gemeente Deventer

Mobiliteitsaspecten ontwikkeling Tapijtfabriek

Siddhartha Martijn

31 MEI 2023

gemeente Deventer

Uw vragen

Parkeren

- Stelt de gemeente eisen aan parkeren bij de nieuwe ontwikkeling?
- Hoe is het parkeren nu geregeld en waarom is dat zo gedaan?
- Wordt de vergunningenzone uitgebreid? Zo ja, hoe?
- Mogen nieuwe bewoners gebruik maken van de bestaande plaatsen?

Verkeer

- Er zijn twee afsluitingen voor autoverkeer. Blijft dat zo?
- Kunnen de omliggende straten het extra verkeer aan?
- Wordt er eenrichtingverkeer ingesteld?
- Kan de hoofdwegenstructuur alle woningprojecten wel aan?

Overige vragen

Over rijsnelheden, deelauto’s, wel of geen blauwe zone en bouwverkeer

Nieuw project = parkeerplaatsen aanleggen

We stellen parkeereisen voor auto en fiets bij verlenen van een omgevingsvergunning

We zien graag integratie omgeving en plan: Medegebruik van bestaande plaatsen bespreekbaar, maar motiveren

Er zijn ook normen voor fiets en staling. Dat is een belangrijke randvoorwaarde bij de beoordeling

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

Het autobezit lijkt te laag, hoe kan dat?

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

- Dichtbij centrum en het station, weinig eigen ruimte
- Vergelijkbaar beeld voor het centrum en de schilwijken.
- Dit blijkt ook uit de vergunninguitgifte

- Het CBS corrigeert voor lease en bedrijfsauto's
- Norm 1,5? Dan heeft iedere volwassene een auto
- We zouden dan 25% parkeercapaciteit tekort komen

Personenauto's per huishouden
Kerncijfers wijken en buurten 2022

Deventer	1	
Binnenstad	0,6	
Zandweerd	0,8	
Voorstad	0,7	
Rode Dorp		*0,7*
Oudegoedstraat		*0,8*
Burgemeestersbuurt		*0,8*
Oosterstraat		*0,5*
Rielerweg-West		*0,6*
Rielerweg-Oost		*0,9*
Borgele en Platvoet	0,9	
Keizerslanden	0,8	
Rivierenwijk	0,8	
Colmschate-Noord	1	
Colmschate-Zuid	1,2	
Okkenbroek	1,4	
Lettele	1,5	
Bathmen	1,4	

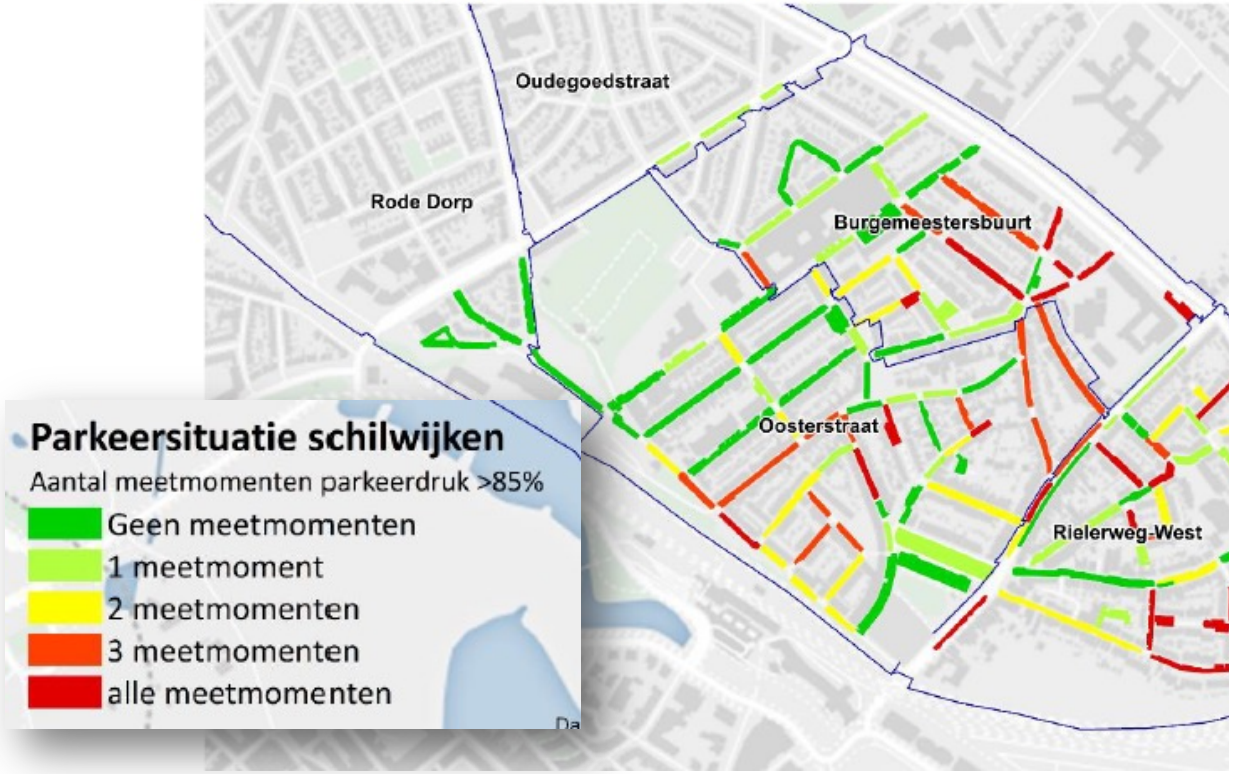
Optimale verdeling door reguleren

Een vergunningenzone beschermt tegen parkeerders van buiten en voorkomt extra parkeerders die eigen voorzieningen hebben

Deventer heeft een uitgedacht en effectief reguleringssysteem, betalen voor een vergunning is daar onderdeel van

Er blijft een historisch tekort
en kans op uitwijking

Figuur 3.4 Aantal momenten dat parkeerdruk 85% overschreed



gemeente Deventer

Parkeren

Wat kost een bewoners-vergunning voor uw zone per maand in 2023?

1e auto:

€ 6,58

2e auto € 15,17

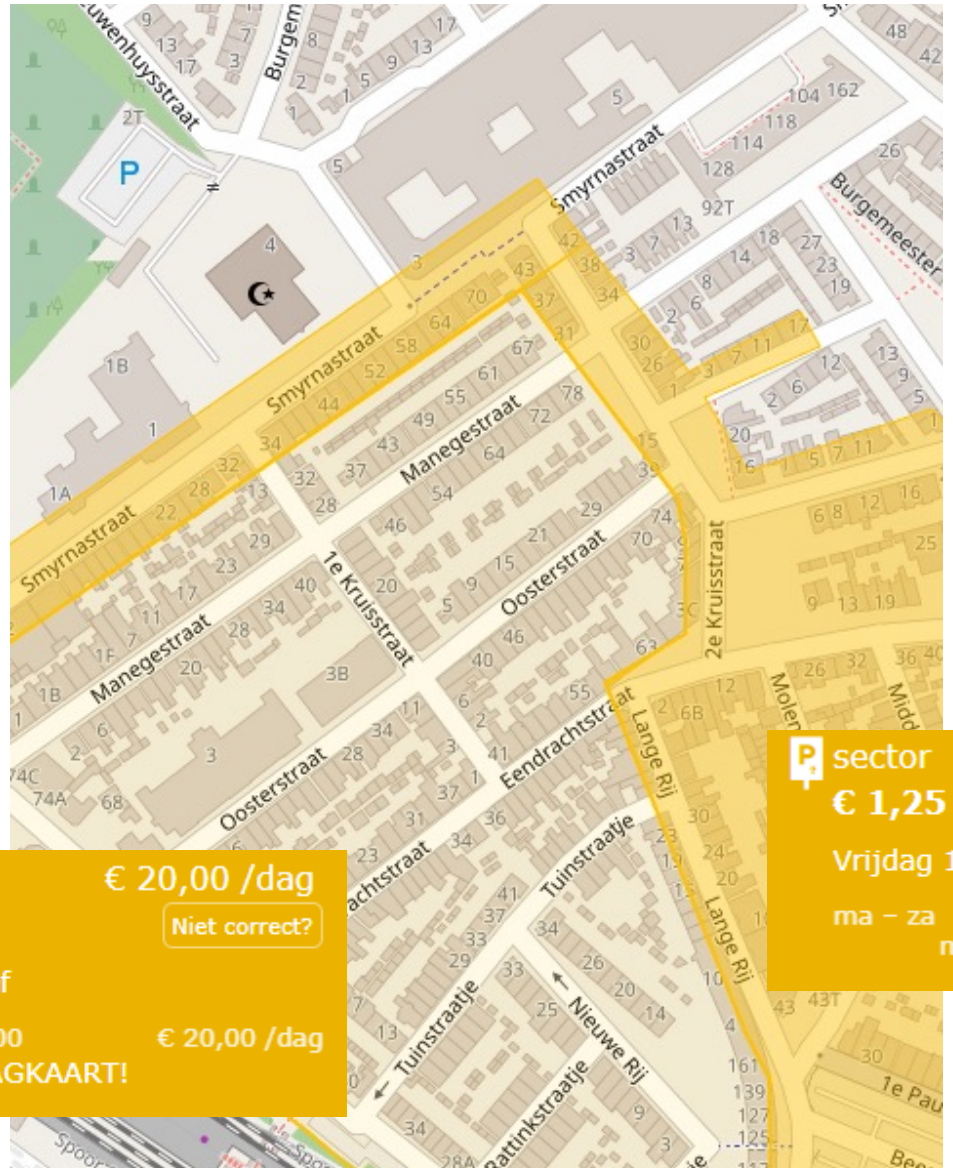
Wat betaalt u voor uw bezoek in de zone per uur in 2023?

€ 0,10

gemeente Deventer

Tarieven per kalenderjaar, 2023

Zone Binnenstad	**€ 313**
Zone Schilwijken	**€ 153**
1e vergunning Zone Buitencentrum	**€ 83**
2e vergunning Zone Buitencentrum	**€ 191**



Parkeerregimes

- Centrum
- Eerste schil centrum
- Tweede schil centrum
- Rest bebouwde kom

sector € 20,00 /dag
€ 20,00 /dag
Niet correct?
Vrijdag 14:30, dagtarief
ma – za 9:00 – 20:00 € 20,00 /dag
LET OP : Hier alleen DAGKAART!

sector € 1,25 /u
€ 1,25 /u
Niet correct?
Vrijdag 14:30, geldt tot: 20:00
ma – za 9:00 – 20:00 € 1,25 /u
maximaal tarief € 6,50 /dag

Een zone instellen vergt uw instemming

Belangrijkste punt: Buiten de binnenstad is meer dan 50% draagvlak een harde voorwaarde

We zijn voorstander van uitbreiding. Periodiek vragen we naar uw mening, maar het ligt moeilijk

Een zone brengt lusten én lasten met zich mee. Voornaamste hiervan zijn bijdragen en eerst benutten van eigen terrein.

gemeente Deventer

Onderzoek behoefte parkeervergunning gebied in Voorstad Oost

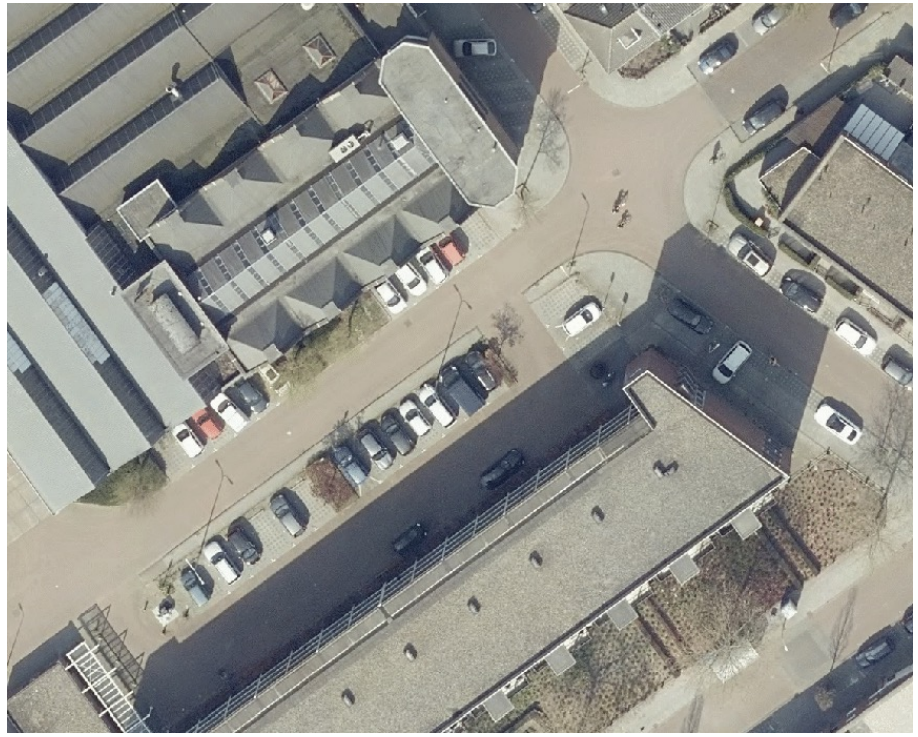
WWW.DEVENTER.NL/PARKEREN

Iedereen mag gratis plaatsen gebruiken

Zonder regulering mogen ook nieuwe bewoners na realisatie in de buurt parkeren

Om dit te voorkomen, zien we streng toe op realisatie van de eigen parkeerruimte

Bovendien bevelen we aan de prijzen laag te houden en te koppelen aan de woninglasten



Uw vragen

Verkeer

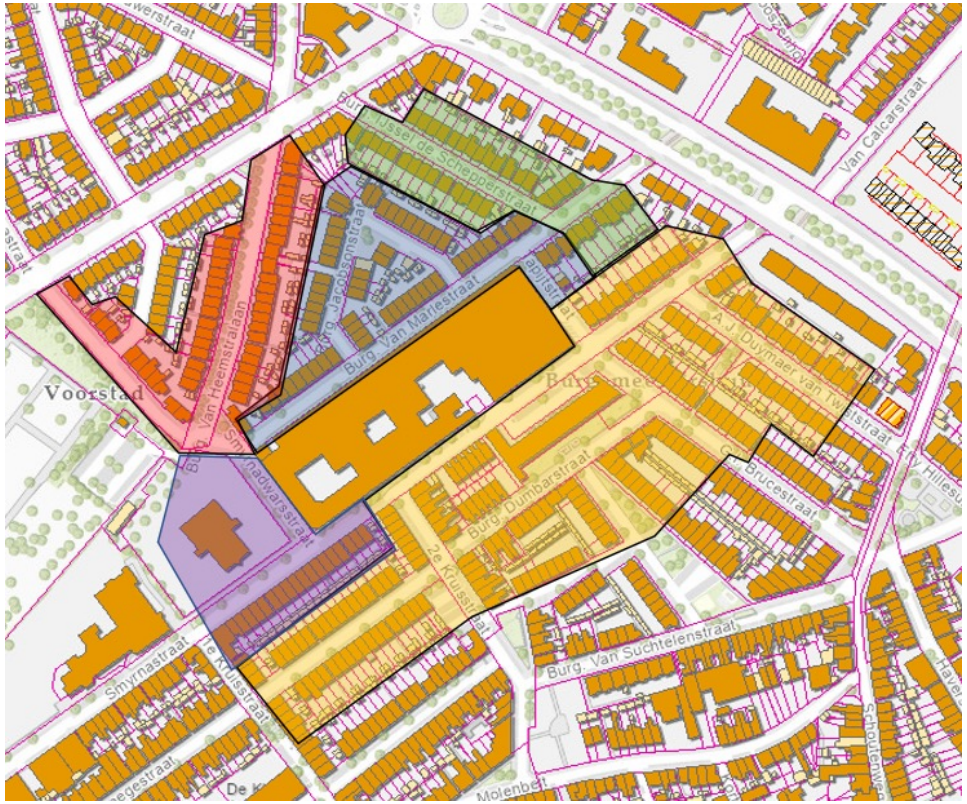
- Er zijn twee afsluitingen voor autoverkeer. Blijft dat zo?
- Kunnen de omliggende straten het extra verkeer aan?
- Wordt er eenrichtingverkeer ingesteld?
- Kan de hoofdwegenstructuur alle woningprojecten wel aan?

De ‘knippen’ voor autoverkeer blijven

Door de afsluitingen voor autoverkeer kan men niet ‘binnendoor’ naar de hoofdwegen. Er blijft alleen noodzakelijk verkeer over

Voor fietsers en voetgangers blijft de doorstroming op orde

We bevelen de ontwikkelaar aan, naar beide buurtdelen een in- en uitgang voor autoverkeer te realiseren



gemeente Deventer

Verkeer

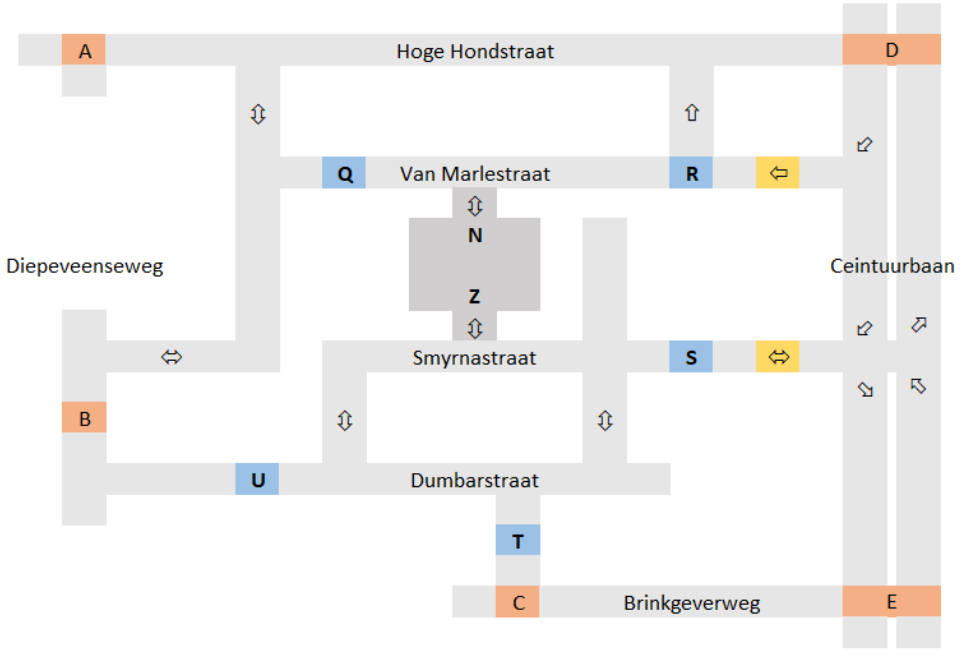
De wegcapaciteit kan de toename aan

De wegcapaciteit is in principe hoog. Een rijbaan kan 4.000 voertuigen per uur aan.

Wegcapaciteit is anders dan beleving: Tussen Tapijtfabriek en Ceintuurbaan neemt de intensiteit aanzienlijk toe.

De ontwikkelaar geeft gevolgen aan en legt uit hoe men hiermee omgaat in relatie tot regelgeving.

Pijltjes zijn mogelijke rijroutes



Via Noord	30	30%
Via Zuid	71	71%

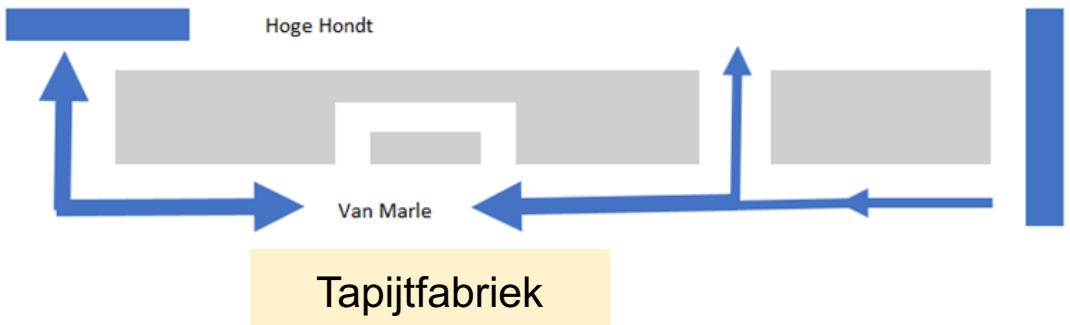
Van Marle	Smyrna
14%	63%

Eenrichtingverkeer vergt breder draagvlak

Eenrichtingverkeer kan in de Van Marlestraat de kwaliteit van de omgeving verhogen.

Echter, omliggende straten krijgen met gevolgen te maken. De ontwikkelaar moet ook hen overtuigen van de voordelen

Verkeerskundig willen we minimale regulering

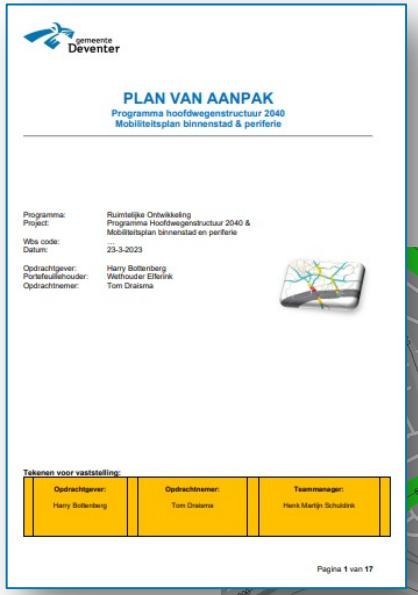


We werken aan een visie op de hoofdwegen

Deze maand wordt een plan van aanpak vastgesteld voor de visie hoofwegenstructuur en het mobiliteitsplan binnenstad en periferie

De capaciteit is er, de vraag is welke verbindingen we willen versterken of afwaarderen

Ook buurt- en projectverenigingen kunnen hierin meedraaien



gemeente Deventer

PLAN VAN AANPAK

Programma hoofdwegenstructuur 2040
Mobiliteitsplan binnenstad & periferie

Programma: Ruimtelijke Ontwikkeling
Project: Programma Hoofdwegenstructuur 2040 & Mobiliteitsplan binnenstad en periferie
Wbs code: ...
Datum: 23-3-2023

Opdrachtgever: Harry Bottenberg
Portefeuillehouder: Wethouder Elferink
Opdrachtnemer: Tom Draisma

Tekenen voor vaststelling:

Opdrachtgever:	Opdrachtnemer:	Teammanager:
Harry Bottenberg	Tom Draisma	Henk Martijn Schuldink

Pagina 1 van 17

gemeente Deventer

Uw overige vragen

- Deelauto’s binnen een ontwikkelingsplan: We vragen om garanties en stellen voorwaarden. Dit wordt zelden toegepast

- Rijsnelheden en verkeersveiligheid: Invulling conform duurzaam veilig, snelheid is 30 km/uur. We staan positief tegenover onderbreken van lange lijnen

- Drempels bijmaken kan niet zomaar

gemeente Deventer

Uw overige vragen

- Blauwe zones wordt binnen de gemeente niet actief toegepast. We willen alles digitaal, handhaving is een groot probleem

- Bouwverkeer: Uitgangspunt is een zgn. BLVC plan waarin de uitvoerder uitlegt hoe dit optimaal plaats zal vinden. Die fase heeft eigen communicatie

- Invulling hiervan kan pas later, omdat de uitvoerders pas in beeld komen nadat het definitieve plan is vastgesteld

gemeente Deventer

Heeft u vragen?

S.MARTIJN@DEVENTER.NL

WWW.DEVENTER.NL/PARKEERBEHOEFTE

gemeente Deventer

Dank voor uw Aandacht

S.MARTIJN@DEVENTER.NL

WWW.DEVENTER.NL/PARKEERBEHOEFTE