

## Beantwoording schriftelijke vragen 4 januari 2023 en aanvullen vragen tijdens bijeenkomst 23 januari 2023

### 1 Profiel van de Sluisstraat

1 Gelijktijdig rijden mogelijk? Graag aantonen. Parkeervakken 190 cm i.p.v. vereiste 200 cm.

De rijbaan van de Sluisstraat is 9,0 meter breed. Daar gaan aan beide zijden twee parkeervakken van 2,0 meter af. Daarbij houden we er rekening mee dat sommige auto's iets uitsteken door slordig parkeren. Er blijft een rijbaan van 5,0 meter over. Dat is ruimer dan de 4,8 meter die we conform landelijke richtlijnen voor dit soort wegen toepassen. Dat de weg deze breedte heeft is ook niet verrassend. Hier reden vroeger de vrachtwagens van Senzora.

2 Er staan vaak busjes en/of SUV's, Buitenspiegels niet meegerekend.

We begrijpen dat SUV's en busjes groter zijn dan de gemiddelde auto, echter ook met de spiegels kunnen dat soort voertuigen in de straat staan of elkaar passeren. Overigens is het normaal dat men ervoor kiest even te wachten of bijvoorbeeld de aansluitingsweg een stukje te benutten. Dat zal zeker het geval zijn bij vrachtverkeer of bijvoorbeeld de vuilniswagen. In de praktijk is dit geen reden voor een nieuw ontwerp of om andere intensiteiten aan te houden.

3 Indraaien kruispunt vanaf Davo te smal

Voor het kruispunt geldt hetzelfde: de maatvoering is normaal en het is normaal om af en toe even te wachten of iets verder uit te wijken. Er is geen aanleiding om in het kader van dit plan de dimensionering van het kruispunt breder of anders te maken. Bovendien wordt er niet gedimensioneerd op uitersten, maar op gemiddelden, waarbij een uitzondering af en toe onderdeel van het geheel is.

4 Veel materiele schade en wrevel, Nu al regelmatig blikschade

We begrijpen dat blikschade voorkomt en vervelend is. Zonder hier iets aan af te doen, is er op jaarbasis sprake van heel veel interacties en kan er altijd net even iets misgaan, meestal als gevolg van rijgedrag. Voor ons is de rijsnelheid van belang: 30 km/uur zorgt er in de basis voor dat er geen ernstige ongevallen zijn. Nederland stelt goede eisen aan een rijbewijs, maar van daaruit heeft iedere bestuurder een eigen verantwoordelijkheid.

Vanuit bewoners is wellicht de mening dat de weg verbreden een oplossing is. Echter, de vraag is waar we extra ruimte moeten vinden: Ook aan de westzijde zijn particuliere kavels en we hechten waarde aan de groene zoom. De Parkeerruimte is nodig om de vraag op te vangen. Daarnaast als de weg wordt verbreed is de kans alleen maar groter dat er harder gereden wordt dan 30 km/uur. Wat daarmee weer nadelig is voor de verkeersveiligheid (overstekende kinderen, passeren van twee auto's + fiets).

5 Complicatie in/uit parkeerterrein Sluisstraat

Na het voltooiën van het plan Sluiskwartier ontsluiten we dit terrein van en naar het Pothoofd. De in de presentatie getoonde haakse parkeerplaatsen in de Sluisstraat waren deel van een studie, maar geen deel van het uiteindelijke stedenbouwkundige plan en het inmiddels vastgestelde bestemmingsplan. Zie de illustratie op pagina 8 van Pdf-bestand '230130 Aanvullende informatie presentatie Senzora 23 januari' en de link: [Ruimtelijkeplannen.nl](https://www.ruimtelijkeplannen.nl)

6 Naar praktijk kijken in plaats van normen

Parkeernormen zijn gebaseerd op nationale kencijfers van het CROW. Zij hebben die cijfers ontwikkeld door landelijke tellingen in diverse situaties. De toetsing daarvan vindt dus bij het kennisinstituut plaats. Uiteraard kijken we of er lokaal specifieke factoren zijn die om een correctie

vragen, maar in deze ontwikkeling zien we geen zaken die anders zijn dan dat je bij een reguliere ontwikkeling kan verwachten.

## 7 Oplossing parkeerruimte DAVO-zijde opofferen, maar niet mogelijk vanwege parkeerbalans.

Om verkeersredenen is dat niet noodzakelijk zoals we bij 1.1 hebben omschreven. De plaatsen zijn onderdeel van de parkeerbalans van de bestaande wijk.

## 2 Huidige gebruik Sluisstraat per uur en per dag

### 1 Huidige situatie

De verdeling is weergegeven op pagina 1 en 2 van Pdf-bestand '230130 Aanvullende informatiepresentatie Senzora 23 januari'. In alle situaties is de avondspits maatgevend. In de huidige situatie is de intensiteit 3,3 auto's per minuut. Dat zijn beide richtingen opgeteld, hoewel in de avondspits de nadruk op inrijdend verkeer ligt.

### 2 Na realisatie Senzora

De verdeling is weergegeven op pagina 1 en 2 van Pdf-bestand '230130 Aanvullende informatiepresentatie Senzora 23 januari'. Plan Senzora voegt in de maatgevende avondspits 1,1 motorvoertuig per minuut toe. In de situatie 2040 komt de intensiteit met alle veranderingen in de tijd op 4,7 auto's per minuut. Voor de wegbreedte van de Sluisstraat is dit qua capaciteit geen bottleneck. Dat wil niet zeggen dat er soms even gewacht moet worden bij de aansluiting Emmastraat.

### 3 Wat verandert dit aan eisen? Rijbanen, P, trottoirs

We hebben aangegeven dat de combinatie van huidig gebruik plus verwachte toename op dit moment geen aanleiding geeft tot aanpassing van het wegprofiel. Dat volgt uit de combinatie van het profiel en de intensiteiten zoals hierboven is aangegeven. Tegelijkertijd hebben we aangegeven dat we, zoals overal, de nieuwe situatie monitoren.

## 3 Parkeernormen niet realistisch

### 1 Terugrekenen vanaf auto's in Nederland

Als lokale overheid gaan we uit van de cijfers van CBS-statline, een instituut dat door de Rijksoverheid voor dit doel is opgezet. Uit die cijfers blijkt dat het autobezit in de Raambuurt 0,8 per huishouden is (pagina 4 van Pdf-bestand '230130 Aanvullende informatiepresentatie Senzora 23 januari'). Dat is door het CBS op basis van RDW-gegevens plus inschatting lease berekend. We vinden dit juist, omdat we zelf zicht hebben op het aantal vergunningen dat door de bewoners van de Raambuurt voor auto's wordt aangevraagd. We begrijpen dat het autobezit elders anders kan zijn. Maar het is ook te begrijpen, dat bewoners -met de binnenstad en station op korte afstand- niet allemaal voor een auto kiezen.

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

### 2 OV is uitgekleeft, kinderen langer thuis.

De parkeernormen van CROW zijn berekend op de toekomst. Dat is logisch: als we alleen de huidige situatie zouden nemen als uitgangspunt, zouden we na een paar jaar wellicht alweer problemen krijgen. Parkeernormen zijn in het leven geroepen om overlast voor de omgeving bij nieuwe ontwikkelingen te voorkomen.

### 3 Geen rekening 2e auto en bezoek

De parkeernormen van CROW bevatten specifieke cijfers voor bezoek, een aandeel dat minimaal openbaar toegankelijk dient te zijn. Het wordt dus wel in de parkeervraag meegenomen.

#### 4 Escape Wilhelminagrage niet realistisch

Het gaat om bezoekers van bewoners, die parkeren in de openbare parkeergarage. De piek van bezoekers van bewoners is in de avonden en in het weekend. De drukste momenten in de parkeergarage is op de koopavond en op zaterdagmiddag. Het parkeren van de bezoekers van bewoners vindt daarmee nauwelijks plaats op de drukste momenten van de parkeergarage. Daar is de garage op gedimensioneerd. Er is in onze optiek dus voldoende ruimte.

#### 5 Ongewenst alternatief Knutteldorp

Als overheid kunnen we in een woonwijk geen parkeerregime afdwingen. Daarvoor is een meerderheid met een positief advies van bewoners nodig. Onze maandtarieven zijn gebaseerd op de kostprijs en de voordelen zijn evident. Echter, als mensen dat niet willen houdt de overheidsinvloed op. Overigens zien we dat de druk in Knutteldorp geen grote aantallen van elders toelaat en zijn bewoners daar alert op parkeerders van buiten.

#### 6 Norm geen wet, risicoanalyse nodig.

Het antwoord hierop sluit aan op de hierboven gegeven antwoorden bij de vragen onder 1. We gaan uit van een objectieve richtlijn, omdat we buurten gelijk willen behandelen. Dat sommige dagen en momenten drukker kunnen zijn, is ons bekend en zal bijvoorbeeld door het weer, een traditionele kantoor dag, ongelukken en dergelijke komen. Verkeer levert op één gegeven moment nooit het exacte gemiddelde op, maar is wel een eerlijke basis voor inschattingen. Er wordt niet gedimensioneerd op uitersten en extremen.

### 4 Garantie afnemen parkeerruimte bewoners

#### 1 Risico verkoop aan derden

De gemeente eist bij aanvang dat de situatie conform beleid wordt ingevuld. Wat daarna gebeurt is niet aan ons. De initiatiefnemer maakt afspraken met de kopers en huurders over gebruik van de garage. Niemand heeft baat bij een lege parkeergarage. Een koper of huurder koopt met de voorwaarde dat er geen parkeervergunning verstrekt zal worden. De koper of huurder kan dus niet parkeren in de wijk. Als gemeente zien we overigens geen opbloeiende particuliere markt op bijvoorbeeld Marktplaats of Funda.

#### 2 Hoe neemt de gemeente dit mee

In de ontwikkeling vragen we initiatiefnemers de kosten van de garage in de vaste kosten van de woningen mee te nemen, zodat de maandprijs minimaal kan blijven. De initiatiefnemer heeft echter de eindkeuze. In dit geval is cruciaal dat de nieuwe ontwikkeling niet in zone Raambuurt ligt. Als nieuwe bewoners van Sensora geen parkeerplaats afnemen, hebben ze geen recht op een openbare parkeerplaats in zone Raambuurt.

### 5 Eerder onderzoek

#### 1 Door wie en wanneer 'geen probleem'?

Om het jaar geeft de gemeente opdracht voor een eenduidig en onafhankelijk parkeeronderzoek in de binnenstad en directe omgeving. De laatste malen is dit uitgevoerd door bureau Trajan. We baseren ons op de situatie voor covid (2019) en de indicatie van 2021. De rapporten zijn beschikbaar via de onderstaande links. In de paragrafen 4.6 (zie pagina 6 en 7 van Pdf-bestand '230130 Aanvullende informatiepresentatie Sensora 23 januari') is de bezetting versus capaciteit zichtbaar, die heeft de gebruikelijke restruimte. Overigens is dat logisch, omdat we zelf de uitgifte van vergunningen controleren; als er overmaat zou zijn, zouden we een wachtlijst instellen.

Parkeermonitor [Deventer 2021 \(raadsinformatie.nl\)](#)

## 2 Blijft verstrekken vergunning 2e auto onbeperkt?

Voor nu wel. Echter, als we een probleem met de gerechtigde bezetting zouden krijgen en het verloop minder is dan verwacht, kunnen we overwegen vergunningen voor 2e auto's bijvoorbeeld elders te plaatsen. Navraag leert dat er op dit moment geen wachttijd is voor een vergunning.

## 3 Nieuw onderzoek voor start Senzora?

Het onderzoek vindt conform de reeks weer in 2023 plaats en blijft daarmee dus actueel. Daarna verwachten we dat er een beslissing over inzet scanauto's voor handhaving valt. Naast een controlefunctie hebben die een telfunctie, waardoor doorlopend een actueel beeld beschikbaar is.

# 6 Integraal verkeersplan

## 1 Infrastructuur nu en straks kan dit niet aan

In de vraagstelling klinkt door dat we als lokale overheid bij overgebruik ten gevolge van extra woningen, kantoren enzovoort zouden moeten uitbreiden. Of andersom dat er geen extra woningen bij kunnen komen. Die strategie is echter al decennia verlaten. In plaats daarvan hanteren we het 'dakpanprincipe': nadruk op alternatieven in en direct rond de binnenstad, accommoderen van met name doorgaand verkeer in de ringwegen, met name het Hanzetracé. Los van het ruimtegebrek zou uitbreiding van wegcapaciteit in het centrum slechts meer verkeer aantrekken. Verkeer bestaat uit dynamische elementen, men zal bijvoorbeeld tijd en route aanpassen bij knelpunten. Dat in de spitsuren vertraging ontstaat kent een lange termijnstrategie. Het is niet realistisch te denken dat we dit op korte termijn kunnen oplossen.

## 2 Eerst integraal plan, dan uitvoeren

De Raad heeft het college eind 2023 om zowel een plan voor de hoofdwegenstructuur als voor de binnenstad en periferie gevraagd. Dat werken we in 2023 uit. Echter, tijdens de planvorming draait de wereld door en nemen we nieuwe projecten aan, omdat de woningbouwopgave voor de raad prioriteit heeft. De komende jaargangen van ontwikkelingen leveren in termen van verkeer geen baanbrekende verschillen op ten opzichte van de huidige intensiteiten.

## 3 Optie gratis parkeervergunning voor Knutteldorp

Helaas kost een parkeerregime altijd geld: we moeten bijvoorbeeld vergunningen uitgeven en handhaven. De raad bepaalt of de kosten hiervoor door de gebruikers of door 'alle Deventernaren' betaald worden. De tarieven worden jaarlijks vastgesteld door de raad. Het verstrekken van gratis vergunningen kan ongewenst gebruik in de hand werken. Tot op heden is daar geen meerderheid voor.

## 4 De printscreens van Tomtom tonen dit aan

Tomtom geeft met haar website realtime verkeer aan. Dat betreft files, maar ook bijvoorbeeld mensen die voor een verkeerslicht wachten. Dat helpt ons enorm met de dagelijkse situaties, maar is wezenlijk anders dan het regionaal verkeersmodel. Daarin voorspellen we de verkeersintensiteiten voor de langere termijn en wordt rekening gehouden met wegcapaciteit en ontwikkelingen. Dat in de Tomtomweergave dagelijks langzaam verkeer te zien is, beschouwen we als bekend, net als bijvoorbeeld de verkeersinformatie dat is.

## 5 Hoe worden gegevens van verkeersmodellen getoetst?

De Provincie Overijssel is opdrachtgever van het regionaal verkeersmodel. Het is door Goudappel in samenwerking met de provincie en gemeenten ontwikkeld en toegepast. Het

model is gebaseerd op informatiebestanden over het wegennetwerk, inwoners en arbeidsplaatsen en allerlei modelparameters die empirisch worden vastgesteld. Gemeenten en provincies leveren de verwachte ontwikkelingen in bedrijvigheid en woningbouw aan, en die worden meegenomen in de toekomstjaren. De resultaten zijn getoetst aan tellingen, waarna waar nodig aanpassingen zijn gedaan aan het model, om het zo goed mogelijk aan te laten sluiten op de werkelijkheid. In de basis zijn inmiddels enorme realtime databases van intensiteiten beschikbaar, omdat het gros van de verkeerslichten ook een continue telfunctie heeft.

## 7 Overige en eerdere vragen

### 1 Sluisstraat voorrang of verkeerslichten?

In de huidige situatie zien we de kruising Sluisstraat niet als kandidaat voor verbijzondering. Doel daarvan zou zijn een verkeerstak voorrang te geven boven een andere, bijvoorbeeld uit oogpunt van doorstroming. Dat vinden we daar echter niet nodig omdat in beide richtingen na korte tijd alweer verkeerslichten staan die de verkeersstromen regelen. In de toekomst kunnen er momenten komen die kunnen leiden tot een aanpassing in kader van doorstroming of verkeersveiligheid. Dat geldt voor de hele stad. Aanpassen van een verkeerssituatie vindt altijd plaats in overleg met omwonenden.

### 2 Geen uitzonderingen P vergunning Senzora?

Nee. De omlijning van de zone Raambuurt in het raadsbesluit sluit de adressen bij Senzora uit. Het is dus niet mogelijk daar een 'normale' vergunning uit te geven. Wel bestaan er stads brede vergunningen voor bijvoorbeeld zorgverleners die van toepassing kunnen zijn, maar die hebben bijpassende kosten. Heel incidenteel hebben we te maken met ernstige persoonlijke zaken, maar in de Raambuurt is daar momenteel geen voorbeeld van.

### 3 Deelmobiliteit mee of niet?

Formeel gezien niet: de beleidsregels parkeren zijn van 2015, daarin worden deelauto's niet benoemd. We zien dat in recente beleidsregels elders soms een vermindering van de parkeernorm wordt verleend, maar soms ook expliciet niet. Op dit moment zien we dat in steden als Utrecht er juist ingezet wordt op wijken zonder auto. Op titel van maatwerk proberen we bij kleine plannen soms een voorstel van een initiatiefnemer voor deelauto's uit. Echter is dit nog geen beleid. We beoordelen elke initiatief op dit punt. Er zal een sluitend en overtuigend voorstel moeten komen met garanties. Uiteindelijk moet de raad ook instemmen met de totale parkeerbalans.

### 4 Laadpalen alleen voor bewoners Raambuurt?

Laadpalen die we als gemeente in de openbare ruimte plaatsen, zijn voor iedereen toegankelijk. We stimuleren de initiatiefnemer om laadvoorzieningen aan te leggen in de eigen parkeerkelder of op eigen terrein, temeer omdat nieuwe bewoners daarom zullen vragen. Voor bestaande en eventuele nieuwe laadpalen is er een stads brede monitoring en worden nieuwe laadpalen geplaatst op basis van een afweging op dat niveau. Zie ook <https://www.deventer.nl/laadpalen>.

## **Aanvullingen na het overleg van 23 januari, voor zover niet in bovenstaande antwoorden weergegeven.**

### 1 Is basisjaar 2020 niet afwijkend vanwege Covid?

Nee, zoals in het overleg op 23 januari is aangegeven is in het model niet uitgegaan van de situatie tijdens of na de corona-uitbraak.

Formeel heet het basisscenario van het verkeersmodel '1-1-2020'. Concreet betekent dit, dat het verkeersmodel uitgaat van de wegenstructuur van 1 januari 2020 en ook van de sociaaleconomische gegevens (inwoners en arbeidsplaatsen) van die datum. Voor de toetsing van de modelresultaten en voor de kalibratie van het model is gebruikgemaakt van beschikbare tellingen uit de periode 2015 tot en met 1-1-2020, de periode pre-corona dus. Waar aanvullende tellingen nodig waren is gebruik

gemaakt van tellingen uit 2021, die zijn opgehoogd met 10%. Uit analyses blijkt namelijk dat de intensiteiten in 2021 gemiddeld 10% lager waren dan voor de coronamaatregelen.

## 2 Effect van alleen de 130 woningen?

Deze zijn op pagina 1 en 2 van Pdf-bestand '230130 Aanvullende informatiepresentatie Senzora 23 januari' meegenomen. In totaal genereert de Senzora-ontwikkeling ongeveer 900 motorvoertuigritten/etmaal (450 uitgaand en 450 ingaand). De meerderheid van die ritten gaat via de Sluisstraat. Op de omliggende wegen neemt het verkeer met maximaal een paar procent (een paar honderd ritten per dag toe).

Goudappel heeft uitgelegd, dat als er extra verkeer bij komt, een deel van het bestaande verkeer een andere route zal kiezen, zodat een nieuw evenwicht ontstaat in reistijden. Goudappel heeft in de presentatie zoals tijdens de avond is getoond de situatie van 2020 plus Senzora toegevoegd. In de hand-out is deze situatie daarmee aangevuld.

## 3 Hoe is verkeerveiligheid in de bouwfase geregeld?

De gemeente verlangt van de uitvoerend aannemer een zgn. BLVC-plan, waarin bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie aan de orde komen. Dit BLVC-plan moet conform landelijke normen opgesteld worden. Inzichtelijk moet worden gemaakt dat hier de optimale keuzes in zijn gemaakt. Dit plan wordt door de gemeente getoetst. We houden hierbij rekening met alle mogelijke knelpunten die bij eerdere projecten in de stad hebben gespeeld.

Voorbeelden hiervan zijn meenemen van ruimte voor werkauto's, venstertijden om overlast buiten de daguren tegen te gaan, een aanspreekpunt bij acute problemen tijdens de bouwfase, instellen van omleidingen waar nodig, duurzaam omgaan met bouw- en afvalstromen en dergelijke. Dit BLVC-plan zal t.z.t worden gecommuniceerd en besproken door de initiatiefnemer voor de start van de bouw.

## 4 Is uitrijden bij de Werfstraat een optie?

We vinden dit geen wenselijk alternatief voor de huidige ontsluiting om de volgende reden. De Werfstraat komt uit op het kruispunt Emmastraat, Rijksstraatweg en Bokkingshang. Daar zijn de intensiteiten groot. Uitrijtijd vanuit de Werfstraat gaat ten koste van de afwikkeling van de andere wegen. Per saldo in de impact op de doorstroming dan veel groter

100,0% Sluisstraat		Ochtendspits 9,2%			Dagperiode 40,0%						Avondspits 22,1%		Avondperiode 21,7%					
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
		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%
1.974	2020 referentie	18	83	83	103	103	103	103	103	103	103	199	199	65	65	65	65	65
	Secondes tussen auto's		<b>43,4</b>					<b>35,0</b>					<b>18,1</b>				<b>55,3</b>	
2.182	2040 autonoom	20	83	83	114	114	114	114	114	114	114	226	226	72	72	72	72	72
	Secondes tussen auto's		<b>43,6</b>					<b>31,5</b>					<b>16,0</b>				<b>49,8</b>	
659	Enkel plan Senzora	6	40	40	34	34	34	34	34	34	34	55	55	22	22	22	22	22
	Secondes tussen auto's		<b>91,1</b>					<b>105,0</b>					<b>65,5</b>				<b>165,9</b>	
2.841	2040 auto plus senzora	26	122	122	149	149	149	149	149	149	149	281	281	94	94	94	94	94
	Secondes tussen auto's		<b>29,5</b>					<b>24,2</b>					<b>12,8</b>				<b>38,3</b>	

0,0%

Sluisstraat

Avondperiode 7,0%

Checks

Uur van de dag

23:00	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
3,6%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%

173	2020 referentie	65	18	18	18	18	18	18
	Secondes tussen auto's			200,0				
192	2040 autonoom	72	20	20	20	20	20	20
	Secondes tussen auto's			180,0				
58	Enkel plan Senzora	22	6	6	6	6	6	6
	Secondes tussen auto's			600,0				
250	2040 auto plus senzora	94	26	26	26	26	26	26
	Secondes tussen auto's			138,5				



	Adressen	Parkeerplaatsen Zone Raambuurt	Bron / Opmerking
<i>Emmastraat</i>	32	27	<i>Niet in Sluisstraat</i>
Sluisstraat	18	42	
Gieterijstraat	61	50	Parkeerhof binnen = 0
Werfstraat	1	9	
Raamstraat	35	27	
Af: Bijzonder	nvt	-8	Laden, minder valide
Zuidelijke helft	115	128	
Noordelijke helft	371	15	Korparkeren, overig parkeren inpandig
		356	
Totaal Raambuurt	486	499	



NB. Met Raambuurt Zuid wordt parkeerterrein Sluisstraat bedoeld.

Relevant voor deze discussie zijn de gegevens van raambuurt noord.

Knutteldorp is in 2019 meegenomen, maar de schilwijken worden bij toerbeurt onderzocht.

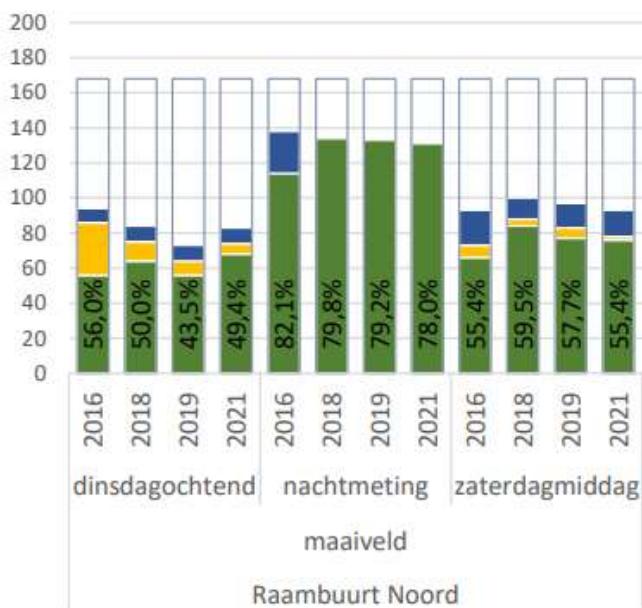
#### Parkeermonitor Deventer 2021 (raadsinformatie.nl)

Werkdag overdag	55%
Nachtmeting	80%
Zaterdagmiddag	55%

Figuur 4.7 Capaciteit, bezetting en parkeerdruk naar motief Raambuurt

■ motief wonen ■ motief werken ■ motief bezoek ■ in garage ■ objecten

Zone Raambuurt 'schriktaarif' € 20,-



## Statistische gegevens CBS

Auto- en motorvervoer

[Personenauto's totaal - Buurten \(2020\) \(cbsinuwbuurt.nl\)](#)

Personenauto's totaal	430	Aantal woningen	535
Pers. auto's per huishouden	0,8	Bouwperiode tot 2000	52%
		Bouwperiode 2000 en later	48%
Aantal inwoners	945		
Aantal huishoudens	520	Eengezinswoning	47%
Gemiddelde huishoudensgrootte	1,8	Meergezinswoning	53%
Eenpersoonshuishoudens	50%	Koopwoning	57%
Huishoudens zonder kinderen	28%	Huurwoning	43%
Huishoudens met kinderen	22%		
		Beroepsbevolking + ouderen	85%

[Inwoneraantal - Binnenstad - Staat van Deventer](#)

**Kerncijfers Raambuurt**

**Inwoneraantal (2022)**  

- Jongeren (percentage): 1
- Potentiële beroepsbevolking: 1
- Ouderen (percentage): 21
- 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)

→ 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)

Woningen plan Senzora

130

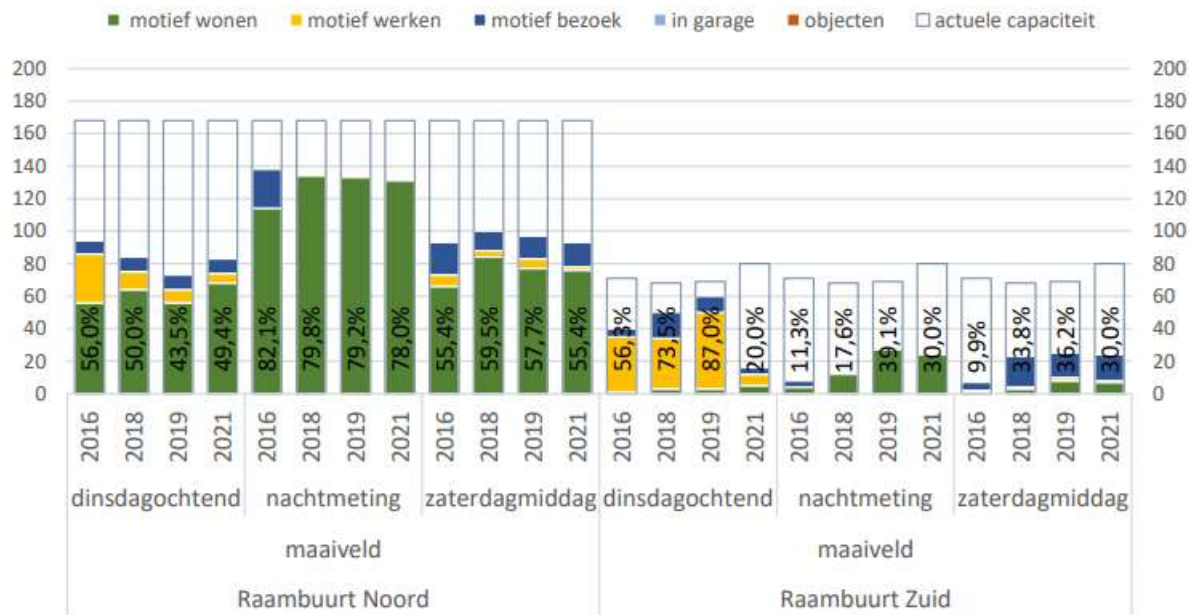


# 2021

## 4.6 Raambuurt Noord en Zuid

In de Raambuurt Noord is de parkeerdruk op dinsdagochtend gestegen, wederom door een stijging in het aantal bewoners. In de nacht nam de parkeerdruk licht af. Op zaterdagmiddag nam de parkeerdruk met circa 2 procent af. De verdeling naar motieven bleef vrijwel gelijk. In Raambuurt Zuid is de werkfunctie duidelijk terug te zien: op dinsdagochtend daalde de parkeerdruk met circa 67 procent, vrijwel geheel door het wegvallen van de groep werkende parkeerders. In de nacht en op zaterdag zijn dalingen van respectievelijk 9 en 6 procent gemeten.

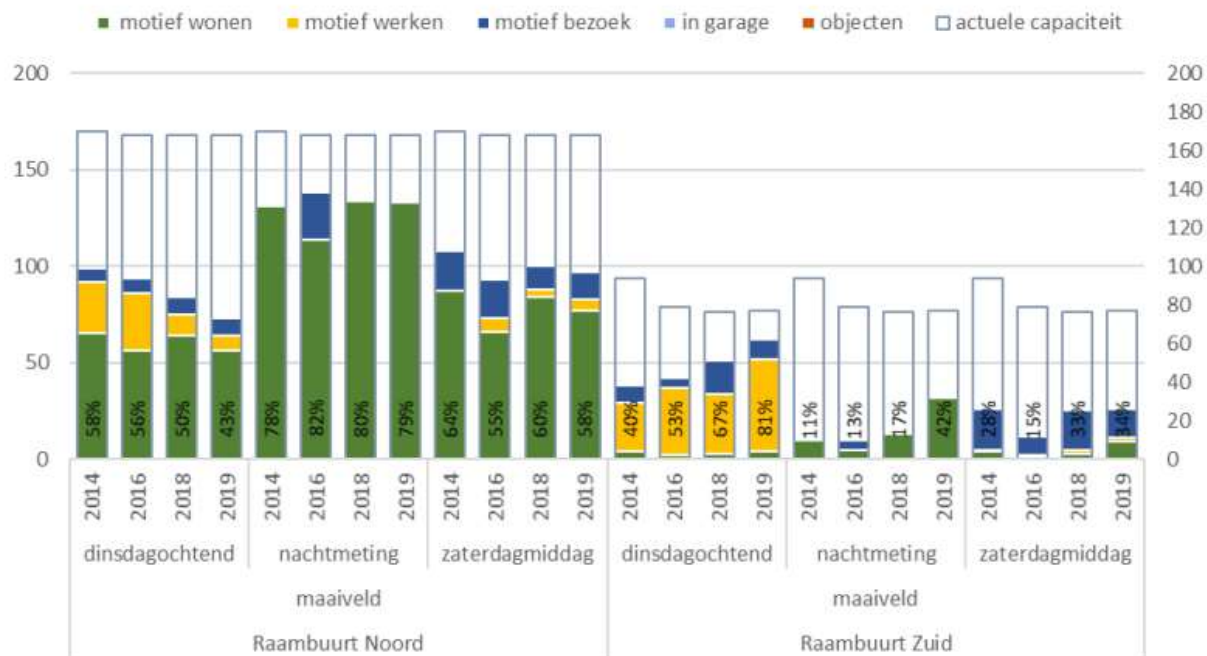
**Figuur 4.7 Capaciteit, bezetting en parkeerdruk naar motief Raambuurt**



## 4.6 Raambuurt Noord en Zuid

In de Raambuurt Noord is de parkeerdruk op dinsdagmorgen gedaald, Er parkeerden vooral minder bewoners. In de nacht bleef de parkeerdruk nagenoeg gelijk. Hetzelfde gold voor de zaterdagmiddag. De Raambuurt Zuid heeft vooral een werkfunctie vanwege het parkeerterrein aan de Sluisstraat. Dat is goed te zien op dinsdagmorgen, als er vooral werkenden parkeren. In de nacht parkeerden er door de jaren heen relatief weinig personen, maar in 2019 is dit aantal toegenomen van 17 naar 42 procent. Op zaterdagmiddag is deze buurt in trek bij bezoekers.

**Figuur 4.7 Capaciteit, bezetting en parkeerdruk naar motief Raambuurt**





Plangrens is de Blauwe lijn  
Stedenbouwkundig plan is het ingekleurde deel.