

LOCATIEONDERZOEK

Parkeer- en verkeersoplossing Apeldoorn-West

Datum: december 2019

Team Ruimtelijk Programmeren en beleid, Eenheid Ruimtelijke Leefomgeving

Inhoud

INLEIDING.....	3
De opgave	3
Doel	3
VERKEERSSITUATIE OP DIT MOMENT	4
Parkeren	4
Verkeersdruk	5
HET BELEID.....	6
Regionaal: Veluwe op 1	6
Lokaal: Ontwikkelstrategie Westrand Apeldoorn 2017-2030.....	6
Lokaal: Verkeersbeleid	7
DRIE MODELLEN	8
Model Overloopterrein	8
Model Toeristisch transferium	8
Model Stadstransferium.....	9
BESCHRIJVING EN BEOORDELING VAN OPLOSSINGSRICHTINGEN	11
Uitbreiding parkeercapaciteit op het reguliere parkeerterrein.....	11
Handhaven overloopparkeren oefenvelden AGOVV	14
Overloopparkeren Hoog Buurloseweg	16
Recreatief transferium Amersfoortseweg ('Gat van Zevenhuizen').....	19
Recreatief transferium voormalig Motel Apeldoorn	22
Stadstransferium Hoog Buurloseweg	24
FINANCIËN : investeringen en exploitatie.....	27
Investering (stichtingskosten).....	27
Exploitatielasten	28
DRAAGVLAK.....	30
CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	32

INLEIDING

Aan de westrand van de stad Apeldoorn liggen diverse toeristische attracties. De grootste zijn Paleis Het Loo, Kinderpretpark Julianatoren¹ en Apenheul. Deze attracties trekken met name in de zomermaanden veel bezoekers naar Apeldoorn. Op het moment dat verschillende attracties op hetzelfde moment een piek in de bezoekersaantallen kennen, kan dit parkeer- en verkeersoverlast in de omgeving opleveren.

In het verleden werd vooral parkeeroverlast rond de attracties ervaren, omdat een fors deel van de bezoekers langs wegen parkeerde rond de attractie. De laatste jaren hebben de diverse attracties op dit gebied ontwikkelingen doorgemaakt. Paleis Het Loo en Kinderpretpark Julianatoren hebben inmiddels voldoende parkeerplaatsen (op eigen terrein) gerealiseerd of doen dat binnenkort. Deze parkeervoorzieningen, en daarmee ook de maximale bezoekersaantallen, zijn in de bestemmingsplannen vastgelegd. Ook Apenheul beschikt inmiddels over voldoende parkeerplaatsen. Deze zijn echter met een tijdelijke vergunning gerealiseerd op de oefenvelden op het terrein van voetbalvereniging AGOVV. Naar een structurele oplossing wordt op dit moment gezocht.

In het verleden is het grote parkeerterrein, dat voor de deur van Park Berg en Bos en Apenheul is gelegen, diverse malen vergroot en geoptimaliseerd. Daarnaast werden de bermen van de J.C. Wilsaan benut op de drukke dagen om bezoekers te laten parkeren. Na veel reacties en klachten over deze situatie is sinds 2015 een deel van het overloopparkeren gesitueerd op een oefenveld van de voetbalvereniging AGOVV. In 2017 is besloten het gehele overloopparkeren op het terrein van AGOVV onder te brengen en hiervoor een tweede oefenveld in gebruik te nemen. Tegelijk is toen besloten om het parkeren in de bermen van de J.C. Wilsaan niet meer te faciliteren. De oplossing bij AGOVV is aangewezen als tijdelijke oplossing voor een periode van 5 jaar, om gedurende deze jaren te onderzoeken welke locatie de beste definitieve oplossing biedt. De tijdelijkheid van dat besluit leidt er nu toe dat een nieuw besluit genomen moet worden over het definitief oplossen van de parkeervraag bij Apenheul. Daarbij wordt bekeken of een oplossing tevens kan bijdragen aan het verminderen van de parkeer- en verkeersdruk in geheel Apeldoorn-West.

De opgave

De opgave is het bepalen van een structurele oplossing voor het parkeren voor de bezoekers van Apenheul, rekening houdend met de verkeerssituatie rondom de andere grote attracties in Apeldoorn-West.

Het verbinden van de zoektocht naar een optimale parkeerlocatie aan een oplossing voor de verkeersdruk in Apeldoorn-West is complex. We zien namelijk dat de verkeersdruk in Apeldoorn-West groot is, ook buiten de dagen dat attracties veel bezoekers krijgen. De oplossing voor het parkeren nabij park Berg en Bos zal dan ook niet een totaaloplossing geven voor de verkeersdruk in Apeldoorn-West.

Het is echter niet het primaire doel van dit onderzoek om de verkeersdruk in Apeldoorn-West op te lossen. Bij de verschillende parkeeroplossingen wordt aangegeven wat de effecten zijn op de verkeersbelasting in Apeldoorn-West.

In de zoektocht naar een parkeeroplossing voor Apenheul zijn verschillende opties onderzocht en bestudeerd. Er is breeduit met stakeholders² gesproken. Uit alle gesprekken, en eerdere politieke behandelingen zijn vijf mogelijke oplossingsrichtingen naar voren gekomen, namelijk:

1. het vergroten van het huidige reguliere parkeerterrein;
2. de oefenvelden op het terrein van AGOVV structureel te gaan benutten (eerder was besloten deze tijdelijk in gebruik te nemen);
3. extra parkeercapaciteit toe te voegen aan het voormalige motelterrein aan de J.C. Wilsaan (het huidige overloopterrein van Julianatoren);
4. de locatie (het 'Gat van Zevenhuizen') gelegen aan de Amersfoortseweg, te benutten als parkeerterrein;
5. een transferium te realiseren aan de rand van Apeldoorn-West, op een beoogde locatie aan de Hoog Buurloseweg.

Doel

Het doel van deze notitie is het presenteren van de uitkomsten van de analyse en het geven van een afgewogen oplossing voor het parkeren van Apenheul op piekdagen. Daarnaast beschrijft het oplossingen die bijdragen om het verkeer in Apeldoorn-West op deze dagen te verminderen. Daarbij wordt niet alleen naar Apenheul en de andere grote attracties gekeken. Er wordt zijlins ook gekeken naar de grote werkgevers die in Apeldoorn-Zuidwest zijn gelegen en naar waar kansen liggen om anders met het verkeer om te gaan.

Eerst wordt de huidige parkeer- en verkeerssituatie beschreven. Daarna worden de verschillende ambities beschreven die voor Apeldoorn-West zijn benoemd. Deze ambities zijn verwoord in de beleidsstukken 'Ontwikkelstrategie Westrand Apeldoorn 2017-2030', de 'Veluweagenda Veluwe op 1' en in de 'Verkeersvisie 2016-

¹ Vanaf nu 'Julianatoren'.

² Voor de lijst met stakeholders zie bijlage 1 en hoofdstuk 'Draagvlak' op blz. 31.

2030'. Op basis van deze ambities worden drie modellen benoemd die het verkeer in meer en mindere mate aan de rand van de stad opvangen.

Vervolgens worden de vijf eerder genoemde oplossingsrichtingen beschreven en beoordeeld op basis van de gemeentelijke ambities (voortkomend uit het ruimtelijk beleid) en de ruimtelijke randvoorwaarden (op basis van bestaande wetgeving) en de belangen van de verschillende betrokken partijen. Uiteindelijk wordt een advies geformuleerd aan het College en de Raad.

VERKEERSSITUATIE OP DIT MOMENT

Parkeren

Paleis Het Loo

Paleis Het Loo ondergaat op dit moment een ingrijpende verbouwing. Hiervoor is op 6 juli 2017 een bestemmingsplan vastgesteld waarin mogelijk is gemaakt dat de bestaande parkeervoorziening wordt vergroot. Op de nieuwe parkeervoorziening worden de bezoekers van het (vernieuwde) museum gehuisvest. Bij speciale evenementen (met name bij Paleis Het Loo) kan het voorkomen dat incidenteel aanvullende parkeerbehoefte ontstaat, maar dit wordt separaat in de hiervoor benodigde evenementenvergunning geregeld.

Julianatoren

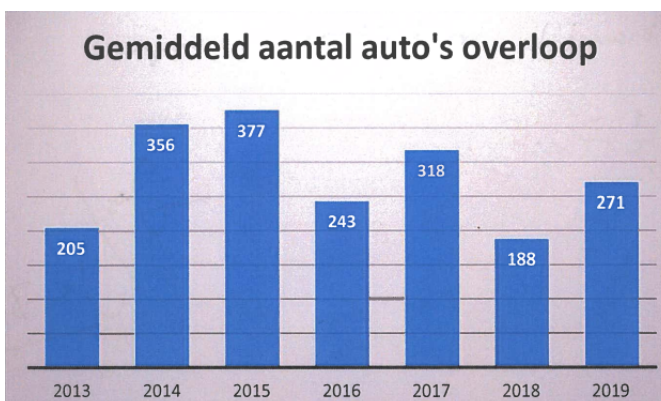
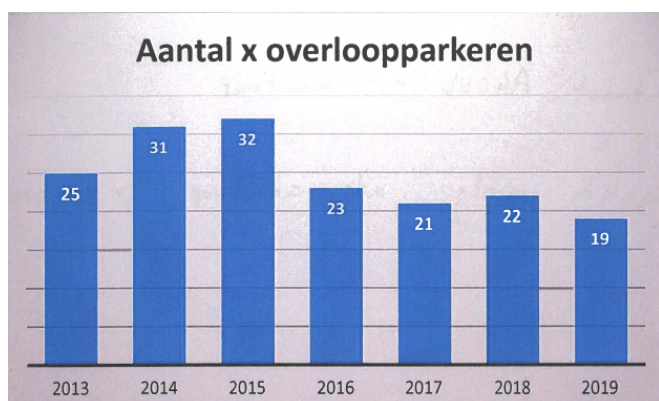
Het pretpark heeft sinds 13 juli 2019 een onherroepelijk bestemmingsplan waarin de parkeervoorzieningen zijn opgenomen. Het park heeft twee parkeerterreinen in eigendom waar de bezoekers kunnen parkeren. Direct naast het pretpark is een parkeerterrein gelegen en een tweede groter parkeerterrein is op enige afstand gelegen (het zgn. voormalig Motelterrein aan de J.C. Wilsaan). Julianatoren verzorgt zelf pendelvervoer vanaf dit parkeerterrein naar het park.

Apenheul

De bezoekers van Apenheul parkeren in hoofdzaak op een parkeerterrein aan de voorzijde van het park, gelegen in de hoek Burgemeester Roosmale Nepveulaan/J.C. Wilsaan. Dit terrein is in eigendom van de gemeente. Op het moment dat de capaciteit van dit parkeerterrein onvoldoende is, parkeren bezoekers sinds 2015 op een oefenveld, gelegen op het terrein van AGOVV. Sinds 2017 is hiervoor een tweede oefenveld in gebruik genomen. De capaciteit van het overloopparkeren bedraagt hiermee ca. 800 parkeerplaatsen.

Tot het jaar 2017 werden de bermen van de J.C. Wilsaan benut om bezoekers te laten parkeren op het moment dat het reguliere parkeerterrein vol was. Hiervoor werd de J.C. Wilsaan afgesloten voor het doorgaande verkeer. Deze situatie leidde tot veel negatieve reacties uit de omliggende woonbuurten. De verkeersstromen moesten worden omgeleid omdat op de drukke dagen de J.C. Wilsaan niet toegankelijk was voor doorgaand verkeer. Daarnaast was er veel kritiek op de parkeer- en verkeersmaatregelen die werden getroffen. Op drukke dagen trad er forse stagnatie op, op de aanvoerwegen die naar Apenheul leiden.

Sinds 2017 wordt het overloopparkeren volledig opgevangen op de oefenterreinen van AGOVV (twee oefenvelden) en is tevens besloten de bermen van de J.C. Wilsaan niet meer te benutten. Daarnaast is vanaf dat seizoen een aantal beheersmaatregelen getroffen om de overlast door het bezoekersverkeer te minimaliseren: er is een nieuw bewegwijzeringsplan gemaakt, de parkeerbegeleiding is verbeterd en op de parkeerterreinen is de parkeerapparatuur vervangen waardoor de inrijdende auto's sneller kunnen worden verwerkt. Apenheul spreidt (door het aanbieden van kortingsacties) bezoekers meer over het seizoen. Daarnaast zijn de openingstijden van het park verruimd, is er prijsvariatie ingevoerd en geeft Apenheul informatie via *social media* waardoor een betere spreiding van bezoekers over de dag plaatsvindt. In onderstaande afbeeldingen is weergegeven hoe vaak de overloopterreinen zijn gebruikt en hoeveel auto's hier gebruik van hebben gemaakt.



De ervaring van de afgelopen vier seizoenen is dat het overloopterrein 20-25 maal per seizoen is gebruikt. Op deze dagen was de bezetting van het overloopterrein gemiddeld 271 parkeerplaatsen. Slechts enkele dagen is de gehele beschikbare parkeercapaciteit op de oefenvelden benut. Er zijn in deze periode geen dagen voorgekomen waarbij de capaciteit van het overloopterrein onvoldoende bleek.

Conclusie Parkeren Attracties Apeldoorn-West

Bezoekers van de grote attracties in Apeldoorn-West kunnen op dit moment in voldoende mate parkeren op de daarvoor aanwezige parkeerterreinen. De grote attracties Paleis Het Loo en Julianatoren hebben op dit moment de parkeervraag opgelost op hun eigen terrein. Deze voorzieningen volstaan, ook tijdens drukke situaties. De huidige parkeervoorziening van Apenheul (reguliere terrein én het overloopterrein AGOVV) voldoet ook, als het gaat om de omvang. Ook op drukke dagen kunnen bezoekers hier een plek vinden om de auto te parkeren.

Verkeersdruk

Verschillende factoren maken dat de wegen in Apeldoorn-West zwaar worden belast. Bezoekers van Apenheul en de andere grote attracties (o.a. Paleis Het Loo, Julianatoren) zorgen voor verkeersdruk, vooral in de vakantieperioden en op zon- en feestdagen. Op werkdagen rijden veel werknemers van en naar de grote bedrijven in Apeldoorn-West en -Zuid. Daarnaast is er natuurlijk regulier verkeer van de woonwijken naar diverse bestemmingen. In het Coalitieakkoord is aangegeven dat de doorstroming van de Ring in 2020 onderzocht gaat worden.

Om de verkeerssituatie in Apeldoorn-West te beschrijven wordt gekeken naar een maatgevende periode. In de regel wordt dan gekeken naar de ochtend- of avondspitsperiode op reguliere werkdagen. Voor Apeldoorn-West is er nog een andere bijzondere periode, die veelal ligt in de zomermaanden en op zon- en feestdagen in het voorjaar (Paas- en Pinksterdagen). Dat zijn de dagen (20-25 keer per jaar) dat de toeristische bezoekersstromen het grootst zijn. Een overzicht van de dagen waarop overloopparkeren in de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden is in bijlage 2 gegeven. Aangezien er diverse attracties in Apeldoorn-West op geringe afstand van elkaar liggen, kunnen deze ook nog invloed op elkaar hebben. Uit het verleden zijn dagen bekend dat verschillende grote attracties gelijktijdig pieken vertoonden in bezoekersaantallen, waardoor een cumulatie van verkeersdruk ontstond, en de aanvoerwegen naar Apeldoorn-West (Amersfoortseweg, Europaweg en Laan van Spitsbergen en J.C. Wilslaan) zodanig verstopt raakten dat de omliggende wijken hier regelmatig overlast van ondervonden. Met het verbod op het parkeren langs de J.C. Wilslaan en het effectiever inrichten van parkeerbeheer op het hoofdparkerterrein is de verkeersdoorstroming verbeterd.

Verkeerstellingen

Verkeerstellingen geven inzicht in deze drukte op de verschillende wegen. In bijlage 3 zijn afbeeldingen opgenomen waarop de drukte van het verkeer is weergegeven op reguliere werkdagen en op de dagen waarop veel bezoekers naar Apenheul komen. Hieruit komt het volgende beeld naar voren. Op de dagen dat de attracties veel bezoekers trekken, is op de belangrijke wegen die leiden naar park Berg en Bos de verkeersstroom tussen 10.00 en 12.00 groter dan op de reguliere werkdagen. Op de overige wegen in Apeldoorn-west is de verkeersbelasting op dat moment lager dan op reguliere werkdagen.

Alleen de verkeersintensiteiten zeggen echter niet voldoende. Belangrijk is een beeld te hebben van de effecten op de omgeving op de drukke momenten. Hoe is het met de bereikbaarheid gesteld op deze momenten? Om hier inzicht in te krijgen kunnen we kijken naar de opgetreden vertraging op het netwerk. In bijlage 3 zijn ook vertragingbeelden opgenomen voor de reguliere werkdagen en voor de dagen dat Apenheul veel bezoekers kreeg, en de overloopparkerplaats in gebruik is geweest. Op deze beelden zien we dat de vertraging op het netwerk op reguliere werkdagen groter is dan de vertraging op de dagen dat Apenheul veel bezoekers krijgt. Dat wordt vooral verklaard uit het feit dat het algemene verkeersbeeld op een drukke toeristische dag aanzienlijk rustiger is (vanwege het weekend of vakantieperiode) dan het verkeersbeeld op een reguliere werkdag, buiten de vakanties of weekenden.

Ervaringen

Ervaringen van hulpdiensten die zijn opgedaan sinds 2017 zijn voor wat betreft de verkeersafwikkeling positief. 'Positief' wil zeggen dat de hulpdiensten aangeven dat er zich in die periode geen situaties hebben voorgedaan waarbij de bereikbaarheid beperkt of belemmerd is geweest als gevolg van bezoekers die naar de attracties³ reden. Accres heeft in haar evaluatie⁴ ook aangegeven hoe diverse partijen aankijken tegen de verkeerssituatie zoals die zich op de drukke dagen heeft voorgedaan. Deze evaluatie is opgenomen in bijlage 4. Op drukke dagen is de toestroom van auto's zoals gezegd groot, maar dit heeft niet meer geleid tot langdurige verstoppingen van hoofdwegen.

Buurtonderzoek

Om vanuit de buurt ook een goed beeld te krijgen van de ervaringen van de bewoners uit de omliggende wijken is in september 2019 een raadpleging gehouden onder de buurtbewoners. Hierbij zijn bewoners geïnterviewd die wonen

³ Kanttekening is wel dat in deze periode paleis Het Loo gesloten is geweest vanwege de ingrijpende verbouwing die plaatsvindt.

⁴ Zie hierover bijlage 4 rapportage Accres: 'Evaluatie parkeren Apeldoorn-West 2018'

langs de toevoer wegen naar Apenheul (Laan van Spitsbergen, Asselsestraat, Jachtlaan en JC Wilsaan). Het doel hiervan is geweest om een indruk te krijgen van het gevoel van de bewoners over het verkeersbeeld op de dagen dat Apenheul veel bezoekers trekt. Gevraagd is naar de ervaren verkeers- en parkeeroverlast op de dagen dat Apenheul veel bezoekers trekt. De resultaten van de interviews zijn opgenomen in bijlage 5. Een meerderheid van de ondervraagden gaf hierbij aan niet of slechts af en toe overlast hiervan te ondervinden. Men gaf aan dat de verkeersbelasting op reguliere werkdagen in de regel groter is dan op de dagen dat Apenheul veel bezoekers trekt.

Conclusie Verkeersdruk

We zien dat de verkeersdruk in Apeldoorn-West structureel vrij hoog is, vooral op de reguliere werkdagen. Dit zien we door regelmatig optredende vertragingen bij diverse knelpunten op de westelijke ring, bijvoorbeeld bij de gelijkvloerse spoorwegovergang in de Laan van Spitsbergen. Kijken we specifiek naar de wegen die naar Apenheul leiden, dan zien we op de dagen dat veel attractiebezoekers komen, een hogere piekbelasting dan op de reguliere werkdagen. De optredende vertragingen zijn echter het grootst op de reguliere werkdagen, tijdens de ochtend- en avondspits. Dat wordt verklaard door de zwaardere verkeersdrukte op alle wegen in Apeldoorn-West die buiten de vakanties en weekenden optreedt.

Hieruit kan de conclusie getrokken worden dat de structurele verkeersdruk in Apeldoorn-West slechts door een gering gedeelte wordt veroorzaakt door de bezoekers die naar de toeristische attracties rijden. Op slechts een beperkt aantal dagen per jaar (20-25) is de piekbelasting (tussen 10.00 – 12.00 uur) hoger dan op de reguliere werkdagen. De doorstroming op de Ring wordt in 2020 onderzocht.

HET BELEID

Regionaal: Veluwe op 1

Een coalitie van provincie, gemeenten, ondernemers en maatschappelijke partijen werkt aan de VeluweAgenda. De VeluweAgenda beoogt de Veluwe op 1 te houden als meest aantrekkelijke vakantiegebied van Nederland op zodanige wijze dat het stamkapitaal (natuur, landschap en erfgoed) erop vooruit gaat. De VeluweAgenda is in 2017 door het college vastgesteld als onderdeel van de notitie 'Apeldoornse inzet gebiedsopgave Veluwe', en bestaat uit zes programmalijnen:

1. Robuuste natuurnetwerken
2. Vitaal landschap
3. Beleefbaar erfgoed
4. Beste bereikbaarheid
5. Top activiteiten
6. Excellent verblijf

De programmalijn *Bereikbare Veluwe* gaat over het zodanig faciliteren van bezoekersstromen dat de verstoring van de natuur en de belasting van het milieu worden verminderd. Met name de belasting door stikstof (vanwege verkeer, landbouw en industrie) is schadelijk voor de natuur. Hiermee heeft de programmalijn *Bereikbare Veluwe* een directe relatie met de programmalijn *Robuuste natuur* en de huidige problematiek met de PAS. Laatstgenoemde programmalijn werkt aan een recreatiezonering die aangeeft waar dagtoerisme kan worden geconcentreerd en waar tegelijk het leefgebied van kwetsbare vogelsoorten minder wordt verstoord (Natura2000).

Vanuit de VeluweAgenda wordt gewerkt aan een model met toegangspoorten voor toeristen die, gekoppeld aan de beleevingsgebieden, niet alleen voorzien in een logistieke behoefte, maar ook een bepaalde thematiek en uitstraling krijgen. Dit beleid borduurt voort op het beleid van de Veluwetransferia en de zogenaamde P-Veluwe (Veluwe 2010) die grotendeels zijn gerealiseerd.

Lokaal: Ontwikkelstrategie Westrand Apeldoorn 2017-2030

De ontwikkelstrategie Westrand Apeldoorn 2017-2030 is gericht op het stimuleren van excellentie. De beperkte schuifruimte die binnen de westrand nog aanwezig is voor het toevoegen of anders positioneren van functies kan maar één keer worden benut. Daardoor zal niet elke ontwikkeling hier kunnen plaatsvinden. Bij de keuze voor een initiatief wordt vooral gekeken naar de toegevoegde waarde van het initiatief voor het realiseren van de doelen uit de VeluweAgenda. Uitbreidingsplannen van ondernemers zijn natuurinclusief. Productkwaliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit gaan hand in hand. Bij nieuwe initiatieven zal de invloed op zowel de waterhuishouding en drinkwatervoorziening van het gebied als de brandveiligheid op de Veluwe integraal onderdeel zijn van de beoordeling. Centraal in de beoordeling staat het streven naar 'excellente Veluwe-ervaringen' zoals in de VeluweAgenda is geformuleerd. Voor de westrand is dat begrip verder geconcretiseerd.

Voor het realiseren van een excellente Veluwe-ervaring moet een ontwikkeling voldoen aan de volgende criteria:

- Het Veluws stamkapitaal moet op een vernieuwende manier worden beleefd.

- De ontwikkeling moet letterlijk en figuurlijk zijn geworteld in het Veluws DNA ('*roots in the woods*' in *optima forma*).
- De ontwikkeling biedt 'een totaalbeleving' van aankomst tot vertrek. Deze start bij aankomst en parkeren en loopt door tot het moment van vertrek.
- Het stamkapitaal moet worden verrijkt en versterkt.
- De ontwikkeling moet een aanwinst zijn voor de bewoners en ondernemers op de Veluwe.

Dit kan worden vertaald in zes principes voor initiatieven in de westrand:

1. Er is sprake van een excellente beleving.
2. De ontwikkelruimte (planologisch en fysiek) is gekoppeld aan de mate van excellentie.
3. Een nieuwe ontwikkeling krijgt alleen ruimte als hij een excellente beleving aanbiedt die er nog niet is.
4. Thema en locatiekeuze hebben letterlijk en figuurlijk '*roots in the woods*'.
5. "Nemen = geven"
6. Elk initiatief zorgt ervoor dat het stamkapitaal wordt versterkt (=woon- en leefklimaat van natuur en mens).

Lokaal: Verkeersbeleid

In het vigerende verkeersbeleid (Verkeersvisie 2016-2030) worden de ambities op het gebied van Mobiliteit beschreven. De ambitie is om de bereikbaarheid van Apeldoorn te verbeteren. Zowel vanuit het bewonersperspectief als vanuit het economisch perspectief is dit van groot belang. Tegelijk doen we dat in Apeldoorn op een zo duurzaam mogelijke manier. Dit betekent dat naast het oplossen van knelpunten in het wegennet er ook wordt ingezet op het zo efficiënt mogelijk benutten van de huidige infrastructuur. Een beter gebruik wordt onder andere bewerkstelligd door de inzet op duurzame alternatieven voor autoverkeer (fiets, openbaar vervoer). Ook wordt gekeken naar het inzetten op transferia en overstappunten in de stadsrand, waar automobilisten kunnen overstappen op vervoersalternatieven. Verkeer wordt hierbij afgevangen aan de stadsrand om gebundeld en op een schone manier verder te worden gebracht. Dit vergroot de leefbaarheid in de stad. Naast de bereikbaarheid per auto wordt ingezet op een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en de fiets. Ook nieuwe initiatieven en (technologische) ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit worden verkend. Hierbij valt te denken aan *Mobility As A Service* (MAAS) en slimme informatievoorziening (bijvoorbeeld bewegwijzering) richting de weggebruikers.

Vertaald naar Apeldoorn-West:

Voor Apeldoorn-West is de ambitie geformuleerd om knelpunten op het wegennet op te lossen, zoals bijvoorbeeld de gelijkvloerse spoorwegovergang op de Laan van Spitsbergen. Daarnaast wordt in 2020 een visie op de ring opgesteld, waarin knelpunten worden onderzocht en oplossingen voor de structurele verkeersdruk in beeld worden gebracht. Hierbij is het gebied rond de op/- afrit Apeldoorn-West in beeld als mogelijke locatie voor een toekomstig overstappunt om vandaar verder de stad te bereiken. Zeker als hiermee doelgroepen kunnen worden bediend die hiervan dagelijks gebruik maken, kan dat een verlichting geven op het verkeersnetwerk in de stad. Hierbij kan ook de combinatie worden gezocht met het treinverkeer, op een nog te ontwikkelen voorstadshalte Apeldoorn-West. Ook met de nieuwe vervoerder Keolis worden gesprekken gevoerd om de bediening van de toeristische attracties.

Conclusie ruimtelijk beleid

- ✓ Toeristisch samenwerken om bij te dragen aan kwaliteit van de toeristische Veluwe (Veluweagenda).
- ✓ Nieuwe ontwikkelingen moeten van grote kwaliteit zijn en kwalitatief wat toevoegen aan het gebied. Toeristische attracties houden qua parkeren hun eigen broek op (Ontwikkelstrategie Westrand Apeldoorn).
- ✓ Om de bereikbaarheid van Apeldoorn-West te verbeteren wordt gekeken naar de knelpunten op de hoofdwegenstructuur. Tevens wordt gezocht naar oplossingen die bijdragen aan lagere verkeersbelasting, zoals overstappunten of transferia, om de dagelijkse verkeersdruk te verminderen (Verkeersvisie).

DRIE MODELLEN

Zoals eerder aangegeven zijn in de discussie vijf oplossingsrichtingen ontstaan. Deze 5 oplossingen zijn nogal verschillend qua ligging en omvang. Om deze op een goede manier te kunnen vergelijken en beoordelen zijn de oplossingsrichtingen ingedeeld in drie verschillende modellen. De verschillende modellen komen tegemoet aan verschillende ambities en opgaven die bestaan in Apeldoorn-West. Bij de beschrijving van de vijf oplossingsrichtingen wordt aangegeven aan welk model het tegemoet komt.

Drie modellen

Hieronder worden 3 modellen beschreven die op verschillende manieren bijdragen aan ambities en doelen voor Apeldoorn-West.

Model Overloopterrein

Voor een overloopterrein geldt dat deze alleen op piekdagen wordt benut en dat deze op loopafstand moet liggen van de betreffende attractie. Als de afstand te groot wordt, moet een pendeldienst ingezet worden om bezoekers te vervoeren. De inrichting moet functioneel en netjes zijn, het belevingsaspect telt hier minder. Dit model gaat in principe uit van handhaving van de bestaande reguliere parkeerterrein van Apenheul in combinatie met een overloopterrein voor Apenheul voor hoogtijdagen.

Definitie:

Een secundaire parkeervoorziening gelegen op loopafstand of op enige afstand, van een voorziening (attractie), die wordt benut op het moment dat het primaire parkeerterrein vol is, of vol dreigt te raken, op grond van ervaringen of voorspellingen. De afstand tot de attractie bepaalt of er vervolgvervoer nodig is om bezoekers naar de attractie te vervoeren.

Drie oplossingsrichtingen passen in het model 'overloopterrein': het definitief in gebruik nemen van huidige overloopterrein bij AGOVV, het toevoegen van een parkeerdek op het huidige parkeerterrein aan de J.C. Wilsaan en het realiseren van een nieuw overloopterrein langs de Hoog Buurloseweg dichtbij de afslag A1-Hoenderloo.

Uitgangspunten bij het model overloopterrein

- Afhankelijk van de afstand tot de attractie moet vervolgvervoer (pendel) worden georganiseerd om bezoekers te vervoeren.
- De voorziening wordt alleen in het toeristisch seizoen gebruikt op de dagen dat het reguliere terrein niet toereikend is.
- De inrichting van deze voorziening hoeft niet zo zwaar te worden uitgevoerd omdat de voorziening niet jaarrond wordt gebruikt.
- De omvang dient ca. 800 parkeerplaatsen te zijn.
- Een veilige verkeersontsluiting op het wegennet.

Model Toeristisch transferium

Een toeristisch transferium kan tegemoet komen aan de ambitie om het toerisme te versterken en een nieuwe excellente voorziening toe te voegen in het gebied. Het doet twee dingen: het past de parkeeropgave voor de gezamenlijke grote attracties in, in het natuurlijke landschap van de Veluwe. Tegelijk kan het een voorziening worden met een eigen toeristische belevingswaarde: letterlijk het hoog(s)te punt van de Veluwe.

Definitie:

Een gecombineerde parkeeroplossing voor het toeristisch parkeren van de drie grote attracties in de westrand, centraal gelegen ten opzichte van de attracties. Een dergelijke oplossing kan alleen gerealiseerd worden als meerdere grote attracties meedoen, er positieve effecten zijn voor de natuur, en de voorziening een excellente uitstraling heeft, waarbij de beleving van attracties en Veluwe al vanaf de parkeervoorziening begint. De achterblijvende parkeervoorzieningen kunnen wellicht dienen als extra uitbreidingsmogelijkheden voor de attracties of worden ingezet voor een andere invulling waardoor deze inkomsten kunnen genereren of als inzet dienen voor natuurproblematiek.

Twee oplossingsrichtingen passen in het model 'toeristisch transferium': de voormalige Motellocatie waar nu bezoekers van Julianatoren op drukke dagen parkeren en de locatie 'Gat van Zevenhuizen', gelegen aan de Amersfoortseweg naast Julianatoren.

Uitgangspunten toeristisch transferium

- Een permanente parkeerlocatie voor de grote toeristische attracties Apenheul, Paleis het Loo en Julianatoren.
- Een centrale ligging tussen deze attracties.
- De omvang afhankelijk van de locatie.
- De ontsluiting vanaf J.C. Wilsaan en/of Amersfoortseweg.
- Bij voldoende omvang kunnen de bestaande parkeervoorzieningen bij attracties worden opgeheven en een andere bestemming krijgen.
- Een ambitieus visitekaartje voor de Veluwe op 1 en stad Apeldoorn (toeristisch toplandschap).
- Kwalitatieve Veluwe belevenis tussen transferium tot entree attractie (voor- en natransport).
- Een voor- en natransport jaarrond.
- Natuurinclusief noodzakelijk i.v.m. ligging in Natura 2000/GO/GNN (Groene Ontwikkelingszone en Gelders Natuurnetwerk).

Model Stadstransferium

Een stadstransferium komt tegemoet aan de bereikbaarheidsopgave in Apeldoorn-West, om hier structureel de verkeersdruk te verminderen, ook buiten de toeristisch drukke dagen. Een dergelijke voorziening vangt het verkeer af aan de rand van de stad. Vanuit het transferium kunnen bezoekers collectief en duurzaam hun reis vervolgen naar hun bestemming. Een stadstransferium kan ook dienen als parkeerlocatie (op de drukke dagen) voor Apenheul. Bezoekers dienen dan op een hoogwaardige manier naar Apenheul te worden vervoerd.

Definitie:

Een multifunctionele parkeervoorziening die is gelegen aan een invalsweg vanaf de snelweg, gelegen aan de rand van de stad (tussen afrit snelweg en ring van Apeldoorn), waar verschillende doelgroepen kunnen parkeren en kunnen overstappen op (duurzaam) vervolgvervoer.

In het verkeersbeleid is de ambitie uitgesproken om vanaf de verschillende invalswegen vanaf de snelwegen dergelijke overstappunten te realiseren. Het gebruik van dergelijke overstappunten kan het aantal verkeersbewegingen in de stad terugdringen. Hierdoor kan de bestaande infrastructuur in de stad beter worden benut en ontstaat milieu- en ruimtewinst (komt ten goede aan de leefbaarheid). Dergelijke transferia leveren de meeste winst (lees: vermindering van de verkeersdruk in de stad) op als doelgroepen hiervan structureel gebruik maken (denk aan werknemers van bedrijven die in de stad beperkt ruimte hebben om personeel te laten parkeren).

Het model stadstransferium zou, onder bepaalde voorwaarden, ook als overloopvoorziening van Apenheul kunnen dienen. Omdat een deel van de bezoekersstromen van Apenheul langs deze voorziening komt aangereden kan hier worden geparkeerd en kan de overstap worden gefaciliteerd naar (duurzaam) vervolgvervoer naar Apenheul. Het faciliteren van bezoekers van Apenheul dient dan plaats te vinden in vakanties, weekenden en feestdagen.

Vanwege de ligging aan de rand van de stad moet vervolgvervoer worden georganiseerd, afgestemd op de verschillende doelgroepen. Werknemers moeten gedurende het hele jaar kunnen beschikken over vervolgvervoer. Voor de bezoekers van Apenheul gaat het enkel om het toeristisch seizoen. Verder kan een stadstransferium ook worden benut om bezoekers van evenementen in de binnenstad of elders in de stad (o.a. in Radio Kootwijk) te laten parkeren.

De oplossing locatie Hoog Buurloseweg gelegen aan de rand van de stad nabij de Europaweg past in het model stadstransferium (naast de mogelijkheid om ook alleen als overloopterrein te functioneren). Omdat de locatie Hoogbuurloseweg kan functioneren als overloopterrein en als stadstransferium, is in deze notitie de locatie ook voor beide functies beoordeeld.

Uitgangspunten stadstransferium

- Een ligging nabij snelwegen en/of station (Apeldoorn-West), tussen de snelweg en de Ring van de stad (Laan van Spitsbergen).
- Een ontsluiting vanaf de Europaweg (invalsweg vanaf de snelweg).
- Een permanente locatie voor de stad die ook kan dienen als overloopterrein van Apenheul.
- Het voor- en natransport op schaal van de stad (snel en comfortabel, betrouwbaar), jaarrond voor de doelgroepen die er structureel gebruik van maken.
- Het voor- en natransport in het seizoen op het moment dat er bezoekers van Apenheul gebruik van maken.
- Een visitekaartje voor Apeldoorn passend in het mobiliteitsbeleid.
- Een meerwaarde voor bedrijven en organisaties met grootschalige parkeerbehoefte.
- De ligging van het stadstransferium maakt dat op termijn mogelijkheden ontstaan voor een koppeling met een mogelijk te ontwikkelen voorstads-halte (NS) in Apeldoorn-West.

Klantreis voor verschillende doelgroepen

Bij het vormgeven van vervolgvervoer is het belangrijk om vanuit de belevingswereld van de klant vervoersconcepten te ontwikkelen. Waar heeft de klant behoefte aan? In de reis van de klant neemt het voor- en natransport een belangrijke rol in bij een beslissing om gebruik te maken van een parkeervoorziening. Tijdsbeslag, beleving, gemak en frequentie zijn hierbij belangrijk, maar deze zijn voor de diverse doelgroepen verschillend. Het vervolgvervoer (pendel) dient dan ook maximaal aan de wensen van de doelgroep te worden afgestemd om een aantrekkelijk alternatief voor deze doelgroep te zijn. Op het moment dat dat niet voldoet, bestaat het risico dat de doelgroep hier geen gebruik van zal maken.

BESCHRIJVING EN BEOORDELING VAN OPLOSSINGSRICHTINGEN

In het vorige hoofdstuk zijn drie modellen beschreven die elk op een andere manier tegemoetkomen aan bestaande ruimtelijke ambities van de gemeente (ruimtelijk beleid). In dit hoofdstuk wordt een nadere uitwerking gegeven van de vijf eerder genoemde oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen zullen daarna worden beoordeeld op verschillende aspecten, zoals gemeentelijke ambities (voortkomend uit het ruimtelijk beleid), en ruimtelijke randvoorwaarden (op basis van bestaande wetgeving) maar ook op praktische bruikbaarheid en kosten.

Voor alle locaties geldt dat de planvorming bij nadere uitwerking getoetst moet worden aan de Wet Natuurbescherming. Hiervoor dient bij elke oplossingsrichting een actueel nader onderzoek plaats te vinden op het gebied van natuur (ecologie en stikstof). Als er daarnaast uit een zogenaamde Voortoets (nu niet uitgevoerd) blijkt dat een Passende Beoordeling noodzakelijk is, dient er ook een Plan MER opgesteld te worden.

Financieel zijn de gevolgen per oplossingsrichting in beeld gebracht. Deze resultaten zijn separaat opgenomen in een niet openbare bijlage 1 en 2 bij de stukken voor college en gemeenteraad.

Uitbreiding parkeercapaciteit op het reguliere parkeerterrein



Technische gegevens

Omvang terrein	: 30.479 m ²
Eigendomssituatie	: Gemeente Apeldoorn
Bestemmingsplan	: Park Berg en Bos
Bestemming	: Verkeer-Weg, functieaanduiding parkeerterrein
Natura 2000	: Nabij Natura 2000 gebied
Maaiveld/dek/bak	: Dek
Aantal parkeerplaatsen	: 800 toevoegen aan huidige capaciteit
Investering	: PM (zie niet openbare bijlage 1)

Algemene beschrijving

Dit model gaat uit van het vergroten van de huidige parkeercapaciteit van het reguliere parkeerterrein door het toevoegen van een extra parkeerdek. De parkeercapaciteit die nu op de AGOVV oefenvelden wordt ingezet als overloop, wordt daarmee opgeheven. Hiermee wordt de totale parkeerbehoefte voor de bezoekers van Apenheul op loopafstand van het park gerealiseerd. Vervolgvervoer (pendel) is daarbij niet nodig. Het inpassen van een parkeerdek kan op diverse manieren worden ingevuld, waarbij er tevens over kan worden gedacht om het grote parkeerterrein en het tegenoverliggende kleinere parkeerterrein opnieuw in te delen. Hierdoor ontstaan kansen om de kwaliteit en de inpassing van het huidige terrein te vergroten.

Toets geldend bestemmingsplan

Het bouwen van een parkeerdek is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Om het parkeerdek mogelijk te maken is een bestemmingsplanherziening of een uitgebreide Wabo procedure nodig. Hierbij geldt het criterium van een goede ruimtelijke ordening. En dat betekent dat er op alle facetten van de ruimtelijke ordening, waaronder stikstofdepositie, wordt getoetst en waaraan moet worden voldaan.

Verkeer en veiligheid

Het is een overzichtelijke variant, waarbij niet meer geschakeld hoeft te worden in het sturen van bezoekersstromen. Dat maakt het voor de bezoekers van Apenheul overzichtelijk. Er is één parkeerlocatie waar alle bezoekers altijd parkeren. Daardoor wordt zoekverkeer voorkomen. Tegelijk is het gevolg van deze vorm van concentratie dat de bezoekers uit het zuiden en oosten (die aanrijden via de Europaweg en Laan van Spitsbergen) op drukke dagen naar het reguliere parkeerterrein moeten doorrijden. Dit betekent een extra belasting van dit deel van de ring, de rotonde bij AGOVV en de J.C. Wilsaan. Het gaat om de 5 tot 10 drukste dagen in het jaar dat de toestroom van bezoekers het grootst is en er extra drukte merkbaar is. Hierbij kan kortdurende stagnatie optreden. Deze toename is op het gehele verkeersbeeld in Apeldoorn-West niet groot, maar het is op deze dagen wel een extra belasting t.o.v. de huidige situatie. Bij deze oplossingsrichting kunnen verbeteringen worden voorgesteld door met digitale verwijsborden te werken die kunnen inspelen op de drukte en verkeer geleiden via de best beschikbare routes. Ook kunnen bijvoorbeeld digitale camerasystemen helpen bij het snel oprijden van de parkeerterreinen waardoor de doorstroming wordt bevorderd.

Milieu

Doordat op een deel van de routes meer verkeer komt te rijden, kan dat negatieve consequenties hebben voor een aantal milieuaspecten. Op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en stikstof zal dit getoetst moeten worden, waarbij een eerste scan op het gebied van stikstofdepositie uitwijst dat deze ontwikkeling kansrijk lijkt.

Natuur

Het reguliere parkeerterrein ligt ingeklemd tussen een woonwijk en het Boschbad met bijbehorende vijverpartij en bossen. De begrenzing van Natura2000 ligt even verderop, ten noorden van de Felualaan, zie de kaart hieronder.



In groen: de aanduiding van Natura 2000

De parkeerplaats kent zelf geen gebiedsbescherming. Wel is vanuit het recentere verleden bekend dat rondom dit gebied onder meer dassen leven. De huidige parkeerlocatie is al een sterke verstening in dit gebied. Een groene inpassing van een parkeerdek op dit terrein biedt kansen voor verbetering van de klimaat- en biodiversiteitsdoelen. Bij het verder ontwikkelen van deze variant dient een geactualiseerd ecologisch onderzoek plaats te vinden.

Ruimtelijke kwaliteit en landschap

Het bosachtige karakter overheerst en de bebouwing is hieraan ondergeschikt. Dit zorgt voor een prettig en ontspannen beeld met veel ruimte. De bosbeplanting rondom Apenheul en ook de groene volwassen bomen rond de parkeerplaats bepalen voor een groot deel het beeld. Het entreeplein markeert de overgang van Veluwe naar de stad. Direct naast het entreeplein ligt de centrale parkeervoorziening.

Een goede parkeeroplossing is essentieel voor het goed functioneren van de recreatieve voorzieningen maar tegelijk is een parkeervoorziening van deze omvang erg dominant in het straatbeeld. De groene omkadering van het parkeerterrein is hierbij essentieel om een achteruitgang van de groene beleving die heerst in dit deel van de stad en bij de directe omwonenden te voorkomen (en liever nog een verbeteringslag te maken).

Regionale economie

Deze oplossing draagt bij aan de bereikbaarheid van Apenheul en de attracties gelegen in het park Berg en Bos.

Daarmee draagt deze ook bij aan de bedrijfszekerheid van deze bedrijven. De oplossing heeft verder geen functie voor andere toeristische bedrijven in de bredere omgeving (zoals bijvoorbeeld Paleis Het Loo of Julianatoren).

Duurzaamheid en klimaat

Door het bundelen van het parkeren in een voorziening die groen wordt ingepast, kan de verharding worden verminderd. Dat komt weer ten goede aan het verminderen van hittestress op deze locatie. Omdat het hier om een gebouwde voorziening gaat, liggen er koppelkansen om de garage te voorzien van zonnepanelen en een vegetatiedak.

Conclusie

De locatie is onder voorwaarden kansrijk.

Handhaven overloopparkeren oefenvelden AGOVV



Technische gegevens:

Omvang terrein	: 7.674 m ² + 10.865 m ²
Eigendomssituatie	: Voetbalvereniging AGOVV
Bestemmingsplan	: Laan van Spitsbergen
Bestemming	: Sport, parkeren t.b.v. sport
Natura 2000	: Net buiten
Maaiveld/dek/bak	: Maaiveld
Aantal parkeerplaatsen	: ca. 775 (geen parkeervak-indeling)
Investering	: PM (zie niet openbare bijlage 1)

Algemene beschrijving

De oefenvelden zijn nu in gebruik als overlooplocatie voor bezoekers van Apenheul en de andere attracties gelegen in het park Berg en Bos. Deze parkeerplaats wordt ingezet op het moment dat het reguliere parkeerterrein bijna vol raakt. Op dat moment wordt de bewegwijzering aangepast en wordt het verkeer naar de oefenvelden geleid, via de Asselsestraat en de Harpweg. Op een aantal dagen dat op voorhand grote drukte wordt verwacht (op basis van aantallen verkochte online-tickets, weersverwachting en of het zomervakantie, weekend of feestdag is, wordt het overloopterrein al direct aan het begin van de dag gevuld, gelijktijdig met het reguliere parkeerterrein. Dit gelijktijdig vullen zorgt voor een spreiding van de bezoekersstromen.

Toets geldend bestemmingsplan

Voor het bestendigen van het gebruik van de oefenvelden is een bestemmingsplanherziening of een uitgebreide Wabo-procedure nodig. Hierbij geldt het criterium van een goede ruimtelijke ordening. En dat betekent dat er op alle facetten van de ruimtelijke ordening, waaronder stikstof, wordt getoetst en waaraan moet worden voldaan.

Verkeer en veiligheid

In de jaren dat deze oplossing in gebruik is, is de overlast op drukke dagen voor de omliggende wijken afgenomen ten opzichte van de jaren daarvoor. Dat heeft er enerzijds mee te maken dat er duidelijkere en betere afspraken zijn gemaakt over de verwijzing van het verkeer naar de parkeerlocaties. Daarnaast heeft Apenheul ook actief gestuurd op de spreiding van de bezoekersstromen.

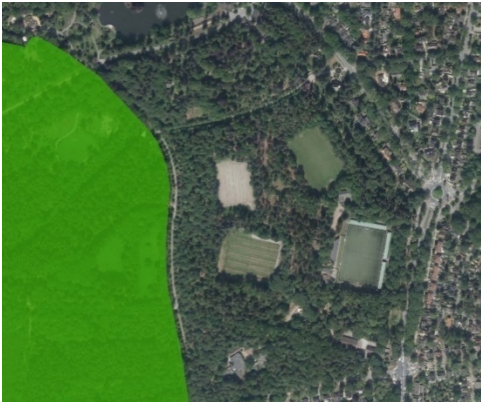
Ook de manier van vullen is van belang. De oefenterreinen zijn bereikbaar via de Asselsestraat en de Harpweg. Dit maakt dat het mogelijk is om de bezoekersstromen die uit de verschillende windrichtingen afkomstig zijn, gescheiden van elkaar naar de parkeervoorzieningen te begeleiden. Hierdoor wordt een deel van de Laan van Spitsbergen, de rotonde AGOVV, de J.C. Wilsaan en het voorplein (waar de parkeerders oversteken van het parkeerterrein naar het park) ontlast. Het is een monofunctionele oplossing die alleen voor Apenheul en de andere attracties in het park Berg en Bos functioneert.

Milieu

De aanrijroutes zijn bij deze oplossing zoals deze nu ook al zijn. Er treden geen wijzigingen op tov de huidige situatie. Op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en stikstof zal een toets moeten plaatsvinden, waarbij een eerste scan op het gebied van stikstofdepositie uitwijst dat deze ontwikkeling kansrijk lijkt.

Natuur

De oefenvelden liggen ingebed tussen bos- en groenstructuren aan de westrand van Apeldoorn. Het gebied maakt geen onderdeel uit van Natura2000 of GNN, maar ligt er dicht tegen aan, zie onderstaande kaart.



In groen: de aanduiding van Natura 2000

Deels betreft het sportbestemming, maar direct aanliggend gaat het om bosbestemmingen. Ook hier is bekend dat dassen gebruik maken van het gebied. Het tijdelijke gebruik en het deels zoneren van het huidige overloopparkeren heeft op die functie geen afbreuk gedaan.

Ruimtelijke kwaliteit en landschap

De voorziening ligt nu in een van de groene kamers van de sportvelden midden in het bos. De zichtbaarheid van de locatie vanaf de openbare weg is beperkt. De ruimtelijke kwaliteit van deze groene kamers staat door de functie van het overloopparkeren onder druk, al is de impact op de landschappelijke kwaliteiten gering.

Regionale economie

Deze oplossing draagt bij aan een bereikbaarheid van Apenheul en de attracties gelegen in het park Berg en Bos, en daarmee aan de bedrijfszekerheid van deze bedrijven. Deze oplossing heeft verder geen functie voor andere toeristische bedrijven in de bredere omgeving (Paleis Het Loo of Julianatoren).

Duurzaamheid en klimaat

Het formaliseren van de locatie heeft voor bijvoorbeeld hittestress of de verslechtering van het verblijfsklimaat weinig of geen invloed aangezien de locatie slechts op hoogtijdagen gebruikt wordt. Bij het extra aanbrengen van verharding kan de locatie versneld opwarmen dan is wel sprake van een toename van hittestress in de stad en dus een nadilig effect. Dat is ongewenst.

Conclusie

De locatie is onder voorwaarden kansrijk.

Overloopparkeren Hoog Buurloseweg



Technische gegevens:

Omvang terrein	: 24.158 m ²
Eigendomssituatie	: Privaat
Bestemmingsplan	: Veluwe
Bestemming	: Agrarisch en natuur, parkeren in strijd met
Natura2000	: Net buiten
Maaiveld/dek/bak	: Maaiveld/dek
Aantal parkeerplaatsen	: Maaiveld ca. 800
Investering	: PM (zie niet openbare bijlage 1)

Algemene beschrijving

Deze locatie aan de Hoog Buurloseweg is gelegen nabij de Europaweg, de stedelijke invalsweg vanaf de A1. Hier kan een overloop-parkeervoorziening worden gerealiseerd, waarbij bezoekers van Apenheul een parkeerplaats kan worden geboden. Deze functie past binnen het model overloopparkerterrein. Dit maakt dat deze functie ca. 20-25 keer per jaar wordt benut, in het toeristisch seizoen. Dit maakt dat de inrichting van de parkeerplaatsen relatief sober kan worden uitgevoerd. Omdat het overloopterrein aan de rand van de stad is gelegen moet vervolgvervoer worden georganiseerd. Om bezoekers te verleiden van deze voorziening gebruik te maken moet het aantrekkelijk worden gemaakt voor attractiebezoekers om hier te parkeren, bijvoorbeeld door het aanleggen van toiletvoorzieningen. Ook zal bij deze locatie bushaltes moeten worden gemaakt om bezoekers comfortabel in te laten stappen en ook zal een voorziening aangelegd moeten worden om de bussen te laten keren.

Toets geldend bestemmingsplan

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet een bestemmingsplanherziening of een uitgebreide Wabo procedure worden gevolgd. Hierbij moet worden voldaan aan het criterium goede ruimtelijke ordening. En dat betekent dat er op alle facetten van de ruimtelijke ordening waaronder stikstof, moet worden getoetst en waaraan moet worden voldaan.

Verkeer en veiligheid

Het terrein aan de Hoog Buurloseweg kan ook worden benut als overloopparkerplaats. Door de ligging aan de rand van de stad kan het ervoor zorgen dat de verkeersdruk in de stad wordt vermindert. De doelgroep maakt echter een beperkt aantal dagen per jaar gebruik van deze locatie (20-25 keer per jaar). Daardoor zijn de verkeerseffecten ook alleen merkbaar op deze dagen. Vanwege de afstand van deze locatie tot Apenheul moet vervolgvervoer worden georganiseerd. Daarmee moeten de parkeerders op dit terrein met pendelbussen van en naar Apenheul worden gebracht. Omdat het aantal maal dat het overloopparkeren wordt ingezet niet altijd vooraf in te plannen is, vraagt dit flexibiliteit van de pendelvervoersdienst. Dit maakt het benutten van deze overloopparkerplaats organisatorisch complexer dan een overlooplocatie die op loopafstand van Apenheul is gelegen. Om bezoekers van maximaal 800

auto's te kunnen vervoeren in een periode van 2 uur zijn ca. 12 bussen nodig op basis van de afstand die afgelegd moet worden.⁵

Pendelvervoer

De locatie is verder weg gelegen van het Park Berg en Bos (4 km), maar met vervolgvervoer kunnen bezoekers vervoerd worden naar het park. Wel moet daarbij worden gerekend met extra kosten om de bezoekers te verleiden om hiervan gebruik te maken. Het moet voor bezoekers aantrekkelijk zijn om hier te parkeren. Eventueel kunnen bepaalde privileges worden verstrekt die hieraan bijdragen (denk aan lage/geen parkeerkosten, geen wachtrijen bij de kassa in het park, een leuke beleving tijdens het vervolgvervoer).

De ervaringen met een dergelijke wijze van pendelen naar een toeristische attractie zijn binnen Nederland niet bekend. Deze extra vervoersschakel kan voor bezoekers aanleiding zijn de attractie niet te bezoeken, hetgeen tot inkomstenderving bij de attracties kan leiden.

Bij pendelvervoer moet ook rekening worden gehouden met extra verkeersbewegingen door bezoekers die op basis van Google Maps of hun navigatiesysteem toch eerst hun eigen parkeerplaats gaan zoeken nabij de bestemming. Als deze toch vol blijkt te zijn, zal mogelijk eerst nog een plek in de omliggende wijk worden gezocht voordat men terugrijdt naar de parkeervoorziening op afstand. Uit ervaring blijkt dat dergelijk zoekgedrag nooit helemaal te voorkomen danwel te beïnvloeden is.

Milieu

Omdat de bezoekers bij deze oplossing aan de rand van de stad worden afgevangen en daarna gezamenlijk worden vervoerd naar park Berg en Bos, vermindert daarmee de verkeersbelasting op de toevoerwegen naar het park Berg en Bos, al is deze vermindering van geringe omvang. Voor wat betreft de milieuaspecten geluid, luchtkwaliteit en stikstof verandert de situatie ten opzichte van vandaag in positieve zin, echter als gevolg van de doelgroep bezoekers van de attracties in Park Berg en Bos slechts in zeer geringe mate. In de directe omgeving van deze locatie verandert de situatie omdat hier in de huidige situatie geen bezoekers van de attracties komen. Deze piekbelasting dient nader onderzocht te worden, waarbij een eerste scan op het gebied van stikstofdepositie uitwijst dat deze ontwikkeling kansrijk lijkt.

Natuur

De locatie is nabij Natura 2000 gebied gelegen, zie op de onderstaande onderstaand kaart.



In groen: de aanduiding van Natura 2000

Ruimtelijke kwaliteit en landschap

Deze zone dicht bij de afslag A1 is in gebruik als agrarisch gebied en ook als zodanig bestemd; het wordt omzoomd door bosschages. Het afwisselende open en besloten landschap, ook als entree richting Radio Kootwijk, is van waarde. Een overloop parkeervoorziening dient landschappelijk goed ingepast te worden, ook vanwege de nabij gelegen woningen.

De locatie is vanuit het westen de eerste ontmoeting van een bezoeker met de stad. Een groene uitstraling van het parkeerterrein kan hier in belangrijke mate bijdragen aan een positief beeld van Apeldoorn als stad op de Veluwe. Het bosbeeld en het landschap ter plaatse zijn leidend voor de verdere ontwikkeling. Een hoogwaardig voor- en natransport is voorwaarde om deze voorziening tot een succes maken.

Regionale economie

De oplossing in deze vorm wordt alleen benut door Apenheul. De oplossing draagt daardoor bij aan bereikbaarheid van Apenheul en de attracties gelegen in het park Berg en Bos, maar deze oplossing versterkt niet de bereikbaarheid van andere toeristische bedrijven in de bredere omgeving (Apeldoorn-West).

Duurzaamheid en klimaat

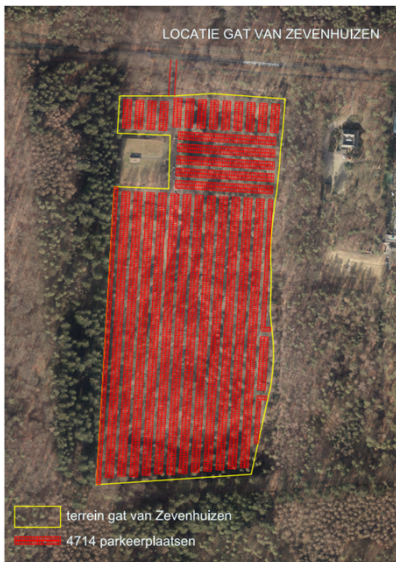
⁵ Zie **bijlage 6** waarin is weergegeven hoe tot de inzet van pendelbussen is gekomen

Met het veranderde klimaat met steeds vaker langere perioden van extreem warm weer is het belangrijk het overloop terrein zo te ontwerpen dat het gebied geen extra warmte belasting voor de stad gaat veroorzaken en niet bijdraagt aan een verdere CO2-belasting.

Conclusie

De locatie is onder voorwaarden kansrijk.

Recreatief transferium Amersfoortseweg ('Gat van Zevenhuizen')



Technische gegevens:

Omvang terrein	: 102.485 m2
Eigendomssituatie	: Privaat
Bestemmingsplan	: Park Berg en Bos
Bestemming	: Natuur, parkeerplaatsen niet toegestaan
Natura 2000	: Onderdeel van Natura 2000
Maaiveld/dek/bak	: Bak
Aantal parkeerplaatsen	: Ongeveer 4.500
Investering	: PM (zie niet openbare bijlage 1)

Algemene beschrijving

Een recreatief transferium kan een rol spelen voor bezoekers van de toeristische attracties (Paleis Het Loo, Julianatoren en Apenheul) in de omgeving. Het kan dus meerdere attracties bedienen, en daarmee (letterlijk) uitgroeien tot een toeristisch hoogtepunt, waarbij de beleving van de Veluwe kan worden versterkt. Tegelijkertijd geldt dat deze locatie is gelegen binnen Natura 2000 en het GNN. Dat maakt herontwikkeling van deze locatie moeilijk, waarbij zeer strikte voorwaarden gesteld zullen worden. Enige kansen zijn er op het moment dat met deze ontwikkeling tegelijkertijd substantieel wordt bijgedragen aan een verbetering van natuurwaarden op deze locatie (ten opzichte van de huidige situatie). Dit betekent dat een ondergrondse parkeervoorziening gemaakt zou moeten worden, waar overheen een nieuw maaiveld gemaakt moet worden. Hierop kan dan natuur terugkomen (volledig natuurinclusief bouwen). Indien het realiseren van een recreatief transferium mogelijk blijkt op deze locatie, moeten bezoekers met kwalitatief hoogwaardig (beleving) vervoer naar de verschillende attracties vervoerd worden. De ontwikkeling van deze locatie op deze manier maakt het tevens mogelijk om de achterblijvende, huidige parkeervoorzieningen van Paleis Het Loo, Julianatoren en Apenheul op een alternatieve manier te (her)ontwikkelen. Daarbij kan worden gedacht aan natuurcompensatie.

Toets geldend bestemmingsplan

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet een bestemmingsplanherziening of een uitgebreide Wabo-procedure worden gevolgd. Hierbij moet worden voldaan aan het criterium goede ruimtelijke ordening. En dat betekent dat er op alle facetten van de ruimtelijke ordening, waaronder stikstof, moet worden getoetst en voldaan.

Planologische haalbaarheid:

- Herziening bestemmingsplan of tijdelijke omgevingsvergunning wordt zeer moeilijk geacht, vanwege strikte voorwaarden vanwege de aanwezige natuurbescherming.
- Voortoets Wet Natuurbescherming zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een Passende Beoordeling en dus zal een Plan MER benodigd zijn.
- Bodemverontreiniging is aanwezig op deze locatie. Beoordeeld dient te worden of saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn. Zonder de toestemming van de provincie Gelderland en een saneringsplan mogen op deze locatie geen werkzaamheden uitgevoerd worden waarbij de grond wordt geroerd.
- Geluid- en luchtonderzoek naar de gevolgen van het voornemen zijn nodig.
- QuickScan flora en fauna t.b.v. gebieds- en soortenbescherming is noodzakelijk.

Verkeer en veiligheid

De opzet van dit model is dat de bestaande parkeervoorzieningen bij de grote attracties worden gecentraliseerd.

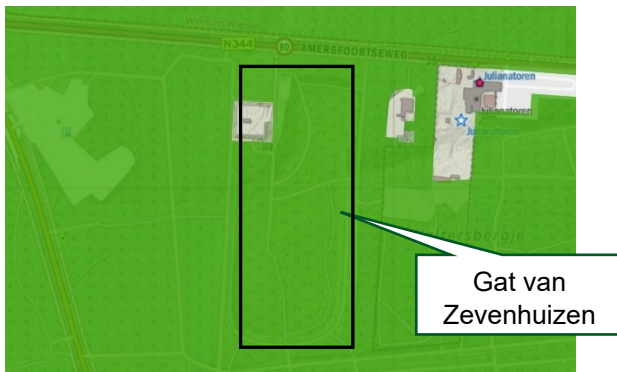
Hiervoor is een voorziening noodzakelijk van ca. 4.500 parkeerplaatsen (totale huidige parkeercapaciteit van de grote attracties), die in een ondergrondse parkeervoorziening worden ondergebracht. Vanaf deze voorziening moet vervolgvervoer worden georganiseerd om bezoekers naar de verschillende attracties te vervoeren. Logistiek gezien is dit een grote uitdaging, vooral vanwege de omvang van de bezoekersstromen die dan gezamenlijk op één centrale locatie parkeren. De toevoer routes worden zwaarder belast dan in de huidige situatie omdat het toeristisch verkeer wordt gebundeld op enkele aanrijroutes. De capaciteit van deze routes kan niet worden vergroot omdat deze routes ook in beschermd natuurgebied liggen, waardoor het risico op het optreden van vertraging/congestie op de drukke toeristische dagen groot is. Dit wordt verkeerstechnisch negatief beoordeeld. Daarnaast is het ook voor de bezoekers negatief omdat vaak verder gereden moet worden om deze parkeervoorziening te bereiken (geldt bv voor al het verkeer dat vanuit Apeldoorn komt en de attracties met de auto bezoekt). Dit heeft indirect ook negatieve gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit (incl. stikstof).

Milieu

Het bundelen van de verkeersstromen door het centraliseren van de parkeeroplossingen, leidt tot extra verkeersbewegingen (omrijden). Daardoor kan dat negatieve consequenties hebben op een aantal milieuaspecten, waaronder stikstofdepositie. Op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en stikstof zal dit getoetst moeten worden. Daarentegen heeft de sanering van de bodemvervuiling een positieve invloed op de omgevingskwaliteit.

Natuur

De laagte in het terrein op deze locatie is ontstaan als gevolg van zandwinning. Tevens heeft het in een latere fase gefunctioneerd als stortlocatie. Inmiddels is de laagte in het terrein weer opgenomen in de omliggende natuur. Ter plekke is bosopslag verzeen. Deze is inmiddels alweer enkele decennia oud. De locatie maakt integraal onderdeel uit van Natura 2000, zie onderstaande kaart.



In groen: de aanduiding van Natura 2000

Er zijn dan ook weer typische Veluwe soorten vertegenwoordigd zoals de das, het vliegend hert, de boomarter en de hazelworm.

Ruimtelijke ontwikkelingen die een negatieve invloed hebben op de status van Natura 2000 zullen in principe niet toegestaan worden. Het realiseren van een parkeerplaats in het gat, in de open lucht, zal die toets niet kunnen doorstaan. Een te verkennen optie zou kunnen zijn om het gat wel te benutten als parkeerlocatie, onder voorwaarde dat deze volledig natuurinclusief wordt afgewerkt. Dat betekent dat over de parkeerfaciliteit een dek aangebracht moet worden, waarop de Veluwe natuur terug zal kunnen keren (inclusief de huidige aanwezige natuurwaarden). Tijdelijk zal er evenwel een negatieve invloed en verstoring zijn zodat ook dan effecten niet zijn uit te sluiten.

Ruimtelijke kwaliteit en landschap

De locatie ligt aan de historische route van de Amersfoortseweg. Dit is de voormalig belangrijkste verbinding tussen Paleis Het Loo en het westen van het land. Daarnaast ligt de locatie midden in het bos van de Veluwe. Het vraagt om bijzonder maatwerk om een dergelijke grootschalige parkeervoorziening in te passen. Het bosbeeld van de Veluwe is hierbij leidend. Ook de ligging aan de historisch lijn van de Amersfoortseweg is bepalend voor een mogelijke inrichting. Er liggen hier bijzondere kansen. Door goed om te gaan met deze landschappelijke elementen en gebruik te maken van de al aanwezige laagte kan een goed ontworpen parkeervoorziening bijdragen aan een bijzonder beeld van Apeldoorn als toeristisch toplandschap en poort naar de Veluwe. Een volledig natuurinclusieve ondergrondse oplossing met de Veluwe op het dak. Als ontvangstruimte voor de bezoekers van de verschillende attracties en startpunt van een beleving begin tot eind met attractief en exclusief voor- en natransport. De locatie krijgt hiermee regionale betekenis waarbij op een bijzondere manier uiting kan worden gegeven aan het credo: 'Veluwe op 1'.

Regionale economie

Een dergelijke voorziening kan bijdragen aan het verder ontwikkelen van de toeristische attracties in de westrand van Apeldoorn. Het biedt mogelijkheden om het ondernemers- en vestigingsklimaat te versterken, voornamelijk in de toeristische sector.

Duurzaamheid en klimaat

De locatie ligt midden in het bos en heeft al de nodige groen-waarden. Bij een zorgvuldige inpassing van een parkeervoorziening hoeft dit geen nadelige gevolgen te hebben voor duurzaamheid en klimaat.

Conclusie

De forse investering voor deze locatie ten behoeve van een natuurinclusieve afwerking maakt deze locatie niet kansrijk.

Recreatief transferium voormalig Motel Apeldoorn



Technische gegevens:

Omvang terrein	: 21.928 m ²
Eigendomssituatie	: Privaat
Bestemmingsplan	: Julianatoren
Bestemming	: Parkeerterrein, gekoppeld aan natuurvergunning
Natura 2000/GNN/GO	: Nauw ontsloten door Natura 2000
Maaiveld/dek/bak	: 2-Laags gebouwd parkeren met volledige natuurinclusieve afwerking
Aantal parkeerplaatsen	: 800 bestaand + 800 extra
Investering	: PM (zie niet openbare bijlage 1)

Algemene beschrijving

Het parkeerterrein is gelegen in de oksel van de JC Wilsaan en de Amersfoortseweg, en wordt op dit moment gebruikt als overloopparkerterrein door Pretpark Julianatoren. Door het realiseren van een parkeerkelder onder het huidige parkeerterrein kan extra parkeercapaciteit worden toegevoegd. Dit wordt gedaan in de vorm van een parkeerkelder vanwege de ligging in het natuurgebied. Op deze manier kan worden voorzien in ca. 800 extra parkeerplaatsen. Vanwege deze omvang, kan deze voorziening alleen als overloopvoorziening voor de Apenheul functioneren. De capaciteit is te beperkt om ook een functie te kunnen vervullen voor de overige grote toeristische attracties.

Planologie

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet een bestemmingsplanherziening of een uitgebreide Wabo procedure (via een verklaring van geen bedenking) worden gevolgd. Procedureel even zwaar maar bestemmingsplan gaat sneller. Tijdelijke omgevingsvergunning is in principe mogelijk. Moet voldoen aan het criterium goede ruimtelijke ordening. En dat betekent dat er op alle facetten van de ruimtelijke ordening, waaronder stikstof, moet worden voldaan.

Planologische haalbaarheid:

- Voortoets Wet Natuurbescherming zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een Passende Beoordeling en dus Plan MER.
- Geluid- en luchtonderzoek naar de gevolgen van het voornemen zijn nodig.
- QuickScan flora en fauna t.b.v. gebieds- en soortenbescherming.

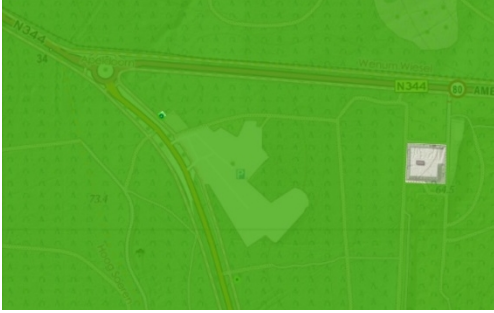
Verkeer en veiligheid

De aan- en afrijroute van het verkeer vanaf de A1 zal vanuit westelijke richting voornamelijk via de Amersfoortseweg gaan. Dit betekent een concentratie van de verkeersstroom. Dit maakt dit verkeerskundig een kwetsbare variant. Regionaal verkeer uit zuidelijke en oostelijke richting komt via de Europaweg en Laan van Spitsbergen aanrijden. Verkeer uit noordelijke richting via de noordelijke ring. Het ook via de Europaweg leiden van het verkeer is voor bezoekers onlogisch, omdat de bestemming voorbij gereden wordt, en daarna weer terug moet worden gereden met

een vorm van pendelvervoer. Voorzieningen bij de locatie als een linksaf-strook en halteplein voor de pendelbussen zijn al aanwezig op de JC Wilslaan.

Natuur

De locatie is onderdeel van het Natura 2000 gebied, zie onderstaand kaartje.



Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen in principe niet zijn toegestaan. De parkeerlocatie is recent definitief bestemd als parkeerterrein, als onderdeel van het bestemmingsplan voor de Julianatoren, waarbij ingezet is op het vastleggen van bestaand gebruik. Aansluitend aan deze locatie liggen binnen Natura 2000 zwaarder beschermde habitattypen van beuken-eikenbossen. Dit maakt herontwikkeling van deze locatie moeilijk, waarbij zeer strikte voorwaarden gesteld zullen worden. Enige kansen zijn er op het moment dat met deze ontwikkeling tegelijkertijd substantieel wordt bijgedragen aan een verbetering van natuurwaarden op deze locatie (ten opzichte van de huidige situatie). Dit betekent dat een ondergrondse parkeervoorziening gemaakt zou moeten worden, waar overheen een nieuw maaiveld gemaakt moet worden. Hierop kan dan natuur terugkomen (volledig natuurinclusief bouwen).

Milieu

Het bundelen van de verkeersstromen door het centraliseren van de parkeeroplossingen, leidt tot extra verkeersbewegingen (omrijden). Daardoor kan dat negatieve consequenties hebben op een aantal milieuaspecten, waaronder stikstofdepositie. Op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en stikstof zal dit getoetst moeten worden. Daarentegen heeft de sanering van de bodemvervuiling een positieve invloed op de omgevingskwaliteit.

Ruimtelijke kwaliteit en landschap

De locatie ligt op de kruising JC Wilslaan en de historische route van de Amersfoortseweg. Als enclave in het bos vraagt dit net als het Gat van Zevenhuizen om bijzonder maatwerk zodat de parkeervoorziening in te passen is in het bosbeeld. Ook hier is de Veluwe leidend. Maar ook de ligging op de kruising van wegen is bepalend voor een mogelijke inrichting. Dit geeft wel bijzondere kansen, maar tegelijkertijd uitdagingen.

Deze locatie is ook nog kort beschouwd als overlooplocatie voor Apenheul, waarbij het benodigde parkeerprogramma van 800 parkeerplaatsen alhier wordt toegevoegd. Dat zou technisch realiseerbaar zijn op deze locatie, onder het huidige parkeerterrein. Als afwerking moet ook in deze variant worden gerekend met een volledig natuurinclusief dek, waarbij nieuwe natuur wordt gerealiseerd bovenop de parkeervoorziening. Voor deze oplossing is een bestemmingsplanherziening of een uitgebreide Wabo-procedure nodig. Hierbij geldt het criterium van een goede ruimtelijke ordening. En dat betekent dat er op alle facetten van de ruimtelijke ordening, waaronder stikstof, wordt getoetst en waaraan moet worden voldaan.

Regionale economie

Draagt bij aan bereikbare attracties en duurzame oplossing maar draagt niet wezenlijk bij aan een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat.

Kan regionale/nationale betekenis hebben als poort naar de Veluwe.

Duurzaamheid en klimaat

De locatie ligt midden in het bos en heeft al de nodige groen-waarden. Bij een zorgvuldige inpassing van een parkeervoorziening hoeft dit geen nadelige gevolgen te hebben voor duurzaamheid en klimaat.

Conclusie

De forse investering voor deze locatie ten behoeve van een natuurinclusieve afwerking maakt deze locatie niet kansrijk.

Stadstransferium Hoog Buurloseweg



Technische gegevens:

Model	: Stadstransferium
Omvang terrein	: 24.158 m ²
Eigendomssituatie	: Privaat
Bestemmingsplan	: Veluwe
Bestemming	: Agrarisch en natuur, parkeren in strijd met
Natura 2000	: Nee
Maaiveld/dek/bak	: Maaiveld, eventueel aangevuld met een dek
Aantal parkeerplaatsen	: ca. 800
Investering	: PM (zie niet openbare bijlage 1)

Algemene beschrijving

De Europaweg is een stedelijke invalsweg vanaf de A1. Langs het wegvak tussen de snelweg en de ring van Apeldoorn (Laan van Spitsbergen) kan een parkeervoorziening worden gerealiseerd, waarbij verkeer aan de rand van de stad kan worden afgevangen. Dit met als doel om enerzijds de verkeersdruk in de stad te verminderen en anderzijds om bedrijven en instellingen in Apeldoorn-West die beperkte parkeercapaciteit hebben te faciliteren. Omdat het terrein aan de rand van de stad is gelegen moet voor de verschillende doelgroepen vervolgvervoer worden georganiseerd. Om bezoekers te verleiden van deze voorziening gebruik te maken moet het aantrekkelijk worden gemaakt voor bezoekers om hier te parkeren, bijvoorbeeld door deze bepaalde privileges te geven.

Toets geldend bestemmingsplan

Om de ontwikkeling mogelijk te maken is een bestemmingsplanherziening of een uitgebreide Wabo-procedure nodig. Hierbij geldt het criterium 'goede ruimtelijke ordening'. En dat betekent dat er op alle facetten van de ruimtelijke ordening, waaronder stikstof, moet worden getoetst.

Verkeer en veiligheid

Een parkeeroplossing op deze locatie aan de A1 leent zich voor een stadstransferium. Door de ligging aan de rand van de stad kan de verkeersdruk in de stad worden verminderd, als hiermee doelgroepen worden bediend die dagelijks de auto aan de rand van de stad parkeren, bijv werknemers van bedrijven/instellingen. De effecten zijn dan het grootst. Daarnaast kan een dergelijke functie een bijdrage leveren aan het vraagstuk dat een aantal bedrijven hebben in het kader van toekomstige ontwikkelingen. Het kunnen voorkomen van het zelf moeten realiseren van (dure) parkeerplaatsen op eigen terrein kan voor deze bedrijven een voordeel zijn.

Het verkeer buiten Apeldoorn opvangen en vervolgens met een pendel naar de bestemming brengen is verkeerkundig gunstig. Om dit efficiënt te kunnen doen vraagt dit wel een goede beschikbaarheid en kwalitatief vervolgvervoer, afgestemd op de verschillende doelgroepen die van deze voorziening gebruik maken.

Op deze voorziening kan ook het overloopparkeren van Apenheul worden opgevangen, met name omdat de vraag naar overloopparkerplaatsen voor Apenheul op andere dagen ligt dan de vraag naar parkeerplaatsen voor

aanwezige (kantoor)bedrijven. Vanwege de afstand van deze locatie tot Apenheul moet vervolgvervoer worden georganiseerd. Daarmee moeten de parkeerders op dit terrein met pendelbussen van en naar Apenheul worden gebracht. Omdat het aantal maal dat het overloopparkeren wordt ingezet niet altijd vooraf in te plannen is, vraagt dit flexibiliteit van de pendelvervoersdienst. Dit maakt het benutten van deze overloopparkerplaats organisatorisch complexer dan een overlooplocatie die op loopafstand van Apenheul is gelegen. Om bezoekers van maximaal 800 auto's te kunnen vervoeren is gedurende de gehele dag een forse inzet van bussen nodig.

Pendelvervoer

De locatie is verder weg gelegen van het Park Berg en Bos (4 km), maar met vervolgvervoer kunnen bezoekers vervoerd worden naar het park. Wel moet daarbij worden gerekend met extra kosten om de bezoekers te verleiden om hiervan gebruik te maken. Het moet voor bezoekers aantrekkelijk zijn om hier te parkeren. Eventueel kunnen bepaalde privileges worden verstrekt die hieraan bijdragen (denk aan lage/geen parkeerkosten, geen wachtrijen bij de kassa in het park, een leuke beleving tijdens het vervolgvervoer).

De ervaringen met een dergelijke wijze van pendelen naar een toeristische attractie zijn binnen Nederland niet bekend. Deze extra vervoersschakel kan voor bezoekers aanleiding zijn de attractie niet te bezoeken, hetgeen tot inkomstenderving bij de attracties kan leiden.

Bij pendelvervoer moet ook rekening worden gehouden met extra verkeersbewegingen door bezoekers die op basis van Google Maps of hun navigatiesysteem toch eerst hun eigen parkeerplaats gaan zoeken nabij de bestemming. Als deze toch vol blijkt te zijn, zal mogelijk eerst nog een plek in de omliggende wijk worden gezocht voordat men terugrijdt naar de parkeervoorziening op afstand. Uit ervaring blijkt dat dergelijk zoekgedrag nooit helemaal te voorkomen danwel te beïnvloeden is. Bij overige attracties in Nederland zijn er geen voorbeelden waarbij sprake is van een goed functionerend transferium. Dit in tegenstelling tot éénmalige evenementen waarbij een transferium wel een werkbare oplossing is.

Milieu

Het opvangen van verkeer aan de rand van de stad, en het gezamenlijk verder vervoeren leidt tot een vermindering van verkeersdrukke op wegen in de stad, als het gaat om bijvoorbeeld woon- werkverkeer. Dit is positief voor de aspecten geluid, luchtkwaliteit en stikstof. Op de locatie zelf zal sprake zijn van een toename van de milieudruk. Deze toename dient onderzocht te worden.

Natuur

De locatie is nabij Natura 2000 gebied gelegen, zie op de onderstaande onderstaand kaart.



In groen: de aanduiding van Natura 2000

Ruimtelijke kwaliteit en landschap

Deze zone dicht bij de afslag A1 is in gebruik als agrarisch gebied. Het is ook als zodanig bestemd en het wordt omzoomd door bosschages. Het afwisselende open en besloten landschap, ook als entree richting Radio Kootwijk is van waarde. Een overloopparkerenvoorziening dient landschappelijk goed ingepast te worden, ook vanwege de omliggende woningen.

De locatie is vanuit het westen de eerste ontmoeting van een bezoeker aan de stad. Een groene uitstraling van het parkeerterrein kan hier in belangrijke mate bijdragen aan een positief beeld van Apeldoorn als stad op de Veluwe. Het bosbeeld en het landschap ter plaatse zijn leidend voor de verdere ontwikkeling. Exclusief en hoogwaardig voor- en natransport kunnen de locatie tot een succes maken.

Regionale economie

Deze oplossing kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van diverse bedrijven in Apeldoorn-West (en Zuid). Een aantal bedrijven geven ook aan gebruik te willen maken van een dergelijke voorziening, zodat zij door kunnen ontwikkelen op de locaties waar zij nu zitten. Daarom draagt deze oplossing bij aan een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat.

Duurzaamheid en klimaat

Met het veranderde klimaat met steeds vaker langere perioden van extreem warmweer is het belangrijk het transferium zo te ontwerpen dat het gebied geen extra warmte belasting voor de stad gaat veroorzaken en niet bijdraagt aan een verdere CO2-belasting.

Conclusie

De locatie is onder voorwaarden kansrijk.

FINANCIËN : investeringen en exploitatie

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gemaakt van verschillende onderdelen die van financiële invloed zijn.

Investering (stichtingskosten)

De kosten die zijn benoemd onder de kop *Investering* zijn geraamd voor het realiseren van de beschreven oplossing. Hierbij is de verwerving van het betreffende terrein waarop de oplossing is gelegen inbegrepen. We zoeken naar een structurele oplossing. De aanneming hierbij is dat de gemeente dan eigenaar wil zijn van het betreffende terrein om hierover ook over langere periode te kunnen beschikken. Naast de verwerving van het terrein gaat het over de kosten om de voorziening zelf te kunnen realiseren. Hierbij is een grote spreiding zichtbaar, vanwege de grote verschillen in de aard van de diverse oplossingen. Het inrichten van een terrein op maaiveld met half-verharding heeft uiteraard andere implicaties dan het realiseren van een grote gebouwde parkeervoorziening, die geheel onzichtbaar in de bestaande natuur moet worden opgenomen.

Bij de raming van de oplossingen die op afstand zijn gelegen, is rekening gehouden met het realiseren van een uitstaphalte, inclusief een keermogelijkheid voor de bussen nabij de hoofdingang van park Berg en Bos.

Van elke oplossingsrichting is een investeringsraming opgesteld. In dit stadium zijn de ramingen van een hoog abstractieniveau. Toch is hiermee al duidelijk een beeld te vormen van de omvang van het investeringsniveau voor de verschillende oplossingsrichtingen. In de niet openbare bijlage 1 zijn de resultaten van deze ramingen opgenomen.

Algemene uitgangspunten:

- De afspraken en uitgangspunten in de bestaande parkeerexploitatie worden als constant verondersteld;
- De aankoopraming is gebaseerd op bestaande contractuele afspraken, danwel de huidige bestemming op de locatie.
- De raming is op basis van eenheidsprijzen civiel uit het 'Prijzenboek Metafoor 2018' met index van 5,5%
- Met eventuele benodigde bodemsanering en/of afvoer van vervuilde grond is geen rekening gehouden.
- Met eventueel planschaderisico is geen rekening gehouden.
- Voor de Plankosten en VTU is met een percentage van 20% van de kosten (exclusief onvoorzien) rekening gehouden. Dit is lager dan het normpercentage, maar er vindt geen grondontwikkeling plaats.
- Eén parkeerplaats heeft een ruimtebeslag van 25 m².
- Kosten van eventueel benodigd vervolgvervoer (pendelbussen) is apart in beeld gebracht (onderdeel exploitatie).
- Combinatie van een mogelijk, gedeeltelijke woningbouwontwikkeling op de locatie is in dit stadium niet verder uitgewerkt.

Uitgangspunten per oplossingsrichting:

Overloop Oefenvelden AGOVV

- Verwerving van het benodigde terrein op basis van bestaande contractuele afspraken.
- Aanleg parkeerplaatsen is op basis van halfverharding. Dit ligt er al voor een deel.
- Het verbreden van de ontsluitingsweg (Harpweg) is noodzakelijk en opgenomen.
- De aansluiting van de locatie is op basis van een T-splitsing (zonder VRI).
- Het betreft maaiveldparkeren. Met een gebouwde voorziening is geen rekening gehouden.

Uitbreiding regulier Parkeerterrein (dek)

- De huidige parkeervoorziening wordt vergroot met 800 plaatsen door een parkeerdek bovenop het huidige parkeerterrein te plaatsen (niet verdiept).
- Er is rekening gehouden met extra kosten voor de realisatie van groene wanden en dek (kwalitatieve inpassing).

Recreatief transferium Amersfoortseweg 'Gat van Zevenhuizen'

- De aankoopraming is gebaseerd op de huidige bestemming, op basis van normale transactie.
- Extra kosten opgenomen i.v.m. realisatie in Natura 2000 gebied.
- De aansluiting van de locatie is op basis van een T-splitsing (met VRI), inclusief bushaltevoorzieningen .
- Afdekking van het bestaande gat met natuurinclusieve voorziening (groen dak).

Recreatief transferium Voormalig Motel Apeldoorn

- De aankoopraming is gebaseerd op de huidige bestemming, op basis van normale transactie.
- Er wordt een ondergrondse laag, één laag op maaiveld en een nieuw (groen) dak gerealiseerd.
- Er zijn extra kosten opgenomen i.v.m. realisatie in Natura 2000 gebied.
- De aansluiting van de locatie is op basis van een T-splitsing (zonder VRI), inclusief bushaltevoorzieningen.

- Een deel van het terrein blijft in de huidige staat, aangenomen is in deze variant dat gehele perceel wordt aangekocht.

Overloopparkeren Hoog Buurloseweg

- De aankoopraming is gebaseerd op vigerende bestemming.
- Eenvoudig ingericht overloopterrein, met een inrichting met halfverharding.
- Het uitgangspunt is parkeren op maaiveld.
- Er zijn extra kosten opgenomen i.v.m. realisatie nabij Natura 2000 gebied, goede landschappelijke inpassing (geen groen dak).
- De aansluiting van de locatie is op basis van een T-splitsing (zonder VRI), inclusief halteplaats voor pendelbussen, en draaimogelijkheid, zowel Hoog Buurloseweg als Voorplein Berg en Bos

Stadstransferium Hoog Buurloseweg

- De aankoopraming is gebaseerd op de huidige bestemming, op basis van normale transactie. Een structurele oplossing vraagt om een oplossing waarbij de gemeente voor langere termijn de zeggenschap heeft.
- Ingericht als compleet transferium (verharding).
- Het uitgangspunt is parkeren op maaiveld.
- Er zijn extra kosten opgenomen i.v.m. realisatie nabij Natura 2000 gebied, goede landschappelijke inpassing en groen dak.
- De aansluiting van de locatie is op basis van een T-splitsing (zonder VRI), inclusief halteplaats voor pendelbussen, en draaimogelijkheid, zowel Hoog Buurloseweg als Voorplein Berg en Bos

Exploitatielasten

Voor elk van de 5 oplossingen is een calculatie gemaakt van de meest bepalende kostenelementen die jaarlijks terugkomen. Dit zijn de jaarlijkse kapitaallasten agv de benodigde investeringen en de eventueel benodigde jaarlijkse lasten voor het pendelvervoer. Deze zijn weergegeven in een niet-openbare bijlage 2, aangezien het tonen hiervan negatieve invloed kan hebben op het nog te voeren onderhandelingsproces met diverse partners.

Voorbehoud bij deze cijfers is dat het grotendeels interne inschattingen betreft die bij de uitwerking op basis van daadwerkelijke aanbestedingen op een later moment tot andere uitkomsten kan leiden. Overigens is wel op meerdere fronten (benodigde inzet pendelvervoer en kostenbepaling en op de investeringsramingen van de verschillende oplossingsrichtingen) een second opinion gevraagd op de aannames en eenheidsprijzen die zijn gehanteerd.

Tevens is aangegeven op welke onderdelen de inschattingen die op dit moment worden gemaakt afwijken van inschattingen die bij vorige besluitvormingsrondes zijn gemaakt.

Kapitaallasten

Op basis van de benodigde investeringen is per oplossingsrichting op basis van de rekenrente en afschrijvingstermijn bepaald wat de jaarlijkse kapitaallasten zijn.

Pendel

Een aantal oplossingen liggen verder van het park Berg en Bos gelegen: Locatie Amersfoortseweg (Gat van Zevenhuizen), voormalige Motellocatie en de locatie aan de Hoog Buurloseweg. Hieronder is weergegeven op welke wijze tot de kosten voor de benodigde pendel is gekomen.

Belangrijk is het bepalen van de uitgangspunten om in beeld te brengen voor het pendelvervoer, om zo een realistische inschatting te kunnen maken van de verwachte kosten. Hierbij is uitgangspunt dat bezoekers snel, gemakkelijke en comfortabel vervoerd kunnen worden van de parkeerlocatie naar de attractie in Park Berg en Bos. Dit is voorwaarde om bezoekers van deze voorziening gebruik te laten maken, en de kans op verlies van bezoekers zo klein mogelijk is. Als de ervaring van de bezoekers namelijk negatief was, dan wordt dat via social media vaak gedeeld.

De inzet van pendelvervoer moet dus zijn afgestemd op de drukste dagen, om flexibel in te kunnen spelen op het wisselend bezoekersaanbod. De moeilijkheid is echter dat vooraf vaak niet bekend is op welke dagen het druk is en minder druk. Daarnaast is de beschikbaarheid van bussen om veel mensen / klanten te vervoeren niet heel flexibel, zeker in de zomermaanden, als touringcarbedrijven vooral materieel inzetten op vakanties. Dat heeft tot gevolg dat om zeker te zijn van beschikbaarheid, de benodigde beschikbaarheid op voorhand moet worden ingekocht. Dit heeft uiteraard een effect op de kosten. In bijlage 6 is een nadere uitwerking van de benodigde inzet van vervoer voor de pendel opgenomen, inclusief de kostenraming hiervan.

Derving parkeerinkomsten

Bij de oplossingen waarbij de parkeeropgave op afstand wordt gerealiseerd kan derving van parkeerinkomsten optreden. Het op afstand parkeren kan als extra drempel worden ervaren. Het is voorstelbaar dat hierdoor een verrekening moet worden gemaakt in bijvoorbeeld de parkeertarieven voor de groep die op afstand parkeert, om het voor bezoekers aantrekkelijk te maken om hiervan gebruik te maken. Bezoekers zullen op afstand willen parkeren als dit weinig moeite kost en het vervolgvervoer goed is geregeld. Deze derving wordt in deze fase als een risico beschouwd, en in het exploitatiekostenoverzicht op PM gezet.

Mogelijke compensatie attracties in park Berg en Bos

Eerder is aangegeven dat een oplossing waarbij pendelvervoer voor de bezoekers noodzakelijk is, niet de voorkeur heeft van de attracties in het park Berg en Bos. Zij vrezen dat hun bezoekers geen gebruik zullen gaan van een parkeervoorziening als deze op afstand is gelegen. Naast het verlies van de bezoekers die daar moeten parkeren omdat er op het reguliere parkeerterrein niet voldoende ruimte is, vrezen zij ook nog een extra verlies aan bezoekers door de mogelijke negatieve recensies die via *social media* (met name TripAdvisor) verspreid kunnen worden. In een steeds meer digitale wereld zijn bezoekers namelijk gevoelig voor ervaringen van andere klanten, wat kan betekenen dat bezoekers zullen kiezen voor andere attractieparken in de omgeving, waarbij niet op afstand hoeft te worden geparkeerd.

Het mogelijk compenseren van de attracties op dit punt wordt in deze fase als een risico beschouwd, en in het exploitatieoverzicht op PM gezet.

Beheer en onderhoud van de voorzieningen

Bij alle oplossingsrichtingen wordt rekening gehouden met een bedrag benodigd voor jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud. Op dit moment worden deze kosten door Accres in de bedrijfsvoering opgelost. Met Accres worden in het kader van de nieuwe DVO (Dienstverleningsovereenkomst) afspraken gemaakt over parkeren.

Baten

Aan de inkomstenkant kan het volgende worden benoemd. Bij de discussie over de exploitatie en het onderdeel parkeerinkomsten wordt het volgende voorbehoud gemaakt. Dit heeft te maken met de relatie tussen Accres en de gemeente. Op dit moment heeft de gemeente een overkoepelende prestatieafpraak met Accres, waarin de taken die Accres uitvoert op het gebied van parkeren onderdeel zijn van prestatieafspraken. Over het onderdeel 'parkeren' is opgenomen dat Accres het parkeren in goede banen leidt en een deel van de opbrengsten hiervan verkrijgt.

Hierover worden in het kader van de DVO met Accres afspraken gemaakt.

DRAAGVLAK

Stakeholders

Met alle belanghebbende partijen die actief deelnemen in het proces is gesproken. In de regel betrof dit informatieavonden waarbij aan de hand van presentaties de partijen zijn geïnformeerd en geraadpleegd over de genomen stappen en resultaten. Gemaakte notulen van de stakeholderbijeenkomsten zijn opgenomen in de bijlage 7. Ook is er op bestuurlijk niveau gesproken met de verschillende partijen.

De betrokken stakeholders zijn:

1. Wijkvereniging Berg en bos
2. Wijkraad De Sprengen
3. Wijkraad Brink en Orden
4. Dorpsraad Ugchelen
5. Werkgroep Asselsestraat
6. Stichting Werkgroep Milieuzorg Apeldoorn
7. Apenheul
8. Klimbos
9. Restaurant De Boschvijver
10. Holiday Fotoservice Apeldoorn
11. Staatsbosbeheer
12. Accres

Daarnaast zijn een paar partijen indirect bij het proces betrokken:

1. Julianatoren
2. Hotel De Cantharel
3. Toeristisch Platform Apeldoorn (wel actief betrokken bij de overleggen)

Beoordeling stakeholders

Alle stakeholders hebben om begrijpelijke redenen verschillende, eigen belangen. Om duidelijk te krijgen welke oplossingsrichting voor de stakeholders wel of niet bespreekbaar zijn is tijdens één van de informatieavonden aan de stakeholders gevraagd om middels een rapportcijfer (1 t/m 10) de verschillende oplossingsrichtingen te waarderen. Vervolgens zijn per oplossingsrichting de cijfers gesaldeerd en is een totaaloverzicht ontstaan. Daarbij is het niet de bedoeling geweest hiermee een absolute waarheid te creëren, maar het schema toont wel het dilemma van de uiteenlopende voorkeur voor een oplossingsrichting.

Locatie	Parkeerterrein Berg en Bos	Oefenvelden AGOVV	Voormalig Motel Apeldoorn	Amersfoortseweg Gat van Zevenhuizen	Overlooplocatie Hoog Buurloseweg
Som beoordeling stakeholders	70	52	42	29	70

In grote lijnen kiezen de ondernemers voor een parkeeroplossing in de nabijheid van de entree van het park. Daarentegen kiezen de vertegenwoordigers van de woonwijken voor een parkeeroplossing op afstand. De ingediende reacties van de verschillende partijen zijn opgenomen in de bijlage 8.

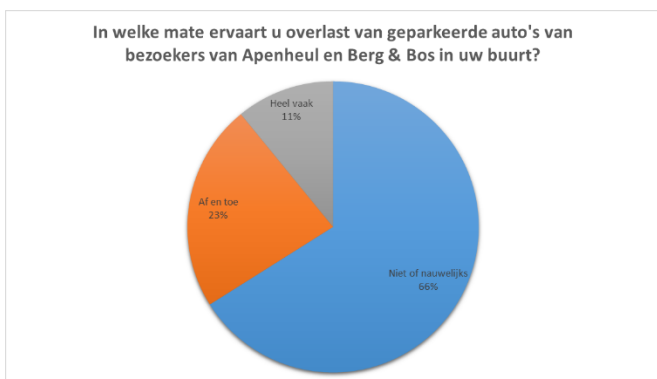
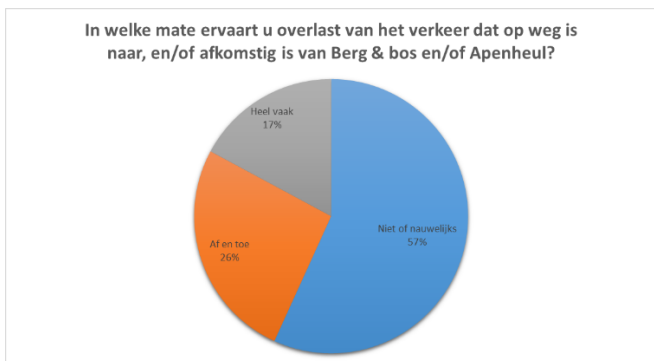
Buurtonderzoek

Om een goede indruk te krijgen met de ervaringen rond de huidige situatie heeft een buurtonderzoek plaatsgevonden. Langs de doorgaande wegen naar de parkeerplaats van Berg en Bos heeft een huis-aan-huis bezoek plaatsgevonden waarbij middels een drietal vragen is geïnformeerd naar de huidige bevindingen. In de achterliggende straten (met mogelijke parkeeroverlast) is per post een vragenlijst toegezonden met dezelfde vragen en het verzoek de antwoorden te retourneren.

De respons op het onderzoek was goed (52%) en de antwoorden kunnen als volgt worden samengevat:

De onderstaande overzichten geven weer hoe antwoord is gegeven op de vragen:

1. In welke mate ervaart u overlast van het verkeer dat op weg is naar, en/of afkomstig is van Berg & Bos en/of Apenheul?
2. In welke mate merkt u dat auto's van bezoekers aan Apenheul, Berg & Bos, etc. in de omgeving van uw huis geparkeerd worden, en niet op de daarvoor aangewezen parkeerterreinen?
3. In welke mate ervaart u overlast van geparkeerde auto's van bezoekers aan Apenheul en Berg & Bos in uw buurt?



Voor een overzicht van de antwoorden per straat wordt verwezen naar de bijlage 5.

De uitkomst van het buurtonderzoek geeft geen statistisch verantwoord beeld van de mening van de bewoners. Daarvoor is de steekproef niet voldoende groot van omvang. Het geeft wel een indruk van de meningen van bewoners die in de nabijheid van Park Berg en Bos wonen, hoewel de ervaringen van de direct omwonenden niet altijd hetzelfde waren als die van de wijkraad.

De uitkomst van het onderzoek vormt een goede toevoeging op de totale afweging die moet worden gemaakt.

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

De 5 oplossingsrichtingen die in beeld zijn als structurele parkeervoorziening voor de attracties in het Park Berg en Bos zijn uitgebreid beschouwd op voor- en nadelen.

Twee van de vijf oplossingen zijn op afstand gelegen, nabij de Amersfoortseweg te weten het Gat van Zevenhuizen en de voormalige Motellocatie. Deze locaties liggen in, of worden volledig omsloten door het Natura 2000 gebied.

Dit maakt het zeer moeilijk te realiseren oplossingen. Wetgeving rond Natura 2000 bepaalt dat in principe geen ontwikkelingen in Natura 2000 gebieden worden toegestaan, als hiervoor alternatieven beschikbaar zijn. Als er toch ontwikkelingen worden toegestaan, dan zal dat een volledige compensatie vragen van de aanwezige natuurwaarden. Dat betekent dat deze beide oplossingen zeer kostbaar zullen worden, omdat deze volledig ondergronds opgelost moeten worden. Het idee was dat deze oplossingen ook zouden kunnen werken als oplossing voor de andere grote toeristische attracties in Apeldoorn-West (paleis het Loo en Koningin Julianatoren). Met deze partijen is hierover gesproken, hieruit bleek dat zij hier geen interesse in hebben. Deze attracties hebben het parkeervraagstuk opgelost op hun eigen terrein.

De geringe kans van slagen van deze oplossingen, in combinatie met de hoge kosten die deze oplossingen met zich meebrengen, maakt dat deze oplossingen als niet kansrijk worden gezien.

Blijven drie oplossingen over, een transferium/overloopparkeerplaats op afstand, en een parkeerdek en de oefenvelden van AGOVV voor de deur.

Transferium

Een transferium aan de Hoog Buurloseweg is naar voren gekomen als mogelijke locatie om parkeren op afstand aan de rand van de stad op te vangen. Bezoekers worden hier naartoe verwezen, opgevangen en gezamenlijk getransporteerd naar Park Berg en Bos. Hiervoor moet een pendeldienst worden ingezet. Deze locatie is nader uitgewerkt.

Bezoekersprofiel

Apenheul geeft aan dat de concurrentie met andere parken in de regio hevig is. Tegelijk hebben deze parken het parkeren voor de deur georganiseerd. Een onderzoek dat Apenheul heeft laten uitvoeren geeft aan dat het laten parkeren van bezoekers op afstand zal leiden tot een verlies van bezoekers en dus omzet. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 9. In dit onderzoek wordt aangegeven dat met een parkeeroplossing op afstand niet de beleving worden geboden die jonge gezinnen met kinderen verwachten. Bezoekers met kinderwagens en buggy's parkeren het liefst voor het park om vandaar te lopen naar de bestemming.

Organisatorisch / zoekverkeer

Het organiseren van het parkeren en het managen van bezoekersstromen is het meest efficiënt bij 1 centrale parkeerlocatie of locaties die bij elkaar in de buurt liggen. Bezoekers kunnen dan efficiënt worden geleid naar deze locaties. Op basis van de ervaringen uit de laatste 2 jaar is er behoefte is aan ca. 800 pp, op 20-25 dagen per jaar. Van te voren is niet bekend wanneer het druk wordt, dat is mede afhankelijk van het weer. De beschikbaarheid van een terrein voor overloop moet dus flexibel inzetbaar zijn. Ook bestaat het risico dat een deel van de bezoekers toch doorrijdt naar de hoofdparkeerplaats, waardoor er extra verkeersbewegingen plaatsvinden, ondanks dat een deel van de parkeerfaciliteit op afstand is gelegen.

Pendeldienst

De pendeldienst moet op drukke dagen beschikbaar zijn om bezoekers snel te kunnen vervoeren naar de bestemming. Omdat van te voren niet duidelijk is wat de omvang van het bezoekersaantal is, moet rekening worden gehouden met hoge beschikbaarheid aan bussen om te allen tijden de bezoekers te kunnen vervoeren, ook op onverwacht drukke dagen. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de verwachte kosten voor pendelvervoer.

Effecten voor verkeersdruk Apeldoorn-West

De verkeersbelasting in Apeldoorn-West is groot. Er zijn diverse knelpunten tijdens ochtend- en avondspits op de westelijke ring. Het aandeel dat bezoekers van attracties daaraan leveren op deze drukke dagen is zeer gering. De attracties trekken juist bezoekers in vakanties en weekenden. Dit betekent dat het opvangen van een deel van de bezoekers op een transferium-terrein aan de rand van de stad, geen waarneembaar effect zal geven op de verkeersbelasting in Apeldoorn-West. Om de potentie voor het gebruik van een transferium voor de doelgroep woon-/werkverkeer scherp te krijgen zijn verkennende gesprekken gevoerd met de grote werkgevers in Apeldoorn-West. Hierbij hebben een aantal bedrijven aangegeven, gezamenlijk de haalbaarheid te willen verkennen van een parkeervoorziening aan de rand van de stad. Een reductie van het woon- / werkverkeer kan wel een structureel effect geven op de westelijke ring, omdat deze doelgroep hier juist in de ochtend-/avondspits rijdt.

Oplossing voor de deur

Het parkeerdek en de oefenvelden van AGOVV zijn de 2 oplossingen waarbij het parkeren min of meer voor de deur wordt afgewikkeld.

Parkeerdek

Bij de oplossing van een parkeerdek wordt de capaciteit van het reguliere parkeerterrein uitgebreid door een extra parkeerdek te plaatsen. Uiteraard moet dit zorgvuldig worden ingepast vanwege de ligging direct tegen de wijk Berg en Bos.

Financieel

De investering in het parkeerdek wordt in de traditionele zin gedaan voor een lange periode (30 of 40 jaar). Omdat zo ver vooruit kijken op het gebied van mobiliteit tegenwoordig lastig is, zijn er ook opties verkend om een parkeerdek flexibel in te kunnen zetten. Dat wil zeggen dat rekening wordt gehouden met een optie voor huur of lease. De investering in een dergelijk parkeerdek met een forse omvang van ca. 800 pp is aanzienlijk. Voor wat betreft de bezoekersaantallen kan bij deze oplossing worden uitgegaan van een continuering van de huidige bezoekersaantallen. Een dergelijke voorziening kan dan ook niet worden 'terugverdiend', tenzij de stroom van parkeerinkomsten wordt omgebogen richting de parkeeroplootatie. Duidelijk is dat dat tot gevolg heeft dat er op andere vlakken binnen de gemeente of Accres consequenties ontstaan voor op de begroting.

Naar de toekomst toe is er minder flexibiliteit, vanwege de investering in een forse parkeervoorziening. Het is gezien de ligging in de stad, niet logisch te veronderstellen dat deze parkeervoorziening wordt benut voor andere activiteiten dan de activiteiten die conform vigerend ruimtelijk beleid (bestemmingsplan) zijn toegestaan.

Operationeel

Het concentreren van de gehele parkeercapaciteit heeft operationeel voordelen. Voor de bezoekers is er altijd 1 parkeerlocatie, de bewegwijzering kan eenduidig worden geplaatst. Deze optie levert de kleinste kans op zoekverkeer in de wijk.

Wel is deze optie het meest belastend voor de infrastructuur. Gedurende de drukke instroomperiode komen alle verkeersstromen samen bij de centrale toegangen van het parkeerterrein.

AGOVV

Ervaringen met de omliggende buurt

De oplossing op de oefenvelden van AGOVV heeft de afgelopen 2 seizoenen gefunctioneerd tot tevredenheid van zowel de attracties in het park, als de omwonenden in de wijk. De oplossing ligt op loopafstand van de attracties, maar heeft de toegang via de Asselsestraat en vervolgens de Harpweg, die toegang biedt tot het terrein van AGOVV. Langs de Harpweg zijn voetgangersvoorzieningen aangelegd om wandelaars een eigen ruimte te bieden op het moment dat het autoverkeer naar de parkeervelden rijdt. De Harpweg is namelijk beperkt van breedte.

Een rondgang door de buurt (bewoners langs de toeleidende wegen) leert dat een meerderheid van de mensen deze parkeeroplossing een goede vindt. De afhandeling van het verkeer verloopt goed, mede door de nieuwe verkeerslichten op het kruispunt Asselsestraat / Laan van Spitsbergen, ook op de dagen met veel attractiebezoekers. Zowel Accres als de gemeente heeft in de afgelopen 2 seizoenen nauwelijks negatieve reacties gekregen als gevolg van drukte rond park Berg en Bos. Ook de hulpdiensten geven aan geen belemmeringen te ervaren op de dagen dat veel bezoekers naar park Berg en Bos komen.

Organisatie

Organisatorisch functioneert de oplossing goed, de afstemming tussen Apenheul (verwachting bezoekersaantallen) en parkeerbeheer van Accres verloopt goed. Op de drukste dagen worden de oefenvelden direct in de ochtend al opengesteld, waardoor de rotonde bij AGOVV minder zwaar wordt belast, bezoekers die vanaf de Europaweg komen worden immers bij de Asselsestraat al afgevangen. Dat levert voordelen op in de algehele verkeersafwikkeling op de drukke dagen.

Financieel

Het structureel maken van deze oplossing vraagt beperkte investeringen. Er ligt een koopcontract waarin is vastgelegd dat de gemeente de oefenvelden van AGOVV kan terugkopen tegen contractueel gunstige voorwaarden, als de gemeente bestemmingswijziging wil realiseren. Naast de aankoop van het terrein dienen een aantal zaken in de toegang naar het terrein te worden geoptimaliseerd, zodat het verkeer vlotter het terrein kan oprijden. De parkeerapparatuur kan hierop worden aangepast. Daarnaast een dynamische bewegwijzering, waarmee elektronisch kan worden geschakeld en het verkeer uit zuidwestelijke richting dynamisch kan worden verwezen naar het hoofdparkeerterrein, danwel op drukke dagen naar de oefenvelden.

Voor wat betreft de bezoekersaantallen kan bij deze oplossing worden uitgegaan van een continuering van de huidige bezoekersaantallen, inzet van parkeerbeheer en parkeeropbrengsten. Naar de toekomst toe is er flexibiliteit, omdat geen grote investeringen in gebouwen of terreinen gedaan hoeven te worden.

Resultaat technische analyse

Op basis van het uitgevoerde Locatieonderzoek en de voorgaande analyse komt de oplossing om het overloopparkeren definitief onder te brengen op het terrein van AGOVV als voorkeursoplossing naar voren. Deze oplossing is voor de bezoekers van de attracties bewezen effectief. De oplossing ligt op loopafstand van de attracties, dat gewenst is voor deze doelgroep. Qua verkeersafhandeling en verkeersveiligheid scoort deze oplossing goed. Door de scheiding van verkeersstromen (de toegang via de Asselsestraat en Harpweg) wordt de rotonde bij AGOVV minder zwaar belast op de drukste dagen. Financieel is deze optie de meest aantrekkelijke omdat geen pendelvervoer hoeft te worden georganiseerd, en de benodigde investeringen in het terrein het meest gunstig is van alle 5 de oplossingen. Vanwege de korte loopafstand blijven de bezoekersaantallen, en daarmee de parkeerinkomsten vergelijkbaar met die van vandaag de dag.