

Verkeerseffecten ontwikkeling Senzora

Maandag 23 januari 2023
Locatie Stadhuis Deventer

Aanwezig

Namens de buurt:

R. van Erp, M.K. Dijkers, T. van Raalte, P. Davelaar, S. Braakman, A. Bekking, T. Bannink

Namens de gemeente Deventer:

W. Berkers (projectmanager), R. Arendsen (projectleider), S. Martijn (verkeerskundige), J. Buter (voorzitter), M. Ruijgers en L. Doornbos (Goudappel), C. Zijlmans (LeClercq), P. Schuldink (BPD), R. van Kleij (verslaglegging)

1. Welkom

De voorzitter heet iedereen van harte welkom.

Op verzoek van de focusgroep verkeer (Senzora) heeft de gemeente deze bijeenkomst georganiseerd, zodat de bredere verkeersaspecten (project overstijgend) vanuit de gemeente kunnen worden toegelicht.

Er wordt een verslag gemaakt van deze bijeenkomst en met de powerpoint presentatie gedeeld met de deelnemers van deze bijeenkomst.

De eerder ingediende vragen worden schriftelijk beantwoord door de gemeente en naar alle deelnemers van deze bijeenkomst gestuurd..

2. Presentatie

Sheet: Dwarsprofiel Sluisstraat en aansluiting Emmastraat

De gemeente geeft aan wat het profiel van de straat is. In het huidige profiel is de rijbaan 5 m breed en kunnen 2 auto's elkaar passeren. Dit is ruimer dan de richtlijnen voor een 2-richtingsweg. Dankzij dit profiel en een 30 km. snelheid is er aan weerszijde parkeren mogelijk en kan het autoverkeer langs elkaar rijden (incl. bestel- en vrachtverkeer).

Bewoners hebben hier een andere beleving bij. Zij geven aan dat zij regelmatig ervaren dat passeren in de Sluisstraat moeilijk gaat (en er soms schade ontstaat aan een autospiegel), bv doordat een geparkeerde auto niet strak langs de stoeprand staat, de auto breder is dan een standaard type, en met vrachtwagens wordt het echt lastig. Uit voorzorg blijven auto's nu vaak wachten op de hoek, bewoners verwachten dat dat vaker gaat gebeuren als er meer verkeer door de straat rijdt.

En aanvullend wordt aangegeven dat bv bestel- en vrachtwagens ook in de straat geparkeerd staan, dan is de straat echt niet breed genoeg. De huidige opzet van de weg bestaat al lang. Er zijn wel suggesties gedaan dit te veranderen, maar de opzet is niet veranderd.

Mede omdat de straat een ontsluitingsweg is vinden bewoners het belangrijk (veiligheid) dat verkeer soepel doorloopt.

Verkeerskundige gemeente : de situatie is onderzocht en de locatie is op verschillende momenten bezocht. De drukte is niet zodanig dat er altijd sprake is van 2 passerende auto's. En af en toe elkaar de ruimte geven, bv als er ook een fietser in de straat rijdt, is vrij gebruikelijk in straten met 30 km snelheid.

Het beeld van gemeente en bewoners verschilt. De gemeentelijke observaties steunen het eigen beeld. Bewoners geven aan dat zij foto's en filmpjes zullen delen met de gemeente. Voor de gemeente zou dit informatie kunnen zijn om de situatie van de straat opnieuw te beoordelen en naar andere oplossingen te gaan kijken, maar als het om incidentele pieksituaties gaat kan het ook zijn dat dit als een gebruikelijke situatie wordt gezien.

Bewoners willen een analyse van hoe veel auto's er door de straat rijden en wat de nieuwbouw bij Senzora aan extra verkeer oplevert. Het antwoord hierop wordt in de presentatie van Goudappel geleverd (intensiteiten nu en straks) en door de gemeente (verdeling verkeer over de dag).

Vraag: kan er nog een verkeerslicht geplaatst worden?

Antwoord: in de wegen om de Raambuurt heen zijn diverse verkeerslichten waardoor het verkeer al gedoseerd door deze straten gaat. De normale verkeersregels moeten in acht worden genomen. Dat

betekent dat soms gewacht moet worden voordat men weg kan rijden, maar een verkeerslicht voegt daar niet wezenlijk iets aan toe.

Sheet Ongevallenbeeld

Ongevallen cijfers Sluisstraat: blikshade komt voor, dit wordt niet geregistreerd door politie. Op hoofdwegen worden ongevallen /schade wel geregistreerd maar ook steeds minder ivm capaciteit bij politie. Hoe kun je dan nu aantonen dat er weinig schade is?

De bewoners willen dat de gemeente nu naar hen luistert, als ze zeggen dat er wel schadeoverlast is. Bewoners vinden dat er door de gemeente wel iets aan gedaan moet worden, en niet bv na 5 jaar met extra kosten.

Antwoord:

De gemeente onderkent dat er (blik)shade voorkomt en dat dit voor bewoners heel vervelend is. Een 30 km straat stelt de bestuurder wel in staat om rijgedrag aan te passen aan een wat krappe straat om zo schade te voorkomen.

Sheet Parkeerterrein Sluisstraat

Vraag:

Is er kans op sluipverkeer via het Sluiskwartierterrein naar de Emmastraat (als verkeer op Pothoofd stil staat bv).

Antwoord:

Nee, dat is niet mogelijk. Straks (ws in 2025) loopt de toe- en afrit van de Brinkgarage via het Pothoofd en is er geen andere route meer naar bv Emmastraat. Als de inrichting van het Sluiskwartier klaar is kunnen hulpdiensten bij de Sluisstraat komen, maar dan over een pad voor fiets- en voetgangers dat zeker niet te gebruiken is door auto's.

Vraag:

Op het plaatje van de herinrichting van het Sluiskwartier wordt een impressie gegeven van de Sluisstraat met haaksparkeren. Wordt dat straks de werkelijkheid? Dit maakt de situatie nog ongunstiger.

Antwoord:

Op dit plaatje – dat primair als illustratie voor de rijroutes dient – staat inderdaad haaksparkeren maar dit is zeker niet het eindplaatje. De inrichting voor de Sluisstraat wordt nog verder uitgewerkt en met bewoners besproken.

Presentatie Goudappel: Verkeersprognoses

Aantal woningen extra: Wat betekent dat voor de verkeerssituatie?

Goudappel geeft een toelichting op het verkeersmodel:

Dit bestaat uit 4 stappen:

- Hoeveel ritten in een wijk
- Waar gaan de ritten per zone heen
- Vervoerswijze
- Over welke route gaan mensen rijden

Bv. van Sluisstraat naar Zutphen, er zijn 2 rijopties, balanceert zich uit, als een route drukker wordt gaan mensen voor een andere route kiezen tot er een evenwicht is.

Vraag:

Houdt het model rekening met seizoenen?

Antwoord:

Op die manier zijn gegevens niet verwerkt. Het is een model. Vervolgens ga je vergelijken met tellingen. Als er een afwijking is ga je verder kijken waar dat door komt (foutjes in het model). Dan kan het model worden aangepast. In de loop der jaren is dit model verder ontwikkelt en verbetert.. Dan kan je het model voor de toekomst gebruiken, doorrekenen met toekomstige ontwikkelingen. Dit model heeft gegevens van de jaren vooraf aan 2020 verwerkt, het covidjaar 2020 is niet de basis. De tellingen van voorgaande jaren zijn verwerkt in het basisjaar 2020.

Het pakket om modellen te maken heet Omnitrans en wordt door veel gemeentes gebruikt. Het is een verkeersmodel dat door Goudappel in opdracht van de Provincie Overijssel is gemaakt voor de hele provincie.

Berekening voor 2040 (met Senzora ontwikkeling.)

In 2040 is rekening gehouden met extra 130 nieuwe woningen bij Senzora.

Dit leidt tot het volgende:

In de Raamstraat 200 extra ritten, in de Sluisstraat 700 extra ritten per etmaal. Totaal 900 ritten gedeeld door 130 woningen is ca. 6 ritten per woning per etmaal.

Die 900 ritten extra uit de Raambuurt verdelen zich vervolgens over de diverse opties van het wegennetwerk. Gezien de intensiteiten op de omliggende wegen maakt dit aandeel van extra ritten nauwelijks meer wat uit in de stad. Als het druk is kiezen mensen een andere route, waar het minder druk is. Het model houdt daar rekening mee.

Vervolgens wordt in een sheet de piekbelasting getoond. Dat is in de avondspits. Per saldo is door de ontwikkeling van Senzora de conclusie dat er in de twee spitsuren elke minuut een extra auto door de Sluisstraat zal gaan rijden.

Vraag:

Hoe is het bv in 2025 met de verkeerstoename in de Raambuurt?

Antwoord:

Tijdens de avond heeft Goudappel aan gegeven dit te onderzoeken.

Naschrift: Goudappel geeft aan dat een berekening voor bijvoorbeeld 2025 lastig is omdat je dan moet gaan interpoleren tussen 2020 en 2030. Een verkeersmodel heeft namelijk maar een bepaald aantal jaren er standaard in zitten. In de aanvullende presentatie (gevoegd bij verslag) van Goudappel is het jaar 2020 opgenomen als basisjaar. Dat is op basis van de tellingen van de jaren er voor. (nog geen corona.

Wel kan aangegeven worden dat in 2025 het Sluiskwartier in uitvoering is. (start ws. in 2023). De invloed van overige projecten in de centrumschil heeft relatief weinig invloed op de Sluisstraat, die nauwelijks als sluipverkeerroute kan worden gezien.

Vraag:

Wat is nu doel van deze avond luisteren / bezorgdheid delen? Of puur alleen antwoorden en bewoners luisteren?

Antwoord:

Deze avond wil de gemeente de vragen die door de focusgroep zijn gesteld beantwoorden en waar mogelijk bezorgdheid wegnemen. Om de vragen te kunnen beantwoorden is door de gemeente en Goudappel een presentatie gemaakt met een toelichting van de toegepaste verkeersmodellen en intensiteiten. Hierbij wordt aangegeven hoe verkeersdrukke in cijfers is en welke effecten er in de toekomst zijn. Na aanleiding van de presentatie kunnen er nog vragen zijn die beantwoord kunnen worden. Ook na deze avond. .

Specifiek voor mobiliteit wordt in 2023 mede op basis van raadsmoties gewerkt aan een actualisering van de hoofdwegenstructuur en aan een mobiliteitsplan voor de binnenstad en de periferie. Dat overstijgt de invloed van individuele plannen en ingrepen. Dit gaat verder dan uitsluitend de ontwikkeling van Senzora. Voor de centrumschil projecten is er een gebiedsteam dat werkt aan dit mobiliteitsplan.

Wel kan gemeente aangegeven hoe / waar je als inwoner terecht kunt bij andere ontwikkelingen in de stad. Bv: Bereikbaarheid en mobiliteit t.a.v. centrumschiltrajecten. Zodra hier meer informatie komend jaar over is zullen bewoners en ondernemers uitgenodigd worden. Vanuit het project Senzora zal de gemeente de bewoners van de Raambuurt hierover informeren als dit opgestart gaat worden.

Sheet: Intensiteitsverdeling.

In avondspits zijn er nu 3,3 motorvoertuigen per minuut. Zonder de ontwikkeling van Senzora zou dit aantal in 2040 groeien naar 3,8 voertuigen per minuut. Met de ontwikkeling Senzora zal dit aantal groeien naar 4,7 voertuigen per minuut in de spits.

Hoe komen we aan gegevens:

- -Via CBS. Daar komt uit 0,8 auto per woning voor de Raambuurt
- TomTom model geeft ook beeld van een moment. Dit realtime model, waarvan bewoners ook plaatjes hebben laten zien tijdens hun inspraak, is heel waardevol voor de afwikkeling van minuut tot minuut. De verkeerslichten maken hier gebruik van, ze worden samen vanuit één

computer aangestuurd. Echter, dat in dat model bijvoorbeeld in de spits langzaam wordt gereden is logisch en bekend, maar zegt niet zoveel over de ontwikkelingen op langere termijn, waarvoor we het verkeersmodel hebben.

- Parkeermonitor van de gemeente om het jaar (in 2023 wordt er weer geteld.)

Gegevens over autobezit (uit meerdere bronnen):

In Deventer: is gemiddeld 1 per huishouden

- 0,7 in centrum en Knutteldorp
- 0,8 in Raambuurt

En verder loopt het op richting buitenwijken. Bewoners hebben hierbij een ander beeld, maar de bronnen worden door de gemeente op diverse manieren gecontroleerd:

- CBS registreert het bezit
- Gemeente monitort de straat (observatie en tellingen) en heeft zicht op de uitstaande vergunningen. Het bovenstaande beeld wordt door die bronnen bevestigd voor de Raambuurt en de bredere (binnen)stad.

In Knutteldorp willen de bewoners nu geen parkeervergunningstelsel. In centrum mag gemeente dit bepalen. In de wijken moet een meerderheid van de bewoners toestemming geven. Dit wordt ca 1 x per 3 jaar weer uitgevraagd in de wijk. Als gemeente pleiten we hiervoor, maar we kunnen de mensen niet dwingen. Met de komende ontwikkeling van het mobiliteitsplan binnenstad zal dit ook aan de orde komen.

Parkeergeld voor vergunning is vaak een reden dat bewoners niet willen. Zie ook sheet met wijken (rood gekleurde) om het centrum waar eventueel een parkeervergunningstelsel ingevoerd kan worden.

Parkeernorm en het parkeerbeleid is door de Raad vastgesteld (zie sheet parkeren in het plan Senzora)

In het project Senzora is nog geen definitieve uitwerking van het parkeerplan. Er kan ook gekeken worden naar alternatieve oplossingen voor parkeren.

Voor deze wijk geldt dat OV en centrum goed per fiets bereikbaar is. Deelauto's is nog minimaal in gebruik in Deventer. Dit wil de raad verder uitwerken. En voor de ontwikkeling Senzora is de ontwikkelaar gevraagd hier ook een plan voor te bedenken evenals voor laadpalen.

En de gemeente heeft ook voor de hele gemeente een plan opgesteld voor laadpalen. Dit wordt de komende jaren uitgevoerd. Het aanleveren van laadpalen is helaas (door grote vraag) vertraagd.

Vraag:

Werkbusjes worden niet meegerekend (is geen leaseauto). Deze krijgt geen vergunning voor de Raambuurt, en gaan dan ws in Knutteldorp parkeren.

Antwoord:

In de praktijk is in Knutteldorp weinig extra parkeerplekken beschikbaar maar bezoek ed gaat hier ws wel een parkeerplek zoeken. Zolang er geen parkeervergunningstelsel is in Knutteldorp kan de gemeente dit ook niet reguleren.

Tijdens de bouw is sprake van een aantal plaatsen die tijdelijk zijn ingetrokken. Die blijven wel onderdeel van de parkeerbalans.

Vraag:

De parkeerabonnementen voor het parkeerterrein op huidige Sluiskwartier parkeerterrein worden dit voorjaar opgeheven, waar blijven deze parkeerders, hoe wordt dat opgelost?

Antwoord:

Deze mensen kunnen voor elders in de stad een parkeervergunning aanvragen. Gemeente heeft zicht op alle vergunningen en alle wachtende aanvragen. Wachtlijst is nu redelijk acceptabel. En werkenden die voor overdag een parkeerplek hadden op Sluiskwartier hebben een alternatief aangeboden gekregen.

3. Rondvraag

Vragen kunnen nu en ook later gesteld worden. Dat kan per e-mail aan r.van.kleij@deventer.nl. Alle vragen met antwoorden sturen we mee met het verslag en de powerpoint presentatie.

Vraag:

Een bewoner wil nogmaals de zorg uiten over het probleem van de smalle Sluisstraat en dat auto's elkaar moeilijk kunnen passeren. Dit probleem ervaren de bewoners dagelijks.

Antwoord:

De gemeente heeft met de presentatie aangegeven dat het profiel van de Sluisstraat voldoende is voor een 30 km weg en dat met de ontwikkeling van Senzora de verkeersintensiteiten niet dusdanig toenemen dat er aanleiding is om iets aan het profiel te wijzigen.

Vraag:

De bewoners willen ook aandacht vragen voor verkeersveiligheid en bv vrachtverkeer, ook tijdens de bouw. Bv door vaste tijden af te spreken, aan een kant niet parkeren. Wat kunnen we bedenken aan oplossingen? Hoe komt straks de inrichting van de Sluisstraat eruit te zien?

Antwoord:

Voor de bouw wordt er een BLVC plan opgesteld dat ook gecommuniceerd zal worden. Dit plan gaat over bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de bouwfase.

Zowel het project Sluiskwartier als het project Senzora hebben exploitatiegrenzen, waarbinnen een nieuwe inrichting van de openbare ruimte wordt gemaakt. Tussen beide projecten en de Sluisstraat en de Raamstraat ligt ook openbare ruimte waar eigenlijk geen budget is voor de herinrichting. Aangezien de gemeente het belangrijk vindt om toch te kijken naar deze openbare ruimte is er intern budget gekomen om bureau Karres en Brands een opdracht te geven om voor deze openbare ruimte een plan te maken. Er is voorlopig alleen budget voor het maken van een plan. De opdrachtgever hiervoor is het gebiedsteam Centrumschil projecten. Zodra er een eerste verkenning is gedaan zal dit met de omwonenden besproken worden. De gemeente zal de focusgroep daarover informeren.

Resume acties:

Goudappel:

- Zoekt uit of er tellingen in 2020 (coronatijd) zijn gemaakt en hoe dit in het model is opgenomen.

Gemeente:

- Informeren focusgroep over de verkenning van een mogelijke herinrichting van de openbare ruimte tussen Senzora en het Sluiskwartier inclusief de Raamstraat en de Sluisstraat.

De voorzitter eindigt de bijeenkomst om 21.40 uur.