

Koersnota

Verkeersvisie
Apeldoorn





Colofon

Dit document is opgesteld in opdracht van de Gemeente Apeldoorn (Jeannette Kuipers en Oscar Martijn) door Goudappel Coffeng (Gerwin de Boer en Lucas van der Linde).

Foto's

Goudappel Coffeng, Gemeente Apeldoorn

APD239/Ldl/1511.04

Definitieve versie (mei 2015)



Op weg naar 2030

Voorwoord	p. 4
I Nu op weg naar 2030	p. 9
II De wereld verandert	p. 12
III Dat merkt ook Apeldoorn	p. 14
IV De Ambitie 2030 Buitenstad	p. 17
V Waar we staan	p. 20
VI De belangrijkste opgaven	p. 26
VII Wat vindt de burger	p. 28
VIII Kernopgaven	p. 31
IX Hoe pakken we die op	p. 39



Voorwoord

Tja, hoe ziet de wereld van onze achterkleinkinderen eruit? Anders, maar hoeveel anders? Beam me up Scotty? Teleportatie van mens en materie zal nog wel even duren. Fantaseren over een verre toekomst leidt tot wilde gedachten. In deze inleiding wordt de koersnota direct al ter discussie gesteld. De uitwaaiende toekomst heeft het in zich om zich niet al teveel van onze plannen aan te trekken. Het kan alle kanten opgaan. Dit inleidende betoog concludeert dat we ons planmatige denken tegelijkertijd met een korreltje zout moeten nemen. Meer dan ooit zal het nodig zijn om adaptief te zijn en ons niet vast te bijten in één scenario. We stippen een aantal ontwikkelingen aan die onze manier van verplaatsen beïnvloeden.

Zelfrijdende voertuigen

Op dit moment wordt druk geëxperimenteerd met zelfrijdende voertuigen. 'Nederland wil een voortrekkersrol en de minister laat trots weten dat we over 20 jaar volledig automatisch rijden' meldt Kennislink. De deskundigen twijfelen ernstig aan het waarheidsgehalte, 'Goed dat we experimenteren, maar het is een illusie om te denken dat we snel autonome voertuigen op de Nederlandse weg hebben'.

Volgens deskundigen verschijnen in 2030 de eerste zelfsturende auto's op straat en in 2050 is het hele wagenpark zelfsturend. De weblog eindigt met het advies om het roze wolk-scenario van zelfsturende auto's, schoon vervoer, geen files en slachtoffers door te prikken. Het gaat om fundamentele keuzes in de markt en politiek die bepalen hoe het nieuwe tijdperk van mobiliteit eruit zal zien.

Nieuwe informatie bronnen

En wat te denken van de ontwikkelingen op het gebied van big data. Hoe kunnen we de immense hoeveelheid data die we verzamelen gebruiken om een 'slimme' stad te creëren. Inmiddels is er de 'Copenhagen Wheel'. In het achterwiel draagt de fiets twaalf sensoren mee die ondermeer de stad voorziet van informatie over luchtverontreiniging, kuilen in de weg etc.

Verkeer, een conservatief systeem

Door het rapport 'De geschiedenis van de toekomst' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid worden we weer met beide benen op de grond gezet. In dit rapport wordt een studie gepresenteerd naar het scenariodenken in de voorgaande decennia over de voorziene ontwikkeling van verkeer en mobiliteit uit het verleden. Soms zaten de scenarioschrijvers ernaast, maar meestal niet. 'Eigenlijk', zo concludeert het rapport, 'is het verkeer- en vervoerssysteem vooral een conservatief systeem: in 39 jaar is het nog steeds asfalt, auto's, vrachtauto's, spoorlijnen, havens enzovoort. Weliswaar is er van dit alles in 39 jaar tijd veel meer gekomen, soms schoner, stiller en veiliger, maar in wezen is het systeem onveranderd'. Klaar dus, niets aan de hand. Er zal wel wat meer komen van het een en ander en wat minder van het volgende, maar de wereld in 2040 zal niet veel verschillen van de onze. En, ook dat is een visie.



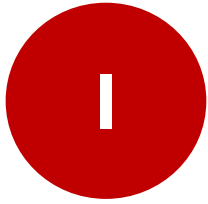
Maar de wereld verandert

In hetzelfde jaar publiceert het Centraal Planbureau (CPB) de studie 'Waarmee verdient Nederland in 2040 zijn geld? Het is de meest robuuste scenariostudie van de afgelopen jaren en in de vier scenario's wordt een sterk veranderende en verstedelijkende wereld en daarmee Nederland beschreven. Steden gaan het worden en het lukt je om mee te doen in de 'rat race' of niet en in het laatste geval ben je gedoemd te verworden tot een troosteloos achterland. Het is erop of eronder. Een globale concurrentie waarin Apeldoorn overeind moet zien te blijven. De komende dertig jaar zullen nieuwe doorbraaktechnologieën (zoals bio- of nanotechnologie) zich ontwikkelen en zal intensieve samenwerking en afstemming tussen onderzoekers, ontwerpers, producenten en dienstverleners noodzakelijk zijn. Kennis en innovatie zijn en blijven de kern voor het succes van de Nederlandse economie. Een van de dominante aanbevelingen uit deze studie is om steden en infrastructuur te versterken. Grote steden moeten kunnen groeien, met een lokaal netwerk van openbaar vervoer en wegen en met excellente kennisinstututen. Kleine steden hebben behoefte aan uitstekende verbindingen in de vorm van snelwegen en ICT-netwerken.

Een visie maken...

Een visie op verkeer is dus al met al een hachelijke zaak, zeker als doorgeredeneerd wordt naar een verdere toekomst. Er zijn ontzettend veel variabelen waarmee rekening moet worden gehouden. Nieuwe energievormen, het politieke debat op mondiaal, Europees en nationaal niveau, de lobby van de energiesector, van de autofabrieken, allerlei technologische ontwikkelingen, het behoeft patroon van gebruikers, de manier waarop we in de toekomst samenleven etc. etc. In deze koersnota wordt een dappere poging gedaan om een Apeldoorns plan uit te stippelen voor de komende jaren. Maar meer dan ooit zal het nodig zijn om adaptief te zijn en ons niet vast te bijten in één scenario.





Nu op weg naar 2030

Het maken van een visie op mobiliteit is omgaan met onzekerheden. Meerdere scenario's in het oog houden en adaptief reageren als dat kan en moet. We weten waar we nu staan, we weten wat de kracht van Apeldoorn is en er is een structuurvisie met richting naar de toekomst. Daarnaast weten onze burgers en belanghebbenden goed wat ze willen. Er is dus *wel* zekerheid. Juist deze elementen vormen de basis voor de 'Nieuwe visie op mobiliteit' van Apeldoorn.

De huidige Verkeersvisie dateert uit 2009 en is op een aantal punten ingehaald door de realiteit. Bezuinigingen, nieuwe visies, ontwikkelingen zowel binnen de gemeente als bij hogere overheden en technologische vooruitgang zorgen ervoor dat er nieuw mobiliteitsbeleid nodig is. Het mobiliteitsbeleid moet passen binnen de strategische doelen: een comfortabele (gezins)stad, toeristisch toplandschap, stimuleren innovatie veelzijdige economie en lokale duurzaamheid. Ook moet het een bijdrage leveren aan het regionale vestigingsklimaat en de Cleantech regio Stedendriehoek.

In het bestuursakkoord 'Door!' heeft het College aangegeven samen met de samenleving en de gemeenteraad de huidige Verkeersvisie te herijken.

Voor u ligt de koersnota. Hierin leggen wij de koers vast en geven we aan wat we willen bereiken (ambitie) en hoe we die met verschillende kernopgaven gaan bereiken. De Koersnota wordt besproken met de gemeenteraad waarna de kernopgaven verder worden uitgewerkt tot de Nieuwe visie op mobiliteit'.

Opbouw Koersnota

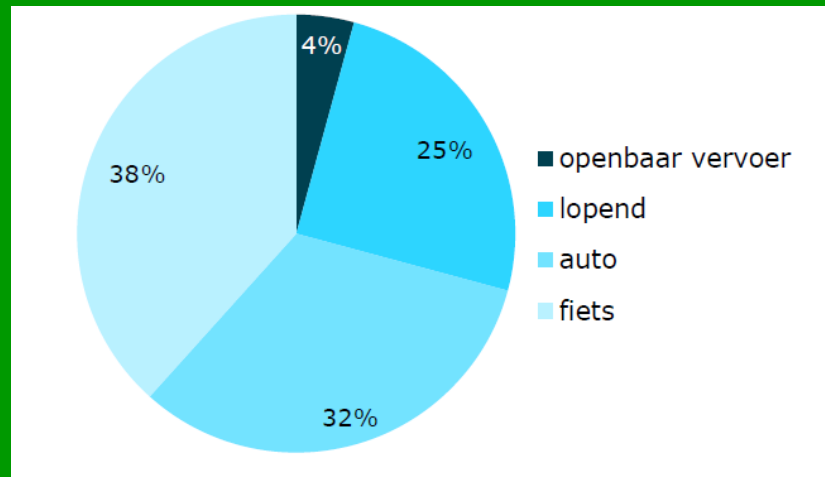
De Koersnota is als volgt opgebouwd. Eerst wordt de 'stip aan de horizon' beschreven. Vervolgens geven we aan op welke manieren de wereld verandert en wat Apeldoorn hiervan merkt. Ten opzichte van de ambities van het integrale kader 'Apeldoorn buitenstad' wordt daarna omschreven waar we anno 2015 staan en welke opgaven er op mobiliteitsgebied voor ons liggen. Vervolgens wordt aangegeven wat de burgers van Apeldoorn in het voortraject hebben gezegd. Daaruit destilleren we drie kernopgaven, die in de laatste hoofdstukken worden omschreven en waarvan de beoogde uitwerkingwijze wordt toegelicht. De kernopgaven zijn nodig om:

- huidige, nog bestaande knelpunten op te lossen;
- te anticiperen op trends en ontwikkelingen;
- de vier strategische doelen zo goed mogelijk te faciliteren.

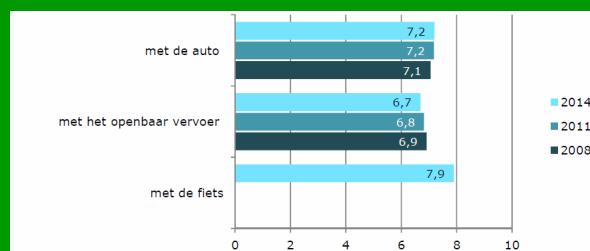
De Koersnota is mede gemaakt op basis van een reisverslag. Dit is een naslagwerk met de inventarisatie van achtergrondgegevens uit deze fase.

Vervolgproces

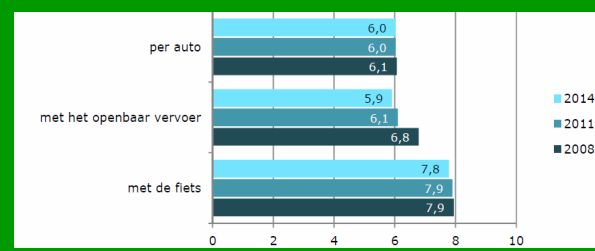
Na behandeling van de Koersnota wordt de koers verder uitgewerkt naar een 'Nieuwe visie op mobiliteit'. Dit gebeurt samen met onder andere inwoners, werkgevers en belangengroeperingen.



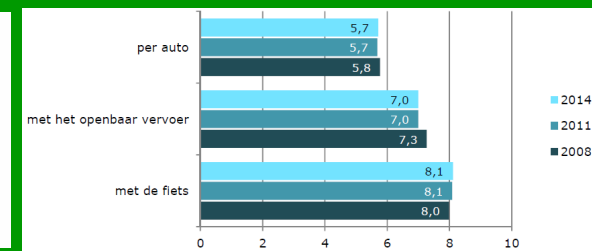
Verdeling naar vervoerswijze op een gemiddelde werkdag



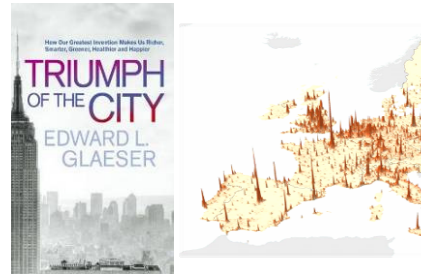
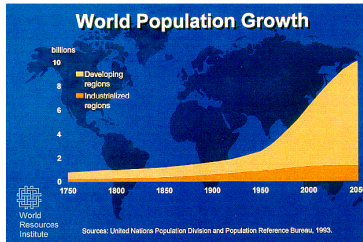
Nationale bereikbaarheid



Gemeentelijke bereikbaarheid



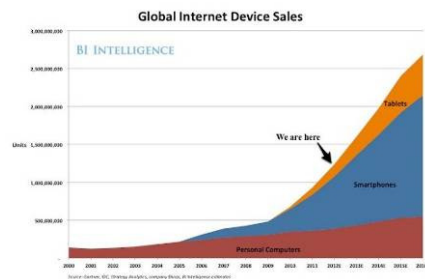
Bereikbaarheid binnenstad



Groei en verduurzaming



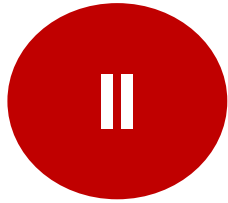
Deeleconomie



Digitalisering



Omgaan met onzekerheden



De wereld verandert

Voordat wij onze stip op de horizon definiëren moeten wij inzicht hebben in de trends. De wereld om ons heen is immers steeds in beweging. Wat zijn de grote bewegingen?

Wat we zien veranderen

Europa vergrijsst, hoger opgeleiden trekken naar de stad om te studeren en te werken. Het platteland krimpt. **Groei** van wereldbevolking en economie betekent het ontstaan van schaarste aan natuurlijke grondstoffen. Een roep om **verduurzaming** van de samenleving is het gevolg met als uitwerking de **deeleconomie**: bezit van materiële zaken is minder belangrijk als je er maar toegang tot hebt. De groei van de deeleconomie wordt versneld door de sterke **digitalisering** van onze samenleving. Nooit is het zo eenvoudig geweest een grote groep mensen binnen een zeer korte periode te bereiken. Deze reikwijdte maakt dat nieuwe producten sneller ontwikkeld en verspreid worden binnen de samenleving. Digitalisering helpt ons ook efficiënter met onze tijd om te gaan op basis van individuele voorkeuren. Denk aan het nieuwe werken, winkelen of individuele reisinformatie. Tot slot leven we in **onzekere tijden**. Of trends doorzetten en in welke mate is erg onzeker. Misschien gebeurt er wel iets heel anders met een groot effect. Flexibel plannen lijkt het enige juiste antwoord.

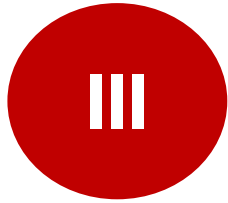
Wat betekent dit voor ons mobiliteitsgedrag?

Na jaren van groei **stabiliseert de (auto)mobiliteit** in Nederland. De groei lijkt eruit. In de huidige gemeentelijke en provinciale tellingen zien we dat beeld terug. Kijkend naar de demografische ontwikkeling van Nederland is een afvlakking van de groei een logisch uitgangspunt.

Jongeren hebben een ander beeld bij mobiliteit. Hoewel de fiets en de auto de eerste keuze zullen zijn, is het bezit ervan minder relevant. Beschikbaarheid is belangrijker. Dit kan dan bijvoorbeeld door middel van lenen van familie, burens of het gebruik van deelauto's. Sociale netwerken maken het delen van mobiliteit gemakkelijker. Denk aan diensten als über of het nieuwe initiatief 'Snappcar' waar mensen hun auto te huur kunnen zetten. De rol van de overheid verandert hierdoor ook. Van een Top down benadering naar een netwerkorganisatie, waarin burgers, bedrijven en onderwijsinstellingen een belangrijke rol hebben.

Digitalisering en verdere **technologische ontwikkelingen** helpen de reizigers efficiëntere reizen te maken. Ze kunnen beter geïnformeerd steeds hun optimale keuze maken tussen verschillende vervoerswijzen, gebaseerd op hun eigen voorkeuren. Door digitalisering ontstaat er tevens inzicht in de behoefte van de klant, bijvoorbeeld in route of abonnementsvorm. Hierop kunnen netwerken worden geoptimaliseerd en kan een vervoersproduct klantvriendelijker worden gemaakt. Technologie bracht ons de E-Bike en wellicht straks nog meer andere vervoersvormen. Het slimmer maken van voertuigen is een speerpunt in de automotive-industrie. Vrachtwagens in 'treintjes' tot zelfrijdende auto's lijken in 2030 binnen handbereik. Vooral binnen stedelijk gebied met veel interactie tussen verkeersdeelnemers is dit nog een opgave.





De wereld verandert.. en dat merkt ook Apeldoorn

Het autogebruik stabiliseert

De demografische ontwikkeling van Apeldoorn laat een stabiel beeld zien. Er is een ambitie om te groeien, maar -door vergrijzing- zal de groei voornamelijk moeten komen van migratie *naar* Apeldoorn. De groei vlakt daarmee af.

De vergrijzing zorgt in eerste instantie niet tot minder (auto)mobiliteit, maar wel tot **afvlakking van de werkdagpiekmomenten** (ochtend- en avondspits). De ‘vergrijzende doelgroep’ is immers weliswaar autogebonden, maar gezien hun reismotief (vaker recreatief) en de benodigde af te leggen afstand, is de fiets een aantrekkelijke vervoerswijze geworden. Het recreatieve verkeer verspreidt zich sowieso beter over de dag dan woon-werk of zakelijk verkeer.

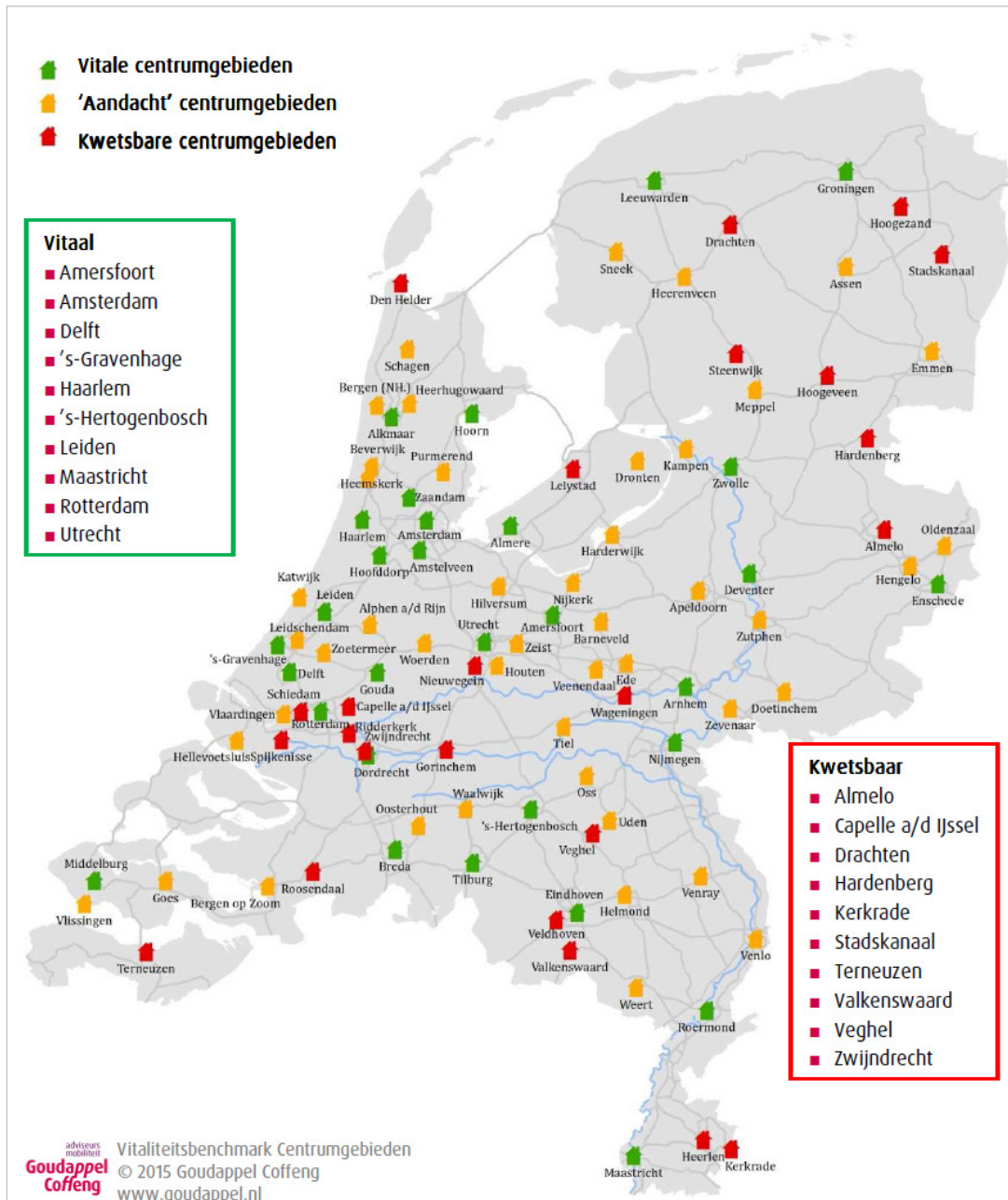
Er zijn nog meer factoren die invloed hebben op het autogebruik van de Apeldoorners. Het meer of minder thuiswerken, een school met openingstijden gedurende het hele jaar, het anders winkelen of het delen van auto’s. In welke mate deze trends doorzetten en in welke omvang is onzeker. Vooralsnog is de veronderstelling dat deze trends niet zullen leiden tot groei, maar tot afvlakking van het autogebruik. Voor de toekomst is de huidige infrastructuur daarom uitgangspunt.

Herijking openbaar vervoer

De provincie Gelderland zorgt voor het openbaar vervoer in Apeldoorn en heeft onlangs een nieuwe OV-visie vastgesteld. Deze visie heeft een grote invloed op de manier waarop het openbaar vervoer, ook in Apeldoorn, in 2020 gaat rijden. Gelderland gaat zich concentreren op de meest gebruikte lijnen (kernnet). Dat zijn er dus minder dan nu. Daar omheen ontstaat een regionaal flexnet, waarin bijvoorbeeld de overige drukkere stadslijnen een plaats kunnen krijgen. De regio voert hierover, vanaf 2017 samen met het Wmo, Jeugd en Leerlingenvervoer zelf de regie. Hierdoor wordt het mogelijk om dit vervoer te integreren en te combineren met nieuwe OV-concepten, en burgerinitiatieven. Gemeente en Regio anticiperen hierop.

Opkomst elektrische auto en fiets

De verkoop van de E-bike blijft groeien. Bijna 18% van de Apeldoorners heeft op dit moment een elektrische fiets. De verwachting is dat dit alleen maar meer wordt. Ook de elektrische auto rukt steeds meer op, onder ander door de fiscale stimulering. Waarschijnlijk blijft deze belastingtechnische ondersteuning de komende jaren bestaan. Het aandeel elektrische auto’s zal blijven groeien. Dit heeft gevolgen voor bijvoorbeeld parkeren: elektrische oplaadpalen worden steeds belangrijker.



Het centrum van Apeldoorn is aandachtsgebied. Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor het goed functioneren van de binnenstad.

Internet winkelen en veranderende binnenstad

De binnenstad is, met haar winkels en horeca, een belangrijk voorzieningengebied in Apeldoorn. De meeste binnensteden in Nederland zullen moeten transformeren, zo ook Apeldoorn. Een prettige, aantrekkelijke omgeving waar iets valt te beleven komt centraal te staan, met meer woningen tussen de winkels en horeca. Ontwikkelaars maken al kleinere woningen in leegstaande kantoren, en er is markt voor! Ook boven winkels zien we die trend. De binnenstad blijft als ontmoetingsplaats altijd bestaan. Kortom: het wordt meer een gemengd gebied, 'de woonkamer van de stad'. De consequenties hiervan voor mobiliteit zijn moeilijk in te schatten. Mobiliteit is volgend aan deze ontwikkeling, maar geen beperkende factor zijn en liefst de kansen van de ontwikkelingen faciliteren.

De omvang van de binnenstad staat ter discussie. De landelijke trend is in ieder geval 'klein en compact'. De kernpunten uit het Regieplan Binnenstad worden over meerdere jaren uitgespreid. Echter, een goede bereikbaarheid met alle vervoerswijzen blijft een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van de binnenstad.

De andere overheid

De alles bepalende rol van de gemeente verandert in meerdere rollen. Op sommige terreinen blijft de gemeente sturend en op sommige terreinen meer regisserend of faciliterend en misschien moet de overheid soms wel helemaal loslaten.

Een mooi voorbeeld is het groenonderhoud dat de inwoners van Hoenderloo zelf oppakken, de rol van de bewoners en belanghebbenden bij de ontsluiting van de wijk Zevenhuizen/Zuidbroek en parkeervergunningen in de Vondellaan.

De gemeente wil een toegankelijke overheid zijn en wil de gebiedsgerichte aanpak verder uitwerken. Hierdoor wordt gewerkt aan het verminderen van de regeldruk en creëren van een gunstig vestigingsklimaat.



De ambitie: 2030 Buitenstad

De algemene koers in de Structuurvisie 2030 Buitenstad is leidend voor de verkeersvisie. Een goed verkeerssysteem is randvoorwaarde voor inwoners en bedrijven. Hoe kan mobiliteit de strategische doelen en de ambities uit de Structuurvisie zo goed mogelijk faciliteren? Kijkend naar de ambities van de stad: een comfortabele (gezins)stad, toeristisch toplandschap, het stimuleren van innovatie in een veelzijdige economie en lokale duurzaam, dan is DE FIETS het vervoersmiddel waarop we willen inzetten.

Comfortabele (gezins)stad

In een comfortabele gezinsstad kan men zich **veilig en comfortabel** verplaatsen. Welke vervoerswijze wordt gebruikt kan iedereen zelf bepalen. Voor het vertrek beschikt men in de comfortabele (gezins)stad over de informatie om deze keuze te maken. De werklocaties en voorzieningen zijn er goed bereikbaar. Er is voldoende parkeergelegenheid, ook in de binnenstad. Het product parkeren wordt verder ontwikkeld. De parkeertarieven zijn in verhouding tot omliggende steden en staan in verhouding tot de faciliteiten en alternatieve vervoerswijzen. De looproutes naar de binnenstad zijn kort en aantrekkelijk. Zo vervolmaken zij de totale, comfortabele, reis.

Leefbaarheid moet voorop staan in Apeldoorn als comfortabele (gezins)stad, ook op het gebied van mobiliteit.

Duurzame voertuigen worden gefaciliteerd, bijvoorbeeld met het plaatsen van elektrische oplaadpalen. Innovatieve ideeën worden ondersteund en zo mogelijk mee ontwikkeld.

Een comfortabele stad is ook een veilige stad. Inwoners moeten zich op een veilige en comfortabele manier kunnen verplaatsen. Dit gebeurt door te kiezen voor een herkenbare Duurzaam Veilige weginrichting en educatie. Aanspreken op eigen verantwoordelijkheid past bij het helpen van burgers zich veilig te gedragen. Samen maken wij het veilig.

De fiets is belangrijk voor Apeldoorn. Er wordt al veel gefietst in de gemeente, maar om Apeldoorn optimaal te laten functioneren als gezinsstad is het belangrijk om de aantrekkelijkheid voor fietsers verder te vergroten. Het versterken van **Apeldoorn als fietsstad** betekent concreet ook verkeersveiligheid: kinderen en ouderen moeten zich veilig per fiets kunnen verplaatsen.

Het openbaar vervoer is toegankelijk voor iedereen, met een passende tariefstelling. Het is een uitdaging het openbaar vervoer meer kosteneffectief te maken en zo flexibel mogelijk. Het aanbieden van openbaar vervoer zonder vaste stadsdienstregeling is de ultieme vorm. Om de burgers van Apeldoorn goed te kunnen faciliteren neemt de gemeente, samen met de regio, de regie weer over van de provincie.

Toeristisch toplandschap

Apeldoorn heeft de ambitie om een toeristisch toplandschap te zijn. Met een deel van de Veluwe binnen de gemeentegrenzen heeft Apeldoorn een sterke troef in handen. In 2030 zijn de gebieden goed aangesloten op de stad en het centrum van Apeldoorn. Als fietser of als wandelaar worden de toeristische gebieden optimaal beleefd. Andersom is het voor de recreant eenvoudig een bezoek te brengen aan Apeldoorn-stad.

De bereikbaarheid wordt vergroot door het, samen met toeristische ondernemers, maken van comfortabele (fiets)routes en parkeer-, en stallingvoorzieningen, aansluitend op de toeristische overstappunten. Hier is het mogelijk om eenvoudig de overstap te maken van de auto op de fiets voor de ultieme beleving van het gebied. Dit gekoppeld aan de aanwezige horeca en voorzieningen. Er zijn in 2030 voldoende brede fietspaden. Themafietspaden zijn aangewezen voor bijvoorbeeld wielrenners, mountainbikes en/of andere doelgroepen (vraag gestuurd). In dit concept is aandacht voor alle vormen van duurzaam vervoer (Segway, skeelers, ligfietsen etc.). Ook de wandelaar verdient aandacht. We kennen al de klompenpaden voor een betere beleving van de natuur en rust. Ook in de stad zijn verbeteringen mogelijk. Denk bijvoorbeeld aan de voetgangers-relatie van het station naar de binnenstad.

De attractieparken trekken veel toeristen naar Apeldoorn. In 2030 kan de normale parkeerbehoefte (95% van de gevallen) worden opgevangen. Op piekdagen zijn er, afhankelijk van de attractie en doelgroep, gereguleerde alternatieven aanwezig.

Bezoekers worden geïnformeerd over de te volgen route en beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Een vergelijkbare aanpak geldt bij de grote (sport)evenementen in de stad.

Stimuleren innovatie veelzijdige economie

Apeldoorn is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Het is goed wonen en werken in Apeldoorn. De opwaardering van de A1 en knooppunt Beekbergen (A1/A50) en de verbeteringen aan de Ring en Centrumring dragen hieraan bij. Aan huis komen kleine busjes de via internet bestelde producten brengen vanuit landelijke of op het bedrijventerrein gevestigde magazijnen. Bevoorrading van de binnenstad wordt minder, de magazijnen daar kleiner.

Bedrijven werken meer flexibel. Het vervoerssysteem sluit aan op deze flexibele werktijden. Bedrijven geven zelf invulling aan de manier waarop zij hun mobiliteit willen organiseren. Als niet iedereen elke dag aanwezig is, is de huidige parkeernorm dan wel toepasbaar? Dit kan betekenen dat een aangepaste parkeernormering van toepassing moet zijn. Dit kan bijdragen aan een gunstiger vestigingsklimaat. Een belangrijke vraag hierbij is hoe je voorkomt dat je problemen verschuift naar de toekomst.

Lokale duurzaamheid

De gemeente gaat door met het stimuleren van duurzame vervoerwijzen door het stimuleren van het gebruik van de fiets en het faciliteren van het elektrisch rijden. De gemeente helpt initiatieven van bedrijven om hun mobiliteit te verduurzamen. Apeldoorn is hierin innovatief en pakt samen met de Cleantech regio initiatieven op.



Waar we nu staan

2015. Het Apeldoorns verkeerssysteem functioneert relatief goed. Inwoners zijn over het algemeen tevreden over de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de stad. Het aantal knelpunten is beperkt. De analyse en gevoerde gesprekken leveren het volgende beeld over Apeldoorn op.

Apeldoorn is een fiets- en autostad

Van de verplaatsingen op een gemiddelde werkdag wordt 38% met de fiets gemaakt en 32% met de auto. Met het openbaar vervoer worden maar 4% van de verplaatsingen gemaakt, voornamelijk door jongeren.

De autobeschikbaarheid in Apeldoorn is toegenomen, maar het gebruik stabiliseert. Deze stabilisatie vinden we terug in de verkeersstellingen. Rondom het centrum is het autogebruik echter wel toegenomen. Het fietsgebruik lijkt stabiel. Dit zien we ook terug in de bezetting van de gratis fietsenstallingen in het centrum.

Goede externe bereikbaarheid

De netwerkpositie van Apeldoorn is goed: de stad is goed ontsloten door de nationale snelwegen A1 en A50. Spoorverbindingen met de Randstad en het oosten van het land zijn goed. Een aandachtspunt is de noord-zuidverbinding met het openbaar vervoer naar en van de regio Arnhem-Nijmegen en Zwolle.

De netwerkpositie voor het openbaar vervoer en auto zorgt voor een goede nationale bereikbaarheid. Bewoners van Apeldoorn waarderen die nationale bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen met ongeveer een 7.

Goede interne bereikbaarheid

De interne bereikbaarheid is gewaarborgd door de ring, Centrumring en de verbinding tussen deze beide ringen (de radialen). De Ring is de belangrijkste verdeler van het verkeer in de stad: doorstroming heeft prioriteit. Daardoor moet verkeer op de radialen dat de Ring op wil rijden soms iets langer wachten.

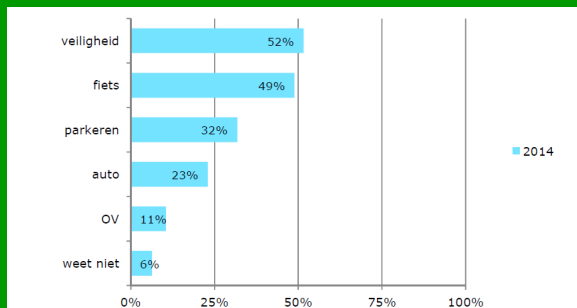
De laatste jaren is de capaciteit van het wegennet uitgebreid en geoptimaliseerd. Voorbeelden zijn de verdubbeling van de Laan van Malkenschoten en Zutphensestraat, het ombouwen van de rotondes naar kruispunten met verkeerslichten en het nog beter op elkaar afstemmen van die verkeerslichten (groene golf Edisonlaan).



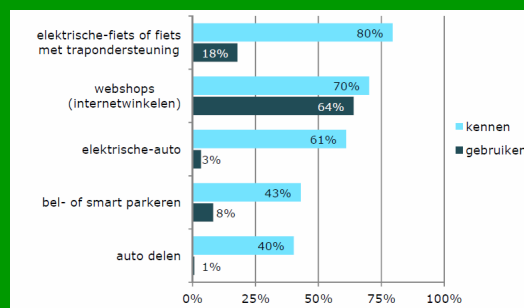
DOORSTROMING CENTRUM RING



OV-VERBINDINGEN



Welke onderwerpen zijn volgens de burger het belangrijkst



Bekendheid en gebruik innovaties

De doorstroming op de Ring en radialen is –algemeen gesteld- voldoende, hoewel tijdens de ochtend- en avondspitsen en de piekmomenten op de zaterdag er vertraging is. Op die drukke momenten zijn de gelijkvloerse spoorwegovergangen op de Ring van grote invloed op de doorstroming. Het hoofdwegennet, tot het centrum blokkeert en het duurt lang voordat er weer sprake is van normale doorstroming.

Ons rapportcijfer voor de gemeentelijke bereikbaarheid van de auto en het openbaar vervoer ligt een punt lager dan de bereikbaarheid op nationaal niveau. Daarbij is de beoordeling van het openbaar vervoer ten opzichte van 2008 sterk gedaald (bijna één punt). Dit is te verklaren uit het feit dat in de afgelopen jaren lijnen in het buitengebied zijn samengevoegd. De waardering voor de bereikbaarheid van het landelijk gebied nam af.

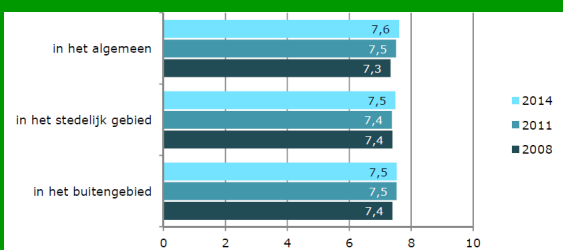
Bereikbaarheid binnenstad

Rond de binnenstad loopt de Centrumring: deze biedt een snelle route rondom het centrum, waardoor automobilisten snel de binnenstad kunnen verlaten. Maar juist de verkeersdruk op die Centrumring is niet afgenomen. Tijdens de spitsen kent de Centrumring een aantal zwaar belaste punten. Daarnaast wordt de Kalverstraat - Molenstraat, ondanks genomen maatregelen, nog steeds gebruikt als route *door* de binnenstad. Het streven uit de verkeersvisie *om* het verkeer *om* de binnenstad te geleiden is daarmee een opgave voor de komende tijd.

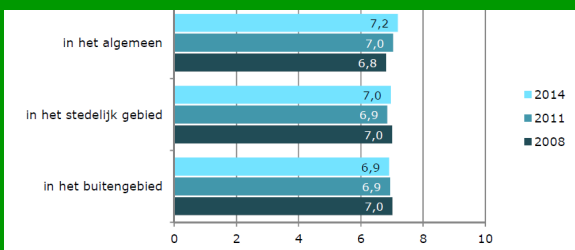
De bereikbaarheid van de binnenstad met de auto krijgt de laagste waardering, een krappe 6 (5,6). Dit cijfer is stabiel over meerdere jaren. Met het openbaar vervoer is de binnenstad wel goed bereikbaar dankzij de nabijheid van het busstation en de haltes Hofstraat – Stationsstraat. Hiervoor geeft de Apeldoornse burger het rapportcijfer 7.

De ‘fietsdoorstroommassen’ zijn inmiddels een begrip binnen de gemeente. Dit zijn aantrekkelijke fietsroutes waar je als fietser snel, comfortabel en veilig kunt fietsen. Vijf van de tien in de verkeersvisie uit 2010 benoemde fietsdoorstroommassen zijn anno 2015 gerealiseerd. De herkenbaarheid van deze routes moet nog worden verbeterd. Daarnaast zullen de overige vijf complexere inpassingsvraagstukken met zich meebrengen. De aanleg van de laatste vijf doorstroommassen en de herkenbaarheid van alle tien is een opgave voor de komende tijd.

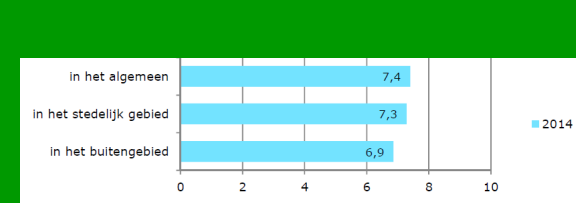
In de binnenstad zijn goede gratis bewaakte stallingvoorzieningen. In de fietsenstalling ACEC en het Stadhuis zijn de afgelopen jaren de klemmen vernieuwd en toegankelijker gemaakt voor meerdere typen fietsen. Het gebruik bleef de afgelopen jaren stabiel. De bewoners van Apeldoorn beoordelen de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets met een 8,0 gemiddeld. Dat is zeer hoog.



Verkeersveiligheidsgevoel auto



Verkeersveiligheidsgevoel fiets



Verkeersveiligheidsgevoel voetganger

Parkeren

Er zijn in het centrum van Apeldoorn vijf parkeergarages. Door de economische crisis en veranderingen in het winkellandschap neemt het gebruik en de opbrengst de laatste jaren af. Burgers noemen ook tariefverhogingen als reden dat ze er minder parkeren. Ondanks verschillende proeven blijft de verdeling over de parkeergarages ongelijk. De Marktplaingarage blijft de meest gewilde parkeergarage met op zaterdag lange wachtrijen voor de ingang.

Op dit moment vindt er een overgang plaats van het analoog naar digitaal regelen van parkeerzaken: in de toekomst moet via DigiD online een parkeervergunning aan te vragen zijn. Net opgestart is het initiatief belparkeren: via de mobiele telefoon betalen. Het product parkeren wordt hiermee klantvriendelijker.

De parkeerinkomsten worden in Apeldoorn deels gebruikt om de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Nu de parkeerinkomsten teruglopen, is er dus daarvoor minder geld beschikbaar.

De bezoekersaantallen bij de attractieparken blijven groeien. De parkeercapaciteit is daardoor vaker ontoereikend en levert overlast op voor de aanwonenden.

Het vergunningenparkeren in woongebieden is tegen het licht gehouden. Door flexibelere randvoorwaarden wordt gestreefd naar een hoger draagvlak voor invoering.

Verkeersveiligheid

Het aantal *ernstige* verkeersslachtoffers is in de gemeente Apeldoorn tussen 1999 en 2010 met 67% afgenomen, dankzij onder andere de adoptie van Duurzaam Veilig in het beleid. Sowieso vertoont het aantal verkeersslachtoffers sinds 2010 een dalende trend. Zonder aanvullende maatregelen bleek echter onlangs dat de landelijke doelstellingen niet worden gehaald. Verkeersveiligheid blijft daarom een aandachtsgebied.

De burgers van de gemeente zijn tevreden over de verkeersveiligheid in de gemeente (waardering rond de 7).

Leefbaarheid

Op verschillende locaties langs de drukke wegen door dorpen en in de stad staat de leefbaarheid volgens burgers onder druk. Voorbeelden zijn de N786, Reeënlaan, Kalverstraat - Molenstraat en de Zwolseweg. Ondanks de klachten ligt de huidige uitstoot van stikstofdioxide en concentratie fijn stof overal in de gemeente onder de norm. Ruimte voor verbetering is er echter altijd.

Voor geluidsoverlast geldt dat een aantal inwoners last heeft van geluidsoverlast. Het gemeentelijk Actieplan 'Omgevingslawaai 2013-2018' benoemt een aantal maatregelen om dit te verminderen. De volgende maatregelen worden daarin uitgevoerd:

- stiller asfalt;
- maximumsnelheid Ugchelseweg wordt verlaagd van 50 naar 30 km/h;
- bevorderen elektrisch rijden.



De belangrijkste opgaven

De zaken in Apeldoorn zijn grotendeels al best goed geregeld, blijkt uit het vorige hoofdstuk. Maar het kan altijd beter, blijkt ook uit de reacties. Dit is een opsomming van onderwerpen vanuit de huidige situatie die nog aandacht behoeven.

1) Doorstroming Ring, Centrumring en Radialen

Een deel van de knelpunten op de Ring, Radialen en Centrumring zijn nog niet aangepakt. Het verkeer op de Centrumring is de laatste jaren toegenomen. Knelpunten zijn de drukke kruispunten dicht bij elkaar. Dit is dus een aandachtspunt voor de nieuwe verkeersvisie.

2) Leefbaarheid en bereikbaarheid binnenstad

Binnen de Centrumring kruisen veel verkeersbewegingen elkaar. Dat betekent aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dat is namelijk belangrijker dan reistijd door de binnenstad heen. Doorgaand verkeer kan namelijk ook om de binnenstad heen rijden. Op wegen als de Kalverstraat - Molenstraat - Stationsstraat is de balans tussen veiligheid, leefbaarheid en doorstroming nu niet goed. Daarnaast rijden er veel grote bussen. Hoe gaan we hier in de toekomst, in relatie tot de verdere ontwikkeling van de binnenstad, mee om? Ook dit is een opgave in de verkeersvisie.

3) Parkeren in de binnenstad

De inkomsten van parkeren zijn de afgelopen jaren teruggelopen, terwijl de gemeente de inkomsten gebruikt om de kwaliteit van de binnenstad, bijvoorbeeld voor fietsers, te vergroten. Hoe lang is dat nog houdbaar?

4) Parkeren en toestroom verkeer attractieparken

De attractieparken in het westen van Apeldoorn trekken veel bezoekers. Het kan soms flink druk zijn op het hoofdwegennet en er wordt op topdagen door bezoekers veelvuldig geparkeerd in de aangrenzende woonwijken. Dit vergt aandacht in de nieuwe verkeersvisie en een toekomstbestendige oplossing.

5) Netwerk en herkenbaarheid fietsdoorstroommassen

De huidige fietsdoorstroommassen liggen vaak naast autowegen. Qua schone lucht en geluid is dat niet altijd optimaal voor fietsers. Het ontbreekt de huidige fietsroutes vaak aan herkenbaarheid en tussen de radialen zijn niet alle verbindingen nu optimaal. Daarom is het nodig om het huidige netwerk van fietsdoorstroommassen te evalueren en eventueel te herzien. Dit mede in het kader van de regionale afspraken hierover.

6) Sluipverkeer dorpen en buitengebied

Veel inwoners van de dorpskernen in de gemeente Apeldoorn hebben last van het sluipverkeer van de N-wegen door hun dorpen. Dit zijn vooral automobilisten richting A1 en A50.

7) Blijvende opgave voor verkeersveiligheid

Nog niet alle wegen zijn 'Duurzaam Veilig' ingericht. Hoe gaan we, mede gezien de beperkte financiële middelen, om met deze wegen. Welke extra maatregelen moeten we treffen om zowel jong als oud veilig van de weg gebruik te laten maken?

Apeldoorn 2030: impressie en uitspraken workshops



Impressie atelier
dorps- en
wijkraden

Wat is belangrijk
en wat niet?

'Blijf investeren in de fiets (Apeldoorn gezinsstad) en OV (vergroezing)'

'De maatschappij, dat ben jij!'

"Realisatie van beleid moet voorop staan in de verkeersvisie"

'Streef naar scheiding van
langzaam en snel verkeer'

'Een dorps- of wijkbenadering met de uitdagingen per gebied is
een vereiste voor de visie: wees bewust van de verschillen in de
gemeente'

'Participeren in het beleidsproces is een
voorwaarde voor participatie van inwoners en
bedrijven in de uitvoering'

'Heel veel is best goed geregeld'

'De bereikbaarheid van de (binnen)stad is in de
spits een ramp'

'De colonne (lege) bussen op de Stationsstraat speelt
een negatieve rol voor de leefbaarheid van de
binnenstad'

'Er is teveel sluipverkeer door de dorpen'



Wat vindt de burger?

Wat vindt de inwoner?

In deze herijking van de verkeersvisie en het ontwikkelen van de koersnota is de mening van inwoners en ondernemers expliciet meegenomen. Er zijn twee workshops gehouden: één workshop waarin dorps- en wijkraden en belangenorganisaties op een creatieve manier konden meedenken over de nieuwe koers en één workshop met ondernemers die inzicht heeft gegeven in de wensen vanuit het bedrijfsleven. Ook is een enquête gehouden onder de inwoners waarin men kon aangeven wat de belangrijkste onderwerpen zijn voor de visie.

Uit de enquête komt het beeld naar voren dat Veiligheid en Fiets de belangrijkste thema's zijn waarop de visie zich moet richten. Ook uit de workshops komt een soort gelijk beeld. De vijf uitspraken uit de workshops geven een overzicht van de wens van de burger.

Blijf investeren in de fiets (Apeldoorn gezinsstad) en OV (vergrijzing)

Volgens de inwoners is de doorstroming van de auto in de stad over het algemeen op orde. Apeldoorn moet zich vooral profileren als fietsstad, waarin ook het openbaar vervoer, gezien de vergrijzing, goed verzorgd is. Vergeet hierbij de toegankelijkheid voor ouderen niet uit het oog.

De maatschappij, dat ben jij!

Het is belangrijk om inwoners en bedrijven uit te laten gaan van eigen verantwoordelijkheid. Inwoners en ondernemers kunnen veel zelf regelen op het gebied van mobiliteit. Te hard rijden? spreek elkaar er op aan! Parkeerproblemen? los het samen op. De gemeente hoeft niet alles te regelen.

Een dorps- of wijkbenadering met de uitdagingen per gebied is een vereiste voor de visie: wees bewust van de verschillen in de gemeente Apeldoorn is één van de grootste gemeenten van Nederland met de stad Apeldoorn en verschillende dorpen. De dorpen kennen hele verschillende uitdagingen in vergelijking met de wijken in de stad. Dit vraagt om een aanpak 'op maat'.

Bereikbaarheid en verkeersveiligheid blijven belangrijk

Bereikbaarheid is een eerste vereiste voor een gezonde economie en een aantrekkelijk toeristisch landschap. Verkeersveiligheid is belangrijk voor een prettig leefklimaat. Die zullen een prominente plek moeten krijgen in de visie.

De bereikbaarheid van de (binnen)stad is in de spits een ramp

Met name de ondernemers benadrukten dat de stad in de spits slecht bereikbaar is. Er zijn veel opstoppingen. Overigens speelt ook de colonne (lege) bussen een rol in de bereikbaarheid- en leefbaarheidsdiscussie van de binnenstad. Men vindt dat dit systeem veranderd moet worden.

Apeldoorn 2030: uitspraken uit het trendatelier

'Digitalisering maakt nieuwe innovatieve vormen van collectief vervoer mogelijk'

'Burgerparticipatie op het gebied van verkeer en vervoer: hoe gaan we ermee om en hoe ver gaan we daar in?'

'Demografie is belangrijk voor mobiliteit: de vergrijzing komt eraan'

'Jongeren zitten tegenwoordig meer in het vliegtuig dan in de auto. Dat heeft gevolgen voor mobiliteit'

'Apeldoorn heeft potentie om de fietsstad van Nederland te worden. Het is nu zaak hier volop op in te zetten'

Apeldoorn 2030: trends in mobiliteit



'Technologische ontwikkelingen zorgt voor een andere, flexibelere manier van het gebruik maken van je mobiliteitssysteem. Tegelijkertijd worden de eisen steeds hoger'

'Voor een deel van de bevolking is het hebben van de nieuwste I-phone belangrijker dan het hebben van een auto'

'Vijftien jaar geleden kozen buschauffeurs hun eigen alternatieve route bij congestie. Nu bepaalt de verkeerscentrale dat. Dit is de toekomst voor iedere weggebruiker!'

'Greenwheels is 15 jaar geleden in Rotterdam als simpel idee geopperd door vier studenten. Nu is het een groot succes. Het is belangrijk dat de gemeente ruimte geeft voor innovatie: Apeldoorn als gidsstad voor mobiliteit'

Verkeersvisie Apeldoorn 2025



Ambities structuurvisie

Comfortabele gezinsstad



Toeristisch toplandschap



Veelzijdige economie

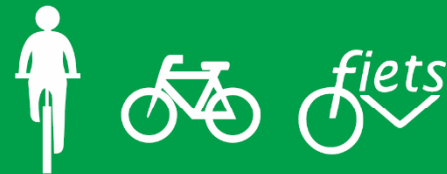


Lokale duurzaamheid



Drie kernopgaven op het gebied van verkeer en vervoer om ambities structuurvisie te bereiken

I. Apeldoorn fietsstad:
meer ruimte voor de fiets



II. Transitie van aanbod-
naar vraaggericht en
efficiënt openbaar vervoer



III. Beter benutte veilige
huidige infrastructuur



Werkwijze

Innovaties in mobiliteit faciliteren en
stimuleren: Apeldoorn als proeftuin



Gebiedsgerichte benadering





Drie kernopgaven maken de ambitie waar

Onze kernopgaven

Met deze drie kernopgaven maken wij de ambitie waar. In de kernopgaven zijn de gebruikelijke thema's bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid geïntegreerd. De kernopgaven worden innovatief ingevuld. Er wordt sterk gekeken naar het type gebied waarin een maatregel van toepassing is. Gebiedsgericht dus. De kernopgaven worden hierna verder toegelicht.

Innovatief en gebiedsgericht



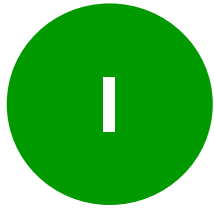
Apeldoorn fietsstad: meer ruimte voor de fiets



Transitie van aanbod- naar vraaggericht en efficiënt openbaar vervoer



Beter en veilig benutten van de huidige infrastructuur



Apeldoorn fietsstad: meer ruimte voor de fiets

De fiets moet het vervoermiddel in de stad worden waarmee men het meest efficiënt en gemakkelijk kan verplaatsen. In de fietsstad Apeldoorn zal nog meer gefietst worden. Tegelijkertijd is de ambitie er om te groeien naar een gezinsstad, waarbij een veilig en comfortabel fietsnetwerk van belang is. Ook in het kader van duurzaamheid en het toeristisch toplandschap is het duidelijk dat Apeldoorn zich moet inzetten op het versterken van de al bestaande fietsvoorzieningen. Dit sluit ook aan op de ambities van de regio Stedendriehoek. De fiets is de meest duurzame vorm van vervoer.

Apeldoorn heeft haar fietsnetwerk en stallingenvoorzieningen al redelijk goed voor elkaar, maar er is nog veel ruimte voor verbetering. 15 jaar geleden zijn wij begonnen met de zogenaamde 'fietsdoorstroommassen': aantrekkelijke fietsroutes, waar je als fietser snel, comfortabel en veilig kunt fietsen. Dit concept moet mede in het kader van nieuwe technologische en digitale ontwikkelingen onder de loep worden gehouden. Evenementen als de GIRO en top wielervedstrijden passen in dit beeld en helpen Apeldoorn te ontwikkelen als fietsstad.

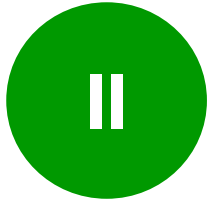


Redenen om de fiets als vervoermiddel te kiezen

Kernopgaven:

- De fiets als meest efficiënte vervoerswijze binnen de stad Apeldoorn.
- Evaluatie / herziening fietsroutenet inclusief de fietsdoorstroommassen.
- Het maken van themafietspaden voor doelgroepen zoals wielrenners, mountainbikers en reguliere recreatieve fietsers.
- Mogelijkheid om op diverse locaties eenvoudig fietsen te lenen (Voortbouwen op het concept van het Witte Fietsenplan)
- Fietspaden aanpassen aan nieuwe verkeersveiligheidseisen, ook ten aanzien van de opkomst van de elektrische fiets.
- Overstappunten voor het beleven van het toeristisch toplandschap.
- Op innovatieve wijze fietsstromen in beeld brengen door het gebruik van nieuwe technologie en social media.





Transitie van aanbodgericht naar vraaggericht en efficiënt openbaar vervoer

De provincie Gelderland heeft de OV-visie vastgesteld. De OV-visie geeft een kader voor de transitie van aanbodgericht openbaar vervoer naar vraaggericht openbaar vervoer. De transitie is nu in gang gezet. Uiteindelijk zal in 2020, wanneer de huidige concessie afloopt, de transitie zijn afgerond.

De trends die onderliggend zijn aan de OV-visie van de provincie worden ook in Apeldoorn herkend. De vraag is hoe wij zorgen voor een goede transitie.

Aanleiding voor het aanpassen van het provinciaal beleid is:

- Het afnemende gebruik van met name het busvervoer.
- Andere vervoersbehoeften en –patronen van reizigers door maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.
- Financiële ingrepen vanuit het Rijk die direct de exploitatie van OV raken.

De provincie heeft gekozen om te bezuinigen op het lijnennet en te investeren in een flexnet en een kernnet. Anders gezegd: drukke lijnen (kernnet) blijven bestaan, voor de minder drukke lijnen komen alternatieven (flexnet) die beter passen bij de behoefte van de klant. Het flexnet gaat over naar de regio's.

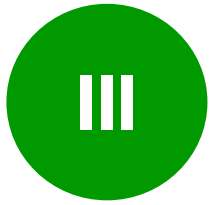
Hierdoor krijgt ook Apeldoorn meer regie over het openbaar vervoer, maar ook meer verantwoordelijkheden en financiële consequenties.

Het flexnet is sterk verweven met de basismobiliteit. Het ligt voor de hand van elkaars netwerken gebruik te maken. De nieuwe regiecentrale die voor de basismobiliteit wordt opgesteld zal hierin een belangrijke rol vervullen.

Samen met de provincie wordt de komende periode de concrete operationalisatie uitgewerkt. Hierbij is het nodig inzicht te krijgen in de OV-behoefte van de Apeldoornse en welke initiatieven samen met de samenleving kunnen worden opgezet. Pilots helpen om de effectiviteit te bepalen.

Kernopgaven:

- Begeleiden van een goede transitie van het aanbodgericht openbaar vervoer naar vraaggericht openbaar vervoer.
- Opstellen gemeentelijke OV-visie.
- Pilots ontwikkelen om de 'nieuwe behoefte' te beschrijven.
- Meewerken in het regionale proces om de transitie vlekkeloos te laten verlopen.
- Integratie met het principe van basismobiliteit

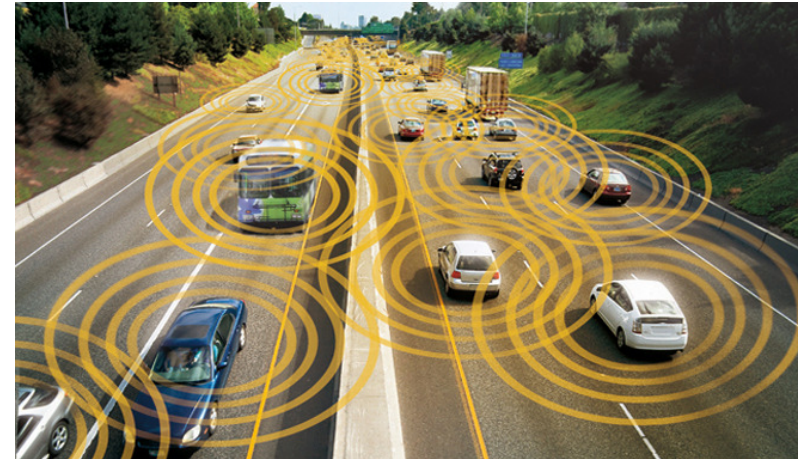


Beter benutte en veilige infrastructuur

Het autogebruik zal naar verwachting stabiliseren of slechts licht toenemen. De ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, zoals intelligente transportsystemen (ITS), maken dat auto's efficiënter door het verkeer bewegen, al dan niet uitgevoerd door een intelligent systeem in de auto zelf of de bestuurder. Door het beter benutten van bestaande infrastructuur kan de capaciteit van wegvakken met tientallen procenten toenemen. De tijd van het aanleggen van nieuwe infrastructuur is daarmee dus grotendeels voorbij

De inventarisatie laat zien dat er nog wel knelpunten binnen de gemeente Apeldoorn bestaan. De doorstroming op de Ring, Centrumring en Radialen zijn niet altijd optimaal. Er moet blijvend gewerkt worden aan het verbeteren van de doorstroming. Bijvoorbeeld door de realisatie van de tunnel in de Laan van Osseveld. Dit draagt bij aan het beter economische functioneren van de stad en de leefbaarheid in de verblijfsgebieden.

Technologische ontwikkelingen dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bovendien moeten wegen binnen de Centrumring functioneren als verblijfsgebied, wat nu niet op elke weg het geval is. Ook in de dorpen en het buitengebied klagen bewoners nog over relatief veel sluipverkeer.



Kernopgaven:

- We zetten in op het beter benutten van de huidige infrastructuur en parkeervoorzieningen.
- Een goed functionerende wijkring draagt bij aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid in Apeldoorn.
- Zo veel mogelijk gebruik maken van provinciale of nationale financieringsmogelijkheden, b.v. Beter Benutten
- Herijken van de wegcategorisering, met oog voor een flexibel wegennet.
- Pas lokale hoofdstructuur aan op verbreding A1 en opwaardering knooppunt Beekbergen.
- Anticiperen op verschuiving goederenvervoerstromen.
- Blijvend aandacht voor verkeersveiligheid.



IX

Hoe pakken we het op

Innovatie en gebiedsgerichte aanpak zijn bij de uitwerking van de kernopgaven de sleutelwoorden. We staan aan de vooravond van een transitie van het mobiliteitssysteem zo lezen we in het voorwoord van de koersnota. Dan moet je open staan voor innovaties. Meedenken, meehelpen en soms meebetalen. Een gebiedsgerichte aanpak is ook de wens van de burgers. Dorpen zijn anders dan wijken en wijken onderling kunnen ook verschillen. Mobiliteitsvraagstukken op maat dus. Tenslotte willen we financiële kansen en mogelijkheden optimaal benutten. Daarom zetten we in op lobbytrajecten en kansen op subsidies.

Innovatieve aanpak

De ontwikkelingen in de mobiliteitswereld volgen elkaar snel op. Bij het bereiken van de ambitie zal de gemeente daarom op zoek gaan naar innovatieve toepassingen. Bijvoorbeeld bij de inrichting van het flexnet of de monitoring van haar verkeerssysteem.

Als overheid ontcom je er niet aan dat je niet alle ontwikkelingen duidelijk in het vizier hebt en hier zelf op kunt anticiperen. Anders gezegd: de overheid heeft het bedrijfsleven en de markt nodig om optimaal te kunnen profiteren van innovaties in mobiliteit. De gemeente wil dan ook nadrukkelijk ruimte bieden aan innovaties. Hierin zit een ambitie: de gemeente moet een proeftuin worden voor innovaties in mobiliteit. De gemeente kan op deze manier ook bijdragen aan de Europese, landelijke en regionale (Cleantech) doelstellingen op dit gebied.

Belangrijk hierin is dat de gemeente zich flexibel opstelt naar initiatieven, bijvoorbeeld in regelgeving en procedures. Maar ook in het beschikbaar stellen van een flexibel budget: innovaties ontstaan 'plotseling', als start-up, en de gemeente moet hier snel op kunnen reageren.

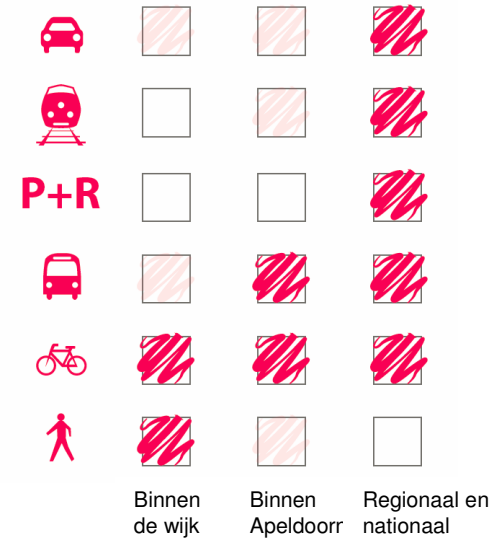


Gebiedsgerichte aanpak

In de uitwerking van de kernopgaven wordt nadrukkelijk de koppeling gemaakt met gebieden. De binnenstad heeft een andere mobiliteitsprofiel (zie figuur) als De Maten of Hoenderloo. Bijvoorbeeld bij de inrichting van het flexnet kan dit per wijk tot andere oplossingen leiden.

Financieel als proactieve factor

Het financiële kader is ook belangrijk om hier te noemen. De laatste jaren zijn er, met uitzondering van de verdubbeling van de Zutphensestraat, geen budgetten meer voor specifieke verkeersprojecten. Resteren nog enkele geringe budgetten waarmee kleinschalige maatregelen kunnen worden gefinancierd (verkeersveiligheid 2,3 ton, doorstroming 2,9 ton en stimulering openbaar vervoer en fiets van 1,5 ton). Dit budget is de laatste jaren in hoofdzaak ingezet om extra maatregelen te kunnen nemen in combinatie met onderhoudswerkzaamheden aan wegen. Hierdoor zijn maatregelen aangebracht die de verkeersveiligheid voor de verkeersdeelnemers verhogen, bijvoorbeeld verbreden van midden-eilanden in ontsluitingswegen of het aanleggen van verkeersremmende maatregelen. Met dit budget kan niet geanticipeerd worden op grootschaliger maatregelen en op innovaties en initiatieven op het gebied van mobiliteit. Hiervoor moeten aparte budgetten worden vrijgemaakt. In de Nieuwe Visie zullen deze investeringen via een uitvoeringsprogramma inzichtelijk worden gemaakt. Natuurlijk zoeken wij daarbij naar cofinanciering.



Voor cofinanciering wordt niet alleen naar Nederland gekeken maar ook Europees. Apeldoorn profileert zich binnen Europa. Dat biedt kansen voor mobiliteit. Zowel bij het uitzoeken van gezamenlijke vraagstukken als bij cofinanciering van projecten. Subsidiestromen zijn een belangrijke factor in de prioritering. Hiermee moet binnen de uitvoeringstermijn (bv 5 jaar) flexibel kunnen worden omgegaan.

