



Verkeersaspecten ontwikkeling Senzora

23 JANUARI 2023

Inleiding en proces

1. Communicatie- en participatie is een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.
2. Focusgroepen zijn een aanvulling op en onderdeel van een breder communicatie- en participatieproces waaronder bijv. bewonersbijeenkomsten.
3. Focusgroep 2 (Parkeren, bereikbaarheid & verkeersveiligheid) is een themagroep als onderdeel van de planontwikkeling Sensora.
4. Deze bijeenkomst heeft als doel om vragen van de focusgroep 2 over verkeers- en parkeeraspecten rondom planontwikkeling Sensora vanuit gemeente te beantwoorden.

Behandeling van uw vragen

De presentatie zoomt uit van het kleinste detailniveau naar de grotere planomgeving.

- Dwarsprofiel Sluisstraat, opbouw en kans op schade
- Aansluiting Emmastraat en Parkeerterrein Sluiskwartier
- **Verkeersintensiteiten huidig en na ontwikkeling Senzora (Door bureau Goudappel)**
- Basis voor cijfermateriaal: CBS, Regionaal Verkeersmodel Overijssel / NRM, ASVV, CROW
- Parkeernormen, autobezit en verkeersproductie
- Relatie met vergunningenzone Raambuurt
- Senzora als deel van de Deventer planontwikkeling

Dwarsprofiel Sluisstraat, aansluiting Emmastraat

Sluisstraat

- Rijbaan van 5 meter maakt gelijktijdig rijden mogelijk, vuilniswagen en brandweer zijn maatgevend voertuig
- Norm ASVV stelt dat 8,2 m voor rijbaan gemengd verkeer met parkeren in havens
- Grotere wagens kan, bij uitzondering zal men elkaar voor laten gaan

Aansluiting Emmastraat

- Aansluiting heeft ruime vorm vanwege vroegere fabriek, Uitrijden naar westzijde altijd mogelijk
- Regulering van kruispunt wordt niet anders door Senzora. Voor gehele stad wordt dit meegenomen in Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid Centrumschil.
- Schade en verkeersveiligheid: 30 km/uur en duurzaam veilig, maar eigen verantwoordelijkheid blijft



Ongevallenbeeld

Geregistreerde ongevallen 2014 – 2023.
Blikschade, letsel en dodelijke afloop.
(Via Statistiek Ongevallen). Afgelopen drie jaar
alleen letselongevallen op de De Boerlaan.

Veiligheidsbeelden geven geen afwijkend beeld.
Toch kunnen maatregelen worden overwogen.
Het is duidelijk dat kleinere ongevallen niet altijd
geregistreerd worden.



Sluiskwartier



Parkeerterrein Sluisstraat wordt in de nieuwe situatie ontsloten op Pothoofd

(Abonnementen zijn per april 2023 opgezegd)

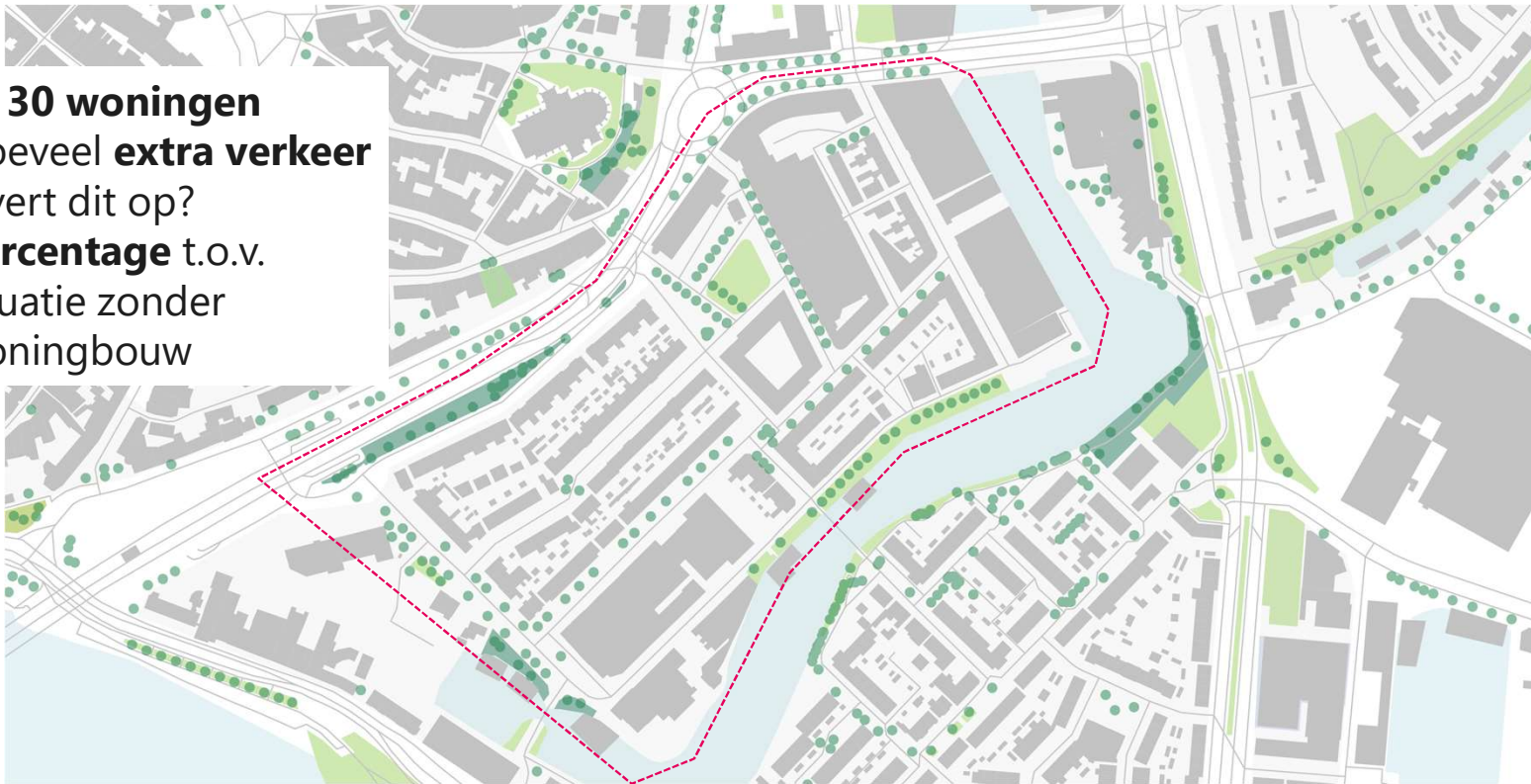


Intensiteiten huidig en toekomstig

Dit deel wordt uitgelegd door Goudappel

De opgave

- **+130 woningen**
- Hoeveel **extra verkeer** levert dit op?
- **Percentage** t.o.v. situatie zonder woningbouw



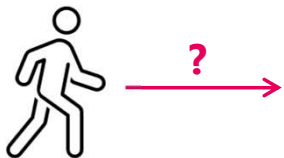
Verkeersmodel

Wat zit er in een verkeersmodel en wat betekenen de uitkomsten hiervan?

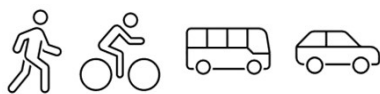
1. Hoeveel?

- Inwoners
- Arbeidsplaatsen

2. Waarheen?

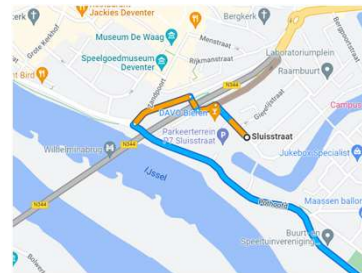


3. Vervoerwijze?



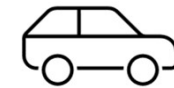
4. Welke routes?

Rekening houdend met drukte



Concept resultaat

Hoeveelheid motorvoertuigen per wegvak.

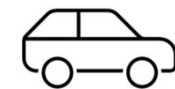


Controle en kalibratie

Vergelijking met tellingen en modelverfijning

Definitief resultaat

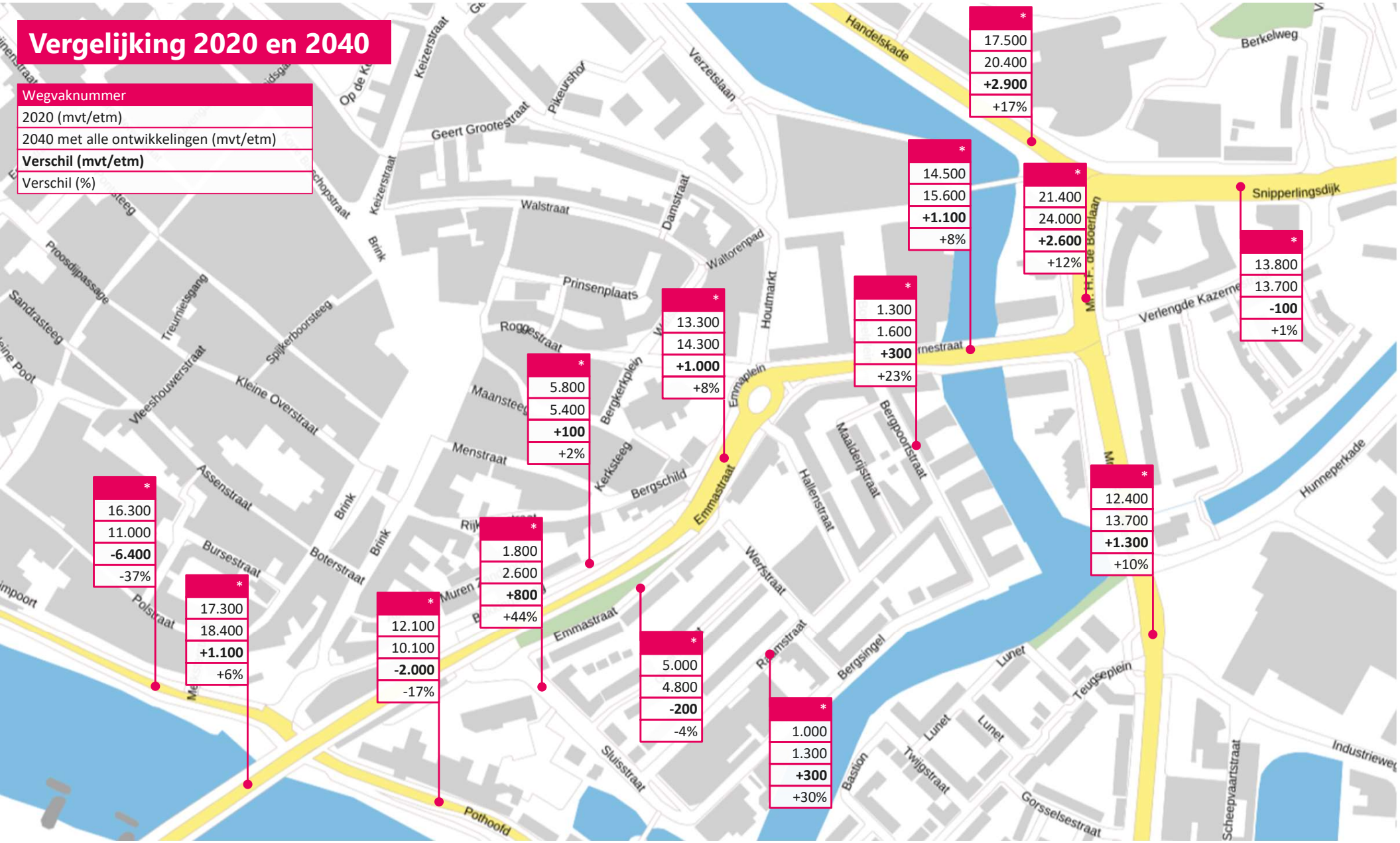
Hoeveelheid motorvoertuigen per wegvak.



- 3 februari 2023

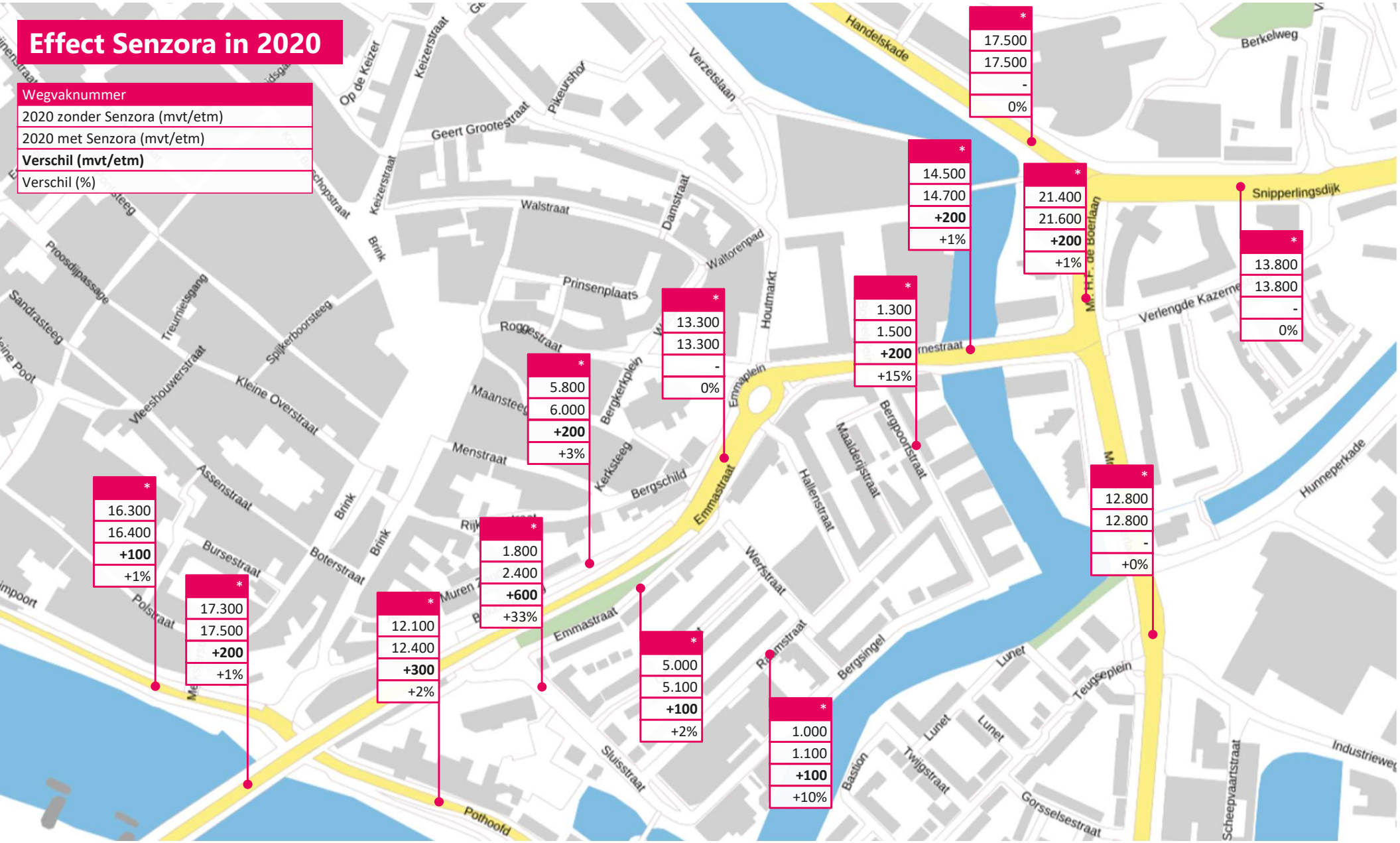
Vergelijking 2020 en 2040

| Wegvaknummer |
|--|
| 2020 (mvt/etm) |
| 2040 met alle ontwikkelingen (mvt/etm) |
| Vershil (mvt/etm) |
| Vershil (%) |



Effect Senzora in 2020

| Wegvaknummer |
|-------------------------------|
| 2020 zonder Senzora (mvt/etm) |
| 2020 met Senzora (mvt/etm) |
| Verschil (mvt/etm) |
| Verschil (%) |



| |
|-------------|
| * |
| 16.300 |
| 16.400 |
| +100 |
| +1% |

| |
|-------------|
| * |
| 17.300 |
| 17.500 |
| +200 |
| +1% |

| |
|-------------|
| * |
| 12.100 |
| 12.400 |
| +300 |
| +2% |

| |
|-------------|
| * |
| 1.800 |
| 2.400 |
| +600 |
| +33% |

| |
|-------------|
| * |
| 5.800 |
| 6.000 |
| +200 |
| +3% |

| |
|-----------|
| * |
| 13.300 |
| 13.300 |
| - |
| 0% |

| |
|-------------|
| * |
| 5.000 |
| 5.100 |
| +100 |
| +2% |

| |
|-------------|
| * |
| 1.000 |
| 1.100 |
| +100 |
| +10% |

| |
|-------------|
| * |
| 1.300 |
| 1.500 |
| +200 |
| +15% |

| |
|-------------|
| * |
| 14.500 |
| 14.700 |
| +200 |
| +1% |

| |
|-----------|
| * |
| 17.500 |
| 17.500 |
| - |
| 0% |

| |
|-------------|
| * |
| 21.400 |
| 21.600 |
| +200 |
| +1% |

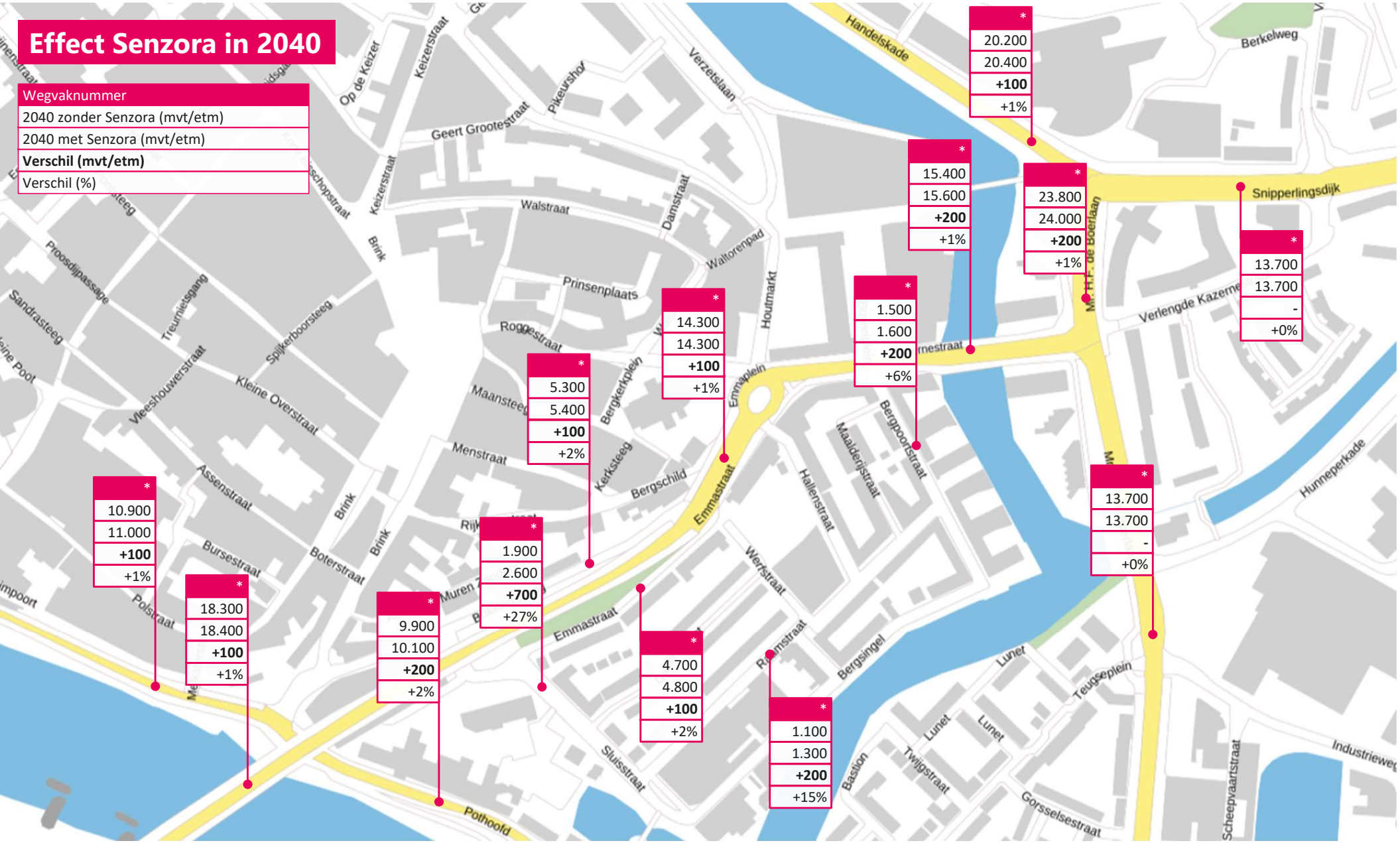
| |
|------------|
| * |
| 12.800 |
| 12.800 |
| - |
| +0% |

| |
|-----------|
| * |
| 13.800 |
| 13.800 |
| - |
| 0% |



Effect Senzora in 2040

| Wegvaknummer |
|-------------------------------|
| 2040 zonder Senzora (mvt/etm) |
| 2040 met Senzora (mvt/etm) |
| Vershil (mvt/etm) |
| Vershil (%) |



| |
|-------------|
| * |
| 10.900 |
| 11.000 |
| +100 |
| +1% |

| |
|-------------|
| * |
| 18.300 |
| 18.400 |
| +100 |
| +1% |

| |
|-------------|
| * |
| 9.900 |
| 10.100 |
| +200 |
| +2% |

| |
|-------------|
| * |
| 1.900 |
| 2.600 |
| +700 |
| +27% |

| |
|-------------|
| * |
| 5.300 |
| 5.400 |
| +100 |
| +2% |

| |
|-------------|
| * |
| 14.300 |
| 14.300 |
| +100 |
| +1% |

| |
|-------------|
| * |
| 4.700 |
| 4.800 |
| +100 |
| +2% |

| |
|-------------|
| * |
| 1.100 |
| 1.300 |
| +200 |
| +15% |

| |
|-------------|
| * |
| 1.500 |
| 1.600 |
| +200 |
| +6% |

| |
|-------------|
| * |
| 15.400 |
| 15.600 |
| +200 |
| +1% |

| |
|-------------|
| * |
| 20.200 |
| 20.400 |
| +100 |
| +1% |

| |
|-------------|
| * |
| 23.800 |
| 24.000 |
| +200 |
| +1% |

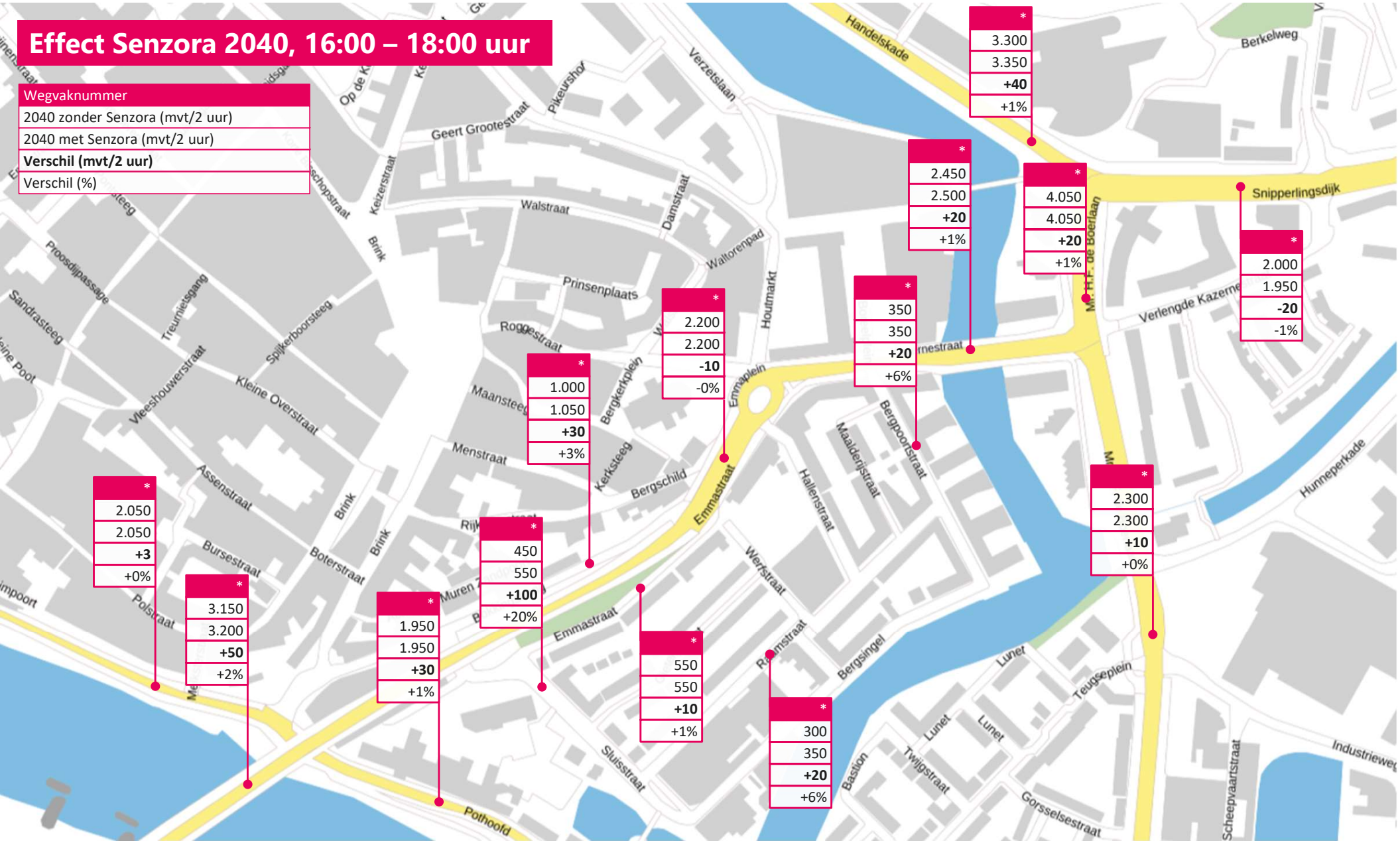
| |
|--------|
| * |
| 13.700 |
| 13.700 |
| - |
| +0% |

| |
|--------|
| * |
| 13.700 |
| 13.700 |
| - |
| +0% |



Effect Senzora 2040, 16:00 – 18:00 uur

| |
|---------------------------------|
| Wegvaknummer |
| 2040 zonder Senzora (mvt/2 uur) |
| 2040 met Senzora (mvt/2 uur) |
| Vershil (mvt/2 uur) |
| Vershil (%) |



| |
|-------|
| * |
| 2.050 |
| 2.050 |
| +3 |
| +0% |

| |
|-------|
| * |
| 3.150 |
| 3.200 |
| +50 |
| +2% |

| |
|-------|
| * |
| 1.950 |
| 1.950 |
| +30 |
| +1% |

| |
|------|
| * |
| 450 |
| 550 |
| +100 |
| +20% |

| |
|-------|
| * |
| 1.000 |
| 1.050 |
| +30 |
| +3% |

| |
|-------|
| * |
| 2.200 |
| 2.200 |
| -10 |
| -0% |

| |
|-----|
| * |
| 550 |
| 550 |
| +10 |
| +1% |

| |
|-----|
| * |
| 300 |
| 350 |
| +20 |
| +6% |

| |
|-----|
| * |
| 350 |
| 350 |
| +20 |
| +6% |

| |
|-------|
| * |
| 2.450 |
| 2.500 |
| +20 |
| +1% |

| |
|-------|
| * |
| 3.300 |
| 3.350 |
| +40 |
| +1% |

| |
|-------|
| * |
| 4.050 |
| 4.050 |
| +20 |
| +1% |

| |
|-------|
| * |
| 2.300 |
| 2.300 |
| +10 |
| +0% |

| |
|-------|
| * |
| 2.000 |
| 1.950 |
| -20 |
| -1% |



Conclusies

- Hoeveel **extra verkeer** levert de 130 woningen op?
 - Circa 900 mvt/etmaal
- Wat betekent dit voor de **intensiteiten** (absoluut en relatief) op de **omliggende wegen**?
 - Grootste effect op de sluisstraat:
 - +700 mvt/etmaal
 - +110 mvt/2h (tussen 16 uur en 18 uur). Ongeveer 1 auto per minuut extra.
 - Op de ontsluitingswegen (Rijksstraatweg, Kazernestraat, Pothoofd):
 - 0 tot +300 mvt/etmaal
 - Minder dan het totale extra verkeer, doordat het Senzora-verkeer zich verdeelt over meerdere richtingen en er een nieuw evenwicht ontstaat in het verkeerssysteem (auto/fiets/ov/lopen, routekeuze)
- Wat betekent dat voor de **verkeersafwikkeling**?
 - Zeer beperkt effect
- *Als je meer ruimte maakt, zal die ruimte ook gebruikt worden*

Intensiteitsverdeling over de dag en week

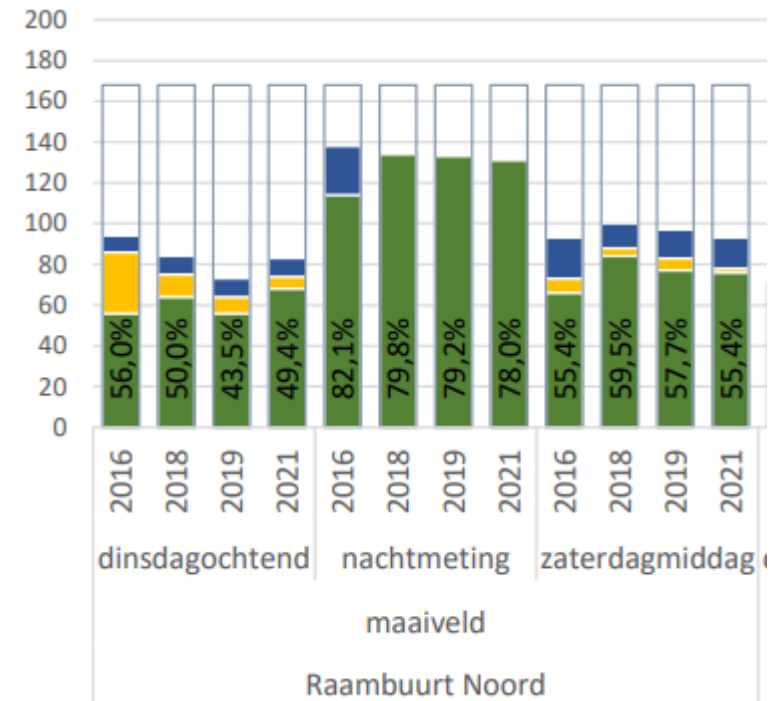
| 100,0% | Sluisstraat | Ochtendspits 9,2% | | | | | Dagperiode 40,0% | | | | | Avondspits 22,1% | | | | | Avondperiode 21,7% | | | | | Avondperiode 7,0% | | | | |
|--------|------------------------|-------------------|-------------|-------|-------|-------|------------------|-------|-------|-------|-------|------------------|-------|-------|-------|-------|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------------------|-------|-------|-------|--|
| Checks | Uur van de dag | 06:00 | 07:00 | 08:00 | 09:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:00 | 18:00 | 19:00 | 20:00 | 21:00 | 22:00 | 23:00 | 00:00 | 01:00 | 02:00 | 03:00 | 04:00 | 05:00 | |
| | | 1,0% | 4,6% | 4,6% | 5,7% | 5,7% | 5,7% | 5,7% | 5,7% | 5,7% | 5,7% | 11,1% | 11,1% | 3,6% | 3,6% | 3,6% | 3,6% | 3,6% | 3,6% | 1,0% | 1,0% | 1,0% | 1,0% | 1,0% | 1,0% | |
| 1.801 | 2020 referentie | 18 | 83 | 83 | 103 | 103 | 103 | 103 | 103 | 103 | 103 | 199 | 199 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 65 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | |
| | Secondes tussen auto's | | 43,4 | | | | | 35,0 | | | | 18,1 | | | | 55,3 | | | | 200,0 | | | | | | |
| 1.990 | 2040 autonoom | 20 | 83 | 83 | 114 | 114 | 114 | 114 | 114 | 114 | 114 | 226 | 226 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | |
| | Secondes tussen auto's | | 43,6 | | | | | 31,5 | | | | 16,0 | | | | 49,8 | | | | 180,0 | | | | | | |
| 601 | Enkel plan Sensora | 6 | 40 | 40 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 55 | 55 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | |
| | Secondes tussen auto's | | 91,1 | | | | | 105,0 | | | | 65,5 | | | | 165,9 | | | | 600,0 | | | | | | |
| 2.591 | 2040 auto plus senzora | 26 | 122 | 122 | 149 | 149 | 149 | 149 | 149 | 149 | 149 | 281 | 281 | 94 | 94 | 94 | 94 | 94 | 94 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | |
| | Secondes tussen auto's | | 29,5 | | | | | 24,2 | | | | 12,8 | | | | 38,3 | | | | 138,5 | | | | | | |

De avondspits is maatgevend: 3,3 auto's per minuut. In scenario 2040 Hoog stijgt het aantal auto's autonoom naar 3,8 en door Sensora naar 4,7 per minuut. De capaciteit laat dit toe.

Figuur 4.7 Capaciteit, bezetting en parkeerdruk naar motief Raambuurt

Basis van het cijfermateriaal

- CBS in uw buurt: Autobezit, Woningen en huishoudens.
In de Raambuurt is dit 0,8 auto per huishouden. Dat wordt Bevestigd door de uitgave van parkeervergunningen.
- Verkeersmodel regionaal (Overijssel) getoetst op vri data (Wezenlijk anders dan het ook nuttige Tomtom beeld)
- Ontwerpen: ASVV, Wegindelingen Goudappel
- Parkeermonitor 2019 en 2021 bureau Trajan, 2023 volgt
- Parkeerkengetallen: CROW 381 basis voor raadskaders
Normen bevatten totaal autobezit en bezoekerscomponent





Parkeermonitor Deventer 2021 (raadsinformatie.nl)

| | |
|-----------------|-----|
| Werkdag overdag | 55% |
| Nachtmeting | 80% |
| Zaterdagmiddag | 55% |

Zone Raambuurt 'schriktaarif' € 20,-

Inwoneraantal - Binnenstad - Staat van Deventer

Kerncijfers Raambuurt

- Jongeren (percentage): 15,5%
- Potentiële beroepsbevolking (percentage): 63,1
- Ouderen (percentage): 21,4%
- Huishoudens: 521
- Huishoudens met kind(eren): 19,0%
- Woningen (aantal): 539
- Koopwoningen (percentage): 59,8%
- Gemiddelde WOZ waarde: €0
- Bedrijfsvestigingen: 121 (2021)
- Werkzame personen: 282 (2021)
- Werkzoekenden (aandeel): 8,5% (2021)

Inwoneraantal (2022)

- Raambuurt: 934
- Binnenstad: 8.432

Bevolking

- Huishoudens zonder kind(eren): 81,0%
- Eenoudergezinnen (aandeel): 4,8%
- 1 en 2 persoonshuishoudens: 82,9%
- Geboorten: 4 (2021)
- Overledenen: 7 (2021)



Leeftijden

| Raambuurt | | NL |
|------------------|-----|-----|
| < 15 jaar | 14% | 16% |
| 15 - 24 jaar | 9% | 12% |
| 25 - 44 jaar | 28% | 25% |
| 45 - 64 jaar | 29% | 28% |
| 65 jaar en ouder | 20% | 19% |

Huishoudens

| Raambuurt | | NL |
|-----------------------|-----|-----|
| Alleenwonend | 50% | 39% |
| Gezin zonder kinderen | 28% | 29% |
| Gezin met kinderen | 21% | 33% |

Raambuurt, Deventer

Aantal inwoners
935

We maken de basisdata later schriftelijk voor u beschikbaar

| | Adressen | Parkeerplaatsen Zone Raambuurt | Bron / Opmerking |
|-------------------|----------|-----------------------------------|----------------------------|
| <i>Emmastraat</i> | 32 | 27 | <i>Niet in Sluisstraat</i> |
| Sluisstraat | 18 | 42 | |
| Gieterijstraat | 61 | 50 | Geoweb 5 |
| Werfstraat | 1 | 9 | |
| Raamstraat | 35 | 27 | |
| Af: Bijzonder | nvt | -8 | Laden, minder valide |
| Zuidelijke helft | 115 | 128 | |
| | | | |
| Noordelijke helft | 371 | 15 | Korparkeren, overig |
| | | 356 | parkeren inpandig |
| Totaal Raambuurt | 486 | 499 | |

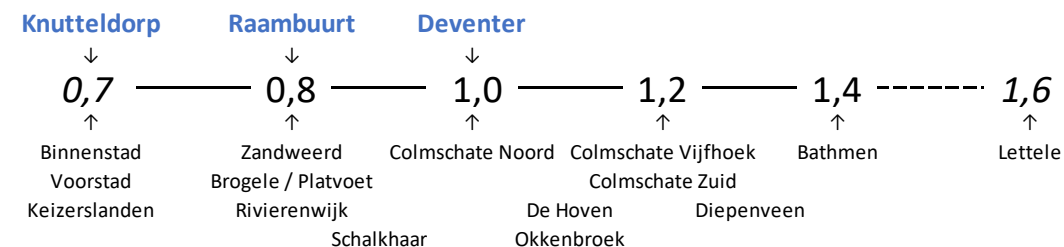
Statistische gegevens CBS

Auto- en motorvervoer

| | |
|-------------------------------|-----|
| Personenauto's totaal | 430 |
| Pers. auto's per huishouden | 0,8 |
| Aantal inwoners | 945 |
| Aantal huishoudens | 520 |
| Gemiddelde huishoudensgrootte | 1,8 |
| Eenpersoonshuishoudens | 50% |
| Huishoudens zonder kinderen | 28% |
| Huishoudens met kinderen | 22% |

[Personenauto's totaal - Buurten \(2020\) \(cbsinuwbuurt.nl\)](https://cbsinuwbuurt.nl)

| | |
|----------------------------|-----|
| Aantal woningen | 535 |
| Bouwperiode tot 2000 | 52% |
| Bouwperiode 2000 en later | 48% |
| Eengezinswoning | 47% |
| Meergezinswoning | 53% |
| Koopwoning | 57% |
| Huurwoning | 43% |
| Beroepsbevolking + ouderen | 85% |



Waarom is het autobezit zo laag?

De objectieve cijfers: **Vier op de vijf huishoudens in de Raambuurt hebben een auto.**

- Het is een logisch cijfer gezien de ligging t.o.v. centrum en het station
- Het CBS meet het bezit inclusief lease, dat beeld komt gemeentelijk en landelijk terug.
- Onze parkeermonitoring bevestig dit beeld voor het centrum en de schilwijken.
- We zien deze aantallen terug in het vergunningenprofiel, hier en in andere buurten
- Autobezit van 1,5 per huishouden betekent dat vrijwel iedere volwassene + oudere een auto heeft
- We zouden in dat geval 25% parkeercapaciteit tekort komen, maar de bezetting heeft ruimte
- Knutteldorp heeft weinig ruimte en daar kijkt men mee, het is geen echt alternatief

Parkeren in het plan Senzora

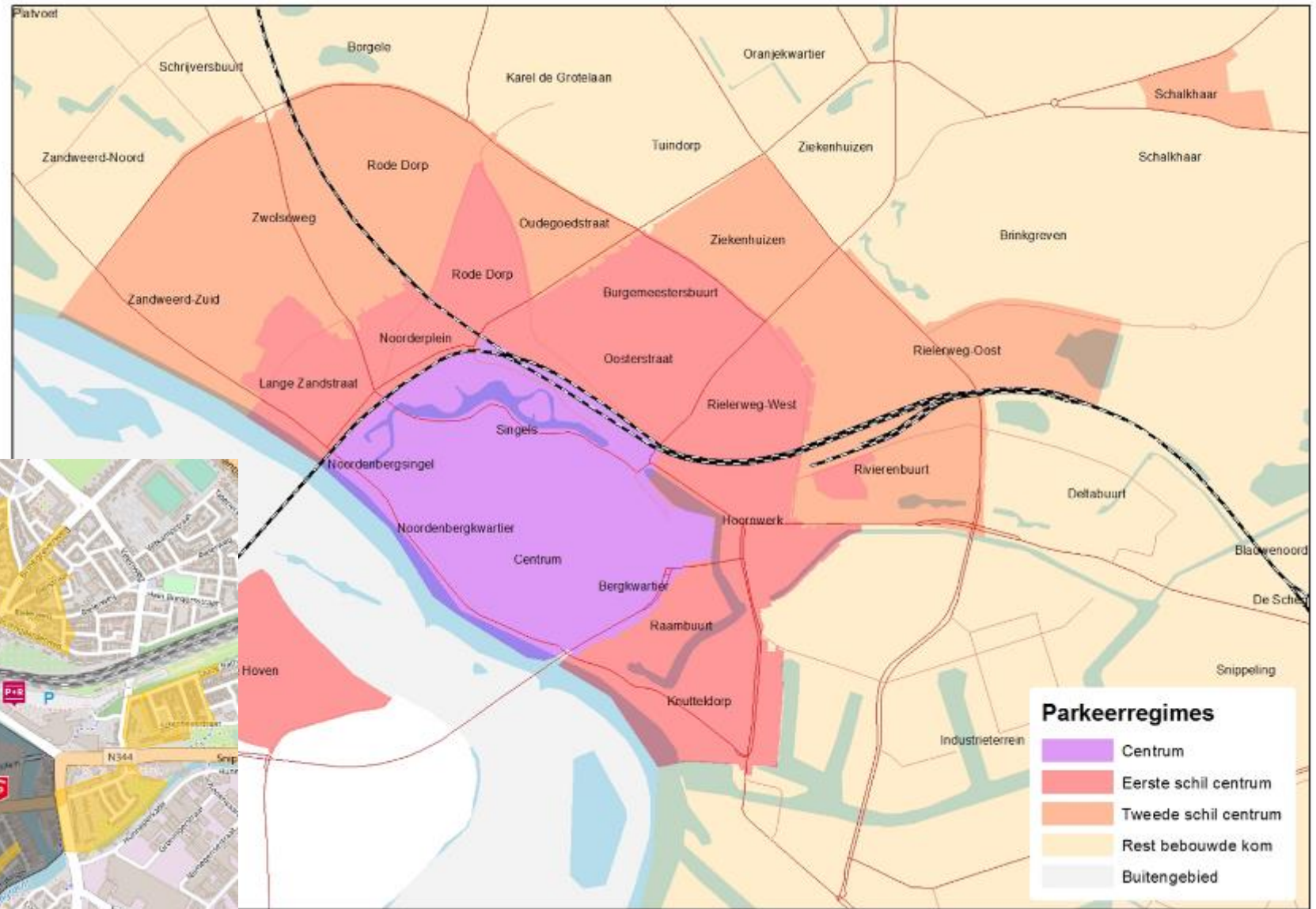
Parkeernormen worden door de Raad vastgesteld en zijn gebaseerd op kengetallen van het CROW. Ze zijn inclusief bezoek en te vinden op www.deventer.nl/parkeeropgave

Onze beleidsregel is van 2015, maar de meest recente CROW 381 wijkt voor wonen niet wezenlijk af van de vastgestelde normen.

Senzora heeft een voorlopige balans ingeleverd. College heeft aangegeven dat voldaan moet worden aan vigerende parkeerbeleid.

Parkeernormen auto per functie per stedelijke zone

| Functie | Eerste schil centrum |
|--|----------------------|
| | |
| Hoofdgroep Wonen | |
| Koop, vrijstaand | 1,4 |
| Koop, twee - onder- een- kap | 1,4 |
| Koop, tussen/ hoek | 1,3 |
| Koop, etage, duur | 1,3 |
| Koop, etage, midden | 1,2 |
| Koop, etage, goedkoop | 1 |
| Huurhuis, vrije sector | 1,3 |
| Huurhuis, sociale huur | 1 |
| Huur, etage, duur | 1,2 |
| Huur, etage, midden/ goedkoop | 0,9 |
| Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten) | 0,5 |
| Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig | 0,2 |
| Aanleunwoning en serviceflat | 0,4 |



P - Relatie met Raambuurt en Knutteldorp

Vergunningzone raambuurt

- Senzora valt hier volledig buiten, Nieuwe bewoners komen niet in aanmerking voor vergunning
- 09:00 – 21:00 biedt effectieve bescherming, in combinatie met enkele kortparkeerplaatsen. Het dagtarief schrikt af, andere opties hebben de helft van de dagprijs.
- We vragen de eigen parkeergelegenheid toegankelijk voor bezoek te maken
- Uitwijken naar garage Brink kan, omdat de garage de maat heeft voor (hogere) piekmomenten

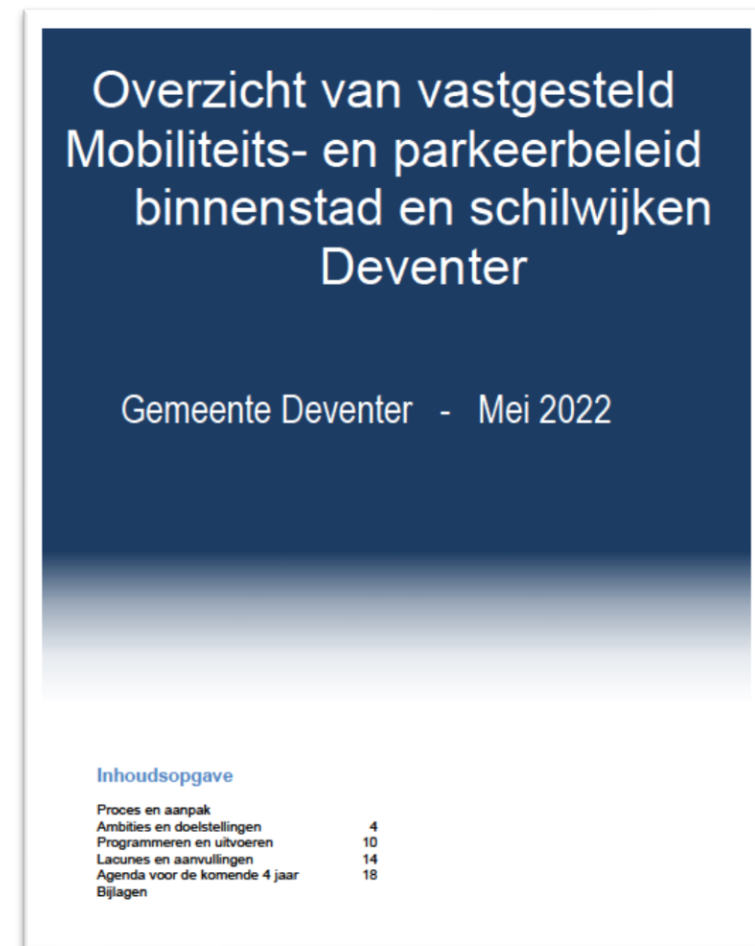
Situatie Knutteldorp

- Buiten het centrum kan de gemeente geen zone afdwingen (we vragen regelmatig)

Senzora binnen de Deventer planvorming

- Verkeer en parkeren ongeremd faciliteren is niet meer van deze tijd.
Ruimte is gewenst voor andere functies én voor duurzame modaliteiten (Wandelen, fiets)
- We monitoren de verkeerssituatie in Deventer, er zijn varianten voor de toekomst
- Er is geld voor ingrepen, maar er moeten strategische keuzes gemaakt worden
- Basis daarvoor is het mobiliteitsplan centrum en periferie (Amendement november 2023)
- Wachten is geen optie, duidelijk is dat het netwerk dit kan absorberen. Het College wil niet wachten maar doorpakken op de wijze die de Omgevingsvisie aangeeft.
- Er komt een Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid Centrumschil: Programma leefomgeving

Binnen deze processen kunt u gevraagd en ongevraagd uw opmerkingen maken.



Overige door u aangestipte vraagstukken

- OV en fiets: kent beperkingen, maar de ligging is bij uitstek geschikt voor alternatieven. Ook voor fiets zijn stallingsnormen, OV en fiets zijn onderdeel van de verkeersmodellen
- Verschil tussen normen en 'de werkelijkheid': De Raad baseert zich op feiten, maar houdt zich ook aan door hen vastgestelde kaders. De Omgevingsvisie geeft de centrale insteek.
- Deelauto's binnen een ontwikkelingsplan: We vragen om garanties en stellen voorwaarden
- Laadvoorzieningen: Stadsbrede uitrol . Zie beleidsvisie laadpalen.
- Ontwikkelaar zorgt voor laadvoorzieningen

Terugkoppeling en vervolg

- Verslag en presentatie wordt toegestuurd
- Vervolg vragen over groter mobiliteitsplan centrumschil: Deze vragen stellen aan gebiedsprogramma Centrumschil. T.z.t komt er meer communicatie en mogelijkheden voor reactie.

Dank voor uw Aandacht