



september 2015

Het Sluiskwartier: **‘De jacht op de roze olifant’**

“Het realistisch gehalte bij bepaalde fysieke toekomstplannen bij het Sluiskwartier is als een roze olifant in de hoek van de kamer: verschillende aanwezigen zien de olifant staan maar zwijgen erover, wellicht bang voor de reacties.”

Inleiding:

Hoe realistisch en nodig zijn verschillende ingrepen, toekomstplannen of vergezichten in de omgeving van het Sluiskwartier? Dat is een vraag die we onszelf moeten stellen, zeker als die ontwikkelingsopties voor de lange termijn mogelijk onrealistischer beginnen te worden maar ook de ontwikkeling van het Sluiskwartier vertragen. De ontwikkeling van dit kansrijke en belangrijke cultuurhistorische gebied nabij het stadscentrum wordt daardoor onnodig in een soort ‘ontwikkelingsgijzeling’ gehouden.

Verschillende toekomstbeelden die in het verleden voor dit gebied zijn uitgesproken, zoals het verwijderen van de ‘tijdelijke’ bruggarage, de realisatie van een permanente ondergrondse parkeergarage, de fysieke aanpassing van de aanlanding van de brug en het terugbrengen van de oude binnenhaven, zorgen er nu voor dat we vooral tijdelijke keuzes voor het gebied maken. Daardoor tonen we voor de komende 10 tot 15 jaar weinig ambitie. We knappen het wel wat op en leggen extra tijdelijke parkeerplekken aan, waarvoor vervolgens wel panden aan het Pothoofd gesloopt moeten worden. Dat laatste is dan weer omstreden omdat we deze gebouwen en een gesloten gevelwand inruilen voor geparkeerde auto’s en wat groene camouflage, terwijl de noodzaak van deze extra parkeerplekken uiterst discutabel is. We maken als lokale politiek voor het Sluiskwartier nu dus omstreden korte termijn keuzes, terwijl we de langere termijn onvoldoende ter discussie stellen, omdat we vasthouden aan eerder besproken vergezichten. En men kan zich ondertussen toch afvragen hoe realistisch die toekomstplannen voor dit gebied nu echt zijn.

Het realistisch gehalte bij bepaalde fysieke toekomstplannen bij het Sluiskwartier is als een ‘roze olifant’ in de hoek van de kamer: verschillende aanwezigen zien de olifant staan maar zwijgen erover, wellicht bang voor de reacties. Bang om voor gek versleten te worden. Menig aanwezige ziet dat sommige plannen voor dit gebied waarschijnlijk onrealistisch of wellicht onwenselijk zijn maar zegt het niet, waardoor de plannen voortbestaan en de ontwikkeling van het Sluiskwartier op de erg lange baan geschoven wordt. Door nu de discussie met elkaar te voeren over het realistisch gehalte van die toekomstplannen, kunnen we de figuurlijke jacht inzetten op die roze olifant in de kamer. En hopelijk meer ambitie tonen voor het Sluiskwartier.



Een tijdelijke bruggarage, die we in 2004 gebouwd hebben maar die anno 2015 nog steeds nodig is en die in ieder geval tot 2023 blijft staan, is niet tijdelijk. Dan is het eerlijker en duidelijker om te erkennen dat we ons gaan inzetten om deze parkeergarage nu echt permanent te maken, zoals de vereniging van commerciële vastgoedeigenaren in Deventer (VCOD) recent ook al bepleite bij de raad. De VCOD erkende hier overigens ook voor het eerst mee dat we in de Deventer binnenstad op zichzelf voldoende parkeercapaciteit hebben.

Als het lukt om de 'tijdelijke' bruggarage permanent te maken, hoeven we in principe niet te investeren in tijdelijke parkeerplekken op maaiveld in het Sluiskwartier en is sloop van panden voor parkeerplekken niet nodig. Op de langere termijn is dan ook een investering van 10 tot 15 miljoen Euro in een ondergrondse parkeergarage niet noodzakelijk meer. Niet alleen is dit financieel verstandiger, het biedt daarna ook ineens weer mogelijkheden voor de ontwikkeling in die gebied omdat je niet hoeft te wachten op het moment waarop je dit forse bedrag bij elkaar hebt. De gemeente schuift deze investering niet voor niets steeds verder voor zich uit; noodzaak en middelen zijn er op dit moment zeker niet.

Als we geen onnodige parkeervoorzieningen hoeven aan te leggen, is ook de noodzaak tot een snelle sloop van panden aan het Pothoofd verminderd. We hoeven dan in ieder geval niet te slopen voor onnodige parkeerplekken. Hooguit omdat we het gebied gaan ontwikkelen met kwalitatieve nieuwbouw maar dat is een impuls voor het gebied. En gesloopte bebouwing wordt dan binnen een redelijk tijdsbestek voorzien van nieuwe, verbeterde bebouwing. De huidige plannen voor parkeerplekken en de daardoor gecreëerde gaten in de gevelwand van het Pothoofd hebben dat niet in zich.

Maar er zijn meer plannen voor dit gebied die we eens kritisch tegen het licht moeten durven houden. Dat is o.a. de aanpassing van aanlanding van de Wilhelminabrug. In het visiestuk over de verkeersstromen in Deventer (het bereikbaarheidsconclaf uit 2010) is besloten tot die aanpassing van de brug, passend bij een toekomstige verkeerskundige afwaardering van de brug. Dit komt ook weer terug in het Ontwikkelingsbeeld voor het Sluiskwartier uit december 2011. Hierin wordt gesteld dat de huidige verkeersfunctie en het negatieve ruimtelijk effect van de aanlanding van de brug een cruciale rol spelen bij een toekomstige ontwikkeling van het Sluiskwartier. In het ontwikkelingsbeeld worden verschillende verkeerskundige en fysieke aanpassingen aan de brug en de omliggende wegen voorgesteld, die ruimtelijk mogelijkheden bieden voor verbetering van de aansluiting tussen centrum en Sluiskwartier. Hoe waardevol deze analyse ook was indertijd, de realisatie van een aanpassing van de aanlanding van de brug is mogelijk toch een brug te ver. Financieel zijn de mogelijkheden er voorlopig zeker niet en er is sinds de vaststelling door de raad ook geen werk in gestoken. Dit wordt ook niet voorzien voor deze raadsperiode, zo gaf recente technische navraag aan. Ook hier dient zich de vraag aan of het niet verstandiger is om te erkennen dat de connectie Sluiskwartier-Centrum op een andere wijze gevonden zal moeten worden dan via een forse fysieke aanpassing die nu ontwikkeling in het Sluiskwartier ophoudt.

Dat geldt ook voor de wens om de oude historische stadshaven weer in ere te herstellen, langs de Zandpoort en de Bokkingshang, mogelijk doorlopend tot aan de Sluisstraat, zoals in het 'Ontwikkelingsbeeld Sluiskwartier' werd aangegeven eind 2011. Deze haven kan alleen hersteld worden als de 'tijdelijke' bruggarage verdwijnt. Dat is een garage die tot nu toe financieel en qua capaciteit hard nodig was en waarvoor op korte termijn geen goede alternatieven (ondergrondse garage Sluiskwartier) voorhanden zijn, o.a. door de forse kosten. Ook door het plan van het herstellen van de oude stadshaven wordt de ontwikkeling van het Sluiskwartier opgehouden op een manier die niet realistisch is, temeer omdat ook hier de vraag gesteld moet worden of we echt vele miljoen over hebben voor het herstellen van een kleine stadshaven waarvan nog onzeker is wat dit de stad echt oplevert. Een dergelijke haven zal hoge aanlegkosten met zich meebrengen in een gebied waarvoor nu al een flink lijstje met ruimtelijke wensbeelden bestaan, met bijbehorende forse prijskaartjes.



Tot slot:

In het voorgaande deel is gepoogd om een beeld te schetsen van een oplossing die de druk van de huidige weerstand tegen onderdelen van de ‘tussentijdelijke’ invulling van het sluiskwartier kan halen maar die ook kan bijdragen aan een ambitievollere, snellere ontwikkeling van dit gebied. Door als raad nu andere, fundamentele en soms ook met het verleden botsende uitspraken te doen over enkele ruimtelijke vergezichten voor dit gebied, kunnen we de ontwikkeling mogelijk versnellen. Dat vraagt in het kort om het volgende:

- Inzetten op het permanent maken van de Wilhelminabruggarage;
- Afzien van de aanleg van extra parkeerplekken op maaiveld in het Sluiskwartier en de daaraan gekoppelde sloop van Pothoofdpannen;
- Niet langer uitgaan van grote fysieke aanpassingen aan de aanlanding van de Wilhelminabrug en het terugbrengen van de oude stadshaven;
- Door het opheffen van voorgenoemde ‘ontwikkelingsblokkades’ op het Sluiskwartier inzetten op een ontwikkeling van dit gebied binnen de komende 5 jaar, o.a. door cultuur en wonen in dit gebied te brengen;
- Tussentijdelijkheid in het gebied, m.b.t. aanpassingen in de openbare ruimte om te voldoen aan de voorwaarden voor de beschikbaar gestelde provinciale subsidie. Deze wordt gebruikt voor verbeteringen in de openbare ruimte, sloop van de zijdelen van het Ten Zijthofcomplex;

Discussievragen voor de fracties:

- Hoe kijken we met de kennis, inzichten en opvattingen van nu aan tegen de in 2011/2012 gepubliceerde en door de raad vastgestelde ontwikkelingsbeelden voor het Sluiskwartier?
- Zijn alle vergezichten voor dit gebied nog even realistisch, haalbaar of wenselijk en zijn we bereid om deze met elkaar ter discussie te stellen?
- Wat betekent dit concreet m.b.t. de voornemens rond de bruggarage, een ondergrondse Sluiskwartiergarage, de aanpassing van de aanlanding van de Wilhelminabrug en herstel van de oude stadshaven?
- Vinden we dat de binnenstad met behoud van de bruggarage en de door het college reeds voorgestelde opknappbeurt van de Noorderbergpoortgarage (samen met de overige locaties) voldoende parkeercapaciteit heeft? Zo ja, wat betekent dat voor onze ambities m.b.t. de aanleg van kostbare parkeergarages?
- Hoe kijken we tegen het huidige ambitieniveau en tempo voor ontwikkeling van het sluiskwartier, ook in relatie tot de huidige vastgestelde negatieve gebiedsexploitatie waarin nog niet van ontwikkeling wordt uitgegaan?
- Willen we de kansen die het Sluiskwartier biedt sneller oppakken dan nu kan met de besluiten en vergezichten die we als raad aan het college van B&W hebben meegegeven?
Zo ja, zijn we bereid om een nieuwe opdracht mee te geven?

Bronnen om aanvullend kennis van te nemen:

- Uitvoeringskader, ondertussen in het Sluiskwartier, oktober 2014
(incl. *vertrouwelijke gebiedsexploitatie Sluiskwartier, maart 2015 (geheim)*)
- Ontwikkelingsbeeld Deventer Sluiskwartier, december 2011
- Deventer Binnen Bereik, document bereikbaarheidsconclaf, 2010

