

Onderzoek economische effecten mobiliteitsmaatregelen binnenstad Apeldoorn



Opdrachtgever	Apeldoorn Binnenstad / Gemeente Apeldoorn
Titel rapport	Onderzoek economische effecten mobiliteitsmaatregelen binnenstad Apeldoorn
Kenmerk	014257.20230630.R1.02
Datum publicatie	21 juli 2023
Projectleider Goudappel	Tim van Huffelen
Projectteam Goudappel	Tim van Huffelen, Mark ten Hoopen, Guido Scheerder
Projectteam opdrachtgever	Jaap van de Rijt en Bart de Brouwer (gemeente Apeldoorn) en Marco Bod (Apeldoorn Binnenstad)
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Vraagstelling: inzicht in economische effecten	6
2. Uitgangspunten	7
2.1 De trends in middelgrote binnensteden	7
2.2 De commerciële functie van de Apeldoornse binnenstad	8
2.3 Economisch belang van mobiliteit	12
2.4 De ontwikkelingsplannen in Apeldoorn	13
2.5 De wijzigingen op het gebied van mobiliteit	16
3. Voetganger	19
3.1 Huidige situatie	19
3.2 Wijzigingen voor voetganger	23
3.3 Effecten voetganger	23
4. Fiets	24
4.1 Huidige situatie fiets	24
4.2 Wijzigingen fiets	26
4.3 Effecten fietser	28
5. Auto	30
5.1 Huidige situatie auto	30
5.2 Wijzigingen auto	33
5.3 Effecten auto	35
6. Openbaar vervoer	38
6.1 Huidige situatie	38
6.2 Wijzigingen OV-reiziger	38
6.2 Wijzigingen situatie	40

6.3	Effecten OV-reiziger	42
-----	----------------------	----

7. Samenvattend: Integraal beeld **43**

7.1	Algemene aanpak	43
-----	-----------------	----

7.2	Impuls bestedingen door nieuwe bewoners	43
-----	---	----

7.3	Gevolgen per deelgebied	45
-----	-------------------------	----

7.4	Aanbevelingen	47
-----	---------------	----

Bijlage 1 Isochronenkaart station **49**



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De binnenstad van Apeldoorn is momenteel sterk in ontwikkeling, geleid door de integrale plannen die gezamenlijk bekend staan als 'Stadspark Apeldoorn'. Deze plannen, opgesteld door de stadspartners, hebben tot doel de binnenstad en directe omgeving om te vormen tot een toekomstbestendige, duurzame en groene stedelijke ruimte. Als onderdeel van deze integrale visie zijn mobiliteitsstrategieën geschetst in het document 'Gemeente Apeldoorn, Visie op Mobiliteit in het Stadspark Apeldoorn', opgesteld door Brain the Future in samenwerking met de gemeente Apeldoorn in 2021. Dit rapport dient als integrale analyse van de huidige mobiliteitssituatie in de Apeldoornse binnenstad en stelt uitgangspunten, visuele weergaven en voorgestelde maatregelen voor de toekomst vast.

De mobiliteitsmaatregelen hebben ook een impact op de economie. De bereikbaarheid met verschillende vervoerswijzen verandert, waardoor economische effecten te verwachten zijn. Daar tegenover betekent de beoogde verbetering van het verblijfsklimaat eveneens een effect op de verwachte bezoekersstromen en verblijfsduur.

1.2 Vraagstelling: inzicht in economische effecten

De gemeente Apeldoorn en Apeldoorn Binnenstad willen graag inzicht hebben in de economische effecten van de mobiliteitsmaatregelen per vervoerswijze. De gemaakte keuzes om de stad te vergroenen hebben impact op verwachte bezoekersstromen (zoals vervoerswijze, bezoekfrequentie, verblijfsduur, aanrijdroutes, alternatieve (winkel)locaties) en daarmee op potentie voor omzet en vestiging van ondernemers.

In deze rapportage worden de volgende vragen beantwoord:

1. Wat is het belang van bereikbaarheid en het verblijfsklimaat voor de Apeldoornse binnenstad?
2. Welke effecten van de voorgenomen mobiliteitsmaatregelen zijn voor de voetganger, fietser, automobilist en OV-reiziger te verwachten?
3. Wat is het integrale beeld en welke aanbevelingen zijn te doen om de mobiliteitsmaatregelen in te passen waarbij de economische effecten worden geoptimaliseerd¹?

¹ De analyse in deze rapportage gaat over de hoofdlijnen. Omdat exacte maatregelen en effecten nog niet overal bekend zijn, is het in dit stadium bijvoorbeeld niet mogelijk om een knip in de autoroute door te rekenen. Indien exacte maatregelen en effecten (zoals alternatieve routes, wijziging in reistijd) bekend zijn, is het mogelijk om per maatregel economische effecten concreter (cijfermatig) in beeld te brengen.

2. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk leest u over de uitgangspunten en ontwikkelklingen voor de binnenstad van Apeldoorn de voorgenomen mobiliteitsmaatregelen.

2.1 De trends in middelgrote binnensteden

Middelgrote centra staan onder druk

Middelgrote Nederlandse steden als Apeldoorn ervaren een trend van afnemende fysieke winkelruimte door onder andere de opkomst van online winkelen. Deze verschuiving heeft geleid tot relatief veel winkelleegstand, aangezien traditionele fysieke retailers moeite hebben om te concurreren met het gemak en de diverse opties die online platforms bieden. Deze steden hebben te maken met toenemende concurrentie van grotere steden die klanten een breder scala aan voorzieningen, attracties en winkelmogelijkheden bieden. Terwijl de kleine dorps- en wijkcentra vooral voor de dagelijkse behoefte een belangrijke concurrent zijn. Als gevolg hiervan worstelen middelgrote steden met de uitdaging om het voorzieningenpeil in stand te houden, manieren om bedrijven aan te trekken en te behouden, en hun binnensteden in te richten als levendige en aantrekkelijke winkelomgevingen die inspelen op veranderende consumentenvoorkeuren.

Consumenten zoeken onderscheidend vermogen

Tegelijkertijd maken consumenten bewuste keuzes in hun winkelgedrag, met gevolgen voor de economische vitaliteit van stadscentra. Nu consumenten vaker kiezen voor het gemak en de variatie van online platforms, moeten stadscentra hun aanbod aanpassen om concurrerend te blijven. Het is voor stadscentra steeds belangrijker geworden om unieke en boeiende ervaringen, publiekstrekkingen en ontmoetingsplekken te bieden om bezoekers en winkelend publiek aan te trekken. Sfeer en beleving spelen hierbij een steeds grotere rol.

Transformatievraagstukken – meer woningen, minder winkels

In binnensteden komt steeds meer nadruk te liggen op transformatievraagstukken. Een groeiende trend in reactie op de opkomst van online winkelen is de transformatie van leegstaande fysieke winkelruimte naar woningen. De toegenomen druk op de woningmarkt en de relatief hoge winkelleegstand dwingt gemeentes en eigenaren van leegstaande winkels om deze om te vormen tot woningen. Deze trend helpt niet alleen stadscentra nieuw leven in te blazen door lege ruimtes op te vullen, maar maximaliseert ook het ruimtegebruik en bevordert stedelijke verdichting. De verbouwing van leegstaande winkels tot woningen biedt de mogelijkheid om zich aan te passen aan veranderend consumentengedrag, onbenutte ruimtes een nieuwe bestemming te geven en bij te dragen aan de algehele vitaliteit van het centrumgebied. Bovendien betekent de toename van bewoners in en rondom de binnenstad een directe economische impuls voor de aanwezige voorzieningen.

Mobiliteit – minder ruimte, duurzamer, maar wel bereikbaar

Bereikbaarheid is een belangrijke voor de economische vitaliteit van stadscentra.

Toegankelijke en efficiënte mobiliteitsoplossingen zijn essentieel om ervoor te zorgen dat bewoners, bezoekers en werknemers gemakkelijk door de stad kunnen bewegen, op locatie kunnen aankomen en kunnen bijdragen aan de lokale economie. Dit geldt voor vervoerswijzen: te voet, te fiets, met de auto, OV of andere vormen van (deel)mobiliteit.

Daarbij neemt de ruimte voor mobiliteit in en rondom binnensteden af. Het wordt drukker en door inbreiding neemt de fysieke verkeersruimte simpelweg af. Dit betekent dat bewuste keuzes nodig zijn om verkeersstromen van en naar de binnenstad te geleiden. Bij voorkeur blijft de binnenstad optimaal bereikbaar voor bezoekers, maar verdwijnt doorgaand verkeer (zonder bestemming) uit de binnenstad.

Door duurzame en multimodale vervoersopties te integreren, kunnen stadscentra inspelen op de veranderende mobiliteitsvoorkeuren van de bevolking, waardoor de economische vitaliteit wordt bevorderd en de negatieve milieueffecten worden verminderd.

Het realiseren van een centrum met een goed bereikbaar en aantrekkelijk voorzieningenaanbod in een aangenaam verblijfsklimaat, is een uitdaging waar alle middelgrote steden in Nederland mee te maken hebben. Apeldoorn vormt hier geen uitzondering op.

2.2 De commerciële functie van de Apeldoornse binnenstad

De Apeldoornse binnenstad heeft vooral een recreatieve functie. Zowel qua winkels (kleding, vrije tijd) als qua horeca en leisure (bioscoop, bowling, musea, speelhal, enz.). Tevens is er een relatief groot aantal dienstverleners gevestigd, zoals ambachten (kappers, tattoo) en consumentgerichte dienstverlening (zoals reisbureaus en uitzendbureaus). In figuur 2.1 en tabel 2.1 is per deelgebied de verdeling van vierkante meters zichtbaar. Wat daarbij opvalt:

- Het kernwinkelgebied (Hoofdstraat Midden, Markplein, delen Korenpassage) hebben vooral een recreatieve functie; veel mode en deels horeca.
- Caterplein bestaat bijna volledig uit horeca en leisure.
- Dienstverlening is overal in het centrum te vinden, maar in grotere mate aan de randen.
- De dagelijkse sector (levensmiddelen en persoonlijke verzorging) is beperkt in het aantal meters. In de kern zitten aanbieders in persoonlijke verzorging. AH is de enige grotere supermarkt (vooral mandjeswinkel). Aan de randen zitten de nodige versspeciaalzaken, vooral aan de Asselsestraat.
- Doelgerichte winkels bevinden zich ook vooral aan de randen, zo kent de Stationsstraat enkele grote meubelwinkels.
- De leegstand is fors. Vooral in het kernwinkelgebied (Hoofdstraat Midden en Korenpassage), waarbij de Oranjerie in de huidige cijfers de kroon spant.



Bron: Inzicht in bezoekers – Q4 2022

Figuur 2.1 - Afbakening binnenstad Apeldoorn

Deelgebied	Dagelijks -winkels	Recreatief - winkels	Doelgericht - winkels	Recreatief - horeca	Recreatief - Leisure	Diensten	Leegstand	Eindtotaal
Asselsestraat	500	3.100	3.700	800	400	400	1.100	9.900
Caterplein	0	1.100	200	5.900	1.200	1.400	1.100	11.000
Hoofdstraat Midden	1.600	16.800	200	0	0	500	1.700	20.800
Hoofdstraat Noord	1.700	4.700	1.200	1.200	100	1.000	900	10.800
Hoofdstraat Zuid	300	900	1.300	1.000	100	400	0	4.000
Korenpassage	900	12.200	1.700	4.200	2.600	1.600	8.400	31.500
Marktplein	0	1.900	200	2.700	400	1.200	1.100	7.400
Stationsstraat Noord	100	100	500	300	900	500	500	3.000
Stationsstraat Zuid	200	0	500	1.000	300	200	0	2.300
Eindtotaal	5.300	40.900	9.500	17.200	5.900	7.300	14.700	100.800

Bron: Locatus Retail Verkenner, gemeente Apeldoorn (november 2022), bewerking Goudappel

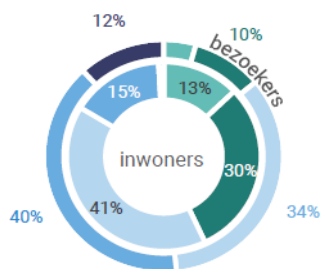
Tabel 2.1 - verdeling m² winkelvloeroppervlak binnenstad Apeldoorn per deelgebied

Koopstromenonderzoek geeft bezoekersherkomst weer

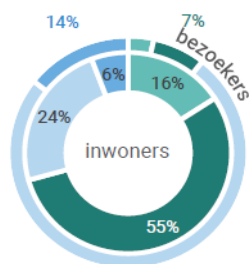
In 2019 is het laatste koopstromenonderzoek gehouden (eind 2023 vindt overigens een update plaats). Enkele relevante gegevens uit dit Koopstromenonderzoek (zie ook figuur 2.2):

- Van alle bestedingen aan dagelijkse artikelen in Centrum Apeldoorn is 74% afkomstig van inwoners uit de eigen gemeente. Bij de niet-dagelijkse artikelen is dit 76%. De overige bestedingen komen uit de regio (circa 19% niet-dagelijks, 4% dagelijks) en vanuit toerisme (circa 4% niet-dagelijks en 22% dagelijks). De aantrekkingskracht vanuit eigen inwoners op de binnenstad is lager dan in vergelijkbare steden
- De waardering van het centrum is goed met een 7,6. Over het algemeen scoort de waardering op bereikbaarheid ook goed, vooral de fiets inclusief stallingen en het OV.
- De verblijfsduur is voor inwoners vaak aan de korte kant, terwijl bezoekers van buiten Apeldoorn vaak tussen 1-4 uur blijven.
- Voor inwoners is de fiets veruit het meest gebruikte vervoersmiddel (55%). Voor bezoekers is dit verreweg de auto (77%).

Verblijfsduur



Vervoersmiddel



Rapportcijfers aspecten	totaal	inwoners	overige bezoekers	totaal 2015
totaal oordeel	7,6	7,5	7,8	-
omvang winkelaanbod	7,4	7,3	7,8	7,9
kwaliteit winkelaanbod	7,5	7,4	7,7	7,6
sfeer en uitstraling	7,1	7,1	7,3	7,2
veiligheid	7,5	7,5	7,6	7,4
netheid (schoonmaak/onderhoud)	7,3	7,3	7,4	-
faciliteiten (bijv. wc, wifi, bankjes)	6,4	6,4	6,8	-
aanwezigheid van groen	6,1	6,0	6,4	-
algemene kwaliteit verblijfsruimte	7,1	7,1	7,1	-
parkeermogelijkheden voor de auto	6,6	6,5	7,0	6,4
stallingsmogelijkheden voor de fiets	7,9	7,9	7,5	8,0
bereikbaarheid per auto	6,9	6,8	7,5	-
bereikbaarheid per openbaar vervoer	7,7	7,7	7,6	-
bereikbaarheid per fiets	8,4	8,4	7,8	-
aanbod van horeca	7,9	7,9	7,9	7,6

Bron: Koopstromenonderzoek Oost-Nederland, 2019

Figuur 2.2: Verblijfsduur, vervoersmiddelgebruik en waardering Apeldoorn-Centrum

Vitaliteitsbenchmark Centrumgebieden: inzicht in demografie, voorzieningenaanbod, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid

In 2022 heeft Goudappel de rapportage: 'Vitaliteitsbenchmark centrumgebieden, Detailrapport Apeldoorn 2022' opgesteld. Het centrum van Apeldoorn is in 2022 nummer 45 van de 100 in de landelijke Vitaliteitsbenchmark Centrumgebieden opgenomen grootste centra van Nederland. In 2019 was dit nog de 34^e positie. Apeldoorn scoort vooral relatief goed op de dimensies voorzieningenaanbod en bereikbaarheid.

Dimensie	ranking 2019	ranking 2022
demografie	67	63
voorzieningen	21	22
ruimtelijke kwaliteit	40	74
bereikbaarheid	34	25
totale ranking	34	45

Tabel 2.2: Resultaten binnenstad Apeldoorn per dimensie op een rij

Demografie: verbetering zichtbaar

Op het gebied van demografie is er een stijgende trend voor Apeldoorn zichtbaar. De bevolkingsprognose ten opzichte van 2019 is verbeterd. Het besteedbaar inkomen is iets hoger dan gemiddeld en de vergrijzing neemt net als in de rest van Nederland iets toe. Het aantal inwoners binnen bereik is in Apeldoorn iets lager dan het Nederlands gemiddelde. Qua demografie is Apeldoorn gemiddeld.

Voorzieningen: compleet en divers. Onderscheidend aanbod verdient aandacht

Wat betreft de dimensie voorzieningenaanbod scoort Apeldoorn relatief goed met de 22^e plaats. Het aantal consumentgerichte voorzieningen is redelijk groot en Apeldoorn kent een grote diversiteit aan branches. De gevoeligheid van het winkelbestand voor de toename van online aankopen is lager dan het nationaal gemiddelde. Wel kent Apeldoorn in de omgeving de nodige concurrentie, Deventer is dichtbij en heeft meer en uniekere voorzieningen. Ook kent Apeldoorn veel wijkwinkelcentra en doelgerichte concentraties (Woonboulevard, Voorwaarts). Daarom is het voor de binnenstad belangrijk een onderscheidend voorzieningenaanbod aan te blijven bieden.

Ruimtelijke kwaliteit: leegstand belangrijk aandachtspunt

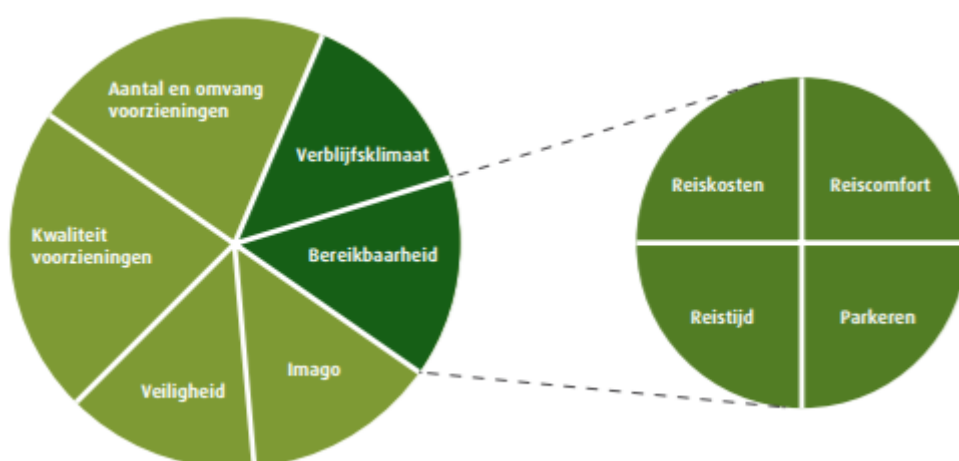
De ruimtelijke kwaliteit van Apeldoorn scoort ondergemiddeld. Het historisch karakter is beperkt en de digitale vindbaarheid kent verbeterpunten. Echter, vooral de toegenomen leegstand heeft een belangrijke invloed op de lage ranking. Daarentegen zijn de toeristische aantrekkingskracht in de gemeente en de verbetering op het gebied van veiligheid pluspunten. Tot slot is in de binnenstad de kwaliteit van de leefomgeving een aandachtspunt, dat in Apeldoorn al actief wordt opgepakt. Met name op het gebied van groen, schaduwrijke bomen, zomerhitte en geluidsoverlast scoort de Apeldoornse binnenstad (nog) minder dan vergelijkbare centra.

Bereikbaarheid: met alle vervoerswijzen goed bereikbaar

Als het gaat om de totale indicator bereikbaarheid staat het centrumgebied van Apeldoorn op de 25^e plek in de benchmark. In 2019 stond zij nog op de 34^e positie. De autobereikbaarheid is op orde en de minimum parkeertarieven zijn relatief laag, terwijl de maximum parkeertarieven per uur aan de hoge kant liggen in vergelijking met overige centra. De OV-bereikbaarheid (ligging treinstation en busgebruik) is beter dan gemiddeld in Nederland, terwijl ook het fietsgebruik meer dan gemiddeld is. Op het gebied van duurzame logistieke oplossingen is Apeldoorn ook relatief goed aan de slag. Enige punt dat iets verslechterd is, betreft de compactheid. De loopafstanden zijn relatief groot. In combinatie met de leegstand is een compacter centrumgebied een belangrijk aandachtspunt.

2.3 Economisch belang van mobiliteit

Uit grootschalig koopstromenonderzoek² blijkt dat de consument bij de keuze voor een bezoek aan een centrum of winkelgebied primair een afweging maakt op basis van het voorzieningenaanbod. Consumenten bezoeken een centrum vanwege bepaalde voorzieningen of de combinatie daarvan. Ook nabijheid speelt een grote rol. Maar dit is niet de enige factor. Andere factoren die meespelen in het keuzeproces welk centrum of voorziening te bezoeken, zijn onder meer de kwaliteit van de bereikbaarheid en het parkeren, het verblijfsklimaat (sfeer, uitstraling), veiligheid en het imago (zie figuur 2.3).



Figuur 2.3: invloedsfactoren keuze centrum- of winkelgebied

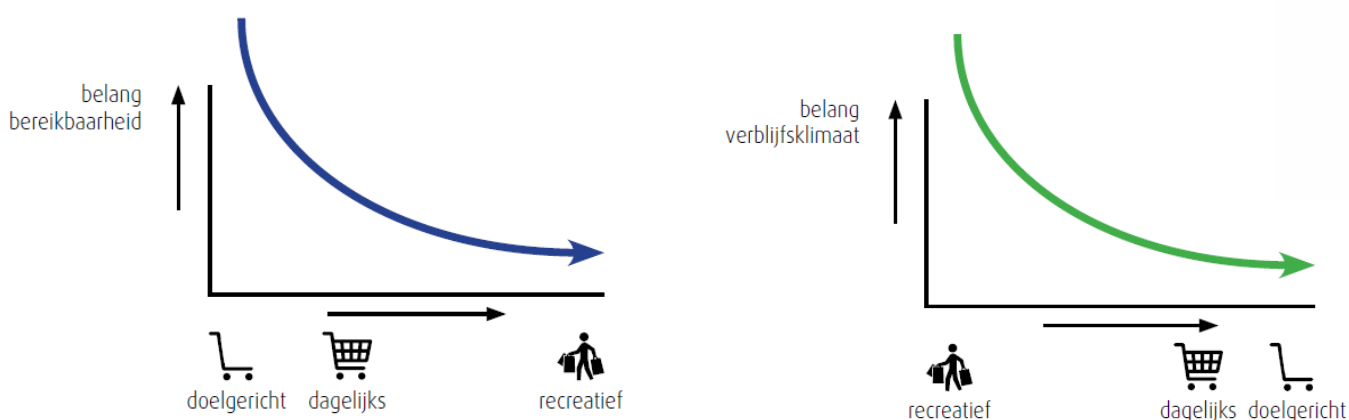
Type voorziening	Economische kenmerken	Locationele en infrastructurele voorwaarden
RECREATIEF WINKELAANBOD		
mode (kleding en schoenen) huishoudelijke artikelen juwelier en optiek	<ul style="list-style-type: none"> - recreatief en ontspannend - combinatie met leisure/horeca - persoonsgebonden aankopen - sfeer en gezelligheid - keuze uit verschillende en onderscheidende winkels - hoogwaardig verblijfsklimaat - aanwezigheid trekkers 	<ul style="list-style-type: none"> - goede parkeerverwijzing - logische en duidelijke parkeer- en verkeersrouting - veilige en logische looproutes - grotere loopafstanden acceptabel - doorgaans binnenstedelijke locaties
DAGELIJKE VOORZIENINGEN		
supermarkten speciaalzaken voedings- en genotmiddelen persoonlijke verzorging	<ul style="list-style-type: none"> - hoogfrequente aankopen - efficiënt en gemak - routine aankopen - niet persoonsgebonden - ruim assortiment binnen supermarkten 	<ul style="list-style-type: none"> - parkeren voor de deur - stalling en veilige fietsroute - goed bereikbare locatie - grote spreiding locaties
LAAGFREQUENT/ DOELGERICHT AANBOD		
woninginrichting doe-het-zelf bruin- witgoed kampeerartikelen plant en dier	<ul style="list-style-type: none"> - laagfrequente aankopen - ruim assortiment binnen winkels - deels volumineuze artikelen - efficiënt en gemak 	<ul style="list-style-type: none"> - parkeren voor de deur - bereikbare en zichtbare locatie - zichtbare locatie - aanbod gebundeld naar thema of solitair

Figuur 2.4: locationele voorwaarden winkels in relatie tot bezoekmotief

² Bron: o.a. Koopstromenonderzoek Randstad 2016 en 2018 en Koopstromenonderzoek Oost-Nederland 2020 met in totaal meer dan 100.000 enquêtes.

In hoeverre voorzieningen gevoelig zijn voor veranderingen in het verblijfsklimaat, de bereikbaarheid en de parkeersituatie hangt sterk af van het type voorziening en bezoekmotief. In figuur 2.4 is een overzicht gegeven van de locationele voorwaarden voor winkels.

Het belang van de kwaliteit van het verblijfsklimaat hangt sterk af van het bezoekmotief van de consument en de verblijfsduur. Wanneer het bijvoorbeeld om een middagje shoppen gaat en het bezoekmotief recreatief is en de verblijfsduur lang, is de kwaliteit van het verblijfsklimaat van groot belang. Omgekeerd hecht de consument minder waarde aan de kwaliteit van het verblijfsklimaat als het gaat om boodschappen doen of om een doelgericht bezoek aan een voorziening zoals een woonwinkel of fietsenzaak, waar een goede bereikbaarheid van belang is (zie figuur 2.5).



Figuur 2.5: belang verblijfsklimaat en bereikbaarheid per bezoekdoel

2.4 De ontwikkelingsplannen in Apeldoorn

Extra woningen, vooral binnenstedelijk

Apeldoorn wil doorgroeien naar 180.000 inwoners, waardoor er verschillende woningbouwprojecten in en rond het stadscentrum gepland zijn, met als doel diverse woonmogelijkheden te bieden die voldoen aan de vraag van een groeiende bevolking. Bij deze projecten moet rekening worden gehouden met factoren als betaalbaarheid, duurzaamheid en nabijheid van voorzieningen, zodat het stadscentrum een aantrekkelijke en gewilde plek blijft om te wonen.

De plancapaciteit van het woningbouwprogramma bedraagt tot 2040 12.500 woningen, waarvan 2/3^e binnenstedelijk en 1/3^e randstedelijk. Het doel is hierbij om te verdichten en te vergroenen door de hoogte in te gaan, waarbij de woningbouw als katalysator wordt gezien voor het realiseren van de uitgesproken ambities en vastgestelde doelen uit de omgevingsvisie. Tabel 2.3 geeft het woningbouwprogramma in detail weer, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen het type woning, prijsklasse van de woning en de locatie

binnen de gemeente van de woning BSK staat voor Binnenstad, Spoorzone, Kanaalzone). Tot 2040 zijn in en rondom de binnenstad 6.000 woningen beoogd. Het aantal woningen in de binnenstad zelf bedraagt circa 600, het merendeel van de woningen wordt gerealiseerd in de Kanaalzone en Spoorzone.

De geplande woningbouw heeft als gevolg dat in 2040 het aantal inwoners van Apeldoorn aanzienlijk zal toenemen. Het primaire verzorgingsgebied van de Apeldoornse binnenstad krijgt daarmee meer inwoners binnen het gebied en daarmee krijgt het centrum van Apeldoorn ook meer potentiële bezoekers. Dit is met name van invloed op functies voor de dagelijkse levensbehoefte. Daarbij moet de nuance worden aangebracht dat van de potentieel te realiseren 6.000 woningen in 2040, mogelijk niet alle huishoudens in het centrumgebied de dagelijkse boodschappen zullen doen. Een deel van de dagelijkse bestedingen van deze huishoudens zal afvloeien naar winkelgebieden elders (wijkwinkelcentra).

	Apeldoorn		Tot 2030	BSK (Binnenstad, Spoorzone, Kanaalzone)	Wijken	Uitleg	Dorpen
2040	12.500			6.000	2.500	2.750	1.250
2030	9.000			5.250	2.150	1.050	550
Eengezinswoning	6.600	55%		30%	70%	75%	75%
Appartement	5.900	45%		70%	30%	25%	25%
Huur	5.000	40%	53%	50%	35%	30%	30%
Koop	7.500	60%	37%	50%	65%	70%	70%
Goedkoop	4.500	35%	40%	45%	30%	30%	30-35%
Middelduur	4.500	35%	34%	35%	35%	35%	35-40%
Duur	3.500	30%	26%	20%	35%	35%	30%

Bron: Stadmaken op de Veluwe, Gemeente Apeldoorn

Tabel 2.3 – geplande woningbouw Apeldoorn tot 2040 in aantal woningen

Binnenstad als Stadspark

De binnenstedelijke verdichting brengt ook uitdagingen met zich mee, daar er passende oplossingen voor mobiliteits- en ruimtelijke vraagstukken gevonden moeten worden. De gemeente Apeldoorn heeft daarbij de ambitie uitgesproken om het centrum te transformeren naar het Stadspark van Apeldoorn. Het centrum moet een groene en levendige ontmoetingsplek worden terwijl de binnenstad autoluw gemaakt wordt. De transformatie heeft als doel van Apeldoorn een aangename plek om te wonen, werken, winkelen en verblijven te maken.

Dat betekent dat de focus verandert, door de functie van het centrum te transformeren van winkelen naar een combinatie van wonen, werken, winkelen en recreëren. Leegstaande winkelpanden worden getransformeerd naar woonruimte, werkruimte of andere functies. Uiteindelijk zal dit leiden tot meer bewoners in de binnenstad en meer arbeidsplaatsen.

Spoorzone: onderwijs en beter verbonden

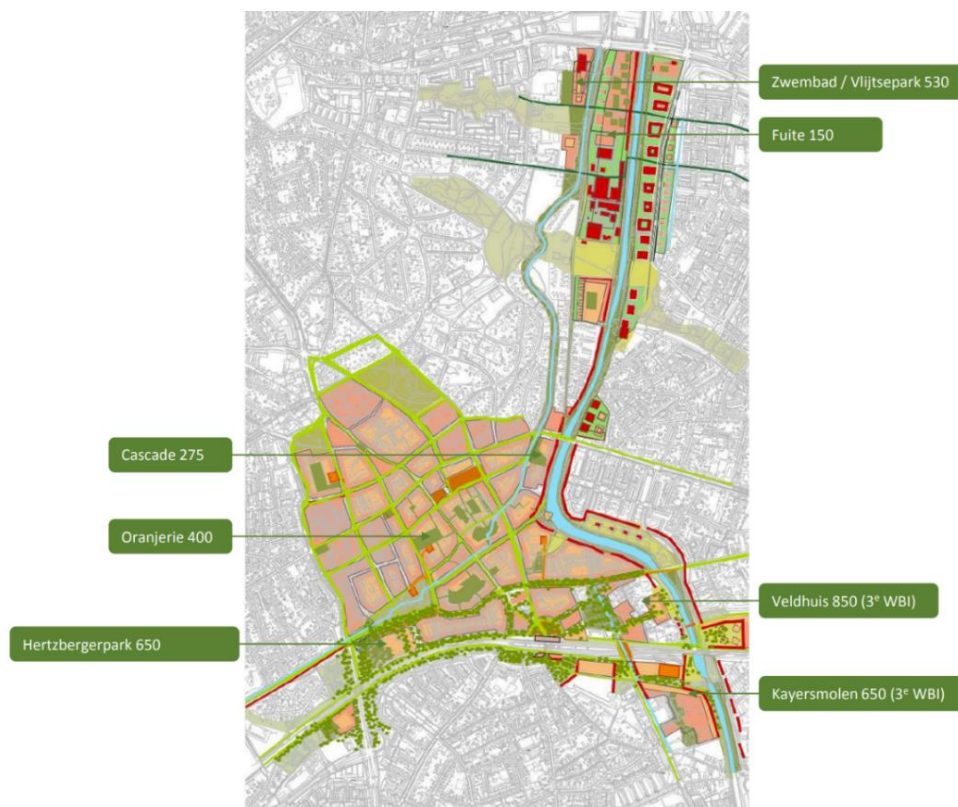
De transformatie van de spoorzone heeft als doel om een educatief district te worden. Dat wil zeggen dat dit een stedelijk gebied wordt waar onderwijs, innovatieve bedrijvigheid, slimme mobiliteit en stedelijk wonen samenkomen. Als belangrijke voorwaarde hiervoor moet de verbinding met het stationsgebied verbeterd worden.

Kanaalzone: groen karakter

De Kanaalzone moet een zone tussen blauw en groen worden, waarin het Apeldoorns Kanaal verbindt en activeert. Hierbij wordt minimaal 40% van de nieuwbouw groen en krijgt de zone een recreatieve infrastructuur. Binnen de zone komt een mix van stedelijke functies en diverse sociale en culturele activiteiten. Daarbij worden grote en kleine gebouwen gerealiseerd met groene tuinen, gevels en daken. Ook wordt een stoere mix tussen nieuwbouw en hergebruik van bestaande hallen en oude panden een kenmerk van deze zone.

Plangebied(en) in kaart

De plannen om Apeldoorn te transformeren zijn groot, waarbij sommige plannen hard en sommige zacht zijn. Zoals hierboven beschreven is al onderscheid gemaakt in drie verschillende zones die in het hart van de gemeente liggen. Door drie unieke sfeergebieden aan te wijzen, ontstaan er duidelijk afgebakende plangebieden met daarbinnen projecten die passen binnen het sfeergebied. Ieder gebied kent daarbij uiteenlopende uitdagingen om de ontwikkelingen tot een succes te brengen. Tevens is er onderscheid in prioriteit gemaakt tussen de harde en zachte plannen. Figuur 2.6 laat zien hoe de drie deelgebieden met elkaar verbonden zijn. De Kanaalzone ligt aan de oostelijke kant van het hart van Apeldoorn, logischerwijs aan beide zijden van het kanaal. De spoorzone ligt aan de zuidelijke kant van het hart, rondom het spoorgebied. Het centrum van Apeldoorn begeeft zich tussen deze twee gebieden. De plannen met de hoogste prioriteit zijn gemarkeerd in figuur 2.6. Dit betreft ook plannen om voormalige winkelfuncties (zoals de Oranjerie) te transformeren naar woningen.



Bron: Stadmaken op de Veluwe, Gemeente Apeldoorn

Figuur 2.6 – Plangebieden Apeldoorn

Ambities Apeldoorn Stadspark

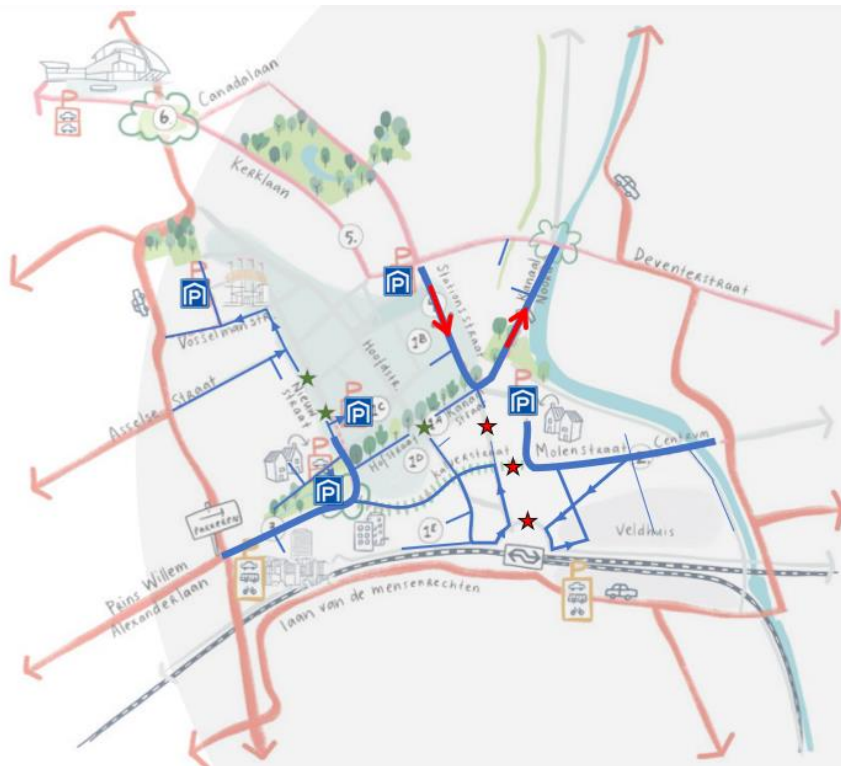
De ambities binnen en rond de binnenstad van Apeldoorn, als onderdeel van het initiatief 'Stadspark Apeldoorn', sluiten aan bij de landelijke trends en ontwikkelingen. Door een duurzame, groene en toegankelijke stedelijke omgeving te creëren, wil Apeldoorn de leefbaarheid van haar bewoners en bezoekers vergroten en tegelijkertijd de economische vitaliteit bevorderen.

2.5 De wijzigingen op het gebied van mobiliteit

Naast de beoogde ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, zijn er ook ingrijpende veranderingen ten aanzien van de verkeerssituatie. Deze aanpassingen zijn onderdeel van de vitaliteitsagenda, waarmee het centrum van Apeldoorn een aantrekkelijke omgeving moet worden om te wonen, werken en recreëren. Dit betekent dat meer ruimte beschikbaar komt voor de voetganger en fietser. Onder meer de fietsverbindingen en bewaakte fietsenstallingen worden verder uitgebreid.

Een belangrijk onderdeel van de wijzigingen in de verkeerssituatie is het aanbrengen van verschillende 'knippen' in de autoverbindingen in en rondom het centrum. Doel is om het doorgaande verkeer zonder bestemming in het gebied te weren, waardoor de auto-intensiteit afneemt. Het is daarbij wel belangrijk dat degenen die in de binnenstad moeten zijn de bronpunten (parkeergarages) ook in de toekomst goed kunnen bereiken.

Figuur 2.7 geeft weer waar deze knippen gemaakt worden (met rode ster) en geeft tevens aan welke autoverbindingen extra aandacht krijgen wanneer er niet meer door het centrum gereden kan worden.



Bron: *Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021*

Figuur 2.7 – Locaties verkeersingrepen centrum Apeldoorn

Tot slot geeft figuur 2.8 weer wat in zijn totaliteit de beoogde verbindingen zijn in het toekomstbeeld.



Bron: *Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021*

Figuur 2.8 – Totaal overzicht beoogde verbindingen toekomststructuur bereikbaarheid binnenstad Apeldoorn

3. Voetganger

3.1 Huidige situatie

Met de beoogde wijzigingen in de binnenstad van Apeldoorn wordt het centrumgebied een plek waar meer ruimte ontstaat voor de voetganger. Tevens zorgen de nieuwbouwontwikkelingen voor meer inwoners in en rondom het centrumgebied, die dit gebied als voetganger gaan bezoeken.

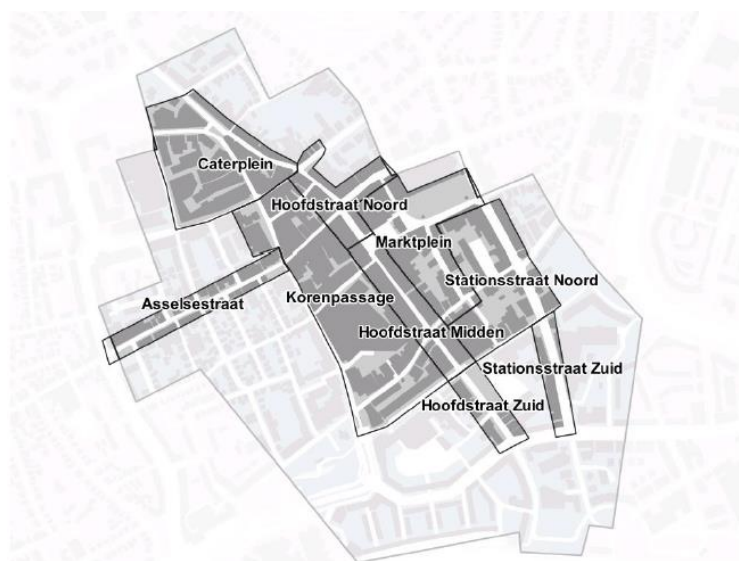
In de plannen is meer ruimte voor voetgangers in het stadspark een belangrijk uitgangspunt, in combinatie met goede routes vanaf parkeerlocaties naar het winkelgebied. Het verminderen van de druk van fietsers in het voetgangersgebied is daarbij een prioriteit. Het is de bedoeling om voetgangers meer ruimte in het kernwinkelgebied te geven door fietsparkeren te concentreren in de stallingen en kleinschalig fietsparkeren toe te staan bij winkels. Op deze manier krijgt de voetganger dus steeds meer ruimte en prioriteit in de binnenstad, wat bijdraagt aan het verbeteren van het verblijfsklimaat dat is gericht op recreëren.

Gebiedsindelingen

De binnenstad van Apeldoorn is in te delen in verschillende gebieden, zoals weergegeven in figuur 3.1.

Voetganger: directe bezoekers

De voetganger is een belangrijke verkeersdeelnemer. Zo'n 25% van de verplaatsingen van inwoners vinden in 2019 te voet plaats (Monitor Bereikbaarheid, 2019). Over de periode 2014 -2019 is dit percentage vrijwel gelijk gebleven. Uit de data vanuit het Koopstromenonderzoek blijkt 16% van de Apeldoornse bezoekers te voet naar het centrum te komen. Maar minstens net zo belangrijk: in het kernwinkelgebied wordt natuurlijk elke automobilist, fietser en OV-reiziger uiteindelijk een voetganger.



Bron: Inzicht in bezoekers, BRO/Resono – Q4 2022

Figuur 3.1 - deelgebieden centrum Apeldoorn

Het gehele kernwinkelgebied is ingericht als voetgangersgebied. Buiten het kernwinkelgebied zijn er voetgangerspaden, maar wordt de openbare ruimte vooral ingericht op andere vervoersmiddelen, zoals het auto- en busverkeer. De Hoofdstraat en de Stationsstraat zijn voor voetgangers de belangrijkste verbindingen tussen het stationsplein en het kernwinkelgebied.

Aantal bezoekers binnenstad Apeldoorn

In het vierde kwartaal van 2022 telde de binnenstad van Apeldoorn zo'n 3.075.490 unieke bezoekers. Dat is een stijging van 32% ten opzichte van 2021, mogelijk als gevolg van aanhoudende COVID-19-beperkingen van het voorgaande jaar. In het voorgaande kwartaal (Q3, 2022) daalde het aantal bezoekers echter met 2%. Ondanks deze daling blijft het totaal aantal bezoekers redelijk stabiel.

Als we kijken naar specifieke gebieden binnen de binnenstad, zijn er verschillende trends in bezoekersaantallen. Plaatsen als de Asselsestraat, het Caterplein, de Korenpassage en het Marktplein kenden een lichte daling van het aantal bezoekers ten opzichte van het voorgaande kwartaal (Q3). Gebieden als de Hoofdstraat Midden en het Marktplein hadden daarentegen evenveel bezoekers. Stationsstraat Noord en Zuid kenden een lichte stijging in bezoekersaantallen. De vooral op winkelen gerichte gebieden kenden over het algemeen stabiele bezoekersaantallen.

Combinatiebezoeken

Ook is het interessant om in figuur 3.2 het combinatiebezoek tussen deelgebieden te bekijken. Zichtbaar is dat de Stationsstraat en Asselsestraat weinig wordt gecombineerd met de rest van het centrum. Vooral de Hoofdstraat Midden, Korenpassage (groot gebied) en Marktplein kennen veel combinatiebezoeken met andere gebieden. Ook is de combinatie tussen Hoofdstraat Noord en Zuid laag, waaruit blijkt dat bezoekers van het centrumgebied meestal niet het gehele centrum bezoeken. Dit kan meerdere verklaringen hebben, bijvoorbeeld een beperkt voorzieningenaanbod in sommige deelgebieden. Een andere mogelijke verklaring kan zijn dat het type voorzieningen in het noordelijke deel nauwelijks gecombineerd wordt met het zuidelijke deel, bijvoorbeeld een bezoek aan een schoenenwinkel combineren met een bezoek aan avondhoreca.

VAN										
NAAR		Asselsestraat	Caterplein	Hoofdstraat Noord	Hoofdstraat Midden	Hoofdstraat Zuid	Korenpassage	Marktplein	Stationsstraat Noord	Stationsstraat Zuid
Asselsestraat	100%	26%	19%	15%	16%	24%	14%	13%	14%	
Caterplein	31%	100%	36%	25%	20%	34%	21%	17%	15%	
Hoofdstraat Noord	25%	41%	100%	51%	28%	42%	50%	29%	21%	
Hoofdstraat Midden	22%	31%	56%	100%	57%	54%	54%	43%	32%	
Hoofdstraat Zuid	17%	18%	22%	42%	100%	29%	24%	31%	38%	
Korenpassage	46%	53%	57%	67%	49%	100%	48%	42%	37%	
Marktplein	22%	28%	57%	56%	34%	40%	100%	55%	41%	
Stationsstraat Noord	17%	18%	28%	37%	37%	30%	45%	100%	62%	
Stationsstraat Zuid	16%	14%	17%	23%	37%	22%	28%	52%	100%	

Bron: Inzicht in bezoekers, BRO/Resono – Q4 2022

Figuur 3.2 - combinatiebezoek tussen de deelgebieden

Acceptabele loopafstanden

Aan de hand van de landelijke kengetallen en richtlijnen van CROW is er inzichtelijk gemaakt wat acceptabele loopafstanden zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar verschillende doelgroepen (bewoners of bezoekers) en wordt rekening gehouden met langere parkeeracties (geen shop en stop). Deze algemene theoretische exercitie is vergeleken met de praktijk in Apeldoorn. Wij onderzoeken in hoeverre de huidige parkeerlocaties binnen de acceptabele loopafstanden vallen en hoe dit varieert per doelgroep.

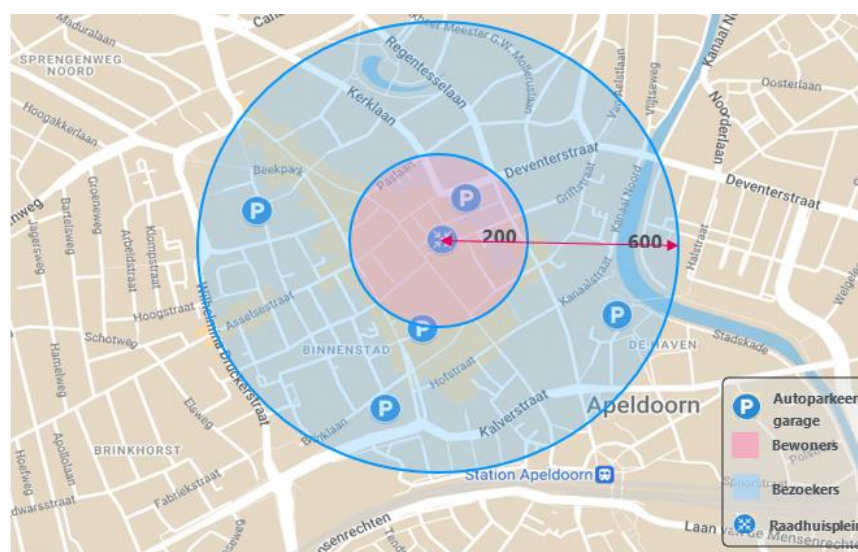
In de tabel zijn de verschillende acceptabele loopafstanden per doelgroep in een bandbreedte weergegeven.

Doelgroep	Verplaatsing	Acceptabele loopafstand (in meters)	
		min	max
bewoners	vanaf huis naar geparkeerde auto	100	200
	vanaf huis naar geparkeerde deelauto	100	350
bezoekers	vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	100	250
	vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied	200	600
	vanaf geparkeerde auto naar horeca	100	500
	vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	100	250
	vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater	100	600

Bron: Inzicht in acceptabele loopafstanden, CROW (2021)

Tabel 3.1 - Acceptabele loopafstanden per doelgroep

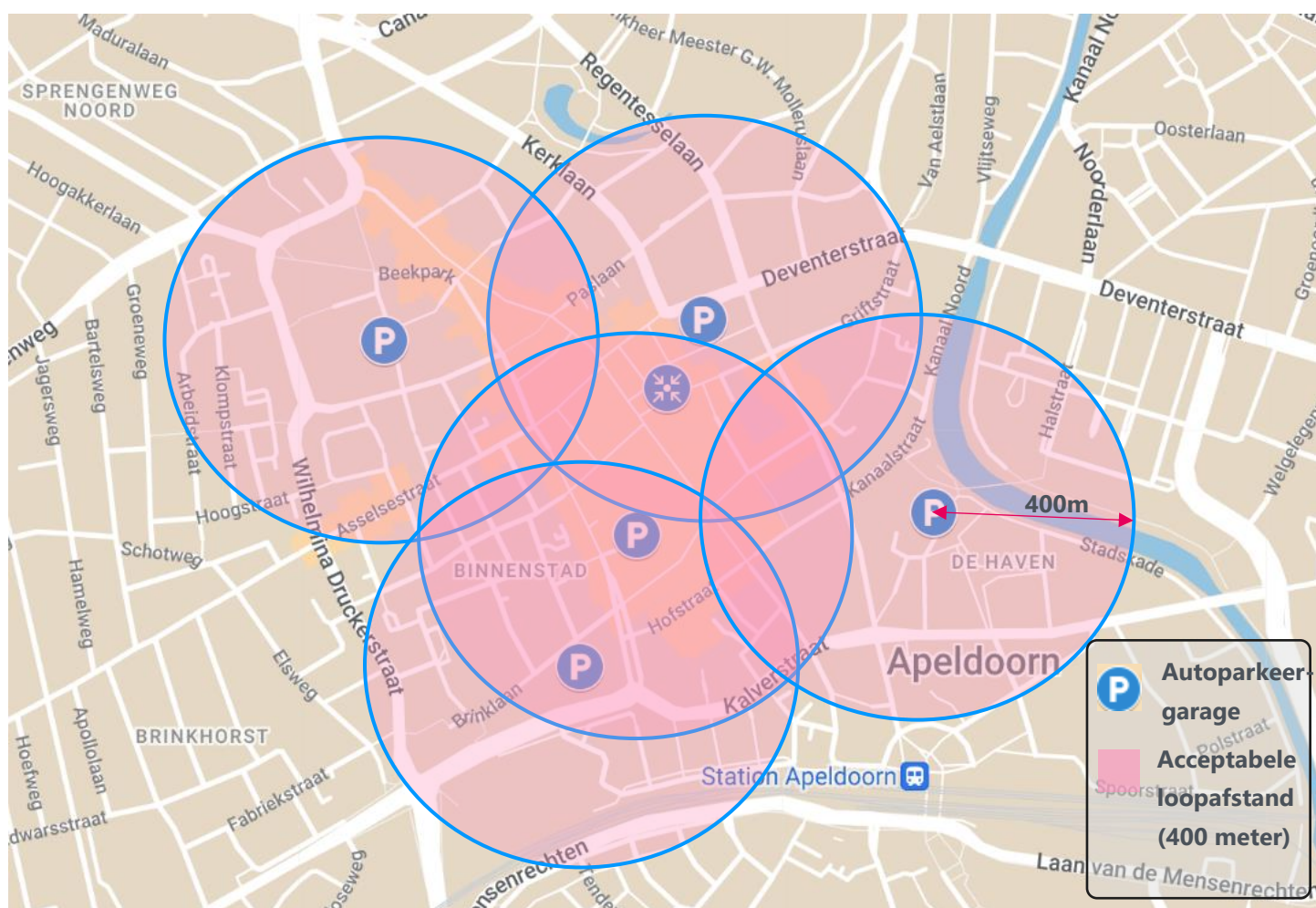
In de hiernavolgende figuur 3.3 zijn de acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen weergegeven om een beeld te schetsen. Als centraal punt is het Raadhuisplein genomen. De gemeten afstanden zijn hemelsbreed. Daarnaast is de kaart gebaseerd op de huidige situatie in het centrum van Apeldoorn. Dat wil zeggen dat er nog geen rekening is gehouden met de beoogde wijzigingen in het centrumgebied. Overigens is 600 meter relatief ver voor een winkelbezoek dat relatief kort is.



Figuur 3.3 - Loopafstanden Apeldoorn centrum

In figuur 3.3 is het maximum van de bandbreedte uit de tabel op de voorafgaande pagina hemelsbreed weergegeven. Bovendien zijn de verschillende parkeerlocaties in en rondom de binnenstad weergegeven. Hieruit blijkt dat de huidige parkeervoorzieningen voor centrumbezoekers, gerekend vanuit het middelpunt, op een acceptabele loopafstand gelegen zijn. De roze gekleurde zone geeft het gebied weer dat voor bewoners een acceptabele loopafstand is. Binnen dit gebied is ook een parkeergarage (Stadhuis) gelegen. Overigens is de afstand vanaf het station naar het Raadhuisplein wel iets groter dan 600 meter, deze loopafstand is aan de lange kant.

In figuur 3.4 is gerekend vanuit de bronpunten waarvandaan voetgangers het centrum kunnen betreden, in dit geval de parkeergarages. Hierbij is een afstand van 400 meter gehanteerd, omdat dit voor een middelgrote stad als Apeldoorn realistischer is dan de maximale 600 meter die meer voor grote stadscentra geldt. Zo is te zien dat vanaf alle parkeergarages de binnenstad op acceptabele loopafstand is gelegen.



Figuur 3.4 – Loopafstanden vanaf parkeergarages (400 meter)

3.2 Wijzigingen voor voetganger

Vanuit de centrumvisie zijn er vier uitgangspunten die de situatie voor voetgangers zullen veranderen. Deze uitgangspunten zijn in onderstaande tabel weergegeven, met elk een eigen betekenis.

Uitgangspunt	Betekenis
Creëer gebieden waar de voetganger op nummer 1 staat	Creëer meer ruimte voor kwaliteit in de openbare ruimte door de druk van fiets-, bus- en autoverkeer te beperken én door de ruimte met een park-beleving in te richten
Elke fietser wordt voetganger	Creëer aangename wandelverbindingen vanaf de fietsenstallingen naar het kernwinkelgebied
Elke OV-reiziger wordt voetganger	Creëer aangename wandelverbindingen vanaf het treinstation en de bushaltes naar het kernwinkelgebied
Elke automobilist wordt voetganger	Creëer aangename wandelverbindingen vanaf de parkeergarages naar het kernwinkelgebied

Bron: Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021

Tabel 3.2 – Uitgangspunten voetganger centrumvisie

Dit komt erop neer dat voor voetgangers in het centrumgebied er meer ruimte zal komen, door het verminderen van ruimte voor fietsers, automobilisten en openbaar vervoer. Tegelijkertijd komt er meer ruimte voor groen in de omgeving, en worden wandelverbindingen verbeterd en aantrekkelijk gemaakt. Ook wordt de verbinding tussen het centraal station en het kernwinkelgebied aantrekkelijker gemaakt en wordt de routing verbeterd.

3.3 Effecten voetganger

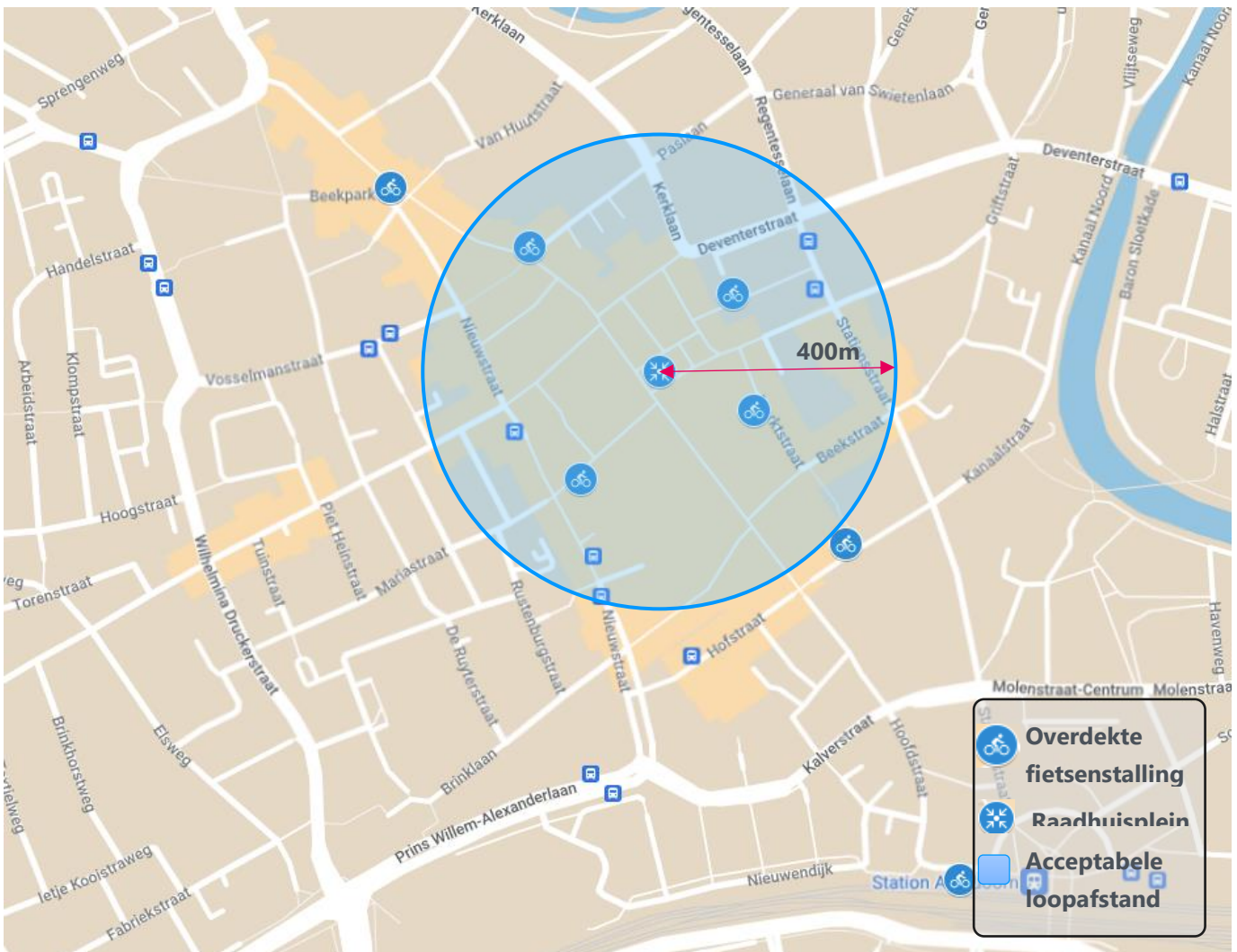
Op basis van de huidige plannen of hoofdlijnen uit de centrumvisie, kunnen voetgangers binnen acceptabele loopafstand de auto parkeren in of rondom de binnenstad van Apeldoorn. Voor voetgangers zijn de beoogde wijzigingen in en rondom het centrumgebied van Apeldoorn positief te noemen, om de volgende redenen:

- Het verblijfsklimaat wordt beter, door meer groen in de omgeving en minder leegstand. Dit maakt het aantrekkelijker om te lopen en past bij een centrum met een hoofdzakelijk recreatieve functie. Tevens is dit een trend in de meeste binnensteden.
- Het lijkt erop dat de plannen (op hoofdlijnen) de looproutes verbeteren, omdat er meer ruimte komt voor de voetganger. De ruimte die beschikbaar komt door het weghalen van ruimte voor de auto, fiets en openbaar vervoer, komt direct ten goede aan het verblijfsklimaat voor de voetganger.

4. Fiets

4.1 Huidige situatie fiets

Op dit moment zijn er 6 overdekte fietsenstallingen in de binnenstad van Apeldoorn en 1 op het centraal station. Deze stallingen zijn weergegeven op figuur 4.1 hieronder. Ook is ter indicatie een zone met acceptabele loopafstand vanaf het Raadhuisplein getekend, waarbinnen 4 van de 7 fietsenstallingen zijn gelegen. De fietsenstallingen zijn elk op een deelgebied gericht.



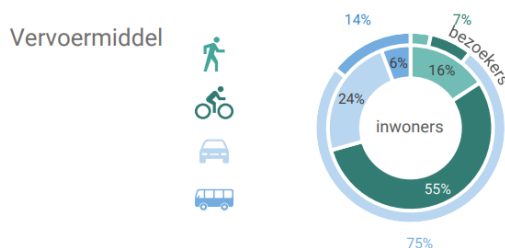
Figuur 4.1 – Locaties fietsenstallingen centrum Apeldoorn

Fiets meest gebruikte vervoersmiddel

De fiets is in Apeldoorn het meest gebruikte vervoersmiddel. De meeste verplaatsingen van inwoners vinden in 2019 plaats per fiets (38%) (Monitor Bereikbaarheid, 2019). Dit percentage is over de periode 2014 -2019 vrijwel gelijk gebleven. Het feit dat veel inwoners

de fiets gebruiken, is onder andere te verklaren door het gegeven dat Apeldoorn een compacte stad is: de afstand tussen het centrum en de verschillende wijken is veelal minder dan 5 kilometer.

Wanneer de resultaten uit het Koopstromenonderzoek van 2019 worden bekeken, valt ook op dat ruim de helft van de inwoners van Apeldoorn die de binnenstad bezoeken de fiets als vervoersmiddel gebruiken. In figuur 4.2 is deze verdeling te zien.



Bron: Koopstromenonderzoek Oost-Nederland, 2019

Figuur 4.2 – Vervoermiddel bezoekers en inwoners binnenstad Apeldoorn

Hoge beoordeling fiets

De bereikbaarheid van het centrum met de fiets wordt met een 8,4 zeer goed beoordeeld (Monitor Bereikbaarheid, 2019). Ook uit het Koopstromenonderzoek blijkt dat zowel de fietsbereikbaarheid als fietsenstallingen hoog gewaardeerd worden. Deze beoordeling komt uit 2019 en heeft daardoor niet meegewogen wat de corona-gerelateerde maatregelen voor invloed hebben gehad op de beoordeling van fietsers. Het is goed om de nieuwe beoordeling van de fietsbereikbaarheid / fietsenstallingen te vergelijken met deze beoordeling uit 2019, om zo de impact van de maatregelen die de laatste jaren zijn toegepast voor fietsers te monitoren.

Dicht fietsnetwerk

De binnenstad heeft een uitgebreid fietsnetwerk. Belangrijke fietspaden volgen de centrumring of andere routes waar ook de auto een belangrijke positie heeft. Het recreatieve fietsnetwerk volgt niet overal het reguliere fietsnetwerk. Daarnaast is het opvallend dat niet alle recreatieve routes via de randen van het kernwinkelgebied lopen.

Veel fietsenstallingen aanwezig

In het centrum zijn 6 fietsenstallingen (+1 fietsenstalling bij het centraal station). Deze bieden opgeteld een capaciteit voor ruim 3.200 fietsen. Gebruikers beoordelen de fietsenstallingen goed, met minimaal een 8. Toch blijkt uit de bezettingsgraad dat de stallingscapaciteit op dit moment in beperkte mate wordt gebruikt. Tellingen wijzen uit dat op de zaterdagen de maximale bezetting 50% (tellingen uit 2021) is. Dit wijst erop dat bezoekers van het centrum per fiets de behoefte hebben om zo dichtbij mogelijk de fiets te parkeren. Daarom is het naast de fietsenstallingen van belang groene nette fietsvakken op maaiveld beschikbaar te hebben, in de buurt van winkels (die ook als zodanig worden aangegeven). Tijdens de coronapandemie is een fietsparkeerverbod-zone in het leven geroepen in het kernwinkelgebied die structureel is doorgevoerd, waardoor er minder los geparkeerde fietsen in het centrumgebied staan. Dit verlaagt de overlast door geparkeerde

fietsen. De bezettingsgraad in de fietsenstallingen is sindsdien ook omhoog gegaan, maar de laatste telling dateert van tijdens de coronapandemie. Het is ook in deze situatie nuttig om een nieuwe telling af te wachten om te zien welke impact de genomen maatregelen hebben. Daarnaast blijft het belangrijk op strategische plekken stallingen op maaiveld beschikbaar te houden zonder dat deze overlast veroorzaken.

Fietsenstallingen centrum	Capaciteit	Bezettingsgraad	Uurtarief	Score
De Serre	650	Max. 30%	Gratis	8,3
Caterplein	950	Max. 40%	Gratis	8,3
Stadhuis	539	Max. 30%	Gratis	8,1
Oranjerie	360	Max. 35%	Gratis	8,0
Marktstraat	318	Max. 40%	Gratis	8,0
Paslaan	400	Max. 50%	Gratis	onbekend
Totaal	3.217			

Bron: Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021

Tabel 4.1 – Fietsenstallingen Apeldoorn centrum

4.2 Wijzigingen fiets

De wijzigingen voor de fietser zijn in de centrumvisie onderbouwd door vier uitgangspunten. Deze uitgangspunten bepalen op hoofdlijnen de inhoud van de wijzigingen en zijn hieronder in tabel 4.2 weergegeven:

Uitgangspunt	Betekenis
De fietser heeft aantrekkelijke fietsverbindingen	Creëer een aantrekkelijk fietsnetwerk en scheid waar mogelijk de fietsverbindingen van auto- en busverkeer
De fietser wordt begeleid naar de fietsenstalling	Fietsenstallingen hebben een logische ligging op de route, zijn goed bereikbaar en goed vindbaar
De fietsenstalling is meer dan een plek om de fiets te stallen	De fietsenstalling biedt beleving die aansluit bij de positionering van het stadspark (groene gevels, energieneutraal, aanvullende diensten) en aantrekkelijke wandelverbindingen naar het kernwinkelgebied
De recreatieve fietser ervaart het kernwinkelgebied	Recreatieve routes komen in aanraking met het kernwinkelgebied

Bron: Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021

Tabel 4.2 – Uitgangspunten centrumvisie fietser

In figuur 4.3 zijn de locaties van de huidige en bestaande fietsenstallingen weergegeven. Hierbij zijn de belangrijke fietsverbindingen ook in kaart gebracht, waarmee inzichtelijk wordt hoe de fietsstromen lopen. Op drie locaties rondom het centrumgebied gaat een nieuwe overdekte stalling komen.

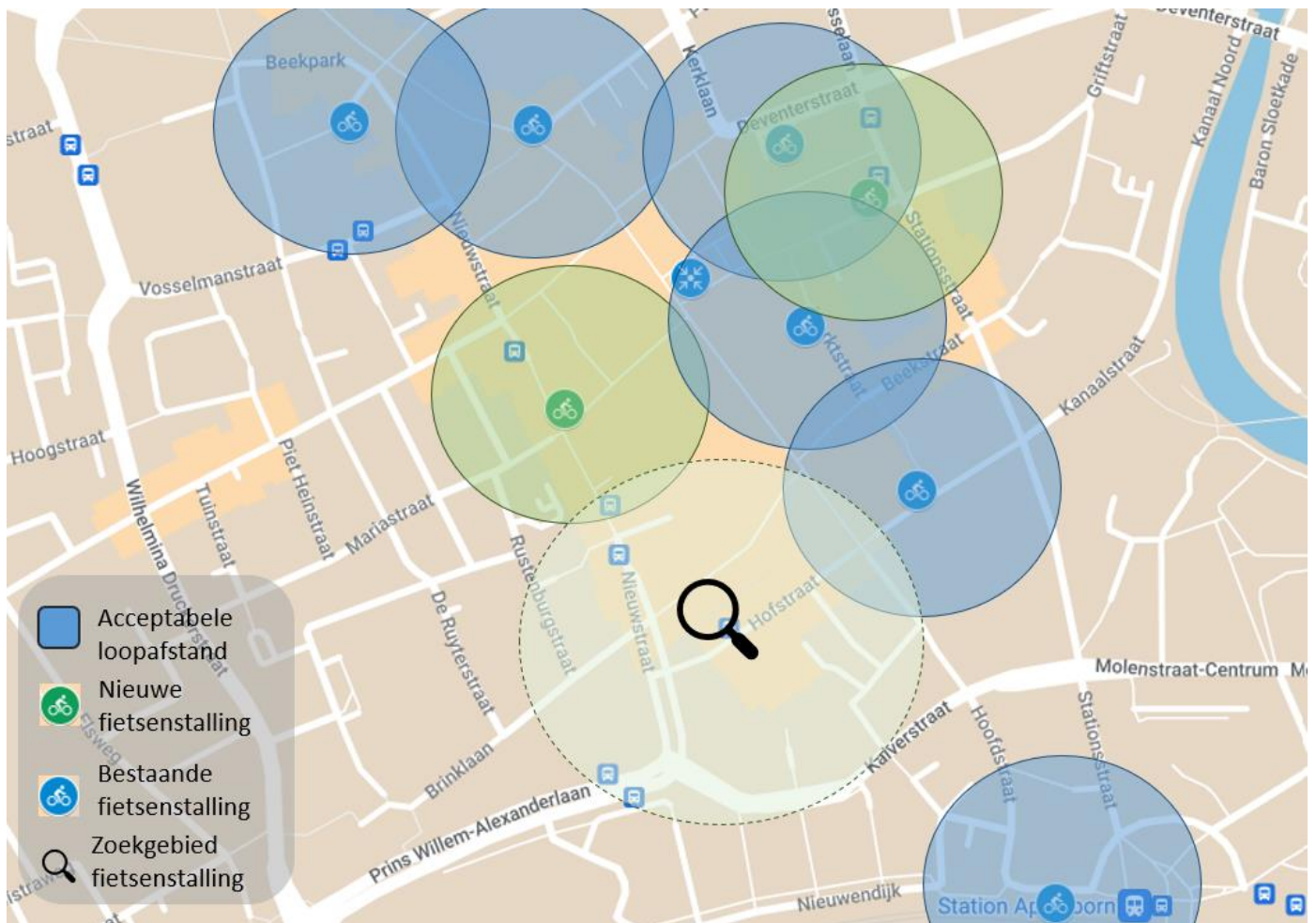
In figuur 4.4 zijn de loopafstanden weergegeven vanaf de huidige en nieuwe overdekte fietsenstallingen.



Bron: Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021

Figuur 4.3 – Locaties fietsenstallingen en fietsverbindingen

Het valt op dat het grootste deel van de binnenstad goed te bereiken is als voetganger vanaf alle fietsenstallingen, op een klein deel na. Dit gaat om het zuidwestelijke deel van de binnenstad, om precies te zijn bij de kruising van de Hofstraat en de Nieuwstraat. Op een aantal plaatsen ontstaan keuzes voor bezoekers, doordat de aanrijdroute voorzien wordt met een nieuwe fietsenstalling vlak voordat het centrumgebied, en daarmee het voetgangersgebied, betreden wordt.



Figuur 4.4 – Loopafstanden fietsenstallingen, bestaand en nieuw

4.3 Effecten fietser

Het centrum van Apeldoorn wordt door veel inwoners van de gemeente per fiets bezocht, maar liefst 55%. Daarnaast beoordelen de fietsers Apeldoorn erg hoog, op veel vlakken (van fietsenstallingen tot verbindingen) hoger dan een 8. Ook heeft het centrumgebied van Apeldoorn al veel overdekte fietsenstallingen, met nog meer in het vooruitzicht. De voorzieningen voor fietsers zijn dus al goed op orde en worden nog beter. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat de hoge beoordeling van de fietsbereikbaarheid dateert uit 2019, in

de periode dat fietsen nog dichtbij voorzieningen geparkeerd konden worden. De laatste jaren heeft Apeldoorn geïnvesteerd in (bewaakte) fietsenstallingen en campagnes als goed bereikbare binnenstad per fiets. Daarentegen is het aantal fietsenstallingen op maaiveld in het kernwinkelgebied verminderd en worden fietsen verwijderd als ze niet in de aangewezen vakken worden geplaatst. Omdat dit mogelijk voor bepaalde bezoekers minder comfortabel is, betekent het dat het goed is te monitoren wat inwoners vinden van de fietsbereikbaarheid. Belangrijk is om comfort en voldoende stallingen in de nabijheid te bieden.

Het is zichtbaar in figuur 4.4 dat niet alle gebieden in het centrum afgedekt zijn binnen acceptabele loopafstanden van de fietsenstalling. Voor de functies buiten deze cirkels is het belangrijk in te zetten op voldoende alternatieven, anders is het te ver lopen.

Daarnaast zorgt de grote woningbouwopgave rondom de binnenstad voor een verwachte impuls van fietsers richting de binnenstad. Dit betekent een extra omzetimpuls. Verder treden duidelijke verbeteringen op voor de fietser: het is positief dat fiets zoveel mogelijk van auto- en busverkeer wordt gescheiden, groene beleving toeneemt en recreatieve routes meer aantakken op de binnenstad.

Om te zorgen dat alle voorzieningen in de binnenstad profiteren van de wijzigingen in de verkeerssituatie, zijn de volgende aanbevelingen van belang:

- De spreiding van de fietsenstallingen dient geoptimaliseerd te zijn. Dit kan o.a. door in het zuidelijke deel van het winkelgebied het zoekgebied te vergroten voor een overdekte fietsenstalling, maar ook door het uitbreiden van kleinschalige parkeervakken op straat. Belangrijk hierbij is dat alle deelgebieden afgedekt zijn. Voor de parkeervakken op straat dienen deze nabij doelgerichte bestemmingen te zijn (kort verblijf) en helder te zijn weergegeven zodat geen verrommeling ontstaat.
- Voor specifiek doelgericht bezochte voorzieningen, zoals een supermarkt, levensmiddelen specialzaak of een servicegerichte voorziening (zoals een opticien of kapper) is het belangrijk dat in de directe nabijheid de fiets gestald kan worden. Naast de bewaakte fietsenstallingen zijn stallingen in de openbare ruimte nodig bij deze functies om voldoende bezoekers te trekken. Een goede balans tussen parkeren in stallingen en op logische plekken op straat fijnmazig door klemmen, nietjes en/of vakken is een belangrijke voorwaarde.
- Vanuit alle hoeken is het belangrijk de fietsenstallingen te kunnen bereiken. Bewoners stellen de fiets graag dicht bij de eindbestemming. Dit betekent dat routes rondom het centrum ook optimaal gefaciliteerd dienen te zijn, zodat de bezoeker kan kiezen voor de dichtstbijzijnde fietsenstalling.
- Creëer aantrekkelijke nieuwe fietsroutes, zoals bijvoorbeeld de route van noord naar zuid langs de oostelijke binnenstad parallel aan het kanaal. Leid de fietsers op een goede manier naar de stallingen.
- Specifiek aandachtspunt is de oost-west verbinding aan de noordzijde van de binnenstad. Deze loopt niet volledig door (deels voetgangersgebied in verband met smalle horecastraatjes). Het is aan te raden aan deze zijde van de binnenstad aantrekkelijke alternatieve fietsroutes te realiseren, zodat fietsen in voetgangersgebied wordt voorkomen.

5. Auto

5.1 Huidige situatie auto

Van de niet-dagelijkse bestedingen in het centrum van Apeldoorn, is 19% afkomstig van inwoners uit een andere gemeente. Van deze bezoekers aan het centrumgebied die afkomstig zijn uit een andere gemeente, komt 75% met de auto naar het centrum toe. Het aandeel van de totale bestedingen in de binnenstad door bezoekers uit andere gemeentes is dus beperkt ten opzichte van het geheel. Wat betreft inwoners uit de gemeente Apeldoorn, komt 24% van de bezoekers aan de binnenstad met de auto.

Auto-afhankelijkheid per deelgebied

In tabel 5.1 is weergegeven welke commerciële functies afhankelijk zijn van de auto. Dit betreft winkels, horeca en leisure. Voor elke voorziening is een indeling gemaakt, waarbij de nuance geldt dat het om een totaalbeeld per deelgebied gaat en het aantal voorzieningen per categorie een indicatief beeld geeft:

- Hoog: het belang van de auto is relatief hoog voor de bezoeker; er vindt een doelgericht bezoek plaats en parkeren in de nabijheid is van belang
- Midden: het belang van de auto is voor een beperkt deel van de bezoekers aanwezig en die hebben de voorkeur om in de nabijheid te parkeren.
- Laag: het belang van de auto is laag. Bezoekers komen niet doelgericht met de auto. Als bezoekers met de auto komen is parkeren op afstand vaak geen probleem.



Bron: Inzicht in bezoekers, BRO/Resono – Q4 2022

Figuur 5.1 – indeling plangebieden centrum Apeldoorn

Deelgebied	hoog (#)	Midden (#)	Laag (#)	hoog %	midden (%)	Laag (%)
Asselsestraat	8	8	26	19%	19%	62%
Caterplein		1	60	0%	2%	98%
Hoofdstraat Midden	1		46	2%	0%	98%
Hoofdstraat Noord	1	5	44	2%	10%	88%
Hoofdstraat Zuid		2	14	0%	13%	88%
Korenpassage	2	9	86	2%	9%	89%
Marktplaats		3	34	0%	8%	92%
Stationsstraat Noord	2	3	9	14%	21%	64%
Stationsstraat Zuid	1	2	12	7%	13%	80%
Eindtotaal	15	33	331	4%	8%	88%

Bron: Locatus Retail Verkenner, gemeente Apeldoorn (november 2022), bewerking Goudappel

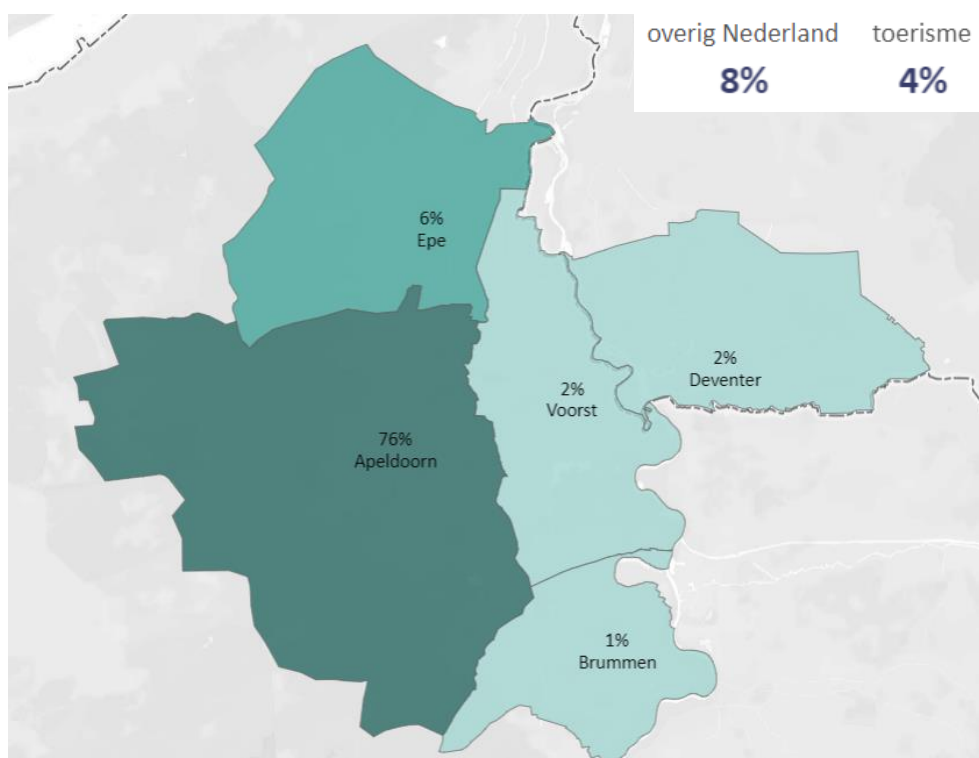
Tabel 5.1: Belang van de auto voor winkels, horeca en leisure per deelgebied in aantal voorzieningen en percentage

Uit tabel 5.1 blijkt dat vooral het kernwinkelgebied (Hoofdstraat Midden, Marktplaats en het grootste deel van de Korenpassage) geen of nauwelijks functies kennen die direct afhankelijk zijn van autobezoekers. Ook voor het deelgebied Caterplein (bijna volledig horeca en leisure) geldt dat de directe autoafhankelijkheid beperkt is.

Aan de randen van de binnenstad zijn echter de nodig auto-afhankelijke functies aanwezig. Dit geldt vooral voor de Asselsestraat (38% kent een midden of hoog belang) en de Stationsstraat Noord en Zuid. Ook sommige delen van de Korenpassage kennen deels auto-afhankelijke functies. Dit geldt vooral voor meubelwinkels en dagelijkse aanbieders (versspecialzaken, bloemenzaken).

Koopstromen

Inzicht in koopstromen leert wat de herkomst van bestedingen is. In het meest recent uitgevoerde koopstromenonderzoek is voor de binnenstad van Apeldoorn onderzocht wat de herkomst van bestedingen is in de categorie dagelijkse bestedingen en niet-dagelijkse bestedingen. Figuur 5.2 geeft weer uit welke gemeenten de omzet aan niet-dagelijkse artikelen in Apeldoorn-centrum komt.

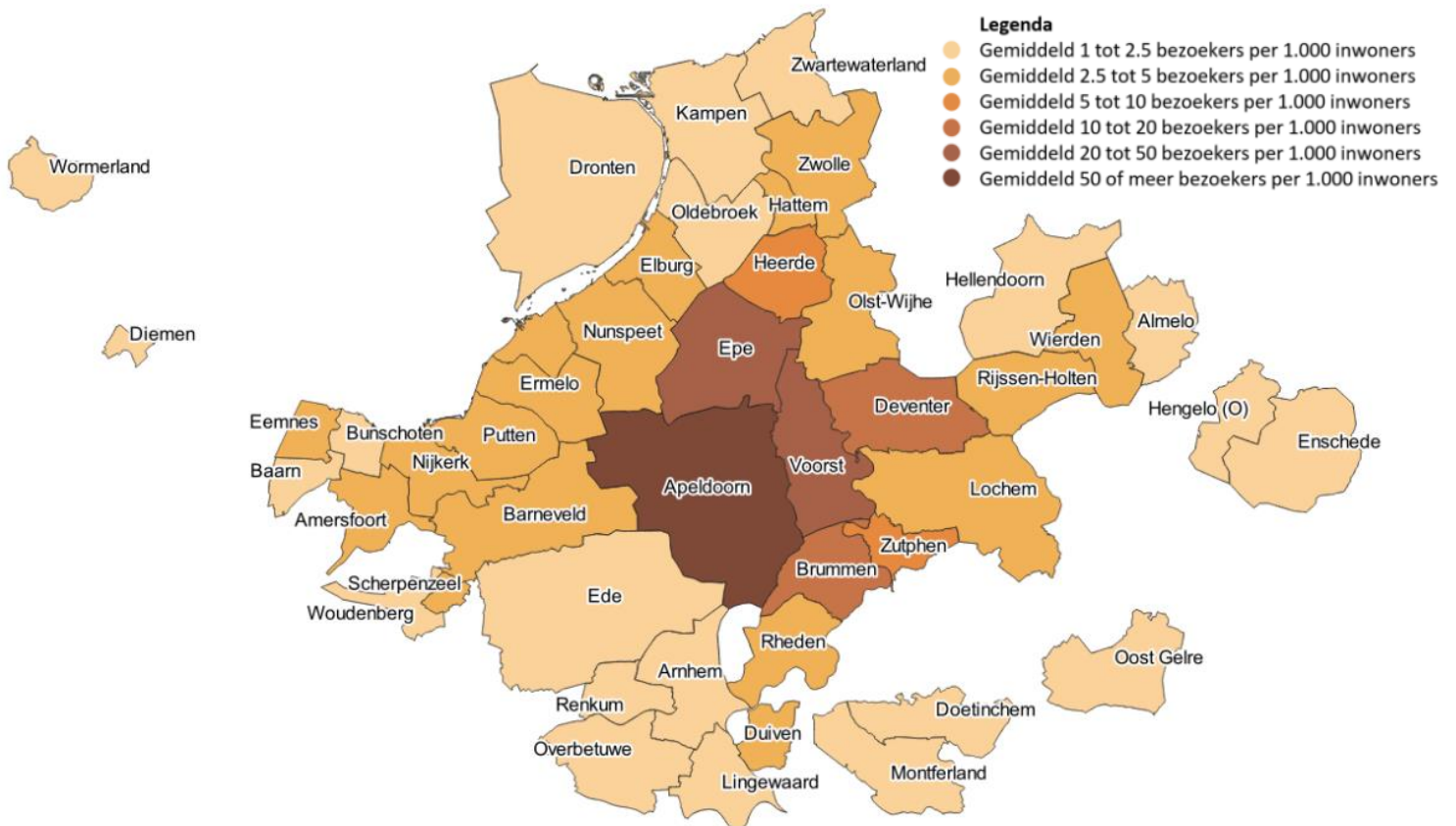


Bron: Koopstromenonderzoek Oost-Nederland, 2019

Figuur 5.2 – Herkomst bestedingen niet-dagelijkse artikelen

In figuur 5.2 is te zien dat de meeste omzet vanuit de buurgemeentes afkomstig is uit gemeente Epe en daarmee vanaf de noordelijke zijde van het centrum van Apeldoorn. Dit beeld wordt bevestigd door BRO en Resono in hun rapportage 'Inzicht in Bezoekers – Q4 2022', waarin onderstaand verzorgingsgebied gemeten is op basis van de data van unieke bezoekers (zie figuur 5.3). Dit gebied geeft weer hoe sterk inwoners in een gebied in relatieve zin zijn georiënteerd op de binnenstad van Apeldoorn. Hoe meer bezoekers per inwoner, hoe belangrijker de binnenstad van Apeldoorn is voor de inwoners en dus hoe belangrijker de verzorgingsfunctie van de binnenstad voor deze inwoners. Het verzorgingsgebied wordt berekend door het aantal bezoekers te delen door het aantal inwoners.

De binnenstad van Apeldoorn heeft logischerwijs de belangrijkste verzorgingsfunctie voor de inwoners in de gemeente Apeldoorn. Epe en Voorst blijven belangrijke gemeenten voor de binnenstad van Apeldoorn. De binnenstad van Apeldoorn is ook relatief dicht bij deze gemeenten gelegen. In het vierde kwartaal van 2022 lag het aantal bezoekers per 1.000 inwoners in deze gemeenten tussen de 20 en 50 bezoekers.



Bron: 'Inzicht in Bezoekers – Q4 2022', BRO & Resono
 Figuur 5.3 – Verzorgingsgebied Apeldoorn

5.2 Wijzigingen auto

De meest belangrijke wijziging voor automobilisten in het centrumgebied van Apeldoorn, heeft betrekking op het autoluw maken van het 'Stadspark Apeldoorn'. Dat houdt in dat de auto zoveel mogelijk geweerd wordt uit dit gebied. Dit wordt als een essentiële randvoorwaarde gezien om het 'Stadspark Apeldoorn' vorm te geven en te vergroenen. Voor de automobilist zijn er vanuit de centrumvisie verschillende uitgangspunten die de veranderingen illustreren. Figuur 5.4 geeft een beeld op hoofdlijnen wat deze wijzigingen grofweg inhouden.



Bron: Bron: Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021

Figuur 5.4 – Wijzigingen verkeerssituatie 'Stadspark Apeldoorn'

Knips leiden tot minder doorgaand verkeer

Wat opvalt, is dat er geen doorgaande verbindingen meer zijn door het centrum heen. Via de rode, dikkere routes wordt het autoverkeer rond het centrum heen geleid. Bestemmingsverkeer wordt via de dikke blauwe verbindingslijnen naar parkeergarages gestuurd. Via de dunnere blauwe verbindingslijnen blijven bepaalde gebieden ook nog bereikbaar voor bewoners en bezoekers met de auto, maar worden dit geen doorgaande verbindingen meer. Het wordt dan ook niet mogelijk om via de deelgebieden direct door te rijden naar een ander deelgebied. Op de plekken van de rode sterren worden deze verbindingen geknipt om dit niet meer mogelijk te maken. Zo blijft het centraal station bereikbaar met de auto, maar kan men niet meer via de Kalverstraat doorrijden naar de Molenstraat.

Vanuit de centrumvisie zijn verschillende uitgangspunten opgesteld, met bijbehorende betekenissen. Deze uitgangspunten geven de ontwikkelrichting aan van het beleid, waarmee de binnenstad autoluw gemaakt zal worden. Deze zijn hieronder weergegeven in tabel 5.1.

Uitgangspunt	Betekenis
De auto maakt gebruik van de ruimte die daarvoor bestemd is	Verlaag de druk op centrumring noord door de buitenring beter te benutten
De auto neemt niet meer ruimte in beslag dan nodig is	<ul style="list-style-type: none"> • Geef centrumring noord minder een verkeers-uitstraling • Verbeter de inrichting van grote verkeerspleinen die primair zijn ingericht op autoverkeer met meer ruimtelijke kwaliteit
De automobilist heeft goede verbindingen naar zijn bestemming	<ul style="list-style-type: none"> • Het kernwinkelgebied is goed bereikbaar per auto, via een aantal 'inprikkers' die de parkeerfaciliteiten goed bereikbaar maken vanaf de centrumring. • Woningen zijn voor inwoners goed bereikbaar per auto
De automobilist wordt begeleid naar de juiste parkeerplaats	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeergarages hebben een logische ligging op de route, zijn goed bereikbaar en goed vindbaar • Inwoners hebben toegang tot een parkeerplaats 'op maaiveld' of in een parkeergarage
De parkeergarage is meer dan een plek om de auto te parkeren	<ul style="list-style-type: none"> • De parkeergarage heeft aantrekkelijke wandelverbindingen naar het kernwinkelgebied • De parkeergarage biedt beleving die aansluit bij de positionering van het stadspark (groene gevels, energieneutraal, aanvullende functies)
De druk van het autoverkeer wordt beperkt	<ul style="list-style-type: none"> • Doorgaand verkeer wordt via de centrumring geleid – niet door het centrum • Parkeren op maaiveld wordt zoveel mogelijk verschoven naar parkeren in kwalitatief goede parkeergarages • Zorg dat redenen voor privé autogebruik verder uit handen worden genomen door bezorgdienst, pick-up-point, deelauto, enz., waardoor ook lagere parkeernormen haalbaar worden • Stuur op het integreren van duurzame mobiliteit door bij ruimtelijke ontwikkelingen lagere parkeernormen te stellen
Druk verminderen door transitie naar elektrische mobiliteit te stimuleren	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien in laadfaciliteiten voor personenauto's in parkeergarages • Inzetten op verschonen van de (binnen)stadslogistiek, zoals tot doel gesteld in de ondertekende 'Green Deal Zero Emission Stadslogistiek': zoveel mogelijk zero emissie stadslogistiek voor het gebied binnen de centrumring vanaf 2025

Bron: Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021

Tabel 5.2 – Uitgangspunten centrumvisie voor autoverkeer

De focus ligt op het bestemmingsverkeer en een goede bereikbaarheid van parkeergarages. Deze parkeergarages moeten goed aangesloten worden op het winkelgebied. Door een autoluw 'Stadspark' te creëren komt er géén druk van het doorgaande gemotoriseerde verkeer door de binnenstad.

Parkeersituatie

Voor autobezoekers vanuit de binnenstad is het belang van goede parkeervoorzieningen groot. Parkeren fungeert als dissasfieri en indien de situatie verslechtert, is het mogelijk dat autobezoekers voor alternatieven kiezen, zoals een ander centrumgebied of wijkwinkelcentrum. De basisvoorwaarden voor parkeren:

- Goede bereikbaarheid van de parkeergarages en duidelijkheid over beschikbare parkeerplekken en routes richting de gewenste parkeergarage
- Passend tarief dat concurrerend is met concurrerende winkelgebieden, zoals de binnensteden van Deventer, Zutphen, Zwolle en Arnhem. In tabel 5.3 zijn de minimum en maximum uurtarieven van alle parkeergarages in de centrumgebieden van 5 steden opgenomen. Ook is het maximumtarief voor een dag parkeren opgenomen. Omdat kosten van parkeergarages minder verschillen onderling dan de kosten van straatparkeren, zijn alleen de tarieven van de parkeergarages met elkaar vergeleken. Tevens is er alleen gekeken naar de tarieven van parkeergarages in centrumgebieden.
- Mogelijkheden om tegen gereduceerd tarief (mogelijk op afstand) voor langere tijd te parkeren om de verblijfsduur te verlengen.
- Gemak en comfort: gemakkelijke betalingswijze.
- Kwaliteit parkeergarages optimaliseren, zodat dit een prettig en veilig onderdeel van de totale klantreis is.

Parkeren in garages centrum			
Stad	Minimumtarief uur	Maximumtarief uur	Maximumtarief dag
Apeldoorn	€ 1,00	€ 3,10	€ 8,00
Deventer	€ 1,25	€ 2,31	€ 10,-00
Zwolle	€ 2,40	€ 3,00	€ 16,50
Zutphen	€ 1,80	€ 1,80	€ 9,00
Arnhem	€ 3,00	€ 3,40	€ 17,80

Bron: bewerking Goudappel van websites betreffende gemeenten, juli '23

Tabel 5.3 – Minimum- en maximumtarieven van parkeergarages in centrumgebieden

5.3 Effecten auto

Voor de automobilist in Apeldoorn zijn de effecten van de beoogde wijzigingen in verschillende categorieën in te delen. Er kan namelijk onderscheid gemaakt worden tussen:

- Bestemmingsverkeer
- Bezoekers
- Doorgaand verkeer

Bestemmingsverkeer: meer ruimte, maar wel verder reizen

Voor bewoners van de binnenstad zorgen de wijzigingen er enerzijds voor dat zij zich minder gemakkelijk met de auto kunnen verplaatsen binnen het centrumgebied. Daar staat tegenover dat zij minder verkeersdruk gaan ervaren vanwege het afgenomen autoverkeer in de omgeving. Daarnaast verbetert voor hun ook het verblijfsklimaat, waardoor zij mogelijk langer verblijven en recreëren in de binnenstad. Voor bewoners kunnen de wijzigingen dus een gunstig economisch effect hebben op het functioneren van de binnenstad.

Voor werknemers, leveranciers en overig bestemmingsverkeer zullen de beoogde wijzigingen een verhoogde reistijd betekenen, met mogelijk langere wandeltijden vanaf de auto tot bestemming. Aangezien deze groep voor de wijzigingen al een marginale economische impact hebben op de binnenstad, zal dat na de wijzigingen niet erg veel verschillen. Mogelijk verandert het vestigingsklimaat voor sommige bedrijven die van de auto afhankelijk zijn.

Bezoekers: parkeergarages bereikbaar, soms wel verdere afstanden

Bezoekers met de auto hebben een aantoonbaar positief economisch effect op de binnenstad van Apeldoorn, zoals de resultaten van het Koopstromenonderzoek hebben aangetoond. Deze resultaten zijn terug te lezen in paragraaf 2.2. Daaruit bleek dat 75% van de bezoekers van het centrum van Apeldoorn van buiten de gemeente met de auto komen, en 24% van de inwoners van binnen de gemeente met de auto komen.

Door de wijzigingen voor de automobilist, treedt op sommige verbindingen een toename in de reistijd op. Het aantal parkeerlocaties van bezoekers wordt kleiner en focust zich op de grote parkeergarages. Voor enkele deelgebieden betekent dit dat bepaalde verbindingen met de auto niet meer mogelijk zijn. Tabel 5.4 geeft de verwachte effecten per deelgebied weer, waarbij de autoafhankelijkheid uit tabel 5.1 en de effecten in figuur 5.4 zijn gecombineerd.

Deelgebied	Belangrijkste gevolgen	Verwacht effect	Beschrijving
Asselsestraat	Autoluw maken Leienplein aan einde Asselsestraat	Beperkt negatief, effect voor bezoekers klein	De ruimte voor auto's neemt af en reistijden nemen toe. Hier zitten enkele autoafhankelijke functies
Caterplein	Geen	Geen	Geen autoafhankelijke functies en geen grote wijzigingen
Hoofdstraat Midden	Geen	Geen	Geen/nauwelijks autoafhankelijke functies en geen grote wijzigingen
Hoofdstraat Noord	Geen	Geen	Geen/nauwelijks autoafhankelijke functies en geen grote wijzigingen
Hoofdstraat Zuid	Knip Kalverstraat, wijziging route Stationsstraat	Beperkt negatief	Minder autoverkeer waar enkele autoafhankelijke functies hinder van ondervinden
Korenpassage	Beperkt, eenrichting rondom Nieuwstraat	Geen/beperkt negatief	Nauwelijks wijzigingen, alleen routes richting garages kunnen iets toenemen
Marktpllein	Geen	Geen	Geen/nauwelijks autoafhankelijke functies en geen grote wijzigingen. Enig effect mogelijk voor autoafhankelijke functies
Stationsstraat Noord	Knip Kalverstraat, wijziging route Stationsstraat	Beperkt negatief	Minder doorgaande autostromen, waardoor autoafhankelijke functies langere reistijden kennen. Wel afname wachtend verkeer
Stationsstraat Zuid	Knip Kalverstraat, wijziging route Stationsstraat	Beperkt negatief	Minder autoverkeer en langere rijtijden waar autoafhankelijke functies hinder van ondervinden

Tabel 5.4: Beschrijving effect wijziging autobereikbaarheid per deelgebied

Doorgaand verkeer: langere reistijden op een aantal verbindingen

Door de wijzigingen in de verkeersstructuur neemt het doorgaand verkeer af. Dit leidt tot een verbetering van het verblijfsklimaat, maar kan voor enkele functies een nadelig effect betekenen:

- Sommige functies zijn afhankelijk van doorgaand verkeer (impulsaankopen). Door minder autoverkeer neemt de potentie af. Mogelijk is dan een relocatie beter, al verbetert de bereikbaarheid voor fiets/voetganger ook.
- Een aantal winkelclusters rondom de binnenstad worden vanuit bepaalde richtingen minder goed bereikbaar. Dit geldt in sterke mate voor het cluster Dirk van den Broek/Lidl aan Kanaal-Noord. Een deel van de bezoekers kan niet meer de route langs Kalverstraat-Molenstraat gebruiken, waardoor de reistijd toeneemt. In minder sterke mate geldt dit voor de supermarkten aan de Asselsestraat. Het is ook afhankelijk van het verzorgingsgebied per supermarkt.

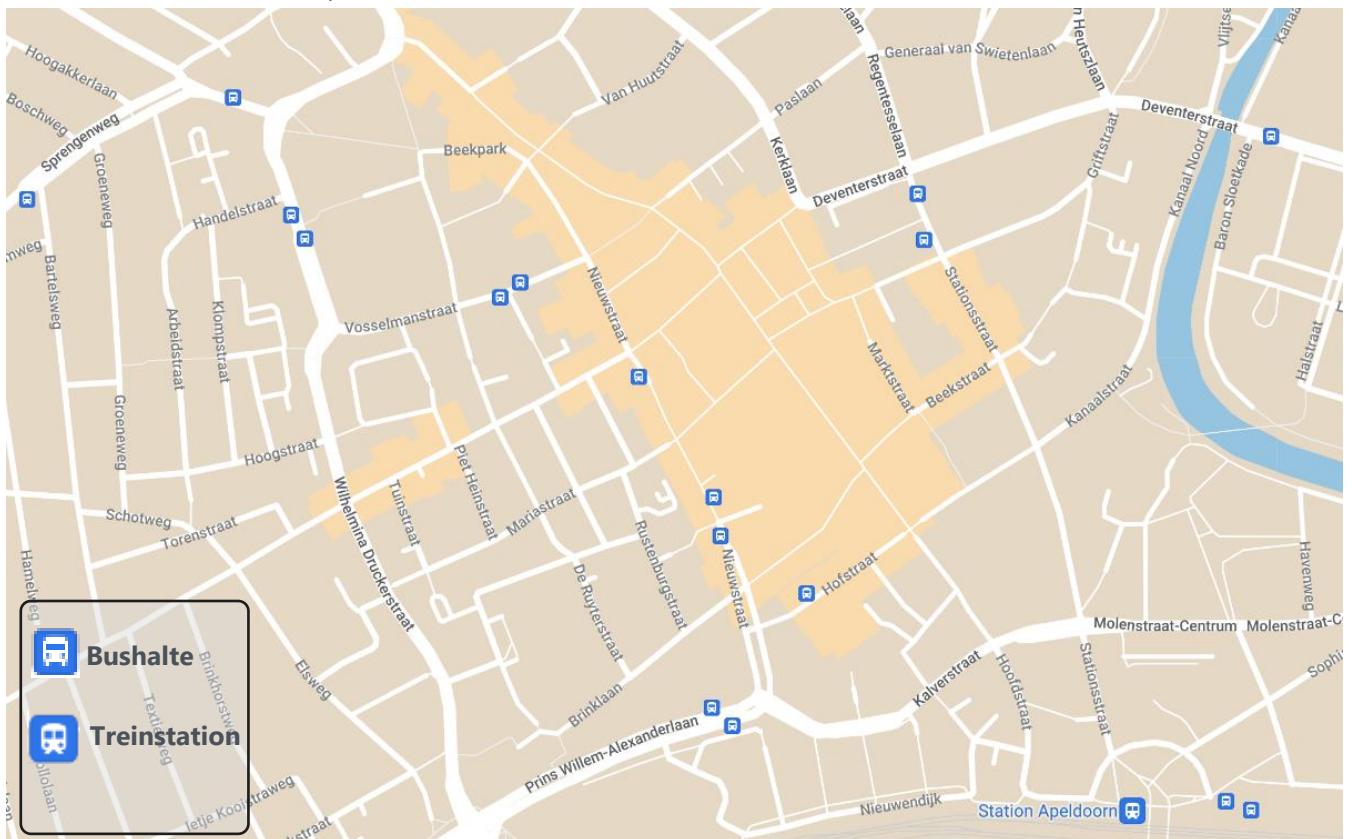
6. Openbaar vervoer

6.1 Huidige situatie

Het station van Apeldoorn ligt op loopafstand van het kernwinkelgebied. De totale afstand tussen het station en het horeca- en leisuregebied (Caterplein) is vrij lang, ook het kernwinkelgebied ligt op relatief grote afstand. Daarbij geldt dat de routing van het station naar het kernwinkelgebied niet altijd even duidelijk is. In bijlage 1 is de isochronenkaart vanaf het station inzichtelijk voor de voetganger.

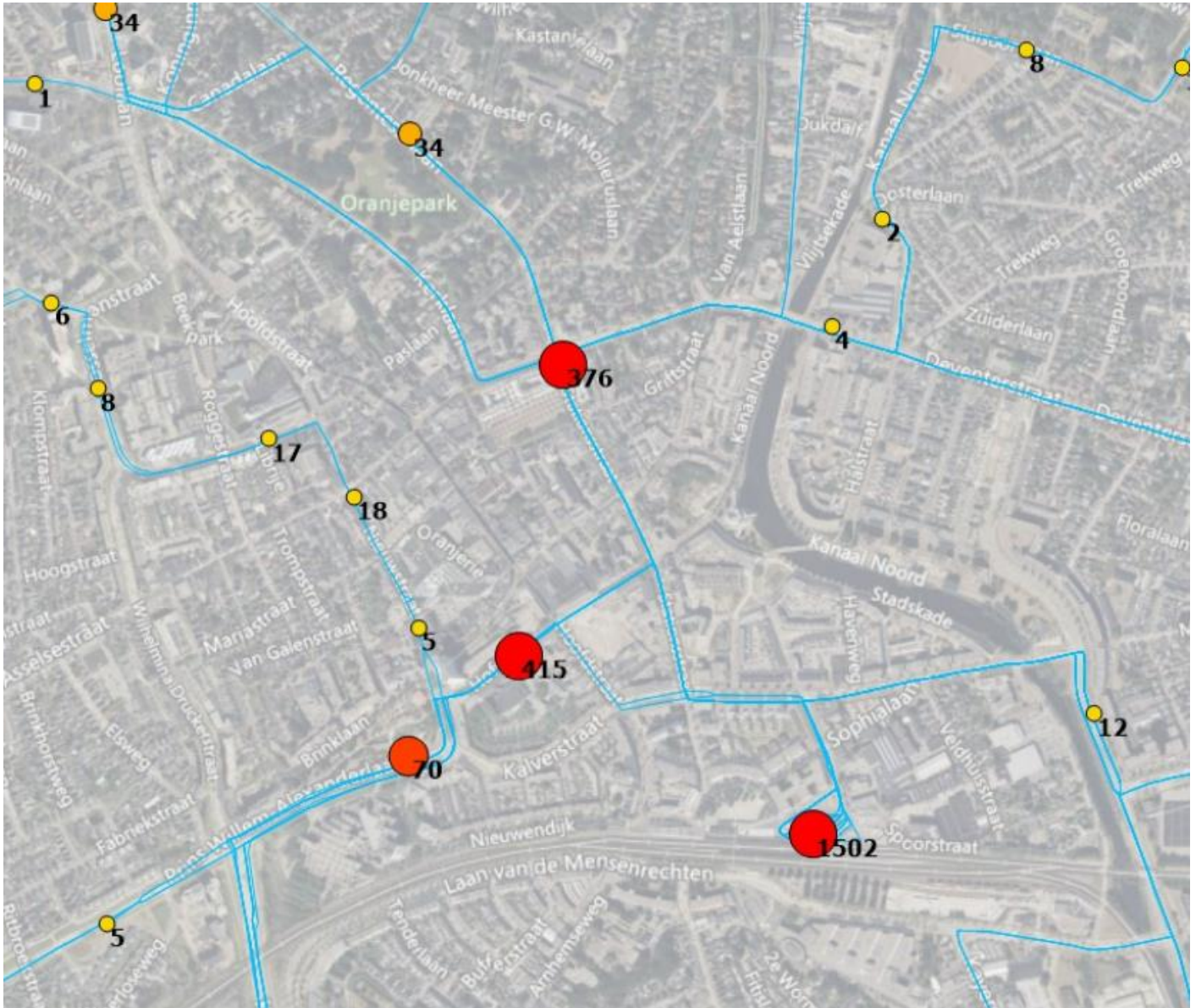
Het OV is een belangrijke vervoerswijze voor de bezoekers van de binnenstad van buiten Apeldoorn. Van deze bezoekers komt 14% met het OV en dan met name de trein. Van de bezoekers uit Apeldoorn maakt 6% gebruik van het OV.

Het gebruik van de bus voor een bezoek aan de binnenstad is relatief beperkt. De drukstbezochte haltes op een zaterdag (drukste dag voor binnenstadsbezoek) zijn de haltes Hoofdstraat (aan de Hofstraat) en Marktplaats (aan de Stationsstraat) met elk circa 400 uitstappers per dag. Dit is een relatief beperkt aantal. De overige haltes rondom de binnenstad kennen (veel) minder dan 100 uitstappers op een zaterdag. Op een werkdag is het aantal in- en uitstappers iets hoger, dan betreft het ook andere doelgroepen (scholieren en werknemers).



Figuur 6.1 – Bushaltes en treinstation Apeldoorn centrum

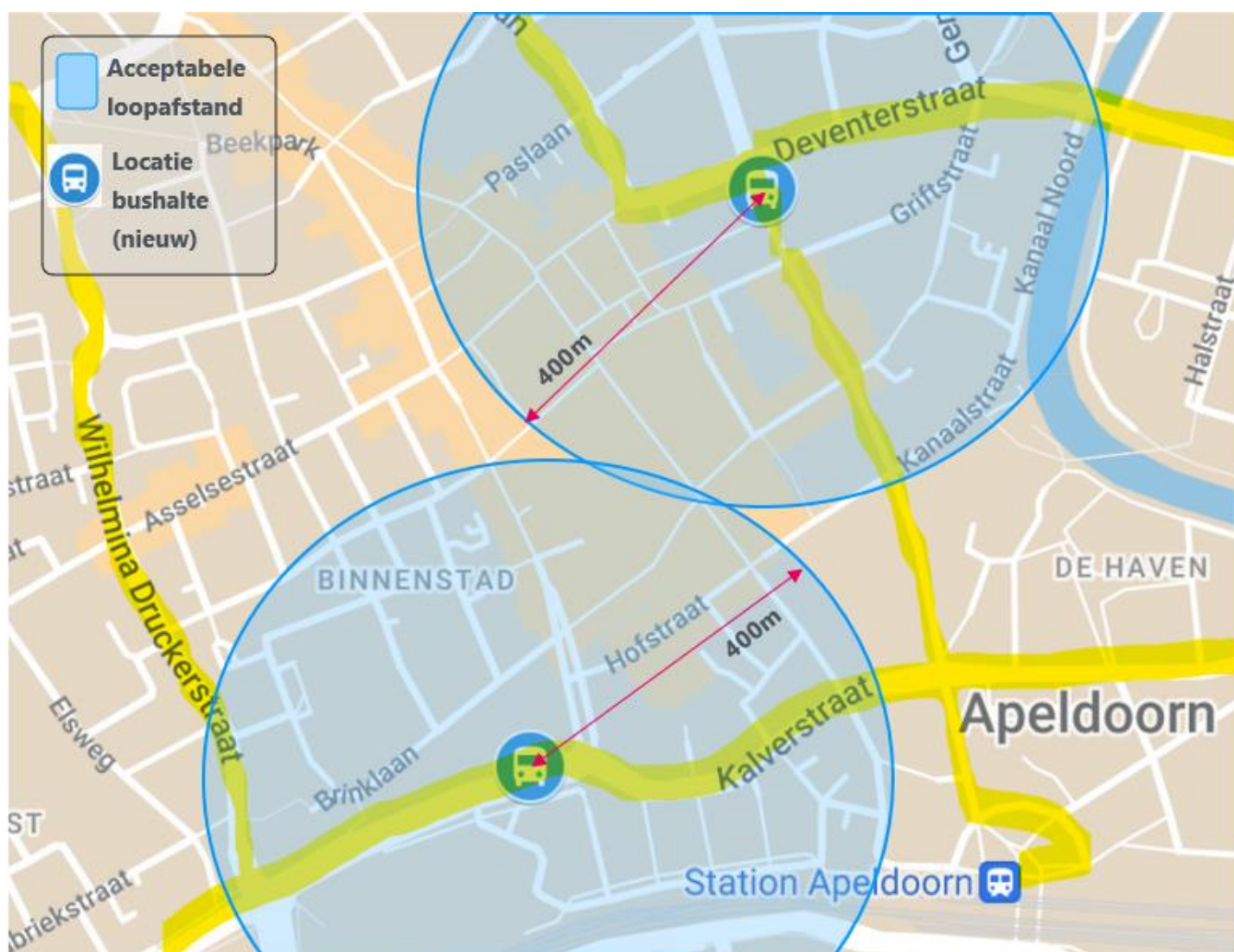
Figuur 6.2 geeft weer hoeveel uitstappers er per halte zijn op de zaterdag, op de buslijnen in en rondom het centrumgebied van Apeldoorn. Het valt direct op dat het aantal hiervan beperkt is en zich vooral concentreert op de haltes aan het Marktplein en aan de Hofstraat.



Figuur 6.2 – Uitstappers per halte op zaterdag (cijfers 2019)

6.2 Wijzigingen situatie

Figuur 6.3 geeft de nieuwe locaties (en verwijdering van oude locaties) weer van bushaltes rondom het centrum van Apeldoorn. In het geel is hierbij ook de nieuwe route van de busverbindingen gemarkeerd. Het figuur geeft ook de acceptabele loopafstanden weer vanaf een bushalte tot aan een binnenstad/winkelgebied, op basis van de publicatie 'Inzicht in acceptabele loopafstanden' van het CROW. Hierin is zichtbaar wat de acceptabele loopafstanden zijn vanaf de twee belangrijkste haltes bij de Apeldoornse binnenstad. Door de nieuwe halte aan de Kalverstraat neemt de loopafstand toe ten opzichte van de huidige situatie aan de Hofstraat en is niet meer de hele binnenstad binnen acceptabele loopafstanden afgedekt.



Figuur 6.3 – Acceptabele loopafstanden vanaf de nieuwe bushaltes

De wijziging van de busverbindingen in en rondom de binnenstad worden doorgevoerd op basis van drie uitgangspunten die zijn vastgesteld in de centrumvisie. Deze worden in onderstaande tabel toegelicht:

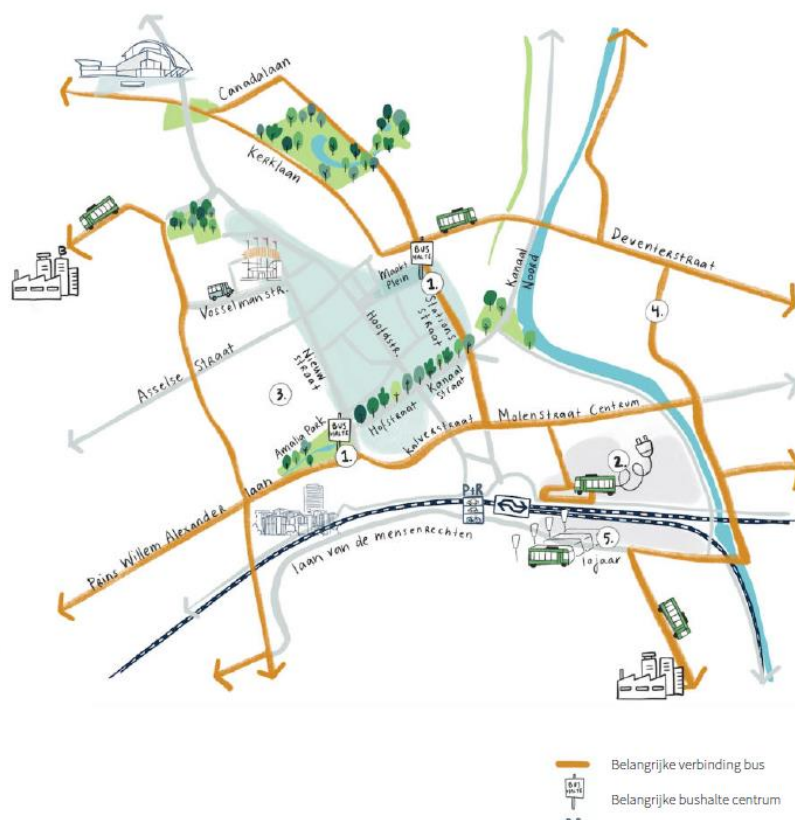
Uitgangspunt	Betekenis
Elke OV-reiziger wordt voetganger	Creëer aangename wandelverbindingen vanaf het treinstation en de bushaltes naar het kernwinkelgebied
De OV-reiziger heeft goede verbindingen naar zijn bestemming	Creëer duidelijke haltes als primair busstation voor het kernwinkelgebied Sommige specifieke functies kunnen op een andere manier worden bediend, bijvoorbeeld met meer vraaggerichte systemen
Creëer gebieden waar de voetganger op nummer 1 staat	Beperk de druk van het busverkeer op het kernwinkelgebied door bussen met een bestemming buiten het kernwinkelgebied zoveel mogelijk via de ringweg om het winkelgebied heen te leiden

Bron: Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021

Tabel 6.1 – Uitgangspunten centrumvisie wijzigingen OV

De bus komt dus minder door het centrumgebied, door het verwijderen van verschillende haltes. Daarentegen krijgt de voetganger vanaf het centraal station minder te maken met bussen op de route door de wijziging in de route van de buslijnen. De OV-druk in de binnenstad vermindert daarmee. De grootste impact is er op uitstappers van de halte Hoofdstraat omdat de bushalte verder uit het centrum komt te liggen en mogelijk de looproute verandert.

Figuur 6.4 geeft op een hoger schaalniveau de wijzigingen door, en illustreert hoe de buslijnen verder lopen in Apeldoorn. Tevens wordt duidelijk dat er een Park+Ride komt in het stationsgebied en komen er emissie-loze bussen te rijden in het centrumgebied van Apeldoorn.



Bron: Visie op mobiliteit in het stadspark Apeldoorn, gemeente Apeldoorn. April 2021

Figuur 6.4 – Wijzigingen situatie OV-reiziger Apeldoorn centrum

6.3 Effecten OV-reiziger

De wijzigingen van de verkeerssituatie rondom het centrumgebied van Apeldoorn zorgt er voor dat een klein aantal OV-reizigers niet meer op de dichtstbijzijnde halte uit kan stappen nabij de binnenstad. De loopafstand neemt beperkt toe. De meeste uitstappers kunnen nog steeds op de gewenste halte uitstappen (Marktplein).

Daar komt bij dat voor treinreizigers die het centrum willen gaan bezoeken, er een meer aangename wandelroute het centrum in zal komen en dat zij geen bussen meer tegenkomen op deze looproute. Bovendien zorgt de afname van de OV-drukke aan bussen rondom het centrumgebied ervoor dat er minder verkeer en uitstoot is, waardoor het verblijfsklimaat ook prettiger wordt. Doordat er al sinds de laatste concessie met emissieloze bussen wordt gereden, is het verblijfsklimaat niet alleen voor bezoekers verbeterd, maar ook voor bewoners van de binnenstad.

Gezien de relatief beperkte omvang van het aantal uitstappers op de zaterdagen (en andere dagen), zullen de wijzigingen per saldo een positief economisch effect hebben op het functioneren van de binnenstad.

Bij het doorvoeren van de wijzigingen zoals hierboven beschreven, zijn de volgende aanbevelingen raadzaam om mee te nemen:

- Zorg voor aantrekkelijke routes vanaf de haltes
- Houd rekening met de sociale impact voor specifieke doelgroepen vanwege wijzigingen in de route of het verwijderen van haltes

7. Samenvattend: Integraal beeld

7.1 Algemene aanpak

Met Stadspark Apeldoorn kiezen de stadspartners in Apeldoorn voor een integrale aanpak om de binnenstad te vernieuwen. In combinatie met woningbouwplannen en herontwikkelingen in het gehele BSK-gebied: Binnenstad, Stationsgebied, Kanaalzone. Dit zorgt voor een enorme verdichting en daarmee voor een noodzaak om mobiliteit op een andere wijze te organiseren.

Op hoofdlijnen zijn drie effecten te onderscheiden:

1. Impuls van bestedingen door nieuwe bewoners in de BSK-zone
2. Verbetering van het verblijfsklimaat leidt tot toename van aantrekkingskracht. Hier profiteren vooral recreatieve winkel- en horecafunctie van.
3. Door wijzigingen in de bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen veranderen verkeersstromen en betekent dit mogelijk een wijziging in routes, vervoerswijzen en daarmee voor een deel ook de keuze voor winkels / winkelgebieden.

7.2 Impuls bestedingen door nieuwe bewoners

De beoogde inwonergroei leidt tot een impuls voor winkelbestedingen van nieuwe bewoners. In tabel 7.1 is dit inzichtelijk gemaakt voor bestedingen in en rondom de binnenstad van Apeldoorn voor de drie winkelfuncties: dagelijkse boodschappen (levensmiddelen en persoonlijke verzorging), recreatief winkelen (mode & luxe, vrije tijd) en doelgerichte aankopen (in-om-huis). De verwachting is dat de dagelijkse en recreatieve sector een forse bestedingsimpuls kunnen verwachten. Dit leidt in potentie ook tot de mogelijkheid om extra winkelmeters voor deze doelgroepen toe te voegen.

- Dagelijkse boodschappen: indicatief circa 2.300-2.600 m² winkelvloeroppervlak.
- Recreatief winkelen: indicatief circa 2.200-2.500 m² winkelvloeroppervlak.
- Doelgerichte aankopen: indicatief circa 1.000-1.200 m² winkelvloeroppervlak.

Belangrijk is daarbij te vermelden dat deze extra berekende meters niet per definitie betekent dat dit extra bijgebouwd kan worden. Dat hangt af van verschillende factoren die bepalen hoeveel uitbreidingsruimte verantwoord is. Ten eerste kan bestaande leegstand opgevuld worden, dit is niet meegenomen in de berekening. Hoe meer bestaande leegstand opgevuld kan worden, des te minder nieuwe m² winkelvloeroppervlak er toegevoegd kan worden. Ten tweede is geen rekening gehouden met overige trends en ontwikkelingen, zoals de toe/afname van online aankopen, de toe/afname van bestedingen vanuit de wijken / regio richting de binnenstad en de toe/afname van toeristen en algemene economische trends (meer/minder bestedingen in winkels en horeca). De ontwikkelingen van deze trends

zullen bepalen hoeveel van het indicatief bepaalde m² aan winkelvloeroppervlak daadwerkelijk valt uit te breiden.

Inwonergroei en omzetspotentie	2030	2040
Aantal nieuwe woningen BSK-zone	5.250	6.000
Indicatie extra aantal inwoners	9.000	10.300
Dagelijkse boodschappen		
bestedingen dagelijks per inwoner per jaar*	€ 2.720	€ 2.720
potentieel bestedingen	€ 24.450.000	€ 27.940.000
% bestedingen in/rond binnenstad	75%	75%
inschatting omzet nieuwe bewoners in/rond binnenstad per jaar	€ 18.330.000	€ 20.950.000
gemiddelde omzet per m ^{2*}	€ 8.000	€ 8.000
potentie voor extra m ^{2**}	2.300	2.600
Recreatief winkelen		
bestedingen recreatief per inwoner per jaar*	€ 1.170	€ 1.170
potentieel bestedingen	€ 10.510.000	€ 12.010.000
% bestedingen in/rond binnenstad	50%	50%
inschatting omzet nieuwe bewoners in/rond binnenstad	€ 5.260.000	€ 6.010.000
gemiddelde omzet per m ^{2*}	€ 2.400	€ 2.400
potentie voor extra m ^{2**}	2.200	2.500
Doelgerichte aankopen		
bestedingen doelgericht per inwoner per jaar*	€ 1.030	€ 1.030
potentieel bestedingen	€ 9.270.000	€ 10.600.000
% bestedingen in/rond binnenstad	25%	25%
inschatting omzet nieuwe bewoners in/rond binnenstad	€ 2.320.000	€ 2.650.000
gemiddelde omzet per m ^{2*}	€ 2.300	€ 2.300
potentie voor extra m ^{2**}	1.000	1.200

*Bron omzetkengetallen: Omzetkengetallen 2022, ten behoeve van ruimtelijk economisch onderzoek 5-jaarsgemiddelde (juli 2023, Retailinsiders/Panteia)

**De potentie is de toename als gevolg van extra bezoekers door woningen. Overige effecten hebben ook invloed op het aantal vierkante meters en zijn niet in deze berekening opgenomen. Denk aan: economische groei/afname, afname/toename online aankopen, grotere/kleinere oriëntatie vanuit de woonwijken/regio op de binnenstad, meer/minder toeristen.

Tabel 7.1: Indicatieve berekening gevolgen woningbouw voor winkelbestedingen in en rondom de binnenstad

Als toelichting zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd in tabel 7.1:

- Op basis van de beoogde woningen en woningbouwtype is het aantal nieuwe inwoners ingeschat. Per type woning is gerekend met een gemiddelde woningbezetting: laag voor appartementen, hoog voor eengezinswoningen.
- De extra inwoners besteden elk een vast bedrag per inwoner per jaar per artikelgroep. Hiervoor zijn actuele landelijk vastgestelde kengetallen gebruikt. Dit leidt per artikelgroep tot een omzetspotentieel.
- Per artikelgroep is op basis van koopstromen, kengetallen en ervaringscijfers een inschatting gemaakt van het aandeel bestedingen dat in de binnenstad plaatsvindt. Dit is voor dagelijks (75%) naar inschatting hoger dan voor recreatief (50%) en doelgericht (25%). De overige bestedingen vinden elders plaats.
- Dit leidt tot een potentiële extra omzet in / rondom de binnenstad. Indien dit gedeeld wordt door de landelijk gemiddelde omzet per m² per jaar (volgens dezelfde vastgestelde landelijke kengetallen als de bestedingen per inwoner) leidt dit tot een potentieel aan toe te voegen vierkante meters aan winkelvloeroppervlak.

Tot slot zijn de volgende nuancerings te maken:

- Het betreft een inschatting op basis van woningbouw en deel van de bewoners dat bestedingen in en rond de binnenstad doet.
- De overige woningbouw en inwonersgroei in de Apeldoornse wijken, dorpen en uitleglocaties zorgen voor een aanvullende impuls. Dit is niet in de berekening meegenomen.
- Dit betreft puur de winkelbestedingen. Vanzelfsprekend gaan ook horeca, leisure en dienstverlening profiteren van de inwonersimpuls.

7.3 Gevolgen per deelgebied

De verbetering van het verblijfsklimaat in combinatie met een wijziging van de verkeersstromen kent verschillende gevolgen per deelgebied:

- **Caterplein:** dit gebied heeft een duidelijke horeca- en leisurefunctie en is hiermee niet afhankelijk van parkeren in de directe nabijheid. Voor dit gebied geldt dat een de beoogde verbetering van het verblijfsklimaat een impuls geeft, met name voor de voetganger en de fietser. Randvoorwaardelijk is dat bezoekers in de buurt de fiets en auto kunnen (blijven) parkeren, conform de beoogde locaties van de parkeergarage en stallingen. De kwaliteit en tarifiering van deze parkeeroplossingen dient op peil te zijn. Per saldo is een positief effect te verwachten.
- **Hoofdstraat Noord:** dit is een 'tussengebied' met diverse functies. Voor dit gebied geldt dat de autobereikbaarheid en dichtbij parkeren relatief van ondergeschikt



Bron: Inzicht in bezoekers, BRO/Resono – Q4 2022

Figuur 7.1 – indeling plangebieden centrum Apeldoorn

belang is. De meeste functies zijn hier recreatief: vooral op de winkelfunctie gericht. Aan de Deventerstaat zijn enkele meer doelgerichte functies (zoals AH) te vinden. Het is belangrijk dat dit gebied snel met de fiets te bereiken is en ook in de nabijheid van AH de fiets gestald kan blijven worden. Voor dit gebied zijn vanwege de mobiliteitswijzigingen verder geen negatieve effecten te verwachten. De verbetering van het verblijfsklimaat kan voor een impuls zorgen. En de locatie van parkeergarage Stadhuis blijft aantrekkelijk voor dit gebied.

- Asselsestraat: dit betreft een aanloopstraat met veel doelgerichte functies. Indien het lukt de voetganger- en fietskwaliteit te bevorderen, kunnen alle functies aan deze straat profiteren. Daarentegen kent deze straat een aantal aanbieders die afhankelijk zijn van een doelgerichte boodschap met parkeren in de nabijheid. Door de wijzigingen in de verkeerssituatie betekent dit een afname in de potentie van autobezoekers, ook omdat de autoreistijden richting de Asselsestraat vanuit gaan toenemen. Denkbaar is om wel (kort)parkeerplaatsen te behouden om de (dagelijkse) aanbieders bereikbaar te houden.
- Korenpassage. Dit betreft een gebied met een wisselend karakter. Een groot deel is aangehaakt bij het kernwinkelgebied en heeft daarmee een recreatief karakter qua aanbod. Ook heeft dit gebied enkele aanloopstraten vanaf de parkeerlocaties (Oranjerie en Brinklaan) en straks ook van de nieuwe bushalte (nabij het Amaliapark). Dit betekent dat een nieuwe looproute vanaf het Amaliapark richting binnenstad een belangrijkere functie krijgt, bij voorkeur via de her in te richten en te vergroenen Hofstraat. Idealiter worden de functies hier versterkt, zodat het bronpunt aantrekkelijker wordt en ook voor busreizigers de aantrekkelijkheid toeneemt om naar de binnenstad te lopen.
- Hoofdstraat Midden. Dit betreft het kernwinkelgebied met vooral een recreatief karakter, al zitten in dit gebied ook enkele functies die relatief doelgericht bezocht worden (zoals warenhuis, persoonlijke verzorging). Voor deze functies geldt dat gelijk aan de huidige situatie het parkeren op afstand gebeurt en dit ook in de toekomst structureel goed kan blijven functioneren. De fietsenstallingen voorzien ook voor dit gebied in een behoefte, al is het wel belangrijk dat openbare fietsplekken in de nabijheid van de doelgerichte functies beschikbaar zijn, zodat men ook voor een snelle boodschap terecht kan. De grootste wijziging in dit gebied betreft de verplaatsing van de bushalte aan de Hofstraat. Dit betekent dat voor een klein deel van de bezoekers (deel dat met de bus komt) andere looproutes gaan gelden. Door het uitplaatsen van de bus en auto neemt de verblijfskwaliteit toe.
- Marktpluin. Het Marktpluin krijgt een forse upgrade waardoor het verblijfsklimaat toeneemt. Ook dit gebied heeft vooral een recreatief karakter: horeca en recreatief winkelen. Verder blijven de basismobiliteitsvoorzieningen op orde: parkeergarage, meerdere fietsenstallingen, locatie bushalte. Dit betekent een impuls op recreatief gebied. Wel zijn in dit gebied (nabij de Stationsstraat) enkele functies die deels auto-afhankelijk zijn. Doordat parkeren voor de deur in de planvorming niet meer mogelijk is in de toekomst betekent dat deze functies mogelijk een deel van de omzet verliezen. Echter, is het nu ook al zeer beperkt mogelijk om in de nabijheid kort te parkeren. Het saldo effect zal beperkt zijn en parkeren in nabijheid in de garage blijft mogelijk.

- Hoofdstraat Zuid. In dit gebied zit een mix van consumentgerichte functies en andere functies (werken, wonen). Dit is de belangrijkste looproute tussen station en binnenstad, en dus ook belangrijk voor de route Stationsgebied – binnenstad. In dit gebied gaat veel doorgaand autoverkeer verdwijnen, waardoor de kwaliteit voor fietsers en voetgangers toeneemt. Indien het lukt de kwaliteit daadwerkelijk te verbeteren, kan dit een forse toename in voetgangersstromen vanaf het station opleveren. Dit betekent een impuls voor functies die afhankelijk zijn van passantenstromen. Daarentegen neemt de autobereikbaarheid (fors) af. Bezoekers dienen dan bewuster een keus te maken voor parkeervoorzieningen in de omgeving (zoals Koningshaven). Dit kan voor de enkele autoafhankelijke functies in dit gebied een negatief effect hebben. Mogelijk heeft ook de verplaatsing van de bushalte en busverbindingen voor een deel van de functies dichtbij de bushalte een beperkt negatief effect, al is het aantal uitstappers relatief laag en het deel dat de Hoofdstraat Zuid bezoekt slechts een marginaal deel van deze uitstappers betreft.
- Stationsstraat Noord en Stationsstraat Zuid. In de Stationsstraat zitten enkele autoafhankelijke functies, waarbij het overigens in de huidige situatie ook al niet optimaal is om dichtbij te komen / te parkeren. Voor deze functies betekent de wijziging in autobereikbaarheid een beperkt negatief effect. Een deel van de bezoekers (bijvoorbeeld voor een meubelwinkel) kan in de nabijheid in een garage parkeren, maar de extra reistijden maken de locatie mogelijk wel minder aantrekkelijk. Zeker omdat bijvoorbeeld de woonboulevard qua autobereikbaarheid en parkeren (nu al) veel meer voordelen biedt.

7.4 Aanbevelingen

Voetganger

Door uitplaatsen van andere vervoersstromen ontstaat meer ruimte voor de voetganger. Dit is zeker gezien de grote woningbouwontwikkelingen van groot belang om daadwerkelijk te optimaliseren, vooral vanuit het Stationsgebied en de Kanaalzone. Verder is een optimale routing vanuit de bronpunten (station, parkeergarages, bushaltes, fietsenstallingen) nodig, zowel in kwaliteit van de openbare ruimte als in de aanwezige functies.

Fiets

Apeldoorn kent een sterke fietsbereikbaarheid en heeft een compleet aanbod aan fietsenstallingen. Deze functie wordt verder versterkt te worden door fietsenstallingen toe te voegen. Belangrijk is om te monitoren of alle eindbestemmingen binnen acceptabele loopafstanden zijn gevestigd. Voor doelgerichte functies (zoals een supermarkt) blijft het van belang dat in de directe nabijheid op straat geparkeerd kan worden, anders kiezen fietsers voor een alternatieve locatie.

In de plannen worden fietsroutes aantrekkelijker (meer groen, gescheiden van ander verkeer) en is een ander positief effect dat recreatieve routes meer aantakken op de binnenstad. Daarnaast is het belangrijk de fietsroutes te optimaliseren, ook vanuit de direct omliggende woonwijken waar veel nieuwbouwontwikkeling plaatsvindt. Ook dienen de fietsverbindingen in en direct rondom de binnenstad geoptimaliseerd te worden, aangezien fietsers de stallingsplek zo dicht mogelijk bij de eindbestemming kiezen.

Auto

Voor de auto treden de grootste wijzigingen op. In de basis blijven de bronpunten goed bereikbaar en neemt de verkeersdruk af door het verminderen van doorgaand verkeer door het inpassen van 'knips' en wijziging in de circulatie. Dit betekent dat op een aantal herkomst-bestemmingen de reistijd toeneemt. Dit heeft voor een aantal auto-afhankelijke locaties mogelijk negatieve effecten: vooral in de Stationsstraat en deels in de Asselsestraat. Het is mogelijk om op deze plekken na te denken over het beschikbaar stellen van kort parkeren en te zorgen dat parkeergarages in de nabijheid voldoende aantrekkelijk zijn voor een bezoek aan deze deelgebieden.

Openbaar vervoer

Het belangrijkste bronpunt is het station, door optimaliseren van de wandel- en fietsroute richting het centrum is hier een grote impuls te halen. De uitplaatsing van busverbindingen betekent vooral op de locatie Hofstraat een grotere looproute vanaf de bushalte naar het kernwinkelgebied. Voor de overige locaties zijn geen grote wijzigingen te verwachten. Al met al is dit economische effect beperkt, aangezien het om circa 400 uitstappers per zaterdag gaat. Deze reizigers gaan dan mogelijk een andere looproute kiezen (vanaf Amaliapark) waardoor deze stromen deels wijzigen. Belangrijk is om deze routes te optimaliseren.

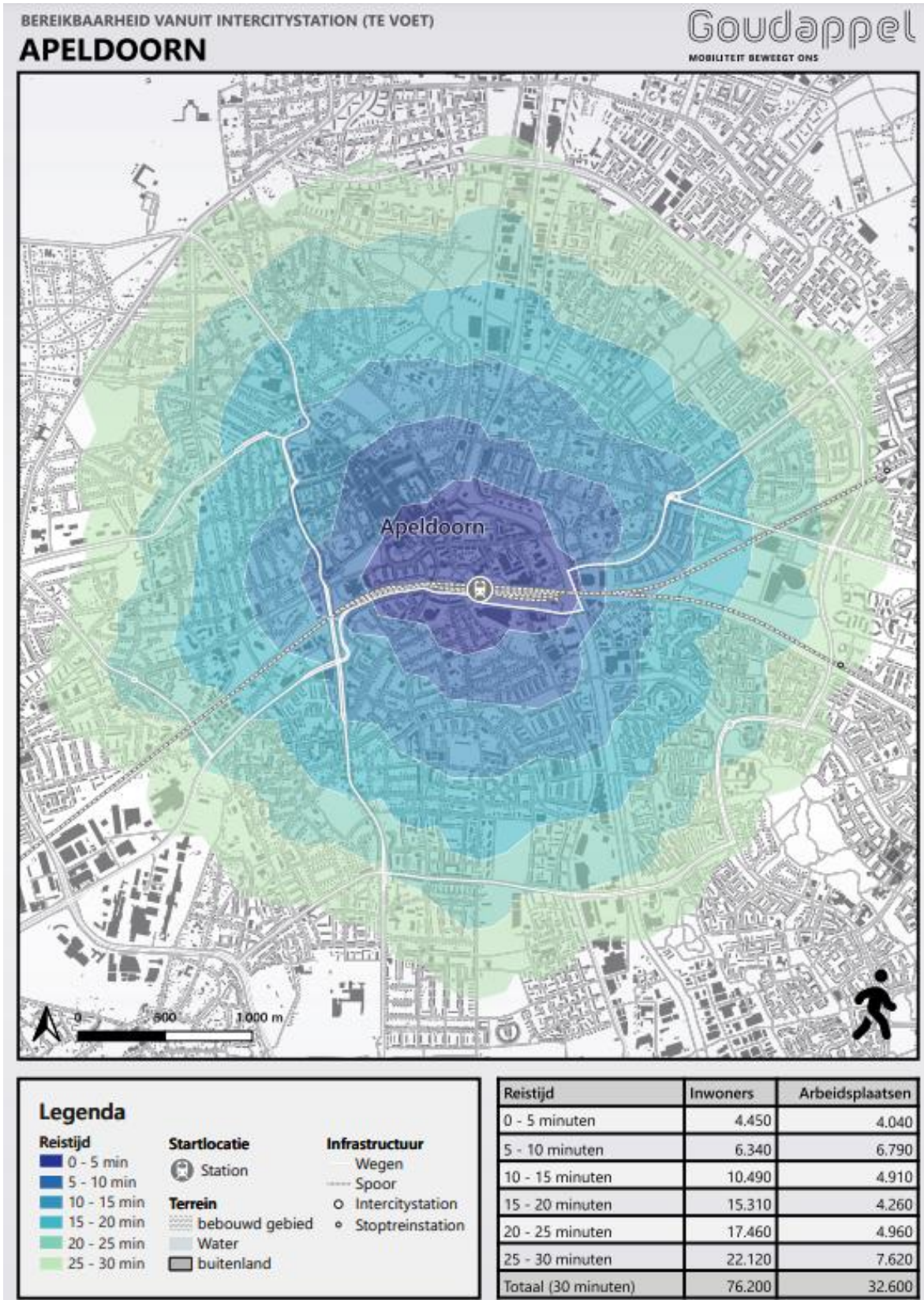
Integraal

De grote opgaven die spelen in en rondom de binnenstad van Apeldoorn betekent ook dat mobiliteitsoplossingen gezocht dienen te worden. Dit heeft zijn weerslag op de economische situatie voor de consumentgerichte voorzieningen, samengevat in drie type effecten:

- De woningbouwontwikkeling in de BSK-zone (binnenstad, Stationsgebied, Kanaalzone) leidt tot een forse impuls aan potentiële bestedingen in en rondom de binnenstad. Dit betekent een omzetimpuls voor alle type voorzieningen in de binnenstad. De voet- en fietsverbindingen zijn voor deze doelgroep een belangrijke voorwaarde.
- Het plan Stadspark Apeldoorn heeft als het doel het verblijfsklimaat te bevorderen, vooral gericht op de voetganger en fietser. De verbetering van het verblijfsklimaat heeft vooral een positieve impact op de recreatieve functies. Deze zijn vooral gevestigd in het kernwinkelgebied en bij het Caterplein. Belangrijk is om ook daadwerkelijk het verblijfsklimaat te verbeteren, zowel in functies als bebouwing.
- Door wijzigingen in de bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen veranderen verkeersstromen en betekent dit mogelijk een wijziging in routes, vervoerswijzen en daarmee voor een deel ook de keuze voor winkels / winkelgebieden. Vooral aan de randen (Stationsstraat, Asselsestraat) zitten de nodige auto-afhankelijke functies. Deze functies kennen door de verkeerswijzigingen (knips) langere reistijden en kunnen een deel van de autobezoekers verliezen. Oplossingen zijn denkbaar in het beter faciliteren van de fietser, in het blijven voorzien in (kort)parkeren of het bespreken van relocatie tot de best passende locatie.

Tot slot is het noodzakelijk dat de parkeergarages goed bereikbaar blijven om als bronpunt voor het winkelgebied te fungeren.

Bijlage 1 Isochronenkaart station





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

