

06-06-2023

VRAGEN EN ANTWOORDEN

Buurtbijeenkomst VERKEER & PARKEREN | 31 MEI 2023

Op woensdagavond 31 mei organiseerde projectontwikkelaar JOUW Wonen een buurtbijeenkomst verkeer & parkeren. Vanuit de omwonenden rondom de locatie van de oude Tapijtfabriek waren 20 personen aanwezig. Naast een afvaardiging van de organisator JOUW Wonen waren architecten Cie., Goudappel en Poelmans Reesink vertegenwoordigd. Vanuit de gemeente waren de projectleider en de vertegenwoordigers van de afdeling verkeer en parkeren aanwezig. De bijeenkomst vond plaats op het gemeentehuis in Deventer.

AGENDA

1. WELKOM
2. PROCES
3. DOEL VAN VANDAAG
4. BELEID VERKEER & PARKEREN GEMEENTE
5. MOBILITEITSONDERZOEK GOUDAPPEL
6. ONTWERPEN ARCHITECTEN CIE. & POELMANS REESINK
7. VRAGEN
8. VERVOLG & AFSLUITING



Opening en welkom

Saskia Sanders van projectontwikkelaar JOUW Wonen verwelkomt alle deelnemers. Na wat huishoudelijke mededelingen licht ze kort het doel van vandaag toe. Vandaag informeren wij omwonenden over het thema verkeer en parkeren en halen wij de input op die omwonenden ons deze avond geven over dit thema. Siddhartha Martijn zal namens de gemeente uitleg geven over het beleid van de gemeente op het gebied van verkeer en parkeren. Laurens Ebbers van Goudappel zal de resultaten delen over het mobiliteitsonderzoek dat zij voor dit project hebben verricht. Daarnaast zullen Niels Mulder van Architecten Cie. en Mike Kriek van Poelmans Reesink uitleg geven over de verkeers- en parkeeropgave van dit plan. Zij presenteren een aantal verschillende scenario's hoe de opgave ingevuld kan worden en ontvangen de input die omwonenden hierop geven.

DOEL – BIJEENKOMST VERKEER & PARKEREN

DOEL: INFORMEREN VERKEER EN PARKEREN & INPUT OPHALEN ONTWERPEN VERKEER, PARKEREN & GROEN

- Beleid & rol gemeente
- Presentatie van en uitleg over de diverse ontwerpen verkeer, parkeren & groen
- Vervolgstappen

De presentaties zijn op de website terug te lezen. In dit verslag leest u alle vragen die zijn gesteld en de antwoorden die hierbij gegeven zijn.

Q&A

Hoe worden de parkeernormen bepaald door de gemeente?

De gemeente kent in haar beleid een aantal parkeerplaatsen per woning toe afhankelijk van het gebied waar de woning staat en het type woning. Zo is de parkeernorm in het centrum lager dan in het gebied buiten het centrum. Dat heeft als reden dat we ten eerste iedereen bewust met auto bezit willen laten omgaan, ook al omdat er juist in het centrum veel fiets- en OV alternatieven zijn. Ten tweede is er minder ruimte in het centrum voor het parkeren van auto's. Zo verschilt het autobezit per wijk en blijkt dat het autobezit in het centrum lager is dan in het gebied buiten het centrum. Ook voor fietsen geldt er een parkeernorm. Ook deze norm is afhankelijk van de locatie van het bouwplan.

Valt het project Tapijtfabriek onder het gebied Centrumschil?

Ja, het project valt onder het gebied Eerste schil Centrum.

Zijn de cijfers van het autobezit inclusief leaseauto's?

Ja, deze cijfers van het autobezit zijn inclusief leaseauto's.

Hoe kijkt de gemeente naar de parkeerdruk in de buurt van de locatie Tapijtfabriek als het project er staat?

Wij meten regelmatig de parkeerdruk in de wijken van Deventer. In de presentatie is te zien dat de parkeerdruk op dit moment in de wijk rondom de locatie Tapijtfabriek in balans is. Op dit moment heeft het grootste gedeelte van de wijk geen parkeerregime. Je ziet wel dat de straten omliggend wel een grote parkeerdruk ervaren. (Zie presentatie sheet optimale verdeling door reguleren)

Komt die parkeerdruk omdat bewoners van die straat meerdere auto's hebben of omdat de straten er omheen een parkeerregime hebben?

Uit ervaring weten wij dat straten rondom een gebied waar een parkeerregime is ingesteld meer parkeerdruk ervaren. De bewoners van de straten die nu een grote parkeerdruk ervaren, hebben bij de gemeente een aanvraag gedaan voor het instellen van een parkeerregime. Indien in deze straten een parkeerregime wordt ingesteld dan zal dit ertoe leiden dat ook de buurt rondom de Tapijtfabriek meer parkeerdruk gaat ervaren. We zien dat bij het instellen van een parkeerregime dat mensen hun auto dichtbij huis kunnen parkeren en er vrijwel altijd genoeg plaatsen zijn.

Zijn er kosten verbonden aan het parkeerregime?

Ja, de gemeente Deventer vraagt een vergoeding voor het verstrekken van een parkeervergunning. Echter deze prijs wordt zo laag mogelijk gehouden en moeten de kosten voor administratie en handhaving dekken. Voor een auto betaalt een bewoner momenteel €6,58 per maand.

Hoe zit het dan met parkeren voor bezoekers?

Voor bezoekers is een aparte parkeerregeling ingesteld. Als bewoner kun je het kenteken van een bezoeker in een speciale app intoetsen. De kosten voor bezoekers zijn momenteel per uur € 0,10. Maximaal kunnen bezoekers hun bezoek 420 uur per kwartaal laten parkeren. Een bewoner kan op 1 adres meerdere kentekens invoeren.

Als bewoner vind ik het lastige dat je geen controle hebt over de prijsvorming van de parkeervergunningen. Er zit geen stem in voor de bewoners.

Dat is inderdaad zo. Ieder jaar is er een inflatiecorrectie. Alleen bij bijzondere situaties kan de gemeente via de Raad een prijsverhoging (anders dan de inflatiecorrectie) laten doorvoeren. Echter dit is in de afgelopen 9 jaar voor bewonersvergunningen nog niet voorgekomen.

Je ziet nu dat elektrisch rijden wordt gestimuleerd en dat er no emissie zones worden ingevoerd. Hoe gaat gemeente Deventer hier mee om?

Dat zijn nieuwe trajecten waar we nu volop mee bezig zijn. We zijn nu aan het analyseren welke impact deze veranderingen hebben op de burgers. Als je een elektrische auto hebt maar geen eigen parkeerruimte om te kunnen laden, kun je een laadplek in de openbare ruimte aanvragen. De nul emissiezone is voorzien in het centrumgebied vanaf 2025. De uitwerking is gaande, maar dat overstijgt de focus van het huidige project.

Een extra parkeerregime zone betekent dit ook een verlaging voor de kosten op het totaal aantal zones?

De kosten voor een vergunning blijven constant. Je blijft de kosten voor handhaving en administratie houden.

Hoe werkt zo'n proces om een parkeerzone te laten instellen?

Om een parkeerregime in uw straat te krijgen, dient de buurt in te stemmen. Indien er meer dan 50% draagvlak is dan kan een parkeerzone worden ingesteld. Als gemeente zullen we eerst een peiling in de buurt doen. Blijkt dat er belang is bij de omwonenden voor een parkeerzone dan volgt er een enquête. De uitslag van de enquête is bepalend voor het instellen van een parkeerzone of niet. Indien er geen meerderheid is voor het instellen van een parkeerzone dan zal er geen parkeerregime komen. Het zal dan minimaal drie jaar duren voordat er weer een nieuwe enquête zal worden afgenomen in de buurt. De gemeente voert de regie over deze gehele procedure. Dit doen wij omdat

we een eerlijk verhaal willen geven met alle plussen en alle minnen die bij een parkeerregime horen. Voor deze buurt zal in de 2^e helft van dit jaar een enquête worden afgenomen.

Wordt er per straat gepeild of er behoefte is aan een parkeerregime?

Ja, dat klopt.

Hoe gaat het met de handhaving? We zien dat in deze buurt hier weinig van.

De gemeente heeft een beleid waarin er incidenteel rondes door handhavers worden gelopen. We kunnen niet iedere buurt iedere dag controleren. In de toekomst zal er digitale handhaving worden uitgevoerd met een scanauto of -scooter. Daardoor zal foutparkeren tot het verleden gaan behoren.

Wat gebeurt er met de sportschool? De sportschool geeft namelijk op piekmomenten veel parkeerdruk in en rondom de Tapijtstraat.

De Fit&Fun wil graag op de locatie van de Tapijtfabriek blijven. JOUW Wonen is in gesprek met de sportschool en bespreekt met hen de verschillende scenario's. Het meest logische is dat Fit&Fun een andere plek op de locatie gaat krijgen, zodat zij niet hoeven te sluiten in de periode van de bouw.

Moet Fit&Fun in de nieuwe situatie het parkeren op eigen terrein oplossen?

Omdat de sportschool een bestaande functie is, kunnen zij gebruik maken van het aantal huidige openbare parkeerplekken. Bij een functie sport zou kort parkeren een oplossing voor het parkeren kunnen zijn. Indien Fit&Fun gaat uitbreiden zouden zij voor het uitbreidingsgedeelte wel het parkeren op eigen terrein moeten oplossen.

Wat is eigenlijk het probleem als de ontwikkelaar parkeerneutraal moet bouwen? Dan heeft de buurt toch geen parkeerprobleem?

In principe is dat zo. We gaan tellingen doen en als er voldoende parkeerplaatsen worden gebouwd dan is dit akkoord. Maar wat we niet in de hand hebben, is waar de bewoners gaan parkeren als je in het gebied rondom de Tapijtfabriek vrij kunt parkeren. Het is dan mogelijk dat bewoners of bezoekers van de nieuwe bewoners gaan parkeren op de plekken rondom de locatie. Indien er een parkeerregime wordt ingesteld, zullen de bewoners van de nieuwe locatie geen parkeervergunning kunnen krijgen, zij hebben namelijk een parkeerplek op de locatie zelf.

Wat geeft de gemeente aan over de toename van het verkeer indien het nieuwe plan ontwikkeld is?

De gemeente geeft aan dat de straten de toename van het verkeer aankan. Daarbij eist zij wel dat de verkeersknippen (Tapijtstraat en Smyrnastraat) gehandhaafd moeten blijven en dat de parkeergelegenheid aan twee zijden moeten worden ontsloten.

Wordt er door de gemeente breder gekeken naar de verkeersstromen? Worden bijvoorbeeld de afstelling van de verkeerslichten meegenomen?

Ja, de verkeerslichten zijn dynamisch ingesteld en zorgen voor een zo efficiënt mogelijke doorstroming.

Hoe wordt er omgegaan met de toename van verkeer in de Burgemeester van Marlestraat? Auto's rijden nu al tegen het verkeer in.

Er zijn een aantal scenario's voor verkeersstromen ontworpen. Zo is er ook een variant voor het instellen van 1-richtingsverkeer voor de gehele Burgemeester van Marlestraat. Dit zou voor meer rust in de straat kunnen zorgen.

Blijft het stukje 1-richtingsverkeer behouden in de Burgemeester van Marlestraat?

Ja, deze blijft behouden.

Welke acties voert de gemeente uit om de verkeersdruk in de Smyrnastraat te verminderen?

Ten eerste kent het gebied al een 30km zone. Daarnaast zal het per locatie verschillen welke oplossingen doorgevoerd kunnen worden. De oplossing van drempels wordt niet zo snel doorgevoerd omdat daar veel bewoners hinder van ondervinden.

Hoeveel in- en uitgangen krijgt de parkeergarage?

De parkeergarage zal twee doorgangen krijgen. Een doorgang aan de zijde van de Smyrnastraat en een doorgang aan de zijde van de Burgemeester van Marlestraat. De wijze waarop de verkeersafwikkeling plaats gaat vinden, is nog niet bekend.

Bewoners aan de Burgemeester van Heemstralaan hebben bij de gemeente aangevraagd of deze straat een éénrichtingsstraat kan worden in verband met de verkeersdruk. Kan de gemeente hier meer over vertellen?

Over deze aanvraag ben ik niet precies op de hoogte. Het instellen van een éénrichtingsstraat kan niet zomaar. De gemeente bekijkt de situatie en zal ook de punten zoals handhaving meenemen in het oordeel.

Waarom kan er geen parkeergebouw worden gerealiseerd op de openbare parkeerplek bij de Moskee?

Openbare ruimte rondom projecten heeft over het algemeen al een functie (in dit geval voor de moskee), daar kun je niet zomaar nieuwe parkeerders aan toevoegen. In de praktijk kan deze locatie soms wel dienen om bij pieken enige overloop op te vangen.

Kan de 2^e Kruisstraat worden meegenomen in de plannen. Er wordt vaak heel hard doorheen gereden, het lijkt soms wel een racebaan?

We nemen in onze verkeersstudie alle direct aansluitende straten rondom de locatie mee in het plan

Hoe worden de straten ingericht?

De straten worden conform de eisen van Duurzaam Veilig ingericht. (NB dat is de nationale veiligheidsstandaard). Hierin worden ook eventuele verkeersremmende maatregelen meegenomen.

Hoe is de verdeling van de parkeercapaciteit in de parkeergarage aan de zijde van de Smyrnastraat en de zijde van de Burgemeester van Marlestraat?

Als gemeente schatten we in dat van al het verkeer rondom het project 60% via de Smyrnastraat gaat en 40% via de Burgemeester van Marlestraat. Qua capaciteit van beide zijden zullen we proberen deze zo goed mogelijk te verdelen.

Wat gebeurt er met Fit & Fun? Want als Fit & Fun op de huidige plek verdwijnt dan zou dit ten goede komen aan de verkeersdruk in de Smyrnastraat.

Wij zijn op dit moment in gesprek met Fit & Fun. Het is de wens van Fit & Fun op het terrein van de Tapijtfabriek te blijven. Of Fit & Fun blijft en op welke plek exact is nog niet bekend. De verkeersbewegingen van en naar de Fit & Fun gaan nu vooral via de Smyrnastraat. Wanneer deze functie op een andere locatie in het plan terugkomt, wordt opnieuw gekeken naar de verkeersbewegingen en meest logische routes.

Wat gebeurt er met de parkeerplekken in de Tapijtstraat?

De openbare parkeerplekken in de Tapijtstraat zullen worden herverdeeld. Het streven is om zoveel mogelijk huidige openbare parkeerplekken her te verdelen in de nieuwe situatie.

Kunnen de Lindebomen in wijk worden vervangen door andere bomen? Het zijn nachtmerrie bomen. Alle auto's die onder deze bomen zijn geparkeerd zitten iedere keer onder de plak.

Siddhartha Martijn geeft aan dat hij op deze specifieke vraag geen antwoord weet, maar graag in nader contact uitzoekt bij wie meneer hiervoor moet zijn. Dit is een onderwerp waar de gemeente over gaat en waar wij als ontwikkelaar geen invloed op hebben.

Kan de verkeerssituatie op het kruispunt Smyrnastraat en Tapijtstraat (tegenover Smyrnaflat) worden meegenomen in het ontwerp? Aan een zijde is geen stoep aanwezig en moet je over de straat lopen om naar de stad te kunnen gaan. Dit is een onveilige situatie.

We begrijpen wat je bedoelt. We nemen de input mee, maar zijn ook afhankelijk van de gemeente wat zij met de openbare ruimte willen doen.

Hoe wordt het groen in het gebied verwerkt?

Poelmans Reesink heeft in de verschillende scenario's het groen ingetekend. Afhankelijk van het scenario is er meer of minder ruimte voor groen. Zo is er een éénrichtingsverkeer variant (zie presentatie) aan de Burgemeester van Marlestraat waarbij de éénrichting wordt doorgetrokken vanaf de Ceintuurbaan tot helemaal het einde van de straat. In deze variant is meer ruimte voor groen en zal de uitstraling van de Burgemeester van Marlestraat meer kwaliteit krijgen.

Hoe zit het met de eis voor het installeren van laadpunten in het gebied?

In het verdelingsvraagstuk zal er geëist worden om een x aantal vaste parkeerplaatsen van een laadpunt te voorzien. Deze laadpunten moeten voldoen aan bepaalde eisen waaronder de brandveiligheidseisen. In het openbare gebied zal de gemeente hier verantwoordelijk voor zijn. De ontwikkelaar zal laadpunten of voorzieningen daarvoor in de parkeergarage gaan aanleggen conform de geldende eisen.

Hoe gaat de gemeente om met de kosten die gemaakt moeten worden voor het openbare gedeelte? Is hier wel budget voor of kan het zijn dat bij de realisatie van het plan gezegd wordt dat er toch geen geld voor is en dat dan de openbare ruimte niet wordt ingevuld zoals in het plan beschreven staat?

Bij een herontwikkeling als deze resulteert dit in een integraal plan. In dit plan is beschreven wat de ruimtelijke plannen zijn en welke ruimtelijke bijdrage nodig is. Indien op dit plan een akkoord wordt gegeven dan staat de bijdrage ook vast en is de realisatie van wat beschreven staat verzekerd.