



Verslag peiling 'Goed Op Weg'

November 2024

Inhoud

Verslag peiling 'Goed op weg'	3
Benadering van doelgroepen	4
De manier van peilen met een keuzewijzer	5
Achtergrond respondenten	6
Analyse opbrengst keuzewijzer	8
1. Rustige binnenstad en woonwijken	9
2. Verlagen maximumsnelheid	10
3. Winkelen in Deventer	11
4. Gebied langs de IJssel	12
5. Stationsgebied	13
6. Vervoer naar de binnenstad	14
7. Parkeren in of aan de rand van de binnenstad	15
8. Parkeren of terrassen in de binnenstad	16
9. Auto thuis parkeren	17
10. Deelvervoer	18
11. Parkeren in winkelgebied	19
12. Voorrang bij kruispunten	20
Open antwoorden	21
Uitgelicht: Van Oldenielstraat	22
Uitgelicht: De Welle	23
Uitgelichte reacties via het open invulveld van de Keuzewijzer	24

Verslag peiling 'Goed op weg'

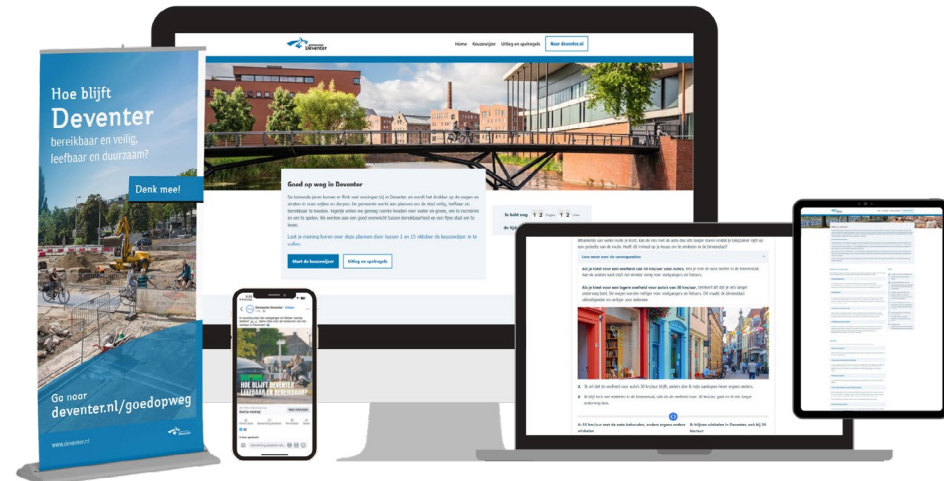
Aanleiding

De komende jaren komen er flink wat woningen bij in Deventer. Dit betekent meer gebruik van de openbare ruimte om te wandelen, spelen en te ontmoeten. Maar ook meer verkeer. Voor een goed evenwicht tussen bereikbaarheid en een fijne plek om te wonen en werken heeft het college van burgemeester en wethouders bestaande plannen voor de hoofdwegenstructuur van Deventer en de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad en omgeving vernieuwd.

In de eerste helft van oktober 2024 is door middel van een online vragenlijst, genaamd keuzewijzer, gepeild wat de mening van bewoners, ondernemers, weggebruikers in Deventer is over de bereikbaarheid en leefbaarheid in Deventer. In dit document leest u over de opbrengst van deze peiling.

Inleiding

Via deventer.nl/goedopweg en doemee.deventer.nl/goedopweg zijn inwoners, ondernemers en bezoekers van Deventer geïnformeerd over de achtergronden van het project. Deelnemers werden aan de hand van 12 dilemma's gevraagd om hun keuzes voor een bereikbaar en leefbaar Deventer in 2030 en verder in te sturen. 2.014 respondenten hebben hun stem laten horen.



Met deze peiling creëren we bewustwording van de ontwikkelingen in onze gemeente en geven we inzicht in de complexiteit van het onderwerp. Ook levert het informatie van verschillende doelgroepen op; dat bijdraagt aan de kwaliteit van de herijking van de visie en het opstellen van het mobiliteitsplan binnenstad en periferie.

Opbrengst voor besluitvorming

De opbrengst van de peiling leidt tot een advies aan het college en de raad. Burgemeester en wethouders wegen de uitkomsten van de peiling mee in het voorstel dat naar de gemeenteraad gaat. Ook onderzoeken, ambtelijke adviezen en het advies van de focusgroep wegen daarin mee.

We laten de opbrengst van de keuzewijzer weten aan inwoners via doemee.deventer.nl/goedopweg.

Benadering van doelgroepen

Voor de peiling hebben we vooraf een aantal doelgroepen benoemd. Vervolgens hebben we deze doelgroepen benaderd via diverse communicatiemiddelen om bekendheid te geven aan de keuzewijzer.

Doelgroepen

- Bewoners periferie en aanwonenden
- Bewoners binnenstad
- Forenzen / weggebruikers
- Jongeren
- Ondernemers
- Autogebruikers
- Fietzers



Communicatiemiddelen

- Website en artikelen
 - Projectpagina op de gemeentelijke website: www.deventer.nl/goedopweg
 - Persbericht (deze is overgenomen in de Stentor en RTV Oost)
 - Artikel in de Deventer Nu, De Stedendriehoek, pagina 'Deventer.nu'
 - Artikel in digitale wekelijkse nieuwsbrief gemeente Deventer (bijna 3000 abonnees)
- Advertentiecampaagnes
 - Advertentie op LED-schermen op 7 plekken in de stad
 - Social media campagnes: Organische posts op LinkedIn, Facebook, Instagram
 - Betaalde advertenties op Facebook en Instagram
- Offline middelen
 - Live aanwezigheid op 3 publieksmomenten: in hal Saxion Hogeschool, in het Auditorium van het stadhuis en tijdens de weekmarkt op de Beestenmarkt
 - Duurzame 'groei' kaarten (met biologisch zaadmengsel) met daarop de weblink naar www.deventer.nl/goedopweg

De manier van peilen met een keuzewijzer

Nadenken over een toekomstige bereikbare en leefbare stad kan ingewikkeld zijn. Niet iedereen kan zich er iets bij voorstellen en ook nog eens bepalen wat consequenties zijn van bepaalde plannen en keuzes.

Daarom is gekozen voor de keuzewijzer. Deze vorm van digitale enquête helpt de deelnemer om een beter afgewogen keuze te maken bij een vraag die wordt gesteld. Ook geeft het ons inzicht in hoe bepaalde doelgroepen tegen bepaalde maatregelen aankijken door scherpe dilemma's voor te leggen.

Elke vraag is een dilemma, met een A of B antwoord. Je kunt volledig A of B antwoorden, maar ook ergens tussenin. Bij elk dilemma wordt aangegeven wat de consequentie is van een keuze. En dat zijn consequenties die schuren, die een beetje pijn doen.

Je moet als deelnemer dus echt goed nadenken voordat je antwoord geeft en beseffen dat er gevolgen zijn van een keuze. Het feit dat het schuurt is niet altijd makkelijk, maar zorgt wel voor beter afgewogen keuzes. En die output geeft, met een advies, het gemeentebestuur betere informatie bij het nemen van een besluit.

Ruimte voor fietsers, voetgangers
en groen



Ruimte voor de auto



Afbeelding:

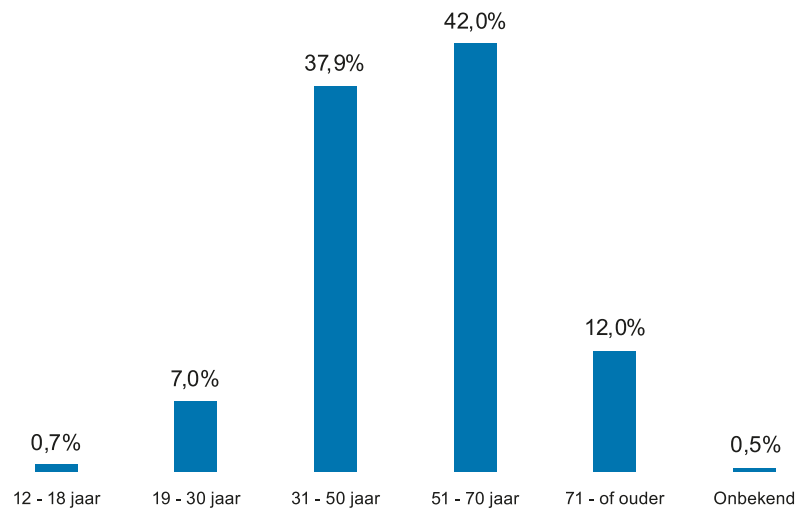
Tijdens en na het invullen van de Keuzewijzer was te zien waar de overwegende voorkeur van de individuele deelnemer lag. Meer voorkeur voor fiets, lopen en groen òf meer voorkeur voor ruimte voor de auto. De groene balkjes bewogen heen en weer aan de hand van een specifiek gekozen antwoord.

Achtergrond respondenten

Totaal aantal unieke respondenten

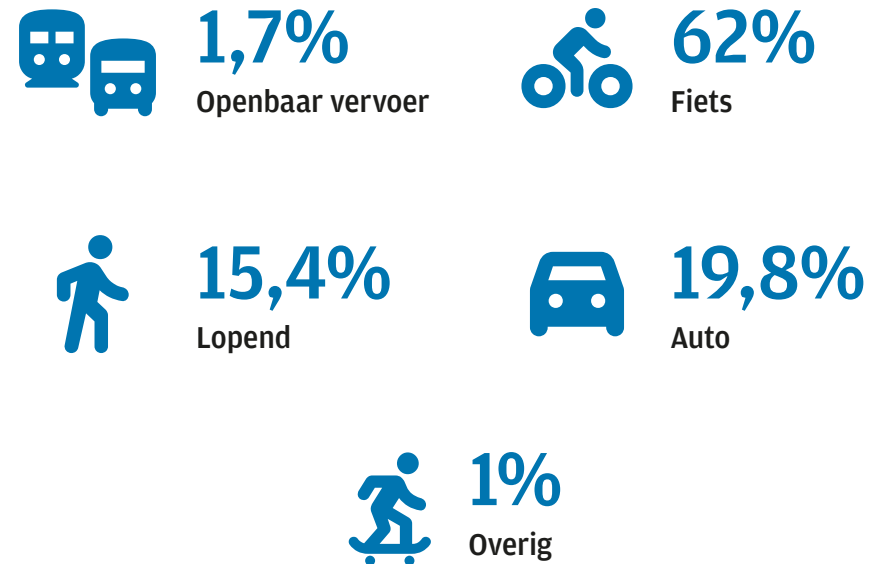
2.014

Verdeling leeftijd van respondenten



Van de 2.014 deelnemers is ruim 80% tussen de 31 en 70 jaar oud.

Meest gebruikte vervoersmiddel naar de binnenstad



Leeswijzer

In de keuzewijzer hebben wij de vraag gesteld welk vervoersmiddel de respondent het meest gebruikt om naar de binnenstad te gaan. Voor de leesbaarheid gebruiken wij de termen automobilist, fietser of voetganger in de rest van de rapportage.

Achtergrond respondenten

De vragenlijst was open voor iedereen. Ook mensen van buiten de gemeente Deventer konden de vragenlijst invullen. Toch is het overgrote deel van de respondenten woonachtig in de gemeente Deventer. Slechts 5% woont buiten de grenzen van de gemeente.

De meeste respondenten geven aan in de bebouwde kom van Deventer (83%) te wonen of werken. 506 van de respondenten geven aan in de wijk Binnenstad te wonen. Dit komt neer op een aandeel van 25%. Het grootste deel van de respondenten woont dus in stedelijk gebied. Van alle deelnemers komt 95% uit gemeente Deventer.



95%

Woont binnen gemeente



83%

Woont binnen bebouwde kom*

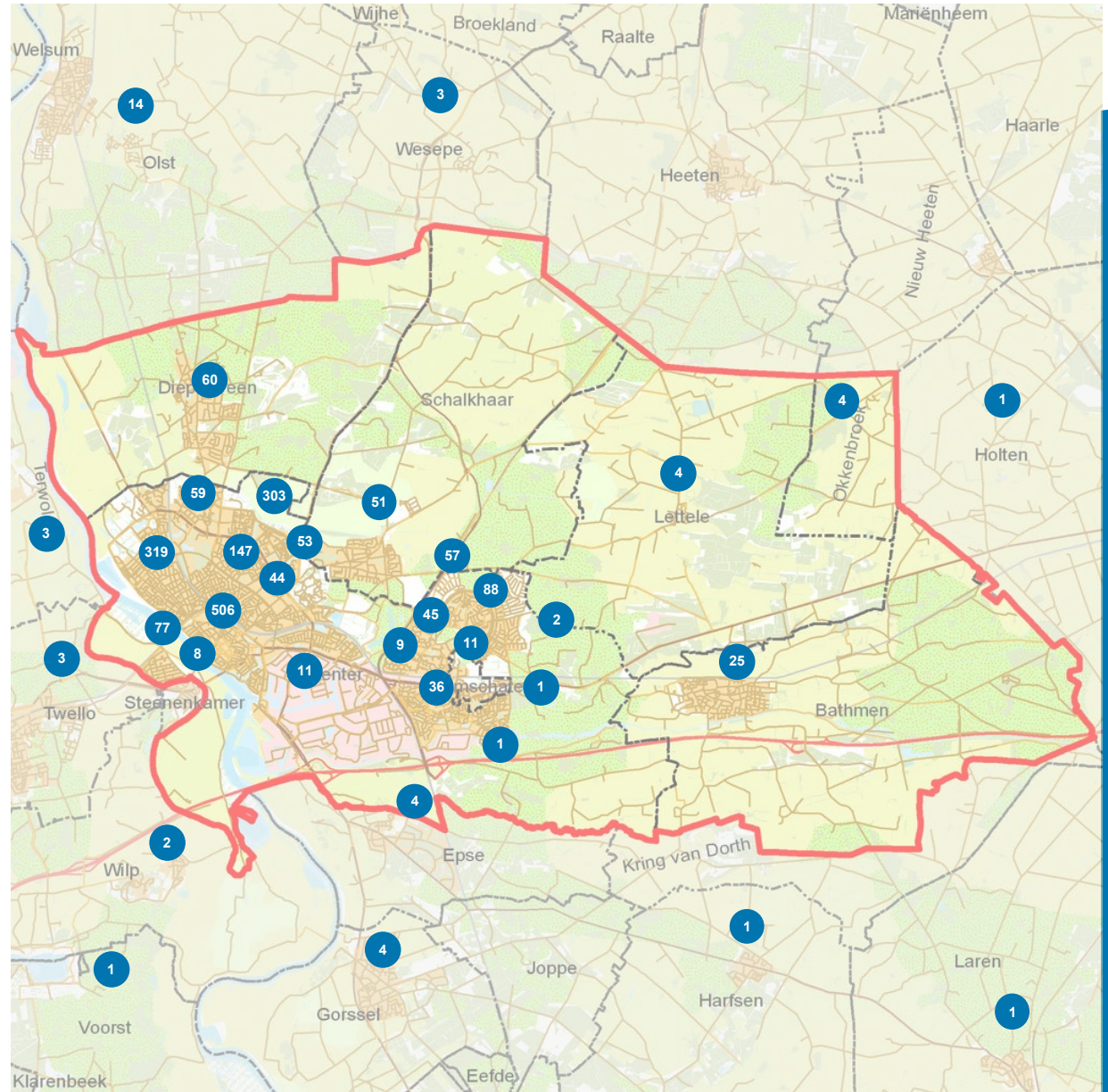


25%

Woont in de binnenstad**

* Postcodegebieden 7411 t/m 7418 en 7421 t/m 7425

** Postcodegebied 7411



Analyse opbrengst keuzewijzer

Uit de analyse blijkt dat er bij deelnemers gemiddeld brede steun is voor de plannen. Over het algemeen geven de respondenten aan een voorkeur te hebben voor meer ruimte voor fiets, lopen en groen (score van 71,5 op een schaal van 100). Dit is een redelijk sterke voorkeur. De respondenten die het vaakst met de fiets of lopend gaan hebben soortgelijke resultaten. De respondenten die het vaakst met de auto op pad gaan zijn gemiddeld genomen neutraal.

De vragenlijst bevatte 12 dilemma's. Bij ieder dilemma konden de respondenten hun voorkeur aangeven voor één van de twee opties. Daarbij konden ze ook aangeven hoe sterk hun voorkeur was.

De opties kun je indelen in twee categorieën:

1. **Meer ruimte voor fiets, lopen en groen;**
2. **Meer ruimte voor de auto.**

Door een gemiddelde te nemen van alle uitkomsten van de dilemma's, kan er een algemene voorkeursscore worden berekend. Een score van 50 betekent dat de respondenten over het algemeen neutraal zijn, terwijl een score van 100 zou betekenen dat alle respondenten de sterkst mogelijke voorkeur hebben voor één van de twee categorieën.

De gemiddelde scores kun je zien in de figuur hiernaast. Ook zijn de scores per meest gebruikte vervoersmiddel weergegeven. De vervoersmiddelen "openbaar vervoer" en "overig" zijn buiten beschouwing gelaten, omdat dit maar een laag aandeel van het totaal aantal respondenten is.

Op de volgende pagina's worden de resultaten per dilemma-vraag gepresenteerd.



Gemiddelde alle vervoersmiddelen



Automobilisten



Fietsers



Voetgangers



Ruimte voor fiets, lopen en groen



Ruimte voor de auto

1. Rustige binnenstad en woonwijken

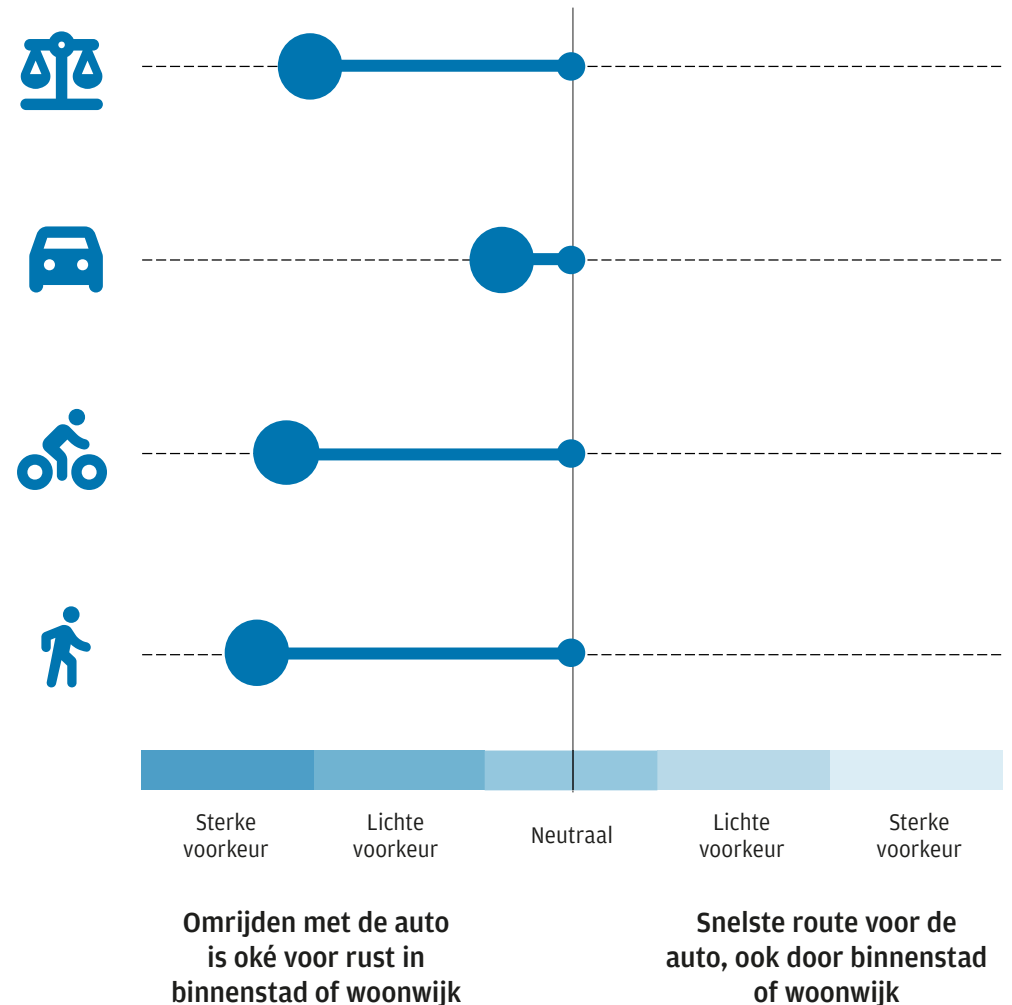
De gemeente wil woonwijken en de binnenstad rustiger, groener, prettiger en veiliger maken. Dit is mogelijk wanneer automobilisten meer gebruik gaan maken van de grotere wegen, zoals de N348, de A1 en het Hanzetrace. Dit betekent voor automobilisten soms een langere route om de bestemming te bereiken.

- A. Ik kies met de auto altijd de kortste of snelste route. Ook als die route door een woonwijk of de binnenstad gaat.
- B. Als ik niet met de auto in de binnenstad of een woonwijk hoeft te zijn, hoeft ik daar ook niet te rijden met de auto. Dit kan betekenen dat ik soms moet omrijden.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor omrijden met de auto als dit ten goede komt van de rust in de binnenstad of woonwijk. Deze score valt bijna in de categorie: sterke voorkeur. Voor respondenten die het vaakst fietsen of lopen is dit zelfs een **sterke voorkeur**.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** in dit dilemma.



2. Verlagen maximumsnelheid

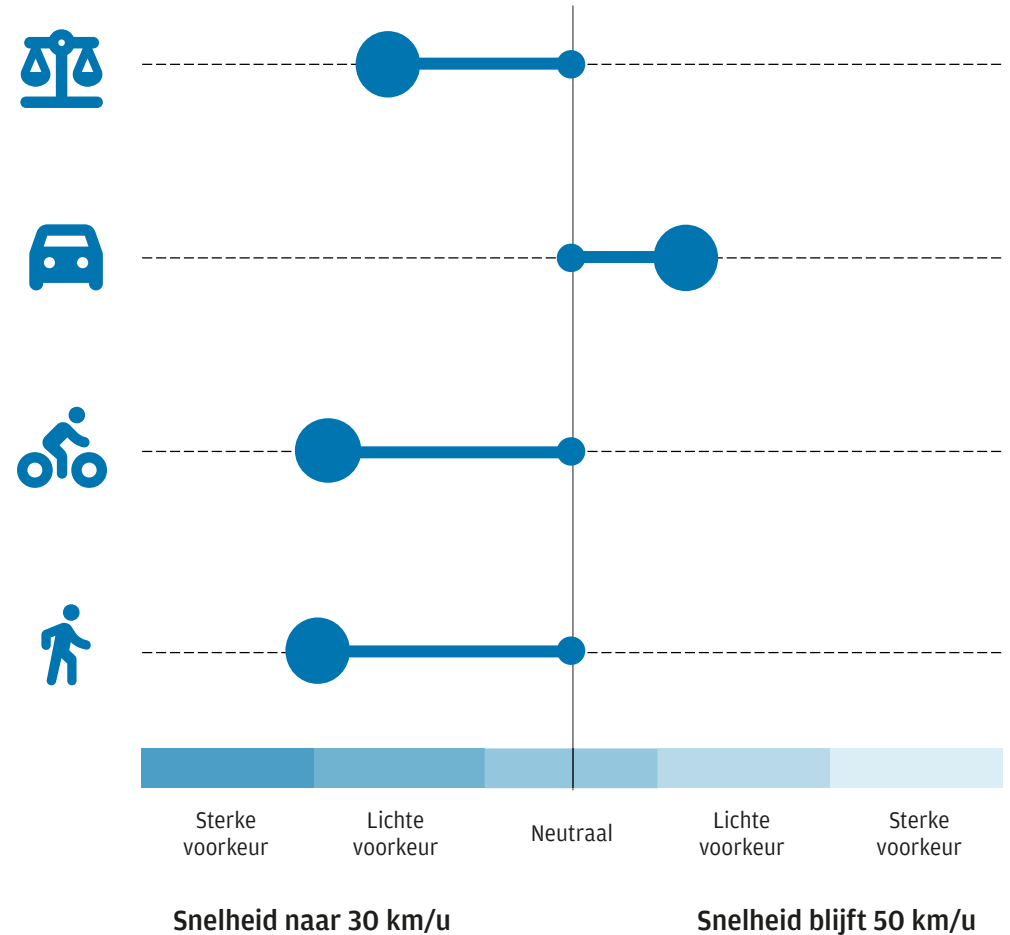
De gemeente overweegt op een aantal doorgaande wegen de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Een 30km/uur weg is veiliger en neemt minder ruimte in dan een 50km/uur weg. Door de snelheid te verlagen, komt er ruimte vrij die gebruikt kan worden om de buurt veiliger en prettiger te maken.

- A. Ik wil met de auto wel 30 km/uur rijden op doorgaande wegen. Dit is veiliger en zo ontstaat er langs die wegen meer ruimte voor groen, fietsers en voetgangers.
- B. Ik wil zo snel mogelijk met de auto op mijn bestemming komen. Ook als dat minder veilig is en er daardoor minder ruimte is voor groen, fietsers en voetgangers.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u op doorgaande wegen.

Bij dit dilemma is een goed onderscheid te zien tussen fietsers en wandelaars en automobilisten. Respondenten die het vaakst fietsen of lopen hebben hier een **lichte voorkeur** voor. De voorkeur van fietsen of lopen is gemiddeld genomen wel sterker. Automobilisten hebben gemiddeld genomen juist een **lichte voorkeur** voor het behouden van de maximumsnelheid op 50 km/u.



3. Winkelen in Deventer

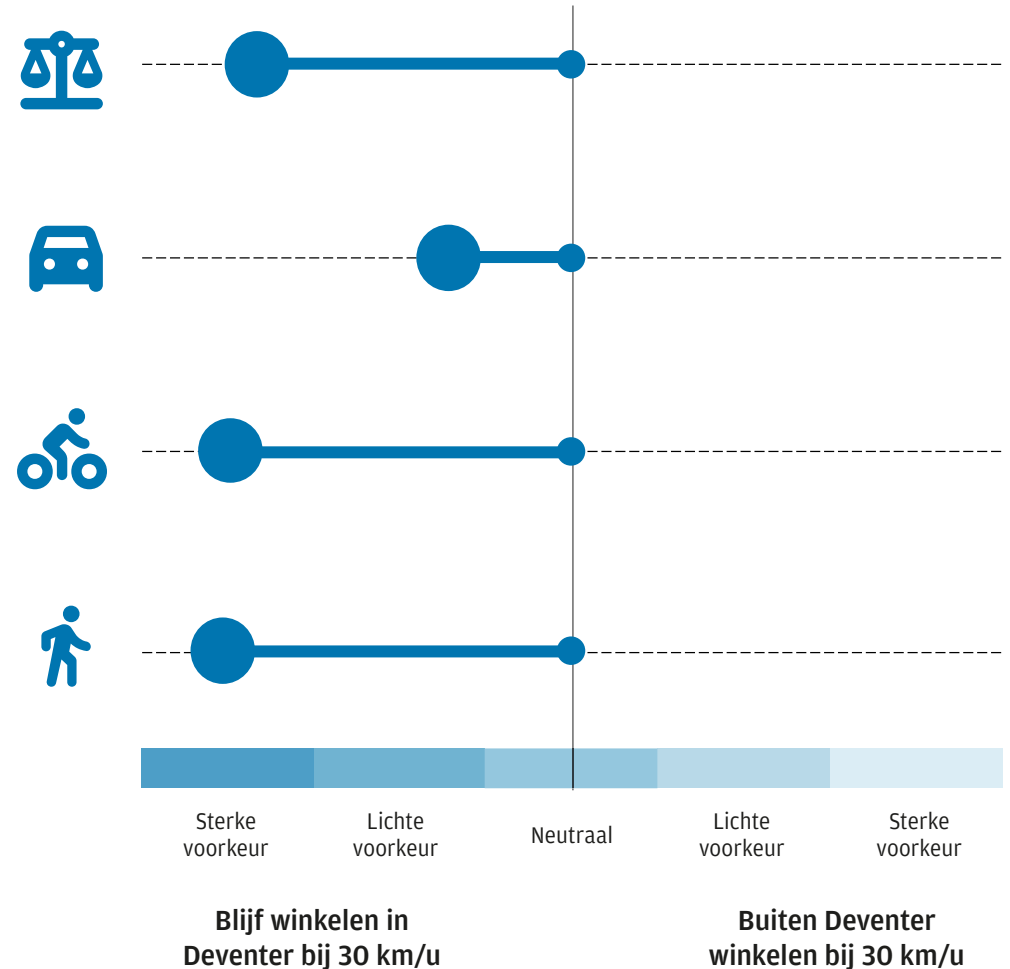
De gemeente wil op een aantal doorgaande wegen de snelheid verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Afhankelijk van welke route je kiest, kan de reis met de auto dus iets langer duren omdat je langzamer rijdt op een gedeelte van de route. Heeft dit invloed op je keuze om te winkelen in de binnenstad?

- A. Ik wil dat de snelheid voor auto's 50 km/uur blijft, anders doe ik mijn aankopen liever ergens anders.
- B. Ik blijf toch wel winkelen in de binnenstad, ook als de snelheid naar 30 km/uur gaat en ik iets langer onderweg ben.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **sterke voorkeur** te hebben voor het blijven winkelen in Deventer, ook bij het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u. Dit komt met name door de sterke voorkeur van fietsers en lopers voor deze optie.

Ook automobilisten hebben gemiddeld genomen een **lichte voorkeur** voor deze optie.



4. Gebied langs de IJssel

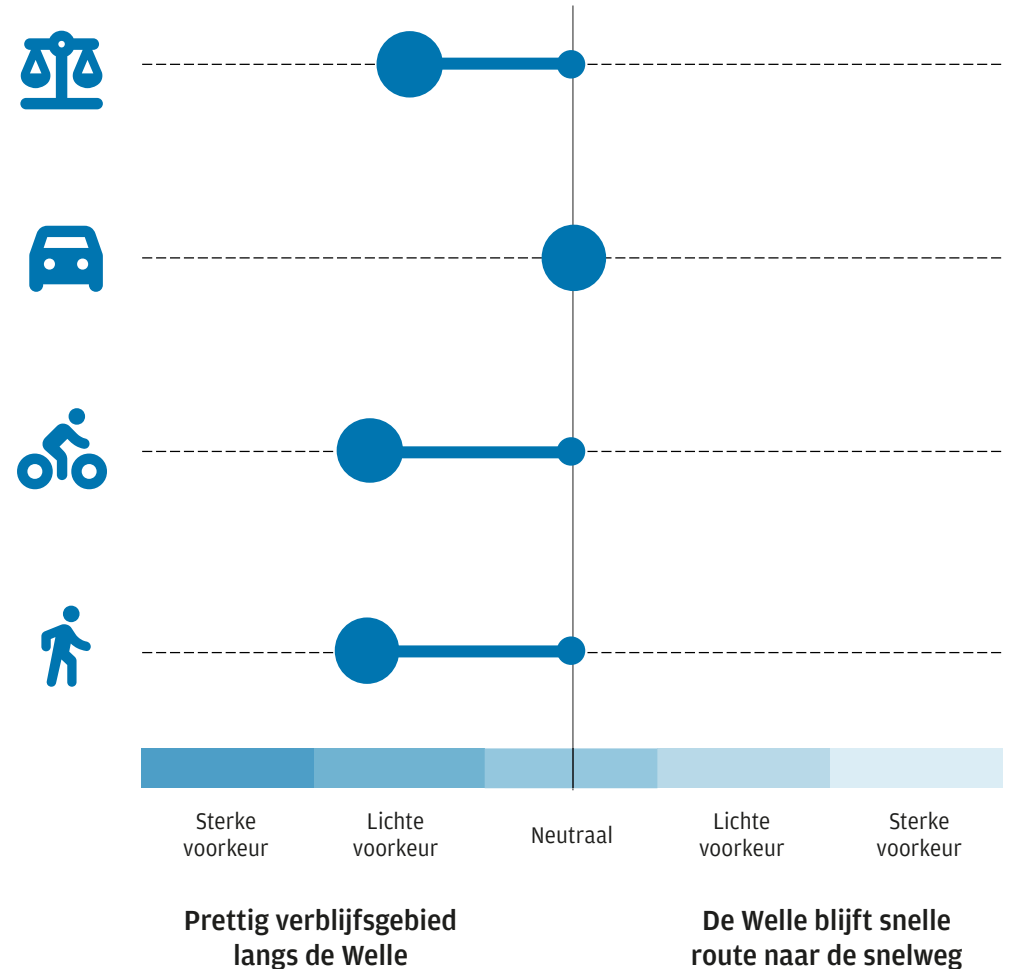
De gemeente wil de Welle aantrekkelijker maken voor voetgangers en fietsers. Ter hoogte van de Nieuwe Markt komt meer ruimte voor lopen, fietsen en zitten. Het aantal auto's op de Welle moet hiervoor omlaag.

Om het doorgaand autoverkeer op de Welle te verminderen, wordt voorgesteld om de Bokkingshang en Emmastraat af te sluiten voor autoverkeer. Voor fietsers en voetgangers blijven deze wegen toegankelijk. Dit betekent dat het langer duurt om via de Welle op de snelweg (A1) en N344 te komen.

- A. Ik vind het prettig als de Welle een rustig en autoluw verblijfsgebied wordt. Het is geen probleem als ik daardoor iets langer onderweg ben naar de A1 en de N344.
- B. Ik wil dat de Welle blijft zoals die is en dat de Bokkingshang en Emmastraat open blijven voor auto's. Zo kun je zonder omweg naar de A1 en N344 blijven rijden, en het is prima als het gebied langs de IJssel geen prettiger verblijfsgebied wordt.

Resultaat

Deelnemers die vaker de auto gebruiken hebben een **neutrale voorkeur** bij dit dilemma. In de open antwoorden (zie verderop in de analyse) is veel gezegd over dit dilemma. De meningen over de inrichting van de Welle zijn verdeeld. Meerdere deelnemers maken zich zorgen over de (verkeers-) effecten op de directe omgeving als er geen of minder autoverkeer mogelijk is op de Welle.



5. Stationsgebied

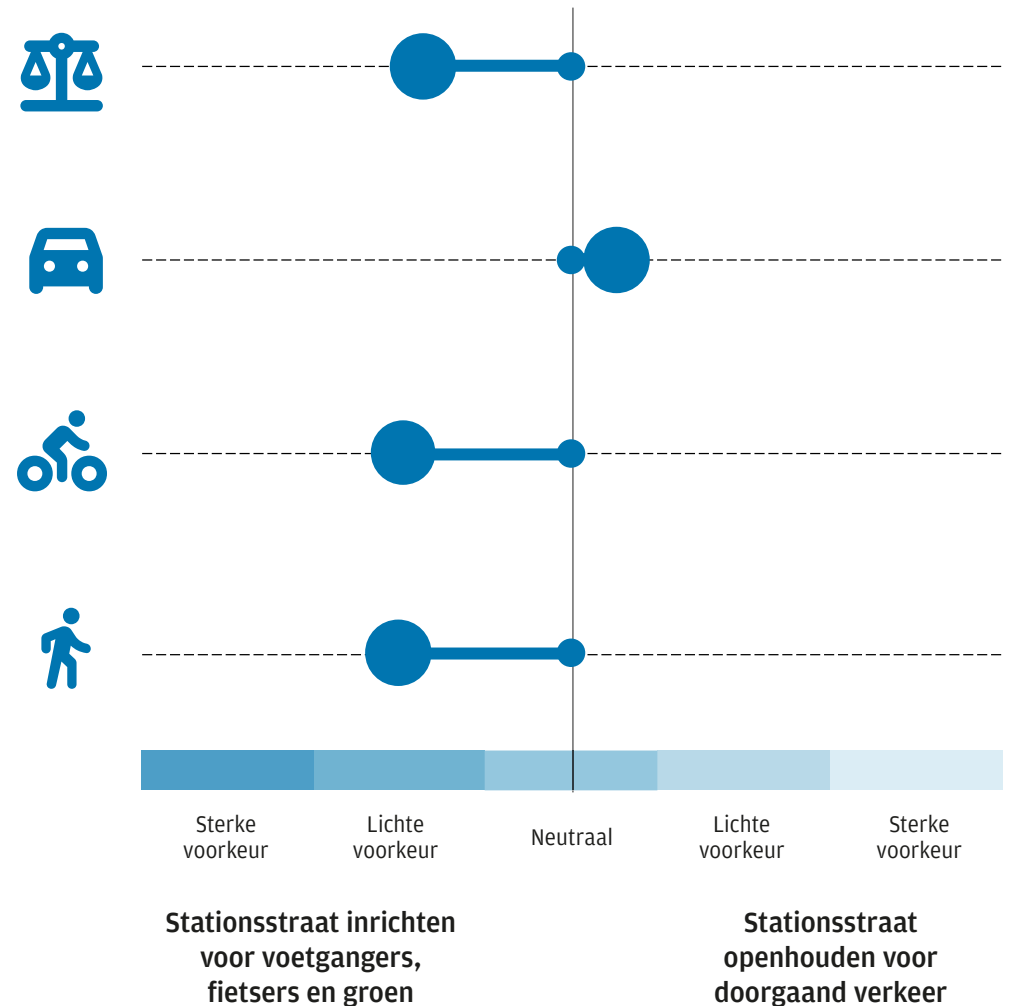
De gemeente wil het station beter verbinden met de binnenstad en stadscampus De Kien. Ook willen we de omgeving van het station aantrekkelijker maken. Dit kan door de Stationsstraat voor voetgangers, fietsers en bussen in te richten, en af te sluiten voor het andere verkeer. Dan kan verkeer op het kruispunt Stationsstraat met de Singel sneller doorstromen. Auto's die nu nog via de Hoge Hondstraat de stad in rijden, moeten dan een andere route kiezen. Halen en brengen met de auto op de Stationsstraat blijft mogelijk vanaf de Singel.

- A. De Stationsstraat moet open blijven voor auto's. De ruimte voor voetgangers, fietsers en groen blijft zoals die nu is.
- B. De Stationsstraat wordt ingericht voor voetgangers, fietsers en bussen, en ik vind het niet erg als auto's een andere route moeten nemen naar de Singel

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor het inrichten van de Stationsstraat voor voetgangers, fietsers en groen. Logischerwijs geven ook fietsers en voetgangers aan een **lichte voorkeur** te hebben voor deze optie.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Wel neigen ze naar de lichte voorkeur richting de optie om de Stationsstraat open te houden voor doorgaand verkeer.



6. Vervoer naar de binnenstad

De gemeente wil het gebruik van de fiets naar de binnenstad aanmoedigen door meer gratis, overdekte en bewaakte fietsenstallingen te plaatsen. Ben jij bereid vaker met de fiets te gaan als je je fiets veilig en droog kunt stallen, of blijf je liever met de auto komen, ook als die parkeerkosten hoger zijn?

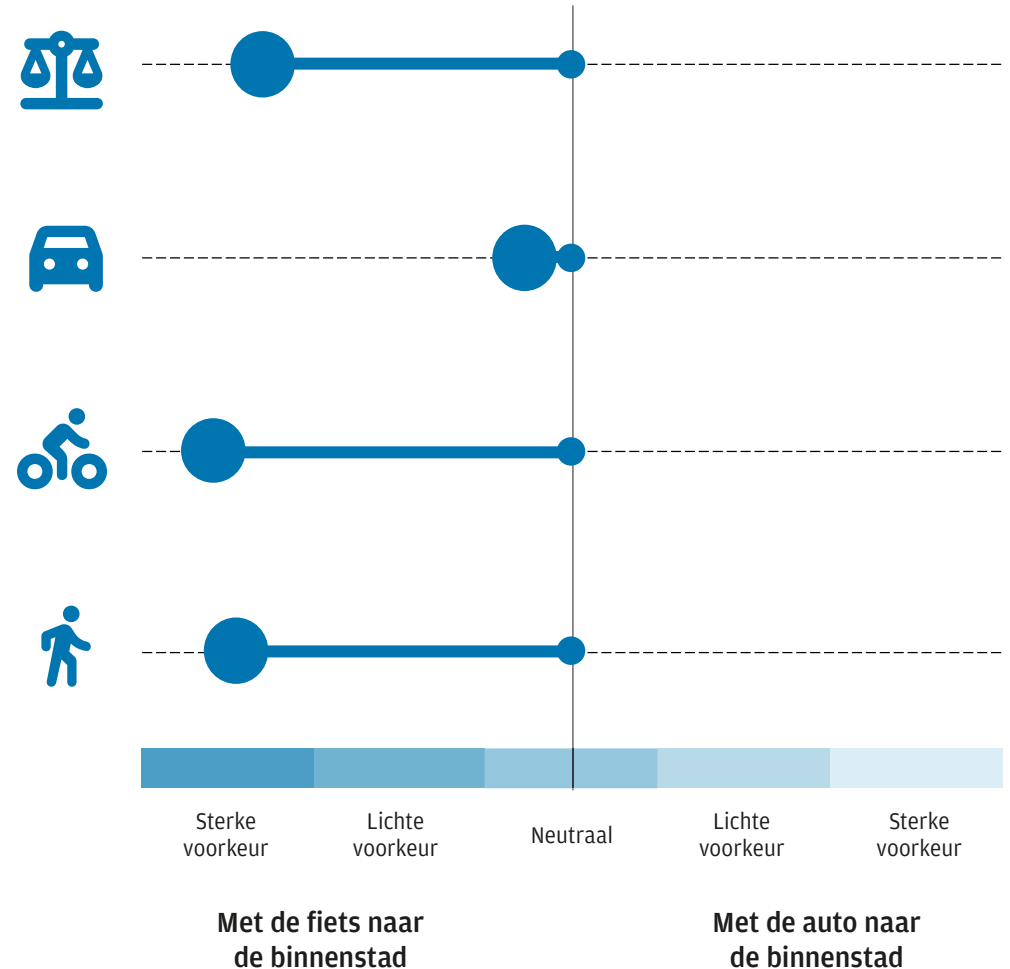
- A. Ik wil wel vaker met de fiets naar de binnenstad gaan, als er op meer plekken gratis, overdekte en bewaakte fietsenstallingen zijn.
- B. Ik blijf liever met de auto in de binnenstad parkeren. Ook als het duurder is om de auto te parkeren dan de fiets.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **sterke voorkeur** te hebben om met de fiets naar de binnenstad te gaan.

Fietsers en voetgangers geven aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Hun gemiddelde score neigt ook naar een lichte voorkeur voor het gaan met de fiets naar de binnenstad.



7. Parkeren in of aan de rand van de binnenstad

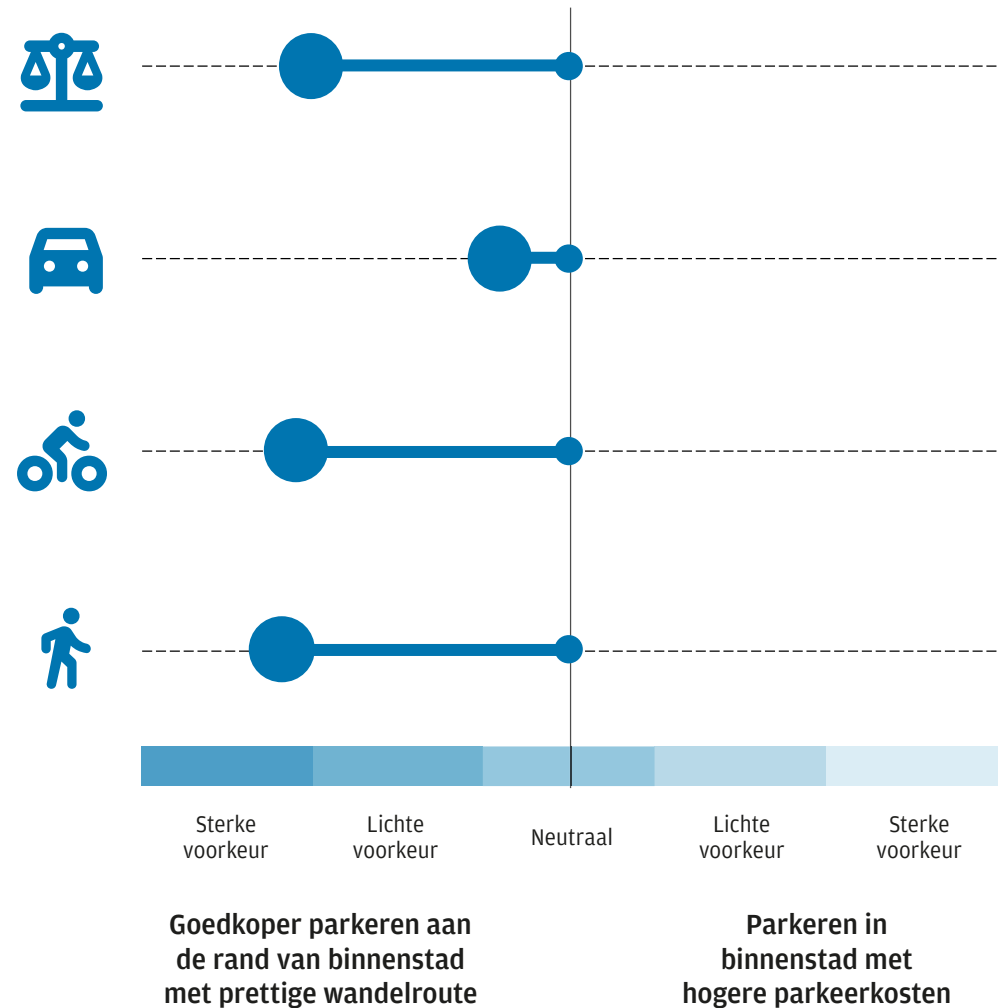
Om de binnenstad van Deventer prettig en bereikbaar te houden, wil de gemeente gebruik maken van zogenaamde hubs. Dit zijn plekken aan de rand van de binnenstad waar je je auto goedkoop kunt parkeren. Vanaf deze hubs kun je via een prettige, groene wandel- of fietsroute verder de stad in.

- A. Met de auto in de binnenstad parkeren, ook als de parkeerkosten in de stad veel hoger zijn dan bij een hub.
- B. Met de auto goedkoper parkeren aan de rand van de binnenstad, als ik daarna via een prettige groene wandel- of fietsroute verder de stad in kan.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor het goedkoper parkeren aan de rand van de binnenstad en via prettige wandelroutes naar de stad te gaan. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als sterk.

Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie. Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting dezelfde optie.



8. Parkeren of terrassen in de binnenstad

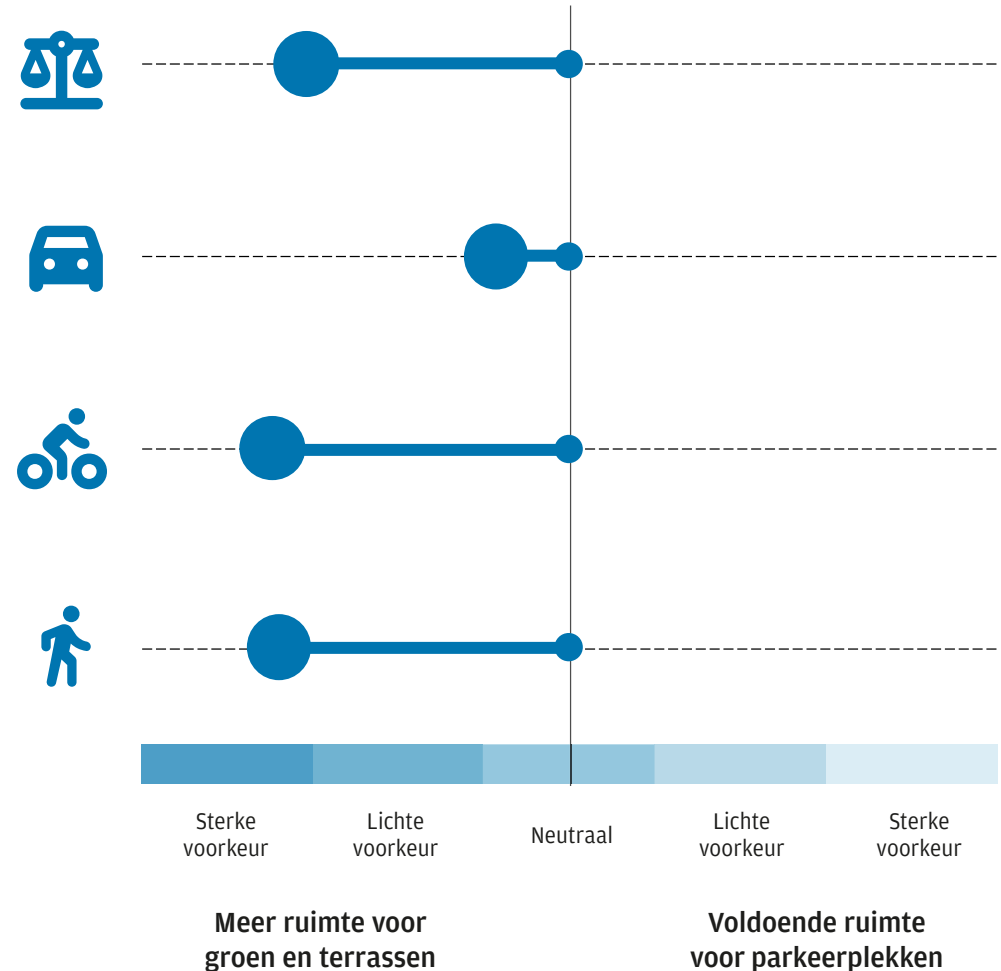
In de binnenstad is de ruimte beperkt. Met parkeerplekken vlakbij winkelstraten kun je dichterbij winkels parkeren. Maar dat zorgt ook voor meer auto's op straat. Ook is er daardoor minder ruimte voor bijvoorbeeld groen en terrassen. Dat heeft invloed op de sfeer en veiligheid in de binnenstad.

- A. Ik wil altijd een korte loopafstand van de gezellige binnenstad naar mijn auto, ook als dat betekent dat er door die parkeerplekken minder ruimte is voor groen en terrassen.
- B. Ik wil minder rondrijdende auto's en meer ruimte voor groen en terrassen in de binnenstad, en ben bereid daarvoor mijn auto buiten de binnenstad te parkeren.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor meer ruimte voor groen en terrassen in de binnenstad. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als sterk. Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie.

Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting meer ruimte voor groen en terrassen.



9. Auto thuis parkeren

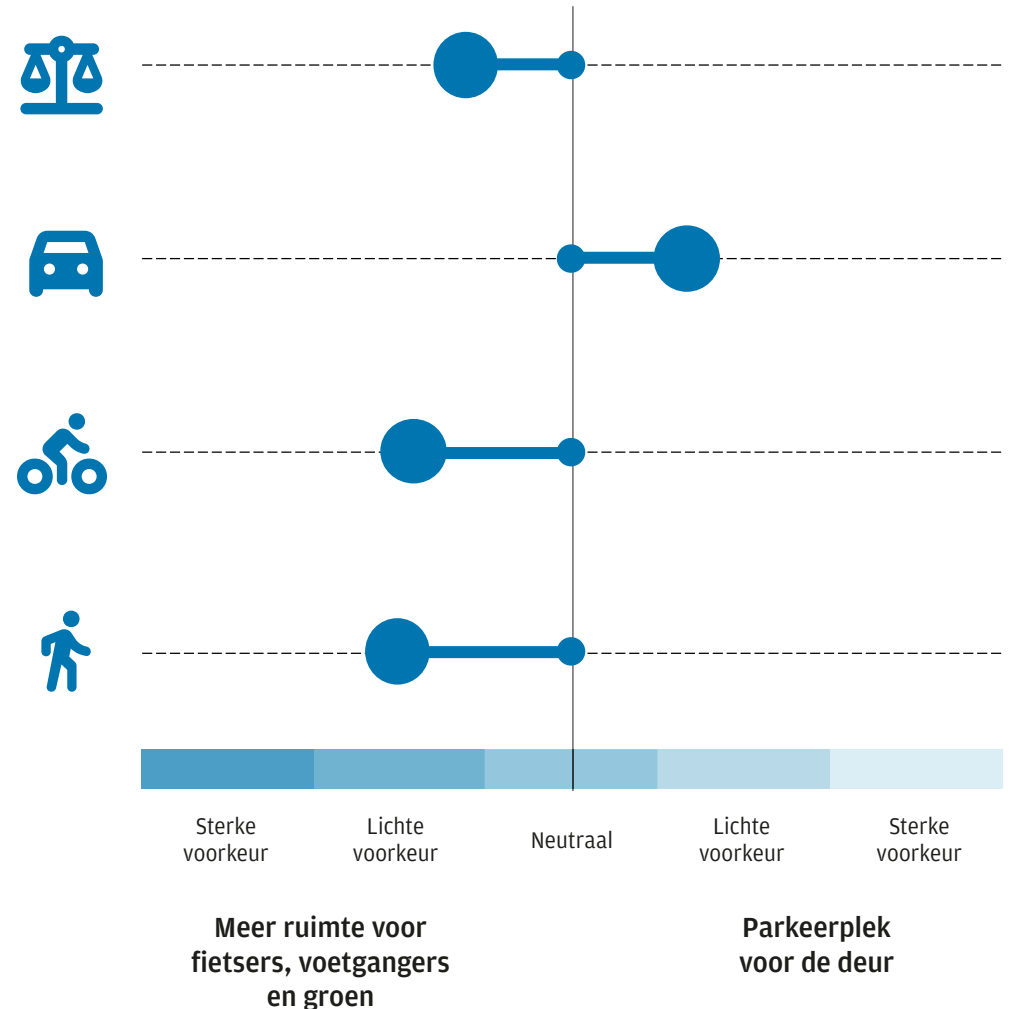
De komende jaren komen er veel nieuwe woningen bij in Deventer. In nieuwe wijken is de ruimte beperkt en moet worden nagedacht over hoe die ruimte wordt gebruikt. Moeten we auto's altijd voor de deur kunnen parkeren? Of is het beter om meer ruimte te maken in de straten voor groen, spelen, wandelen en fietsen? Een gezamenlijke parkeerplek voor de buurt op loopafstand van de woningen kan dan een oplossing zijn.

- A. Ik vind het niet erg om een stukje te lopen naar een gezamenlijke parkeerplek in de buurt voor mijn auto, als er in mijn straat daardoor meer ruimte komt voor fietsers, voetgangers en groen en spelen.
- B. Ik wil mijn auto altijd voor de deur van mijn huis kunnen parkeren. Dat vind ik belangrijker dan meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen en spelen in mijn buurt.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als neutraal. Fietsers en voetgangers geven ook aan een **lichte voorkeur** te hebben voor deze optie.

Deelnemers die het vaakst de auto gebruiken hebben een **lichte voorkeur** voor het parkeren van de auto voor de deur.



10. Deelvervoer

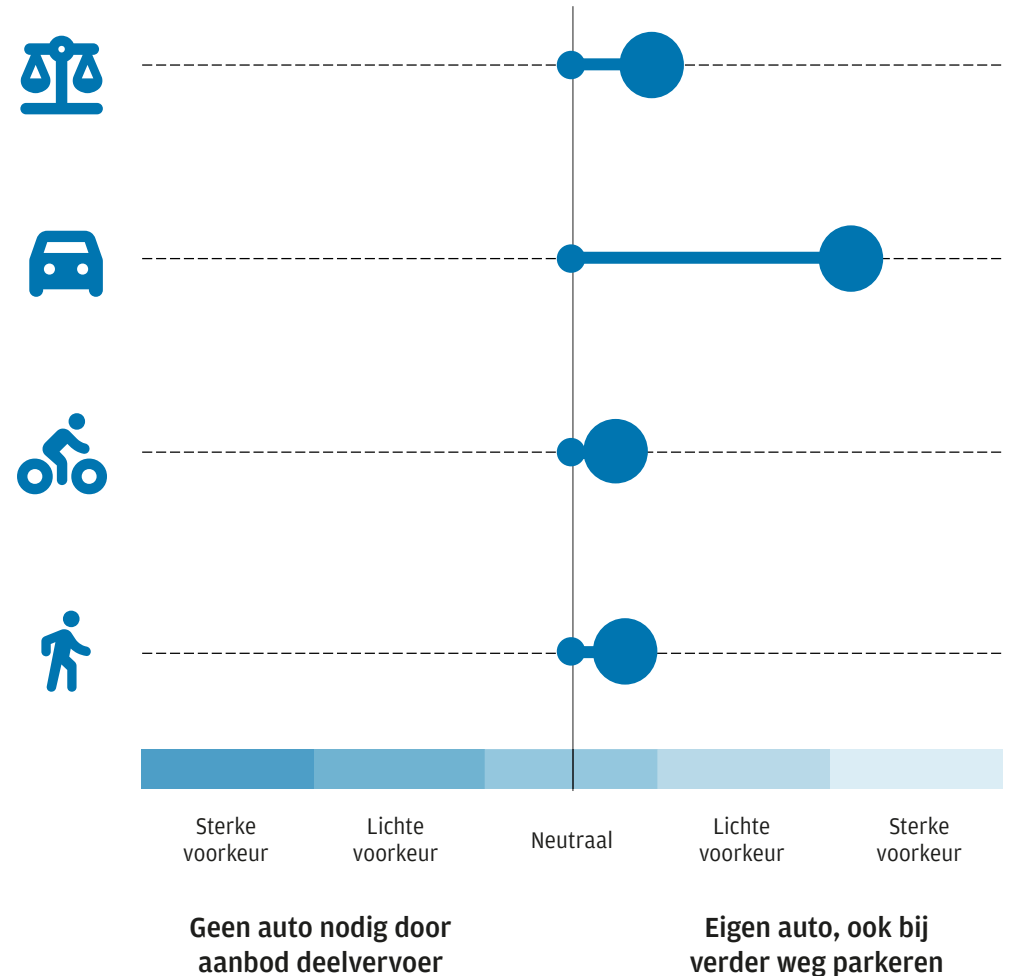
Om de woonwijken leefbaar en bereikbaar te houden, kunnen we gebruikmaken van hubs. Een hub is een centrale plek waar je je auto kunt parkeren én waar verschillende vormen van deelvervoer beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld deelauto's, (elektrische) deelfietsen of deelscooters, of openbaar vervoer. Door auto's op een centrale plaats te parkeren en alternatief vervoer te bieden, vermindert het autoverkeer in centrum en wijken.

- A. Ik heb geen auto nodig, als er voldoende aanbod is van deelvervoer (auto's, fietsen of scooters) dicht bij mijn huis.
- B. Ik blijf liever van een eigen auto gebruik maken, ook als ik mijn auto verder weg moet parkeren.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten een **neutrale tot lichte voorkeur** aan in het dilemma over deelvervoer. Deze score kan bijna geclassificeerd worden als een lichte voorkeur voor het hebben van een eigen auto, ook bij verder weg parkeren. Ook fietsers en voetgangers geven aan neutraal te zijn in dit dilemma.

Deelnemers die het vaakst de auto pakken hebben een **sterke voorkeur** voor het in bezit hebben van een eigen auto, ook als dit betekent dat ze verder weg moeten parkeren.



11. Parkeren in winkelgebied

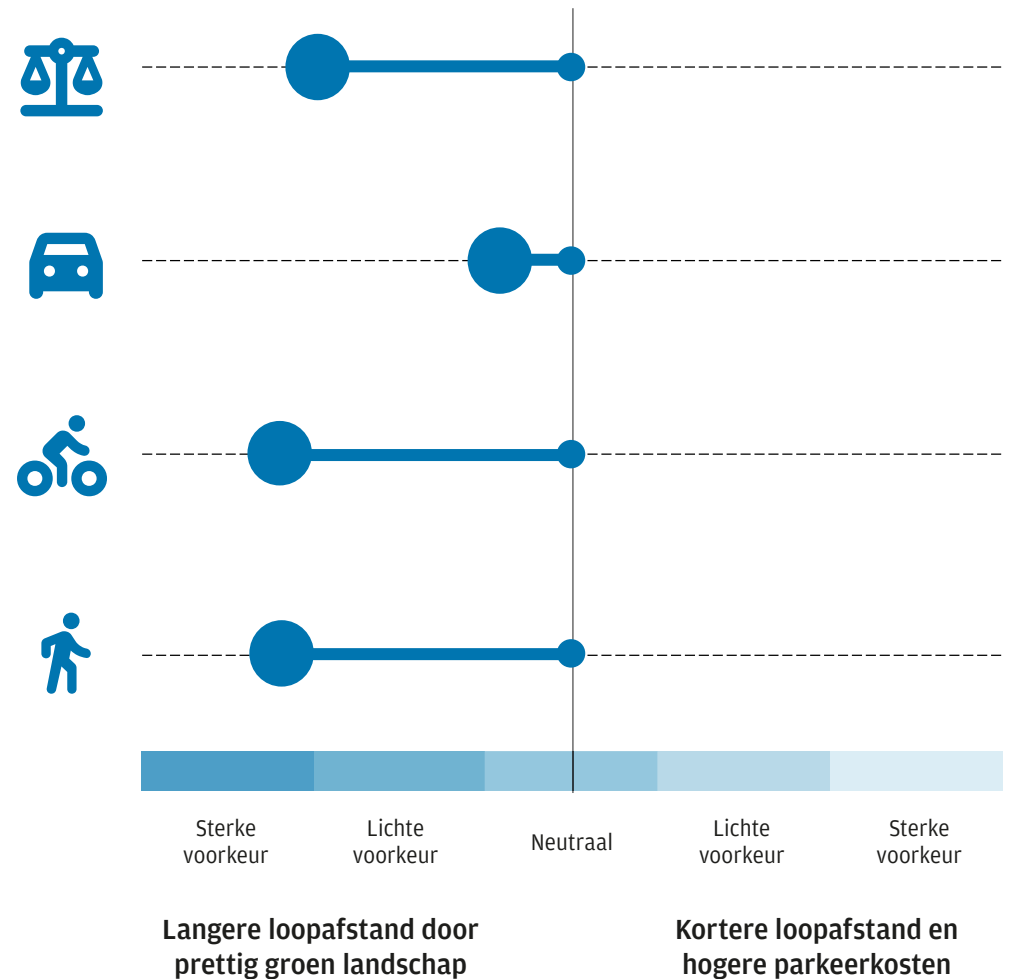
In de binnenstad is de ruimte beperkt. Met parkeerplekken in winkelstraten en bij winkelcentra kun je dichterbij winkels parkeren. Het zorgt ook voor meer auto's op straat. Dat heeft invloed op de sfeer en veiligheid in de stad. Een andere optie is om aan de rand van het centrum te parkeren, en van daaruit via een prettige wandel- of fietsroute naar het winkelgebied te komen.

- A. Ik vind het voor een dagje winkelen in Deventer niet erg om de auto aan de rand van de binnenstad te parkeren, als ik vanaf daar makkelijk en snel in het winkelgebied kan komen.
- B. Ik wil altijd een korte loopafstand van de winkels naar mijn auto, en wil daar wel hogere parkeertarieven voor betalen.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor een langere loopafstand door prettig groen landschap. Deze voorkeur kan bijna worden beoordeeld als sterk.

Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie. Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting dezelfde optie.



12. Voorrang bij kruispunten

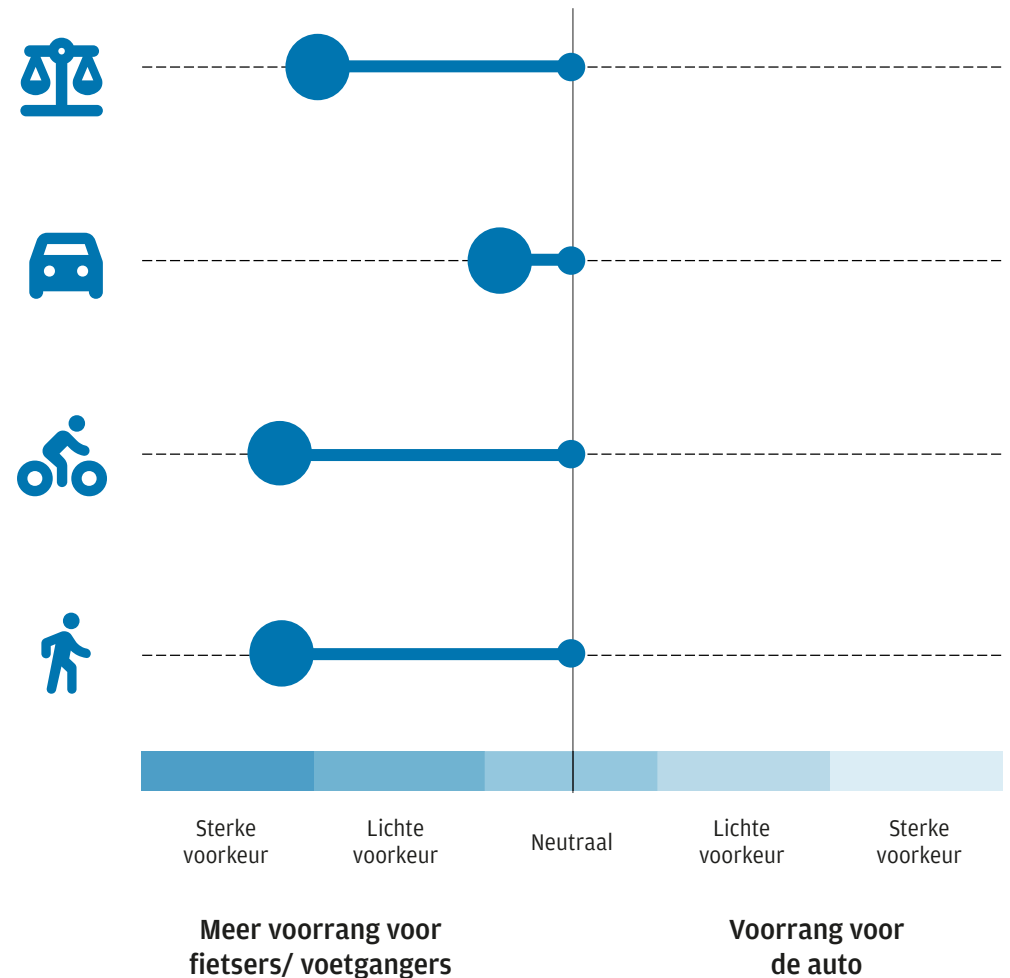
Fietsers en voetgangers moeten nu vaak langer wachten bij oversteekplaatsen en kruispunten dan auto's. Fietsers en voetgangers vaker voorrang geven, zorgt voor een betere balans. Dit betekent dat je als automobilist soms wat langer moet wachten.

- A. Ik vind dat fietsers en voetgangers meer voorrang moeten krijgen, ook als dit betekent dat ik als automobilist wat vaker moet wachten.
- B. Ik wil liever met de auto goed doorrijden, ook als dit betekent dat fietsers en voetgangers vaker moeten wachten bij oversteekplaatsen.

Resultaat

Gemiddeld genomen geven de respondenten aan een **lichte voorkeur** te hebben voor meer voorrang voor fietsers en voetgangers.

Fietsers en voetgangers geven wel aan een **sterke voorkeur** te hebben voor deze optie. Automobilisten zijn gemiddeld genomen **neutraal** over dit dilemma. Al valt hun gemiddelde score ook licht uit richting dezelfde optie.



Open antwoorden

In het open antwoordenveld hebben veel respondenten hun reacties achtergelaten. In deze open antwoorden staan daarnaast suggesties, complimenten voor én opmerkingen over de aanpak.

Om inzicht te krijgen in de meest voorkomende reacties is er een woordwolk gemaakt. Deze is te vinden aan de rechterzijde. In de woordwolken zijn een aantal opvallende kernwoorden genoteerd die in de reacties vaker voorkwamen.

Er zijn veel meldingen over specifieke plekken/straten in Deventer. Zo worden de van Oldenielstraat en de Welle door meer dan 100 respondenten genoemd. Deze twee straten worden op de volgende pagina uitgelicht.

Iets wat niet in de woordwolk naar voren komt, maar wel vaak genoemd wordt is de bereikbaarheid van de binnenstad. Vele respondenten uitten hun zorgen over of de binnenstad toegankelijk blijft/wordt voor mensen met een handicap of ouderen of gewoon slecht ter been zijn. Met name als auto's verder weg moeten parkeren.

Ook zijn er veel respondenten die hun mening hebben gegeven over parkeren. Hierbij lopen de meningen erg uiteen. Sommige vinden dat het parkeren in de binnenstad te duur is en andere vinden dat het nog duurder moet zijn. Ook zijn er zorgen en klachten van respondenten die net buiten de binnenstad wonen dat de parkeerplaatsen in die gebieden gebruikt (gaan) worden door bezoekers van de binnenstad. Ook zijn er veel reacties over slecht geparkeerde voertuigen, zowel auto's als fietsen.



- “Ik ben blij dat ik mijn mening ook mag ventileren.”
- “De uitleg bij 'consequenties' is zeer sturend naar een wenselijk antwoord geschreven, het is totaal niet objectief.”
- “Vanuit de dorpen moeten stedelijke voorzieningen bereikbaar blijven.”
- “Het aanleggen/uitbreiden van Hubs mag geen extra verkeersdruk opleveren voor de aangrenzende woonwijken.”
- “Veranderingen stuiten altijd op een hoop verzet, maar zoals de cafés en restaurants nog steeds vol zitten na het rookverbod, zo zal de binnenstad ook blijven floreren na auto-werende maatregelen.”
- “Door parkeren in de binnenstad minder te stimuleren ben ik bang dat het voor ons nog lastiger om de auto in de buurt te parkeren.”

Uitgelicht: Van Oldenielstraat

Meer dan 100 respondenten hebben iets gemeld over de van Oldenielstraat. Vele respondenten maken zich zorgen over de potentiële verkeersdrukte op deze straat als de binnenstad meer autoluw wordt.

Hierbij worden ook vaak de Raalterweg als voorbeeld genoemd. Ook zijn er veel negatieve reacties over de plannen voor het verbreden van de van Oldenielstraat. Respondenten hadden daarom ook graag een dilemma over deze straat in de enquête gezien.



“Heel mooi dat eindelijk grootschalig en consistent naar het verkeerskundig welzijn van de Deventenaren wordt gekeken.”



“Vrachtverkeer hoort niet door een stad te rijden. Doorgaand vrachtverkeer moet gestimuleerd worden via de N766/N348 te rijden.”



“Zorg eerst voor een extra brug over de IJssel”



“Leuk dat de binnenstad en de Welle verkeersluw worden maar nu wordt de van Oldenielstraat een grote verkeersader, dwars door een woonwijk!”



“Ik vind het onverteerbaar dat er in deze enquête niets maar dan ook niets wordt gevraagd over de van Oldenielstraat.”



“Valt op dat o.a. de van Oldenielstraat niet naar 30 km/u gaat.”



“Heel goed om 30 km zones in te voeren, maar handhaving is minstens net zo belangrijk.”



“Denk ook eens aan het optimaal gebruiken van de Raalterweg als soort ringweg om de stad heen. Zeker met de woningbouw aan de kant van Diepenveen.”

Uitgelicht: De Welle

Over de Welle hebben ook meer dan 100 respondenten iets gemeld. Over het algemeen is men het erover eens dat er iets gedaan moet worden in deze doorgaande weg langs de IJssel, aangezien er nu vaak te hard gereden wordt en dit onveilig is.

Wel geven de meeste respondenten aan dat de Welle een doorgaande weg moet blijven, aangezien het anders consequenties heeft voor de bereikbaarheid van de binnenstad en de verkeersdrukke op omliggende wegen. Een aantal respondenten doet ook de suggestie om een extra brug over de IJssel aan te leggen en zo de verkeersdruk te verminderen.



“Heb lef. Doe bijvoorbeeld als proef de welle een aantal weken dicht.”



“Ik vond de meeste vragen nogal suggestief, alsof je bij bv een doorstroom aan de Welle geen prettig verblijfsgebied aan de IJssel zou willen hebben!”



“Je zou de Welle 's ochtends een eenrichtingsweg kunnen maken naar de A1 toe, en 's middags een eenrichtingsweg vanaf de A1”



“Doorpakken met het terugdringen van de auto in de stad. Welle autovrij maken zou een heel goede optie zijn.”



“Op de Welle niet alleen 30 km invoeren, maar ook gaan controleren en/of een flitspaal plaatsen. Er wordt te vaak gevaarlijk hard gereden!”



“Ik ben in principe niet tegen aanpassingen langs de IJssel, maar ik ben ook tegen dagelijkse files om de stad uit te komen. Ik ben bang dat dit niet samen gaat.”



“Waarom niet het pontje Olst meer promoten en/of elders pont erbij”



“30 maakt het op veel oversteekplaatsen voor fietsers en kinderen een stuk veiliger, drempels ook. Welle autoluw door 30 ipv 50 wellicht goed, maar sluit je 't helemaal af dan loopt de andere route door de stad helemaal vast. Is zeker geen goede optie.”

Uitgelichte reacties via het open invulveld van de Keuzewijzer

- “Wat zou Deventer een nog fijnere stad worden voor iedereen als al deze maatregelen gerealiseerd worden.”
- “Graag via een app de vrije parkeerplekken laten zien”
- “Kijk svp naar andere steden die deze stappen al gemaakt hebben. Na aanvankelijke scepsis, zijn veel bewoners toch positief.”
- “Zorg dat er voor mensen die minder goed/ver kunnen lopen goede parkeergelegenheid is door de gehele (binnen)stad.”
- “Geweldig als Deventer kiest voor autoluwe binnenstad. De stad is groen en prachtig. Het kan volgens mij!”
- “De bevolking vergrijst. De mobiliteit van een grote groep mensen gaat achteruit. Dus graag aandacht voor voldoende parkeerplaatsen voor mensen die slechter ter been zijn.”
- “Kies alsjeblieft voor een prettige omgeving voor groen, winkels, horeca, voetgangers. Die bepalen de toekomst. Niet de auto.”
- “Mogelijk dat frequent en betrouwbaar busvervoer als een goed alternatief voor de auto kan dienen.”
- “Ik woon in de Raambuurt, als de bokkingshang wordt afgesloten, betekent dit dat er nog maar 1 in en uitgang voor de Raambuurt is.”
- “Wanneer Max snelheden worden ingevoerd dient er ook gecontroleerd te worden.”
- “Denk ook aan toepassen van eenrichtingsverkeer. Zo kan je (met behoud van snelheid) veiligheid en doorstroming verbeteren.”
- “Voetgangers en fietsers moeten inderdaad lang wachten in Deventer bij de verkeerslichten, dit zou wel iets eerlijker verdeeld mogen worden.”
- “Parkeerkelders onder nieuwe woonwijken, kan onder parken en speeltuinen, en ander openbaar groen.”
- “Gaaf dat Deventer deze keuzes overweegt.”
- “Let bij de routing voor doorgaand autoverkeer op het gebruik van navigatie. Je kunt de weginrichting en bebording wel veranderen, maar een navigatiesysteem kiest toch de snelste route!”
- “Prima om auto op centrale P bij huis te zetten, maar consequentie is dan dat je een elektrische auto niet kunt opladen met je eigen zonnepanelen en dus hogere kosten hebt.”
- “Wonende bij de tuinen van Zandweerd merken wij dat je snel gewend bent aan het feit dat de auto niet voor de deur staat.”
- “Mooie ambitie om te gaan voor meer groen en veiligheid. Tegelijkertijd blijft de auto ook nodig. Zorg dat die doorgaande wegen daadwerkelijk doorgaand zijn.”



Colofon

Gemeente Deventer, november 2024

Inhoud	Participatie / Kennis & Verkenning, gemeente Deventer
Vormgeving	Communicatie, gemeente Deventer



WWW.DEVENTER.NL