

## Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Deventer heeft besloten:

### Artikel I

Het Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer vast te stellen.

### Artikel II

Het 'Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer' is opgenomen in 'bijlage A'.

College van Burgemeester en wethouders,

*23 juni 2026*

## Bijlage A

# Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer

## Inleiding

In de ontwerp-Omgevingsvisie wordt gestuurd op brede welvaart. Als uitwerking van de pijler “Duurzaam en Toekomstgericht” zet Deventer in op het stimuleren van duurzame mobiliteit vanuit het STOMP-principe. De inrichting van onze stedelijke buitenruimte sluit naadloos aan op dat principe, wat betekent dat we nog meer prioriteit geven aan ‘Stappen’, ‘Trappen’, ‘Openbaar vervoer’ en ‘Mobility as a Service’ (bijvoorbeeld deelmobiliteit) ten opzichte van de ‘Personenauto’.

Groei van de stad met 11.500 woningen, betekent ook een intensiever gebruik van het wegennet en daarmee een vergroting van de uitdaging om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid op orde te houden. Daarom zetten we nog sterker in op een duurzaam mobiliteitssysteem. De nadruk ligt daarbij niet op het uitsluiten van autoverkeer, maar op het ordenend inzetten van ruimte: het juiste vervoermiddel op de juiste plek. Dit doen we in samenhang met het dakpanprincipe, waarin stedelijke functies als wonen, werken, mobiliteit en groen elkaar in lagen overlappen. Binnen deze gelaagdheid zorgen de ‘dakpannen’ voor een efficiënte verkeersstructuur rond de stad, terwijl de radialen de verbinding vormen tussen het centrum, de wijken en de voorzieningen.

Waar mogelijk verlagen we daarom de maximumsnelheid van autoverkeer. Dit draagt bij aan verkeersveiligheid, vermindert geluidsoverlast en maakt het mogelijk rijstroken en verharding te versmallen. De vrijgekomen ruimte benutten we voor vergroening, waterberging, schaduwplekken en brede(re) 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.

De gemeente brede wegencategorisering zorgt voor een ordelijke en logische wegenstructuur, waarbij de balans tussen functie, gebruik en inrichting van de weg behouden blijft. Zo draagt de wegencategorisering bij aan het realiseren van de visie en doelen uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer.

## Leeswijzer

De gemeentelijke wegencategorisering dient als leidraad voor toekomstige herinrichting van wegen. Het document is ingedeeld in vijf hoofdstukken en een aantal bijlagen.

In hoofdstuk een wordt nut en noodzaak uitgelegd en wat de diverse categorieën inhouden. In hoofdstuk twee worden de aanleiding en gehanteerde (wettelijke) kaders voor de nieuwe categorisering uiteengezet. In hoofdstuk drie worden de afwegingen en effecten van de nieuwe categorieën omschreven. In hoofdstuk vier wordt omschreven hoe de uitvoering plaats vindt en in het laatste hoofdstuk staat wanneer het omgevingsprogramma van kracht wordt en hoe ernaar verwezen dient te worden.

In de bijlagen is een omschrijving van de wegencategorieën te vinden. Ook zijn de huidige en nieuwe wegencategorisering opgenomen, de wijzigingen die per weg plaats gaan vinden en een analyse op verkeerskundige effecten.

## 1 Doel Omgevingsprogramma

Om de leefbaarheid in onze stad en dorpen te verbeteren is het belangrijk dat de categorie van een weg aansluit bij het gebruik ervan. De gemeente brede wegencategorisering deelt de wegen in onze gemeente in naar functie, gebruik en inrichting (snelheid). Bij het bepalen van de maximumsnelheid en inrichting, wegen we de functie, vormgeving en het gebruik tegen elkaar af. Het is belangrijk dat dit bij de inrichting van de weg past. De weggebruiker moet duidelijk kunnen zien op welk type weg hij zich bevindt. Bij een andere categorie hoort logischerwijs een andere rijsnelheid en/of rijgedrag.

De wegencategorisering houdt rekening met verschillende soorten verkeer: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, (vracht)auto's en hulpdiensten. Het uiteindelijke doel is om een verkeersnetwerk te hebben dat past binnen onze gemeente en voldoet aan de behoeften van de inwoners en weggebruikers. Het dient als onderlegger en basis voor de verkeersveiligheid, begrijpelijkheid en toegankelijkheid van onze wegen. In bijlage 1 zijn de type wegencategorieën nader omschreven.

We onderscheiden erftoegangswegen (ETW's) en gebiedsontsluitingswegen (GOW's). Stroomwegen zijn er, maar beheren we niet. ETW's hebben voornamelijk een verblijfsfunctie; verkeerssoorten zijn gemengd en de maximumsnelheid is 30 km/u. GOW's hebben een verkeersfunctie; verkeerssoorten zijn gescheiden,

de maximumsnelheid is 50 km/u. Er zijn wegen waarbij de functie van de weg onduidelijk is of geen ruimte is voor een veilige inrichting. Bijvoorbeeld een winkelstraat met druk autoverkeer of een 50 km/u weg zonder fietspaden. Een lagere snelheid kan in zo'n geval de verkeerveiligheid vergroten. Er is daarom behoefte om de snelheidslimiet op een deel van de GOW's in de gemeente te verlagen naar 30 km/u. In het volgende hoofdstuk gaan we hier dieper op in.

## 2 Aanleiding en kaders

Op dit moment is er geen gemeente dekkende wegcategorisering. Met het vaststellen van recent beleid zijn belangrijke keuzes gemaakt over de inrichting van ons verkeersnetwerk. Zo zijn de basisvoorkeursvariant voor de hoofdwegenstructuur (hierna: HWS) en het tussenproduct voor het mobiliteitsplan binnenstad & periferie vastgesteld (hierna: MPL-BP). Ook wordt gewerkt aan het actualiseren van het Omgevingsprogramma fiets. In al deze plannen zijn (en worden) belangrijke keuzes gemaakt over de positie van de weggebruiker in het gemeentelijke wegennet. Sinds kort is ook een nieuw wegtype geïntroduceerd, de gebiedsontsluitingsweg 30 kilometer per uur (hierna: GOW30). Daarom is nu behoefte aan een gemeente dekkende wegcategorisering. Dit doen we door bestaand beleid te bundelen in een overzichtelijke wegcategorisering die aansluit bij het principe Duurzaam Veilig. Zo zorgen we voor duidelijkheid, uniformiteit en een verbetering van de verkeerveiligheid in onze gemeente.

### 2.1 Wettelijk kader

De hoofdzaken van het te voeren beleid in een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan als bedoeld in artikel 9 van de Planwet verkeer en vervoer blijven gelden totdat een gemeentelijke omgevingsvisie van kracht wordt (artikel 4.9 lid 3 uit de invoeringswet Omgevingswet). Op 17 december 2025 is de gemeentelijke ontwerp-Omgevingsvisie door de gemeenteraad vastgesteld, welke naar verwachting eind 2026 definitief wordt vastgesteld.

### 2.2 Gemeentelijke (beleids)kaders

In Deventer hanteren we als basis het dakpanprincipe, zoals het door de raad vastgestelde beleidsdocument HWS. Het doel daarbij is om gemotoriseerd verkeer vanuit de wijken over de ETW's zo snel mogelijk naar het bovenliggende wegennetwerk te sturen via de GOW's. Vanuit dat principe zijn een aantal routes door het gemeentebestuur aangewezen als dragers van de stad. Dit zijn het Hanzetracé<sup>(1)</sup>, de N348 en de A1. Om het dakpanprincipe kracht bij te zetten, wordt op wegen die als dragers van de stad worden gezien, de doorstroming maximaal gefaciliteerd voor gemotoriseerd verkeer. Het verkeer wordt daarmee gestimuleerd via die wegen te rijden. Door dat te doen, ontstaat op andere plekken in de stad ruimte om wegen anders in te richten en snelheden af te waarderen. Mede door het ontbreken van bijvoorbeeld (ruimte voor de aanleg van) vrij liggende fietspaden, is het beleid dan ook om voor een deel van de overige GOW's de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/u. Uit onderzoek blijkt namelijk dat bij die snelheid, dodelijke ongelukken nauwelijks voorkomen. Daarbij zorgt het voor meer tijd om te reageren en anticiperen op onverwachte situaties. Ook is de remweg een stuk korter.

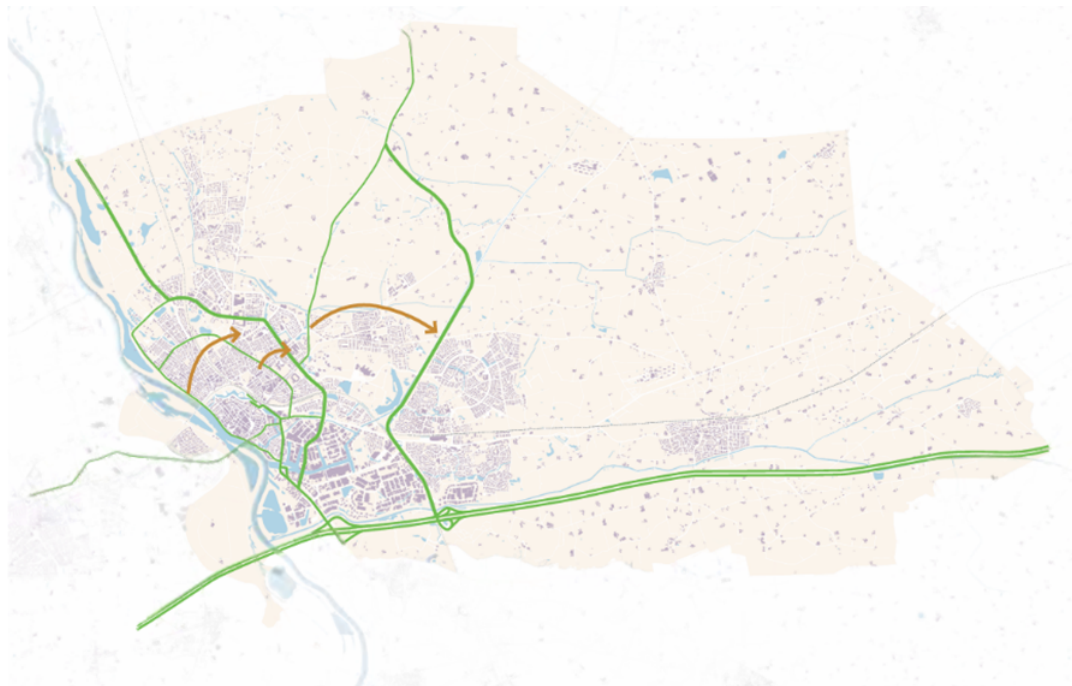
Voor de stad Deventer is al een eindbeeld GOW30 vastgesteld vanuit de basisvoorkeursvariant. De wegcategorisering neemt dat eindbeeld over. Het eindbeeld heeft echter geen betrekking op de industrieterreinen, randwijken van de stad Deventer en de dorpen (m.u.v. Schalkhaar). De gemeente brede wegcategorisering geeft hier verdere invulling aan.

Onderstaand vastgesteld beleid dient als uitgangspunt voor de gemeente brede wegcategorisering. Keuzes en principe uitspraken voor wegcategorieën die in dit beleid zijn gemaakt, blijven onverminderd van kracht en zijn 1-op-1 overgenomen.

- Ontwerp-Omgevingsvisie Deventer;
- Basisvoorkeursvariant HWS als leidend principe (inclusief maatregelen);
- Tussenproduct MPL-B&P (inclusief maatregelen);
- Openbaarvervoer Concessie IJssel-Vecht 2023-2035;
- Ontwerp-Omgevingsprogramma Fiets Deventer;
- Wegcategorisering/beleid aangrenzende gemeenten, provincies en rijk.

Figuur 1

<sup>(1)</sup> Onder het Hanzetracé wordt het tracé verstaan vanaf de A1 afrit 23, via de Deventerweg, Zutphenseweg, Hanzeweg, Amstellaan, Henri Dunantlaan, Van Oldenielstraat, Margijnenek, Lebuinuslaan en Overstichtlaan naar de N337 richting Olst/Wijhe



Het Dakpanprincipe uit de Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur, waarbij doorgaand verkeer zo veel mogelijk langs de daarvoor geschikte wegen van en naar de stad wordt geleid

Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur Gemeente Deventer

### **2.3 Afwegingskaders en richtlijnen**

Voor de verdere afweging over inrichting van het wegennetwerk is gebruik gemaakt van onderstaande (landelijk erkende) afwegingskaders en richtlijnen.

- Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030 DV3 (SWOV, 2018)
- Afwegingskader GOW30 (CROW, nov 2021)
- Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (CROW, mei 2023)
- Afwegingskader gebiedsontsluitingsweg 80 km/h en 60 km/h (CROW, sep 2025)
- Afwegingskader rijsnelheden provinciale wegen (Provincie Overijssel, okt 2025)

### **2.4 De Deventer aanpak**

Door de gemeente brede wegencategorisering vast te leggen, ontstaat een actueel kader voor toekomstige herinrichting van wegen. Door de zorgvuldige afweging tussen functie, vormgeving en (toekomstig) gebruik van wegen ontstaat een zo veilig mogelijk ingerichte infrastructuur. Bij de uiteindelijke aanpak van wegen werken we risico gestuurd, dat wil zeggen dat we waar mogelijk de wegen met het hoogste (objectieve) veiligheidsrisico het eerste aanpakken. Dit sluit aan bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV), waarin het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak voor de verbetering van de verkeersveiligheid hebben vastgelegd.

### **2.5 Totstandkoming**

De wegencategorisering is tot stand gekomen na gesprekken met collega wegbeheerders (gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat), veilig verkeer Nederland, fietsersbond Deventer, hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance, veiligheidsregio), de exploiterende busmaatschappij en parkmanagement. De gemeenteraad is bij het vaststellen van het ontwerp-Omgevingsprogramma Wegencategorisering betrokken door middel van een consulterende raadsmededeling.

## **3 Uitgangspunten & Scope**

Om een dekkend netwerk (blijvend) goed te laten functioneren, is een logische opbouw noodzakelijk. De huidige inrichting en de nu geldende maximumsnelheid van wegen waar beleidsmatig nog niets over vastligt zijn tegen het licht gehouden. Vanuit het verbeteren van verkeersveiligheid, leefbaarheid en begrijpelijkheid van het netwerk is voor enkele wegen een nieuwe functie met bijbehorende inrichting en

snelheidslimiet bepaald. Op die manier sluit het netwerk optimaal op elkaar aan en laten we (doorgaand) verkeer daar rijden waar het gewenst is. Wegen binnen de bebouwde kom met een stedelijke functie (de dragers van de stad vanuit het dakpanprincipe) blijven GOW50 (en in een enkel geval GOW70). Wegen met een wijk ontsluitende functie worden GOW30. In de woonwijken staat verblijven centraal, en is altijd sprake van ETW's met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

In de afweging houden we rekening met de groeiambities van Deventer. Het extra verkeer van de 11.500 woningen die we tot 2040 bouwen, vragen om een heldere verkeersstructuur. De nieuwe wegencategorisering zorgt voor zowel goede doorstroming en bereikbaarheid van bestaande en nieuwe gebieden, als een verbeterde verkeersveiligheid. Vanuit het vastgestelde "eindbeeld GOW30" uit de Basisvoorkeursvariant HWS is al bepaald dat veel wegen in woongebieden omgevormd worden naar dat type, waar nu vaak nog 50 kilometer als maximum geldt.

De gemeente brede wegencategorisering heeft daarnaast aandacht voor de rest van Deventer, zoals de bedrijventerreinen, Colmschate/Vijfhoek, het buitengebied en de dorpen. Op plekken binnen de bebouwde kom, waar veel fietsers de rijbaan delen met (zwaar) gemotoriseerd verkeer, is ook daar gekozen voor GOW30.

Voor de weginrichting bij het type GOW30 kan gekozen worden voor asfalt of elementverharding, maar een combinatie daarvan is ook denkbaar (bijvoorbeeld fietsstroken in asfalt en een strook elementverharding in het midden). Een profiel met brede fietsstroken in combinatie met snelheid remmende maatregelen, of zelfs vrij liggende fietspaden behoren tot de mogelijkheden. Een GOW30 kan in Deventer ook ingericht worden als fietsstraat, mits de verhouding fiets:auto minimaal 1:1 is. Die keuzes zijn afhankelijk van de verdeling van het verkeer, de hoeveelheid fietsers en de lokale omstandigheden.

De afweging voor de wegencategorieën bepaalt dus de basisprincipes van een weg, maar nog niet hoe de weg er definitief uit komt te zien. Hiervoor zal op projectniveau moeten worden bepaald wat passend is. In het project zal ook worden bepaald op welke manier participatie ingezet wordt.

Deze afwegingen hebben geleid tot een nieuwe gemeente brede wegencategorisering. In bijlage 2 is de huidige wegencategorisering te vinden (stand van zaken op 1 januari 2026), en in bijlage 3 is het eindbeeld voor 2040 opgenomen. In bijlage 4 zijn de wijzigingen per weg toegelicht.

## 4 Uitvoering

Vanuit de bestaande beleidskaders hanteren we onderstaande werkwijze voor het realiseren van de gemeente brede wegencategorisering. Deze sluit naadloos aan bij de werkwijze uit het beleidsstuk Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur. Het beschrijft in welke volgorde we wegen aanpakken.

1. Bij een geplande reconstructie, richten we de weg in conform de categorisering die er in dit omgevingsprogramma aan is toegekend;
2. Bij een geplande asfaltdeklaagvervanging, zoeken we naar extra cofinanciering om de herinrichting gelijk mee te kunnen nemen;
3. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, maar die in dit omgevingsprogramma de status GOW30 hebben, plaatsen we (eventueel met enkele kleine verkeerskundige ingrepen) een nieuw snelheidsbord. Ook hier zoeken we naar middelen, waaronder MIND;
4. Als er geen koppelkans ligt of de weg nog niet geschikt is, zoeken we naar extra middelen. Vinden we die niet, dan kan herinrichting pas plaatsvinden als er een onderhoudsopgave ligt (terug naar stap 1 of 2).

### 4.1 Bestaand beleid

Dit omgevingsprogramma is een directe uitwerking van de ambities en doelstellingen uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer en vraagt niet om een aanpassing daarvan. Omdat de wegencategorisering geen wijziging beoogd voor het gebruikstype van de functie "Verkeer", is voornamelijk ook geen wijziging in het Omgevingsplan nodig.

### 4.2 Monitoring & evaluatie

We werken stapsgewijs toe naar de situatie 2040. De verkeersveiligheid en doorstroming op de doorgaande wegen mag niet in het geding komen als gevolg van deze werkwijze. We monitoren daarom constant de situatie op de (doorgaande) wegen door data uit verkeerslichten te analyseren, klachten en meldingen over doorstroming in de gaten te houden en door periodiek verkeerstellingen uit te voeren. Zo kunnen we de daadwerkelijke verdeling en snelheid van het verkeer in de stad vergelijken met de effecten die we hadden voorspeld. Op het moment dat we constateren dat er in de praktijk ongewenste effecten optreden, kan dat betekenen dat het Omgevingsprogramma moet worden aangepast.

We zorgen er ook voor dat de wegencategorisering actueel wordt bijgehouden, zodat jaarlijks in beeld is welke wegen er zijn aangepast en in hoeverre we dichterbij zijn gekomen naar het eindbeeld 2040. Dit doen we op basis van gerealiseerde weglengte (in meters) ten opzichte van de totale ambitie. Zo ontstaat een duidelijk beeld van de voortgang. We koppelen deze vooruitgang terug in de jaarlijkse Verkeersveiligheidsbrief.

## **5 Slotbepalingen**

### ***5.1 Inwerkingtreding***

Dit Omgevingsprogramma treedt in werking de eerstvolgende dag ná definitieve vaststelling door het college van B&W van de gemeente Deventer. Dit collegebesluit wordt gepubliceerd in de openbare besluitenlijst op de website van de gemeente Deventer. Het Omgevingsprogramma wordt gepubliceerd in het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO).

### ***5.2 Citeertitel***

Dit document wordt aangehaald als "Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer".

### ***5.3 Positionering***

Dit thematische 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 Wegencategorisering daar integraal onderdeel van. Dit is een wijziging ambtshalve waarbij de inhoud niet wijzigt, maar wel de positionering in het beleidshuis.

**Bijlage 1**

**De wegcategorieën**

Bijlage1-DeWegcategorieën[10-06-2026].pdf

**Bijlage 2**

**Wegencategorisering 01-01-2026**

Bijlage2-Wegencategoriseringop01-01-2026[11-06-2026].pdf

**Bijlage 3**

**Wegencategorisering Eindbeeld 2040**

Bijlage3-WegencategoriseringEindbeeld2040[16-06-2026].pdf

**Bijlage 4**

**Wijzigingen per weg**

Bijlage4-Wijzigingenperweg[10-06-2026].pdf

## **Bijlage 5**

### **Verkeerskundige effecten**

Bijlage5-VerkeerskundigeEffecten[10-06-2026].pdf

## Bijlage 6 Overzicht Informatieobjecten

<i>Bijlage1-DeWegcategorieën[10-06-2026].pdf</i>	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage1_DeWegcategorieën_10_06_2026/nld@2026-07-07;1
<i>Bijlage2-Wegencategoriseringop01-01-2026[11-06-2026].pdf</i>	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage2_Wegencategoriseringop01_01_2026_11_06_2026/nld@2026-07-07;1
<i>Bijlage3-WegencategoriseringEindboek2040[16-06-2026].pdf</i>	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage3_WegencategoriseringEindboek2040_16_06_2026/nld@2026-07-07;1
<i>Bijlage4-Wijzigingenperweg[10-06-2026].pdf</i>	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage4_Wijzigingenperweg_10_06_2026/nld@2026-07-07;1
<i>Bijlage5-VerkeerskundigeEffecten[10-06-2026].pdf</i>	/join/id/regdata/gm0150/2026/Bijlage5_VerkeerskundigeEffecten_10_06_2026/nld@2026-07-07;1

## Motivering

### I

In de ontwerp-Omgevingsvisie wordt gestuurd op brede welvaart. Als uitwerking van de pijler “Duurzaam en Toekomstgericht” zet Deventer in op het stimuleren van duurzame mobiliteit vanuit het STOMP-principe. De inrichting van onze stedelijke buitenruimte sluit naadloos aan op dat principe, wat betekent dat we nog meer prioriteit geven aan ‘Stappen’, ‘Trappen’, ‘Openbaar vervoer’ en ‘Mobility as a Service’ (bijvoorbeeld deelmobiliteit) ten opzichte van de ‘Personenauto’.

Groei van de stad betekent ook een intensiever gebruik van het wegennet en daarmee een vergroting van de uitdaging om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid op orde te houden. We werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem waarbij de nadruk niet op het uitsluiten van autoverkeer ligt, maar op het ordenend inzetten van ruimte: het juiste vervoermiddel op de juiste plek. Dit doen we in samenhang met het dakpanprincipe, waarin stedelijke functies als wonen, werken, mobiliteit en groen elkaar in lagen overlappen. Binnen deze gelaagdheid zorgen de ‘dakpannen’ voor een efficiënte verkeersstructuur rond de stad, terwijl de radialen de verbinding vormen tussen het centrum, de wijken en de voorzieningen.

Het is een aanvulling op de vastgestelde Basisvoorkeursvariant Hoofdwegenstructuur. Dit draagt bij aan verkeersveiligheid, vermindert geluidsoverlast en maakt het mogelijk rijstroken en verharding te versmallen. De vrijgekomen ruimte benutten we voor vergroening, waterberging, schaduwplekken en brede(re) 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.

De gemeente brede wegencategorisering zorgt voor een ordelijke en logische wegenstructuur, waarbij de balans tussen functie, gebruik en inrichting van de weg behouden blijft. Het dient daarbij als leidraad voor toekomstige herinrichting van wegen. Zo draagt de wegencategorisering bij aan het realiseren van de visie en doelen uit de ontwerp-Omgevingsvisie Deventer.