

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Bas Reijenga, Hendrik Meerbeek en Siddhartha Martijn
Van: Wiandy Balster
Datum: 6 juli 2020
Kopie:
Ons kenmerk: BH3452-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie: Open

Onderwerp: Brinkgarage Deventer: onderbouwing definitieve status

Inleiding

De Brinkgarage heeft op dit moment een tijdelijke status. In mei 2017 heeft de gemeenteraad besloten de garage te willen behouden. Dit betekent dat de tijdelijke status van de Brinkgarage omgezet moet worden naar een definitieve status. De omgevingsvergunning loopt in 2023 af. Voor die tijd moet het wijzigingsbesluit voor het permanent maken zijn genomen door het College. Het bestemmingsplan 'Deventer, Stad en dorpen' is op 1 juli 2020 vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de status van de Brinkgarage via een wijzigingsbesluit mag worden omgezet. Bij zo'n wijzigingsbesluit is het beoordelingsperspectief gericht op de langere termijn. Op dit moment wordt het 'normale' gebruik beïnvloed door Covid-19/coronacrisis.

Leeswijzer: In deze memo beginnen we met de coronacrisis. Het virus heeft een grote impact op het leven van mensen en daarmee ook op hun mobiliteit. Daarna komt het beleidskader van de gemeente en de huidige parkeersituatie aan de orde. Vervolgens wordt aangegeven wat de ontwikkelingen in het Sluiskwartier en de Brinkgarage zijn en de toekomstige plannen.



Foto 1: Ligging van de Brinkgarage onder en naast de Rijksweg/N344 (foto: Google Maps)

Corona

Winkels, horeca, musea en overige voorzieningen zijn grotendeels open maar onder voorwaarden zoals aantal toegestane bezoekers en afstandsregels. Dit betekent minder bezoekers aan de binnenstad. Daarnaast wordt er nog zo veel mogelijk thuis gewerkt. Auto's van bewoners blijven daardoor meest van de tijd op zijn plek (straat, oprit, garage). Evenementen zijn op dit moment nog niet toegestaan.

Tijdens de lockdown was het stil in het openbaar vervoer. In principe was het OV alleen bedoeld voor mensen met een cruciaal beroep en waren niet alle zitplaatsen te gebruiken vanwege de 1,5m afstandsregel. Inmiddels is het OV weer te gebruiken door iedereen mits men een mondkapje opzet en zijn alle zitplaatsen weer te gebruiken. Het begint drukker te worden ondanks dat er mensen zijn die het OV mijden en de fiets, scooter of auto nemen.

Werkgevers zijn zich aan het voorbereiden op de nieuwe situatie. Kantoren worden coronaproof ingericht. Dit betekent veelal minder werkplekken en dat er in shifts op kantoor gewerkt kan worden. Men blijft daardoor een deel van de tijd thuiswerken. Bij terugkeer naar kantoor is de verwachting dat het weer drukker wordt op de weg en in het OV. Ook gaat het (elektrisch) fietsgebruik mogelijk toenemen. Ondanks monitoringscijfers over parkeren tijdens de Coronacrisis, is het nog niet te zeggen hoe en wanneer we ons in de nieuwe situatie gaan verplaatsen.

Iedere week geeft het team Monitoring en Evaluatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een monitoringsrapport uit. Het rapport geeft inzicht in de ontwikkeling van het verkeer en vervoer, reisgedrag, verkeersveiligheid en milieu in Nederland tijdens de coronacrisis. De rapportage is geen formele monitor en heeft daarom ook geen formele status.

Een beknopte samenvatting van de monitoring week 27: De verkeersintensiteiten zijn al bijna weer op het niveau van voor de coronacrisis. De congestie valt nog steeds mee door uitblijvend spitsverkeer. De hoeveelheid mensen die thuisblijven op een willekeurige dag is alweer even groot als begin maart. Opvallend omdat er nog steeds heel veel mensen thuiswerken. Mensen gaan dus steeds meer op pad voor andere vooral recreatieve bestemmingen. Het aantal passanten in winkelstraten neemt weer toe, alhoewel nog wel – 50% t.o.v. 2019). Ook bij parkeren is dit te bemerken. De gemiddelde bezettingsgraad is over het dieptepunt heen en stijgt weer. Het lijkt erop dat de totale reistijd per werkdag aan het toenemen is van gemiddeld 70 minuten pre-corona tot 80 minuten nu. In lijn daarmee is ook de groei van het fietsverkeer, terwijl het OV nog steeds ver achterblijft. Overigens geeft meer dan een kwart van de werknemers in een enquête aan van plan te zijn in de toekomst meer met de (e-)fiets naar het werk te gaan. Er is ook een aantal nieuwe onderzoeken over thuiswerken geweest. De uitkomsten zijn in lijn met andere onderzoeken: over het algemeen wil zeker de helft van de werknemers ook na COVID-19 meer thuis blijven werken. Meer fietsen, minder zakelijke vluchten, meer thuiswerken. Dit lijkt goed nieuws voor de uitstoot van CO2. In een onderzoek van de IEA blijkt dat de netto-effecten van thuiswerken op CO2 en energiegebruik in ieder geval behoorlijk positief zijn (bron: achtergrondinformatie monitoring mobiliteit Covid-19).

Beleidskader

De Omgevingswet vervangt 26 wetten betreffende de leefomgeving. De nieuwe wet zorgt voor een integrale gebiedsgerichte benadering waarbij de fysieke leefomgeving centraal staat. De

wet schrijft voor dat gemeenten een Omgevingsvisie en een Omgevingsplan moeten opstellen. Recent heeft de minister de invoeringsdatum uitgesteld naar 1 januari 2022. Vooruitlopend op de Omgevingswet heeft de gemeente Deventer een Omgevingsvisie vastgesteld. Het Omgevingsplan gaat opgesteld worden als de wet in werking treedt.

In het parkeerbeleid 2013 staat meer uitgewerkt dan is opgenomen in de Omgevingsvisie. Dit krijgt vorm in de nieuwe beleidsregels parkeren 2020 waarin de regels uit 2015 en de uitwerking van het parkeerbeleid 2013 worden opgenomen. Het Meerjarenperspectief Parkeren blijft een jaarlijks vast te stellen product waarin aan het parkeerkader uit de Omgevingsvisie nader richting en aanscherping kan worden gegeven. Bovenstaande beleidsonderdelen worden hieronder nader toegelicht.

Omgevingsvisie Deventer, vastgesteld september 2019

In de Omgevingsvisie is de visie van de gemeente over de openbare ruimte weergegeven, inclusief die over parkeren. De rode draad in de omgevingsvisie is dat de gemeente de bestaande kwaliteiten van de stad wil verzilveren. Het historisch stadsfront aan de IJssel is daar een centraal onderdeel van. De ambities zijn gericht op het optimaliseren van het verblijfs- en vestigingsklimaat. Voor de binnenstad wordt die beschouwd als een groot, karaktervol winkelgebied met unieke woonmogelijkheden. Deze aantrekkingskracht levert meer verkeer op en daarmee een relatief hoge verkeersdruk. Met behulp van innovatieve ICT kunnen automobilisten beter over de wegen verspreid worden. Het dynamisch parkeergeleidingssysteem dat in 2020 is gedigitaliseerd, sluit hier op aan. Echter, dit zorgt niet voor minder parkeerbehoefte.

In de omgevingsdoelen worden zaken benadrukt als een aantrekkelijk uiterlijk van de leefomgeving (e.g. meer groen, minder grijs) en gezonde leefomgeving qua uitstoot en geluid. Deze doelen worden mede bereikt door het stimuleren van het fietsgebruik en de hoofdfietsroutes richting de binnenstad. Deze dienen direct, snel en comfortabel te zijn tot dicht bij de bestemming. Het stallen van auto's in het historisch centrum dient tot een minimum beperkt te worden bijvoorbeeld door de extra aangelegde, gratis parkeerplaatsen bij De Worp aan de westzijde van de IJssel en het behouden van de Brinkgarage aan de rand van de historische binnenstad. Verder kan de leefomgeving aantrekkelijker worden door het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte waarbij gedacht moet worden aan de herinrichting van het Grote Kerkhof en de Stromarkt.

Conclusie: Het behoud van de Brinkgarage draagt bij aan het realiseren van de doelen van de omgevingsvisie.

Meerjarenperspectief parkeren MPP 2019, vastgesteld juni 2019

Als aanscherping op het parkeerkader in de Omgevingsvisie wordt er jaarlijks een MPP opgesteld. De gemeenteraad wordt hiermee geïnformeerd over de beleidsmatige voortgang, zoals de nulnorm, en gevraagd in te stemmen met de financiële doorrekening. Naast verduurzaming blijft het doel de binnenstad goed te laten functioneren op het gebied van wonen, werken en beleven. De bereikbaarheid wordt op peil gehouden door het creëren van voldoende stallingscapaciteit aan de randen van de binnenstad.

Conclusie: De Brinkgarage dient als optie voor het creëren van stallingscapaciteit.

Parkeerbeleid Deventer 2013

Zoals hierboven is aangegeven, is de visie over parkeren opgenomen in de Omgevingsvisie. Echter, het parkeerbeleid zoals vastgesteld in 2013 bevat naast een visiedeel ook een uitwerkingsdeel. Het parkeerbeleid 2013 blijft ten aanzien van het uitwerkingsdeel van kracht totdat dit is opgenomen in de nog vast te stellen beleidsregels 2020.

In het parkeerbeleid 2013 streeft de gemeente naar een autoluwe binnenstad. Het beleid gaat uit van een stad die de moeite waard is om er te verblijven (wonen, werken en recreëren) maar die ook goed bereikbaar is. Een autoluwe binnenstad moet daar aan bijdragen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bezoekers en bewoners. Bezoekers kunnen in de binnenstad parkeren als ze er kort moeten zijn. Hiervoor heeft de gemeente zogenaamde flitsplekken ingericht waarbij maximaal een half uur geparkeerd mag worden. Denk hierbij aan een kort bezoek aan een winkel/bedrijfspan of iemand afzetten bij bijvoorbeeld een woning. De bezoeker die langer in de binnenstad zijn, wordt gefaciliteerd aan de randen van het gebied. Deze bezoeker parkeert vooral in de parkeergarages.

Naast bezoekers zijn er ook bewoners in de binnenstad. Een leefbare binnenstad is gebaat bij deze menging van functies. Ook voor bewoners geldt dat zij een parkeerbehoefte hebben. Parkeren hoeft niet voor de deur maar wel in de omgeving. Wat betreft normen voor acceptabele loopafstanden, baseert de gemeente zich op de normen van het CROW¹. Voor de functie wonen gaat het CROW uit van een acceptabele loopafstand van 100 meter. De gemeente hanteert vanwege het historisch karakter van de binnenstad voor woningen in het centrumgebied echter een acceptabele loopafstand tot 600 meter.

Conclusie: met het oog op het creëren van een autoluwe binnenstad, wil de gemeente langparkerende bezoekers aan de binnenstad faciliteren aan de randen van het gebied. De Brinkgarage speelt hierbij een rol.

Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer, versie 2015

De beleidsregels bevatten de voorschriften ten aanzien van de aanleg van parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen. Algemeen principe hierbij is dat de parkeernormen worden gehanteerd en dat de benodigde parkeerplaatsen fysiek worden aangelegd. Uitzondering hierop vormt de zone centrumgebied (binnenstad). Hier geldt dat de parkeerbehoefte bij voorkeur in of op reeds aanwezige dan wel nog te realiseren (semi) openbare parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad wordt voorzien. Dit betekent dat met de realisatie van nieuwbouw in de binnenstad de vraag naar capaciteit in parkeergarages en aan de rand van de binnenstad verder toeneemt.

Conclusie: De vraag naar parkeerplaatsen in de binnenstad neemt verder toe. De Brinkgarage is van belang in het opvangen van een deel van de parkeerbehoefte.

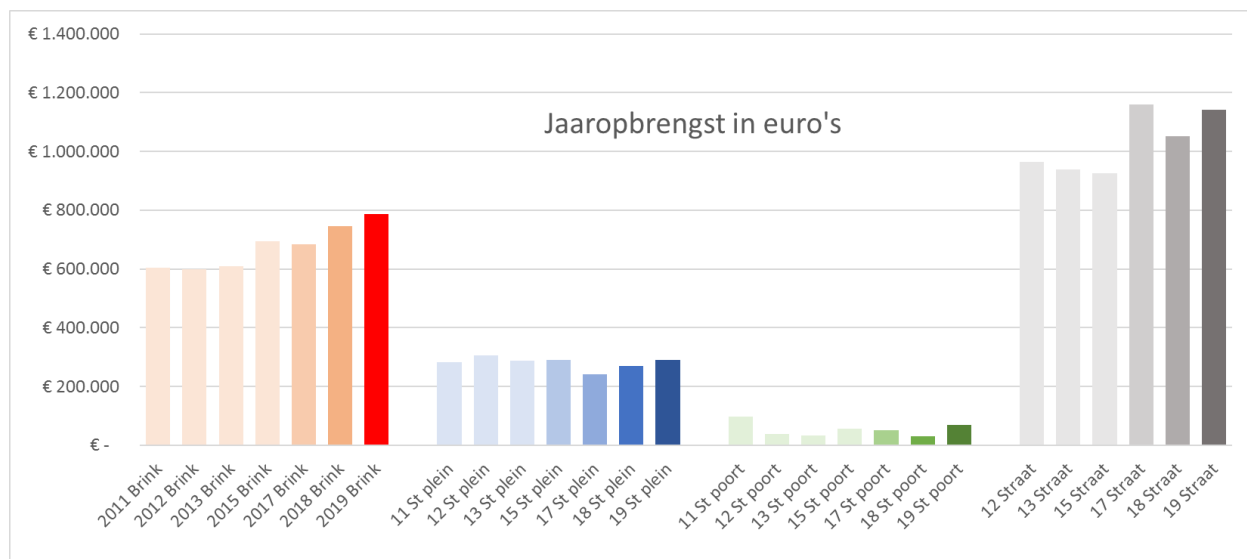
Huidige parkeersituatie binnenstad

In het centrum van Deventer liggen drie gemeentelijke parkeergarages. Dat betreffen garage Brink, garage Stadspoort en garage Stationsplein. De overige garages worden geëxploiteerd

¹ CROW is een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam was eerst een afkorting maar dient tegenwoordig als eigenaam. Het CROW is een onafhankelijk kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. Bijna alle verkeerskundige richtlijnen die in Nederland als standaard worden beschouwd, zijn ontwikkeld door het CROW. Deze richtlijnen gelden als leidend bij het infrastructureel ontwerpen.

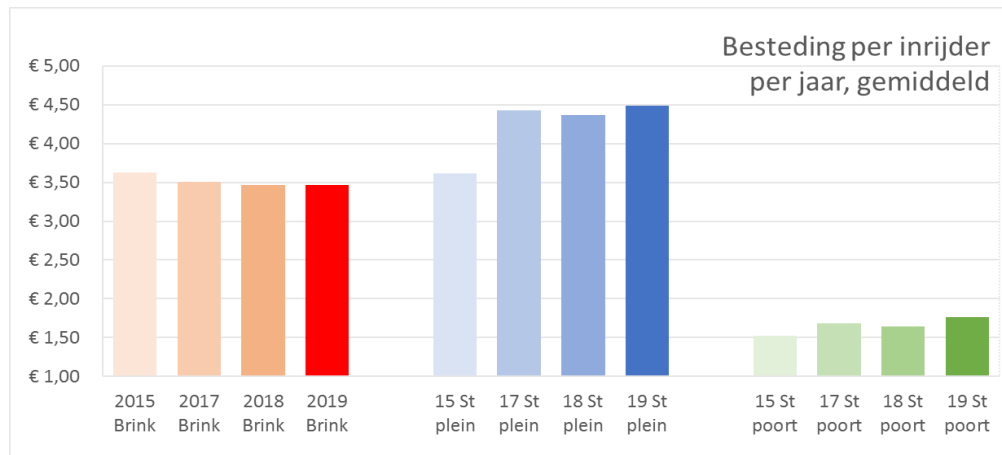
door commerciële partijen. De Brinkgarage beschikt in zijn huidige vorm over 293 parkeerplaatsen (begane grondlaag en een parkeerdek). Naast de parkeergarages kunnen bezoekers van de binnenstad ook gebruik maken van de parkeerterreinen Stromarkt en Nieuwe Markt. Bovendien kunnen bezoekers ook op straat parkeren.

De Brinkgarage wordt steeds beter gebruikt. In onderstaand figuur zijn de opbrengsten weer gegeven over de afgelopen jaren over de 3 gemeentelijke parkeergarages en straatparkeren. Bij de Brinkgarage is een stijgende trend te zien terwijl de andere twee gemeentelijke garages stabiel blijven in de opbrengsten. Straatparkeren levert op dit moment het meeste op. De opbrengsten uit straatparkeren nemen in de loop der jaren af door de afname van parkeerplaatsen op straat.



Figuur 1: opbrengst gemeentelijke parkeergarages en straatparkeren, periode 2011 – 2019

In het centrum is het parkeerterrein bij het Grote Kerkhof per 1 januari 2019 opgeheven. Er is geen onderzoek gedaan waar de gebruikers naar toe zijn uitgeweken. Gelet op de stijging van de opbrengsten van de Brinkgarage mag verondersteld worden dat een deel daar naartoe is gegaan. Tevens is aannemelijk dat een deel van de automobilisten gebruik is gaan maken van parkeerterrein De Worp aan de zuidoever van de IJssel. Gezien de overtocht met een pontje en de tijd die daarmee gemoeid is, zal die vooral door langparkerende bezoekers van de binnenstad gebruikt worden. Uit de jaarlijkse peiling blijkt dat op een zaterdag in april 2019 er 600 auto's geparkeerd stonden.



Figuur 2: gemiddelde besteding per gebruiker voor de gemeentelijke parkeergarages, periode 2015 – 2019

Uit de transactiegegevens van de drie gemeentelijke garages (zie figuur 2) is op te maken dat de gemiddelde parkeertijd in de afgelopen jaren voor Brink korter is geworden, terwijl die voor de andere twee garages juist toeneemt.

Uit de combinatie van de twee figuren is op te maken dat de Brinkgarage steeds meer wordt gebruikt door mensen die voor een kort bezoek de binnenstad in gaan. Geconcludeerd mag worden dat bezoekers het gemak en beschikbaarheid van een plek fijn vinden. Bijkomstig positief effect is dat er minder zoekverkeer in de (woon)straten in de binnenstad is. Dit komt onder andere ten goede aan de luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid. In de huidige situatie wordt de garage op zaterdag, koopavond en koopzondag zo goed gebruikt dat deze nagenoeg volledig vol staat. Op overige momenten staat de parkeergarage halfvol.

Conclusie: De Brinkgarage wordt steeds frequenter gebruikt door bezoekers van de binnenstad.

Toekomstige gebiedsontwikkeling Sluiskwartier

Het gebied ten oosten van de Brinkgarage gaat getransformeerd worden tot de woonwijk Sluiskwartier. Aanvankelijk zou een groot deel van de huidige bebouwing gesloopt worden zodat het mogelijk was een ondergrondse parkeergarage aan te leggen. Deze garage zou dan gebruikt gaan worden door de bewoners van het Sluiskwartier en hun bezoek. Tevens zou de overige capaciteit in de garage beschikbaar zijn voor bezoekers aan de binnenstad. De plannen zijn echter gewijzigd. Op 30 mei 2017 heeft de gemeenteraad het scenario Behoud & Nieuwbouw voor de herontwikkeling van het Sluiskwartier vastgesteld. Dit scenario gaat uit van behoud van een aantal cultuurhistorisch waardevolle panden in het front langs het Pothoofd. Een aantal andere minder waardevolle panden worden gesloopt. Het gebied wordt aangevuld met nieuwbouw passend bij de oude, te handhaven bebouwing. Hiermee ontstaat aan de achterzijde van het front een stedelijk erf. Door het behoud van een aantal cultuurhistorische panden is het niet mogelijk een parkeergarage te bouwen. De parkeerbehoefte moet hierdoor anders opgelost worden.

Het parkeren voor de bewoners van Sluiskwartier en hun bezoek gebeurt in de wijk zelf. Bij de meeste woningen wordt het parkeren op eigen terrein opgelost. Dit lukt echter niet bij alle woningen. In die gevallen worden de parkeerplaatsen afgekocht en wordt het

bewonersparkeren geregeld op het openbaar toegankelijke stedelijk erf. Ook het bezoek parkeert op dit erf.

Door het besluit van 30 mei 2017 (2017-749) vervalt dus de tot dan toe beoogde nieuwe parkeergarage en daarmee ook de extra capaciteit voor bezoekers aan de binnenstad en zal de bestaande Brinkgarage dus in deze behoefte gaan voorzien. Dit betekent ook dat de huidige capaciteit van de Brinkgarage behouden dient te blijven. Onderdeel van het besluit voor scenario Behoud & Nieuwbouw is dat de Brinkgarage een permanente status krijgt.

Op 16 juni jl. heeft het College besloten het ontwikkelplan voor het Sluiskwartier ter vaststelling aan te bieden aan de raad. Het raadsbesluit over het ontwikkelplan is eind augustus voorzien. In het plan wordt bovenstaande nogmaals benoemd. Dat is dat de capaciteit van de Brinkgarage in tact blijft en dat de huidige, tijdelijke parkeerruimte op het terrein Sluisstraat vervalt. Er komen rond de 50 maaiveldplaatsen terug in Sluiskwartier. Deze zijn grotendeels ten behoeve van de nieuwe ontwikkelingen. Per saldo blijven nog 5 à 10 'vrije' parkeerplaatsen voor kortparkeren over. Daarmee zal een deel van de huidige gebruikers van de tijdelijke parkeerruimte richting de Brinkgarage opschuiven. Een ander deel zal zich naar het oosten verplaatsen, al naar gelang het doel en de duur van het bezoek.

Conclusie: Door het vervallen van de parkeergarage is het Sluiskwartier komt er geen extra parkeercapaciteit voor bezoekers aan de binnenstad. Het behoud van de parkeercapaciteit van de Brinkgarage is daardoor van groot belang.

Renovatie Brinkgarage

Met de keuze van de gemeenteraad voor het scenario 'Behoud & Nieuwbouw Sluiskwartier' (besluit 2017-749), heeft zij ook besloten de Brinkgarage een permanente status te geven. Op 27 november 2019 heeft de gemeenteraad het verbeterplan voor de Brinkgarage vastgesteld inclusief het benodigde budget. In dit plan staan de ontwerputgangspunten voor de reconstructie van de Brinkgarage.

In het Integraal Programma van Eisen (IPvE) dd 10 april 2020 voor de herontwikkeling van het Sluiskwartier en de reconstructie van de Brinkgarage staat aangegeven dat de Brinkgarage de belangrijkste voorziening is voor het bezoekersparkeren ten behoeve van het zuidoostelijk deel van het centrumgebied. Het IPvE stelt: *"als randvoorwaarde wordt daarom opgelegd dat het huidige aantal parkeerplaatsen (293 stuks) niet mag worden verminderd. Dus als de aanpassing aan de garage leidt tot afname van het aantal plekken, zal dit op ander wijze moeten worden gecompenseerd"*.

Bij een vermindering gaat het om een significante vermindering. Een vermindering van circa 2 plekken is te legitimeren, vooral als dit het gebruik van de garage hiermee verbeterd. Denk hierbij aan bredere parkeervakken zodat er gemakkelijker kan worden in- en uitgestapt. Mocht er een significante afname van het aantal plaatsen zijn dan dienen die plekken gecompenseerd te worden. In de binnenstad is amper ruimte om parkeerplaatsen te realiseren. Compensatie gaat daardoor verder van het centrum af plaats vinden. Dit is met het oog op de bereikbaarheid van de binnenstad niet wenselijk.

In de renovatieplannen voor de Brinkgarage blijft de garage dezelfde opzet houden, namelijk een parkeerlaag op maaiveld met daarop een parkeerdek. Hiermee blijft het aantal parkeerplaatsen ook gelijk aan de huidige situatie. Bij de renovatie wordt de bewegwijzering aangepakt, komt er een extra entree voor de voetgangers, worden de entrees vernieuwd, komt

er een extra entree voor de auto's en krijgt de garage technisch noodzakelijk onderhoud. Tevens komen er extra oplaadpalen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Conclusie: De gemeente heeft concrete plannen om de gebruikskwaliteit van de Brinkgarage te verbeteren. Daarmee zal de bezettingsgraad toenemen. Eventueel te compenseren parkeerplaatsen als gevolg van de renovatie van de Brinkgarage, komen verder van de binnenstad af te liggen. Dit komt de bereikbaarheid van de binnenstad niet ten goede.



Foto 2: huidige in- en uitgang voor auto's (foto: Google Maps)



Foto 3: huidige in- en uitgang voor voetgangers (foto: Google Maps)

Toekomstige plannen: veranderingen op straat

Op de Stromarkt en Nieuwe Markt is parkeergelegenheid aanwezig. De gemeente heeft het plan om één of beide parkeerterreinen her in te richten om zo meer groen te creëren en ruimte te scheppen. De autofunctie van de pleinen wordt hiermee verkleind. Aangenomen mag worden dat een deel van de huidige gebruikers gaat parkeren in de Brinkgarage. Bij de communicatie rondom het opheffen van de parkeerplaatsen, gaat de gemeente integraal

communiceren over de parkeermogelijkheden elders, bewegwijzering en alternatieve vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer.

De gemeente stimuleert het fietsgebruik door het verbeteren van fietsroutes naar de binnenstad, verbeteren van fietsenstallingen in het centrum en maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer. Dit draagt bij aan een verminderd autogebruik en daarmee tot minder geparkeerde auto's in de binnenstad. Op deze manier verwacht de gemeente circa 725 parkeerplaatsen op straat te kunnen verwijderen. Daar staat tegenover dat er circa 400 parkeerplaatsen nodig voor nieuwe ontwikkelingen/projecten in de binnenstad. Hiermee kunnen er circa 325 parkeerplaatsen op straat verdwijnen ($725 - 400 = 325$).

Conclusie: Door het stimuleren van het fietsgebruik en het herinrichten van de pleinen in de binnenstad enerzijds en de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen/projecten anderzijds, kunnen er circa 325 parkeerplaatsen op straat verdwijnen. Het gebruik van de parkeergarages, waaronder de Brinkgarage, neemt hierdoor verder toe.

Toekomstige beleidsplannen: Nulnorm

Voor het centrum van Deventer sorteert het College voor op een nulnorm voor nieuwe projecten in het centrum van Deventer. Deze norm houdt in dat er bij nieuwbouwprojecten geen parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden op eigen terrein. De keuze om wel of niet parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren laat men over aan de ontwikkelaars. De benodigde parkeerplaatsen kunnen worden afgekocht. De gemeente kan dan aan de rand van het gebied parkeervoorzieningen aanleggen. De bewoners van de nieuwbouw kunnen tegen bewonerstarief parkeerproducten aanschaffen zoals een parkeervergunning voor op straat of in een gemeentelijke parkeergarage. Als men de parkeerplaatsen niet afkoopt, komen bewoners niet in aanmerking voor het bewonerstarief en geldt voor hun de commerciële tarieven.

Het college heeft in het MPP 2019 het voornemen uitgesproken voor een nulnorm. Dit voornemen tot invoering van de nulnorm roept reacties op bij betrokkenen. Het behandelen van de reacties kost meer tijd dan ingeschat. Hierdoor wordt dit onderdeel van het parkeerbeleid op zijn vroegst in het najaar besproken en gaat het mee in het MPP 2020 en de voorjaarsnota 2020. De insteek is dat er geen extra parkeervoorzieningen op straat komen. Door de nulnorm zal de behoefte aan parkeercapaciteit in de Brinkgarage en aan de randen van de binnenstad toenemen. Hoewel de nulnorm en het afschaffen van de afkoop ter discussie staan als uiterste variant, bestaat er wel politiek en bestuurlijk draagvlak om de afkoopbedragen te verlagen. De discussie en besluitvorming zullen duiden hoe ver de politiek hierin gaat.

Conclusie: Het gemeentelijk beleid leidt tot een behoefte naar parkeerplaatsen aan de randen van de binnenstad. Het behoud van de Brinkgarage is hierbij van belang.

Directe omgeving

Het (toenemend) gebruik van de Brinkgarage komt ten goede aan de leef- en verblijfskwaliteit in de binnenstad. Direct omwonenden kunnen ervaren dat het drukker wordt op de autoroute van en naar de garage en op de looproutes van en naar het centrum. Verder gaat de meest gebruikte toegangsweg naar de Brinkgarage, het Pothoofd, ook gebruikt worden als ontsluitingsweg van het Sluiskwartier.

De gemeente is zich bewust dat er bij omwonenden weerstand is op het behoud van de Brinkgarage. Het is te verwachten dat bovengenoemde ontwikkelingen in de toekomst tot meer voertuigbewegingen in de omgeving van de Brinkgarage leiden. De gemeente vindt het belangrijk dat voor de direct omwonenden hun woonomgeving leefbare en (sociaal) veilig blijft.

Bewoners, hun bezoekers en de nood- en hulpdiensten moeten de buurt goed kunnen bereiken. Verder dienen de wegen uiteraard verkeersveilig te worden ingericht. In de directe omgeving van de Brinkgarage worden daarom aanpassingen gedaan. Dit betreft onder andere het verplaatsen van de in/uitgang van de parkeergarage, verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer door de aanleg van een tweede entree en het aanpassen van de kruising met het Pothoofd. Over een goede, toekomstig bestendige ontsluiting van de Brinkgarage en het naastgelegen Sluiskwartier is een rapport opgesteld (*Ontsluiting Brinkgarage, verkeerskundige variantenstudie 29 juni 2018 RHDHV*). Het advies daarin luidt om de ontsluiting van de Brinkgarage en het Sluiskwartier te combineren en rechtstreeks op het Pothoofd aan te laten sluiten. Dit is overgenomen in het Ontwikkelplan van het Sluiskwartier.

Conclusie: De gemeente is zich bewust van weerstand bij omwonenden tegen het behoud van de Brinkgarage. Met de te nemen maatregelen is de gemeente van mening dat er voor de omwonenden een leefbare en (sociaal) veilige woonomgeving wordt gecreëerd.

Conclusie

De Brinkgarage is een garage die steeds frequenter gebruikt wordt door bezoekers van de binnenstad. Het behoud van de Brinkgarage is van belang voor het kunnen realiseren van de beleidsdoelen op het gebied van parkeren, fietsgebruik, bereikbaarheid en autoluwe binnenstad en leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Mede gelet op het gegeven dat er geen parkeergarage in het Sluiskwartier gebouwd gaat worden, dient de Brinkgarage behouden te blijven.

De gemeente sorteert voor op het verminderen van parkeerplaatsen op straat in de binnenstad. Om die stap te kunnen nemen, is het nodig dat er beschikbare ruimte is aan de rand en in parkeergarages in de omgeving. Minder auto's op straat komt ten goede aan de kwaliteit van de openbare ruimte en het leefklimaat van bewoners. Gecombineerd met het stimuleren van deelmobiliteiten, elektrisch vervoer, OV en de fiets draagt dit ook bij aan het verbeteren van het milieu/luchtkwaliteit/geluid. Bij deze transitie speelt de Brinkgarage een grote rol voor bezoekers en bewoners van de binnenstad en Sluiskwartier.

Mocht de Brinkgarage geen permanente status krijgen dan wordt het gebouw gesloopt. Alleen de plekken op maaiveld kunnen dan behouden blijven en aangevuld worden naar capaciteit van de beschikbare ruimte. Het verlies aan plaatsen zal elders in de stad moeten worden gecompenseerd. Een teruggang in capaciteit zal anders minder bezoekers aan de binnenstad betekenen, met alle economische gevolgen van dien. Voor het compenseren van plekken is in de binnenstad geen ruimte. De plekken komen dan verder van de binnenstad af te liggen. Dit verslechtert de bereikbaarheid van de binnenstad. Tevens zal een deel van de automobilisten mogelijk eerst de binnenstad inrijden om toch te proberen dichtbij te parkeren alvorens zij een plek elders zullen gaan opzoeken. Dit komt de leefbaarheid van de binnenstad niet ten goede.