



Gemeente Apeldoorn
Visie op Mobiliteit
in het Stadspark van Apeldoorn

Foto: Heicom

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Verkenning van de huidige situatie	8
3.	Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn	31
4.	Roadmap	54





1. Inleiding

Achtergrond & aanpak

Inleiding

Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn

Binnenstad als Stadspark

Apeldoorn heeft de visie om de binnenstad te ontwikkelen als stadspark. De stad heeft een unieke ligging tussen de Veluwe en de IJsselvallei. Deze kwaliteiten zijn nog niet zichtbaar in de binnenstad. De binnenstad mist een unieke uitstraling en is op veel plaatsen versteend. De leefbaarheid en woonkwaliteit van de gehele stad krijgt een structurele impuls. Hiermee kan Apeldoorn zich duidelijk positioneren en profileren.

Mobiliteit

De gemeenteraad heeft ingestemd met een nieuw ontwikkelperspectief voor de binnenstad waarin wordt gewerkt naar de binnenstad als Stadspark. Mobiliteit vormt een belangrijk onderdeel van dit plan. Het is de vraag wat de nieuwe visie voor mobiliteit betekent. Is er bijvoorbeeld in de Binnenstad als Stadspark vooral ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer? Wat zou dat betekenen voor het autoverkeer? Hoe gaan we om met parkeren? De gemeente Apeldoorn heeft daarom behoefte aan een visie op mobiliteit binnen de context van de nieuwe visie Binnenstad als Stadspark. In de periode april-juli 2020 hebben we daarom gewerkt aan deze nieuwe visie op mobiliteit. Dit document is het eindverslag van deze verkenning. Deze visie is een nadere uitwerking op de Verkeersvisie 2016-2030 en de Parkeernota. Het gaat voor de binnenstad nieuwe kaders vormen op het thema mobiliteit, als het gaat om prioritering en definiëring van projecten in de openbare ruimte. In de toekomst kan deze visie worden opgenomen in het omgevingsplan voor de binnenstad, dat in het kader van de nieuwe omgevingswet wordt opgesteld.

Leeswijzer

In deze visie komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- In hoofdstuk 1 (Inleiding) geven we de achtergrond en de aanpak weer. Waarom een nieuwe visie op mobiliteit en hoe is deze tot stand gekomen?
- In hoofdstuk 2 (Verkenning van de huidige situatie) kijken we naar de mobiliteit in Apeldoorn. Wat zijn de kenmerken? Wie zijn de belangrijkste gebruikers? Wat zijn de sterke kanten die behouden of zelfs versterkt kunnen worden? Welke knelpunten worden ervaren?
- In hoofdstuk 3 (Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn) kijken we vooruit. Hoe kan mobiliteit bijdragen aan het nieuwe ontwikkelperspectief voor de binnenstad? Wat betekent dit voor de verschillende doelgroepen, de belangrijkste verbindingen en mobiliteitsvoorzieningen?
- In hoofdstuk 3 (Roadmap) komen we tot een eerste roadmap. Wat zijn de voornaamste programma's die opgepakt moeten worden om tot realisatie te komen? Welke activiteiten zijn kansrijk op de korte, middellange en lange termijn?

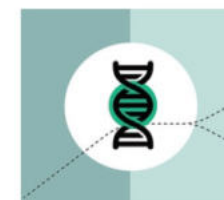
Binnenstad

Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn

Ontwikkelperspectief Stadspark van Apeldoorn

Het Ontwikkelperspectief *Stadspark van Apeldoorn* (2021) omschrijft verschillende elementen die samen het succes van de "Binnenstad als Stadspark" bepalen (zie figuur hiernaast). De vier bijbehorende merkwaarden kenmerken de unieke en onderscheidende waarden van het stadspark:

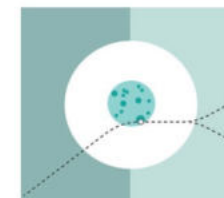
- **Groen** - De stad ademt de Veluwe, zowel visueel als in gebruik. Het centrum moet hierin mee en transformeert naar een stadspark. Het omliggende landschap en daarmee ook de waterstructuren vormen een van de vertrekpunten en aspecten hiervan worden teruggebracht. De programmering van de binnenstad sluit hierop aan en zorgt het ervoor dat het groen daadwerkelijk gebruikt wordt. Tevens worden duurzame initiatieven en ontwikkelingen zichtbaar gemaakt in de stad.
- **Ontspanning** - Apeldoorn heeft de ontspannen kwaliteiten van een dorp, met de voorzieningen van een stad. Deze dorpse kwaliteit blijft behouden. Geen grote bezoekersstromen of geforceerd programma maar juist de binnenstad als een aangename verblijfsplek. De binnenstad van Apeldoorn straalt de relaxte sfeer uit waarbinnen je op een ontspannen manier beweegt en verblijft. Of dat nu wandelend, rennend, met de fiets of met het openbaar vervoer is.
- **Ontmoeting** - Naast een plek om te verblijven, heeft de binnenstad een belangrijke ontmoetingsfunctie. De binnenstad wordt een gastrijke en levendige plek waar verschillende doelgroepen elkaar ontmoeten. Zowel geplande als spontane ontmoetingen worden gestimuleerd door slimme plaatsing van openbaar programma, maar ook ingrepen in de openbare ruimte die ontmoeting mogelijk maken.
- **Apeldoorns** - Apeldoorn heeft veel om trots op te zijn. De historische lijnen die door de stad lopen, de monumentale panden, Het Loo, het koninklijke, het karakteristieke erfgoed, haar identiteit als gezinstad en het sterke lokale ondernemerschap. Deze authentieke kenmerken worden zichtbaar gemaakt in de binnenstad, om niet alleen het onderscheidende vermogen van de binnenstad te vergroten, maar ook om Apeldoorners trots(er) te maken op hun stad.



ÉÉN PARKIDENTITEIT



STAD-LAND VERBINDINGEN



DE PARKLIJNEN
DE PLEKKEN IN HET PARK
DE PARKBLOKKEN
DE PARKMOBILEIT

Een nieuwe

visie op mobiliteit

in het

Stadspark van Apeldoorn

Aanpak

Hoe we tot de nieuwe visie zijn gekomen

Proces

Om tot deze visie te komen hebben we 3 stappen doorlopen:

1. **Ontdekken** - De eerste stap stond in het teken van het 'ontdekken'. Hoe ziet mobiliteit in Apeldoorn eruit? Hiervoor hebben we deskresearch gedaan, een schouw uitgevoerd, enkele interviews gehouden en een workshop met verschillende stakeholders georganiseerd. De inzichten die we op hebben gedaan gebruikten we om tot een aangescherpte probleemstelling te komen.
2. **Ontwerpen** - De tweede stap stond in het teken van het ontwerpen. Welke oplossingsrichtingen kunnen we bedenken? Tot welke visie komen we dan? Ook hiervoor hebben we eerst breed gekeken: wat gebeurt er in andere steden en wat zou toepasbaar kunnen zijn in Apeldoorn? We organiseerden 4 expert-sessies voor medewerkers van de gemeente en een workshop met de verschillende stakeholders.
3. **Testen** - De derde stap stond in het teken van het testen. We hebben de oplossingsrichtingen vertaald in een mogelijk scenario. Dit scenario legden we tijdens een workshop voor aan de verschillende stakeholders. Op basis van hun terugkoppeling hebben we het scenario verder aangescherpt.

Mét de stad

Bij de verschillende workshops hebben we verschillende partijen betrokken. Vanuit de gemeentelijke organisatie hebben medewerkers deelgenomen van de afdelingen Mobiliteit, Openbare Ruimte, Economische Zaken, Stedenbouw en vanuit het programmateam voor het Ontwikkelperspectief Het Stadspark van Apeldoorn. Daarnaast hebben vertegenwoordigers uit de stad deelgenomen, waaronder Vereniging Centrum Apeldoorn, Bedrijvenkring Apeldoorn, Wijkraad Apeldoorn Centrum, vastgoedontwikkelaars, Ons Huis Apeldoorn, Fietsersbond en Keolis (aanbieder busvervoer).





2. Verkenning

Van de huidige situatie

Inleiding

Ontdekken

Doelstelling

In dit hoofdstuk presenteren we de belangrijkste conclusies uit deze eerste stap van het visieproces. Doelstelling van de eerste stap ('ontdekken') is om een breed beeld te creëren rondom de huidige situatie en die te vertalen in een concrete probleemstelling.

Aanpak

Om tot deze probleemstelling te komen hebben we de volgende activiteiten uitgevoerd:

- **Deskresearch** - We hebben documenten gelezen rondom de binnenstad, de ambities om te ontwikkelen naar Het Stadspark van Apeldoorn en rondom het thema mobiliteit. Dit betreft o.a. Monitor Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid (2019), Parkeervisie (2019), Ontwikkelingsvisie Binnenstad (2019), Verkeersvisie 2016 – 2030 (2016), Loopstromenonderzoek (2018).
- **Schouw** - We hebben een bezoek aan Apeldoorn gebracht om ons een beeld van de stad te vormen vanuit de verschillende gebruikersperspectieven.
- **Interviews** - We hebben een interview gehouden met de centrummanager en met een vertegenwoordiger van de wijkraad Apeldoorn Centrum.
- **Workshop** - We hebben een workshop georganiseerd, waarbij de volgende onderwerpen centraal stonden: (1) feiten & cijfers rondom mobiliteit, (2) uitgangspunten mobiliteit in de binnenstad als stadspark, (3) toepassing op Apeldoorn centrum, (4) presentatie resultaten schouw.

Leeswijzer

In dit hoofdstuk presenteren we de belangrijkste uitkomsten, gezien vanuit de verschillende doelgroepen. Achtereenvolgens komen de automobilist, fietser, voetganger en de OV-reiziger aan bod.



Automobilist

Automobilist

Gebruik

De auto is binnen Apeldoorn een belangrijk vervoersmiddel. De meeste verplaatsingen van inwoners vinden in 2019 plaats per fiets (37 procent), direct gevolgd door de auto (31 procent) (Monitor Bereikbaarheid, 2019). Dit percentage is over de periode 2014-2019 vrijwel gelijk gebleven.

Beoordeling

De bereikbaarheid van het centrum met de auto wordt met een 5,7 matig beoordeeld (Monitor Bereikbaarheid, 2019). Dit is opvallend: de automobilist heeft ruime parkeervoorzieningen en de auto kan tot ver in het centrum komen. Een mogelijke verklaring, zo geven deelnemers aan de workshops aan, is dat de parkeergarages moeilijk te vinden zijn, het autoverkeer een behoorlijke druk op het centrum geeft en dat de centrumring verschillende uitstralingen heeft.

Verbindingen

Apeldoorn heeft een buitenring en een centrumring. Het centrum kent enkele wegen die ook veel gebruikt worden door automobilisten die de binnenstad niet als bestemming hebben. De Stationsstraat en de de Molenstraat-Kalverstraat zijn hier voorbeelden van.

Parkeervoorzieningen

In het centrum zijn 6 parkeergarages en 4 parkeervelden. Daarnaast zijn er mogelijkheden om 'op straat' te parkeren. In totaal levert dit een parkeercapaciteit van 5.367 parkeerplaatsen (3.102 in parkeergarages, 2.265 op straat).

De parkeerdruk over het gehele gebied is maximaal 50%. Lokaal is de parkeerdruk echter soms veel hoger. In enkele gebieden is de parkeerdruk soms zelfs meer dan 100%. De parkeerders zijn vooral bewoners (40-60%) en bezoekers die relatief kort (minder dan 2 uur) in het centrum verblijven ($\pm 30 - 45\%$). Het aantal bezoekers dat langer dan 2 uur verblijft is relatief klein ($\pm 5 - 12\%$) (Parkeeronderzoek 2019).



Snelweg naar centrum

Van groen naar versteend



A50 – Groene beleving



Zutphensestraat – Groene beleving



Deventerstraat – Versteende omgeving



Parkeergarage Marktplaatsplein – Versteende omgeving

Centrumring

Geen eenduidige uitstraling



Wilhelmina Druckerstraat – Woonwijk



Regentesselaan (Oranjepark) – Groene beleving



Orpheus – Brede 'autoweg'



Laan van de Mensenrechten – Autocorridor
(‘ik rijd hier het centrum uit – gaat dit wel goed’)

Molenstraat - Kalverstraat

Brede straat met focus op autoverkeer



Molenstraat
Grote entree bij aansluiting centrumring



Molenstraat – Brede straat met focus op autoverkeer, daarnaast voet- en fietspad



Kalverstraat – Grote kruising met Hoofdstraat (wandelverbinding station– centrum)



Kalverstraat
Grote entree bij aansluiting centrumring

“Een goede buitenring ontbreekt. Daardoor nemen veel mensen alsnog de Molenstraat - Kalverstraat.”

“Bewoners ervaren een tekort aan parkeerplaatsen. Dit tekort wordt groter omdat kantoorpanden omgebouwd worden tot appartementen.”

Parkeren

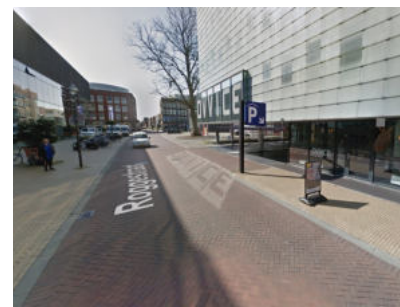
Parkeergarages & Parkeervelden



Parkeergarage Marktplein
Capaciteit: 690
Gebruik: 37%
Bezettingsgraad (za/do): 85%/25%
Kosten per uur (doordeweeks): 2,96 euro
Eigendom: Gemeente



Parkeergarage Oranjerie
Capaciteit: 530
Gebruik: 31%
Bezettingsgraad (za/do): 70%/25%
Kosten per uur (doordeweeks): 3,10 euro
Eigendom: Q-Park



Parkeergarage Museum Centrum
Capaciteit: 692
Gebruik: 14%
Bezettingsgraad (za/do): 50%/50%
Kosten per uur (doordeweeks): 3,10 euro
Eigendom: Q-Park



Parkeergarage Haven Centrum
Capaciteit: 530
Gebruik: 10%
Bezettingsgraad (za/do): 50%/50%
Kosten per uur (doordeweeks): 1 euro
Eigendom: Gemeente



Parkeergarage Brinklaan
Capaciteit: 240
Gebruik: 5%
Bezettingsgraad (za/do): 25%/0%
Kosten per uur (doordeweeks): 1 euro
Eigendom: Gemeente



Parkeergarage Orpheus
Capaciteit: 420
Gebruik: -
Bezettingsgraad (za/do): 50%/25%
Kosten per uur (doordeweeks): 2,30 euro
Eigendom: Gemeente



Parkeerveld Markt Centrum
Capaciteit: -
Gebruik: onbekend
Bezettingsgraad (za/do): 85%/25%
Kosten per uur (doordeweeks): 2,06 euro
Eigendom: P1 (exploitant)



Parkeerveld Kanaalstraat
Capaciteit: -
Gebruik: onbekend
Bezettingsgraad (za/do): 70%/0%
Kosten per uur (doordeweeks): 2,06 euro
Eigendom: P1 (exploitant)

Bezettingsgraad: Maximale bezettingsgraad zaterdag 15 uur / donderdag 23 uur (parkeeronderzoek 2019)

Gebruik: % bezoekers die deze garage bij een bezoek aan de binnenstad gebruikt (Parkeervisie 2019)

Automobilist

Conclusies

- De auto is voor inwoners van Apeldoorn na de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel (32%).
- Groene beleving op snelweg en op toegangswegen, maar deze verdwijnt bij binnenkomst centrum.
- De bereikbaarheid van het centrum wordt met een 5,7 matig beoordeeld.
- Specifieke wegen in het centrum worden veel gebruikt door doorgaand verkeer.
- Parkeergarages zijn niet goed vindbaar en hebben geen goede wandelverbinding naar het kernwinkelgebied.
- De centrumring heeft geen eenduidige uitstraling.

Fietser

Fietser

Gebruik

De fiets is in Apeldoorn het meest gebruikte vervoersmiddel. De meeste verplaatsingen van inwoners vinden in 2019 plaats per fiets (38 procent) (Monitor Bereikbaarheid, 2019). Dit percentage is over de periode 2014 -2019 vrijwel gelijk gebleven. Het feit dat veel inwoners de fiets gebruiken, is onder andere te verklaren door het gegeven dat Apeldoorn een compacte stad is: de afstand tussen het centrum en de verschillende wijken is veelal minder dan 5 kilometer.

Beoordeling

De bereikbaarheid van het centrum met de fiets wordt met een 8,4 zeer goed beoordeeld (Monitor Bereikbaarheid, 2019).

Verbindingen

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

Fietsenstallingen

In het centrum zijn 6 fietsenstallingen (+1 fietsenstalling bij het centraal station). Deze bieden opgeteld een capaciteit voor 4.500 fietsen. Gebruikers beoordelen de fietsenstallingen hoog, met minimaal een 8. Toch zien we dat de stallingscapaciteit op dit moment niet voldoende wordt gebruikt. Tellingen wijzen uit dat op de zaterdagen de maximale bezetting 50% is (van de totale capaciteit, lokaal grote verschillen). Daarnaast zien we dat veel fietsen buiten de stallingen worden geparkeerd in het voetgangersgebied. Dit zorgt op meerdere locaties voor problemen bij voetgangers die worden gehinderd door gestalde fietsen.



Fietsenstallingen



Fietsenstalling Caterplein
Bezettingsgraad: max. 40%
Capaciteit: 950
Score: 8,3
Uurtarief: gratis



Fietsenstalling De Serre
Bezettingsgraad: max. 30%
Capaciteit: 650
Score: 8,3
Uurtarief: gratis



Fietsenstalling Stadhuis
Bezettingsgraad: max 30%
Capaciteit: 539
Score: 8,1
Uurtarief: gratis



Fietsenstalling Oranjerie
Bezettingsgraad: max 35%
Capaciteit: 360
Score: 8,0
Uurtarief: gratis



Fietsenstalling Marktstraat
Bezettingsgraad: max 40%
Capaciteit: 318
Score: 8,0
Uurtarief: gratis



Fietsenstalling Paslaan
Bezettingsgraad: max. 50%
Capaciteit: 400
Score: Onbekend
Uurtarief: gratis

*“Er zijn veel fietsenstallingen, maar de fiets wordt overal gedropt.
Fietsenstallingen moeten je weten te vinden.”*

*“Er zijn steeds meer elektrische fietsen. De fietspaden zijn
smal en dat levert gevaarlijke situaties op.”*

Bezettingsgraad: maximum bezetting op de zaterdag van week 4 - 2020).

Fietser

Conclusies

- De fietser is voor inwoners van Apeldoorn het meest gebruikte vervoersmiddel (38%).
- De bereikbaarheid van het centrum wordt zeer goed beoordeeld (8,4).
- De fietsenstallingen worden zeer goed beoordeeld en er is voldoende capaciteit.
- Fietsen die buiten de fietsenstallingen worden geparkeerd leiden in het kernwinkelgebied tot overlast.

Voetganger

Voetganger

Gebruik

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

Beoordeling

Het is niet bekend hoe inwoners van Apeldoorn de bereikbaarheid van het centrum te voet ervaren. Deze beoordeling is niet meegenomen in de monitor bereikbaarheid (2019).

Verbindingen

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

“Vanaf het station is het niet duidelijk hoe je naar het centrum moet lopen. Dat kan op 3 manieren en de weg lijkt lang.”



Route via Hoofdstraat

Mist duidelijkheid en beleving



Stationsstraat
Onduidelijke routing naar Stationdwarstraat



Stationdwarstraat
Matige uitstraling - versteend



Parkeerveld Kanaalstraat
Op wandelroute - Matige uitstraling



Afsluiting kernwinkelgebied
Onduidelijke afsluiting

Route via Stationsstraat

Mist beleving



Stationsstraat
Grote kruisingen met Molenstraat en Kanaalstraat



Stationsstraat
Auto, fietsen, lopen en OV



Stationsstraat – passeert Marktplein, maar nodigt niet uit om kernwinkelgebied te betreden



Stationsstraat – Deventerstraat
Gevoel centrum gemist te hebben

Kernwinkelgebied

Voetgangersgebied



Hoofdstraat
Volledig voetgangersgebied



Hofstraat
Bus doorkruist voetgangersstroom



Kapelstraat
Straat met binnenstad beleving
– veel geparkeerde fietsen



Vosselmanstraat
Ruimte voor aantrekkelijke pleintjes

*“Als je Apeldoorn kent, dan is de weg makkelijk te vinden.
Maar kom je hier voor het eerst, dan is het lastig om je te oriënteren.”*

Voetganger

Conclusies

- **Prioriteit in kernwinkelgebied ligt bij voetganger**
- **De verbinding tussen het Stationsplein en het kernwinkelgebied is niet uitnodigend:**
 - Kale en versteende uitstraling
 - Onduidelijke routing (bijvoorbeeld bij Stationdwarsstraat)
 - Druk van bus- en autoverkeer op bijvoorbeeld Kalverstraat, Molenstraat, Hofweg
 - Passeren parkeerveld Kanaalstraat (focus op auto, grote kale vlakte, slecht onderhouden)
 - Onduidelijke entrees en afsluitingen van kernwinkelgebied
- **Veel potentie:**
 - Straatjes met binnenstad beleving
 - Pleintjes die ruimte bieden voor extra beleving

OV-Reiziger

OV-Reiziger

Gebruik

Het centrum van Apeldoorn is met het OV bereikbaar per trein en per bus. Het OV wordt door inwoners echter beperkt gebruikt: zo'n 6% van de verplaatsingen van inwoners in 2019 vindt plaats per OV (Monitor Bereikbaarheid, 2019). In de periode 2014 -2019 is dit percentage vrijwel gelijk gebleven.

Een mogelijke verklaring voor het lage percentage gebruikers is mogelijk dat de meeste wijken op fietsafstand van het centrum liggen en de fiets meer vrijheid geeft dan het Openbaar Vervoer. Specifieke doelgroepen zijn echter afhankelijk van het OV. Het is belangrijk om die doelgroepen te blijven bedienen. De vraag is hoe we dat kunnen doen en tegelijkertijd de impact op de openbare ruimte kunnen verminderen.

Beoordeling

De bereikbaarheid van het centrum met het OV wordt beoordeeld met een 6,3 (Monitor Bereikbaarheid, 2019). Dit is opvallend: de bus heeft diverse bushaltes in het kernwinkelgebied en ook het treinstation ligt op loopafstand. Een verklaring lijkt te zijn dat de beoordeling onder de gebruikers goed is, maar onder niet-gebruikers minder goed (zij geven de voorkeur aan de fiets/auto).

Verbindingen

De belangrijkste busverbindingen lopen via de Stationsstraat, de Hofstaat/Kanaalstraat, de Nieuwstraat/Vosselmanstraat en de centrumring.

Bushaltes

De belangrijkste bushaltes in het kernwinkelgebied liggen aan de Hofstraat, het Marktplein en bij het Museumkwartier. De meeste buspassagiers gebruiken de bus echter niet voor een bezoek aan het kernwinkelgebied, maar voor het vervoer naar hun werk. Grote werkgevers zijn de Belastingdienst in het westen en Achmea in het zuiden.



Stationsplein

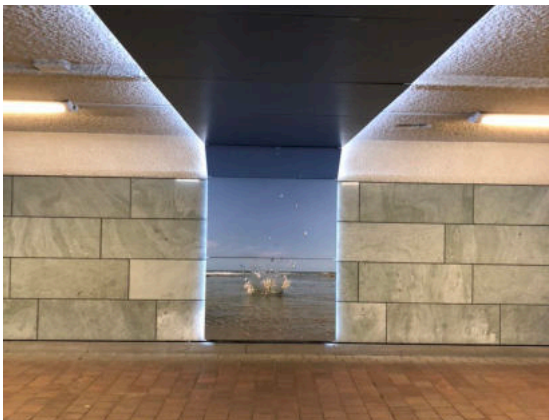
Kwaliteit, steen, groen



Stationsplein
Kwaliteit, steen, groen



Busstation
Aandacht voor groen



Fietserstunnel
Straalt kwaliteit uit



Achterkant station
Functionele invulling: fietsenstalling en P&R

Bushaltes

Functionele inrichting



Marktpluin - Functioneel



Museum Centrum - Functioneel



Hofstraat - Functioneel

OV-reiziger

Conclusies

- **Openbaar Vervoer wordt beperkt gebruikt (6%). Beoordeling is 'net een voldoende' (6,3).**
- **Openbaar Vervoer wordt vooral gebruikt voor bestemmingen buiten het kernwinkelgebied** van het station naar werkgevers, zoals de Belastingdienst in het westen en Achmea in het zuiden
- **Busstations in het kernwinkelgebied hebben een functionele inrichting**

Conclusies

Verkenning huidige situatie

Conclusies

Onderstaande tabel geeft de belangrijkste conclusies van de verkenning van de huidige situatie weer.

Conclusies			
Automobilist	Fietser	Voetganger	OV-Reiziger
<ul style="list-style-type: none"> • Auto is na de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel • Bereikbaarheid per auto wordt matig beoordeeld • Groene beleving verdwijnt bij binnenkomst centrum • Specifieke wegen in centrum hebben veel doorgaand verkeer • Parkeergarages niet goed vindbaar en geen goede wandelverbinding met kernwinkelgebied • Centrumring heeft geen eenduidige uitstraling 	<ul style="list-style-type: none"> • Meest gebruikte vervoersmiddel • Bereikbaarheid per auto wordt zeer goed beoordeeld • Goede beoordeling fietsenstallingen • Fietsen buiten fietsenstallingen leiden in kernwinkelgebied tot overlast 	<ul style="list-style-type: none"> • Iedereen wordt voetganger in kernwinkelgebied • Beoordeling is onbekend • Voetgangers hebben prioriteit in kernwinkelgebied • Verbinding tussen Stationsplein en kernwinkelgebied is niet uitnodigend • Kernwinkelgebied heeft veel potentie (straatjes met binnenstad beleving, pleintjes) 	<ul style="list-style-type: none"> • OV wordt beperkt gebruikt • Beoordeling is 'net een voldoende' • OV vooral gebruikt voor bestemmingen buiten centrum • Busstations hebben functionele inrichting • Specifieke wegen in het centrum hebben veel busverkeer en leggen veel druk op de ervaring
Probleemstelling			
Automobilist	Fietser	Voetganger	OV-Reiziger
Hoe kunnen we de ervaring van automobilisten verbeteren en tegelijkertijd de druk van het autoverkeer op de binnenstad verminderen?	Hoe kunnen we de ervaring van fietsers nog verder versterken door het bieden van aantrekkelijke fietsroutes?	Hoe kunnen we voetgangers een betere ervaring geven door het verbeteren van belangrijke looproutes en het bieden van een openbare ruimte waar ruimte is voor ontspanning en minder druk is van auto's, fietsen en bussen?	Hoe kunnen we de ervaring van buspassagiers verbeteren en tegelijkertijd de druk van het busverkeer op het centrum verminderen?



3. Mobiliteit

In het stadspark van Apeldoorn

Inleiding

Ontwerpen & Testen

Doelstelling

In dit hoofdstuk presenteren we de belangrijkste conclusies uit 2^e en 3^e stap van het visieproces. Doelstelling van deze stappen is om tot een nieuwe visie rondom de gedefinieerde probleemstellingen te komen. Welke oplossingsrichtingen kunnen we bedenken? Deze oplossingsrichtingen hebben we vertaald in de nieuwe visie op mobiliteit.

Aanpak

Om tot deze nieuwe visie rondom de gedefinieerde probleemstellingen te komen hebben we de volgende activiteiten uitgevoerd:

- **Deskresearch** - We hebben online gezocht naar inspirerende voorbeelden. Wat doen andere steden en wat biedt kansen voor Apeldoorn?
- **Expertsessies** - We hebben 4 sessies over specifieke onderwerpen georganiseerd. Deze onderwerpen waren (1) fietsen in de binnenstad, (2) autoverkeer in de binnenstad, (3) autoverkeer op de ringweg, en (4) busvervoer.
- **Workshops 'Ontwerpen' en 'Testen'** - We hebben 2 workshops georganiseerd. In de eerste workshop hebben we met de deelnemers gezocht naar kansrijke oplossingsrichtingen. Deze hebben we vertaald in een scenario. Dit scenario hebben we in de workshop 'Testen' gepresenteerd. Op basis van de terugkoppeling hebben we het scenario verder aangescherpt.

Leeswijzer

In dit hoofdstuk presenteren we de belangrijkste uitkomsten, gezien vanuit de verschillende doelgroepen. Achtereenvolgens komen de voetganger, de fietser, de busreiziger en de automobilist aan bod.



Uitgangspunten

Mobiliteit in de Binnenstad als Stadspark

De tabel hiernaast toont op hoofdlijnen een overzicht van de uitgangspunten van de Binnenstad als Stadspark, de bijdrage die mobiliteit daaraan kan leveren en wie de voornaamste gebruikers van de binnenstad zijn.

Binnenstad als stadspark			
Groen <ul style="list-style-type: none">• Park-uitstraling• Duurzaam	Ontspanning <ul style="list-style-type: none">• Relaxed• Schoon	Ontmoeting <ul style="list-style-type: none">• Plek om elkaar te ontmoeten• Wonen, werken, verblijven	
Bijdrage mobiliteit			
Stimuleren gezonde mobiliteit <ul style="list-style-type: none">• Voetganger• Fietser	Beperken druk gemotoriseerde mobiliteit <ul style="list-style-type: none">• Auto• Bus	Stimuleren bereikbaarheid <ul style="list-style-type: none">• Bereikbaarheid• Vindbaarheid	
Doelgroepen			
Bewoners <ul style="list-style-type: none">• Inwoner centrum• Inwoner Apeldoorn	Bezoeker binnenstad <ul style="list-style-type: none">• Functionele bezoeker• Recreant	Werknemer <ul style="list-style-type: none">• Werknemer binnenstad• Werknemer omgeving	Ondernemer <ul style="list-style-type: none">• Ondernemer binnenstad• Distributie

Voetganger

Voetganger

Inleiding

Iedereen wordt voetganger

Of je nu met de fiets, het OV of de auto komt, in het kernwinkelgebied wordt iederéén voetganger. Maar niet iedere voetganger heeft dezelfde behoeften. Denk bijvoorbeeld aan de inwoner die de binnenstad als achtertuin gebruikt en wil recreëren in omliggende parken in het buitengebied. Of de bezoeker aan de binnenstad die behoefte heeft aan beleving en gemak. Waar je kunt 'verdwalen' en waar kinderen veilig kunnen spelen. En waar mensen met specifieke behoeften (zoals mensen met een rollator of rolstoel, slechthorenden, etc.) zich ook makkelijk kunnen verplaatsen. De binnenstad wordt steeds meer een plek om te verblijven: van 'place to buy' naar 'place to be'.

De voetganger heeft daarom een hoge prioriteit. Dat vraagt om een prettig verblijfsgebied met ruimte voor groen, ontmoeten en spelen. Mobiliteit kan daaraan bijdragen door ruimte te creëren voor deze functies, door aangename looproutes te creëren en door de overlast van bijvoorbeeld fiets-, bus- en autoverkeer te beperken.

Dat leidt dan ook tot de vraag hoe we voetgangers een betere ervaring kunnen geven door het verbeteren van belangrijke looproutes en het bieden van een openbare ruimte waar ruimte is voor ontspanning en minder druk is van auto's, fietsen en bussen?

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

Voetgangers

Beperk de druk van fiets-, bus- en autoverkeer (zowel parkeren als rijden)

- 1 Beperk de druk aan de zuidkant van het kernwinkelgebied. Maak de Kanaalstraat / Hofstraat een 'wandelpromenade, zonder bus- en autoverkeer (zie ook paragraaf automobilist en ov-reiziger). Hierdoor ontstaat een aangename verblijfsomgeving tussen het kanaal (oosten) en het Amaliapark (westen).
- 2 Beperk de druk aan de westkant van het kernwinkelgebied. Geef de voetganger meer ruimte in de Nieuwstraat door het busverkeer te verplaatsen (zie ook paragraaf ov-reiziger).
- 3 Beperk de druk aan de Oostkant van het kernwinkelgebied. Beperk het auto- en busverkeer op de Stationsstraat en geef in de inrichting meer ruimte aan de voetgangers en fietsers.
- 4 Beperk het parkeren op maaiveld door de parkeervelden (Kanaalstraat, Markt Centrum) een nieuwe functie te geven, bijvoorbeeld voor vergroening of verdichting (zie ook paragraaf automobilist). Herontwikkel Rosariumhof met de voetganger voorop.
 - Beperk het parkeren op maaiveld door het parkeren langs de wegen waar fietsen en lopen (zoals de Hoofdstraat, Stationsstraat, Kanaalstraat en Hofstraat) centraal staat naar de parkeergarages te verplaatsen.
 - Maak ruimte voor de voetgangers door alleen het parkeren in de aanwezige fietsparkeervoorzieningen (stallingen en parkeerplaatsen op straat) toe te staan
 - Verlicht de druk in Kapelstraat door route voor doorgaande fietsers te verleggen naar de noordzijde van het winkelgebied, met voorrang voor de fietsers op centrumring

Creër aangename wandelverbindingen vanaf het treinstation en bushaltes naar het kernwinkelgebied

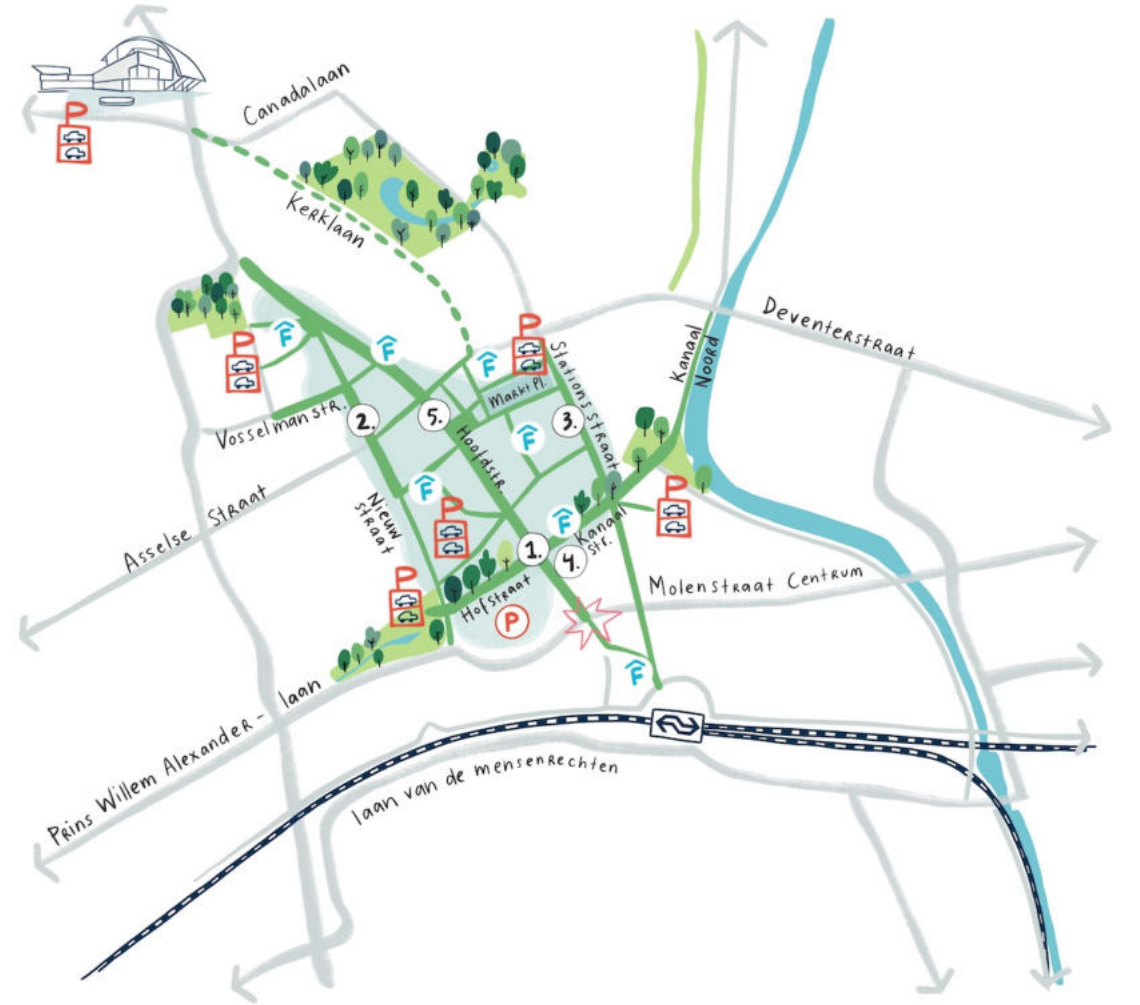
- 5 Verbeter de verbinding van het Stationsplein naar het kernwinkelgebied. Maak de verbinding via de verbinding via de Stationdwarstraat en de Hoofdstraat autovrij en richt deze in als een 'wandelpromenade'.
 - Verbeter verbinding van het Stationsplein naar het kernwinkelgebied via Stationsstraat. Beperk het auto- en busverkeer (zie ook paragraaf automobilist en ov-reiziger). Geef in de inrichting meer ruimte aan de voetganger en de fietser.
 - Creër een aangename wandelverbinding tussen bushalte Marktpluin en het kernwinkelgebied via het (te vergroenen) Marktpluin.
 - Creër een aangename wandelverbinding tussen bushalte Brinklaan en het kernwinkelgebied via de 'fiets- en wandelpromenade' Kanaalstraat / Hofstraat.

Creër aangename wandelverbindingen vanaf de parkeergarages naar het kernwinkelgebied

- Verbeter de verbinding tussen Parkeergarage Brinklaan en Parkeergarage Haven Centrum met het kernwinkelgebied door deze aan te sluiten op de 'wandelpromenade' Kanaalstraat / Hofstraat.
- Creër een aantrekkelijke entree vanuit Parkeergarage Marktpluin op het (te vergroenen) Marktpluin.
- Verbeter de verbinding tussen Parkeergarage Museum Centrum met het kernwinkelgebied.

Creër aangename wandelverbindingen vanaf de fietsstallingen naar het kernwinkelgebied

- Fietsstallingen liggen al in Kernwinkelgebied – zie ook paragraaf fietser voor verbeteringen.



- Belangrijke verbinding voetgangers
- Overdekte fietsstalling
- Parkeerterrein
- Parkeergarage
- Kruising voetganger met busverkeer

Inspiratie

Voetganger



Foto: The Preservation Institute



Foto: The Oval Office



Foto: Applied Information Group

Seoul - Van snelweg naar wandelpromenade

Dwars door Seoul liep een enorme snelweg. De stad heeft besloten om deze snelweg om te toveren tot een stadspark. De plek die eerst werd besteed aan autoverkeer, is nu een plek voor inwoners om elkaar te ontmoeten.

Op kleinere schaal is dit voorbeeld ook toepasbaar voor Apeldoorn. Door duidelijke keuzes te maken kunnen belangrijke verbindingen (zoals bijvoorbeeld de Kanaalstraat/Hofstraat en de Hoofdstraat) ingericht worden als plekken waar ontmoeten centraal staat.

Zweden, Auckland, etc. - Piano stairs

Diverse steden maken lopen weer leuk en stralen daarmee uit dat lopen belangrijk is. Een voorbeeld hiervan zijn de Piano Stairs, die zelfs geluid maken als je erover heen loopt.

Natuurlijk is het ook binnen Apeldoorn mogelijk om speelse elementen toe te voegen die extra beleving aan het lopen geven.

Rio de Janeiro - Wayfinding

Rio de Janeiro heeft veel aandacht besteed aan wayfinding voor voetgangers. De belangrijkste publiekstrekkingen krijgen extra aandacht op zowel digitale als niet-digitale borden.

Apeldoorn kan in het centrum extra aandacht besteden aan toeristische trekpleisters die zowel in het kernwinkelgebied liggen als net buiten Apeldoorn. Dat kan bijvoorbeeld door wayfinding zorgvuldig in te passen in de openbare ruimte. Een prima manier om in het kernwinkelgebied de Veluwe en de IJsselvallei naar 'binnen te halen'.

Inspiratie

Voetganger



Foto: DEGES/V-KON Media

Hamburg - Doorgang als park

Hamburg heeft op plaatsen waar auto's kruisen met voetgangers extra aandacht besteed aan de kwaliteit van de openbare inrichting. De hinder die de voetganger normaal ervaart van inwoners wordt daarmee grotendeels teniet gedaan.

Apeldoorn kan hetzelfde principe toepassen, bijvoorbeeld bij de kruising van de Hoofdstraat en de Kalverstraat.



Foto: Luchtsingel

Rotterdam - Luchtsingel

Rotterdam heeft een luchtsingel aangelegd. New York gebruikt een oude metroverbinding nu als stadspark.

Door creatief te kijken ontstaan er wellicht ook voor Apeldoorn kansen om de noord- en zuidzijde van het spoor beter met elkaar te verbinden.



Foto: LAP Landscape & Urban Design

Singapore - Hardlooperoute

Singapore en Rotterdam hebben hardlooperoutes aangelegd door de binnenstad. Dit stimuleert niet alleen de gezondheid, maar verbetert ook de verbinding met het buitengebied.

Misschien ook iets voor Apeldoorn? Want wie rent er nu niet graag vanuit het centrum naar het Loo...



Foto: Pinterest – Eleconomista

Diverse steden – Creatieve zebraapaden

Verschillende steden geven lopen een extra dimensie door creatieve en brede zebraapaden te ontwerpen.

Natuurlijk zijn er ook in Apeldoorn plaatsen waar dit op korte termijn al mogelijk is.

Fietser

Fietser

Inleiding

De fiets: het meest gebruikte vervoersmiddel

De fiets is binnen Apeldoorn het meest gebruikte vervoersmiddel. Dat is iets om trots op te zijn – veel steden hebben moeite om die ambitie waar te maken! Gelukkig wordt het fietsen in de stad ook goed gewaardeerd. Natuurlijk blijft er ruimte om de fietservaring binnen Apeldoorn verder te verbeteren door nog beter invulling te geven aan de behoeften van de verschillende type fietsers. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de inwoner die regelmatig naar het kernwinkelgebied fietst en vooral behoefte heeft aan snelle en aantrekkelijke fietsverbindingen. Of aan de recreatieve fietser die Apeldoorn ‘toevallig’ doorkruist en behoefte heeft aan ontspanning en beleving.

Dat leidt tot de vraag hoe we de ervaring van fietsers nog verder kunnen versterken door het bieden van aantrekkelijke fietsroutes.

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

Fietser

Creëer een aantrekkelijk fietsnetwerk en scheid de fietsverbindingen van auto- en busverkeer

- 1 Creëer een aantrekkelijke route van noord naar zuid langs de oostelijke binnenstad parallel aan het kanaal (binnenzijde) en neem barrières (Laan van de Mensenrechten en Spoorlijn) op een iconische manier.
- 2 Verleg de Route van noord naar zuid aan de westzijde van de binnenstad van de centrumring (Wilhelmina Druckerstraat) naar de Roggestraat en De Ruyterstraat / Brinklaan. Daarnaast wordt de Nieuwstraat ook aantrekkelijker gemaakt voor fietsers met een bestemming in de binnenstad door het vergroenen van deze straat en het verplaatsen van de buslijn.
- 3 Creëer een aantrekkelijke oost-west fietsroute ten zuiden van het centrum, parallel aan het spoor (Nieuwendijk – Spoorstraat). Dit is ook een belangrijke schakel in de doorstroommassen naar Ughelen en Osseveld/Woudhuis (en hiermee naar de snelle fietsroute Apeldoorn-Deventer).
- 4 Maak voor het doorgaande fietsverkeer een nieuwe fietsroute langs de noordzijde van het winkelgebied via de Sprengenweg, Prof Rontgenstraat, Van Rhemenslaan en Wilhelminapark en geef de fietsers voorrang op het autoverkeer.
- 5 Creëer een aantrekkelijke oost-west route (fietspromenade) langs de zuidzijde van het winkelgebied via de Hofstraat en Kanaalstraat waar de fietsenstalling aan is gelegen.

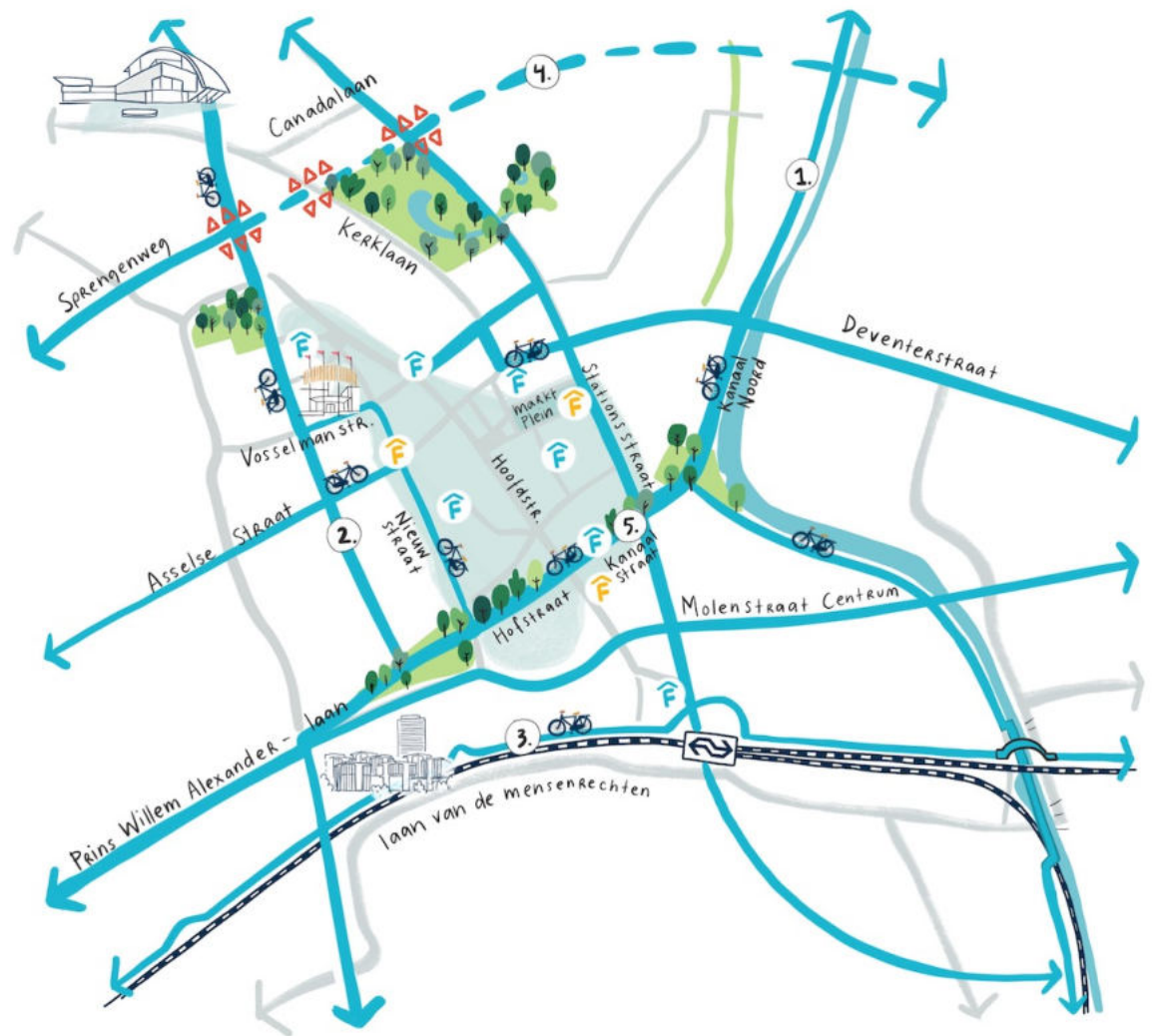
Fietsenstallingen hebben een logische ligging op de route, zijn goed bereikbaar en goed vindbaar

Leid de fietser uit het elke windrichting met een logische fietsverbinding en bewegwijzering naar de juiste fietsenstalling:

- Noordoosten: fietsenstalling Stadhuis
- Noordwesten: fietsenstalling Caterplein
- Zuidoosten: fietsenstalling De Serre
- Zuidwesten : fietsenstalling Oranjerie

Geef invulling aan nieuwe stallingsbehoefte:

- 📍 Westen: fietsenstalling nabij het Leijenplein
- 📍 Stationsstraat: fietsenstalling nabij het Marktpllein
- 📍 Hofstraat/Kanaalstraat (nieuwe ontwikkeling)



- Belangrijke verbinding fietser
- - - Belangrijke verbinding fietser (exacte route te bepalen)
- F Overdekte fietsenstalling - bestaand
- F Overdekte fietsenstalling - nieuw

Inspiratie

Fietsen



Foto: Toerisme Limburg



Foto: Toerisme Limburg



Foto: Tjep



Foto: This is Eindhoven

België - Fietsen door de bomen en door het water

In België kun je fietsen door de toppen van de bomen en door het water. Het fietsen wordt een ware attractie.

Kansen genoeg natuurlijk voor Apeldoorn, bijvoorbeeld voor het aanleggen van een fietsverbinding door het water om het kanaal te kruisen.

Amsterdam - Fietsenstalling bijzonder maken

In Amsterdam hadden ze overlast van gestalde fietsen op straat. Ze vroegen een kunstenaar om een nieuwe fietsenstalling te ontwerpen. Het resultaat is een fietsenstalling op straat, waar de fietsen toch aan het oog zijn onttrokken.

In principe zijn er in Apeldoorn voldoende fietsenstallingen. Op specifieke plaatsen (bijvoorbeeld bij een supermarkt) kan er behoefte zijn om 'voor de deur te kunnen stallen'. Maak er ook daar iets bijzonders van.

Nuenen - Fietspad als kunst

In Nuenen ligt een fietspad dat is geïnspireerd op de Sterrennacht van Vincent van Gogh. In het donker licht het fietspad op.

Geef belangrijke fietspaden in Apeldoorn ook een verwijzing naar het verleden.

Openbaar Vervoer

OV-reiziger

Inleiding

OV – Vooral gebruikt voor bestemmingen buiten het centrum

Het gebruik van het OV is in Apeldoorn relatief laag. Toch vervult het OV natuurlijk een belangrijke rol voor verschillende doelgroepen. Het OV wordt het meest gebruikt door werknemers die met de trein naar Apeldoorn komen en vervolgens met de bus doorreizen naar hun werkgever, zoals de Belastingdienst in het westen en Achmea in het zuiden. Daarnaast reizen (in beperkte mate) inwoners van Apeldoorn naar de binnenstad, met o.a. specifieke bestemmingen als de bibliotheek en museum Coda. Zij hebben vooral behoefte aan een snelle verbinding met een bushalte direct grenzend aan het kernwinkelgebied.

De druk van de bussen op de openbare ruimte in het centrum is relatief groot. Dat leidt dan ook tot de vraag hoe de druk kan verminderen en de beleving beter kan.

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

OV - Reiziger

Creër aantrekkelijke bushaltes voor bezoekers van het centrum – met aandacht voor de park-beleving

- 1 Gebruik het Marktplein in het noordoosten en Amaliapark in het zuidwesten



Creër aangename wandelverbindingen vanaf het treinstation en de bushaltes naar het kernwinkelgebied

- Zie paragraaf voetgangers

Beperk de druk van het busverkeer in het (kern)winkelgebied

- 2 Vervang de bussen op fossiele brandstof door stillere en schonere elektrische bussen
 - Verplaats de buslijnen door de Hofstraat naar de Kalverstraat
- 3 Verplaats de buslijnen door de Nieuwstraat naar de centrumring. Bedien de bibliotheek en het museumkwartier met een ander vervoersconcept (kleinere busdienst die eventueel vraagericht verschillende bestemmingen in het centrum aandoet)
- 4 Verplaats de regionale buslijnen die bestemmingen in het noorden bedienen van de Stationsstraat naar de oostelijke centrumring (Quarles van Uffordlaan – Kanaal Noord)
- 5 Start bij de doorontwikkeling van de Spoorzone met de doorontwikkeling van het NS-station en het busstation tot mobiliteitsknooppunt (hub). Verplaats busstation naar zuidzijde, waardoor bussen minder druk op het kernwinkelgebied leggen. Ook kunnen hierbij andere functies worden gecombineerd, zoals een P+R en een nieuw ruimtelijk programma



- Belangrijke verbinding bus
-  Belangrijke bushalte centrum
-  Park + Ride

Inspiratie

Bus



Foto: WTTK Architecten



Foto: Maankwartier.nl



Foto: Gastvrij 's-Hertogenbosch

Utrecht, Eindhoven, Heerlen - Groene bushaltes

Utrecht en Eindhoven hebben bushaltes met groene daken en groene achterwanden die de biodiversiteit in de binnenstad verbeteren.

Deze voorbeelden sluiten naadloos aan bij de visie van de Binnenstad als Stadspark. Een grote groene bushalte zou bijvoorbeeld gerealiseerd kunnen worden bij het Marktpllein. Op andere plekken in het kernwinkelgebied kunnen kleinere groene bushaltes geplaatst worden.

Den Bosch - Hop on, hop off bus

Den Bosch zet (net zoals veel andere steden) vrijwilligers in om toeristen naar de mooiste plaatsen van de binnenstad te vervoeren.

Het inzetten van vrijwilligers biedt mogelijk ook kansen voor vervoer naar het museumkwartier.

Automobilist

Automobilist

Inleiding

De auto – zowel belangrijk voor bewoners van de binnenstad als voor bezoekers van het kernwinkelgebied

De auto is binnen Apeldoorn na de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel. De beoordeling is echter matig, terwijl de druk van het autoverkeer op de binnenstad toch groot is. De vraag is dus hoe de ervaring van de automobilist verbeterd kan worden, terwijl de druk op de binnenstad afneemt. Dat leidt dan ook tot de vraag hoe we de ervaring van automobilisten kunnen verbeteren en tegelijkertijd de druk van het (vracht)autoverkeer op het kernwinkelgebied kunnen verminderen.

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

Automobilist

Parkeergarages hebben een logische ligging op de route, zijn goed bereikbaar en goed vindbaar

Leid de automobilist uit elke windrichting met een logische autoverbinding en bewegwijzering naar de juiste parkeergarage:

- Noordoosten: parkeergarage Marktpluin
- Noordwesten: parkeergarage Museum Centrum
- Zuidoosten: parkeergarage Haven Centrum
- Zuidwesten: parkeergarage naar Brinklaan en parkeergarage Oranjerie

Verbeter de loopverbinding tussen de parkeergarages en het kernwinkelgebied

- Zie paragraaf voetganger

Beperk het parkeren op maaiveld in de binnenstad

- 1 Geef parkeervelden een nieuwe bestemming
Beperk het parkeren op straat in gebieden waar fietser en voetganger dominant worden (bijvoorbeeld de Hoofdstraat en de Stationsstraat)
- Geef inwoners de mogelijkheid om in parkeergarages te parkeren

Leid doorgaand verkeer via de centrumring

- 2 Goede verbinding via Molenstraat naar omliggende wijken en Parkeergarage Koninghaven, maar geen doorgaand verkeer naar Kalverstraat
- 3 Goede verbinding via Prins Willem Alexanderlaan en Kalverstaat naar omliggende wijken en parkeergarages Brinklaan en Oranjerie, maar geen doorgaand verkeer naar Molenstraat
- 4 Verbinding met winkels Stationsstraat (eenrichting, retour via Kanaalstraat), maar geen doorgaand verkeer naar Kalverstaat en Molenstraat.

Verlaag de druk op centrumring noord door de buitenring beter te benutten

- Verminder de druk op centrumring noord door automobilisten naar P Museum Centrum te leiden. Verlaag daarmee ook de druk op parkeergarage Marktpluin
- Verbeter de buitenring noord, zodat automobilisten de buitenring gebruiken in plaats van centrumring-noord (om van Apeldoorn noordwest naar oost te rijden)

Geef centrumring noord de uitstraling van een 'normale straat' in plaats van een ring

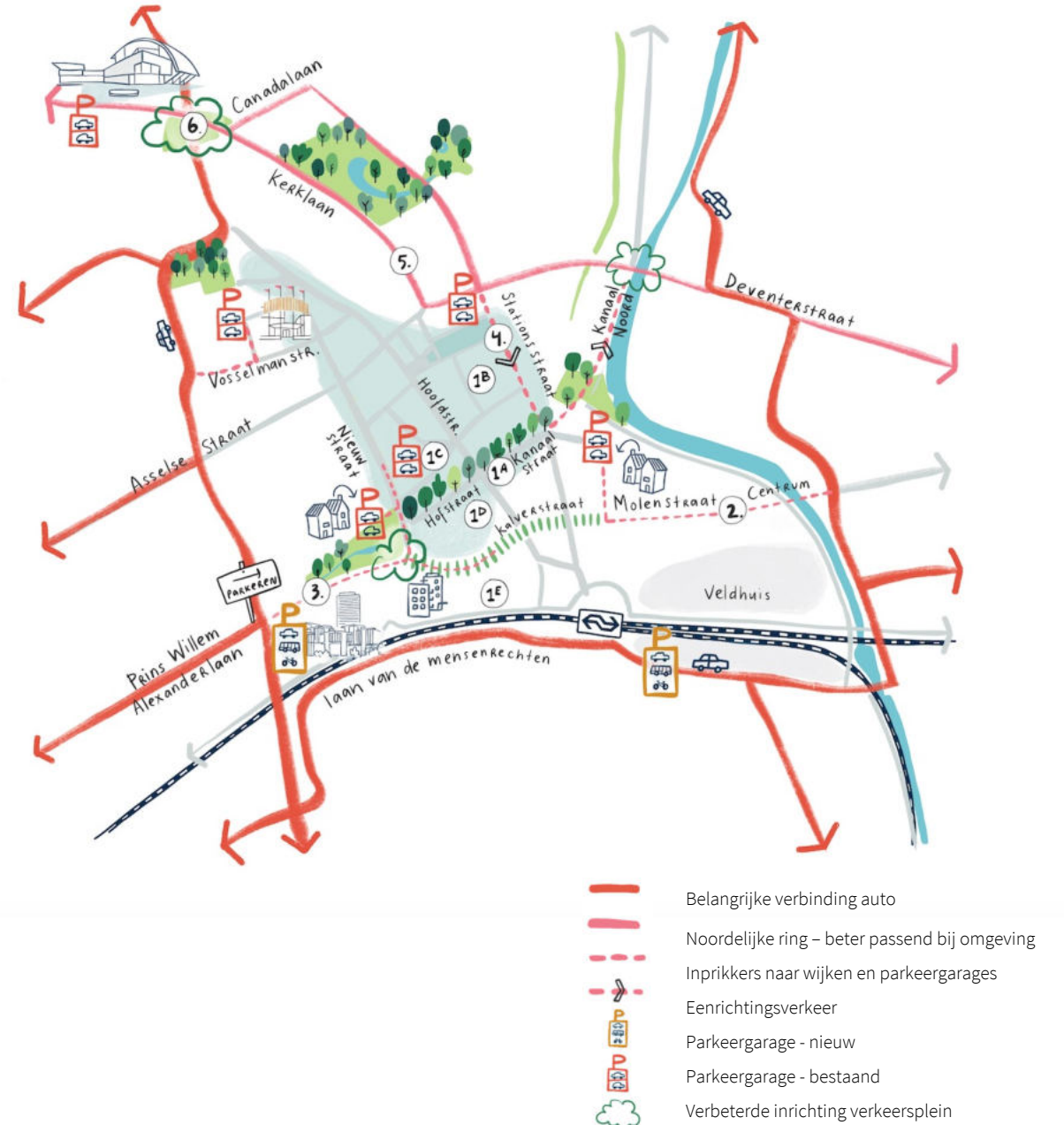
- 5 Kerklaan:
 - o Heeft nu een aparte autobaan en een aparte busbaan. Maak hier één baan van
 - o Verbeter de verbinding voor voetgangers tussen het Oranjepark en het kernwinkelgebied
- Deventerstraat:
 - o Meer ruimte voor groen door het opheffen van aparte rijbanen voor afslaand verkeer

Verbeter de inrichting van grote verkeerspleinen

- 6 Plein voor Orpheus / grote kerk
 - o Belangrijke 'toegangspoort' tot de stad
 - o Ingericht op autoverkeer, maar het aantal auto's is anders te verwerken
 - o Verbeter de inrichting: verkeerslichten niet noodzakelijk, bekijk mogelijkheid om voorrang aan de fiets te geven, in combinatie met meer groen
- Prins Willem Alexanderlaan
 - o Minder doorgaand verkeer geeft ruimte voor groenere inrichting Prins Willem Alexanderlaan en entrees via Nieuwstraat, Hofstraat en Brinklaan

Automobilist

- ① Geef parkeervelden een nieuwe bestemming:
 - 1a Kanaalstraat
 - 1b KPN-Hof
 - 1c Oranjerie – plein
 - 1d Rosarium – Herontwikkel met de voetganger voorop
 - 1e Nieuwendijk – Herontwikkel met de voetganger voorop
- ② Goede ontsluiting via Molenstraat van omliggende wijken en Parkeergarage Koninghaven, maar geen doorgaand verkeer naar Kalverstraat. Organiseer de bereikbaarheid station via de zuidzijde van het station (direct vanaf de centrumring).
- ③ Goede ontsluiting via Prins Willem Alexanderlaan en Kalverstaat van omliggende wijken en parkeergarages Brinklaan en Oranjerie, maar geen doorgaand verkeer naar Molenstraat
- ④ Auto-ontsluiting van winkels via Stationsstraat (eenrichting, retour via Kanaalstraat), maar geen doorgaand verkeer naar Kalverstaat en Molenstraat.
- ⑤ Herdefinieer de functie van het noordelijke deel van de centrumring zodanig dat de vormgeving van de straten beter past bij de omgeving. De verkeersfunctie kan minder dominant ten gunste van een betere inpassing in de omgeving.
- ⑥ Verbeter de inrichting van grote verkeerspleinen. Richt de centrumring zelf meer in als groene ring, passend bij Apeldoorn.



Inspiratie

Parkeren



Foto: Fietsvlonders.nl

Rotterdam - Fietsvlonders

In Rotterdam worden tijdelijke fietsvlonders geplaatst. Extra capaciteit voor de fiets en tegelijkertijd een prima experiment om te zien of het problemen oplevert als er minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Een mooie manier om te testen of een extra fietsenstalling langs de Stationsstraat of Asselsestraat haalbaar is?



Foto: DAS architecten

Divers - Tijdelijke vergroening parkeerplaatsen

In verschillende steden worden parkeerplaatsen tijdelijk vervangen door andere functies, zoals een tijdelijke plek om te verblijven.

In Apeldoorn is het wellicht mogelijk om op korte termijn de Hoofdstraat te voorzien van elementen die inspelen op het thema Binnenstad als Stadspark.



Foto: JAJA Architects

Kopenhagen & Rotterdam – Nieuwe invullingen voor het dak van de parkeergarage

In Kopenhagen werd gezocht naar een manier om een wijk te voorzien van meer speelgelegenheid. De ruimte was beperkt en de oplossing werd gevonden op het dak van een parkeergarage. Het dak is nu een plek waar bewoners elkaar ontmoeten.

Parkeergarage Westblaak heeft de grootste groene gevel van Europa. Daarnaast is het dak tijdelijk ingevuld als park.

Biedt dit kansen voor een parkeergarage in Apeldoorn, zoals bijvoorbeeld Haven Centrum?



Foto: Ossip van Duivenbode

Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn

Overzicht

Speerpunten

1. Maak de Kanaalstraat / Hofstraat een 'wandel- en fiets- promenade - een aangename verblijfsomgeving tussen het kanaal en het Amaliapark
2. Maak een aantrekkelijke wandelpromenade van het Stationsplein naar het kernwinkelgebied (via Stationdwarstraat en Hoofdstraat)
3. Verplaats fietsverbinding van de westelijke centrumring naar Roggestraat richting Brinklaan. Maak de Nieuwstraat een aantrekkelijke fiets- en wandelstraat. Verplaats het busverkeer naar de ring. Bedien Museumkwartier met ander concept.
4. Beperk het autoverkeer, het busverkeer en het parkeren op de Stationsstraat en geef in de inrichting meer ruimte aan de voetgangers en fietsers.
5. Herschik de parkeervelden (Kanaalstraat, Markt Centrum, Rosarium, plein Oranjerie en Nieuwendijk) door het parkeren zoveel mogelijk onder te brengen in parkeergarages. Hierdoor ontstaat ruimte voor nieuwe functies, zoals groen.
6. Zorg voor goede autoverbindingen naar de parkeergarages en omliggende wijken, maar faciliteer geen doorgaand verkeer meer door Molenstraat/Kalverstraat en Stationsstraat.
7. Creëer een aantrekkelijke noord-zuid fietsroute langs het kanaal.
8. Creëer een aantrekkelijke oost-west fietsroute, parallel aan het spoor (Nieuwendijk – Spoorstraat).
9. Creëer een aantrekkelijke fietsroute langs de noordzijde van de binnenstad – tussen 't Sluisje en o.a. De middelbare scholen in Apeldoorn West.
10. Verbeter Ring Noord en geef daarmee de noordelijke centrumring de uitstraling van een 'normale straat' in plaats van een ring.
11. Verbeter de inrichting van grote beeldbepalende verkeerspleinen, zoals de kruising bij de Grote Kerk/Orpheus.
12. Maak op het Marktplaatsplein en bij het Amaliapark hoogwaardige bushaltes met een park-uitstraling
13. Verplaats de regionale buslijnen die bestemmingen in het noorden bedienen van de Stationsstraat naar de oostelijke centrumring
14. Verplaatst op lange termijn het busstation naar de zuidzijde van het station. Ontwikkel hier een nieuw mobiliteitsknooppunt. Bussen sluiten hierdoor direct aan op de centrumring en leggen minder druk op het kernwinkelgebied.
15. Stuur op het integreren van duurzame mobiliteitsconcepten door bij ruimtelijke ontwikkelingen lagere parkeernormen te hanteren in de binnenstad en parkeren zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad te organiseren.



- | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
|  | Belangrijke verbinding voetganger |  | Overdekte fietsenstalling - bestaand |
|  | Belangrijke verbinding fietser |  | Overdekte fietsenstalling - nieuw |
|  | Belangrijke verbinding bus |  | Parkeergarage - bestaand |
|  | Belangrijke verbinding auto |  | Inprikkers naar wijken en parkeergarages |



4. Roadmap

De weg naar Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn

Inleiding

Roadmap

Clustering & Termijn

In deze visie benoemen we een groot aantal initiatieven die de komende jaren opgepakt moeten worden om deze visie ook daadwerkelijk te realiseren. Veel van de initiatieven hebben een relatie met elkaar. En het ene initiatief kan sneller opgepakt worden dan het andere.

Om een eerste beeld te krijgen van de onderlinge relaties en de termijn waarop de initiatieven opgepakt kunnen worden, hebben we de initiatieven:

- **Geclusterd in 11 verschillende pijlers** - deze clustering is vaak op gebiedsniveau, omdat daar de onderlinge relaties duidelijk worden;
- **Verdeeld over tijd** - welke activiteiten kunnen op korte termijn, middellange termijn en lange termijn gerealiseerd worden;

1. Parkeren - Auto

2. Parkeren - Fiets

3. Fietsroutes

4. Wandel- en fietspromenade Kanaalstraat/Hofstraat

5. Wandel- en fietspromenade NS-station - Hoofdstraat

6. Wandel- en fietsstraat Nieuwstraat/Museumkwartier

7. Stationsstraat

8. Centrumring Noord & Orpheus

9. Marktplein

10. Stimuleren overgang naar emissieloze mobiliteit

11. Herontwikkeling stationsgebied

Roadmap

	1. Parkeren - Auto	2. Parkeren - Fiets	3. Fietsroutes
Korte termijn < 1 jaar	<ul style="list-style-type: none"> • Beperk parkeren op parkeervelden – verken tijdelijke invullingen • Beperk parkeren in belangrijke wandelstraten – verken tijdelijke invullingen • Geef inwoners mogelijkheid om in parkeergarages te parkeren 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperk de druk van fietsparkeren door deze te verplaatsen naar de fietsenstallingen en ga hier strakker op sturen • Experimenteer met het omzetten van straat (auto-)parkeren naar fietsparkeren 	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek mogelijkheden fietsverbinding 't Sluisje en Sprengeloo
Middellange termijn 1- 5 jaar	<ul style="list-style-type: none"> • Leid automobilisten uit elke windrichting met een logische autoverbinding naar de juiste parkeergarage 	<ul style="list-style-type: none"> • Leid de fietser uit elke windrichting met een logische fietsverbinding en bewegwijzering naar de juiste fietsenstalling 	<ul style="list-style-type: none"> • Creëer functionele maar goede fietsverbindingen langs wegen waar auto-en busverkeer dominant zijn.
	4. Wandel- en fietspromenade Kanaalstraat/Hofstraat	5. Wandel- en fietspromenade NS-station - Hoofdstraat	6. Wandel- en fietsstraat Nieuwstraat/Museumkwartier
Korte termijn < 1 jaar	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen integraal plan – neem hierbij de Kalverstraat integraal mee 	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen integraalplan 	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen integraal plan
Middellange termijn 1- 5 jaar	<ul style="list-style-type: none"> • Maak Kanaalstraat/Hofstraat een wandel- en fietspromenade • Verplaats buslijnen van Hofstraat naar Kalverstraat • Waardeer bushalte Amaliapark op • Sluit busstation Amaliapark aan op wandel- en fietspromenade • Sluit parkeergarage Brinklaan en Kongingshaven aan op wandel- en fietspromenade • Maak Molenstraat, Kalverstraat en Stationsstraat 'inprikkers' 	<ul style="list-style-type: none"> • Maak de verbinding van het Stationsplein via de Stationdwarstraat en de Hoofdstraat autovrij en richt deze in als een wandelpromenade 	<ul style="list-style-type: none"> • Creëer een aantrekkelijke fietsverbinding door de Roggestraat, Nieuwstraat en Beekstraat. • Maak de Nieuwstraat een aantrekkelijke fiets- en wandelstraat. • Verplaats de buslijnen naar de ringweg en bedien het Museumkwartier met een ander vervoersconcept
	7. Stationsstraat	8. Centrumring Noord & Orpheus	9. Marktplein
Korte termijn < 1 jaar	<ul style="list-style-type: none"> • Experimenteer met omzetten parkeerplaatsen van auto naar fiets 	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen integraalplan 	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen integraal plan
Middellange termijn 1- 5 jaar	<ul style="list-style-type: none"> • Beperk de druk van regionale bussen door deze te verplaatsen naar de centrumring • Beperk het autoverkeer en geef in de inrichting meer aandacht aan de voetganger en de fietser 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeter inrichting van het kruispunt bij Orpheus • Verbeter doorstroming ringweg noord • Richt centrum noord in als 'normale' straat 	<ul style="list-style-type: none"> • Creëer een aantrekkelijke entree vanuit Parkeergarage Marktplein op het (te vergroenen) Marktplein • Waardeer bushalte Marktplein op en sluit deze aan op het (te vergroenen) Marktplein

Roadmap

Korte termijn
< 1 jaar

10. Stimuleren overgang naar emissieloze mobiliteit

- Faciliteren laadfaciliteiten voor auto's

Middellange termijn
1- 5 jaar

- Faciliteren laadfaciliteiten voor auto's
- Werken naar zero emissie zone voor vrachtverkeer per 2025

Herontwikkeling stationsgebied/spoorzone

Een aantal uitdagingen zijn direct gerelateerd aan een grotere opgave: de herontwikkeling van het stationsgebied. Het advies is dan ook om deze activiteiten integraal op te pakken binnen de ontwikkeling van het Stationsgebied.

Lange termijn
± 10 jaar

11. Herontwikkeling stationsgebied/spoorzone

- Creëer een aantrekkelijke fietsverbinding noord-zuid en oost-west
- Verplaats het busstation naar de zuidzijde, waardoor bussen direct aangesloten zijn op de centrumring en minder druk op het kernwinkelgebied leggen
- Verbeter de ervaring van centrumring zuid
- Verminder barrièrewerking van het spoor en maak verbindingen tussen spoorzone en Apeldoorn Zuid



Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Apeldoorn

Opdrachtnemer

Braining the Future

Projectteam

Gemeente Apeldoorn

- Jaap van de Rijt

Braining the Future

- Meindert Willems
- Lili Mostard

Foto's & Illustraties

Braining the Future

Manon Garritsen (illustraties)

Rechtenvrije foto's, tenzij anders vermeld

Datum

April 2021

Status

Definitief

www.brainingthefuture.nl