzes in mobiliteit en ruimte beter te kunnen prioriteren. Deze benadering wordt gekoppeld aan nabijheid en functiemenging. Daarmee wordt niet alleen de bereikbaarheid verbeterd, maar ontstaat ook ruimte voor groen, verblijf, ontmoeting en een gezonde leefomgeving.

Voor het autoverkeer vormt het dakpanprincipe het uitgangspunt in Deventer. Door maatregelen om de doorstroming te bevorderen, wordt doorgaand en regionaal verkeer wordt zo veel mogelijk gebundeld op de daarvoor geschikte hoofdwegen, waaronder het Hanzetracé en de N348. Hierdoor kan in de binnenstad en in de periferie ruimte ontstaan voor lagere snelheden, betere oversteekbaarheid, lopen, fietsen en verblijfskwaliteit. De Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur vormt hiervoor het strategische kader. Het Omgevingsprogramma Wegencategorisering werkt deze principes verder uit naar afzonderlijke wegen en snelheidsregimes, waaronder GOW30. Zo gaan we op de lange termijn het gehele IJsselfront in te richten als 30 km/u-straat om zo de IJssel bij de stad te betrekken.

De binnenstad ontwikkelt zich daarbij tot een autoluwere en aantrekkelijke verblijfsruimte. Parkeren voor de deur is niet langer overal het uitgangspunt. Bezoekers, werknemers en bewoners worden gefaciliteerd in parkeergarages en mobiliteitshubs aan de rand van het centrum, in combinatie met aantrekkelijke loop- en fietsroutes. Het parkeerbeleid zoekt hierbij naar een balans tussen gastvrijheid, economische bereikbaarheid, toegankelijkheid voor minder mobiele bezoekers en leefkwaliteit.



De stationsomgeving vormt een belangrijke schakel in deze ontwikkeling. De Omgevingsvisie van de Provincie Overijssel benoemt het doorontwikkelen van Station Deventer als bovenregionaal OV-knooppunt en multimodale hub. Dit wordt in de Ontwerp-Omgevingsvisie en het coalitieakkoord van de gemeente Deventer concreter gemaakt met de inzet op onder andere een vierde perron, een interwijkverbinding, eventueel in combinatie met een reizigerstunnel, en een fietsparkeergarage aan de noordzijde en mobiliteitshub De Kien. Deze maatregelen versterken de verbinding tussen station, binnenstad, centrumschil, wijken en regionale bestemmingen.

Het Omgevingsprogramma Fiets werkt deze lijn verder uit met maatregelen voor fietsparkeren (overgenomen vanuit het UVP fietsparkeren binnenstad), hoogwaardige fietsverbindingen, betere oversteekbaarheid en meer prioriteit voor fietsers bij verkeerslichten. De fiets vormt daarmee een belangrijke drager van de 15-minutenstad en van de verbinding tussen de binnenstad en de wijken daar omheen.

Op regionaal niveau wordt deze aanpak aangevuld met publieke mobiliteit en deelmobiliteit. De Regionale uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit richt zich op een betere samenhang tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, vrijwilligersvervoer en deelmobiliteit. Mobiliteitshubs en deelfietsen kunnen daarbij zorgen voor betere first- en last-mileverbindingen. Ook wordt een regiobreed deelfietsstelsel uitgewerkt, onder andere langs de corridor Apeldoorn–Twello–Deventer.

Tot slot werkt Deventer toe naar de verduurzaming van de stadslogistiek, waaronder de voorgenomen invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek in de binnenstad op 31 december 2027.

2.3 Totstandkoming

Om tot passende wensbeelden en maatregelen te komen, zijn voor zowel het Tussenproduct als het proces om tot het OM-B&P te komen externe stakeholders en de samenleving opgezocht.

Voor het Tussenproduct is uitvoerig advies gevraagd aan een externe focusgroep. Hierin waren diverse belangenverenigingen vertegenwoordigd. Ook is een brede consultatie doorlopen, waarin aan inwoners, bezoekers, ondernemers en werknemers gevraagd is om hun mening te geven over mobiliteit en bereikbaarheid in Deventer.

Ook voor het OM-B&P is een enquête uitgezet voor de inwoners van Deventer. Om mensen te werven hebben we diverse digitale communicatiekanalen ingezet. Daarnaast hebben we 3 publieksmomenten georganiseerd in de hal van Saxion Hogeschool, in het Auditorium van het stadhuis en tijdens de weekmarkt op de Beestenmarkt. Verder organiseerden we op 21 april 2026 een stadsgesprek in het stadhuis. Tijdens deze avond konden belangstellenden reageren op een aantal posters met onderwerpen als (de kwaliteit en ligging van) voetgangersnetwerken, fietsnetwerken, autoluw, logistiek in de binnenstad en (initiatieven voor) deelvervoer. Een uitgebreide omschrijving van de inhoud van het participatietraject is opgenomen in het aparte document 'Participatieverslag, OM-B&P'.



2.4 Omgevingsprogramma als kader voor de maatregelen in de komende 10 jaar

In Deventer gebruiken we de 'Deventer Menukaart' die als doel heeft een eenduidig en bepaald aantal namen voor onze documenten te hanteren. In termen van de menukaart is het OM-B&P een 'Vrijwillig gebiedsgericht en thematisch Omgevingsprogramma'. Het betreft een tactische (door)ontwikkeling van ons beleid. Het is één van de kerninstrumenten van de Omgevingswet.

Omgevingsprogramma's worden door het College vastgesteld, maar omdat de voorganger (e.g. het *Tussenproduct mobiliteitsplan binnenstad en periferie*) door de raad is vastgesteld wordt ook het definitieve product (dit omgevingsprogramma) vastgesteld door de Raad.

Het OM-B&P bevat een doorkijk naar concrete maatregelen. Samen vormen deze de kaders voor de richting van de uitvoering van maatregelen in de komende tien jaar. Conform het beleidsmatige karakter wordt los van de normale restricties van bijvoorbeeld capaciteit en geld eerst gekeken wat nu inhoudelijk gezien de correcte weg is om de in de Omgevingsvisie gestelde doelen te bereiken.

Financiering en capaciteit worden zeker niet vergeten. Deze maken we concreet in uitvoeringsprogramma's of jaarplannen. Programmering gebeurt op basis van een integrale afweging in relatie tot het MJOP-MIND, cofinancieringskansen vanuit Rijk, provincie en regio en prioritering die in het overkoepelende Omgevingsprogramma Mobiliteit hieraan zal worden gegeven. We streven ernaar dat alle maatregelen in het OM-B&P voor 2035 worden uitgevoerd.

In Hoofdstuk 5.8, dat over de uitvoering van maatregelen gaat, lichten we toe wat bekend is. Vanwege het bovenstaande is het niet mogelijk of noodzakelijk de financiering binnen het OM-B&P vast te laten stellen.





3. Visie: een leefbare en gastvrije binnenstad & periferie

3.1 Ambities Omgevingsvisie

De omgevingsvisie van de gemeente Deventer kiest voor brede welvaart. Dit betekent een toekomst waarin naast economische welvaart, welzijn, gezondheid, duurzaamheid en gelijke kansen voorop staan. In de omgevingsvisie wordt daarom uitgegaan van vier pijlers die samen zorgen voor brede welvaart: fijn wonen en samen leven, duurzaam en toekomstgericht, gezonde leefomgeving en innovatieve economie. Onder de pijler 'duurzaam en toekomstgericht' valt de ambitie 'duurzame mobiliteitsvormen'.

Mobiliteit is geen doel op zich. Het staat ten dienste van een breed scala aan maatschappelijke doelstellingen en een vitale samenleving. Deventer streeft naar een gemeente waarin lopen, fietsen en publieke mobiliteit voorop staan. We verbeteren de verkeersveiligheid, verminderen de geluidsoverlast en maken ruimte vrij door de maximumsnelheid voor autoverkeer te verlagen. De vrijgekomen ruimte benutten we voor vergroening, waterberging, schaduwplekken en brede 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.

Collectieve vervoersvormen brengen we gemeentebreed zoveel mogelijk onder de paraplu van publieke mobiliteit. Inzet op duurzame mobiliteit betekent ook het hanteren van de Trias Mobilica: verminderen, veranderen en verschonen van mobiliteit.

Verder is ook het parkeerbeleid geen doel op zich, maar een instrument dat ingezet kan worden om de bereikbaarheid van functies te optimaliseren. Zo kan de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd worden. Parkeerbeleid kent ook een duidelijke ondergrens van realisatie voor noodzakelijke doelgroepen, bijvoorbeeld voor mindervaliden, logistiek en bezorging, en deelmobiliteit.



3.2 Doelstellingen Omgevingsvisie

De groei van de stad wordt zo veel mogelijk in de bestaande stad opgevangen. Deze verdichting vraagt om duidelijke keuzes en concrete stappen in de ontwikkeling van duurzame mobiliteit. We willen de belangen van fietsers en voetgangers meer centraal stellen bij de inrichting van de leefomgeving. Het autoverkeer wordt gebundeld op enkele hoofdassen, volgens het zogenoemde 'dakpanprincipe'. Met het bundelen van het autoverkeer op de assen ontstaat meer ruimte in de rest van de stad voor duurzame vervoersvormen en leefkwaliteit. Meer ruimte voor ontmoeting, groen en verblijfskwaliteit voor fietsers en voetgangers. Om volgende stappen te kunnen zetten in deze mobiliteitstransitie en tegelijkertijd ruimte te kunnen bieden aan een goed bereikbare en groeiende stad, moeten we naast het dakpanprincipe ook andere ingrepen onderzoeken.

3.3 Kernprincipes Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie

Deventer gaat voor een kwaliteitsimpuls op gebied van leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de binnenstad en de omliggende wijken. We zoeken een balans in voldoende ruimte voor een gezond leefklimaat, terwijl de economische centra en andere bestemmingen ook met de auto bereikbaar moeten blijven. In het Tussenproduct zijn hiervoor twee kernprincipes vastgesteld, welke richting geven aan het OM-B&P: een **leefbare** en **gastvrije** binnenstad en periferie.

Een **leefbare** binnenstad en periferie

Een leefbare binnenstad en periferie betekent dat buurten en wijken aantrekkelijk zijn voor bewoners en bezoekers. Voor een bereikbare en leefbare binnenstad zet Deventer in op het STOMP-principe. Dit houdt in dat we prioriteit geven aan meer duurzame vormen van mobiliteit, beginnend met wandelen en fietsen. Dit betekent dat er minder doorgaand autoverkeer is, waardoor er ruimte ontstaat voor lopen, fietsen, verblijf, groen en ontmoeting.

Een **gastvrije** binnenstad en periferie

In een gastvrije binnenstad en periferie voelen bezoekers, bewoners en werknemers zich welkom. Een belangrijke voorwaarde voor een gastvrije binnenstad is een goede bereikbaarheid. Vanwege de groei in en rondom Deventer is het een uitdaging om deze goede bereikbaarheid te garanderen. We houden rekening met een balans tussen bereikbaarheid en passende parkeeroplossingen voor de verschillende doelgroepen in de binnenstad en periferie.





Colmschate
Bathmen 8

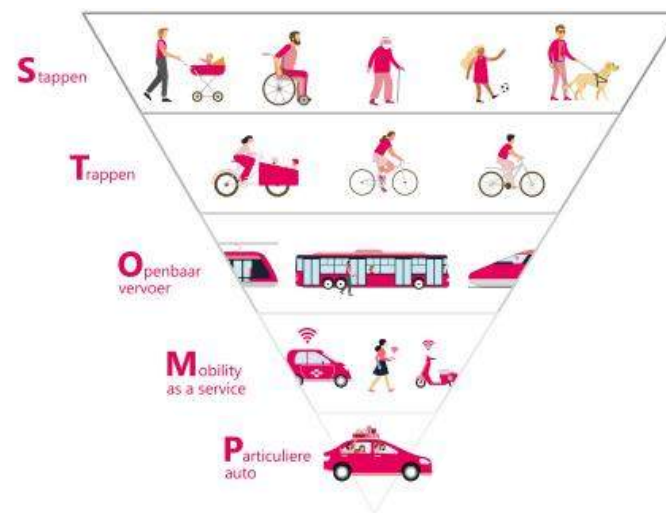
Centrum

4. Van visie naar wensbeelden

Inwoners, bezoekers en gebruikers van de binnenstad en periferie verplaatsen zich op verschillende manieren door het gebied. Voor een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie moet over alle vormen van mobiliteit worden nagedacht. Daarom is binnen dit omgevingsprogramma voor iedere vorm een wensbeeld opgesteld. Vervolgens hebben we deze wensbeelden samengevoegd tot één integraal wensbeeld. We behandelen de wensbeelden in onderstaande volgorde:

- Voetganger
- Fiets
- Openbaar Vervoer (OV)
- Parkeren
- Deelmobiliteit
- Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad
- Logistiek en bevoorrading
- Integraal wensbeeld

Ten opzichte van het vastgestelde Tussenproduct is het wensbeeld voetganger de grootste toevoeging. Daarom wordt hier wat langer bij stilgestaan.



4.1 Voetganger

De voetganger heeft de hoogste prioriteit binnen het STOMP-principe. Een goed ingericht gebied voor de voetganger draagt dan ook sterk bij aan het creëren van een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie.

Om lopen tot een volwaardig en aantrekkelijk vervoersalternatief te maken, stellen we voor het eerst in Deventer een voetgangersnetwerk op. Binnen dit Omgevingsprogramma voor de binnenstad en periferie, maar later ook voor de hele gemeente in het gemeente brede Omgevingsprogramma Mobiliteit. Met het voetgangersnetwerk zijn keuzes gemaakt in de gewenste kwaliteit van de voetpaden in de binnenstad en periferie. Met een hoogwaardig en aaneengesloten voetgangersnetwerk ontstaat er een sterke basis om onderbouwd tot maatregelen voor de voetganger te komen. Lopen is niet alleen gezond, het is de vervoerswijze met het minste ruimtebeslag waardoor er meer ruimte is voor andere functies in de openbare ruimte, zoals meer groen en ruimte om te verblijven en te recreëren. Het voetgangersnetwerk en de bijbehorende inrichtingsuitgangspunten vormen samen het wensbeeld voor de voetganger in 2035.

Komen tot het voetgangersnetwerk met de stapelpad-methode

Dé voetganger bestaat niet. Iedereen heeft andere kenmerken en belangen als voetganger. De een heeft behoefte aan een groene, aantrekkelijke route zodat er een leuk ommetje gemaakt kan worden. De ander vindt toegankelijkheid belangrijker, omdat deze persoon slecht ter been is en daardoor over een obstakelvrij voetpad moet kunnen lopen om zich te verplaatsen. Sommige doelgroepen vereisen extra aandacht omdat deze specifieke behoeften kennen in de

openbare ruimte. Wanneer we de openbare ruimte voor deze groepen inrichten en toegankelijk maken, zal iedere voetganger daar profijt van ondervinden.

Om tot een hoogwaardig voetgangersnetwerk te komen is de 'stapelpad-methode' van Goudappel toegepast. De methodiek stapelt diverse kaartlagen op elkaar, waardoor alle benodigde inzichten voor het opstellen van de netwerken ontstaan.



De basis wordt gelegd met de kaartlaag met alle belangrijke herkomsten en bestemmingen binnen en net buiten het studiegebied. We kijken dan onder andere naar de ligging van stations, bushaltes, parken, winkels, onderwijs- en horecalocaties. Van en naar deze functies wordt relatief veel gelopen en deze functies moeten goed bereikbaar zijn.

Een andere laag binnen de stapelpad-methode is de inzet van het Nederlands Loopstromen Model. Dit model maakt inzichtelijk hoe voetgangers zich over het gebied verspreiden en waar de hoofdstromen zich bevinden. Zo weten we hoe er van en naar de belangrijke herkomsten en bestemmingen uit de eerste laag wordt gelopen.

Ook maken we gebruik van Strava-data. Met ongeveer 1 miljoen gebruikers is Strava in Nederland waarschijnlijk de meest gebruikte activity tracking app. De data maken inzichtelijk waar veel gebruikte (recreatieve) wandel- en hardlooproutes in Deventer zich bevinden.



Verder wordt aangesloten op de netwerken van andere modaliteiten. Zo zorgen we er bijvoorbeeld voor dat het voetgangersnetwerk gekoppeld wordt aan de locaties van bushaltes en fietsenstallingen.

Tenslotte is er gekeken naar de locaties van ruimtelijke ontwikkelingen die tot 2035 plaatsvinden, zoals de ontwikkeling van Roto Smeets. Ook deze ontwikkelingen moeten worden verbonden door middel van het netwerk.

Onderscheid in het basis-, hoofd- en groen netwerk

Door de verschillende behoeftes van voetgangers, onderscheiden we binnen het voetgangersnetwerk drie verschillende netwerken: het basisnetwerk, het hoofdnetwerk en het groen, ontspannen netwerk



Basisnetwerk

Het basisnetwerk bestaat uit alle looproutes in zowel bebouwd als onbebouwd gebied die nodig zijn om alle bestemmingen bereikbaar te maken. Uitgangspunt is dat de deuren van alle woningen en bestemmingen te voet bereikbaar moeten zijn en dus met het basisnetwerk verbonden moeten zijn. Het netwerk bestaat uit voetpaden en trottoirs langs straten, uit (verharde) paden door parken en door het buitengebied, en uit woonerven. Ook fietspaden en rijbanen kunnen deel uitmaken van het basisnetwerk als er geen alternatieve route voor voetgangers beschikbaar is. Oversteekplaatsen over rijbanen voor rijdend verkeer maken ook deel uit van het basisnetwerk. Tot slot maken ook andersoortige routesegmenten onderdeel uit van een looproute, zoals parkeerterreinen, doorsteekjes of stationstunnels.

Hoofdnetwerk

Binnen het basisnetwerk is een hoofdnetwerk te onderscheiden. Een hoofdnetwerk bestaat uit routes van herkomsten naar belangrijke bestemmingen en/of routes met een hoog aantal voetgangers. Herkomstgebieden zijn meestal samenhangende woongebieden, stations, openbaarvervoerhaltes, grotere parkeerlocaties en geconcentreerde fietsenstallingen. Bestemmingsgebieden zijn alle huidige en op korte termijn te realiseren functies, gebouwen, activiteiten en voorzieningen die (veel) voetgangers aantrekken, zoals winkelgebieden, medische voorzieningen, overheidsgebouwen, onderwijsinstellingen, OV-knooppunten, sportvoorzieningen en overige gebieden die voetgangers aantrekken.



Groen, ontspannen netwerk

Daarnaast onderscheiden we een groen, ontspannen netwerk dat bedoeld is voor het faciliteren van recreatieve wandelingen. Zo kunnen voetgangers op een ontspannen manier korte of langere (niet doelgerichte) wandelingen maken. Dit netwerk volgt bestaande groenstructuren en verbindt groengebieden met elkaar. Het groene, ontspannen netwerk staat los van het hoofdnetwerk, er zit geen hiërarchie in. Beide netwerken kunnen elkaar ook overlappen.



Het totale voetgangersnetwerk

Wanneer we de drie netwerk niveaus over elkaar leggen komen we tot het totaalbeeld voor het loopnetwerk.



De inrichtingsuitgangspunten voor het voetgangersnetwerk in de binnenstad & periferie van Deventer

Elk type netwerk heeft een eigen functie en gebruik. Niet elke route hoeft daarom hetzelfde te zijn. Een drukke hoofdroute vraagt om een andere inrichting dan een rustige, groene wandelroute. Daarom hebben we per type netwerk inrichtingsuitgangspunten opgesteld, te vinden in Bijlage 1. We onderscheiden vijf onderwerpen met bijbehorende inrichtingsuitgangspunten: directheid, begaanbaarheid, veiligheid, leesbaarheid en aantrekkelijkheid.



Bij het opstellen van deze inrichtingsuitgangspunten is gebruik gemaakt van de Ontwerpwijzer Voetgangers (CROW, 2023) en de Leidraad Toegankelijkheid (CROW, 2026), aangevuld met expertkennis en lokaal beleid uit het Handboek Eisen Openbare Ruimte Deventer. De inrichtingsuitgangspunten zijn vanuit het voetgangersperspectief essentieel: ze dragen bij aan veilige, aantrekkelijke en toegankelijke looproutes en vormen daarmee een belangrijk kwaliteitskader voor de aanleg en verbetering van voetgangersvoorzieningen. Tegelijkertijd is het in de praktijk niet altijd mogelijk om in alle situaties volledig aan alle uitgangspunten te voldoen, met name in bestaande gebieden waar ruimte, de huidige inrichting en bestaande barrières de mogelijkheden beperken. Bovendien worden bij de uiteindelijke inrichting altijd ook andere belangen meegewogen, zoals sociaaleconomische aspecten, stedenbouw en milieu. Er is daarom bewust gekozen om de term 'inrichtingsuitgangspunten' te hanteren in plaats van bijvoorbeeld 'inrichtingseisen'. Mocht het bijvoorbeeld onmogelijk zijn om sommige

delen van het netwerk aan te sluiten bij de inrichtingsuitgangspunten, dan kan daar met een goede onderbouwing van af worden geweken.

Het voetgangersnetwerk in de binnenstad & periferie van Deventer

Als onderdeel van dit omgevingsprogramma is voor de binnenstad en periferie een basis-, hoofd- en groennetwerk opgesteld. Dit betreft het gewenste netwerk in 2035 en gaat dus om een wensbeeld. De netwerken bestaan daarom ook uit verbindingen die op dit moment nog niet bestaan.

Basisnetwerk binnenstad & periferie Deventer

Als vertrekpunt is het basisnetwerk opgesteld. Dit zijn alle looproutes in zowel bebouwd als onbebouwd gebied waar de voetganger moet kunnen lopen in 2035. De huidige voetpaden zijn hiervoor als basis genomen. Daarnaast nemen we het advies uit de studie 'Deventer Gangen & Stegen' over om de 'doorbloeding' van de binnenstad te bevorderen. Concreet doen we dit door op 12 plekken een steeg die nu nog dicht zit te openen zodat ze geen barrière meer vormen. Verder zijn er verbindingen toegevoegd aan het basisnetwerk die ook horen bij het hoofd- of groen netwerk. Deze worden daarom in de paragrafen hierna nader toegelicht.



Hoofdnetaanpak binnenstad & periferie Deventer

Het hoofdnetaanpak is vastgesteld op basis van alle kaartlagen van de stapelpad-methode. Tijdens het Stadsgesprek is ook input bij bewoners en ondernemers opgehaald, om de belangrijkste (gewenste) looproutes op te halen voor het hoofdnetaanpak.



Voorzieningenclusters als basis

De basis wordt gevormd door de voorzieningenclusters. Deze plekken zijn de ankerpunten van het netwerk. Dit is ook terug te zien in de voetgangersintensiteiten. Door de voorzieningenkaart te combineren met de intensiteiten uit het Nederlands Loopstromen Model, wordt al een eerste beeld verkregen van het mogelijke hoofdnetwerk. De meeste herkomsten en bestemmingen bevinden zich in het centrum van Deventer. In de binnenstad is een diversiteit aan voorzieningen te vinden. Het gaat dan om voorzieningen van winkelgebieden en horeca locaties tot onderwijslocaties zoals het Saxion en Aventus. Buiten de binnenstad zijn er nog enkele clusters in de periferie, zoals de voorzieningen rondom het Noorderplein en bij winkelcentrum Keizerslanden.

De verbinding met woongebieden

De bewoners van de binnenstad en periferie willen vanuit hun wijken bij de voorzieningen kunnen komen. Als 2^{de} stap is daarom gekeken hoe de woongebieden met elkaar verbonden kunnen worden en hoe ze de voorzieningenclusters en bijvoorbeeld het station kunnen bereiken. Doordat we een dekkend netwerk met een maaswijdte van 200-500 meter wensen, kan het zijn dat routes die op het moment relatief rustig zijn toch als hoofdnetwerk zijn ingetekend.

Rekening houden met barrières en onaantrekkelijke routes

Barrières beperken de netwerk mogelijkheden. Zo delen de spoorlijnen de binnenstad en periferie van Deventer op, en is er maar een beperkt aantal plekken waar deze onder doorgestoken kunnen worden. Hetzelfde geldt voor de IJssel, die de verbinding tussen de binnenstad en De Worp beperkt.

Voor een aantrekkelijk loopnetwerk worden waar mogelijk ook drukke wegen vermeden. Deze kunnen daarom ook gezien worden als barrière. Voor het opstellen van het hoofdnetwerk is de balans gezocht tussen een niet te grote omloopfactor versus de aantrekkelijkheid van de route.

Aansluiten van ruimtelijke ontwikkelingen

Tot slot hebben we onderzocht of ook de nieuw te ontwikkelen gebieden voldoende ontsloten worden door het netwerk. Zo is de verbinding gemaakt tussen de binnenstad en de nieuwe mobiliteitshubs en woningbouwlocaties zoals Roto Smeets en Haveneiland.

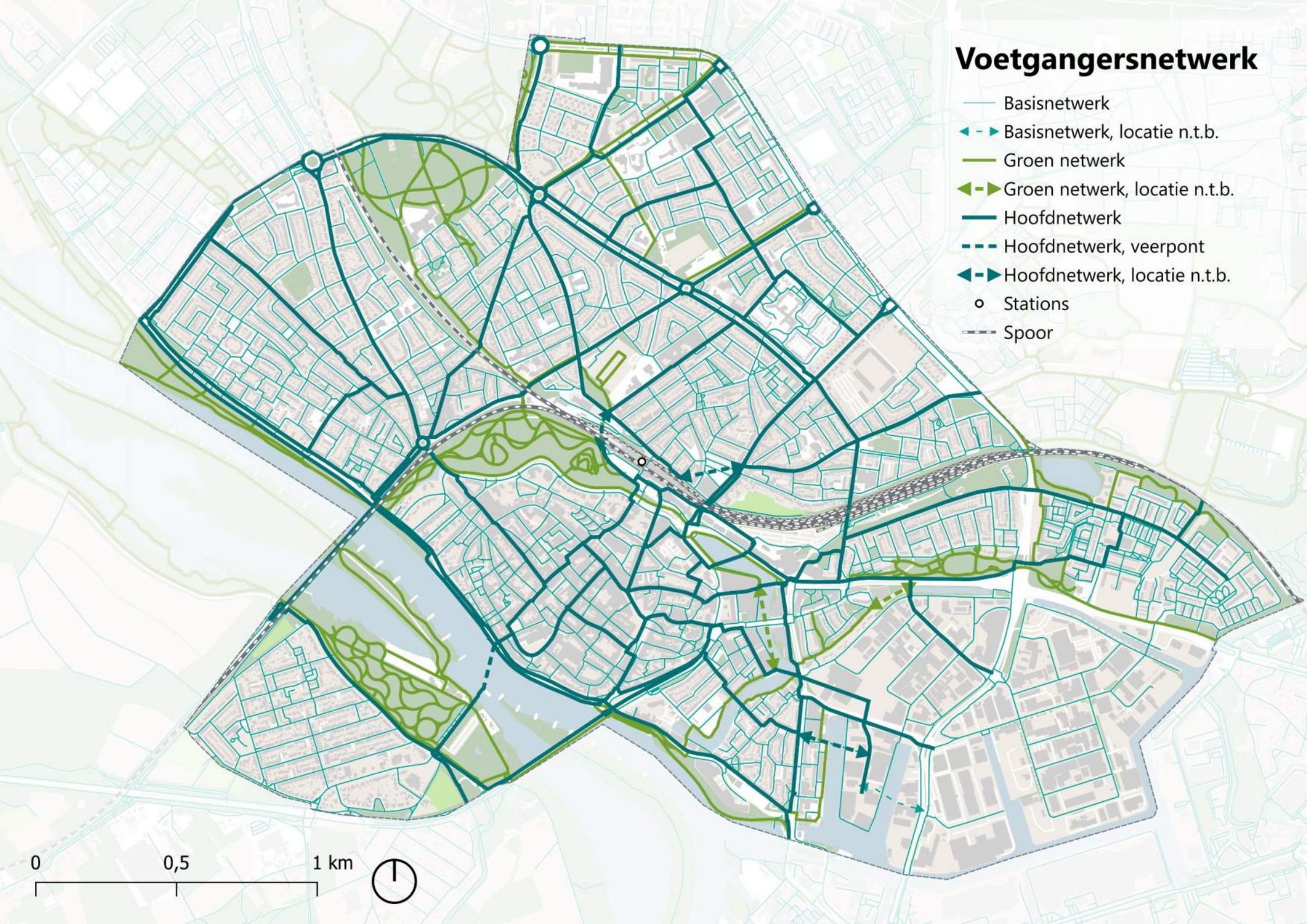
Groen, ontspannen netwerk binnenstad & periferie Deventer

Voor de ontwikkeling van het groen, ontspannen netwerk is gebruikgemaakt van een combinatie van ruimtelijke- en gedragsdata. Als basis zijn de locaties van groene bestemmingen, zoals parken en waterpartijen, in kaart gebracht. Verdeeld over de stad zijn verschillende parken te vinden, zoals het Rijsterborgerpark en Het Nieuwe Plantsoen. Daarnaast vormen de IJssel en de Buitengracht om de binnenstad heen een belangrijke 'groene' bestemming. Deze groene bestemmingen vormen de ankerpunten van het netwerk. Vervolgens zijn deze locaties aan elkaar gekoppeld zodat voetgangers de mogelijkheid hebben om korte en lange ommetjes te maken. Daarnaast is Strava-data ingezet om populaire hardloop- en wandelroutes te achterhalen, zodat het netwerk aansluit bij bestaande recreatieve patronen.



Voetgangersnetwerk

- Basisnetwerk
- ◄ - ► Basisnetwerk, locatie n.t.b.
- Groen netwerk
- ◄ - ► Groen netwerk, locatie n.t.b.
- Hoofdnetwerk
- - - Hoofdnetwerk, veerpont
- ◄ - ► Hoofdnetwerk, locatie n.t.b.
- Stations
- Spoor



4.2 Fiets

Voor het wensbeeld fiets committeren we ons aan het Omgevingsprogramma Fiets. Deventer wil een stad zijn waarin fietsen voor korte en middellange afstanden snel, veilig en comfortabel is. De fiets neemt daarbij een volwaardige en belangrijke positie in binnen het mobiliteitssysteem. Dit sluit aan bij het STOMP-principe.

De fiets is een belangrijk alternatief voor de auto op afstanden tot ongeveer vijftien kilometer. Fietsers moeten hun bestemmingen rechtstreeks, logisch en zonder onnodige omwegen kunnen bereiken. De fietsreistijd naar winkelcentra, stations en scholen moet concurrerend zijn met de autoreistijd en bij voorkeur gelijk aan of korter dan de reistijd met de auto. Daarbij zijn niet alleen de afstand en snelheid van belang, maar ook de kwaliteit van de route, de verkeersveiligheid, de begrijpelijkheid van de inrichting en de mate waarin fietsers zich welkom en comfortabel voelen.

Een samenhangend en herkenbaar fietsnetwerk

Het gemeentelijke fietsnetwerk sluit aan op het Overijsselse Kernnet fiets, de fietsruggengraat van de Regio Stedendriehoek en het fietsnetwerk van onze buurgemeenten. Ons fietsnetwerk bestaat uit drie samenhangende niveaus: doorfietsroutes, hoofdfietsroutes en basisfietsroutes. Samen vormen deze routes een fijnmazig netwerk tussen de binnenstad, de periferie, de wijken, de dorpen, de stations en de regionale bestemmingen. De verschillende typen routes hebben ieder een eigen functie, maar moeten onderling goed op elkaar aansluiten en herkenbaar zijn voor de gebruiker.

De *doorfietsroutes* vormen de ruggengraat van het fietsnetwerk. Dit zijn de belangrijkste en meest hoogwaardige fietsroutes, waarop fietsers zich zo direct mogelijk tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen kunnen verplaatsen. De *hoofdfietsroutes* verbinden de doorfietsroutes met de verschillende wijken en met belangrijke stedelijke voorzieningen. De *basisfietsroutes* vullen het netwerk aan. Zij verbinden buurten, wijken en kleinere kernen met elkaar en zorgen ervoor dat ook minder grote bestemmingen goed per fiets bereikbaar zijn. Deze routes zijn van belang voor de fijnmazigheid van het netwerk en voor de bereikbaarheid van lokale voorzieningen.

Belangrijke fietsverbindingen in de binnenstad en periferie

De binnenstad is een belangrijke bestemming én een belangrijk knooppunt in het Deventer fietsnetwerk. Vanuit de omliggende wijken en de periferie komen verschillende fietsstromen samen in en rond het centrum. Belangrijke *doorfietsroutes* in de binnenstad en periferie lopen onder andere via de Brinkgreverweg, de Rielerweg, de Diepenveenseweg, de Zwolseweg, de Snipperlingsdijk, de spoorbrug en de Emmastraat richting de binnenstad. Verder is ook de Singel aangewezen als doorfietsroute. Deze routes verbinden belangrijke lokale en regionale herkomsten en belangrijke bestemmingen zoals het station en de binnenstad met elkaar. Ook de verbinding langs het IJsselfront is als *hoofdfietsroute* van betekenis voor de bereikbaarheid van de binnenstad en periferie. Hetzelfde geldt voor de Hanzeweg, het Hanzetracé en de Duurstedeweg. De Duurstedeweg moet hiervoor een nieuwe verbinding over de Snipperlingsdijk naar de Neerstraat krijgen.



Kwaliteit en beleving van het netwerk

De fietsroutes moeten snel, veilig en comfortabel zijn. De inrichting sluit aan bij de functie van de route en bij de hoeveelheid en diversiteit van het fietsverkeer. Daarbij wordt rekening gehouden met de groei van het gebruik van e-bikes, speedpedelecs, bakfietsen, driewielfietsen en aangepaste fietsen.

Het wensbeeld is dat fietsers zo min mogelijk worden geconfronteerd met hinderlijke obstakels, onduidelijke situaties, onverwachte hoogteverschillen of gebrekkige verharding. Fietspaden en fietsstraten zijn voldoende breed voor de functie die zij vervullen. Routes zijn goed herkenbaar en bewegwijzerd, zodat fietsers gemakkelijk hun weg vinden. Bij kruispunten en verkeerslichten is de positie van de fiets duidelijk en is de oversteek voor fietsers veilig en begrijpelijk. Op belangrijke fietsroutes zijn wachttijden beperkt en is de doorstroming voldoende om de route aantrekkelijk te houden.

De fietsverbindingen in de binnenstad en de periferie moeten aansluiten bij de functie, inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte. Fietsen draagt bij aan een gezonde en leefbare stad, waarin ruimte is voor groen, verblijf, ontmoeting en beweging. Tegelijkertijd is fietsen niet op iedere locatie en op ieder moment verenigbaar met de functie van de openbare ruimte. In het voetgangersgebied staat tijdens de drukke uren de voetganger voorop en wordt fietsen alleen toegestaan waar dat vanuit het fietsnetwerk echt logisch of noodzakelijk is. In delen van het voetgangersgebied in de binnenstad geldt daarom tussen 11.00 en 18.00 uur een fietsverbod.

In het kader van het OM-B&P is beoordeeld of de begrenzing en toepassing van dit fietsverbod nog aansluiten bij de gemeentelijke visie. Daarbij is het uitgangspunt dat de keuze voor een fietsverbod wordt afgestemd op het karakter van de straat en het type voorzieningen dat daar aanwezig is. In straten die deel uitmaken van het kernwinkelgebied en waar voornamelijk voorzieningen zijn gevestigd die bezoekers te voet aandoen, kan fietsverkeer tijdens drukke momenten als hinderlijk worden ervaren. In dergelijke straten ligt een fietsverbod voor de hand. De Engestraat, met onder meer veel kledingwinkels, is hiervan een voorbeeld.

In straten met voorzieningen die bezoekers juist regelmatig per fiets aandoen, is een fietsverbod minder passend. Daar blijft fietsen gedurende de betreffende tijden mogelijk, zodat deze voorzieningen goed bereikbaar blijven. Een voorbeeld hiervan is de Nieuwstraat, waar sprake is van relatief veel functies gericht op dagelijkse behoefte, dienstverlening en gemak. Zo wordt per straat een evenwicht gezocht tussen de verblijfskwaliteit van het voetgangersgebied en de bereikbaarheid van voorzieningen per fiets.

Fietsparkeren als onderdeel van de fietsketen

Het Omgevingsprogramma Fiets sluit wat betreft fietsparkeren in de binnenstad aan op het uitvoeringsplan fietsparkeren (maart 2025). Daarnaast vult het Omgevingsprogramma Fiets dit plan verder aan voor de rest van de gemeente.

Het wensbeeld voor de binnenstad en periferie is dat er voldoende, goed vindbare en logisch verspreide stallingsmogelijkheden aanwezig zijn. Fietsers hoeven niet langdurig te zoeken naar een plek en fietsen



hoeven niet op een hinderlijke of onveilige manier op straat, op de stoep of tegen gevels worden geplaatst.

De kwaliteit van de stallingen sluit aan bij de verschillende typen fietsen die in gebruik zijn. Stallingen moeten daarom niet alleen voldoende capaciteit hebben, maar ook toegankelijk, bruikbaar en veilig zijn voor verschillende gebruikers. Waar fietsers hun fiets langere tijd parkeren, bijvoorbeeld bij het station en bij werk- of onderwijsbestemmingen, is bescherming tegen diefstal en weersinvloeden van belang. Bij kortdurend bezoek aan winkels en voorzieningen zijn vooral nabijheid, vindbaarheid en gebruiksgemak bepalend. Verder wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vanaf het begin rekening gehouden met de behoefte aan fietsparkeerplaatsen.



Fietsnetwerk

Doorfietsroute

— Bestaand

- - - Wens / verkenning

Hoofdfietsroute

— Bestaand

- - - Wens / verkenning

Basisfietsroute

— Bestaand

- - - Wens / verkenning



4.3 Openbaar Vervoer (OV)

Het reguliere openbaar vervoer blijft de basis voor de toekomst van OV in de binnenstad en periferie. We zien op dit moment vanuit dit omgevingsprogramma geen aanleiding om de bestaande buslijnen en bijbehorende haltes te verleggen. De inzet is daarom vooral gericht op het op peil houden en waar nodig verbeteren van de betrouwbaarheid en doorstroming van het bestaande busnetwerk.

Een bereikbaar en passend OV-aanbod

Niet alle gebieden worden vanuit het reguliere openbaar vervoer goed bediend. Sommige buurten, zoals een deel van de binnenstad en De Hoven, vallen bijvoorbeeld buiten de traditionele bediening met vaste buslijnen, haltes en dienstregelingen. Daarom wil de gemeente in overleg met de concessiehouder onderzoeken of aanvullende vormen van collectief vervoer mogelijk zijn.

Deze vormen van vervoer kunnen het reguliere OV aanvullen en flexibeler maken, zodat het voor meer inwoners een bruikbare mobiliteitsoptie wordt. Belangrijke voorwaarden daarbij zijn de betaalbaarheid en toegankelijkheid van de bediening. Het uitgangspunt is dat flexibel collectief vervoer geen vervanging vormt voor het reguliere busnetwerk, maar een aanvulling waar dat netwerk onvoldoende aansluit op de vervoersvraag.

Samenhang met andere vormen van mobiliteit

Openbaar vervoer maakt onderdeel uit van een breder systeem van publieke mobiliteit. We willen samenhang versterken tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, vrijwilligersvervoer en deelmobiliteit. met

Ook mobiliteitshubs kunnen hierin een rol spelen. Op deze locaties kunnen reizigers overstappen tussen bijvoorbeeld bus, trein, fiets en deelmobiliteit. De nieuwe mobiliteitshubs worden daarom goed aangesloten op het openbaar vervoer. Met de provincie Overijssel hebben we een intentieverklaring ondertekend voor een intensievere samenwerking rond publieke mobiliteit.

Station Deventer als OV-knooppunt

Station Deventer blijft de belangrijkste openbaarvervoerknoop van de stad en de regio. Net als de provincie willen we de positie van het station als bovenregionaal OV-knooppunt en multimodale hub versterken. Dit gebeurt onder meer door in te zetten op een vierde perron, een interwijkverbinding in combinatie met een reizigerstunnel, een fietsparkeergarage aan de noordzijde en mobiliteitshub De Kien.

Een betrouwbare en vlotte bus

Op locaties waar de bus hinder ondervindt van verkeersdruk, willen we de bus meer prioriteit geven. Dit kan bijvoorbeeld door prioriteit bij verkeerslichten of door de bus op specifieke locaties een eigen plek op de weg te geven, bijvoorbeeld met een busbaan. Het doel hiervan is een betrouwbare en vlotte busbediening, zonder dat dit leidt tot een ingrijpende wijziging van het busnetwerk.



Openbaar vervoer

 Treinstation

 Bushalte

Frequentie buslijnen in de ochtendspits

 1x per uur

 2x per uur

 4 per uur of meer



4.4 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is het gezamenlijk gebruiken van vervoermiddelen zonder deze zelf te bezitten. Gebruikers betalen voor het gebruik van het vervoermiddel. Daarmee biedt deelmobiliteit een flexibel alternatief voor eigen vervoer en kan het bijdragen aan een vermindering van het autobezit en de parkeerbehoefte.

In dit omgevingsprogramma ligt de nadruk binnen deelmobiliteit op deelauto's en deelbakfietsen, omdat we in deze vormen van deelmobiliteit de meeste potentie zien. Juist deze vormen kunnen bijdragen aan het verminderen van autobezit, de parkeerdruk en het ruimtebeslag van privéauto's in de binnenstad en periferie. Daarnaast committeren we ons aan de regionale aanpak op het gebied van deelfietsen, zoals een deelfietssysteem langs de corridor Apeldoorn-Twello-Deventer.

In de binnenstad en periferie zetten we sterker in op deelmobiliteit. Niet als doel op zich, maar als middel om de parkeerdruk te verminderen, ruimte vrij te spelen en de bereikbaarheid van de stad te versterken. Een eigen auto staat volgens het KiM 96% van de tijd stil en legt daarmee langdurig beslag op schaarse parkeerruimte. Wanneer deelauto's en deelbakfietsen door meerdere gebruikers gedurende de dag worden benut, zijn minder voertuigen nodig om in dezelfde mobiliteitsbehoefte te voorzien. Als deelmobiliteit op loopafstand beschikbaar is, kan het een aantrekkelijk alternatief bieden voor het bezit en gebruik van een (tweede) privéauto.

Deelmobiliteit draagt daarmee bij aan de mobiliteitstransitie en aan het STOMP-principe. Mobiliteitsdiensten, waar deelmobiliteit een groot onderdeel van is, krijgen daarin een belangrijke positie vóór de privéauto. Stappen, trappen en het openbaar vervoer krijgen prioriteit bij dagelijkse verplaatsingen. Deelmobiliteit vormt hierop een aanvulling. Het gaat bijvoorbeeld om incidentele autoritten en het vervoeren van goederen. Een deelauto of deelbakfiets biedt dan een goed alternatief voor het bezit van een privéauto. Doordat gebruikers van deelmobiliteit bij een verplaatsing bewuster hun vervoermiddel kiezen, kan deelmobiliteit bovendien het aantal autoritten beperken en daarmee bijdragen aan een lagere uitstoot van CO₂.

Door een lagere behoefte aan particuliere auto's ontstaat ruimte voor andere functies, zoals groen, verblijfsruimte, fietsvoorzieningen en woningbouw. Deelmobiliteit is daarmee in potentie een ruimtemaker. Tegelijkertijd draagt een openbare ruimte die is ingericht voor voetgangers en fietsers eraan bij de auto meer te gaan gebruiken voor alleen incidentele ritten. Dit effect ontstaat echter niet vanzelf. Deelauto's en deelbakfietsen moeten voldoende beschikbaar, betrouwbaar, herkenbaar en nabij zijn. Bovendien moeten zij onderdeel zijn van een breder mobiliteitssysteem waarin lopen, fietsen en openbaar vervoer aantrekkelijk en goed georganiseerd zijn en er actief wordt gestuurd op de parkeervraag. Hier zetten we op in door als gemeente de regie te voeren op deelmobiliteit en tegelijkertijd bewonersinitiatieven voor deelmobiliteit te stimuleren.

Regie voeren op deelmobiliteit

In 2035 voert Deventer regie op deelmobiliteit in de binnenstad en periferie. Deelmobiliteit is dan geen nicheproduct meer, maar een



herkenbare bouwsteen van het mobiliteitssysteem. We laten de ontwikkeling niet uitsluitend aan de markt over, maar sturen op de samenhang tussen deelmobiliteit, parkeren, mobiliteitshubs en gebiedsontwikkeling.

De gemeentelijke regie richt zich op de locatie, schaal, kwaliteit en ontwikkeling van het aanbod, zowel op straat als digitaal. De gemeente maakt hiervoor afspraken met aanbieders over beschikbaarheid, spreiding, toegankelijkheid, datadeling en de kwaliteit van voertuigen en stallingslocaties. Deelauto's en deelbakfietsen komen beschikbaar op strategische plekken, zoals bij mobiliteitshubs, stations, belangrijke voorzieningen en nieuwe ontwikkelingen. Het deelvervoer is goed vindbaar (zowel op straat als digitaal), eenvoudig te reserveren, op loopafstand bereikbaar en sluit aan op lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Voor de binnenstad betekent dit dat deelmobiliteit een alternatief vormt voor het bezit en gebruik van een privéauto, zodat de openbare ruimte minder wordt gebruikt voor langdurig parkeren. We geven deelauto's en andere deelmobiliteitsdiensten een passende plek binnen het mobiliteitssysteem, terwijl de ruimte voor privéauto's verder wordt beperkt. De nadruk ligt op het verbeteren van de leefbaarheid en verblijfskwaliteit, zonder de bereikbaarheid voor noodzakelijke verplaatsingen uit het oog te verliezen.

Voor de periferie betekent dit dat deelmobiliteit onderdeel wordt van een netwerk van hubs en buurtgerichte voorzieningen. Daarmee wordt bijgedragen aan het beperken van parkeerdruk en het voorkomen van overloop vanuit de binnenstad. Deelauto's en deelbakfietsen komen

waar mogelijk terecht op bestaande parkeervoorzieningen, zodat deelmobiliteit niet leidt tot extra ruimtebeslag voor de auto. De ambities voor parkeerregulering, tarieven en vergunningen uit de Nota Parkeerbeleid zijn essentieel voor de ontwikkeling naar het wensbeeld voor deelmobiliteit. Deelmobiliteit werkt alleen als de plaatsing ervan samengaat met actieve sturing op de parkeervraag, zowel in de binnenstad als de periferie. Zo kan parkeerbeleid helpen om bijvoorbeeld het tweede autobezit te ontmoedigen en te vertalen naar de vraag naar deelmobiliteit.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen wordt deelmobiliteit vanaf het begin meegenomen in het mobiliteitsconcept, in samenhang met de parkeereis en de inrichting van de openbare ruimte. De inzet van deelmobiliteit kan daarbij een alternatief vormen binnen een breder mobiliteitsconcept, wanneer het aanbod beschikbaar, bruikbaar en langdurig geborgd is. We hanteren geen standaard reductie op de parkeereis per geplaatst deelvervoermiddel, maar gaan uit van maatwerk binnen het bredere mobiliteitsconcept. Ontwikkelaars dienen een financiële bijdrage te leveren om het mobiliteitsconcept te borgen. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is het betrekken van nieuwe bewoners belangrijk. Met bewonerscommunicatie, één contactpunt, een instappremie of automatische inschrijving bij oplevering, helpen we bewoners in een nieuwe autoluwe levensstijl te stappen.

We richten deelmobiliteit op een brede groep inwoners. Daarbij hebben we nadrukkelijk oog voor huishoudens die een tweede auto overwegen, bewoners zonder eigen parkeergelegenheid, inwoners die slechts af en toe een auto of bakfiets nodig hebben en mensen voor wie een eigen auto financieel of praktisch minder vanzelfsprekend is. In de binnenstad



en periferie is inzetten op een alternatief voor de eerste auto ook kansrijk. Met name wanneer een verhuizing of de vervangingsvraag van de eigen auto aanleiding geven om over te stappen op deelmobiliteit. Een begrijpelijk aanbod, betrouwbare beschikbaarheid, eenvoudige toegang en passende tarieven zijn nodig om deelmobiliteit voor deze groepen aantrekkelijk te maken.

Onze rol ontwikkelt hiermee van een gemeente die vooral gericht is op faciliteren naar een gemeente die actief regie voert op deelmobiliteit. De markt blijft verantwoordelijk voor de exploitatie en het dagelijks beheer van voertuigen, maar de gemeente bepaalt de randvoorwaarden waarbinnen deelmobiliteit bijdraagt aan minder parkeerdruk, meer ruimte en een betere bereikbaarheid van de binnenstad en periferie.

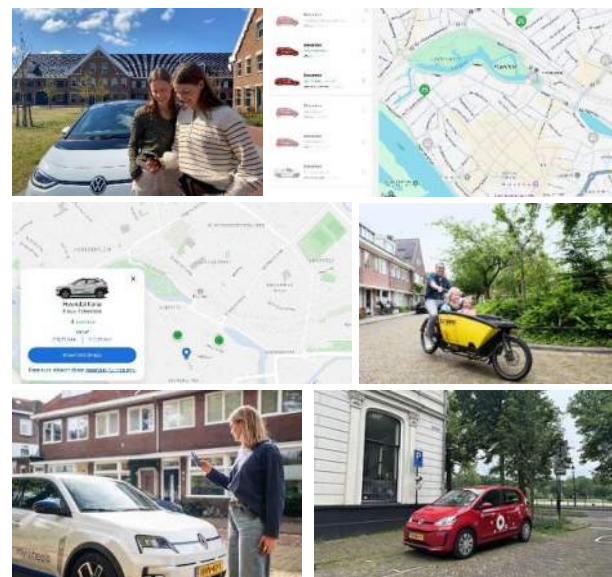
Het stimuleren van bewonersinitiatieven voor deelmobiliteit

Naast gemeentelijke regie op professioneel deelmobiliteitsaanbod stimuleren we deelmobiliteit die vanuit bewoners zelf ontstaat. In toenemende mate nemen bewoners het initiatief om samen een auto, bakfiets of ander vervoermiddel te delen. Dergelijke initiatieven sluiten vaak goed aan op de lokale behoefte, versterken onderlinge contacten in de buurt, dragen bij aan een schoner wagenpark en kunnen een laagdrempelige eerste stap zijn naar minder autobezit. We willen ruimte bieden aan deze initiatieven, zowel in de binnenstad als in de periferie.

We maken het starten en organiseren van een bewonersinitiatief zo eenvoudig mogelijk. Dat doen we door duidelijke en toegankelijke regels te bieden over bijvoorbeeld parkeren, het gebruik van de openbare ruimte en eventuele vergunningen. Initiatiefnemers kunnen bij de gemeente terecht voor informatie en ondersteuning bij de

uitwerking van hun plan. Daarbij denken we mee over een passende locatie, de relatie met parkeerregulering en de mogelijkheden om het initiatief duurzaam in de buurt te verankeren.

Bewonersinitiatieven vormen een aanvulling op het professionele aanbod van deelmobiliteitsaanbieders. De gemeente neemt daarbij niet de exploitatie of het beheer over, maar zorgt voor heldere randvoorwaarden, een eerlijk speelveld en ondersteuning. Zo maken we het voor bewoners eenvoudiger om samen praktische mobiliteitsoplossingen te organiseren en dragen lokale initiatieven bij aan een bereikbare, leefbare en toekomstbestendige binnenstad en periferie.



4.5 Parkeren

Voor het wensbeeld parkeren committeren we ons aan de uitgangspunten uit de *Nota Parkeerbeleid Deventer 2026*. Deventer wil een gastvrije en leefbare stad zijn, waarin de bereikbaarheid van woningen, voorzieningen, werkgebieden en bedrijven op een passende manier wordt georganiseerd. Parkeerbeleid is daarbij geen doel op zich, maar een instrument om bereikbaarheid te ondersteunen, parkeeroverlast te voorkomen en bij te dragen aan bredere gemeentelijke ambities.

Ruimte is schaars en wordt steeds schaarser. We moeten kiezen. Bij de inrichting van de binnenstad en periferie wordt eerst ruimte geboden aan lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, overeenkomstig het STOMP-principe. De auto blijft een belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem, maar krijgt een passende plek binnen de beschikbare ruimte. Het wensbeeld is dat parkeren zo wordt georganiseerd dat de stad bereikbaar blijft, terwijl tegelijkertijd ruimte ontstaat voor een aantrekkelijke, groene en leefbare openbare ruimte. Daarbij houden we rekening met verschillende soorten parkeerders en verschillen in de ruimtelijke situatie in de binnenstad en periferie.

Binnenstad: leefbaarheid voorop en parkeren aan de randen

In de historische binnenstad is de beschikbare ruimte beperkt en is de parkeerdruk hoog.

De openbare ruimte is primair bedoeld om te lopen, te fietsen en te verblijven. Daarnaast wordt er ook gebruik van gemaakt om te laden en lossen, en te parkeren. We willen de schaarse openbare ruimte niet

primair inzetten om privébezit te stallen. De integrale ambities voor de binnenstad leiden daarom tot het uitgangspunt dat het aantal openbare parkeerplaatsen op maaiveld in het centrum niet verder groeit. Een verdere afname van het aantal parkeerplaatsen kan, wanneer ruimte nodig is voor andere functies of de leefbaarheid, onvermijdelijk zijn en bijdragen aan een aantrekkelijker verblijfsklimaat.

Als uit monitoring blijkt dat aanvullende parkeergelegenheid nodig is, wordt deze niet in de binnenstad zelf toegevoegd. De gemeente zet dan in op aanvullende parkeervoorzieningen langs de binnenstadsranden, bijvoorbeeld in mobiliteitshubs, parkeergarages of op daarvoor geschikte terreinen. Deze voorzieningen zijn bedoeld om de parkeerbehoefte van verschillende doelgroepen op te vangen, waaronder bezoekers, werknemers en bewoners. De auto wordt daarmee zo veel mogelijk aan de rand van de binnenstad opgevangen, terwijl het historische centrum zelf ruimte houdt voor verblijf, groen, lopen, fietsen en noodzakelijk verkeer.

Parkeerregulering is in de binnenstad vrijwel continu noodzakelijk. Betaald parkeren wordt ingezet om parkeeroverlast te voorkomen, de schaarse ruimte optimaal te benutten, parkeerplaatsen niet langer dan nodig bezet te houden en het gebruik van parkeergarages en mobiliteitshubs aantrekkelijker te maken.

Nieuwe ontwikkelingen worden beschouwd als kansen om de mobiliteitstransitie te versterken. Bij nieuwbouw en functiewijzigingen wordt daarom uitgegaan van realistische parkeernormen, die rekening houden met de ligging in de binnenstad en de aanwezigheid van alternatieven. Ontwikkelingen mogen niet zonder meer leiden tot extra



parkeerdruk op straat. Parkeren wordt zo veel mogelijk opgelost in bestaande of gebundelde voorzieningen, waarbij initiatiefnemers bijdragen aan de mobiliteitsoplossing die hun ontwikkeling noodzakelijk maakt. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar autoparkeren, maar ook naar goede fietsparkeervoorzieningen en andere duurzame mobiliteitsmogelijkheden.

Periferie: ruimtegebrek, overloop en gedeeld gebruik

De periferie bestaat uit de buurten en wijken rondom de historische binnenstad. Deze wijken hebben zelf een parkeerbehoefte en kunnen tegelijkertijd parkeerdruk vanuit de binnenstad ervaren. In dit gebied spelen twee vraagstukken. Enerzijds is sprake van ruimtegebrek door de compacte, veelal vooroorlogse bebouwing en de beperkte ruimte op straat. Anderzijds bestaat het risico op overloop vanuit de binnenstad, bijvoorbeeld wanneer bezoekers, werknemers of andere parkeerders uitwijken naar de omliggende buurten.

Binnen de periferie zijn drie belangrijke gebruikersgroepen aanwezig: bewoners, werknemers van bedrijven en bezoekers van bewoners en bedrijven. Deze groepen maken op verschillende momenten van de dag gebruik van de openbare ruimte. Bewoners parkeren vooral in de avond en nacht, terwijl werknemers en bezoekers vooral overdag gebruikmaken van de beschikbare parkeerplaatsen. Het wensbeeld is daarom dat parkeerruimte zo veel mogelijk gedeeld blijft en beschikbaar is voor meerdere gebruikersgroepen. Door dubbelgebruik mogelijk te maken, kan dezelfde parkeerruimte gedurende verschillende dagdelen doelmatig worden benut.

Overloop vanuit de binnenstad moet worden voorkomen. Parkeerders die geen directe bestemming in de periferie hebben, worden opgevangen in mobiliteitshubs en parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad. Deze voorzieningen kunnen deels in de periferie liggen, maar zijn bedoeld om de parkeerdruk in de woon- en werkbuurten niet verder te laten toenemen. De periferie is daarmee niet het vanzelfsprekende uitwijkgebied voor bezoekers en werknemers van de binnenstad.

Omdat de parkeerdruk en het overloopeffect in de periferie structureel kunnen zijn, is regulering in deze gebieden nodig. Betaald parkeren wordt ingezet om de beschikbare ruimte eerlijk te verdelen, overlast door uitwijkparkeren te beperken en de bereikbaarheid voor de gebruikers van het gebied zelf te beschermen.

Betaald parkeren als reguleringsinstrument

Het uitgangspunt voor Deventer is: vrij parkeren waar het kan en reguleren waar het moet. In de binnenstad is regulering vrijwel overal noodzakelijk vanwege de hoge parkeerdruk en de beperkte ruimte. In de periferie wordt betaald parkeren ingezet om overloop vanuit de binnenstad tegen te gaan, de parkeerruimte voor bewoners, bedrijven en bezoekers te beschermen en de beschikbare plaatsen zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Zo kan een geplande gebiedsontwikkeling aanleiding geven parkeerregulering in te voeren.



4.6 Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad

Voor het wensbeeld van de verkeerscirculatie in de binnenstad en periferie committeren we ons aan de uitgangspunten uit de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur en het Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer. Daarnaast is binnen dit omgevingsprogramma de wens om de binnenstad autoluw te maken verder uitgewerkt.

De verkeersstructuur ondersteunt een duurzame, veilige en leefbare stad, waarin het autoverkeer op de daarvoor geschikte wegen wordt afgewikkeld en in de binnenstad en periferie ruimte ontstaat voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, groen, verblijf en ontmoeting. Met het wensbeeld voor de verkeerscirculatie is het STOMP-principe zichtbaar het uitgangspunt. Dit betekent niet dat de auto uit de stad wordt geweerd. De auto blijft voor veel inwoners, bezoekers, bedrijven en noodzakelijke functies van belang. Wel krijgt de auto een passende plek binnen de beschikbare ruimte en wordt voorkomen dat autoverkeer de openbare ruimte en de leefomgeving onnodig domineert.

De verkeerscirculatie is met het dakpanprincipe gebaseerd op een duidelijke hiërarchie. Doorgaand en regionaal verkeer wordt zo veel mogelijk gebundeld op de daarvoor geschikte hoofdwegen. De A1, de N348 en het Hanzetracé vormen daarbij belangrijke dragers van de verkeersstructuur. Door het verkeer op deze wegen te concentreren, kan de verkeersfunctie van wegen in de binnenstad en periferie worden beperkt en ontstaat ruimte voor lagere snelheden, betere oversteekbaarheid, lopen, fietsen, groen en verblijf.



Het dakpanprincipe binnen Deventer

Een autoluwe binnenstad

Een autoluwe binnenstad is een belangrijk onderdeel van het wensbeeld voor de verkeerscirculatie van gemotoriseerd verkeer. Met autoluw beleid willen we bijdragen aan brede welvaart en aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke binnenstad. Minder en langzamer autoverkeer kan leiden tot minder verkeerslawaai en uitstoot, minder conflicten tussen auto's en kwetsbare verkeersdeelnemers en meer ruimte voor groen, terrassen, verblijf, ontmoeting en andere stedelijke functies.

Voor Deventer betekent autoluw dat de binnenstad primair wordt ingericht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Autoverkeer blijft waar nodig toegestaan, maar is niet dominant. Het autoverkeer wordt gereguleerd, zodat de openbare ruimte veiliger, gezonder en



aantrekkelijker wordt voor verblijf en ondernemen, zonder de noodzakelijke bereikbaarheid van bewoners, bezoekers, ondernemers en hulpdiensten onnodig te beperken.

Autoluw is daarmee niet hetzelfde als autovrij. De binnenstad blijft toegankelijk voor verkeer dat daar een bestemming heeft of daar noodzakelijk is. Het gaat vooral om het beperken van doorgaand autoverkeer en verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad. Ook de snelheid, hoeveelheid en routing van het autoverkeer worden afgestemd op de functie van de openbare ruimte. Parkeren vindt daarbij zo veel mogelijk plaats op daarvoor geschikte locaties, uit het zicht en aan de randen van de binnenstad.

Binnenstad: verkeer te gast

Binnen de binnenstad is de auto te gast. De verkeerscirculatie is gericht op het beperken van doorgaand verkeer en het bieden van voldoende ruimte aan voetgangers, fietsers en verblijf. Dit vraagt om een inrichting waarin de snelheid van het autoverkeer lager ligt en waarin de oversteekbaarheid en begrijpelijkheid van routes voor langzaam verkeer goed zijn.

Binnen de binnenstad bestaan alle wegen uit erftoegangswegen of woonerven. Daarnaast brengen we de snelheid van de gebiedsontsluitingswegen die om de binnenstad liggen omlaag. We werken toe naar een betere balans tussen doorstroming op gebiedsontsluitingswegen en leefbaarheid. Op langere termijn is het wensbeeld om ook het gehele IJsselfront – het Pothoofd, de Welle, Onder de Linden, de Kapjeswelle, de IJsselkade en de Rembrandtkade –

als 30 km/u-gebied in te richten. Zo wordt de relatie tussen de binnenstad en de IJssel versterkt en ontstaat meer ruimte voor verblijf, lopen, fietsen en groen.

Periferie: ontsluiten zonder overlast

De periferie vormt de overgang tussen de binnenstad en het Hanzetracé, een belangrijke drager binnen het dakpanprincipe. In dit gebied komen verschillende verkeersstromen samen: verkeer met een herkomst of bestemming in de periferie, maar ook doorgaand verkeer dat van en naar de binnenstad rijdt. Het wensbeeld is dat deze verkeersstromen op een logische manier worden verdeeld.

In de periferie wordt doorgaand verkeer zo veel mogelijk gebundeld op de gebiedsontsluitingswegen. Wegen in de periferie zijn in de eerste plaats bedoeld voor bestemmingsverkeer en de ontsluiting van woningen, bedrijven en voorzieningen.

De wegencategorisering biedt hiervoor een helder kader. Wegen met een stedelijke of regionale verkeersfunctie blijven ingericht als GOW50 of, waar dat passend is, als een hogere categorie. Voor de periferie gaat het binnen het Hanzetracé dan alleen nog om de Snipperlingsdijk en Wilhelminabrug. Wegen met een wijkontsluitende functie worden ingericht als GOW30. Op deze wegen blijft verkeer tussen wijken en bestemmingen mogelijk, maar wordt meer rekening gehouden met de omgeving, de oversteekbaarheid en de positie van fietsers en voetgangers. In woongebieden staat de verblijfsfunctie voorop en zijn wegen ingericht als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u.

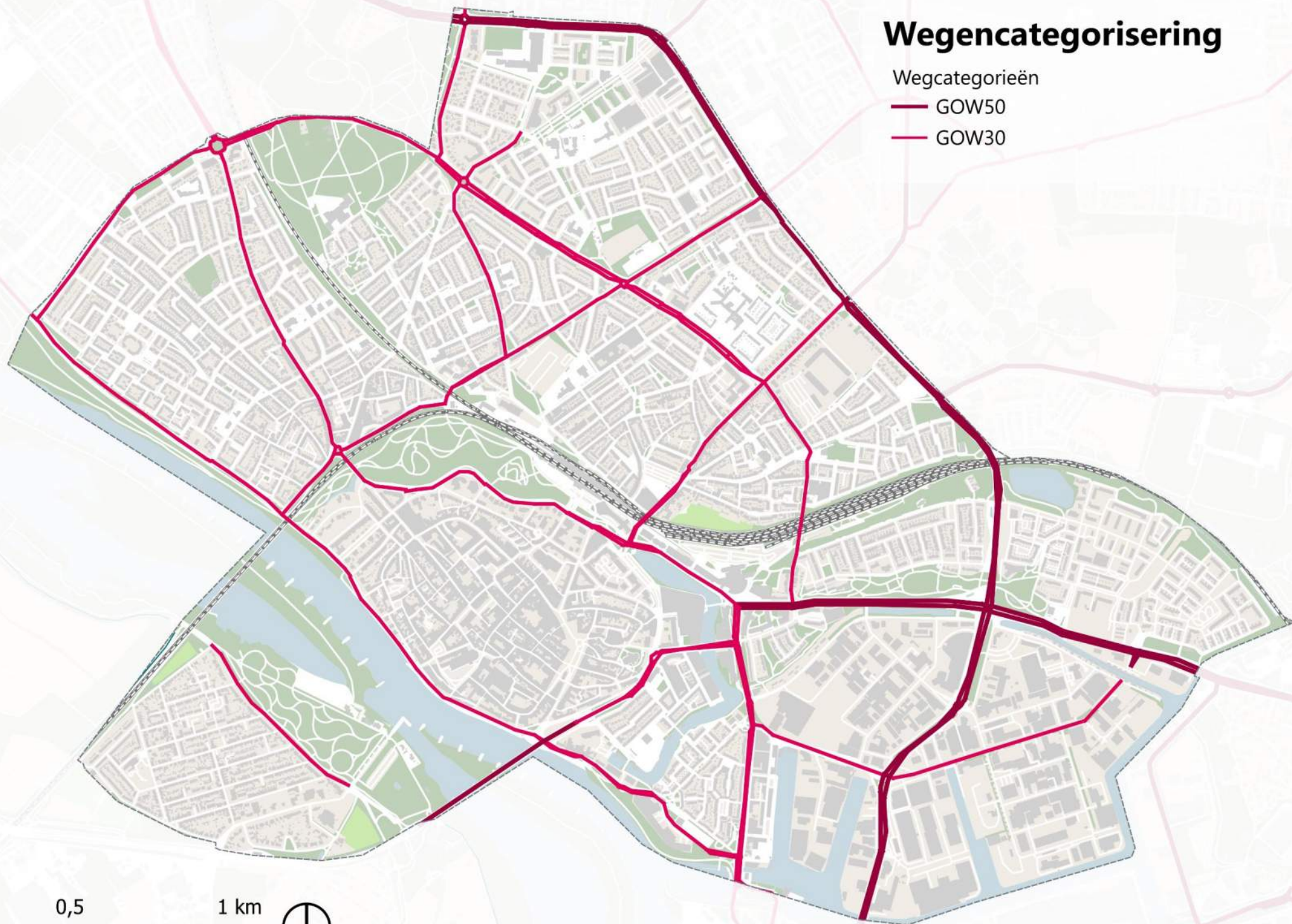


Wegencategorisering

Wegcategorieën

— GOW50

— GOW30



4.7 Logistiek en bevoorrading

Logistiek en bevoorrading zijn onmisbaar voor een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie. Winkels, horeca, zorglocaties, bedrijven, bewoners en bouwlocaties moeten bereikbaar blijven voor leveranciers, vervoerders, pakketdiensten en dienstverleners. Ook afvalinzameling, onderhoud, verhuisverkeer en andere noodzakelijke diensten maken gebruik van de openbare ruimte. Een goed functionerende stad kan daarom niet zonder logistiek verkeer.

Tegelijkertijd kan logistiek verkeer in een compacte en historische stad leiden tot overlast. Vracht- en bestelauto's nemen ruimte in, kunnen zorgen voor geluid, uitstoot en verkeersonveilige situaties en kunnen de verblijfskwaliteit op drukke plekken verminderen. Dit geldt in het bijzonder voor de binnenstad, waar de openbare ruimte intensief wordt gebruikt door voetgangers en fietsers. Ook in de periferie is het van belang dat zwaar verkeer niet onnodig door woonstraten en gebieden met een hoge verblijfskwaliteit rijdt.

Het wensbeeld is daarom een stad waarin logistieke bestemmingen goed en betrouwbaar bereikbaar zijn, maar waarin logistiek verkeer zo min mogelijk overlast veroorzaakt. Deventer zet in op een schone, slimme en doelmatige stadslogistiek. Daarbij vindt logistiek verkeer zo veel mogelijk plaats op geschikte momenten en via routes die passen bij de functie en inrichting van de weg.

Een circulatieplan logistiek dat aansluit bij het dakpanprincipe

In onderstaande figuur is de gewenste circulatie van logistiek verkeer in de binnenstad en periferie weergegeven. Hiervoor sluiten we aan bij het dakpanprincipe, waarin doorgaand verkeer zo veel mogelijk wordt gebundeld op de daarvoor geschikte hoofdwegen. In de binnenstad en periferie bestaan de hoofdwegen uit het Hanzetracé en de Snipperlingsdijk. Zwaar logistiek verkeer volgt deze hoofdstructuur zo lang mogelijk. Vanaf de hoofdroutes zijn de logistieke bestemmingsclusters bereikbaar via logische en herkenbare aanrijroutes voor bestemmingsverkeer. De route naar een bestemming is daarmee zo direct mogelijk, maar past ook bij de functie, inrichting en draagkracht van de wegen. Hierdoor worden woongebieden en andere kwetsbare delen van de stad zo veel mogelijk ontzien.

Het wensbeeld is een helder en robuust logistiek routenetwerk. Vervoerders weten via welke routes zij Deventer en de belangrijkste logistieke bestemmingen kunnen bereiken. Ook bij tijdelijke afsluitingen of werkzaamheden blijft de bereikbaarheid van bestemmingen gewaarborgd via passende alternatieve uitwijkroutes. De logistieke structuur ondersteunt daarmee zowel een betrouwbare bedrijfsvoering als een veilige en leefbare stad.



De binnenstad bereikbaar voor noodzakelijk bestemmingsverkeer

De binnenstad blijft bereikbaar voor logistiek verkeer met een herkomst of bestemming in het gebied. Dit betreft onder andere de bevoorrading van winkels, horeca, zorgvoorzieningen en bedrijven. Ook noodzakelijke diensten, zoals afvalinzameling, onderhoud, pakketdiensten en bouwlogistiek, moeten hun werkzaamheden kunnen uitvoeren.

Tegelijkertijd is de binnenstad geen doorgaande route voor vracht- en bestelverkeer. Logistiek verkeer is in de binnenstad te gast en past zich aan de functie van de openbare ruimte aan. In het bijzonder in het voetgangersgebied en op pleinen met een belangrijke verblijfsfunctie staat de veiligheid en het comfort van voetgangers voorop.

Deventer wil voorkomen dat vracht- en bestelverkeer op drukke momenten de openbare ruimte domineert. Dit vraagt om een goede balans tussen bereikbaarheid en verblijfskwaliteit. Laden en lossen vindt daarom zo veel mogelijk plaats op momenten en locaties waarop dit past bij het gebruik van de openbare ruimte. Daarbij blijven ondernemers en voorzieningen goed bereikbaar, zonder dat voetgangers, fietsers en bezoekers onnodig worden gehinderd.

Het Grote Kerkhof is een belangrijk voorbeeld van deze ambitie. Het plein is in 2022 heringericht als verblijfsgebied, met ruimte voor ontmoeting, recreatie en bezoek aan de binnenstad. Het wensbeeld is dat de structurele laad- en losbewegingen die hier nog plaatsvinden, hier niet langer plaatsvinden op momenten waarop het gebied intensief door bezoekers wordt gebruikt. Bevoorrading blijft mogelijk, maar wordt beter in balans gebracht met de verblijfsfunctie van het plein.

Venstertijden als basis voor een aantrekkelijk voetgangersgebied

In het voetgangersgebied van de binnenstad geldt een venstertijdenregeling voor laden en lossen. Deze regeling maakt het mogelijk om winkels, horeca en andere functies in de ochtend te bevoorraden, terwijl het gebied gedurende de drukke uren daarna zo veel mogelijk vrij blijft van vracht- en bestelverkeer.

Het wensbeeld is dat de venstertijdenregeling bijdraagt aan een rustig, veilig en aantrekkelijk voetgangersgebied, zonder dat de bevoorrading van de binnenstad onder druk komt te staan. De regeling sluit aan bij de gebruiksintensiteit en het karakter van verschillende delen van de binnenstad. We vinden het belangrijk dat de venstertijden goed gehandhaafd worden. Op plekken binnen het voetgangersgebied waar de verblijfsfunctie in de toekomst verder wordt versterkt, kan het venstertijdengebied worden uitgebreid. Daarbij blijft een betrouwbare bevoorrading van de aanwezige functies een belangrijke randvoorwaarde.

Naar emissievrije stadslogistiek

Deventer werkt toe naar schone en toekomstbestendige stadslogistiek. Per 31 december 2027 wordt voor bestel- en vrachtverkeer een zero-emissiezone ingevoerd in de binnenstad. Hiermee wil Deventer de luchtkwaliteit verbeteren, geluidhinder verminderen en de overgang naar uitstootvrije logistiek versnellen.





In 2035 vindt bevoorrading binnen de zero-emissiezone in principe plaats met uitstootvrije voertuigen. Elektrische bestelauto's, vrachtauto's en andere passende emissievrije voertuigen vormen dan een vanzelfsprekend onderdeel van de stadslogistiek. De invoering van de zero-emissiezone stimuleert daarnaast vervoerders, ondernemers en leveranciers om leveringen slimmer te organiseren, bijvoorbeeld door ritten beter te plannen en goederen waar mogelijk te bundelen.

Geen gemeentelijke stadsrandhub

Deventer kiest niet voor de ontwikkeling van een door de gemeente gefaciliteerde logistieke stadsrandhub als vast onderdeel van de logistieke structuur.

Een stadshub kan onder bepaalde omstandigheden bijdragen aan gebundelde en emissiearme bevoorrading. Goederen worden dan op een locatie aan de rand van of nabij de binnenstad verzameld, waarna zij gezamenlijk naar de eindbestemming worden vervoerd. Dit kan vooral meerwaarde hebben wanneer hiermee grote voertuigen in kwetsbare gebieden worden voorkomen of wanneer goederenstromen voldoende kunnen worden gebundeld.

Voor Deventer is de economische basis voor een structureel functionerende stadsrandhub op dit moment echter beperkt. De beschikbare gegevens wijzen erop dat de mogelijkheden voor bundeling van goederenstromen in de binnenstad relatief klein zijn. Een stadsrandhub is daarom geen noodzakelijk instrument om het wensbeeld voor logistiek en bevoorrading te realiseren.

Marktpartijen die kansen zien voor een stadshub of andere vormen van gebundelde bevoorrading, krijgen wel ruimte om hiervoor een initiatief te ontwikkelen. We staan ervoor open om dergelijke initiatieven te ondersteunen. De ontwikkeling, exploitatie en financiële verantwoordelijkheid voor een eventuele stadshub liggen nadrukkelijk bij marktpartijen.



Circulatieplan logistiek

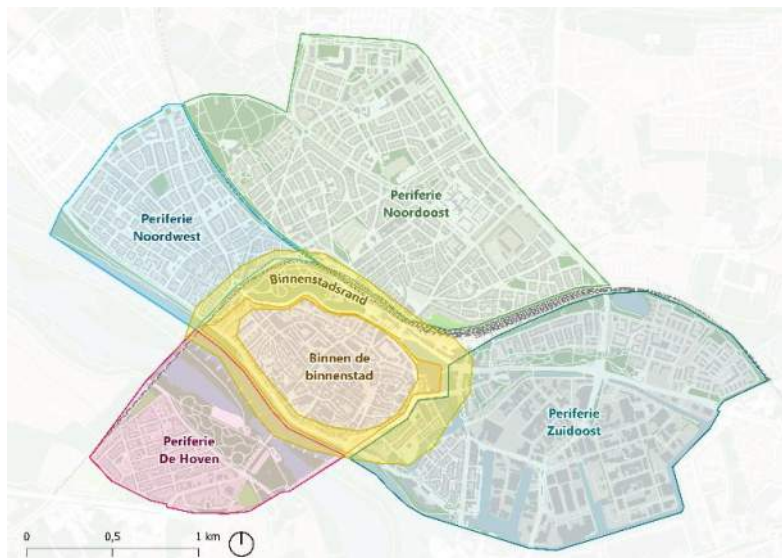
- Hoofdrouten netwerk
- Bestemmingsverkeer
- - - Uitwijkroute
- Bestemmingscluster



4.8 Integraal wensbeeld

Mobiliteit bestaat uit verschillende vervoerswijzen en thema's. Hiervoor is in bovenstaande paragrafen ons wensbeeld toegelicht. Deze thema's hangen nauw met elkaar samen en kunnen niet los van elkaar worden beschouwd. Een keuze voor meer ruimte voor voetgangers of fietsers heeft bijvoorbeeld gevolgen voor de verkeerscirculatie, het parkeren en de bevoorrading. Daarom beschrijven we niet alleen een wensbeeld per mobiliteitsthema, maar ook een integraal wensbeeld voor de binnenstad en periferie. Hierin brengen we de samenhang tussen de thema's bij elkaar.

De binnenstad en periferie heeft niet overal hetzelfde karakter. Het hele gebied bestaat uit verschillende kleinere gebieden met ieder een eigen functie, inrichting en mobiliteitsvraag. We onderscheiden hierin zes gebieden, zoals weergegeven in onderstaande figuur: Periferie Noordwest, Periferie Noordoost, Periferie Zuidoost, Periferie De Hoven, Binnenstadsrand en Binnen de binnenstad.



Per deelgebieden beschrijven we het integrale wensbeeld voor mobiliteit in 2035. Daarbij geven we aan welke vervoerwijzen prioriteit krijgen en hoe bereikbaarheid, leefbaarheid, parkeren, deelmobiliteit, verkeerscirculatie en logistiek in samenhang worden georganiseerd. Samen vormen deze gebiedsgerichte wensbeelden het ruimtelijke en inhoudelijke kader voor de verdere uitwerking van maatregelen in de binnenstad en periferie. Waar wensbeelden van verschillende thema's botsen, is aan de hand van de vijf criteria in onderstaande figuur afgewogen waar we prioriteit aan willen geven. De kernprincipes leefbaar & gastvrij staan daarbij voorop.



Historische binnenstad

De binnenstad van Deventer is het historische en culturele hart van de gemeente. Naast wonen biedt de binnenstad ruimte aan onderwijs, detailhandel, horeca, cultuur en toerisme. Het is een belangrijk verblijfs- en ontmoetingsgebied voor inwoners en bezoekers. De binnenstad kent bovendien een hoge woningdichtheid. Veel voorzieningen liggen op loop- en fietsafstand, zowel voor bewoners van de binnenstad als voor bewoners van omliggende wijken.

In 2035 is de historische binnenstad autoluw. Lopen en verblijven krijgen prioriteit in de openbare ruimte. De binnenstad trekt daarnaast veel fietsers aan vanuit alle richtingen. Daarom zijn een goede fietsbereikbaarheid en voldoende, kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen van groot belang. De auto blijft mogelijk voor noodzakelijke verplaatsingen, zoals voor bewoners, bezoekers met een beperkte mobiliteit, hulpdiensten en bevoorrading, maar blijft zo veel mogelijk aan de randen van de binnenstad. Parkeren voor bezoekers vindt daarom voornamelijk plaats in parkeergarages en op opvanglocaties buiten de binnenstad.

Deelmobiliteit vormt een aanvulling op lopen, fietsen en openbaar vervoer. In de binnenstad zijn deelauto's en deelbakfietsen beschikbaar als alternatief voor het bezit en gebruik van een privéauto. De nabijheid van het trein- en busstation biedt daarnaast goede mogelijkheden om de binnenstad duurzaam bereikbaar te houden voor inwoners, werknemers en bezoekers.

Een toekomstbestendige en vitale binnenstad vraagt ook om goede en duurzame stadslogistiek. De bevoorrading van winkels, horeca en

andere voorzieningen vindt plaats op momenten waarop het minder druk is in de binnenstad.



Vestingzone

De vestingzone bestaat uit de groene singels, de Welle en IJsselboulevard, de historische woonwijk Raambuurt en Stadscampus de Kien, inclusief het trein- en busstation. Dit gebied ligt aan de rand van de binnenstad en vormt de schakel tussen de binnenstad, de IJssel en de omliggende wijken. De vestingzone functioneert als toegang tot de binnenstad en als gebied waar verplaatsingen naar de binnenstad op een passende manier worden opgevangen en verdeeld.

In 2035 is de vestingzone goed bereikbaar, aantrekkelijk en ingericht voor verschillende vormen van mobiliteit. De nadruk ligt op overstappen, fietsbereikbaarheid, openbaar vervoer en aantrekkelijke recreatieve routes voor voetgangers. Parkeergarages, mobiliteitshubs en hoogwaardige fietsenstallingen bieden bezoekers en inwoners de mogelijkheid om aan de rand van de binnenstad te parkeren en hun reis te voet of per fiets voort te zetten. Het trein- en busstation vormt daarbij een belangrijke toegangspoort voor reizigers van buiten Deventer.

De stationsomgeving heeft in 2035 een kwaliteitsimpuls gekregen, met voldoende fietsparkeercapaciteit aan zowel noord- als zuidzijde, en veilige, directe verbindingen voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad, de omliggende wijken en Stadscampus de Kien. Ook deelmobiliteit is hier altijd voorhanden als aanvulling op lopen, fietsen en openbaar vervoer. Niet alleen de zuidzijde, maar ook de noordzijde is goed bereikbaar en voorzien van een hoogwaardige kwaliteit.

De Welle heeft uiterlijk in 2030 een sterker verblijf karakter gekregen. Ook voor de overige delen van het IJselfront zetten we gefaseerd in op

het verblijfskarakter. De snelheid en hoeveelheid gemotoriseerd verkeer neemt hier stapsgewijze af. Daardoor ontstaat meer ruimte voor wandelen, fietsen, groen en verblijf aan de IJssel. De verbinding tussen de historische binnenstad en de rivier wordt sterker, waardoor de IJssel beter onderdeel wordt van de binnenstad en de kwaliteit van de openbare ruimte toeneemt.

Noodzakelijk gemotoriseerd verkeer, waaronder bevoorrading, hulpdiensten en verkeer met een bestemming in de binnenstad of vestingzone, blijft mogelijk. De verkeerscirculatie wordt daarbij zo ingericht dat deze de verblijfskwaliteit, de groene structuur en de aantrekkelijke verbinding tussen de binnenstad en de IJssel zo min mogelijk belemmert.





Periferie Noordoost

Periferie Noordoost bestaat uit vooroorlogse stadswijken uit de negentiende en vroege twintigste eeuw. Het gebied heeft een compact en stenig karakter, met smalle straatprofielen en een hoge bebouwingsdichtheid. Binnen het gebied liggen wijkgerichte voorzieningenclusters, zoals winkelcentrum Keizerslanden en de Beestenmarkt. Deze voorzieningen bedienen vooral de eigen wijk en de directe omgeving. Daarnaast trekt de Adelaarshorst verkeer uit de hele stad en regio.

Door de centrale ligging en korte afstanden krijgen lopen en fietsen in 2035 prioriteit in Periferie Noordoost. De wijkvoorzieningen zijn veilig, direct en aantrekkelijk bereikbaar voor voetgangers en fietsers. Het

station ligt op loop- en fietsafstand en is vanuit het gebied goed bereikbaar. De noordzijde van het station heeft in 2035 een betere toegang en een hogere fietsparkeercapaciteit.

Het spoor vormt nu nog een barrière tussen het gebied en de binnenstad. In 2035 vermindert de interwijkverbinding de barrière van het spoor en ontstaat een directe, veilige en aantrekkelijke verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Periferie Noordoost, het station en de binnenstad.

De gebiedsontsluitingswegen verbinden de binnenstad met het Hanzetracé en blijven van belang voor de bereikbaarheid van de stad. Op de gebiedsontsluitingswegen binnen het Hanzetracé en de Snipperlingsdijk wordt de maximumsnelheid verlaagd. Daarmee worden deze wegen veiliger voor voetgangers en fietsers en verbeteren de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in de omliggende wijken. Parkeren en autoverkeer worden zo georganiseerd dat zij de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit in de woonstraten zo min mogelijk negatief beïnvloeden.





Periferie Noordwest

Periferie Noordwest bestaat uit de wijken Zwolse Wijk en Zandweerd. Net als in Periferie Noordoost is sprake van een compact woongebied met relatief beperkte ruimte in de straat. De nabijheid van de binnenstad en de aanwezige voorzieningen maken het gebied goed geschikt voor verplaatsingen te voet en per fiets.

In 2035 krijgen lopen en fietsen meer prioriteit in Periferie Noordwest. De verbindingen met de binnenstad zijn veilig, direct en aantrekkelijk, zowel te voet als per fiets. Ook de bus blijft een belangrijke rol spelen voor de bereikbaarheid van de wijk en de binnenstad. De auto blijft mogelijk voor noodzakelijke verplaatsingen.

Door de beperkte ruimte op straat en de nabijheid van de binnenstad vormen deelauto's en deelbakfietsen een aantrekkelijk alternatief voor eigen autobezit, in het bijzonder als voor huishoudens die slechts incidenteel een auto nodig hebben.

Op termijn wordt de maximumsnelheid op de IJsselkade ook op het gedeelte in de Periferie Noordwest verlaagd. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid en wordt de verbinding tussen de wijk en de uiterwaarden van de IJssel sterker. De IJsselkade wordt daarmee aantrekkelijker voor fietsers, voetgangers en verblijf, terwijl de bereikbaarheid voor noodzakelijk verkeer behouden blijft.



Periferie Zuidoost

Periferie Zuidoost bestaat uit Knutteldorp, de Rivierenwijk tussen het spoor en de Snipperlingsdijk, de bedrijventerreinen van Bergweide en verschillende stedelijke ontwikkellocaties. Het gebied heeft daardoor een gemengd karakter van wonen, werken, bedrijvigheid en nieuwe centrumstedelijke ontwikkeling.

De Snipperlingsdijk en andere hoofdverbindingen zijn belangrijk voor de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer tussen de binnenstad, het Hanzetracé en de A1. Deze ontsluitingsfunctie blijft in 2035 van belang, in het bijzonder voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en logistieke functies in de binnenstad.

In de gebieden waar stedelijke ontwikkeling plaatsvindt, zoals Roto Smeets en Haveneiland, ontstaat een meer centrumstedelijk karakter. Hier krijgen lopen, fietsen en verblijven prioriteit. De openbare ruimte wordt ingericht als een veilige en uitnodigende ontmoetingsruimte tussen gebouwen, met goede loop- en fietsverbindingen naar de binnenstad, het station en omliggende wijken.

Deelmobiliteit krijgt in deze ontwikkelingen een belangrijke rol als onderdeel van het mobiliteitsconcept, zodat de openbare ruimte zo veel mogelijk beschikbaar blijft voor groen, verblijf, voetgangers en fietsers.



Periferie De Hoven

De Hoven, ook bekend als De Worp, is op dit moment de enige wijk in de gemeente aan de westzijde van de IJssel. Het woongebied ligt tussen de weg naar Twello, de spoorlijn Deventer–Apeldoorn en de IJssel. De IJssel vormt een fysieke barrière tussen De Hoven en de binnenstad. Tegelijkertijd geven de ligging aan de IJssel, de nabijheid van de binnenstad en de verbinding met Twello het gebied een eigen positie binnen Deventer.

In De Hoven blijven de auto en de fiets belangrijke vervoerswijzen. In 2035 is de wijk goed bereikbaar voor bewoners, bezoekers, hulpdiensten en noodzakelijke logistiek verkeer. De verbinding richting Twello en de A1 blijft daarbij van belang, gezien de beperkte alternatieve wegverbindingen met de rest van Deventer.

Tegelijkertijd krijgen lopen en fietsen binnen de wijk en richting de binnenstad een sterkere positie. De veerpont vormt daarbij een belangrijke, aantrekkelijke en directe verbinding voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad. Het parkeerterrein Melksterweide, dat wordt uitgebreid, functioneert als opvanglocatie voor bezoekers van de binnenstad en ondersteunt de overstap op de veerpont.





5. Maatregelen: op weg naar het wensbeeld

Om de ambities voor mobiliteit in de binnenstad en periferie in 2035 te realiseren, is een samenhangend maatregelenpakket opgesteld. De maatregelen geven invulling aan de wensbeelden uit hoofdstuk 4 en dragen bij aan een leefbare en gastvrije binnenstad en periferie.

De maatregelen zijn geordend per deelgebied. We beginnen met gebiedsoverstijgende maatregelen, gevolgd door de maatregelen voor de binnenstad, vestingzone en de verschillende delen van de periferie. Locatiespecifieke maatregelen zijn weergegeven op kaarten per deelgebied.

Het pakket omvat zowel fysieke maatregelen in de openbare ruimte, zoals verbeteringen aan voet- en fietspaden, oversteken, fietsparkeervoorzieningen en mobiliteitshubs, als maatregelen voor de organisatie van mobiliteit. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om parkeerregulering, verkeerscirculatie, prioriteit bij verkeerslichten, regels voor deelmobiliteit en afspraken over logistiek. Per maatregel is aangegeven wat deze inhoudt, wanneer uitvoering wordt nagestreefd en uit welk beleidsdocument of proces deze afkomstig is.

Een deel van de maatregelen is overgenomen uit het eerder vastgestelde Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie. Voor deze maatregelen geldt 2030 als zichtjaar. De maatregelen die in

het kader van dit Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad & Periferie zijn opgesteld, hebben in beginsel 2035 als zichtjaar, tenzij er aanleiding is hiervan af te wijken.

Extra aandacht voor de voetganger

Voor voetgangers was in Deventer nog niet eerder een samenhangend beleids- en kwaliteitskader opgesteld. Daarom bevat dit omgevingsprogramma relatief veel maatregelen voor de voetganger. Deze geven invulling aan het nieuwe voetgangersnetwerk en de bijbehorende inrichtingsuitgangspunten.

De nadruk ligt op het hoofdnetwerk. De maatregelen zijn onder andere gebaseerd op een analyse van voetpadbreedtes en sociale veiligheid, uitgevoerd met de tool LOOP. Ook op het basisnetwerk en het groene, ontspannen netwerk zijn maatregelen opgenomen. Het gaat hier vooral om nieuwe verbindingen die het netwerk fijnmaziger en aantrekkelijker maken. Verbeteringen op het bestaande basisnetwerk worden in beginsel meegenomen bij regulier onderhoud, reconstructies en herinrichtingen. De inrichtingsuitgangspunten uit Bijlage 1 vormen daarbij het kader.



5.1 Gebiedsoverstijgende maatregelen

	Thema	Maatregel	Toelichting	Zichtjaar	Herkomst
1.1	Voetganger	Ontbrekende gids- en geleidelijnen op het hoofdneta werk realiseren	Eén van de inrichtingsuitgangspunten van het hoofdneta werk is de aanwezigheid van gids- en geleidelijnen. Door dit toe te voegen op de plekken waar dit nodig is ontstaat een goed aansluitend en toegankelijk geheel. De materialisatie en uitstraling is daarbij nader in te vullen.	2035	OM-B&P
1.2	Voetganger	Trottoirbanden bij oversteken op het hele hoofdneta werk toegankelijk inrichten voor rolstoelgebruikers	Bij sommige oversteken komen rolstoelgebruikers het trottoir niet op en af. Om het hoofdneta werk toegankelijk te maken verlagen we stoepranden waar nodig op het hele hoofdneta werk op logische plekken in de looproute. Voor een gastvrije stad moeten belangrijke voorzieningen goed te vinden zijn. Als aanvulling op het realiseren en verbeteren van wandelroutes verbeteren we ook de wayfinding op het hele hoofdneta werk. Daarbij sluiten we aan op de methodiek van het gestarte project wayfinding.	2035	OM-B&P
1.3	Voetganger	We verbeteren de wayfinding in en rond de binnenstad op het hele hoofdneta werk		2030	Tussenproduct
1.4	Voetganger	Voetgangersprioriteit bij VRI's op het hoofdneta werk vergroten	De voetganger heeft de hoogste prioriteit binnen het STOMP-principe. Dat moet waar mogelijk ook bij verkeersregelin stallaties (VRI's) op het hoofdneta werk gelden. We toetsen alle regelingen op het hoofdneta werk en waar geven waar mogelijk de voetganger meer prioriteit.	2027	UVP- Verkeers- management en Basis- voorkeursvariant Hoofdwegen- structuur
1.5	Voetganger	Samen met gebruikers van de binnenstad en periferie met een beperking het hoofdneta werk verkennen op knelpunten en waar nodig actie ondernemen	Ons uitgangspunt is dat het hele hoofdneta werk toegankelijk is ingericht voor alle voetgangers. Mensen met een visuele- of lichamelijke beperking kunnen het best aangeven waar de knelpunten zitten.	2035	OM-B&P
2.1	Fiets	Verwijderen van onnodige fietspad paaltjes of aanpassen van de locatie van deze paaltjes	Fietsers zijn kwetsbaar en kleine stuurfouten kunnen grote gevolgen hebben. Een vergevingsgezind ontwerp vermindert de kans op letsel en maakt fietsen aantrekkelijker en veiliger.	Doorlopend	Omgevings- programma Fiets
2.2	Fiets	Prioriteit voor fietsers bij VRI's vergroten door alle regelingen te toetsen en waar mogelijk de fietser meer prioriteit te geven	Net als de voetganger heeft ook de fietser een hoge prioriteit binnen het STOMP-principe. Daarom toetsen we alle regelingen ook op de prioriteit voor de fietser en geven waar mogelijk de fietser meer prioriteit.	2027	UVP- Verkeers- management en OM-B&P



3.1	OV	Samen met de provincie Overijssel onderzoeken van de haalbaarheid van aanvullend collectief vervoer in de hele gemeente Deventer	We hebben met de provincie Overijssel een intentieverklaring voor een intensievere samenwerking rond publieke mobiliteit getekend. Onderdeel hiervan is het onderzoek naar collectief vervoer in Deventer.	2027	OM-B&P
3.2	OV	Prioriteit voor bussen bij VRI's vergroten door alle regelingen te toetsen en waar mogelijk de bus prioriteit te geven boven ander gemotoriseerd verkeer	Na de voetganger en fiets heeft OV de hoogste prioriteit binnen het STOMP-principe. Daarom toetsen we alle regelingen ook op de prioriteit voor bussen en geven waar mogelijk de bussen meer prioriteit.	2027	OM-B&P
4.1	Parkeren	Verkenning mogelijke mobiliteitshubs voor realisatie na 2030	Met de mobiliteitshubs de Kien en Roto Smeets hebben we concrete plannen voor het realiseren van hubs. Om ook voorbereid te zijn op de toekomst verkennen we de potentie van mobiliteitshubs voor realisatie na 2030, bijvoorbeeld door onderzoek naar concrete locaties.	2026	Tussenproduct en Nota Parkeerbeleid
4.2	Parkeren	Uitbreiden van het gereguleerd parkeergebied	Deventer verwacht dat het gebied met parkeerregulering de komende jaren zal groeien. De nota parkeerbeleid 2026 maakt invoering van regulering in de binnenstad en periferie sneller en effectiever mogelijk. Dergelijke regulering is noodzakelijk voor optimale beheersing en gebruik van het beschikbare parkeerareaal.	Doorlopend	Nota Parkeerbeleid
4.3	Parkeren	Uitbreiden van concrete normen voor fietsparkeerplaatsen voor bezoekers	Om het STOMP-principe te ondersteunen, breiden we de concrete eisen en normen voor fietsparkeerplaatsen voor bezoekers verder uit ten opzichte van het vigerende beleid.	2026	Nota Parkeerbeleid
5.1	Deelmobiliteit	Stellen van randvoorwaarden voor aanbieders van deelmobiliteit in bestaand gebied	We stellen heldere randvoorwaarden voor vergunningen, tarieven, locaties, type voertuigen, gebruik van de openbare ruimte en datadeling. Hiermee nemen we een regierol voor een passend, kwalitatief en voldoende beschikbaar aanbod van deelmobiliteit. Waar tijdelijk ondersteuning nodig is, kiezen we voor een gebruiks- of prestatiegerichte bijdrage, zodat groei in gebruik wordt gestimuleerd. We werken ook voorwaarden uit voor deelmobiliteit zonder vaste standplaats (free floating), waaronder het toegestane werkgebied, parkeerregels, herverdeling en datadeling.	Doorlopend	Nota parkeerbeleid OM-B&P
5.2	Deelmobiliteit	Randvoorwaarden organiseren en spelregels formuleren voor deelmobiliteit in nieuwe gebiedsontwikkelingen	We borgen deelmobiliteit als onderdeel van het gehele mobiliteitsconcept bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. We reserveren ruimte voor goed bereikbare hubs, standplaatsen op maaiveld en laadvoorzieningen en sturen erop dat het aanbod beschikbaar is vanaf de eerste oplevering. We	Doorlopend	OM-B&P



			organiseren deelmobiliteit gebiedsbreed en in samenhang met woningbouwfasering, parkeerregulering en goede loop- en fietsverbindingen. Waar mogelijk zetten we middelen uit een mobiliteitsfonds in voor voorzieningen en tijdelijke ondersteuning in de opstartfase.		
5.3	Deelmobiliteit	Faciliteren van buurtinitiatieven voor deelmobiliteit	We maken het eenvoudiger voor bewoners en lokale organisaties om deelmobiliteitsinitiatieven te starten. We bieden duidelijke spelregels voor standplaatsen, laadinfrastructuur en het gebruik van schaarse openbare ruimte, en ondersteunen waar nodig bij communicatie, beheer en afstemming met aanbieders. Voor kansrijke initiatieven kunnen we tijdelijke ondersteuning in de opstartfase inzetten.	Doorlopend	OM-B&P
5.4	Deelmobiliteit	Inrichten van een gemeentelijk aanspreekpunt voor deelmobiliteit	We richten een herkenbaar aanspreekpunt voor deelmobiliteit binnen de gemeente in. Vanuit dit aanspreekpunt begeleiden we aanbieders en buurtinitiatieven, bewaken we de uitvoering en organiseren we de afstemming tussen mobiliteit, parkeren, openbare ruimte, vergunningverlening, laadinfrastructuur en communicatie. We zien dit niet als een nieuwe rol, maar als aanvullende taak binnen de bestaande organisatie.	Doorlopend	OM-B&P
5.5	Deelmobiliteit	Verkennen van kansrijke buurten voor buurtinitiatieven voor deelmobiliteit	We verkennen wijkgericht waar bewonersinitiatieven voor deelmobiliteit kansrijk zijn. Daarbij brengen we draagvlak, lokale initiatiefnemers, mobiliteitsbehoefte, parkeerdruk en belemmeringen voor deelname in beeld. We gebruiken de uitkomsten om bewoners gericht te informeren en activeren, passende ondersteuning te bieden en geschikte locaties voor buurtinitiatieven te bepalen.	Doorlopend	OM-B&P
5.6	Deelmobiliteit	Verkennen van een regiobreed deelfietsstelsel	Deelfietsen kunnen zorgen voor betere first- en last-mileverbindingen. Daarom wordt een regiobreed deelfietsstelsel verkend, onder andere langs de corridor Apeldoorn–Twello–Deventer.		Regionale uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit
6.1	Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	Van GOW50 naar GOW30 op groot aantal GOW50 wegen conform Omgevingsprogramma Wegencategorisering	Waar mogelijk verlagen we de maximumsnelheid van autoverkeer. Dit draagt bij aan verkeersveiligheid, vermindert geluidsoverlast en maakt het mogelijk rijstroken en verharding te versmallen.	2035	Omgevingsprogramma Wegencategorisering



6.2	Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	Onderzoeken op welke erftoegangswegen mogelijkheden liggen voor een inrichting als (woon)erf	Een erftoegangsweg heeft een maximumsnelheid van 30 km/u. Met een inrichting als (woon)erf wordt dit verlaagd naar 15 km/u. Hierdoor wordt de rol van de auto minder dominant in het straatbeeld, waardoor de leefbaarheid verhoogd.	2027	OM-B&P
7.1	Logistiek en bevoorrading	Update route-informatiesystemen logistiek dienstverleners met nieuw circulatieplan logistiek	Door hoofdroute voor logistiek verkeer op het Platform voor Matrixian te publiceren, kunnen leveranciers van digitale kaarten en navigatiesystemen chauffeurs via de voorkeursroutes sturen. De route wordt daarnaast op de gemeentelijke website weergegeven voor inwoners en lokale bedrijven. Zo wordt logistiek verkeer gestimuleerd het hoofdrouthenetwerk te volgen en pas nabij de bestemming het onderliggende wegennet te gebruiken. Als verkeer toch ongewenste routes kiest en overlast veroorzaakt, kunnen bewegwijzering, verboden of geboden worden ingezet. Door de maatregelen gericht op doorstroming op de voorkeursroutes van het hoofdwegennet is dit naar verwachting niet nodig en is dit een noodgreep.		OM-B&P



5.2 Maatregelen in de historische binnenstad

	Thema	Maatregel	Toelichting	Zichtjaar	Herkomst
1.6	Voetganger	Het openen van stegen voor voetgangers conform het advies uit het onderzoek 'Deventer Gangen & Stegen'	De binnenstad kent veel historische stegen die om verschillende redenen gesloten zijn. Om de 'doorbloeding' van de binnenstad te bevorderen heropenen we op 12 plekken een steeg die nu nog dicht zit, zodat ze geen barrière meer vormen.	2035	Deventer Gangen & Stegen
1.7	Voetganger	Verbeteren voetpad Singelstraat en Sijzenbaanplein	De looproute van het NS-station naar de binnenstad (en vice versa) ligt niet alleen 'vanzelfsprekend' via de Keizerstraat naar de Brink, maar ook via de brug naar de Singelstraat, waarna kwaliteit van de route voor de voetganger zeer matig is. Door deze route te verbeteren conform de ontwerpuitgangspunten van het hoofdnetwerk geven we meer ruimte aan de voetganger en zorgen we voor een gastvrij gebied.	2030	Tussenproduct en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
1.8	Voetganger	Verbeteren van het voetpad Op de Keizer	Het voetpad Op de Keizer scoort laag op het onderdeel sociale veiligheid. Ook is de route voor voetgangers onlogisch en kruisen veel voetgangers de in- en uitgang van de Centrumparkeergarage. Omdat dit voetpad onderdeel is van het hoofdnetwerk zijn verbeteringen gewenst.		OM-B&P
2.3	Fiets/voetganger	Toevoegen Waltorenpad (en stukje Walstraat), Kleine Overstraat en Vleeshouwerstraat aan gebied met fietsverbod tussen 11.00 en 18.00 uur	Deze straten zijn onderdeel van het voetgangersgebied en van het hoofdnetwerk voor voetgangers. Omdat deze straten smal zijn en er veel gelopen wordt, voegen we deze straten toe aan het gebied met een fietsverbod tussen 11.00 en 18.00 uur.	2030	OM-B&P
2.4	Fiets/voetganger	In overleg met de Fietzersbond verleggen van de recreatieve fietsroute van de Kleine Overstraat en Vleeshouwerstraat naar de Assenstraat	De recreatieve fietsroute van de ANWB gaat op dit moment via de Kleine Overstraat en Vleeshouwerstraat. Deze straten waren al onderdeel van het voetgangersgebied, maar krijgen nu ook een fietsverbod tussen 11.00 en 18.00 uur omdat deze straten smal zijn en tegelijkertijd belangrijke looproutes zijn. Het is daarom geen logische fietsroute meer. Daarom stellen we voor de recreatieve fietsroute te verleggen naar de Assenstraat, dat één straat zuidelijker ligt.	2030	OM-B&P
2.5	Fiets	Realiseren van een nieuwe fietsenstalling nabij de Boreel	Aan de oostzijde van de binnenstad is geen sprake van een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling. Om ervoor te zorgen dat fietsers vanuit alle windrichtingen hun fiets op een hoogwaardige manier kunnen stallen, realiseren we een nieuwe fietsenstalling nabij de Boreel.	2030	Tussenproduct en Uitvoeringsplan Fietsparkeren



2.6	Fiets	Uitbreiden en verhogen van zichtbaarheid van fietsenstallingen Lamme van Dieseplein, Op de Keizer en Botermarkt	Deze fietsenstallingen zijn slecht te vinden en niet groot genoeg voor de verwachte vraag naar fietsenstallingen.	2030	Tussenproduct en Uitvoeringsplan Fietsparkeren
2.7	Fiets	Realiseren van een nieuwe fietsenstalling bij de Brink/Zandpoort	Om ervoor te zorgen dat fietsers vanuit alle windrichtingen hun fiets op een hoogwaardige manier kunnen stallen, realiseren we een nieuwe fietsenstalling aan de zuidzijde van de binnenstad bij de Brink/Zandpoort.	2030	Tussenproduct en Uitvoeringsplan Fietsparkeren
4.4	Parkeren	Ontwikkelen bestaande parkeergarages Stadspoort, Boreel en Brink tot mobiliteitshubs door faciliteiten voor verschillende modaliteiten toe te voegen, evenals functies als pakketkluisen en laadvoorzieningen	We zetten ons in om parkeergarages te transformeren in meer multimodale hubs. Dit biedt kansen om deelmobiliteit op logische plaatsen aan te bieden. Met name bij de parkeergarage Stadspoort liggen grote kansen. De vindbaarheid van deze garage kan worden versterkt om ervoor te zorgen dat de (huidige) capaciteit beter wordt benut. We richten ons niet alleen op gemeentelijke garages (zoals garage Stadspoort), maar ook op garages van commerciële parkeeraanbieders (zoals De Boreel). De Centrumgarage beschikt al over laadvoorzieningen, fietsenstallingen en een pakketkluis en kan als voorbeeld worden gezien.	2030	Tussenproduct (aangescherpt)
4.5	Parkeren	Verminderen van de parkeerruimte op maaiveld voor bezoekers van de binnenstad	We hebben de ambitie om de binnenstad meer autoluw te maken. Auto's worden meer in parkeergarages/hubs geparkeerd. Zodra nieuwe alternatieven beschikbaar komen, verminderen we de parkeerruimte op maaiveld om de ruimte te gebruiken voor verblijfskwaliteit en groen.		Nota parkeerbeleid en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
7.2	Logistiek en bevoorrading	Invoeren van een 'zero-emissiezone' voor bestel- en vrachtoertuigen	Deventer werkt toe naar schone en toekomstbestendige stadslogistiek. Per 31 december 2027 wordt voor bestel- en vrachtverkeer een zero-emissiezone ingevoerd in de binnenstad. Hiermee wil Deventer de luchtkwaliteit verbeteren, geluidhinder verminderen en de overgang naar uitstootvrije logistiek versnellen.	2027	Green Deal ZES
7.3	Logistiek en bevoorrading	Invoeren van een verbod op laden en lossen op het Grote Kerkhof tussen 11.00 en 07.00 uur en onderzoeken of aanvullende maatregelen nodig zijn	Het Grote Kerkhof is heringericht tot kwalitatief verblijfsgebied en heeft als doel recreatie mogelijk te maken. De locatie wordt bovendien gebruikt door chauffeurs om te laden en lossen en nabije functies te bevoorraden. Op werkdagen neemt het aantal voetgangers in binnenstedelijke winkel- en horecalocaties na 11.00 uur toe. Wij willen dat (grote) vrachtwagens niet onnodig voor overlast voor bezoekers zorgen. Daarom wordt op het Grote Kerkhof een verbod op laden en lossen ingesteld tussen 11.00 en 07.00 uur, zodat de tijden aansluiten bij het naastgelegen venstertijdgebied. Laden en lossen blijft daarmee mogelijk in de ochtend, tussen	2030	OM-B&P



			07.00 en 11.00 uur. De maatregel zorgt ervoor dat het Grote Kerkhof buiten de ochtenduren primair als verblijfsgebied kan functioneren. Daarmee worden logistieke activiteiten beter afgestemd op de ruimtelijke kwaliteit van het plein en het gebruik door bezoekers, terwijl bevoorrading van nabijgelegen functies in de ochtend mogelijk blijft. Om de bereikbaarheid te waarborgen onderzoekt de gemeente samen met logistieke partijen wat de gevolgen van het verbod zijn voor het aantal en type voertuigen dat van het Grote Kerkhof gebruikmaakt. Ook wordt onderzocht of aanvullende laad- en losvoorzieningen in de omgeving nodig zijn om bevoorrading buiten de toegestane tijden te faciliteren.		
7.4	Logistiek en bevoorrading	Communicatie en handhaving venstertijden	Uit de inventarisatie blijkt dat de venstertijden veelal goed nageleefd worden. Desondanks komt het voor dat bezorgers van postorderbedrijven buiten venstertijden in het venstertijdengebied rijden. Naar deze partijen communiceert de gemeente Deventer extra op de venstertijden. Na het attenderen handhaaft de gemeente steekproefsgewijs op enkele dagen of de venstertijden nageleefd worden.	Doorlopend	OM-B&P
7.5	Logistiek en bevoorrading	Onderzoeken waar in de binnenstad grote voertuigen onwenselijk zijn	De historische binnenstad van Deventer wordt gekenmerkt door gevels die direct aan smalle straten staan. Deze straten zijn niet (goed) toegankelijk voor grote voertuigen. Ook in delen van de binnenstad die nog wel toegankelijk zijn voor grote voertuigen hebben we de ambitie om te vergroenen. Om dit mogelijk te maken is toegankelijkheid voor grote voertuigen niet langer overal vanzelfsprekend. Daarom onderzoeken we waar in de binnenstad grote voertuigen tot overlast leiden. Waar nodig kunnen we daar dan maatregelen aan koppelen.	2027	OM-B&P
7.6	Logistiek en bevoorrading	Zorgvuldige en tijdige communicatie van venstertijden en zero-emissiezone	Zorgvuldige en tijdige communicatie naar de logistieke sector over de wijzigingen ten aanzien van de bereikbaarheid van logistieke bestemmingen. De gemeente Deventer actualiseert het nationaal wegenbestand en zorgt dat de bebording hierbij aansluit.	Voor 2027	OM-B&P





5.3 Maatregelen in de vestingzone

	Thema	Maatregel	Toelichting	Zichtjaar	Herkomst
1.9	Voetganger	Realiseren van een voetgangersbrug tussen Hub Roto Smeets en de binnenstad	De mobiliteitshub Roto Smeets vormt een belangrijke opvanglocatie voor parkeren voor bezoekers aan de rand van de binnenstad. Daarnaast komen hier veel mensen te wonen. Een directe voetgangersverbinding verkort de loopafstand naar de binnenstad en maakt het aantrekkelijk om naar de binnenstad te lopen.	2035	OM-B&P en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
1.10	Voetganger	Realiseren van een voetgangersbrug tussen Hub de Kien en de binnenstad	Voor hub De Kien geldt hetzelfde. Met een directe voetgangersbrug ontstaat een aantrekkelijke, herkenbare en veilige looproute naar de binnenstad.	2035	OM-B&P en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
1.11	Voetganger	Realiseren van nieuwe voetgangersverbinding tussen Verzetlaan en Pikeursbaan in het verlengde van de nieuwe brug tussen Hub de Kien en de binnenstad	De nieuwe verbinding vormt de logische voortzetting van de voetgangersbrug tussen Hub De Kien en de binnenstad. Hierdoor ontstaat een directe en samenhangende looproute tussen Hub de Kien en de binnenstad.	2035	OM-B&P
1.12	Voetganger	Verbeteren/realiseren voetpad tussen Wilhelminabrug en Bokkingshang	Wanneer je van de Wilhelminabrug naar de Bokkingshang, Welle, Emmastraat of Pothoofd wil lopen, is de enige manier een trap of helling die volgens rolstoelgebruikers te steil is. Een voetpad in het verlengde van de brug ontbreekt. Om het hoofdnetwerk op elkaar aan te laten sluiten is een meer toegankelijke route gewenst. Door een samenhangend, voldoende breed en toegankelijk voetpad te realiseren verhogen we de toegankelijkheid van het voetgangersnetwerk.	2035	OM-B&P
1.13	Voetganger	Realiseren van een nieuwe voetgangersverbinding langs de Buitengracht tussen Kazernestraat en Bergsingel	Deze nieuwe verbinding maakt het ommetje over het groene, ontspannen voetgangersnetwerk rondom de binnenstad compleet. Aan welke kant van de Buitengracht deze route moet komen te liggen is nader uit te werken.	2035	OM-B&P en Gebiedsprogramma Centrum & Schil



1.14	Voetganger	Verbeteren van de opstelruimte voor de voetganger bij VRI Welle - Pothoofd - Bokkingshang	De kruising Welle–Pothoofd–Bokkingshang is een belangrijke oversteeklocatie tussen de binnenstad en het voetpad langs de IJssel. De huidige opstelruimte biedt onvoldoende ruimte voor voetgangers. Door de opstelruimte te vergroten en toegankelijk in te richten, wordt de oversteek veiliger, comfortabeler en beter passend bij de inrichtingsuitgangspunten voor het hoofdnetwerk.	2035	OM-B&P
1.15	Voetganger	Verbeteren oversteek voor voetgangers en fietsers over de Welle tussen de veerpont en de binnenstad	De veerpont is een belangrijke verbinding tussen De Hoven en de binnenstad voor voetgangers en fietsers. De oversteek tussen de IJsselkade en de binnenstad over de Welle vormt een aandachtspunt voor verkeersveiligheid. Door de oversteek te verbeteren en de snelheid van gemotoriseerd verkeer te verlagen, ontstaat een veiligere en aantrekkelijkere verbinding tussen het pontje en de binnenstad.	2030	Tussenproduct en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
1.16	Voetganger	Verbeteren voetgangersverbinding tussen station en Singelstraat	We maken van de route over de Singelstraat een belangrijke voetgangersroute tussen het station en de binnenstad. Het gedeelte tussen het station en de Singelstraat is onlogisch en onaantrekkelijk. We verbeteren deze voetgangersverbinding conform de uitgangspunten voor het hoofdnetwerk, met extra aandacht voor de directheid en leesbaarheid van de route zodat een logische en aantrekkelijke looproute ontstaat tussen station en binnenstad.	2035	OM-B&P en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
1.17	Voetganger	Verbeteren van het voetpad op de Wilhelminabrug	Het voetpad op de Wilhelminabrug is erg smal en voldoet bij lange na niet aan de gewenste voetpadbreedte van het hoofdnetwerk. We verbeteren het voetpad door in ieder geval het voetpad te verbreden.	2035	OM-B&P
1.18	Voetganger	Verbeteren van de voetgangersroute tussen het station en het Saxion	De route tussen station en Saxion wordt overdag intensief gebruikt door studenten en werknemers. De aantrekkelijkheid van de route verdient verbetering. Met name 's avonds en 's nachts is de route sociaal onveilig. Daarom verbeteren we deze route.	2035	OM-B&P en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
1.19	Voetganger	Verbeteren van het voetpad tussen Saxion en Aventus	Ook dit voetpad scoort slecht op sociale veiligheid wanneer het donker is. Omdat het onderdeel is van het hoofdnetwerk onderzoeken we hoe we dit voetpad kunnen verbeteren.	2035	OM-B&P
1.20	Voetganger/Fiets	Verbreding van de ruimte voor de voetganger (en fiets) in de spoortunnels Brinkgreverweg en Veenweg	De spoortunnels bij de Brinkgreverweg en Veenweg vormen belangrijke verbindingen tussen de wijken ten noorden van het spoor, het station en de binnenstad. Het comfort voor voetgangers en fietsers is hier momenteel beperkt door de beschikbare breedte. We willen de voetganger en fietser hier meer ruimte geven. Dit doen we in overleg met ProRail.	2030	Tussenproduct



1.21	Voetganger	Verbeteren van het voetpad op de Onder de Linden en de Kapjeswelle	Onder de Linden en de Kapjeswelle maken deel uit van de belangrijke looproute langs het IJsselfront en tussen de binnenstad, de Welle en de IJssel. Op delen is de beschikbare voetpadbreedte erg beperkt. Door het voetpad te verbeteren en waar mogelijk te verbreden, ontstaat een comfortabelere, toegankelijke en aantrekkelijkere route die past bij de gewenste verblijfskwaliteit langs de IJssel.	2035	OM-B&P
2.8	Fiets	Verbeteren van faciliteiten voor fietsers rond het station en uitbreiden fietsenstalling station noordzijde (i.c.m. interwijkverbinding)	De huidige capaciteit en het comfort van de fietsstalling aan de noordzijde van het station is onvoldoende.	2030	Tussenproduct en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
2.9	Fiets	Realiseren van goede fietsverbindingen tussen de binnenstad en de hub Roto Smeets	De hub Roto Smeets krijgt een grote rol in het afvangen van gemotoriseerd verkeer voor de binnenstad. Tegelijkertijd worden rondom de hub veel woningen gerealiseerd. Bezoekers van de binnenstad moeten vanuit de hub via een directe route van en naar de binnenstad kunnen lopen en fietsen.	2030	Tussenproduct en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
2.10	Fiets	De Singel tussen spoor en Stationsstraat inrichten als fietsstraat	De huidige fietspaden zijn te smal. Een inrichting als fietsstraat versterkt de positie van de fietser.	2030	Omgevingsprogramma Fiets en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
2.11	Fiets/voetganger	Realiseren van een nieuwe interwijkverbinding onder het spoor ter hoogte van station	Een nieuwe interwijkverbinding vermindert de barrière van het spoor tussen de Periferie Noordoost, het station en de binnenstad.	2030	OM-B&P en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
2.12	Fiets	Verbeteren van de opstelruimte voor fietsers bij de VRI Welle - Pothoofd – Bokkingshang	De kruising Welle–Pothoofd–Bokkingshang is een belangrijke oversteeklocatie tussen de binnenstad en het fietspad langs de IJssel. De huidige opstelruimte biedt onvoldoende ruimte voor fietsers. Opgestelde fietsers blokkeren de vrije doorgaande richting. Door de opstelruimte te vergroten en toegankelijk in te richten, wordt de oversteek veiliger en comfortabeler.	2035	OM-B&P



3.3	OV	De bus prioriteit geven tussen het station en het kruispunt Snipperlingsdijk - Mr. H.F. De Boerlaan	Op deze locatie ondervindt de bus hinder van de verkeersdrukte, met name op de Handelskade. Hier willen we de bus meer prioriteit geven. Het staat nog open of we dit doen door middel van een busbaan of door de bus prioriteit te geven bij de verkeerslichten.	2030	Gebieds-programma Centrum & Schil
3.4	OV	Onderzoeken of de capaciteit van het pontje tussen De Worp en de binnenstad nog past bij de toekomstige vraag (o.a. rekening houdend met het uitbreiden van de capaciteit van de parkeerplaats Melksterweide) en of het verruimen van de openingstijden kan leiden tot een toename van het gebruik van het pontje.	Het pontje heeft in combinatie met de parkeerplaats Melksterweide een belangrijke rol in het afvangen van gemotoriseerd verkeer in de binnenstad. De parkeerplaats wordt uitgebreid. Daarom willen we onderzoeken of de capaciteit en de openingstijden van het pontje hier nog bij aansluiten. Ruimere vaartijden ondersteunen niet alleen het functioneren van Melksterweide als parkeerlocatie, maar ook bezoek aan horeca, theater, cultuur en andere avondactiviteiten.	2027	OM-B&P
4.6	Parkeren	Realiseren van mobiliteitshubs Roto Smeets en De Kien	De prioriteit bij mobiliteitshubs moet liggen bij de hubs de Kien en Roto Smeets. Hub de Kien zorgt voor een versterking van de knoop Station Deventer en moet ruimte geven voor een groenere omgeving. Hub Roto Smeets krijgt een sterke interactie met de woonwijk Roto Smeets. Gedeeltelijk door het opvangen van de parkeerbehoefte, maar ook biedt de hub een alternatief voor autobezit in de vorm van deelmobiliteit. Doordat bewoners van de nieuwe woonwijk in de eerste periode hun mobiliteitsgedrag vormen, is het belangrijk dat de hub dan klaar is.	2030	Tussenproduct en Gebieds-programma Centrum & Schil
4.7	Parkeren	Realiseren van mobiliteitshub De Hoven	Deze hub zorgt voor het verder 'afvangen' van (auto)stromen aan de rand van Deventer door een effectieve combinatie van parkeren van de auto en overstap naar fiets en (later) OV.	2030	Tussenproduct en Gebieds-programma Centrum & Schil
4.8	Parkeren	Bezoekers van de binnenstad stimuleren om te parkeren in de parkeerhubs aan de rand van de binnenstad en verder te reizen met de fiets of te voet.	Het parkeren in de parkeerhubs aan de rand van de binnenstad vraagt een gedragsverandering van bezoekers. Ze parkeren niet langer zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Om deze gedragsverandering op gang te brengen stimuleren we hen om te kiezen voor de parkeerhubs en vervolgens verder te reizen met de fiets of te voet.		OM-B&P en Gebieds-programma Centrum & Schil



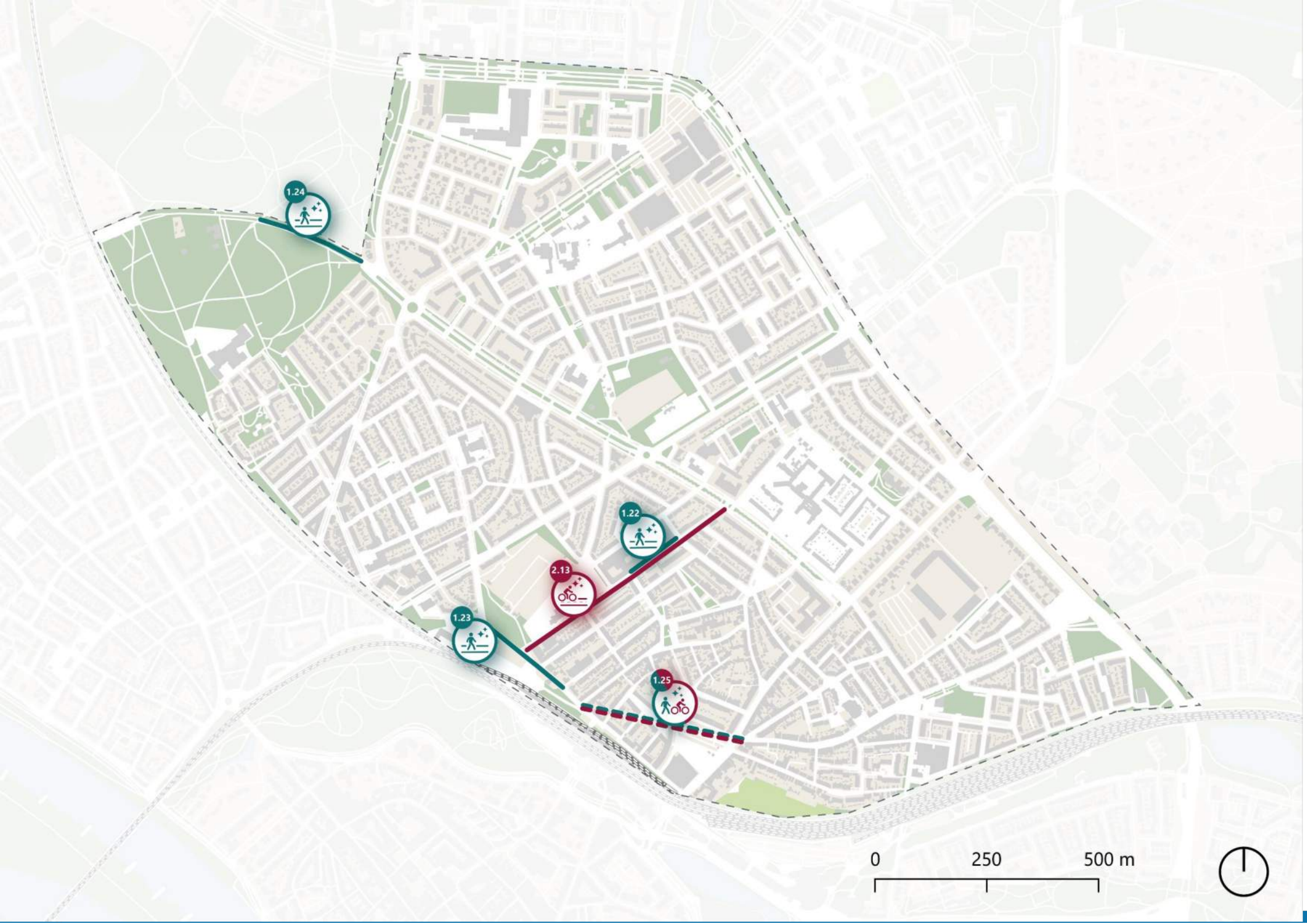
4.9	Parkeren	Capaciteitsuitbreiding Melksterweide met 80 parkeerplaatsen	Parkeerplaats op de Melksterweide (De Worp) uitbreiden met 80 parkeerplaatsen conform coalitieakkoord (uitbreiding fase 2). Dit om de afname van (tijdelijke, toekomstige) parkeercapaciteit in de binnenstad te compenseren (denk bijv. aan de herinrichting van de Nieuwe Markt).	2030	Tussenproduct
6.3	Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	Knip voor doorgaand autoverkeer tussen Zandpoort en onderdoorgang Wilhelminabrug tussen Bokkingshang en Emmastraat	Het wensbeeld is een autoluwe Welle. Om dit te realiseren, zorgen we voor minder gemotoriseerd verkeer op de Welle. Eén van de maatregelen die we hiervoor nemen is het afsluiten van het wegvak tussen Zandpoort en de onderdoorgang Wilhelminabrug tussen Bokkingshang en Emmastraat voor gemotoriseerd verkeer. Zo wordt de Welle minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Dit zorgt er ook voor dat de Welle minder snel als doorgaande route voor logistiek verkeer wordt gebruikt. is.	2030	Basisvoorkeurs-variant Hoofdwegenstructuur en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
6.4	Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	Verbeteren van de koppeling tussen het centrum/stad en de IJssel door plaatselijk terug te gaan naar 30 km/u op de Welle tussen voetgangersoversteek Grote Kerkhof en Mimik.	Er rijdt nog te veel verkeer om de hele IJsselkade af te waardenen naar 30 km/u. Daarom beginnen met dit gedeelte. Dit verbetert de oversteekbaarheid de Welle wordt minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.	2030	Omgevingsprogramma Wegen-categorisering en Coalitieakkoord
6.5	Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	Stationsstraat uitsluitend toegankelijk maken voor voetgangers, fietsers, bussen en hulpdiensten	De Stationsstraat is voor het autoverkeer geen belangrijke route in de hoofdwegenstructuur. Deze maatregel geeft meer ruimte aan voetgangers en fietsers terwijl de route ook voor bussen en hulpdiensten beschikbaar blijft. Per motie is aangegeven deze maatregel te nemen nadat de andere maatregelen uit het tussenproduct zijn ingevoerd.	2035	Omgevingsprogramma Wegen-categorisering
6.6	Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	De Welle frequenter en voor langere periodes afsluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in bijvoorbeeld zomerse weekenden met evenementen	Bewoners en gebruikers raken hiermee gewend aan de mogelijkheden van een autoluwe/autovrije Welle. Door het effect te monitoren komt steeds beter in beeld wat de effecten zijn. Op basis daarvan kan ook afgewogen worden of bijsturing of uitbreiding van de periode wenselijk is.	2030	OM-B&P



5.4 Maatregelen in de Periferie Noordoost

	Thema	Maatregel	Toelichting	Zichtjaar	Herkomst
1.22	Voetganger	Verbeteren voetpad Smyrnastraat	Dit voetpad is onderdeel van het hoofdnetwerk voetganger, maar is erg smal. Bij het verbeteren van het voetpad zijn gelijk alle inrichtingsuitgangspunten voor het hoofdnetwerk mee te nemen.	2035	OM-B&P
1.23	Voetganger	Verbeteren voetpad Diepenveenseweg	Dit voetpad is onderdeel van het hoofdnetwerk voetganger, maar is erg smal. Bij het verbeteren van het voetpad zijn gelijk alle inrichtingsuitgangspunten voor het hoofdnetwerk mee te nemen.	2035	OM-B&P
1.24	Voetganger	Verbeteren van het voetpad langs het gedeelte van de Ceintuurbaan dat in het Nieuwe Plantsoen ligt	Dit voetpad is onderdeel van het hoofdnetwerk voetganger, maar is erg smal en scoort laag op sociale veiligheid door een gebrek aan zicht, uitwegen en verlichting. Bij het verbeteren van het voetpad zijn gelijk alle inrichtingsuitgangspunten voor het hoofdnetwerk mee te nemen.	2035	OM-B&P
1.25	Voetganger/ Fiets	Het realiseren van een goede voetgangers- en fietsverbinding tussen de Rielerweg en de noordzijde van het station	Vanuit de Rielerweg is een goede en directe voetgangers- en fietsroute naar het station nodig. Waar deze verbinding precies moet komen is nog onbekend. Dit is te combineren met de herinrichting van de Beestenmarkt.	2035	Omgevingsprogramma Fiets en OM-B&P
2.13	Fiets	De Smyrnastraat tussen Diepenveenseweg en Ceintuurbaan inrichten als fietsstraat	Meer ruimte geven aan de fietser.	2029/ 2030	Omgevingsprogramma Fiets





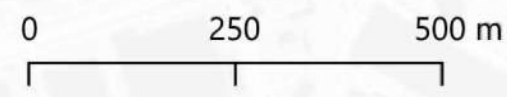
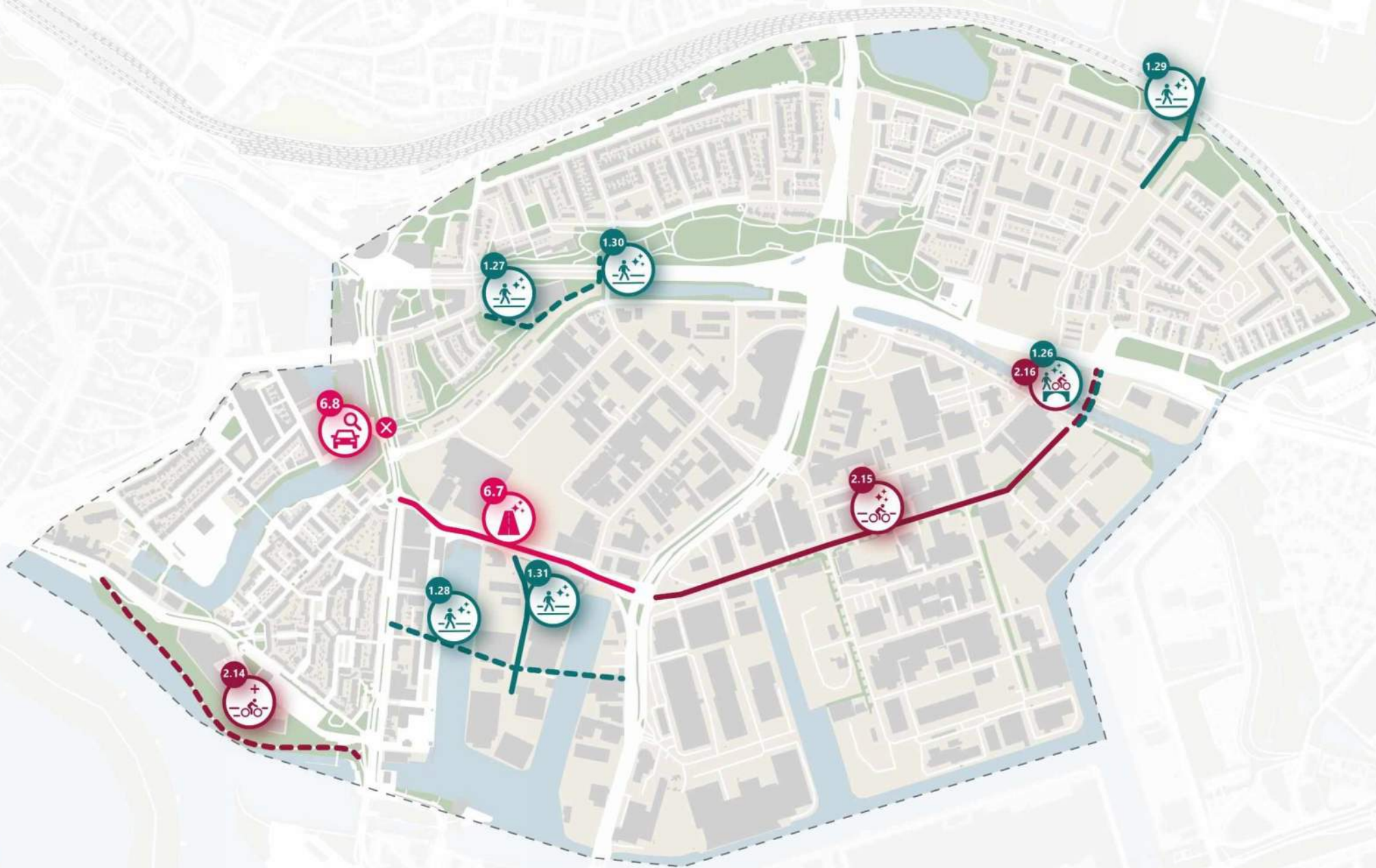
5.5 Maatregelen in de Periferie Zuidoost

	Thema	Maatregel	Toelichting	Zichtjaar	Herkomst
1.26	Voetganger	Samen met een nieuwe fietsbrug realiseren van een nieuwe voetgangersverbinding tussen Snipperlingsdijk en Duurstedeweg	Deze fietsbrug is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Bovendien verkleint het de maaswijdte van het voetgangersnetwerk.	2035	Omgevingsprogramma Fiets
1.27	Voetganger	Realiseren van een nieuwe voetgangersverbinding met de inrichtingsuitgangspunten van het groen netwerk tussen het groene gebied bij het G.D. Jordensplein en het Venenpark	Dit is een ontbrekende schakel in het groen netwerk van de voetganger. Hierdoor ontstaan er meer mogelijkheden tot een ommetje. De locatie van de precieze route is nog nader uit te werken.	2035	OM-B&P
1.28	Voetganger	Realiseren van een nieuwe voetgangersverbinding tussen Haveneiland en Hanzeweg en onderzoeken van mogelijkheid voor nieuwe voetgangersverbinding tussen Haveneiland en Scheepvaartstraat	Haveneiland wordt ontwikkeld: er komen veel woningen en arbeidsplaatsen bij. Op dit moment is het alleen aan noordzijde verbonden met de rest van het voetgangersnetwerk. Om lopen te stimuleren zijn meer (directe) verbindingen wenselijk. Een brug aan de westzijde is een directe route richting het centrum bijvoorbeeld. Aandachtspunt is de hoogte van de brug in verband met de doorvaarhoogte.	2035	OM-B&P en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
1.29	Voetganger	Verbeteren van de voetgangersverbinding tussen Deltalaan en tunnel naar sportvelden	Dit voetpad is onderdeel van het hoofdnetwerk voetganger, maar is erg smal en scoort laag op sociale veiligheid door een gebrek aan zicht, uitwegen en verlichting. Bij het verbeteren van het voetpad zijn gelijk alle inrichtingsuitgangspunten voor het hoofdnetwerk mee te nemen.	2035	OM-B&P
1.30	Voetganger	Verbeteren voetgangersverbinding bij oversteek Snipperlingsdijk tussen Hunneperkade en Venenpark	Tussen de Snipperlingsdijk en de Hunneperkade is een weg voor hulpdiensten en een fietspad, een voetpad ontbreekt. Een voetpad maakt bijvoorbeeld het Venenpark en de bushaltes aan de Snipperlingsdijk toegankelijk voor voetgangers vanuit het gebied ten zuiden van de Snipperlingsdijk.	2035	OM-B&P



1.31	Voetganger	Verbeteren van het voetpad op het Haveneiland bij het ontwikkelen van dit gebied	Bij de ontwikkeling van het Haveneiland zijn gelijk alle inrichtingsuitgangspunten en maaswijdtes van het voetgangersnetwerk mee te nemen.	2035	OM-B&P en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
2.14	Fiets	Aanleggen van een vrijliggend fietspad over de dijk bij Pothoofd (mogelijk i.c.m. maatregelen IJsselfront Zuid)	Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke fietsroute.	2030	Omgevingsprogramma Fiets en Gebiedsprogramma Centrum & Schil
2.15	Fiets	Aanleggen van fietsstroken in GOW30 profiel op de Duurstedeweg	Deze weg is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Afwaarderen naar GOW30 en met goede fietsstroken verbetert de fietskwaliteit.	2029/2030	Omgevingsprogramma Fiets
2.16	Fiets	Aanleggen van fietsbrug tussen Snipperlingsdijk en Duurstedeweg over het Overijsselskanaal	Deze fietsbrug is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Bovendien verkleint het de maaswijdte van het voetgangersnetwerk.	2030	Omgevingsprogramma Fiets
6.7	Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	Herinrichting Industrierweg	Inrichting van de Industrierweg bestuderen i.c.m. Roto Smeets. Nodig door ruimtelijke ontwikkelingen. Zorgdragen voor goede verbindingen met het Hanzetrace en binnenstad.	2030	Tussenproduct
6.8	Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	Onderzoek doen naar het effect van een knip voor autoverkeer op de Mr. H.F. De Boerlaan ter hoogte van Hunneperkade	Dit is een onderzoek naar het effect van een knip waarmee mogelijk het doorgaand verkeer rondom het centrum te verminderen is.	2027	OM-B&P





5.6 Maatregelen in de Periferie De Hoven

	Thema	Maatregel	Toelichting	Zichtjaar	Herkomst
1.32	Voetganger	Verbeteren van het voetpad langs de Hoge Worp	Dit voetpad is onderdeel van het hoofdnetwerk voetganger, maar is erg smal. Bij het verbeteren van het voetpad zijn gelijk alle inrichtingsuitgangspunten voor het hoofdnetwerk mee te nemen.	2035	OM-B&P
2.17	Fiets	Verbreiding van fietspad op spoorbrug	Gebruik van deze fietsverbinding is fors. Huidig comfort (breedte en slechts aan één kant toegankelijk) zeer beperkt.	2030	Tussenproduct
2.18	Fiets	Verbreiding van fietspaden op Wilhelminabrug	Gebruik van deze fietsrelatie is groot. Er liggen kansen om comfort voor fietsers te verbeteren. De fietspaden zijn breder dan de fietspaden op de spoorbrug, daarom heeft deze maatregel minder prioriteit en valt onder 'nice to have'.	2030	Tussenproduct
2.19	Fiets	Aanleggen van brede fietsstroken op de straat Worp	De huidige fietsstroken zijn erg smal. Door deze te verbreden krijgt de fietser een betere positie op de weg.	2027/ 2028	Omgevingsprogramma Fiets





5.7 Maatregelen in de Periferie Noordwest

	Thema	Maatregel	Toelichting	Zichtjaar	Herkomst
1.33	Voetganger	Verbeteren van het voetpad op de Kersenstraat/Sallandstraat	Dit voetpad is onderdeel van het hoofdnetwerk voetganger, maar is erg smal. Bij het verbeteren van het voetpad zijn gelijk alle inrichtingsuitgangspunten voor het hoofdnetwerk mee te nemen.	2035	OM-B&P
1.34	Voetganger	Verbeteren van het voetpad op de Noorderstraat	Dit voetpad is onderdeel van het hoofdnetwerk voetganger, maar is erg smal. Bij het verbeteren van het voetpad zijn gelijk alle inrichtingsuitgangspunten voor het hoofdnetwerk mee te nemen.	2035	OM-B&P
2.20	Fiets	De Zwolseweg tussen Noorderplein en Zamenhofplein inrichten als fietsstraat	Dit is een belangrijke verbinding in het fietsnetwerk. Een inrichting als fietsstraat versterkt de positie van de fietser.	2027/2028	Omgevingsprogramma Fiets
6.9	Verkeerscirculatie en autoluwe binnenstad	In regionaal verband verkennen van het nut en de noodzaak van een 'derde IJsselbrug'	Een derde brug kan de hoeveelheid (doorgaand) verkeer rondom de binnenstad verminderen en draagt bij aan het dakpanprincipe.	2030	Coalitieakkoord 2026-2030





5.8 Uitvoering

Het OM-B&P geeft richting aan de uitvoering van mobiliteitsmaatregelen in de binnenstad en periferie voor de komende tien jaar. Het programma beschrijft welke maatregelen inhoudelijk nodig zijn om de ambities uit de Omgevingsvisie te realiseren. De opgestelde maatregelen vormen hiervoor het inhoudelijke vertrekpunt.

Financiering en capaciteit worden zeker niet vergeten. Deze maken we concreet in uitvoeringsprogramma's of jaarplannen. Programmering gebeurt op basis van een integrale afweging in relatie tot het MJOP-MIND, cofinancieringskansen vanuit Rijk, provincie en regio en prioritering die in het overkoepelende Omgevingsprogramma Mobiliteit hieraan zal worden gegeven. We streven ernaar dat alle maatregelen in het OM-B&P voor 2035 worden uitgevoerd. Prioritering van de in dit programma genoemde maatregelen, evenals maatregelen uit andere programma's m.b.t. mobiliteit vindt plaats in het overkoepelende Omgevingsprogramma Mobiliteit.

Bij de prioritering van maatregelen uit het voorgaande hoofdstuk worden in ieder geval de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- we maken werk met werk door maatregelen waar mogelijk te koppelen aan gepland onderhoud, reconstructies en verkeersveiligheidsmaatregelen;
- bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw of herinrichting van gebieden, worden de maatregelen uit dit programma vroegtijdig betrokken in de planvorming en uitvoering;
- kansen voor provinciale, landelijke en overige subsidies worden benut. Daarbij is doorgaans gemeentelijke cofinanciering nodig.

Een afzonderlijk en volledig monitoringsprogramma maakt geen onderdeel uit van dit OM-B&P. Het OM-B&P is richtinggevend en biedt tegelijkertijd ruimte om in te spelen op ontwikkelingen in de binnenstad en periferie.





6. Slotbepalingen

Inwerkingtreding en intrekking

Dit Omgevingsprogramma treedt in werking de eerstvolgende dag ná definitieve vaststelling door het college van B&W van de gemeente Deventer. Het collegebesluit wordt gepubliceerd in de openbare besluitenlijst op de website van de gemeente Deventer, en de bijbehorende nota op de lijst met openbare nota's. Het Omgevingsprogramma wordt gepubliceerd in het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Bij inwerkingtreding wordt het "Tussenproduct Mobiliteitsplan Binnenstad & Periferie" ingetrokken.

Citeertitel

Dit document wordt aangehaald als "Omgevingsprogramma Mobiliteit Binnenstad en Periferie Deventer".

Positionering

Dit 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 Mobiliteit Binnenstad en Periferie Deventer daar integraal onderdeel van. Dit is een wijziging ambtshalve waarbij de inhoud en werking niet wijzigt, maar wel de positionering in het beleidshuis.





Bijlage 1 Inrichtingsuitgangspunten voetgangersnetwerk

In deze bijlage zijn de inrichtingsuitgangspunten voor het voetgangersnetwerk nader toegelicht. Zoals in paragraaf 4.1 is er bewust voor gekozen om de term 'inrichtingsuitgangspunten' te hanteren in plaats van bijvoorbeeld 'inrichtingseisen'. Mocht het bijvoorbeeld onmogelijk zijn om sommige delen van het netwerk aan te sluiten bij de inrichtingsuitgangspunten, dan kan daar met een goede onderbouwing van af worden geweken.



Zoals ook in paragraaf 4.1 opgenomen is bij het opstellen van deze inrichtingsuitgangspunten is gebruik gemaakt van de Ontwerpwijzer Voetgangers (CROW, 2023) en de Leidraad Toegankelijkheid (CROW, 2026), aangevuld met expertkennis en lokaal beleid uit het Handboek Eisen Openbare Ruimte Deventer.

Directheid

Omloopfactor:

De omloopfactor is de verhouding tussen de werkelijk te lopen routeafstand en de rechtstreekse (hemelsbrede) afstand tussen herkomst en bestemming:

- **Basis:** Voor 'Basis' geldt een omloopfactor die kleiner is dan 1,2.
- **Hoofd:** Voor 'Hoofd' geldt dat de omloopfactor kleiner is dan 1,4.
- **Groen:** Voor 'Groen ontspannen' geldt dat de omloopfactor niet van toepassing is omdat de route op zichzelf de bestemming is in tegenstelling tot het basis- en hoofdnetwerk.



Maaswijdtes van het netwerk:

De maaswijdte is de afstand tussen (min of meer) parallel lopende verbindingen in het netwerk. Hoe kleiner de maaswijdte, hoe minder sprake er is van omlopen.

- **Basis:** De afstand tussen twee verbindingen ligt tussen de 50 en 100 meter.
- **Hoofd:** De afstand tussen twee verbindingen ligt tussen de 200 en 500 meter.



- **Groen:** Het groene netwerk is binnen 300 meter van woonomgeving te bereiken

Voorkomen van tijdverlies

Tijdverlies betekent een vertraging tijdens het lopen op de netwerken.

Voor het **basis-** en **hoofdnetwerk** gelden de volgende inrichtingskenmerken:

- Minimaliseren van aantal oversteken op een route voor de voetganger zodat gemakkelijk doorgelopen kan worden.
- Zo min mogelijk hinder door obstakels op de route.
- Wachtijd voorkomen of minimaliseren

Hoofd: Voor het hoofdnetwerk geldt als uitgangspunt dat voetgangers zoveel mogelijk vrij kunnen doorlopen. Zo staan verkeerslichten bij voorkeur op groen voor voetgangers en schakelen ze pas naar rood zodra ander verkeer wordt gedetecteerd. Dit wordt in afstemming gedaan met de prioriteiten voor de andere vervoerswijzen, zie hiervoor het Multimodaal Netwerkkader.

Groen: Voor het groen ontspannen netwerk geldt dat voetgangers zonder belemmeringen, zoals een verkeerslicht, een ronde kunnen lopen. Waar op het groennetwerk tijdverlies onvermijdelijk is gelden de principes van het basis- en hoofdnetwerk.

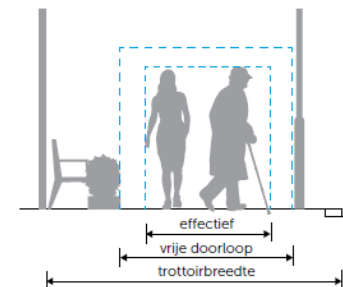
Begaanbaarheid

Loopruimte

Als we kijken naar de ruimte voor de voetgangers, is het belangrijk om te weten hoeveel vrije doorloopruimte nodig is. Voor het **basisnetwerk** gaan we uit van een vrije doorloopbreedte van 2 meter en vrije doorloophoogte van 2,3m. Voor het **hoofdnetwerk** geldt een vrije doorloopbreedte van 2,9m en een



vrije doorloophoogte van 2,3m. Met deze maten zorgen we ervoor dat voetgangers elkaar goed kunnen passeren en dat de route voor iedereen toegankelijk is. De gewenste breedte is ook afhankelijk van de intensiteit van het gebruik. Een voetgangersruimte kan ook een andere vorm aannemen dan een stoep, zoals een erfindeling, shared space of wandelpad.



In de vrije doorloopbreedte worden geen obstakels geplaatst.

Straatmeubilair, terrassen e groen krijgen dus elders een plek. Een puntvernaauwing (bijvoorbeeld door een boom of lantaarnpaal) is mogelijk. De vrije doorloopbreedte is dan ten minste 1,20 meter bij het basisnetwerk en 2,20 meter bij het hoofdnetwerk.

Loopoppervlakte

Loopoppervlakte is de ondergrond waarop gelopen wordt: Voor '**Basis**' en '**Hoofd**' gelden de volgende inrichtingskenmerken:

- Volledig verhard met klinkers, tegels, asfalt of beton.
- Oneffenheden zijn maximaal 5 millimeter hoog of diep.
- De verharding is stroef, ook bij slecht weer (stroefheidswaarde ten minste 65 conform NEN2873).
- Gleuven dwars op de looprichting aanbrengen. Gleuven en mazen van roosters en putdeksels zijn smaller dan 2 centimeter.
- De dwarshelling op een looproute is maximaal 1 : 50. Dit komt neer op 2%.

Verlichting en herkenbaarheid:

Voor de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de route voor '**Basis**' en '**Hoofd**' gelden de volgende inrichtingskenmerken:

- Extra verlichting op bijzondere plekken, zoals oversteekplaatsen. Deze moeten extra zichtbaar zijn.
- Objecten in de looproute voorzien van kleurcontrast met omgeving, ten minste op hoogte tussen 1,40 en 1,60 meter.
- Zorg voor herkenbare en continue vormgeving van lichtmasten.
- Voer uitritconstructies visueel uit als voetpad zodat automobilisten begrijpen dat zij een voetpad passeren en te gast zijn.

Groennetwerk: Binnen het groennetwerk staat de beleving centraal. Variatie, verblijfskwaliteit en aansluiting op de groenstructuren zijn hier belangrijke uitgangspunten. Tegelijk geldt als randvoorwaarde dat ten minste één doorgaande route voldoet aan de basiseisen voor toegankelijkheid en begaanbaarheid, zoals hierboven beschreven.

Veiligheid

Verkeersveiligheid

Bij verkeersveiligheid gaat het voornamelijk om de verhoudingen tussen voetgangers en de andere verkeersdeelnemers. In de drie typen netwerken wordt geen onderscheid gemaakt als het gaat om verkeersveiligheid. Voor zowel het **basis**-, **hoofd**- als **groennetwerk** geldt:

- Conflicten met kruisend verkeer waar mogelijk vermijden
- Verkeerssoorten waar mogelijk scheiden
- Snelheid reduceren op conflictpunten
- Veilige oversteken d.m.v. zebrapad of verkeerslichten
- Op hoofdroutes ongelijkvloers kruisen op wegen waar 70 km/u of harder gereden mag worden



Valveiligheid:

Jaarlijks komen meer voetgangers door een eenzijdige valpartij op de spoedeisende hulp, dan door botsingen. De inrichting van netwerken dient de kans op vallen zoveel mogelijk te reduceren. Dit is geen aspect dat op netwerkniveau speelt, maar op inrichtingsniveau. Het is belangrijk om ermee rekening te houden bij het beheer en onderhoud van het loopnetwerk.

Sociale veiligheid:

Omdat sociale veiligheid vooral een kwestie van beleving is, moet het ontwerp aansluiten bij de blik van verschillende gebruikers. Een belangrijk voorbeeld zijn vrouwvriendelijke routes. Met de volgende kenmerken wordt de ervaren veiligheid verbeterd (op alle niveaus van het netwerk):

- Veilig voelen (zien en gezien worden)
- Sociale controle (ogen op straat)
- Menging van functies (levendigheid over de hele dag)
- Zicht op de omgeving en medeweggebruikers
- Verlichting (zichtbaarheid)
- Vormgeving en onderhoud

Waar het niet haalbaar is om de meest directe route aan alle eisen te laten voldoen, dient een alternatieve route beschikbaar te zijn die wel sociaal veilig is



Leesbaarheid

Bewegwijzering:

Om richting te geven op de netwerken kunnen herkomsten en bestemmingen bewegwijzerd worden.

Echter is niet op alle netwerken dit noodzakelijk:

- **Basis:** Bij het basisnetwerk is geen bewegwijzering nodig.
- **Hoofd:** Belangrijke herkomsten en bestemmingen worden aangegeven met duidelijke wegwijzers. Deze helpen voetgangers om de juiste route te volgen.
- **Groen:** Bewegwijzering is wenselijk, bijvoorbeeld voor wandelroutes of ommetjes. Het is niet verplicht.



Gids- en geleidelijnen:

Gids- en geleidelijnen helpen vooral mensen met een visuele beperking om de route te kunnen volgen.

- Voor het **basis-** en **groennetwerk** is het wenselijk dat er gids- en geleidelijnen worden toegepast bij elke oversteek, OV-halte of trap of waar natuurlijke gidslijnen (bijvoorbeeld gevels) ontbreken. Om zo de toegankelijkheid ook op rustigere plekken te borgen.
- Voor het **hoofdnetwerk** geldt dat gids- en geleidelijnen op de juiste wijze en consequent worden toegepast en dat deze in verschillende gebieden netjes op elkaar aansluiten (zie hiervoor de richtlijn Toegankelijkheid van het CROW).

Herkenbaarheid en continuïteit in vorm en uitvoering

Herkenbaarheid is een belangrijk aspect dat zorgt voor leesbaarheid. Een duidelijke hiërarchie in hoofd- en basisroutes kan hierbij helpen.

Daarnaast zorgt continuïteit in vormgeving en uitvoering voor een goede leesbaarheid van routes.

- **Basis:** Voor het basisnetwerk geldt dat er een grote diversiteit kan zijn in de inrichtingskenmerken, bijvoorbeeld verschillende kleuren en materialen in de verschillende wijken. Leesbaarheid is bij het basisnetwerk minder van urgent belang, omdat dit netwerk onderliggend is en niet voor hoofdkeuzes zorgt.
- **Hoofd:** Leesbaarheid is bij het hoofdnetwerk van groot belang. De route moet eenduidig zijn vormgegeven en overal voorzien zijn van dezelfde kleuren en materialen. Dit zijn routes die iemand 'zonder erbij na te denken' kan volgen.
- **Groen:** De voetganger moet de route als vanzelfsprekend kunnen volgen. Een route bij het groennetwerk kenmerkt zich door de groene en rustige omgeving.

Aantrekkelijkheid

Voorkomen van omgevingshinder:

Hinder in de omgeving maakt een route minder aantrekkelijk. Denk aan geluid, druk verkeer of slechte weersomstandigheden. Daarom gelden de volgende uitgangspunten:

- Beperk geluid, luchtvervuiling en verkeersdruk langs looproutes.
- Bescherm voetgangers tegen weer, zoals wind, hitte en regen.
- Gebruik groen (bomen, parken) voor schaduw, verkoeling en beschutting.
- Zorg voor een prettige inrichting met voldoende ruimte en rust.

De hoogste eisen gelden voor het **hoofdnetwerk**, daarna voor het **groennetwerk** en vervolgens het **basisnetwerk**.



Afwisseling

De beleving van de voetganger vraagt om een variatie: zowel overprikkeling als monotone routes zijn ongewenst. Kwalitatieve routes lopen daarom bij voorkeur door gebieden met verschillende sferen en ruimtelijke kenmerken.

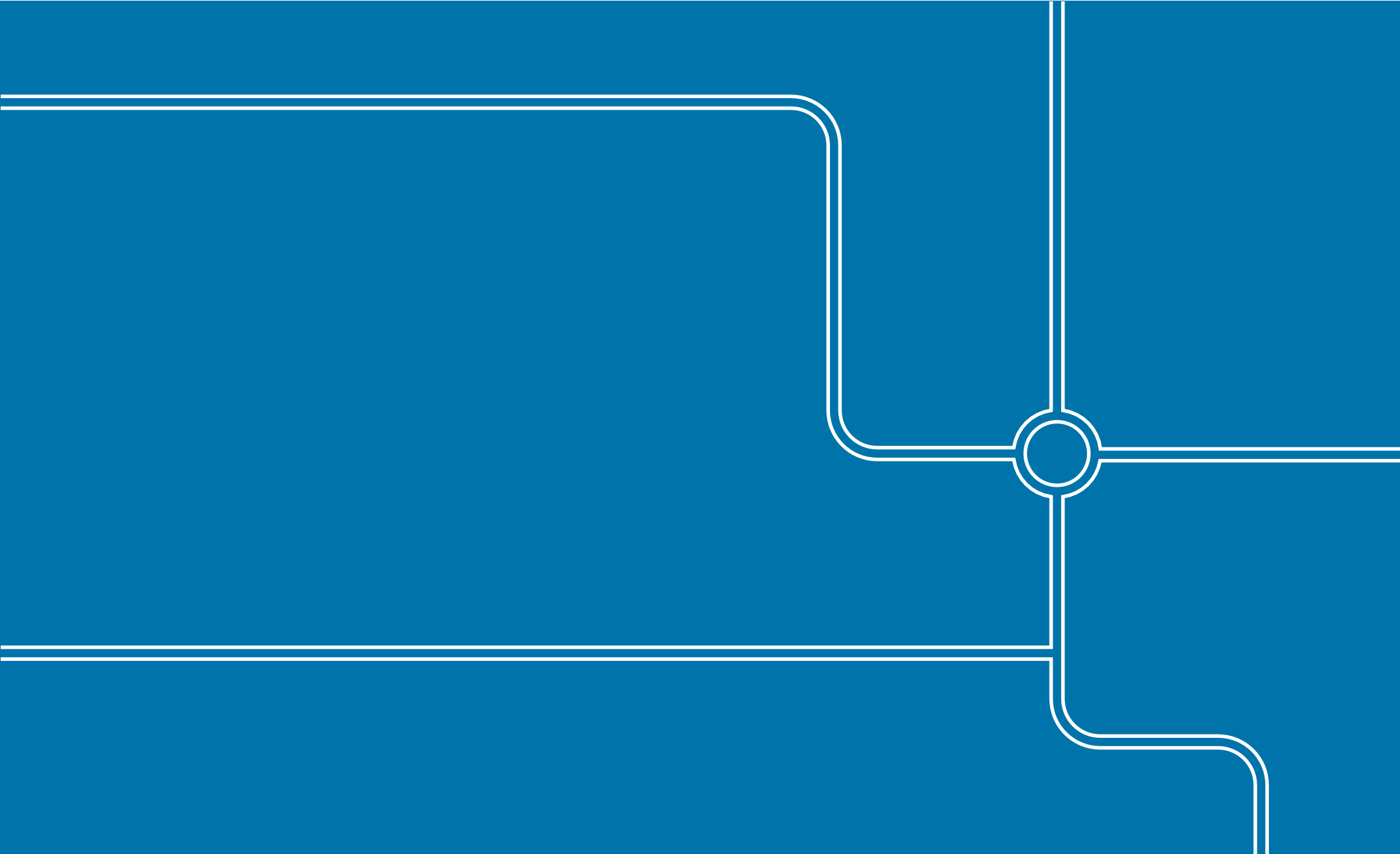
Natuurlijke elementen zijn hierbij essentieel: natuur en water (parken, singels, monumentale bomenrijen) verhogen de verblijfskwaliteit. Ook de bebouwde omgeving is bepalend: opvallende architectuur, kunstobjecten, heldere zichtlijnen en stedelijke levendigheid worden gewaardeerd. Dit kan worden versterkt door verschillende route-alternatieven aan te bieden.

Keuze uit alternatieven

De voorkeuren van voetgangers zijn divers en contextafhankelijk. Waar de één kiest voor de snelste verbinding, geeft de ander prioriteit aan beleving, rust of een onverhard pad, zelfs als dit een omweg betekent. Ook seizoensinvloeden spelen een rol: in de winter zoekt men de zon, 's zomers de schaduw. Een robuust netwerk is daarom nodig.

Bij de opbouw van het voetgangersnetwerk is getracht zo veel mogelijk rekening te houden met de hierboven genoemde aspecten. Echter, in sommige gevallen is het vanwege barrières of andere aspecten niet mogelijk om volledig aan de kwaliteitseisen te voldoen. Hierdoor lopen sommige routes toch langs drukke wegen, omdat de omloopfactor anders te groot wordt.





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32