

**Bericht aan de stad: Deventer
binnen bereik**
Eerste aanzet tot advies

Fons Asselbergs & Jan Brouwer
in opdracht van de gemeente Deventer

in samenwerking met Frank Aalbers en Bas Govers

Inhoud	Pagina
1 Overwegingen ‘hoofdwegenstructuur van Deventer’	1
2 Overwegingen ‘De Welle’	4
3 Overwegingen ‘Wilhelminabrug’	5
4 Overwegingen ‘NS-station – stadscampus’	7
5 Overwegingen ‘parkeren’	8
6 Overwegingen ‘fiets’	12
7 Overwegingen ‘voetganger’	13
8 Overwegingen ‘openbaar vervoer’	14
9 Overwegingen ‘flankerend beleid’	15

1 Overwegingen 'hoofdwegenstructuur van Deventer'

De noodzaak om de capaciteit van de A1 te verhogen

Wanneer er voldoende capaciteit op de A1 aanwezig is betekent dit niet per definitie dat er beduidend minder verkeer via de Wilhelminabrug Deventer binnenrijdt. Het omgekeerd is wel waar. Als de capaciteit op de A1 onvoldoende is, neemt de verkeersdruk op de Wilhelminabrug sterk toe.

Bestuurlijk overleg heeft zeer recent vastgesteld dat de A1 in de periode na 2020 tussen Apeldoorn en Deventer-Oost verbreed moet worden naar 2x4 rijstroken. Voor het vervolg richting Azelo is een verdere verbreding van de A1 naar 2x3 rijstroken nodig. De combinatie van deze maatregelen is noodzakelijk. Deze opwaardering staat nog niet definitief op de agenda en vòòr 2020 zal deze verbreding niet zomaar door het Rijk worden opgepakt.

Toch moet de A1 worden aangepakt. Belangrijke voorwaarde voor de aanpak van de A1 is dat deze de zogeheten 'Triple A status' krijgt. Triple A-verbindingen zijn de hoofdverbindingssassen voor de Nederlandse economie en hebben prioriteit in het beleid van de rijksoverheid. Deventer dient zich hiervoor dan ook samen met partners als de provincies Gelderland en Overijssel, de regio's Stedendriehoek en Twente en andere partners hard te maken.

Oriëntatie van Deventer op de A1

Deventer heeft een zeer belangrijke oriëntatie op de A1. Deze eenzijdige oriëntatie op het rijkswegennet wordt door sommigen als probleem gezien, waarvoor de aanleg van een noordelijke brug in combinatie met een provinciale weg naar de A50 als oplossing wordt gezien. Een derde brug kan voor de lange termijn (na 2030) een interessante, nader te onderzoeken, optie zijn maar dan wel in combinatie met het realiseren van een landelijk als noodzakelijk gezien bouwprogramma. In dat geval ligt een verbinding voor de hand met de aansluiting 22 ('Twello') op de A1. De A1 zien wij ook in de toekomst als voersdrager van Deventer (en de regio Stedendriehoek).

Het huidige overheidsstandpunt ten aanzien van de A1 is het hanteren van het bundelingsprincipe, dat wil zeggen dat ook het regionaal verkeer gebruik zal maken van de A1. Dat geeft Deventer de legitimatie om de capaciteit van de Wilhelminabrug te herwaarderen.

Bij de oriëntatie op de A1 is het van belang hoe de overgang van snelwegmilieu naar binnenstadmilieu ruimtelijk en verkeerskundig wordt vormgegeven. Ruimtelijk programma en infrastructuur moeten binnenstedelijk op een heldere en samenhangende de wijze worden geïntegreerd. Verkeerskundig gezien liggen de gebiedsontsluitingswegen grotendeels binnen de bebouwde kom maar ruimtelijk gezien zijn er hiërarchische gradaties te onderscheiden.

Verbindingsweg: volledig onafhankelijk van elkaar

Hoofdas: verkeersfunctie dominant

Boulevard of stadstraat: verkeer en ruimte in balans

Straat : ruimtelijke kwaliteit dominant

De vormgeving van de overgang tussen deze gradaties moet zorgvuldig worden gekozen.

P.M. grafische weergave

Ontlast de kwetsbare stad ('ontspannen stad')

De kwetsbare historische binnenstad moet van overbodige (doorgaande) verkeersstromen ontlast worden door het verkeer op de Welle of de singelstructuur 'naar buiten te plaatsen'. Met naar buiten plaatsen wordt bedoeld dat de N348 maximaal gebruikt wordt voor regionale verplaatsingen.

Het Hanzetracé (de route Hanzeweg – Amstellaan – van Oldenielstraat – Margijnenek – Lebuïnuslaan – Overstichtlaan) moet maximaal zijn stedelijke functie vervullen, namelijk als 'verdeeling' binnen de stad en daarnaast alleen de regionale verplaatsingen richting Olst, Diepenveen etc. afwikkelen. Hierbij hoort een vormgeving met 2x2 rijstroken (vanaf A1 tot Raalterweg of Hoge Hondstraat) en een gestroomlijnde verkeersafwikkeling op de kruispunten.

Het verminderen van het aantal gelijkvloerse kruisingen, het aanbrengen van ongelijkvloerse kruisingen voor de fiets en de inzet van 'groene golven' zijn hierbij belangrijke instrumenten.

De stedelijke 'binnenring' (de route Veenweg – Ceintuurbaan – J. van Vlotenlaan) moet de centrumring (Welle en singelstructuur) ontlasten.

Het netwerk kan aldus in stappen ontlast worden door het 'naar buiten plaatsen' van gemotoriseerd verkeer. Een dergelijke aanpak heeft een positief effect op de rest van de stad, en in het bijzonder op de kwetsbare binnenstad.

In het ontspannen stedelijk netwerk rondom de binnenstad trekken auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger bij voorkeur zo veel mogelijk 'samen op'. Hoge verkeersintensiteiten ontbreken en/of de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer is laag waardoor het verkeer zich zelf binnen het netwerk kan reguleren. Dit is een kwaliteit die moet worden versterkt.

Ruimtelijke aandacht voor het Hanzetracé

Hoewel het opwaarderen van het Hanzetracé essentieel is voor de stad moet de ruimtelijke kwaliteit daarbij niet uit het oog verloren worden. De route kent verschillende gradaties. Ter hoogte van de aansluiting met de A1 is de verkeersfunctie dominant. Binnen de stad vormt het Hanzetracé een hoofdas die als aanjager van ruimtelijke ontwikkeling of herstructurering kan functioneren. Vanaf de Oldenielstraat lost de route als het ware op in het stedelijk netwerk van de 'ontspannen stad'. De opwaardering van het tracé moet dus niet onnodig ver worden doorgezet.

Nieuwe singelstructuur

Aansluitend op het Hanzetracé begint de Singelstructuur bij het sluizencomplex. Hier wordt de overgang gemaakt naar het profiel van stadsstraten die overeenstemt met de oude singelstructuur.

De Mr. de Boerlaan, Handelskade en Singel vormen ruimtelijk en functioneel een samenhangend geheel. Ruimte en verkeer moeten hier met elkaar in balans worden gebracht. De ruimtelijke structuur van omgeving Kazernestraat/ Handelskade moet worden versterkt terwijl de verkeersruimte zoveel mogelijk moet worden teruggebracht. Dit ligt in de lijn van de opgave om de stationszone - Handelskade (stadscampus) in het hoogdynamische deel van de binnenstad ruimtelijk te intensiveren (zie ook hoofdstuk 4).

In de binnenstad is mede onder invloed van de bereikbaarheid een 'trek naar het zuiden' waar te nemen. Het Noorderberg gebied 'ontspant' zich, waarbij de voorzieningen een meer lokaal verzorgend karakter krijgen. Het zuidelijk deel van de binnenstad intensificeert met de verdere ontwikkeling van het kernwinkelapparaat (De Boreel), horeca en evenementen. De geplande cultuurdriehoek tussen Stromarkt en IJssel vormt enerzijds het hart van de binnenstedelijke dynamiek en tegelijkertijd de begrenzing tussen de hoog- en laagdynamische binnenstad.

2 Overwegingen met betrekking tot de Welle

Welle: autoluw – niet autovrij

Rekening houdend met de ruimtelijke beleving van de stad en met de ontwikkeling van de cultuurdriehoek leeft de wens om de (binnen)stad sterker ‘aan de IJssel te koppelen’ door de Welle meer autoluw te maken.

Autoluw is niet hetzelfde als autovrij en betekent niet dat de Welle continue vrij van auto's zou moeten zijn. Binnen de inzet om ‘de kwetsbare stad te ontlasten’ (zie terug in hoofdstuk 1) wordt onderkend dat de Welle een belangrijke functie in de stedelijk netwerk vervult en zal blijven vervullen. Daarom zal een substantiële vermindering van het aantal motorvoertuigen op de Welle enigszins op gespannen voet blijven met de verkeersfunctie van de Welle binnen het stedelijk netwerk. Dit neemt niet weg dat verkeer dat er niet hoort geweerd moet worden en dat een autoluwe Welle met een gedeeltelijk aangepaste verharding mogelijk is. De rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer wordt verlaagd en zwaar vrachtverkeer moet worden geweerd.

Het begrip ‘autoluw’ moet per casus praktisch worden gedefinieerd. Beperkende maatregelen kunnen gericht zijn op tijd (bijvoorbeeld tijdelijk autovrij tijdens evenementen zoals de boekenmarkt), op ruimte (een aangepaste inrichting waarbij de ruimtelijke kwaliteit, de beleving en het verblijfskarakter meer centraal staan dan de verkeerskundige netwerkfunctie) en/of doelgroepen (bijvoorbeeld door het tegengaan van doorgaand regionaal verkeer over de Welle of het tegengaan van vrachtverkeer).

Autoluwe Welle met stadsbalkons

Op een aantal delen op de route Kapjeswelle – Onder de Linden – Welle - Pothoofd kan de relatie tussen IJssel en stad in de dwarsrichting worden benadrukt in de vorm van ‘stadsbalkons’. Stadsbalkons zijn onderdeel van een aangepaste herprofilering van de route, waar een begrip als ‘shared space’ (gedeeld ruimtegebruik tussen de verscheiden verkeersdeelnemers) het sterkst tot uiting komt. Stadsbalkons kunnen gerealiseerd worden bij de nieuwe Pothoofdkade, bij Onder de Linde (samenkomst pont en cultuurdriehoek) en bij de Kapjeswelle (aansluitend op het stadsstrand).

3 Overwegingen ‘Wilhelminabrug’

Wilhelminabrug: van E8 naar interlokale boulevard

Ooit liep de internationale verbinding tussen Den Haag en Moskou over de Wilhelminabrug (E8). Deze (inter)nationale functie is inmiddels overgenomen door de A1. Bij voldoende capaciteit is de A1 ook voor langere regionale verplaatsingen een volwaardig alternatief in de plaats van routes via de bestaande provinciale weg (N344). Het belang van de Wilhelminabrug voor het regionale verkeer kan hierdoor teruggebracht worden. De verbinding krijgt dan steeds meer het karakter van een interlokale ‘boulevard’ tussen Deventer, de Hoven en Twello. Wij gaan uit van deze functieverhuizing. De langere regionale verplaatsingen gaan dan niet over de Wilhelminabrug, maar via de N344 conform bestaand regionaal beleid

Verplaatsingen van Twello naar de binnenstad van Deventer of Deventer-noord vallen hier dus niet onder. Deze functieverhuizing biedt mogelijkheden om de barrièrewerking tussen de twee gebieden binnen de stadsgracht - de Raambuurt en de historische binnenstad - op te heffen en de gebreken aan de ruimtelijke kwaliteit als gevolg van de huidige verkeerskundige functie (hoge verkeersdruk, filevorming, negatieve effecten op de verkeersafwikkeling in de stad zelf, etc.) te elimineren.

Verkeersfunctie en aanlanding

Bij voldoende capaciteit op de A1 kan de gewenste beperkte functie van de Wilhelminabrug (het tegengaan van regionaal doorgaand verkeer) plaats vinden. Dit verschaft de mogelijkheid om de aanlanding van de Wilhelminabrug te ‘verlichten’: het profiel wordt tot 2x1 rijstrook versmald, de brug wordt eerder naar maaiveldniveau gebracht en het huidige forse grondlichaam wordt vervangen door een lichte open constructie. De aansluiting (en daarmee de verkeersfunctie) van de Bokkingshang vervalt. De aansluiting van de Emmastraat vervalt ook. De Emmastraat blijft als straat echter bestaan en gaat als woonstraat weer volwaardig deel uitmaken van de Raambuurt. Het vervallen van de aansluitingen Bokkingshang en Emmastraat levert geen nadeel op, omdat hiervoor alternatieve routes in het verkeersnetwerk voorhanden zijn.

Door het verleggen van het versmalde, ‘lichtere profiel’ in de richting van de Emmastraat is het mogelijk om tussen brug en binnenstad zo veel ruimte te creëren dat een hoogwaardige inrichting met stadshaven, stadsgracht of stadspark mogelijk is. Door een betere inrichting als door het teruggedrongen verkeersaanbod wordt de barrièrewerking ongedaan gemaakt.

Verkeerskundig zou aan deze nieuwe situatie het nadeel kleven dat het wegnemen van de bestaande regelinstallaties onder aan de Wilhelminabrug juist de verkeersafwikkeling wordt bevorderd, waardoor de route over de Wilhelminabrug weer aantrekkelijk wordt gemaakt. Daarom is het noodzakelijk om aanvullende maatregelen in het netwerk te treffen: maatregelen die specifiek gericht zijn op het tegengaan van verplaatsingen over de

route Colmschate – Snipperlingsdijk – Verlengde Kazernestraat – Wilhelminabrug, en tegelijkertijd ook het meer gedoseerd binnenlaten van verkeer aan de andere zijde van de Wilhelminabrug.

Aan een mogelijke inrichting van de twee gebieden binnen de stadsgracht (Raambuurt en binnenstad) als aan een aantal aanvullende verkeerskundige maatregelen wordt op dit moment nog gewerkt. Wij gaan er voorsnog vanuit dat met maatwerk zowel ruimtelijk als verkeerskundig een optimale oplossing mogelijk is.

Alternatief afbuigen

Een bekend alternatief voor bovenstaande optie is het afbuigen van de aanlanding van de Wilhelminabrug naar het Pothoofd. Een voordeel van deze variant is dat de gehele ruimte van de bestaande aanlanding wordt vrijgespeeld en stedenbouwkundig kan worden ingericht. Daarnaast wordt de doorgaande structuur verkeerskundig onderbroken wat remmend werkt op de (doorgaande) verkeersstroom.

Af buigen kan met een lange boog of met een korte boog. Maar de optie 'afbuiging' heeft zowel in de korte als in de lange variant een nadelig gevolg want de ruimtelijke consequenties zijn aanzienlijk en maken de ontwikkeling van het gebied Sluiskwartier stedenbouwkundig ingewikkeld.

De kwaliteit van het zicht op de IJssel en het vernieuwde waterfront wordt door de massa van de ombuiging verstoord.

Bij onvoldoende ruimtelijke en/of verkeerskundige kwaliteit van alternatief 'niet-afbuigen' kan alternatief 'afbuigen' opnieuw een rol gaan spelen

4 Overwegingen ‘NS-station – stadscampus’

De Mr. de Boerlaan, Handelskade en Singel vormen een ruimtelijk samenhangend geheel (‘nieuwe singelstructuur’/verdeelring), waar ruimte en verkeer met elkaar in balans moeten worden gebracht.

In de as NS-station – Saxion bevindt zich een cluster aan kennisintensieve bedrijven en onderwijsinstellingen. Werknemers van bedrijven zoals Tauw, Witteveen en Bos, Goudappel Coffeng en studenten van het ROC en Saxion reizen dagelijks vanaf huis naar deze kenniscluster.

De ruimtelijke structuur van deze as kan versterkt worden en de verkeersruimte kan waar mogelijk worden teruggebracht. Het is zelfs mogelijk om de As Binnenstad-Colmschate (die nu over de Handelskade loopt) rechtdoor over de gracht te trekken en deze via de noordzijde van de Boreel en de Verzetslaan aan te sluiten op de Gedempte Gracht.

Hoewel ingrijpend, biedt dit ruimtelijke mogelijkheden voor de ontwikkeling van een stadscampus en verkeerskundige mogelijkheden om de problematiek van het Churchillplein op te lossen. Omdat op dit moment nog nader onderzoek moet worden verricht hebben wij hierover nog geen standpunt ingenomen.

5 Overwegingen ‘parkeren’

Hoofdlijn van het parkeersysteem – Park & Walk versus kort parkeren

In Deventer dient het systeem van parkeergarages aan de rand van de historische binnenstad gekoesterd te worden. Bij het binnenkomen van de stad moet een parkeerwijssysteem gevolgd kunnen worden. Dit loodst de bezoeker dan snel naar de parkeergarages en -terreinen waar nog parkeerplaatsen vrij zijn. Bij de meeste van deze parkeergarages en -terreinen gaat het om Park & Walk. Parkeren voor zowel een kortere als langere verblijfsduur aan de rand van de binnenstad om vervolgens via aantrekkelijke looproutes (binnen circa 10 minuten lopen) de gewenste bestemming te bereiken. Park & Walk parkeergarages en -terreinen ‘aan de rand’ zijn de Wilhelminabruggarage/Sluiskwartier, De Boreel, Leeuwenbrug, Noordenbergpoortgarage en Twickelostraat.

Bij voorkeur zou voor garages aan de rand een lager parkeertarief moeten gelden dan voor parkeergarages en -terreinen in de binnenstad, volgens het principe, “*hoe dichterbij de stad hoe hoger het tarief*”. Ruimte in de binnenstad is nu eenmaal schaarser. Op nog verder weg gelegen terreinen (zoals De Worp of het P&R-terrein Handelskade) zou daarom juist voordeliger geparkeerd moeten kunnen worden.

Tweede onderdeel van het parkeersysteem betreft ‘kort parkeren’. Alle bestemmingen in de binnenstad moeten ook vanaf kortparkeerplaatsen benaderd kunnen worden. Het gaat hierbij om enkele verspreid gelegen parkeerplaatsen waar alleen voor een zeer korte verblijfsduur (max. 2 uur) tegen hogere tarieven op maaiveld geparkeerd kan worden. Het functioneren van een dergelijk kortparkeerregime staat of valt bij strikte handhaving.

Hoofdlijn van het parkeersysteem - herbeoordeel de huidige parkeerverordening

Ruimtelijk is de historische binnenstad één geheel. Functioneel is in het ambitiedocument ‘*Deventer: een bericht aan de stad*’ aangegeven dat het noordelijk deel meer een woonkarakter heeft en het zuidelijk deel meer gericht is op detailhandel en horeca. De delen worden gescheiden door de zogenaamde cultuurdriehoek. Bij het afwegen van de kansen voor de huisvesting gemeentelijke organisatie, de huisvesting van de bibliotheek en de huisvesting van Filmhuis De Keizer en Theater Bouwkunde komt naar voren dat de huidige parkeerverordening verlamvend werkt. Op dit moment moet elke ontwikkeling afzonderlijk beoordeeld worden op eigen parkeer capaciteit. Veelal kan niet aan de genormeerde parkeereis worden voldaan, hetgeen betekent dat deze eis tegen aanzienlijke bedragen moet worden afgekocht. Consequentie is dat verschillende ontwikkelingen geen doorgang vinden, omdat de financiële claim te zwaar drukt op de afzonderlijke exploitaties. Daar staat tegenover dat er in totaal voldoende parkeerplaatsen in en om de binnenstad van Deventer beschikbaar zijn, waardoor bij het accepteren van bepaalde loopafstanden, het toevoegen van parkeerplaatsen strikt genomen niet eens noodzakelijk zou hoeven zijn.

Een herbeoordeling van de huidige systematiek is ons inziens noodzakelijk (waarbij de voor- en nadelen en consequenties van een eventuele systematiekwijziging in beeld wor-

den gebracht). Uitgangspunt zou moeten blijven dat per saldo voldoende goed bereikbare parkeerplaatsen ten gunste van deze programma's aanwezig zouden moeten zijn, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de doelgroepen 'bezoekers' en 'belanghebbenden'.

Parkeeraanbod voor bezoekers

Uit onderzoek in 2009 is naar voren gekomen dat er in en rondom de binnenstad van Deventer in de huidige situatie bijna 3.400 parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar zijn. Ook is gebleken dat er op donderdagavond en zaterdag respectievelijk bijna 1.400 en bijna 1.200 parkeerplaatsen vrij zijn. Er is dus sprake van een behoorlijke restcapaciteit. Een conclusie uit het onderzoek is dan ook dat de huidige parkeersituatie voor bezoekers van de binnenstad van Deventer cijfermatig robuust genoemd mag worden. De meeste partijen zijn het met deze conclusie eens en vinden dat Deventer qua hoeveelheid parkeerplaatsen geen parkeerprobleem heeft. De kwestie is op welke wijze dit potentieel aan parkeerplaatsen ook kwalitatief optimaal aan de vraag kan worden aangepast.

Hierbij past naar de toekomst toe wel enige nuancering.

Zo is het onderzoek niet in een piekperiode gehouden en lijkt de bezettingsgraad van parkeergarage Boreel sinds het onderzoek aan te trekken, hetgeen minder restcapaciteit betekent. Ter plekke moet de ontwikkeling ook nog afgebouwd worden.

Bovendien dient volgens een geldend convenant de Wilhelminabruggarage in 2012 geamoveerd te worden. Toch hoeft parkeren kwantitatief in de toekomst geen probleem te worden. Belangrijk hierbij is monitoring en het tijdig starten met de aanleg van noodzakelijke aanvullende of plaatsvervangende voorzieningen. De aanleg van een parkeergarage bij de ontwikkeling Sluiskwartier is hiervan een voorbeeld.

Ons inziens kan aan (het plannen van) het vergroten van de parkeercapaciteit aan De Worp direct worden begonnen. Dit is zowel kwantitatief als kwalitatief een zeer positieve bijdrage aan het totale parkeerbeeld.

Parkeeraanbod voor bezoekers in de omgeving Grote Kerkhof en Nieuwe Markt

In het voorgaande is nog niet gesproken over bezoekersparkeren in de omgeving Grote Kerkhof en Nieuwe Markt. Mede in het licht van de ontwikkelingen in de directe omgeving (zoals theater, filmhuis en bibliotheek), maar vooral ook in relatie tot de ligging aan de zuidrand van de binnenstad achten wij het noodzakelijk dat een (beperkte) mate van betaald parkeren op of in de directe omgeving van Grote Kerkhof en Nieuwe Markt aanwezig is. Op dit moment gaat het om 76 betaalde parkeerplaatsen op het Grote Kerkhof, 54 betaalde parkeerplaatsen op de Nieuwe Markt en Hofstraat en 27 betaalde parkeerplaatsen op de Stromarkt. In totaal dus 157 betaalde parkeerplaatsen. Op dezelfde locaties bevinden zich respectievelijk 37, 27 en 12 parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Op het Lamme van Diesplein gaat het aanvullend om 30 parkeerplaatsen voor vergunninghouders. In totaal dus 76 parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat circa 28% (=circa 44 parkeerplaatsen) van de beschikbare betaalde parkeerplaatsen wordt ingenomen door vergunninghouders. Effectief gaat het in de huidige situatie dus om 113 beschikbare betaalde parkeerplaatsen en (als alles vol staat) om een vraag naar 120 parkeerplaatsen voor vergunninghouders.

Wij stellen voor om in ieder geval op en in de directe omgeving van Grote Kerkhof en Nieuwe Markt het gebruik van betaalde parkeerplaatsen door vergunninghouders niet meer toe te staan (het ontkoppelen van vergunninghouders en bezoekers) en circa 100 betaalde parkeerplaatsen aan te bieden.

In een situatie met een nieuwe parkeerkelder onder het stadhuis (circa 70 parkeerplekken), een half verdiepte parkeerkelder onder de Nieuwe Markt (circa 40 parkeerplekken) en het terugbrengen van acht naar vijf rijen auto's op de Grote Kerkhof (67 auto's) zijn 177 parkeerplekken beschikbaar. De kelder onder het stadhuis kan bijvoorbeeld gebruikt worden door vergunninghouders/abonementhouders. De huidige 8 betaalde parkeerplaatsen op het Muggeplein kunnen vergunninghouderplekken worden. In de overblijvende vraag naar vergunninghouderplekken dient te worden voldaan in een eventuele parkeergarage Muggeplein dan wel in de Noorderbergpoortgarage. Dit dient nog nader ingevuld te worden.

Om het gebruik van deze circa 100 overblijvende betaalde parkeerplaatsen effectief te laten zijn moet op de plaatsen een maximale parkeerduur van bijvoorbeeld 2 uur worden ingesteld. Het parkeertarief dient hoog te zijn om het gebruik van de Park & Walk parkeergarages en -terreinen te bevorderen.

PRIS

Opvallend is dat in Deventer nog steeds een parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) ontbreekt. Hoewel het gewoontegedrag van frequente bezoekers een vast patroon laat zien, biedt een PRIS zeker aan de meer incidentele bezoekers, die van verder weg komen, oriëntatie en comfort. De bezoeker kan direct zien waar vrije parkeerplaatsen aanwezig zijn. Vanuit de optie om de kwetsbare binnenstad te ontlasten is een PRIS onmisbaar. Een goede informatievoorziening zal zoekverkeer beperken. Hoewel over omvang en nadelige effecten van het zoekverkeer slechts van elders vergelijkbare gegevens bekend zijn, lopen onderzoeksgegevens op tot een aandeel van maar liefst 30%. Hoewel het één op één toepassen van deze cijfers op Deventer niet juist zou zijn, geven ze wel een indicatie dat zoekverkeer een serieus verschijnsel is voor dit soort steden. Het weghouden van zoekverkeer kan bijdragen aan een substantiële daling van de hoeveelheid verkeer in en om de binnenstad en daarmee van de overlast die het veroorzaakt. Dat dit ook voor Deventer geldt moge duidelijk zijn.

De parkeerdruk op aantrekkelijke locaties, zoals bijvoorbeeld de centrumgarage, is hoog. Toch is er op piekmomenten binnen aanvaardbare loopafstanden voldoende restcapaciteit voorhanden (Noorderbergpoortgarage, Leeuwenbruggarage, Boreelgarage). Ook op grotere loopafstand bestaat er nog een ruime restcapaciteit (P&R Handelskade, Twickelstraat, Noorderbergsingel, Binnensingel en Singel). Door een PRIS kan de verdeling van het bestemming zoekend verkeer beter verlopen.

Van Noorderbergpoortgarage naar Nieuwstraatgarage

Opknappen, uitbreiden en 'herpositioneren'

P.M.

6 Overwegingen 'fiets'

P.M.

7 Overwegingen 'voetganger'

P.M.

8 Overwegingen ‘openbaar vervoer’

De A1 wordt als vervoersdrager van Deventer en de regio Stedendriehoek gezien. Ook het NS-station, als knooppunt van twee interregionale spoorverbindingen, is van groot belang. De stedelijke dynamiek zal zich voornamelijk concentreren in het stedelijk gebied tussen de stationszone en de A1.

Algemeen

We adviseren om bij het thema van de bereikbaarheid van de binnenstad ook aandacht te besteden aan publiek dat níet met de auto naar de binnenstad komt. Voetgangers, fietsers en reizigers per openbaar vervoer maken een groot deel uit van het (winkelend) publiek, die een vergelijkbaar uitgavenpatroon laten zien als automobilisten. Uit sommige studies blijkt dat de omzet zelfs hoger is, uit andere studies blijkt dat niet zo te zijn, maar dat men wel met een hogere frequentie moet rekenen.

Randontsluiting

Voor wat betreft het openbaar vervoer gaat het onder andere om het verbeteren van de randontsluiting van de binnenstad. Van en naar het station kan een aantal buslijnen langs Boreel rijden. Hoewel dit de randontsluiting van de binnenstad bevordert, betekent het tegelijkertijd een aantasting van het autovrije karakter van het gebied tussen Boreel en Walstraat. Kleine, schone stadsbussen kunnen dit effect wellicht verzachten. Op dit punt hebben wij geen duidelijke voorkeur.

Binnenstad

Het openbaar vervoer komt op dit ogenblik de binnenstad niet in. Wel rijdt er een centrumbusje tussen NS-station en Brink. Ons advies is om met dit centrumbusje een rondje binnenstad te gaan rijden (vanaf NS-station, langs parkeervoorzieningen en langs verschillende openbare functies in de binnenstad, zoals in de toekomst langs het stadhuis en de bibliotheek).

Promotiecampagnes

Promotiecampagnes elders waarbij deelnemende winkeliers bijvoorbeeld buskaartjes uitdelen aan klanten die minimaal tien euro uitgeven, blijken klanten te trekken en de uitgaven van klanten te verhogen. Gemeente, provincie, vervoersmaatschappij en winkeliers hebben hierin een gezamenlijk belang.

9 Overwegingen ‘flankerend beleid’

Route-informatie

Het aansturen van het verkeer door het aanbieden van dynamische reisinformatie door verwijzing naar het Hanzetracé om de langere routes over de Welle te ontmoedigen en door verwijzing naar de A1 door de langere routes over de Wilhelminabrug te ontmoedigen.

Stadsdistributie

Om de binnenstad te ontlasten van vrachtwagens die zwaarder zijn dan 3.5 ton is al een aantal keer gewezen op de mogelijkheid van stadsdistributie. Uit de consultaties lijkt zich een brede maatschappelijke steun voor dit idee af te tekenen. Het gaat om een systeem van bevoorrading van de winkels c.q. bedrijven in de binnenstad, waarbij het gangbare laden en lossen verder wordt beperkt, maar tegelijkertijd wel ruimte/flexibiliteit wordt geboden voor bevoorrading door kleine, schone voertuigen vanaf een verder weg gelegen stadsdistributiecentrum. Er kan op het punt van leefbaarheid veel winst worden geboekt. Er zullen veel minder bewegingen van vrachtwagens door de binnenstad voorkomen door bundeling van stromen en door de inzet van schone voertuigen voor de overblijvende vervoersbewegingen.

We adviseren de stadsdistributie ultimo per 1 januari 2013 in te voeren.