

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

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een reactie in te dienen op de onderhavige internetconsultatie. Korthedshalve verwijzen wij hiervoor naar de door ons per e-mail ingezonden brief d.d. 3 november 2022 aan de ministers Harbers en De Jonge, waarop wij slechts telefonische reactie van u ontvingen. In die brief hebben wij het verzoek voorgelegd om de door Deventer ingediende propositie niet rigide te volgen, maar ruimer te interpreteren. Wij geven u wederom in overweging om bij de besteding van de gelden ruimte te laten voor een bredere invulling en oplossing van de problematiek. Wij achten dit cruciaal voor het maatschappelijk draagvlak van de te treffen maatregelen.

Voor ons verzoek is belangrijk dat u weet dat de gemeente Deventer een Plan van Aanpak in voorbereiding heeft om een nieuwe eigentijdse mobiliteitsvisie voor de stad te ontwikkelen en de Hoofdwegenstructuur te herijken. Het STOMP principe zal daarbij leidend zijn. Wij beoordelen dat vooralsnog positief, maar wij kunnen niet genoeg benadrukken dat daarbij prioriteit dient te worden gegeven aan de opwaardering van de N348 en andere regionaal belangrijke wegen in gemeente Olst-Wijhe. Hiermee kan het doorgaande gemotoriseerd verkeer buitenom de stad worden geleid, worden woningen in Deventer beter bereikbaar en kan de woningbouw worden versneld.

Wij hopen en vertrouwen dat u in de te stellen voorwaarden bij de toe te kennen specifieke doeluitkering expliciet opneemt dat meerdere maatregelen ingezet kunnen worden om de woningbouw te versnellen, opdat bij de Propositie Keizerlanden niet alleen naar de Van Oldenielstraat wordt gekeken, maar de mobiliteit in en om de gehele stad een rol zal spelen.

Met vriendelijke groet,
namens het Comité Groen van Oldenielstraat,
gehoord de Werkgroep Verkeer van de Stichting Rollecate Beheer,

Bijlagen: (hieronder toegevoegd)

- Brief aan de Ministers IenW en BZK d.d. 3-11-2022
- Notitie "Nieuw licht op de Van Oldenielstraat" d.d. 3-11-2022



Comité Groen van Oldenielstraat

De Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Per e-mail verstuurd

Betreft: Propositie versnelling woningbouw Keizerslanden Deventer
Datum: 3 november 2022

Geachte heren Harbers en De Jonge,

Bij brief van 22 september 2022 (kenmerk DEV-BLD/289092-2022) ontving u een propositie van gemeente Deventer, waarin zij een financiële bijdrage aanvraagt voor de gebiedsontwikkeling Keizerslanden. Graag willen wij u van aanvullende informatie voorzien over deze propositie en daaraan ook een verzoek koppelen. Wij doen dit na overleg hieromtrent met de wethouder leefomgeving en mobiliteit en de ambtelijk programmamanager leefomgeving.

Wij constateren dat de propositie eenzijdig en onvolledig is opgesteld. Deze is klaarblijkelijk geschreven door medewerkers die niet direct betrokken zijn bij het proces rond de capaciteitsuitbreiding Van Oldenielstraat, dat al lange tijd loopt. Daardoor zijn enkele belangrijke aspecten niet belicht en is er zelfs sprake van een ten onrechte veronderstelde randvoorwaardelijke koppeling van woningbouw en infrastructuur. Die koppeling is er natuurlijk wel, maar niet randvoorwaardelijk. In de bijgevoegde bijlage "Nieuw licht op de Van Oldenielstraat" gaan wij nader in op onze bevindingen.

Op grond van het geconstateerde verzoeken wij u om bij een eventuele toekenning van een financiële bijdrage niet rigide de propositie te volgen. Wij geven u in overweging om bij de besteding van de gelden ruimte te laten voor een bredere invulling van de capaciteitsverruiming van de hoofdwegen dan alleen in de Van Oldenielstraat. Evengoed zal dat een versnelling van de woningbouw mogelijk maken, wellicht zelfs nog sneller dan bij een focus op alleen de Van Oldenielstraat.

Het is aan de orde om Deventer allereerst een herijking op te laten stellen van de hoofdwegenstructuur. Vervolgens dient de N348 aantrekkelijker te worden gemaakt voor motorvoertuigen, met name voor het doorgaande verkeer. Dit biedt de nodige ruimte aan het verkeer vanuit de woningopgave en de rest van de stad. Als volgende stap kan dan worden gezien wat in en rond de Van Oldenielstraat dan nog nodig zal zijn. Intussen kan worden gezocht naar extra maatregelen die de doorstroming op de Van Oldenielstraat ten goede komen, zodanig dat verbreding naar 2x2 rijstroken achterwege kan blijven.

Wij schrijven u dit in de wetenschap dat de buurt rondom de Van Oldenielstraat onze visie en aanpak steunt, met name vanuit het oogpunt van veiligheid, leefbaarheid en sociale cohesie in de buurt. Onder meer overleggen wij geregeld met de Werkgroep Verkeer van de Stichting Rollete Beheer. Tevens hebben wij het vorenstaande inmiddels besproken met wethouder M. Elferink (Leefomgeving en Mobiliteit) en hem in kennis gesteld van de voorliggende brief. In goed overleg met hem en de programmamanager Leefomgeving Richard van Hout hopen wij de komende jaren mede invulling te kunnen geven aan het ontwerpen van een alleszins passend en maatschappelijk gedragen maatregelenpakket aan infrastructurele voorzieningen, die naast het inlossen van oude wensen ook een versnelde woningbouw mogelijk maken.

Met vriendelijke groeten,

Namens Comité Groen van Oldenielstraat,

Nieuw licht op de Van Oldenielstraat

Comité Groen van Oldeniel en Werkgroep Verkeer Stichting Rollecate Beheer

3 november 2022

In het kort:

1. De gemeente Deventer heeft op 20 september 2022 een aanvraag voor subsidie ingediend bij de ministeries van IenW en BZK (hierna: Propositie Keizerslanden) voor onder andere de verbreding van de Van Oldenielstraat, omdat dit volgens de gemeente randvoorwaardelijk zou zijn om een grote hoeveelheid woningen te kunnen bouwen in Keizerslanden. De gemeente beoogt hiermee gelden te verwerven vanuit een budget dat de ministeries beschikbaar hebben gesteld om de woningbouw in Nederland te versnellen.
2. In de Propositie Keizerslanden betoogt de gemeente dat het bouwen van woningen alleen maar mogelijk is door het uitbreiden van auto-infrastructuur, terwijl het in dezelfde propositie beschrijft dat de te plegen woningbouw zoveel als mogelijk wordt gerealiseerd in een autoluwe omgeving met ruimte voor fiets en voetganger en goede toegang tot het nabije NS-station.
3. Verder heeft gemeente Deventer de problematiek rond de gewenste capaciteitsuitbreiding in de Van Oldenielstraat versmald tot alleen het verbreden van de Van Oldenielstraat en aanpassen Henri Dunantlaan. Alternatieven en andere relevante aspecten worden niet (meer) benoemd. Geen woord ook over het slopen van 8 woningen om ruimte te creëren.
4. De lang gekoesterde wens tot capaciteitsuitbreiding Van Oldenielstraat is in de propositie omgevormd tot een doelredeneratie vanuit de woningbouw opgave.
5. Verbreding van de Van Oldenielstraat wordt ten onrechte randvoorwaardelijk gesteld voor de woningbouw opgave.
6. Autoluwe woningbouw verhoudt zich niet met uitbreiding van auto-infrastructuur.
7. Meer asfalt genereert meer autoverkeer, hetgeen haaks staat op de huidige beleidslijnen en landelijke trends.
8. Deventer kijkt tot op heden slechts naar verkeerskundige argumenten.
9. Deventer hanteert verkeerde uitgangspunten in de gedane verkeersmodelberekening uit 2018.
10. Gemeente Deventer gaat momenteel in de propositie voorbij aan de eerder in een raadsmededeling (7-1-2020) door haar zelf aangegeven prioriteit voor aanpak van de N348. Ook in het actuele Bestuursakkoord is vermeld dat deze weg aantrekkelijker moet worden voor het verkeer, waarmee ruimte ontstaat voor het verkeer in de Van Oldenielstraat.
11. De herijking van de Hoofdwegenstructuur in het huidige Bestuursakkoord is evenmin terug te vinden in de propositie. Die herijking behoort, evenals een hernieuwde verkeersmodelberekening, vooraf te gaan aan uitwerking van te realiseren plannen.
12. Tot slot wijzen wij nog op de motie 3.2 uit 2019. Uitvoering van deze motie is nog steeds actueel en nog lang niet afgerond. Het overleg hierover tussen ons, de wethouder en enkele ambtenaren loopt nog.

Inleiding

De gemeente Deventer heeft al lange tijd de wens om de capaciteit van de Van Oldenielstraat uit te breiden door deze te verbreden. In het verleden zijn hiervoor telkens verkeerskundige argumenten

aangevoerd, maar bleken budgetten niet beschikbaar om de plannen door te voeren. Blijkens de recente Propositie Keizerslanden haalt de gemeente opnieuw het voornemen aan om de Van Oldenielstraat te verbreden van een 2x1 gebiedsontsluitingsweg naar een 2x2 gebiedsontsluitingsweg. De weg doorkruist de buurt 'Rollecatekwartier' (voorheen Ziekenhuisbuurt) en ligt dicht tegen de bebouwing aan. Op dit moment ervaart de buurt al negatieve effecten van deze weg en wordt verwacht dat verbreding van de weg alleen maar meer overlast geeft in termen van geluidsbelasting, luchtverontreiniging, verlies aan leefbaarheid door doorsnijding buurt, verlies aan groen en verminderde oversteekbaarheid.

Daarnaast wijzen diverse wetenschappelijke publicaties erop dat verbreding van wegen alleen maar leidt tot een groei in autoverplaatsingen, terwijl dit in deze tijden van klimaat- en natuurgroei absoluut ongewenst is. (Zie onder andere de publicatie 'Het recht van de snelste' uit 2020 van prof. M. te Brommelstroet en de uitspraken van prof. Erik Verhoef in het televisieprogramma Nederland is Vol – aflevering Verkeer d.d. 9-10-2022).

De motivatie van de gemeente Deventer om de weg nu te verbreden in het kader van de woningbouwopgave Keizerslanden is daarmee slechts een doelredeneratie om een langgekoesterde wens van de gemeente (het autoluw maken van de Wellekade) te realiseren. De gemeente Deventer heeft nooit goed onderzocht of het daadwerkelijk randvoorwaardelijk is voor dan wel een autoluwe Welle dan wel een woningbouwopgave op Keizerslanden om de Van Oldenielstraat daarvoor te verbreden. Hierna reflecteren wij op de argumenten van de gemeente aangaande de verbreding van de Van Oldenielstraat.

Verbreding Van Oldenielstraat is al langer een doel van de gemeente, op vooral verkeerskundige gronden.

De gemeente schetst nu een eenzijdig beeld dat de Van Oldenielstraat moet worden verbreed om de woningbouw op Keizerslanden mogelijk te maken. Echter, de plannen voor de verbreding zijn er al langer en deze kent vooral verkeerskundige gronden, zo lezen we in de Verkeersstudie Oldenielstraat van 20 maart 2018. Op pagina 2 van dat rapport staat de vraagstelling benoemd: *'Welke oplossingsrichtingen zijn mogelijk voor de knoop Van Oldenielstraat die ruimte geven voor een veilige en goede doorstroming op het Hanzetracé en een volwaardige inpassing voor de fiets'*.

Het rapport, dat door de gemeente sinds 2018 wordt aangevoerd als dé feitelijke basis voor de gewenste capaciteitsuitbreiding, zoekt niet naar een integrale oplossing van de mobiliteit en afstemming van die mobiliteit op de woningbouwplannen, klimaatdoelen en leefbaarheidsrandvoorwaarden in Deventer. Het gaat daarentegen uit van de zeer sectorale benadering om de doorstroming van het autoverkeer op het Hanzetracé te verbeteren.

Verdere argumentatie kan worden gevonden in de aanleiding voor de studie, op pagina 1 van hetzelfde rapport:

De afgelopen jaren werkt de gemeente Deventer aan de opwaardering van het Hanzetracé, de drager van de stad. Een optimaal functionerend Hanzetracé is immers voorwaardenscheppend voor de mogelijkheid tot het nemen van (infrastructurele) maatregelen elders in Deventer en tot ontlasting van de binnenstad. In 2001 is in de Nota Hoofdwegenstructuur het beleid ingezet om de hoofdwegenstructuur op te waarderen. Dit beleid is

verder uitgewerkt in de Herijking van de Nota Hoofdwegenstructuur (2007). Het belang van een goed functionerend Hanzetracé is ook onderkend in het bereikbaarheidsconclaf en de verdiepingssessie tussen de provincie Overijssel en de gemeente (2013).

Uit deze stukken blijkt dat de gemeente sinds 2018 dus enkel een verkeerskundige noodzaak ziet: de verbreding van de Van Oldenielstraat is 'voorwaardenscheppend voor de mogelijkheid tot het nemen van (infrastructurele) maatregelen elders in Deventer'. De nu aangehaalde randvoorwaardelijkheid voor woningbouw in Keizerslanden Noord is nooit eerder benoemd en wordt nu ineens aangehaald om subsidie te verkrijgen voor een lang gekoesterde wens van de gemeente om doorstroming voor het autoverkeer te verbeteren.

Het ingezette beleid dateert uit ten minste 2001. Een periode waarin het verkeerskundig beleid in Nederland vooral was gericht op het faciliteren van autoverkeer. Steeds vaker wordt sindsdien in beleid meer integraal naar de materie gekeken, waarbij ook klimaatdoelen, leefbaarheid en bereikbaarheid van functies worden meegewogen. Desondanks is dit nog geen gemeengoed voor de gemeente Deventer en veel andere overheden. Zeer recentelijk heeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) een onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid in Nederland. Jeroen Bastiaanssen, onderzoeker vervoersbeleid bij het PBL stelt daarin: „Een van de belangrijkste doelstellingen van vervoersbeleid is het faciliteren van de toegang van mensen tot banen, voorzieningen en sociale contacten. In de praktijk is vervoersbeleid echter vaak beperkt tot het bestrijden van congestie en faciliteren van verkeersdoorstroming” (NRC, 31 oktober 2022).

Gemeente Deventer gaat uit van autoluwe woningbouw in Keizerslanden Noord, waardoor noodzakelijke uitbreiding van auto-infrastructuur niet kan worden beargumenteerd

In de raadsmededeling 'Aanbieding Propositities Versnelling Woningbouw' van 20-09-2022 lezen wij het volgende:

De wijk (Keizerslanden) biedt nog veel plek om ruim 1.600 woningen te bouwen, dichtbij bestaande voorzieningen. Het gaat hierbij om de Marke-Noord, Ludgeruskwartier, van Heetenstraat locatie, Oranjekwartier en Steenbrugge. Het nieuwe woningaanbod draagt bij aan een inclusieve en ongedeelde samenleving en zorgt voor het verstevigen van de sociale structuur van de wijk, waarin al geïnvesteerd is. De wijk is aangelegd in een tijd waarin de auto ruim baan kreeg. Inzichten zijn veranderd. De wijk kent inmiddels meer en betere wandel- en fietsvoorzieningen dan voorheen: die ontwikkeling wordt voortgezet. Verbeterde fietsverbindingen hebben de afstand overbrugd tussen Keizerslanden en bijvoorbeeld het treinstation en de binnenstad.

Extra woningen in een autoluwe omgeving vraagt grote infrastructurele investeringen Voor deze wijk is het gebiedsprogramma Keizerslanden vastgesteld. Cruciaal is daarbij de onlosmakelijke samenhang tussen het versnellen van de woningbouw en het verder wandel- en fietsvriendelijker maken van de wijk. Dit vraagt om ingrijpende maatregelen in de aanpak van de verkeerssituatie in en om de wijk Keizerslanden. Voor de realisatie van alle woningen zijn deze mobiliteits- en infrastructurele investeringen noodzakelijk

De volgende infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen heeft de gemeente opgenomen in de aanvraag bij het Rijk:

- 1. Capaciteitsverruiming Hanzetracé/N337 (Van Oldenielstraat en aanpassingen Henri Dunantlaan)*
- 2. Verbeteren fietsinfrastructuur Laan van Borgele*

3. *Fietstunnel nabij winkelcentrum Keizerslanden (Karel de Grotelaan)*

Opvallend is dat de gemeente hier stelt dat de positie van de auto ten tijde van aanleg van de wijk voorop stond, maar dat inzichten zijn veranderd. Men wil de wijk nu wandel- en fietsvriendelijker maken, wat tevens goed kan doordat de wijk dicht bij de binnenstad en het NS-station ligt. Natuurlijk juichen wij deze ambitie van de gemeente toe. Het valt dan echter niet te rijmen dat men betoogt dat de Van Oldenielstraat moet worden verbreed. Het directe gevolg hiervan zal namelijk zijn dat er veel meer autoverkeer over deze weg wordt aangevoerd richting de wijk Keizerslanden. Kortom: de maatregel staat totaal haaks op het doel dat de gemeente probeert te bewerkstelligen.

De fietstunnel nabij het winkelcentrum Keizerslanden is daarnaast een vreemde eest in de bijt. In de huidige situatie zijn de verkeersintensiteiten op dit punt van dien aard dat een goede fietsoversteek mogelijk is. Pas wanneer de Van Oldenielstraat en vervolgens in de verdere toekomst de Margijnenek zal worden verbreed, kruist de fietsoversteek hier een 2x2-weg. In die situatie zal de fietsoversteek de doorstroming van het autoverkeer flink belemmeren. De nu aangevoerde tunnel klinkt positief (investeren voor de fiets), maar lijkt eigenlijk een verkapt maatregel om de doorstroming van autoverkeer op de Van Oldenielstraat ook na de verbreding optimaal te laten zijn.

Verbreding Van Oldenielstraat is al langer een doel van de gemeente, onderbouwd met verkeerde uitgangspunten in de Verkeersmodelberekening

Zoals aangegeven is de gemeente Deventer al langer van plan om de Van Oldenielstraat te verbreden. Dit heeft niet eerder een aanleiding vanuit woningbouw gehad, maar is een wens op basis van verkeerskundige gronden en onderzoek dat in 2018 voor het laatst is uitgevoerd. Op de website van de Gemeente Deventer over het onderwerp 'Van Oldenielstraat' vinden we de volgende vragen en antwoorden:

Vraag: Hoeveel verkeersbewegingen zijn er nu en in de toekomst te verwachten in de Van Oldenielstraat en in het verlengde hiervan, de Margijnenek?

Antwoord: In de huidige situatie rijden ruim 15.000 motorvoertuigen per werkdagemaal (mvt/etmaal) over de Van Oldenielstraat. Verkeersmodellen geven een stijging aan tot tussen de 17.000 en 20.000 motorvoertuigen per werkdagemaal in 2030. De Margijnenek heeft nu zo'n 14.000 mvt/etmaal, een aantal dat volgens verkeersmodellen tot 2030 groeit tot zo'n 18.000 mvt/etmaal. De huidige intensiteiten zijn in april 2018 gemeten.

Vraag: Is bij de berekening van de toekomstige aantallen rekening gehouden met de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties zoals Steenbrugge, het gebied van de Oude IJbaan in Zandweerd?

Antwoord: Voor de toekomstige intensiteiten zijn de geplande nieuwbouwlocaties en andere ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen. Ook is al rekening gehouden met capaciteitsverruimende maatregelen op de Van Oldenielstraat en diverse andere verkeersmaatregelen in en om het Deventer wegennet.

De gemeente geeft aan dat de 'verkeersgroei wordt aangegeven door verkeersmodellen'. Dit is echter niet juist. Dergelijke modellen geven geen verkeersgroei aan. Die verkeersgroei is input voor

een model. Een verkeersmodel maakt een wiskundige benadering van de verkeersstromen van een jaar in het verleden, waarna de input wordt aangepast om de effecten van veranderende verkeersstromen naar de toekomst in beeld te brengen. (Zie een al veel aangehaalde publicatie van milieudefensie over dit thema:

https://www.leefmilieu.nl/sites/www3.leefmilieu.nl/files/imported/pdf_s/verkeersmodellen.pdf).

Uit de beschreven uitgangspunten van de verkeersberekeningen (bijlage in Verkeersstudie Oldenielstraat van 20 maart 2018) valt verder het volgende op:

- Door de gemeente is een verkeersprognose van het jaar 2030 gemaakt die is uitgevoerd in 2018. In deze berekening zijn nieuwe woningbouwlocaties toegevoegd in het model en daarmee dus extra autoverkeer. De gemeente geeft in de subsidie-aanvraag aan het rijk nu aan dat de nieuw te bouwen woningen in Keizerslanden Noord een autoluwe wijk gaan vormen. De gemeente heeft echter niet inzichtelijk gemaakt dat de verkeersproductie van de nieuwe woningen in het verkeersmodel hierop zijn aangepast, waarmee waarschijnlijk het aantal verkeersbewegingen in het model in 2030 te hoog worden ingeschat.
- De verkeersprognose van de gemeente is uitgevoerd met een inmiddels achterhaald 'Transatlantic Market groeiscenario' van het CPB. Deze zogenaamde WLO-scenario's zijn echter al sinds 2015 vervangen door nieuwe scenario's. Overigens zijn die scenario's van 2015 inmiddels ook al weer achterhaald en werkt PBL inmiddels aan nieuwe scenario's (zo blijkt uit onder andere de publicatie 'Actualisatie invoer mobiliteitsmodellen 2020 dd. 25 juni 2020). De cijfers die de gemeente gebruikt zijn dus verouderd en bevatten in elk geval niet de effecten van toenemend thuiswerken sinds de coronacrisis en de effecten van stijgende brandstofprijzen en afnemende globalisering als gevolg van de oorlog in Oekraïne. De berekeningen gaan daarmee uit van een veel te hoge autonome groei voor het autoverkeer.
- Tot slot heeft de gemeente in de scenario's - blijkens het antwoord op de website - de '*capaciteitsverruimende maatregelen op de Van Oldenielstraat*' al meegenomen in de berekening. Er is dus niet berekend wat het effect van extra woningbouw is op de huidige vormgeving van de Van Oldenielstraat, maar de verruimde capaciteit is als uitgangspunt in de berekening al meegenomen..

Kortom, op basis van bovenstaande punten is vast te stellen dat de verkeersberekeningen die een groei tot 20.000 motorvoertuigen op de Van Oldenielstraat op z'n gebaseerd zijn op achterhaald uitgangspunten. Het onderzoek in 2018 is daarnaast uitgevoerd met als doel vast te stellen hoe de Van Oldenielstraat ontworpen moet worden om maximale doorstroming voor het autoverkeer te waarborgen. De gemeente zou op z'n minst eerst een algehele visie naar de toekomstige mobiliteit in de gemeente Deventer moeten opstellen, waar op integrale wijze wordt gekeken naar de woningbouwopgave, mobiliteitsbehoefte, klimaatdoelen en leefbaarheidsaspecten. Een eventuele vervolgstap is dan een vernieuwd onderzoek met recente en reële uitgangspunten die een eventuele nut en noodzaak voor verbreding moeten aantonen, want de argumenten daarvoor liggen nog niet op tafel.

Gemeente gaat voorbij aan het knelpunt N348 en de relatie met de Van Oldenielstraat

In de raadsmededeling van 7-1-2020 lezen we het volgende:

Het dakpanprincipe gaat ervan uit dat opeenvolgend de volgende verkeersmaatregelen worden genomen:

- een aantrekkelijker N348 als regionale weg naar Salland voor doorgaand verkeer ten opzichte van Deventer;*
- een opgewaardeerd Hanzetrace (A1-Van Oldenielstraat), dat door de bij 1 genoemde maatregel ruimte krijgt voor opvang van met name extern verkeer en doorgaand verkeer naar Olst e.o.;*
- een afgewaardeerde verkeersstructuur in de schil om de binnenstad, langs de IJssel en in de poort van Deventer ten noorden van de Hanzeweg met meer ruimte voor de fietser en een betere verblijfskwaliteit.*

De capaciteitsverruiming van de Van Oldenielstraat staat hier nadrukkelijk op het tweede plan en is pas aan de orde nadat de N348 is aangepakt. Financiële middelen behoren derhalve eerst naar maatregelen op de N348 te gaan, als wezenlijk onderdeel van de visie op de hoofdwegenstructuur als geheel.

In de propositie Keizerslanden ontbreekt de herijking van de hoofdwegenstructuur

Het jongste Bestuursakkoord van gemeente Deventer vermeldt wat er te doen staat inzake de bereikbaarheid van de stad. Naast fietsen, parkeren en openbaar vervoer lezen we het volgende omtrent de hoofdwegenstructuur:

- We herijken de visie hoofdwegenstructuur en betrekken daarbij een brede visie op mobiliteit.*
- De afgelopen jaren is er al hard gewerkt aan opwaardering van het Hanzetracé. Het laatste knelpunt is de Van Oldenielstraat, daar gaan we de komende periode werk van maken.*
- We kijken opnieuw naar de verkeersafwikkeling op de N348. We onderzoeken samen met de provincie hoe we dit traject aantrekkelijker kunnen maken.*

Als eerste is aldaar de herijking vermeld. Gezien de hierboven opgenomen beschouwingen is dit uitermate relevant. Eventueel beschikbaar komende gelden behoren dus eerst hieraan te worden besteed, alvorens over te gaan tot verdergaande planvorming.