

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.  
Verstuurd via digitaal formulier internetconsultatie.  
Uw kenmerk: Keten-ID: 14855  
Onderwerp: Reactie  
Propositie Deventer Keizerslanden

Het Rijk heeft Deventer subsidie toegekend voor het realiseren van een toekomstbestendige stadswijk met voorzieningen op loop- en fietsafstand. (Propositie Deventer Keizerslanden).

Als bewoners van deze wijk zijn we blij met meer aandacht voor de leefbaarheid van onze wijk.

De gemeente Deventer stelt echter als randvoorwaarde dat de Van Oldenielstraat (een onderdeel van de N337) daartoe zou moeten worden verbreed van 2 x 1 rijbanen naar 2 x 2. De ontvangen subsidie zal daarvoor worden gebruikt. Dit terwijl in dezelfde propositie de te plegen woningbouw in een autoluwe omgeving dient te worden gerealiseerd met voldoende ruimte voor fiets en voetgangers en een goede bereikbaarheid van het NS-station. Op geen enkele wijze wordt echter aangetoond dat verbreding van de Van Oldenielstraat nodig en noodzakelijk is voor de te realiseren stadswijk.

Wij vinden de verbreding onacceptabel en niet ter zake doende als randvoorwaarde voor de nieuwe woningbouw:

- 1) De gemeente heeft al jaren de wens om deze weg te verbreden, maar heeft door het ontbreken van financiën daar nog geen uitvoering aan kunnen geven. Visie op de hoofdstructuur wegen ontbreekt, het doel heiligt de middelen, vooral op verkeerskundige gronden, op basis van een jaren oud beleid en circa 6 jaar oude verkeersgegevens. Een verbreding van de Van Oldenielstraat draagt nou ook niet echt bij aan de leefbaarheid van de wijk. Integendeel: het zal tot meer overlast, hinder en onveiligheid in de wijk leiden. Dit staat haaks op het realiseren van een toekomstbestendige wijk, wat de gemeente graag wil. Er wordt in het geheel geen rekening gehouden met mobiliteitsontwikkelingen.
- 2) De Van Oldenielstraat is slechts een klein onderdeel van het Hanzetracé en circa 500 meter lang. De straat komt uit op de Margijnenenk, die overgaat in de Lebuinuslaan en Overstichtlaan. Verbreding van de Van Oldeniel zal onherroepelijk leiden tot knelpunten in de opvolgende straten, zodat ook daar naar alle waarschijnlijkheid verdubbeling van de rijbanen moet plaatsvinden. Jaren geleden zijn Lebuinuslaan en Overstichtlaan juist teruggebracht van 4 naar 2 rijstroken.
- 3) Dat leidt dus in de 1ste plaats tot onnodige kosten voor verbreding van de Van Oldenielstraat, maar nog erger tot nog toe niet te overziene kosten voor de rest van het tracé. Kortom weggegooid geld.
- 4) De cijfers over verkeersstromen waarop de gemeente zich baseert, dateren uit 2018 en zijn intussen ver achterhaald. Het verkeer toegenomen, onder meer door vrachtverkeer dat niet eens ter plaatse moet zijn maar doorrijdt naar Olst, Wijhe etc. en toegenomen op de Van Oldeniel o.a. door extra woningbouw in de nieuwe wijk Steenbruggen. Een ontsluiting van de wijk Steenbruggen op de N348 is noodzakelijk voor ontlasting van het Hanzetracé en zou veel logischer zijn, in plaats van al het verkeer richting A1 door de stad over de Van Oldenielstraat te leiden.
- 5) In plaats van het verkeer door de stad te leiden ligt het meer voor de hand om het verkeer om de stad te leiden bv over de N348 die daarvoor ook is aangelegd.
- 6) Om verbreding te kunnen realiseren moeten 8 (vrijstaande) woningen door de gemeente worden opgekocht en gesloopt. Deventer kijkt daarbij niet naar het emotionele gevolg voor de bewoners. Erger nog, de bewoners hebben in een brief moeten lezen dat de gemeente graag hun huizen wil opkopen.

Ook zal de verbreding consequenties hebben voor de grote rij van oude bomen die daarvoor gekapt moeten worden. Wat gebeurt er met parkeerplaatsen langs de van Oldenielstraat? Het ligt voor de hand dat dit verkeer zich verplaatst naar de omliggende wijk, hetgeen de leefbaarheid negatief beïnvloed. Dit effect is niet meegenomen in de propositie.

- 7) De gemeente Deventer focust zich vooral op een autoluwe binnenstad met directe schilwijken eromheen. De wijken zoals Borgele, Keizerslanden en Steenbruggen zijn door de woningbouw van de afgelopen decennia (70 jaar!) een wezenlijk onderdeel van de stedelijke structuur geworden. De Van Oldenielstraat ligt op 7 minuten fietsafstand en 15 minuten loopafstand van die binnenstad en is daarmee onderdeel van die stad. De visie zou zich op de stad als geheel moeten richten. Nu wordt het autoluw maken van de binnenstad afgewenteld op de omliggende wijken, met name het doorgaande Hanze Traject waar de Van Oldeniel onderdeel van uitmaakt. Naar alternatieven wordt in het geheel niet gekeken.
- 8) In plaats van de verkeersstromen door de stad te leiden, moet er nagedacht worden over een omleiding rondom de hele stad. In Zutphen bijvoorbeeld is dat al gedaan, waardoor de stad van doorgaand verkeer ontlast wordt. Ook in Nijverdal biedt de N35 Salland-Twente tunnel een oplossing voor doorgaand verkeer. Dit is des te meer van belang nu er een grote bouwopgave voor Deventer ligt in de schil Keizerslanden, Borgele en Steenbruggen.
- 9) De veiligheid en leefbaarheid in de wijk laten nu al te wensen over: er is heel veel verkeer en sluipverkeer, oversteken als voetganger of fietser is levensgevaarlijk. Daardoor rijden fietsers alternatieve routes op trottoirs of tegen het verkeer in, wat ook onveilige situaties oplevert. Ook auto's zoeken sluiproutes door de wijk Keizerslanden, zelfs tegen het eenrichtingsverkeer in. Een mobiliteitsplan voor de gemeente Deventer ontbreekt. Zonder een mobiliteitsplan is de investering in verbreding van de Van Oldenielstraat weggegooid geld.
- 10) Geluidshinder van voorbijrazende auto's, motoren en brommers gaat ver uit boven wat acceptabel is in de wijk.
- 11) De luchtkwaliteit is feitelijk en voelbaar afgenomen door het vele fijnstof. Het landelijk meetnet luchtkwaliteit geeft aan dat de luchtkwaliteit matig is en vooral in Deventer Noord zal dat vanwege het verkeer alleen maar slechter zijn als het op NOx, fijn stof en ozon aankomt. Deze officiële gegevens van het RIVM meetnet zijn niet meegenomen in de propositie. Bepaald slecht voor gezondheid en leefbaarheid. Volgens een onderzoek van Platform Investico, waarover gepubliceerd in Trouw 6-5-2023, lopen scholen en verpleeghuizen gezondheidsrisico's als ze te dicht bij een drukke weg liggen. De Van Oldenielstraat voldoet aan de norm voor drukke wegen. Aan deze straat ligt het Verpleeghuis Sint Jozef en een middelbare school, het Etty Hillesum lyceum – de Boerhaave. Door verbreding van de Van Oldeniel komt de weg dichterbij deze locaties te liggen, met extra gezondheidsrisico's tot gevolg. Verder langs dit tracé liggen nog drie zorgcentra, Humanitas, Bloemendaal en Thomas Wildey en meerdere scholen.

Wij zijn zeker geen tegenstanders van extra woningbouw, maar vinden dat dit ingepast moet worden in een nieuwe, moderne mobiliteitsvisie en daaruit afgeleid een visie op de hoofdwegenstructuur. Die is nu niet aanwezig en het lijkt er sterk op dat de wens de vader van de gedachte is: in plaats van dat de noodzaak wordt aangetoond, wordt de wegverbreding als een conditio sine qua non beschouwd.

Bij Deventer lijkt de hoofdwegenstructuur leidend, bedoeld om alleen de kleine binnenstad te ontlasten van het verkeer in plaats van te kijken naar de stad als geheel. Dit gaat ten koste van de mobiliteit en leefbaarheid in de overige wijken. Daarover maken we ons als bewoners grote zorgen, zeker omdat er door diverse bewonersgroepen alternatieven voor een andere inrichting zijn aangedragen.

Alternatieve oplossingen worden niet in beschouwing genomen. Ipv het verkeer door de stad te leiden moet zeker naar de toekomst toe verkeer om de stad geleid worden. Een fietstunnel is een schaamteloze en nutteloze oplossing voor de verkeersveiligheid.

Afzender Ir. H.S.Buijtenhek  
R,Kochlaan 8 (onderdeel van de wijk Keizerslanden)  
7415 EM  
Deventer