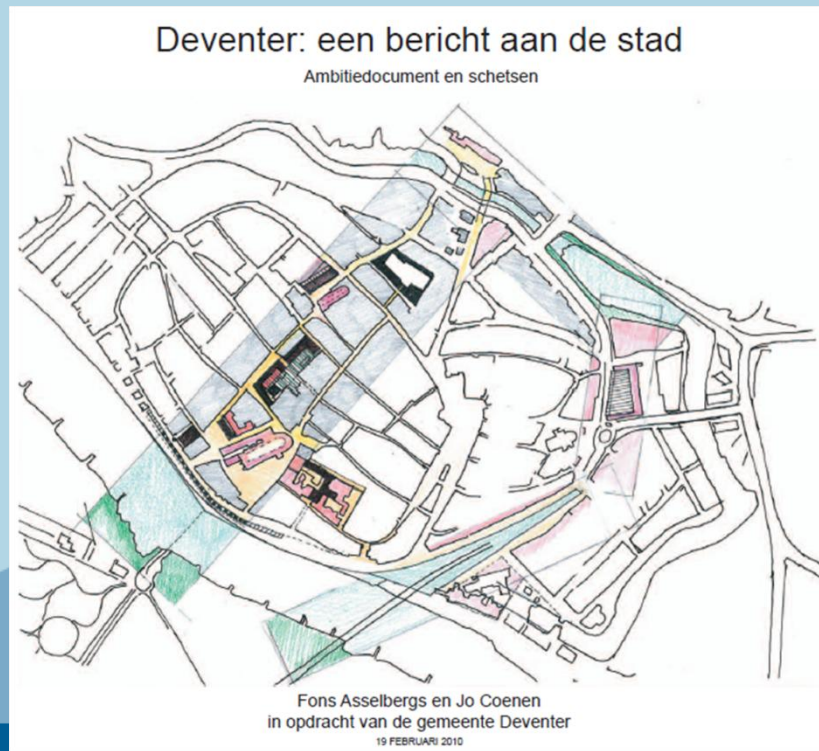


**NB. Eerste aanzet tot advies staat in  
separaat word-document !!**



**Deventer binnen bereik**  
actiepunt 'Bereikbaarheidsconclaaf' uit ambitiedocument

## Opdracht bereikbaarheidsadvies

- verbetering / afstemming hoofdwegenstructuur
- verbetering parkeerstructuur / -voorzieningen
- verbetering 'stad aan de IJssel'



## Criteria onder bereikbaarheidsadvies

- **principiële keuze**
- **ruimtelijke kwaliteit / identiteit**
- **toegankelijkheid, bereikbaarheid, doorstroming**
- **toekomstbestendig**
- **samenhang**
- **realistisch en uitvoerbaar**
- **slim: 'keep it simple'**
- **faseerbaar (volgorde der dingen)**
- **draagvlak**

## Op weg naar besluitvorming (proces)

- consultatie
- reflectie / verificatie
- **conceptadvies**
- discussie / interactie
- eindadvies ('Deventer binnen bereik')
- besluitvorming

## Deventer in negen kwesties (agenda)

- hoofdwegenstructuur van Deventer
- De Welle
- Wilhelminabrug
- NS-station - stadscampus
- parkeren
- fiets
- voetganger
- openbaar vervoer
- flankerend beleid

## 1. Hoofdwegenstructuur van Deventer (1)

- opwaarderen verkeersafwikkeling en veiligheid N348 en Hanzetracé (laatste deels 2x2 rijbanen, inclusief het verminderen van aantal kruisingen, ongelijkvloerse kruisingen langzaam verkeer en ‘groene golven’)
- benut en versterk het bestaande netwerk
- verminder lange regionale verkeersdruk vanuit westen op Wilhelminabrug (niet verder dan Twello – Deventer)
- versterk ‘nieuwe singelstructuur’ voor ‘leesbaarheid stad’ (Mr. De Boerlaan – Handelskade – Singel)

## 1. Hoofdwegenstructuur van Deventer (2)

- zet in eerste instantie op capaciteitsvergroting A1 en kwalitatieve ontsluiting vanaf en naar A1
- van een noordelijke 3e IJsselbrug kan in de verdere toekomst sprake zijn mits dit gepaard gaat met extra bouwprogramma
- een dergelijke noordelijke 3e IJsselbrug moet georiënteerd zijn op de A1



## 2. Welle

- ‘ontspan’ de stad (opwaarderen N348 en Hanzetracé)
- ‘buig verkeer af’ aan de noord en zuidzijde
- Stadsbalkons zijn onderdeel van herprofilering van de Welle (diversiteit in bestrating, ‘shared space’ & ‘timesharing’)
- maak de Welle ‘autoluw’ (niet autovrij) door de aanleg van zogenaamde ‘stadsbalkons’
- stadsbalkons bij nieuwe Pothoofdkade, Onder de Linde (pont en cultuurdriehoek) en Kapjeswelle
- Herprofilering Welle i.c.m. herwaardering Wilhelminabrug

### 3. Wilhelminabrug e.o. (1)

- herwaardeer het verkeersaanbod op de brug in samenhang met ontwikkeling A1
- In de stad mag de Rijksstraatweg – Emmastraat niet meer zijn dan een ‘stadsstraat’
- ruimtelijke kwaliteit (o.a. herkenbaar stedenbouwkundige structuur) is essentieel
- te bereiken door doseren en verkeersmaatregelen
- Wilhelminabrug 2x1 rijstroken, geen afslag meer naar Bokkingshang, geen aansluiting Emmastraat meer, geen aarden talud, wegwerken barrièrewerking Raambuurt - binnenstad

### 3. Wilhelminabrug e.o. (2)

- dilemma: Wilhelminabrug afbuigen of niet afbuigen
- (beide alternatieven duidelijke voor- en nadelen)
- In principe wordt gekozen voor ‘niet-afbuigen’
- er moet nog wel voldoende aangetoond worden dat zowel ruimtelijke als verkeerskundige kwaliteit voldoende zijn
- afwegen van mogelijkheden voor stadshaven, stadsgracht en/of stadspark vind dan plaats binnen alternatief ‘niet-afbuigen’
- bij onvoldoende ruimtelijke en/of verkeerskundige kwaliteit van alternatief ‘niet-afbuigen’ kan alternatief ‘afbuigen’ opnieuw een rol gaan spelen

## 4. Spoorzone - stadscampus

- versterk de relatie NS-station – Saxion
- handhaven verkeersfunctie Handelskade lijkt logisch
- verbinden Snipperlingsdijk – noordzijde Boreel – Verzetslaan – Gedempte Gracht biedt ruimtelijke mogelijkheden voor stadscampus en verkeerskundige mogelijkheden voor oplossen probleem Churchillplein, maar tast binnenstadszijde en gracht aan
- vooralsnog geen standpunt, nader onderzoek naar effecten nodig

## 5. Parkeren (1)

- parkeren is nu geen kwantitatief probleem
- parkeren wordt bij continue monitoring ook geen kwantitatief probleem te worden
- langparkeren in garages of op terreinen aan de rand van de binnenstad (incl. PRIS)
- Park & Walk – kwalitatief hoogwaardige looproutes vanaf deze voorzieningen
- ontsluit bestemmingen in de binnenstad ook met kort parkeren (hoger tarief, beperkt in tijd)
- in kwalitatief hoogwaardige toeristische gebieden niet parkeren op straat



## 5. Parkeren (2)

- uitbreiding op termijn robuust uitbreiden in Sluiskwartier
- Noorderbergpoortgarage wordt Nieuwstraatgarage
- knap de Nieuwstraatgarage (uitstraling, capaciteit)
- breek Wilhelminabruggarage niet direct af in 2012: exploitatie tot oplevering Sluiskwartier
- geen vergunninghouders op kort parkeerplaatsen
- ook kortparkeerfunctie in omgeving Grote Kerkhof – Nieuwe Markt
- half verdiept parkeren op Nieuwe Markt
- vergunninghouders (medewerkers) op grotere afstand

## 6. Fiets

- **fietsroutes optimaal doortrekken tot in de binnenstad**
- **goede stallingen in de binnenstad en bij het station, voor fietsers (zowel voor bezoekers als voor medewerkers van bedrijven)**
- **nieuwe fietsenstalling in culturele driehoek**
- **overweeg toelaten fietsverkeer in de Nieuwstraat**

## 7. Voetganger

- entrees van binnenstad voor voetgangers versterken
- noord: m.n. vanaf NS-station en verlengde van Brinkgreverweg
- zuid: m.n. pont (Nieuwe Markt) en Wilhelminabrug (Zandpoort)
- oost: opheffen barrière Raambuurt – binnenstad
- hoogwaardige routes vanaf de parkeergarages

## 8. Openbaar Vervoer

- verbeteren randontsluiting binnenstad: buslijnen vanaf en naar het station deels langs Boreel laten rijden
- Verbeteren oppervlakte-ontsluiting binnenstad: rijden van ‘rondje binnenstad’: NS-station - P-voorzieningen - openbare functies
- meer promotiecampagnes openbaar vervoer – bijvoorbeeld gratis OV bij bepaalde besteding in het centrum

## 9. Flankerend beleid

- dynamische reisinformatie toepassen
- aanvullend: stadsdistributie invoeren voor 2014, geen groot vrachtverkeer meer in de binnenstad