

Basisdocument Verkeersvisie Apeldoorn

**Inventarisatie huidige situatie & toekomstige
ontwikkelingen verkeer en vervoer**



Eindrapport

Colofon

Datum

9 maart 2015

Kenmerk

APD239/Ldl/1510.01

Inlichtingen bij:

Lucas van der Linde

Telefoonnummer

0570 – 666 6859 / 06 – 113 140 59

Emailadres

lvdlinde@goudappel.nl

Adresgegevens

Gemeente Apeldoorn

Postbus 9033

7300 ES Apeldoorn

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Beleidskader	5
3	Ruimte en economie	11
4	Mobiliteitssituatie Apeldoorn.....	15
5	Auto, fiets en OV en voetgangers netwerken	18
6	Verkeersveiligheid.....	26
7	Parkeren.....	30
8	Verkeer en milieu.....	32
9	Trends en ontwikkelingen	28
10	Wat vindt de inwoner belangrijk?	43
11	Conclusie en wat betekent dit voor de koers?	43

1 Inleiding

Diverse ontwikkelingen die zich op dit moment voordoen in de overheid en de maatschappij, zijn de aanleiding om de in 2009 vastgestelde 'Verkeersvisie 2010-2020' te actualiseren, zoals:

- de structuurvisie 'Apeldoorn 2030' buitenstad
- de veranderende overheid
- de decentralisatie van taken van provincie naar gemeente (openbaar vervoer)

De verkeersvisie komt tot stand in vijf stappen, waarin dit startdocument als afronding van de opstartfase geldt. Het geeft een inventarisatie van het vigerende beleid en biedt een schets van de huidige situatie op het gebied van verkeer en vervoer in Apeldoorn. Ook trends en regionale ontwikkelingen worden benoemd. Daarnaast geeft het kort inzicht in opinies van inwoners over de mobiliteitssituatie in Apeldoorn, door een aantal resultaten uit eerder onderzoek van I&O Research te laten zien. Dit heeft als resultaat dat alle relevante basisinformatie en opinies benoemd zijn, waarmee dit startdocument als input geldt voor de volgende fase in het traject: het ontwikkelen van een visie.

Proces Herijking Verkeersvisie 2010

	1. Opstartfase	2. Visiefase	3. Oplossingenfase	4. Agendering	5. Inspraakfase
	Evaluatie verkeersvisie Analyse situatie 2014 en autonoom Beleidscontext	Perspectieven openen Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid, Leefbaarheid Verkeersvisie ateliers (1) Koersnota Verkeersvisie 2025	Verkeersvisie ateliers (2) Twee scenario's Brede toetsing Voorkeurscenario met groslijst	Prioriteringsystematiek Prioritering Dynamische uitvoeringsagends	Concept Verkeersvisie 2025 Inspraak (inclusief reactienota) Herijkte Verkeersvisie 2025
Betrekken projectgroep	Projectgroep	Projectgroep	Projectgroep	Projectgroep	Projectgroep
Ateliers		Atelier	Atelier		
Betrekken bestuur	Wethouder	Bestuur en Raad		Wethouder	Bestuur en Raad
Betrekken burgers					Raadpleging
Planning	December-Januari	Januari - februari	Maart - april	Mei - Juni	September - Oktober

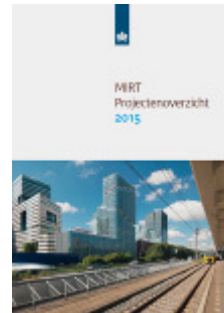
2 *Beleidskader*

Dit hoofdstuk geeft het vigerende beleid op nationaal, regionaal en lokaal niveau weer dat van belang kan zijn voor de herijking van de verkeersvisie van de gemeente Apeldoorn.

Kaders nationaal en regionaal beleid

Nationaal beleid

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
De Rijksoverheid (ministerie van Infrastructuur en Ruimte) werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Een onderdeel hiervan is het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Dit programma richt zich op financiële investeringen in de infrastructuur en heeft als doel om knelpunten weg te nemen en de economie te versterken.



Verbreding A1

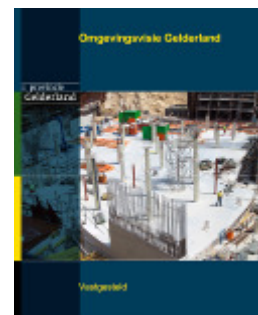
Gezien de toename van het (vracht)verkeer op de A1 heeft de Rijksoverheid besloten tot verbreding van de A1 en maatregelen rondom het knooppunt Beekbergen. De A1 Oost vormt een belangrijke verbinding tussen economische gebieden binnen en buiten Nederland: de Randstad, de Stedendriehoek, Twente en het Noord- en Oost-Europese achterland. Een goede doorstroming op deze route is daarom van groot belang. Rijkswaterstaat gaat uit van maatregelen op de korte en lange termijn. Op de korte termijn wordt de situatie op de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen verbeterd door op dit traject in beide richtingen weefvakken aan te leggen. Op de lange termijn worden de knelpunten tussen Apeldoorn en Azelo aangepakt in twee fasen: van 2017 tot 2020 en van 2024 tot 2028. Hiervoor tekende de minister van Infrastructuur en Milieu in oktober 2013 een bestuursovereenkomst. In deze 2 fasen breidt Rijkswaterstaat de A1 tussen Apeldoorn en Azelo op meerdere plekken uit met extra rijstroken.

Regionaal beleid

Omgevingsvisie Gelderland

De omgevingsvisie Gelderland, vastgesteld op 9 juli 2014 door de Provinciale Staten, is een visie waarin een toekomstbeeld van de provincie Gelderland wordt geschetst. De omgevingsvisie is een resultaat van gesprekken tussen overheden, organisaties en particulieren en benoemt twee hoofddoelen die bijdragen aan de maatschappelijke opgaven:

1. Een duurzame economische structuur;
2. Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.



Op het gebied van verkeer en vervoer geeft de omgevingsvisie specifieke aandacht aan mobiliteit en onderscheidt daarbij vier verschillende rollen voor zichzelf, namelijk: normerend, ondernemend, inspirerend en verbindend.

Voor de Stedendriehoek stelt de omgevingsvisie dat de regio zich moet ontwikkelen als scharnierpunt van Oost-Nederland, waarbij de doorstroming van en naar stads- en dorpscentra moet worden verbeterd. Daarnaast moet er werk worden gemaakt van duurzaam mobiliteitsmanagement, en moet basismobiliteit en de fiets worden gefaciliteerd.

Concreet ziet de provincie op het gebied van mobiliteit voor de Stedendriehoek dat de provincie verantwoordelijk is voor het onderhoud van de wegen, er wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid met omliggende stedelijke netwerken (Verbreding A1, ontwikkeling HOV richting Arnhem-Nijmegen) en activeert en brengt partijen bij elkaar rond de doorontwikkeling van 'Europese corridors'.

Werken aan Duurzame Mobiliteit: trajectprogrammering

Als onderdeel van het beleid op mobiliteit publiceert de provincie elk jaar een zogenaamd 'WaDM' oftewel 'Werken aan Duurzame Mobiliteit'. Leidend principe hierin is de trajectprogrammering. Voor elk stuk provinciale weg (traject) is, op basis van de onderhoudscyclus, van tevoren vastgesteld in welk jaar er werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast worden er ontwikkelingen rondom het spoor benoemd. Zo staat voor 2018 de N304 op het programma.

Omgevingsagenda 'Stedelijk netwerk Stedendriehoek'

Volgens de Stedendriehoek is een goed vestigingsklimaat van essentieel belang voor de regio Stedendriehoek. In de huidige situatie is de regio goed bereikbaar en ligt in het unieke landschap van de Veluwe, Salland, Achterhoek en IJsselvallei. De voordelen van stad, dorp en platteland worden gecombineerd.

Stedendriehoek heeft de ambitie om een concentratiegebied van tal van innovatieve bedrijven te zijn, die technologie, processen en producten ontwikkelen waar het milieu beter van wordt. Dit wordt ook wel 'Cleantech' genoemd. Maar Cleantech Regio is meer dan dat. Door de focus op schone bedrijvigheid in combinatie met het aantrekkelijke woon- en leefklimaat, ontstaat een beter vestigingsklimaat dat een flinke boost kan geven aan de economie.

De opgave is om dit waar te maken. De ambitie van de Stedendriehoek om in 2030 energieneutraal te zijn is daarvoor een belangrijke motor.



Voor de regio Stedendriehoek, het Strategische Board Stedendriehoek en de Provincie Gelderland willen daarom het initiatief nemen voor deze agenda, waarbij men inzet op:

- Het versterken van de schone en groene leef- en werkomgeving.
- Het versterken van de economie door innovatie en realiseren duurzaamheidsambitie.

Daarbij hebben ze de volgende zes ambities:

1. De Stedendriehoek is in 2030 **energieneutraal**.
2. De Stedendriehoek investeert in **binnensteden en dorpskernen** om het vestigingsklimaat voor mensen en bedrijven te versterken.
3. De Stedendriehoek wil een **schoon mobiliteitssysteem**.
4. Er wordt ingezet op **innovatie**
5. Versterken van de **aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt**
6. Versterken marktconcept **Cleantech**



Mobiliteitsagenda Stedendriehoek (2014)

In 2014 heeft de regio Stedendriehoek een Mobiliteitsagenda gemaakt waarin men zichzelf als doel heeft gesteld om binnen de regio de komende jaren richting te geven aan belangrijke mobiliteitsvraagstukken. Naast het aanbrengen van focus, dient de agenda ook expliciet als communicatiekader naar andere overheden en partners. De regio stelt zichzelf acht opgaven, namelijk:

1. Capaciteitsvergroting A1
2. Aantakken van de regio op de hoofdwegen
3. Verbinden Noord – Zuid
4. Spoorboekje verbeteren
5. Fietsruggengraat realiseren
6. Een goede en toekomstvaste basismobiliteit
7. Een samenhangend en robuust vervoersysteem in de regio

8. Beter Benutten

Fietsvisie regio Stedendriehoek

De Stedendriehoek stelt dat de fiets op verschillende manieren bijdraagt aan de kracht van de regio. Flexibiliteit, beschikbaarheid, snelheid, wendbaarheid in de stedelijke omgeving, aantrekkelijkheid (rust, beleving, natuurlijk en landschap), gezondheid en duurzaamheid zijn daarbij belangrijk. De bijdrage van de fiets voor mobiliteit als geheel is volgens de visie als volgt samen te vatten:

1. Onderlinge relatie tussen de drie steden Apeldoorn – Deventer - Zutphen
2. Bereikbaarheid van de drie steden Apeldoorn – Deventer - Zutphen
3. Mobiliteitsmanagement
4. Het recreatieve fietsen

De Stedendriehoek onderscheidt de volgende categorieën fietsrelaties:

1. Fietsruggengraat: de dragers van de regionale fietsstructuur.
2. Utilitaire fietsrelaties: verbindingen tussen woonomgevingen en werk- of schoolconcentraties.
3. Recreatieve fietsrelaties: verbindingen tussen woon of(recreatieve) verblijfslocaties en toeristisch recreatieve bestemmingen, alsmede recreatieve (rondrij)routes (het fietsknooppuntennetwerk).

Kaders lokaal beleid

Coalitieakkoord 'Door'

Het volgende stuk is een letterlijke quote uit het coalitieakkoord: "Goede bereikbaarheid is voor Apeldoorn van groot belang. Daaronder verstaan wij een verkeersveilige stad met mogelijkheden om te kiezen voor alternatieven van de auto, zoals de fiets of het openbaar vervoer. We gaan in gesprek met de samenleving en de gemeenteraad om te komen tot een nieuwe visie op deze onderwerpen. Daarbij besteden wij o.a. aandacht aan voldoende parkeervoorzieningen, de gratis fietsenstallingen, het verbeteren van doorstroming van de ring, veilige fietsroutes, modernisering van parkeerfaciliteiten, het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad en de verkeersveiligheid."



Structuurvisie 2030. Buitenstad: Apeldoorn biedt ruimte

'Apeldoorn biedt ruimte' geeft een doorkijk tot 2030 en vervangt de structuurvisie voor het stedelijke gebied uit 2002 en de structuurvisie voor het landelijk gebied uit 1993. De structuurvisie stelt 'Apeldoorn Buitenstad' centraal: Apeldoorn is tegelijkertijd een dorp en stad. Het heeft een stedelijk voorzieningenniveau, maar is ook erg groen. Bij dit centrale concept horen vier ambities:

1. Apeldoorn versterken als comfortabele (gezins)stad
2. De positie van Apeldoorn versterken als toeristisch toplandschap
3. Het stimuleren van innovatie in onze veelzijdige economie
4. Inzetten op lokale duurzaamheid

Tegelijkertijd is de structuurvisie flexibel. Door zo veel mogelijk (beleids)ruimte te bieden aan het onvoorspelbare, krijgt Apeldoorn de ruimte zich te blijven ontwikkelen.

Specifieke ruimtelijke ontwikkelingen benoemd in de structuurvisie. Concreet staan hierbij vijf principes centraal:



1. Elk initiatief dat past bij de Buitenstad is welkom.
2. In de Buitenstad heeft elk gebouw een eigen of gemeenschappelijke tuin én is openbaar groen op loopafstand aanwezig. Dit is de Apeldoornse maat van bouwen.
3. Kleinschalige voorzieningen in de buurten en dorpen zijn belangrijk voor het wooncomfort van de Buitenstad.
4. In de Buitenstad gaat bereikbaarheid per auto of per fiets altijd samen met een goede leefkwaliteit voor omwonenden.
5. In de Buitenstad wordt zorgvuldig omgegaan met schaarse ruimte en eindige hulpbronnen.

De gemeente streeft een algemeen kwaliteitsniveau na, waarin overal een basiskwaliteit voor de Buitenstad wordt bereikt. Concreet worden voor ontwikkelgebieden in de stad de zogenoemde 'dynamo's' aangehouden. Deze komen later in dit document aan bod.

Verkeersvisie 2010-2020

In 2009 is het huidige verkeersbeleid, Verkeersvisie 2010-2020, vastgesteld door de gemeenteraad. Doelen van het verkeersbeleid zijn het behouden en liefst vergroten van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Per vervoerswijze, auto, fiets, openbaar vervoer, zijn netwerken bepaald met prioriteiten. Zo zijn de wegen ingedeeld in hoofdwegen en verblijfswegen: op de hoofdwegen staat de doorstroming van het verkeer centraal met daarbinnen een prioritering, de verblijfswegen zijn gelegen in woongebieden, waar leefbaarheid centraal staat. Om het fietsgebruik te stimuleren zijn fietsdoorstroommassen gedefinieerd, waarvan er inmiddels 5 zijn gerealiseerd en een 6^e in voorbereiding is. Goede fietsenstallingen in de binnenstad en bij knooppunten van openbaar vervoer zijn daarbij van essentieel belang.

Op het gebied van busvervoer is de provincie Gelderland de concessiehouder. De gemeente heeft op dit moment een adviserende en toetsende rol. Alle inwoners moeten gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Een goed samenhangend net van trein, bus, taxiBUS is van belang. In het stedelijk gebied moet iedereen binnen circa 500 meter bij een bushalte kunnen zijn. In concentratiegebieden is deze afstand 300 meter en is er sprake van frequentieverhogingen in de spitsperiodes.

Het streefbeeld op het gebied van verkeersveiligheid is 35% minder verkeersongevallen in de periode 2002-2020. Om dit te bereiken worden niet alleen infrastructurele maatregelen genomen maar ondersteunt de gemeente maatregelen die zijn gericht op het beïnvloeden van het gedrag van weggebruikers. Elke doelgroep heeft een eigen benadering.

In het kader van mobiliteitsmanagement overlegt de gemeente met werkgevers over het verplaatsingsgedrag van werknemers: gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Ten aanzien van parkeren hanteert de gemeente het principe 'faciliteren in geval van voldoende ruimte, reguleren bij schaarste aan ruimte'. Parkeertarieven, parkeernormen en parkeerregulering zijn daarin belangrijke maatregelen.



Regieplan binnenstad

De gemeente Apeldoorn werkt met behulp van het 'Regieplan binnenstad', gepubliceerd in 2009, aan de ontwikkeling van de binnenstad. Dit regieplan is een document dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt en voorwaarden en condities waaronder deze ontwikkelingen kunnen plaatsvinden beschrijft. Het stuk zet drie ambities centraal, namelijk:

1. De compacte en complete binnenstad;
2. De bereikbare binnenstad;
3. De eigen(zinnige), verankerde en groen-blauwe binnenstad.

Op het gebied van mobiliteit is met name het tweede onderdeel belangrijk. Men splitst dit onderdeel uit naar de verschillende modaliteiten.

1. De voetganger centraal

Het borgen van de veiligheid ten opzichte van gemotoriseerd verkeer, het verhogen van het comfort en het bieden van meer ruimte.

2. Voldoende en comfortabele stallingen voor de fiets

De toekomstige binnenstad moet uitstekend bereikbaar zijn per fiets en moet er voldoende plek zijn om de fiets veilig, comfortabel en dichtbij de bestemming te stallen

3. De auto: aanwezig, maar onzichtbaar. Via parkeergarages in de stad aankomen

De bezoeker van de binnenstad, bekend of onbekend met Apeldoorn, weet de weg naar de binnenstad eenvoudig en snel te vinden. In de binnenstad zelf zijn voldoende en comfortabele ondergrondse parkeergarages, waarvandaan de bezoeker als voetganger de binnenstad verder kan verkennen.

4. Openbaar vervoer: haltes binnenstad optimaal faciliteren

Voor de binnenstad betekent dit rechtstreekse, snelle busroutes met haltes direct grenzend aan het voetgangersdomein.

5. Leveranciers: de slagader voor de binnenstad

Zonder leveranciers van goederen in de binnenstad geen publiek om te winkelen, uit te gaan en te ontspannen. De leveranciers zijn daarom van harte welkom in de binnenstad op een manier dat ze het publiek niet storen.

Het regieplan is opgesteld in 2008. Met de huidige inzichten is duidelijk dat het ruimtelijk programma minder snel zal worden gerealiseerd.

Welkom in Apeldoorn (2014)

De gemeente heeft in de zomer van Apeldoorn het visiedocument 'Welkom in Apeldoorn' vastgesteld vanwege drie redenen:

- a) de benoeming van de gemeente als toeristisch toplandschap
- b) de vrijetijdssector heeft een vernieuwende impuls nodig
- c) nationale, regionale en lokale ontwikkelingen

Door aandacht te besteden aan de Apeldoornse vrijetijdssector ontstaat een sector met voldoende concurrentiekracht op zowel nationaal en internationaal niveau. Concreet wil de gemeente het volgende bereiken:

1. De vrijetijdssector draagt bij aan de doelstelling van het Apeldoornse arbeidsmarktbeleid om 100.000 arbeidsplaatsen te realiseren.
2. Meer bezoekers in de binnenstad (ca 12 miljoen bezoekers in 2013) en dorpen. Dat levert een economische impuls op en het biedt kansen voor een goed voorzieningenniveau.
3. Hogere bestedingen. De toerist op de Veluwe geeft per dag 5 euro minder uit dan het landelijke gemiddelde. De gemeente streeft naar een bestedingspatroon gelijk aan het landelijke gemiddelde.

Concreet op het gebied van mobiliteit wordt in de visie het volgende benoemd:

- Planologisch anticiperen op de wenselijkheid van een haven;
- (fiets)routes meer in verbinding brengen met musea, erfgoed, horeca, dorpskernen, binnenstad;
- Goed onderhoud routes voor fietsen, mountainbiken, wandelen, paarden;
- Aantrekkelijke verbinding van recreatieterreinen en attractieparken naar binnenstad (bijv. stoomtrein, museumbussen, uitnodigende fiets- en wandelroutes tussen ommeland en binnenstad);
- Goede voorzieningen e-bike

Collegebesluit

Het college heeft in een brede discussie afgesproken de verkeersvisie te herzien. De nieuwe visie onderstreept de vier ambities uit de Structuurvisie Buitenstad 2030.



Startdocument
vrije tijd & toerisme programma

3 Ruimte en economie

Demografische en economische ontwikkelingen zijn onlosmakelijk verbonden met mobiliteitsontwikkelingen. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de ontwikkelingen op het gebied van demografie en economie.

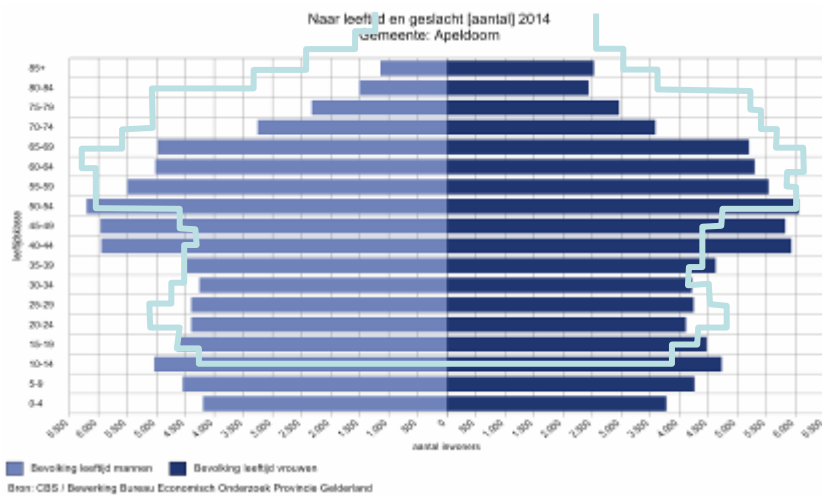
Wonen

Pas sinds het begin van de 20^e eeuw is de gemeente Apeldoorn zich sterk gaan ontwikkelen, waardoor het anno 2015 een gemeente is met veel inwoners: 158.000. Het overgrote deel van dit aantal woont in de kern Apeldoorn, namelijk 139.000. Het overige deel woont in de kernen Ugchelen, Beekbergen, Wenum-Wiesel, Loenen, Uddel, Hoenderloo, Klarenbeek, Lieren en Hoog Soeren.

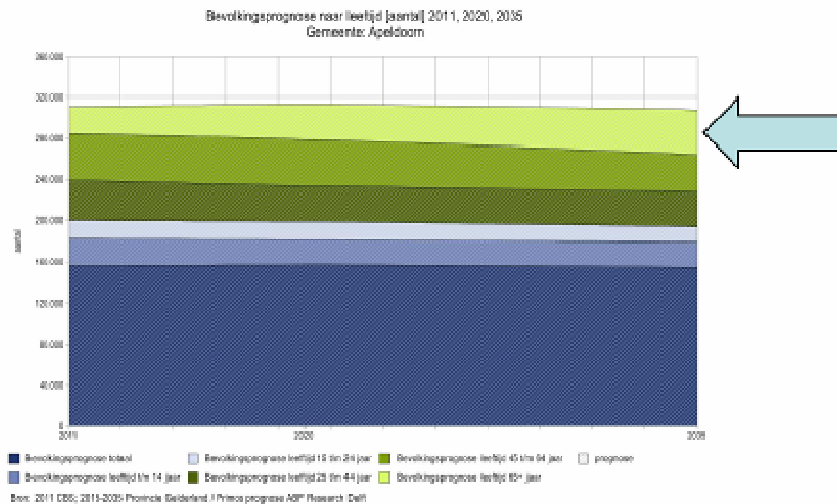
Apeldoorn kent eigenlijk al sinds de opkomst van de industrie flinke vestigingsoverschotten. Tot aan de tweede wereldoorlog was dat vooral om werkredenen. Daarna kwamen daar ook woonredenen bij en nam de groei van Apeldoorn pas echt een grote vlucht. Tot aan de jaren tachtig van de vorige eeuw kende de gemeente vestigingsoverschotten van 1.000 tot soms 1.500 personen per jaar en geboorteoverschotten van 500 tot 1.000 personen per jaar. In die periode was Apeldoorn jarenlang de snelst groeiende gemeente van Nederland. In de jaren tachtig en daarna namen de vestigingsoverschotten af naar enkele honderden per jaar, met soms zelfs een vertrekoverschot. De huishoudens in Apeldoorn zijn gemiddeld iets groter dan in de rest van Nederland. Niet in de laatste plaats omdat Apeldoorn onder gezinnen met kinderen populair is. De bevolking is gemiddeld iets ouder dan het Nederlandse gemiddelde, onder andere omdat Apeldoorn vooral in de eerste tientallen jaren na de tweede wereldoorlog zo snel is gegroeid. Bovendien verlaten nogal wat jongeren na de middelbare school de gemeente om elders hoger onderwijs te volgen (structuurvisie 2030).

Ontwikkeling 2015-2035

Het inwoneraantal zal voor de komende decennia stabiliseren: tot 2035 blijft het aantal inwoners gelijk. De bevolkingsopbouw verandert flink: het aantal 65+'ers neemt flink toe terwijl het aantal 45-64+'ers afneemt. Kortom, er treedt vergrijzing op. Onderstaande grafieken laten dit ook zien (Provincie Gelderland). Er zijn ook positievere demografische vooruitzichten, waarin wel in een groei van inwoners wordt voorzien. Dit komt dan vooral door een (groot) positief migratiesaldo.



Figuur: Bevolkingspiramide Apeldoorn

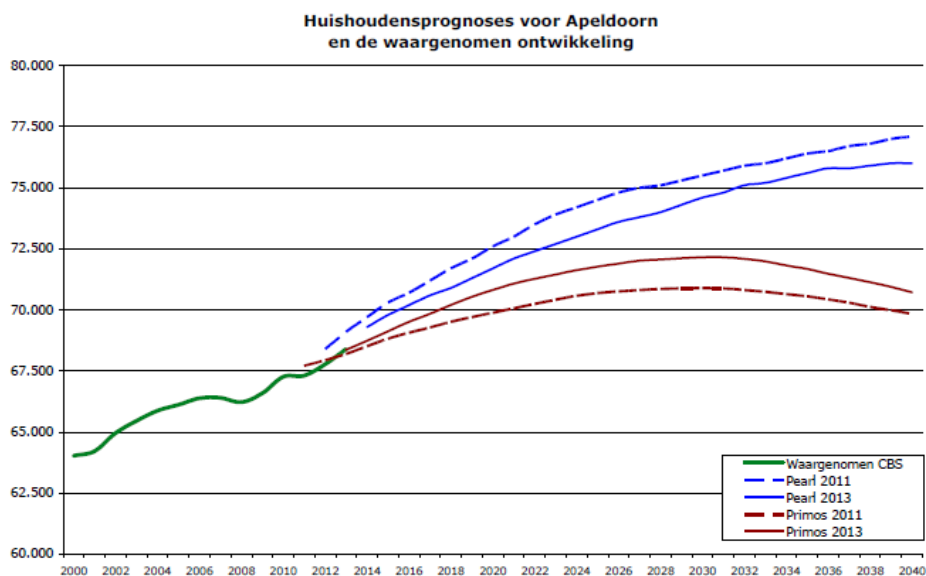


Figuur: Bevolkingsprognose en opbouw

Huishoudens

Voor wat betreft het aantal huishoudens geldt dat deze mogelijk nog sterk doorgroeit, echter bestaat hier geen eenduidig beeld over. Onderstaande figuur laten zien dat diverse onderzoeken verschillende uitkomsten geven. Deze verschillende uitkomsten komen doordat de modellen met een ander migratiesaldo werken: de één gaat uit van een positiever migratiesaldo dan de ander.

Wel is de tendens in de onderzoeken dat in ieder geval tot 2030-2035 een groei van het aantal huishoudens plaatsvindt (Provincie Gelderland).



Figuur: Bevolkingsprognose en opbouw

Ontwikkeling woningvoorraad

De tijd van grote nieuwe uitleglocaties in korte tijd is voor de gemeente Apeldoorn voorlopig voorbij. De economische crisis en demografische ontwikkeling heeft hier een sterke rem op gezet. Toch is er ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. De ontwikkeling van nieuwe woongebieden zal binnen de gemeente vooral plaatsvinden in Zuidbroek en Zonnehoeve. Deze twee wijken vormen voor de komende 20 jaar de belangrijkste uitbreidingsgebieden. Deze wijken bieden veel flexibele ontwikkelingsruimte voor 'groenstedelijke woonprogramma's'. Zo worden er veel vrije kavels aangeboden waarop mensen hun eigen vrijstaande huis kunnen bouwen (structuurvisie 2030). De consequenties voor mobiliteit worden toegelicht in het hoofdstuk 'ruimtelijke ontwikkelingen en trends' (hoofdstuk 10).

'Inwoners en wonen in het kort'

In 2015 telt Apeldoorn 158.000 inwoners. **Tot het jaar 2035 zal dit inwoneraantal gelijk blijven.** De bevolkingsopbouw verandert echter wel sterk: de gemeente vergrijsd sterk. **Het aantal jongeren blijft wel ongeveer gelijk.** De tijd van grote nieuwe uitleglocaties in korte tijd is voor de gemeente Apeldoorn voorlopig voorbij. De ontwikkeling van nieuwe woongebieden zal binnen de gemeente vooral plaatsvinden in Zuidbroek en Zonnehoeve. De consequenties voor mobiliteit worden toegelicht in hoofdstuk 6.

Werken en voorzieningen

Werken

De gemeente beschikt over vijf gezoneerde industrieterreinen:

- Stadhoudersmolen;
- Malkenschoten;
- Lona Kieveen;
- Kayersmolen;
- Brouwersmolen.

In de afgelopen vijftig jaar heeft Apeldoorn zich ontwikkeld tot een stad met een brede economische structuur. Met 95.000 arbeidsplaatsen is Apeldoorn, na Nijmegen, Arnhem en Enschede de stad met de grootste werkgelegenheid in Oost-Nederland. Sterk vertegenwoordigd zijn de financiële dienstverlening en informatietechnologie. Naast de IT zijn de maakindustrie, de zorg en caresector en de vrijetijdseconomie de belangrijke sectoren. Al deze sectoren bieden volop groei- en ontwikkelingskansen. Door de goede bereikbaarheid en de beschikbaarheid van bedrijventerrein Ecofactorij is logistiek en transport ook steeds meer een groeiende sector aan het worden in Apeldoorn.

De laatste jaren zijn veel grote werkgevers, zoals Achmea, van de binnenstad naar de stadsrand nabij uitvalswegen verplaatst.

Toerisme

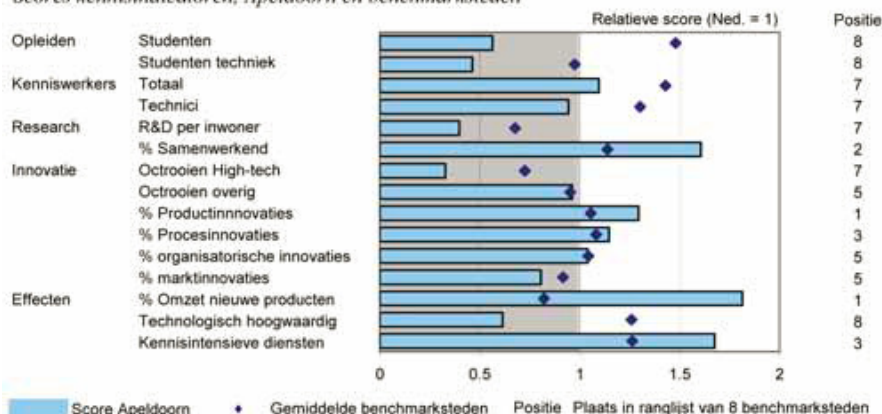
Toerisme vormt in Apeldoorn al sinds jaar en dag een sterke economische basis. Op en rond de Veluwe vinden jaarlijks vele miljoenen overnachtingen plaats, waarvan ongeveer een kwart op Apeldoorns grondgebied. Hier liggen drie van de best bezochte Veluwe toeristische attracties: de Julianatoren, de Apenheul en Paleis het Loo. In Hoederloo ligt een van de entrees van park de Hoge Veluwe, met het bezoekers-centrum, Rijksmuseum Kröller-Müller en het Museonder. Jaarlijks komen honderdduizenden bezoekers naar park de Hoge Veluwe. Ongeveer 25% van alle Veluwe banen in de toeristische sector bevindt zich in Apeldoorn.

Scholen

Met de hoofdvestiging van ROC Aventus en opleidingen als Hogere Hotelschool (onderdeel van Saxion), de Politieacademie, de Fotovakschool, Hogeschool Wittenborg en Progresz beschikt Apeldoorn over een cluster van MBO- en HBO opleidingen. Op universitair niveau heeft Apeldoorn een theologische faculteit. De aanwezigheid van HBO-instellingen en technologisch universitair onderwijs (en dus ook van studenten) is daarmee niet zo breed als in vergelijkbare steden.

Ondanks het ontbreken van hoogwaardige Research- & Developmentcentra en kennisinstellingen, zijn de Apeldoornse bedrijven bovengemiddeld innovatief. Met name het omzetten en toepassen van hoogwaardige kennis naar nieuwe producten en procestechnieken gebeurt veel in de Apeldoornse bedrijven. Het accent ligt daarbij met name bij de kennisintensieve diensten.

Scores kennisindicatoren, Apeldoorn en benchmarksteden



Bron: Bureau Louter, 2011

Voorzieningen

Het centrum van Apeldoorn heeft een gevarieerd winkelaanbod waar de bewoners van de gemeente Apeldoorn terecht kunnen voor diverse aankopen: kleding, elektronica etc. Daarnaast biedt het centrum een breed aanbod aan niet dagelijkse en culturele voorzieningen, zoals een kunstcollectie. Voor de dagelijkse boodschappen kunnen de inwoners van Apeldoorn terecht in hun eigen buurt.

Evenementen

De gemeente Apeldoorn wil zich nadrukkelijk presenteren als een evenementenstad, zoals in de visie 'Welkom in Apeldoorn' staat vermeld: "Goede (sport)evenementen worden gezien als 'de motor' voor een aantrekkelijk activiteitsaanbod, een stevige Apeldoorn promotie en een krachtige marketing van de vrijetijdsector." Op dit moment vinden er al een aantal grote elementen plaats in Apeldoorn. Zo zijn er vaak (sport)evenementen in de zaal 'Omnisport', Het KingTown Jazz & soul Festival en vindt er het EK Beach volleybal plaats op het Marktplein.

'Werken, voorzieningen en evenementen in het kort'

De gemeente Apeldoorn beschikt over ongeveer 95.000 arbeidsplaatsen. Sterk vertegenwoordigd zijn de financiële dienstverlening en informatietechnologie. Daarnaast zijn de maakindustrie, zorg, caresector en de vrijetijdseconomie sectoren die groei- en ontwikkelkansen bieden. De logistiek en transportsector is groeiende in de gemeente. De aanwezigheid van de verschillende attractieparken in de stad zorgt voor een extra dynamiek op het gebied van mobiliteit in de stad. Grote evenementen zorgen voor piekmomenten in de verkeersdruk.

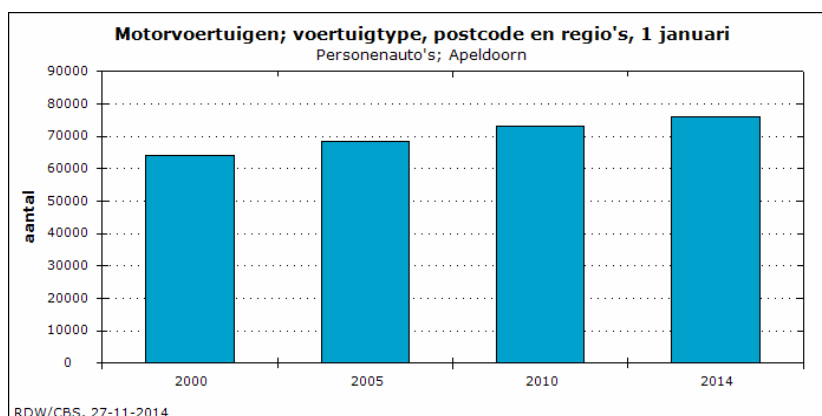
4 Mobiliteitssituatie Apeldoorn

Dit hoofdstuk gaat in op autobezit en -gebruik, de vervoerwijzeverdeling en de huidige en toekomstige intensiteiten van de motorvoertuigen binnen de gemeente.

Autobezit groeit, maar autogebruik vlakkt af (periode 2000-2013)

De auto is en blijft het meest dominante vervoermiddel voor de inwoners, werknemers en bezoekers van Apeldoorn. In Apeldoorn, maar ook nationaal, is het autobezit de afgelopen periode doorgroeid. De inwoners van Apeldoorn hebben anno 2014 ruim 75.000 personenauto's in bezit.

Het autogebruik stabiliseert de laatste jaren, zowel in het aandeel in het gebruik van de auto als in het aantal autokilometers. Dit is ook een trend die zich nationaal voordoet. Na 2000 is het aantal autokilometers veel minder hard gegroeid dan de jaren '80 en '90. Sinds 2005 doet zich een verdere afvlakking van het autogebruik voor. Dit komt volgens het Kennisinstituut Mobiliteit (Mobiliteitsbalans 2013) mede door de daling van het aantal kilometers dat Nederlanders afleggen op de passagiersstoel of achterbank van de auto. Binnen het huishouden beschikken steeds meer mensen zelf over een auto, door de toegenomen zelfstandigheid en arbeidsparticipatie van vrouwen. De economische crisis lijkt daarbij een extra dempende werking te hebben op het autogebruik. Een andere factor die volgens het KIM bijdraagt aan de afvlakking van de groei in het autogebruik is de ontwikkeling van de automobilititeit van jongvolwassenen van 18-29 jaar. Deze is de afgelopen decennia sterk afgenomen, zowel in aantal verplaatsingen als in afgelegde kilometers. Dit kwam onder meer door de afname van het aantal werkende jongeren en de toename van het aantal studerende jongeren die bovendien in de stedelijke gebieden wonen.



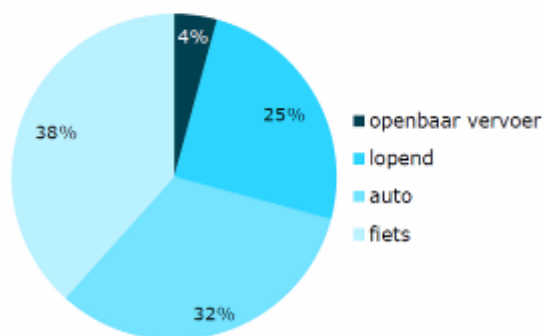
Figuur: Aantal motorvoertuigen Apeldoorn

Modal split Apeldoorn

Gemiddeld neemt de Apeldoorner 32% van de keren dat hij of zij zich verplaatst de auto, 38% van de keren de fiets, 4% van de keren het openbaar vervoer en 25% de benenwagen (I&O Research, 2014). Uit dit onderzoek blijkt ook dat huishoudens waar jongeren van 18-29 jaar deel van uit maken, het meest gebruik maken van het

openbaar vervoer. Huishoudens waar ouderen (65+) deel van uit maken, kennen de minste verplaatsingen in absolute zin. Huishoudens waar inwoners van middelbare leeftijd (40-54 jaar) deel van uitmaken hebben de meeste fietsverplaatsingen.

Model split op een gemiddelde werkdag. (berekend over 4.180 verplaatsingen)



Figuur: Modal split op een gemiddelde werkdag Apeldoorn

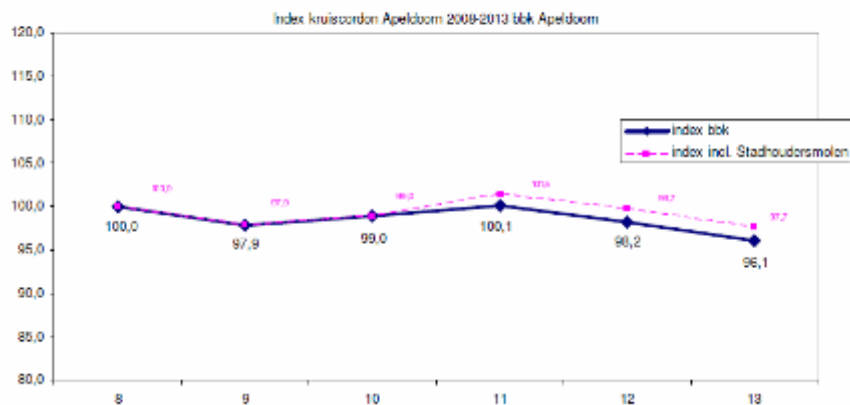
	Auto	Fiets	Lopend	Openbaar Vervoer
Centrum	28%	35%	34%	3%
Buitengebied	49%	26%	22%	3%

Tabel: Modal split centrum en buitengebied

Huidige en toekomstige intensiteiten motorvoertuigen

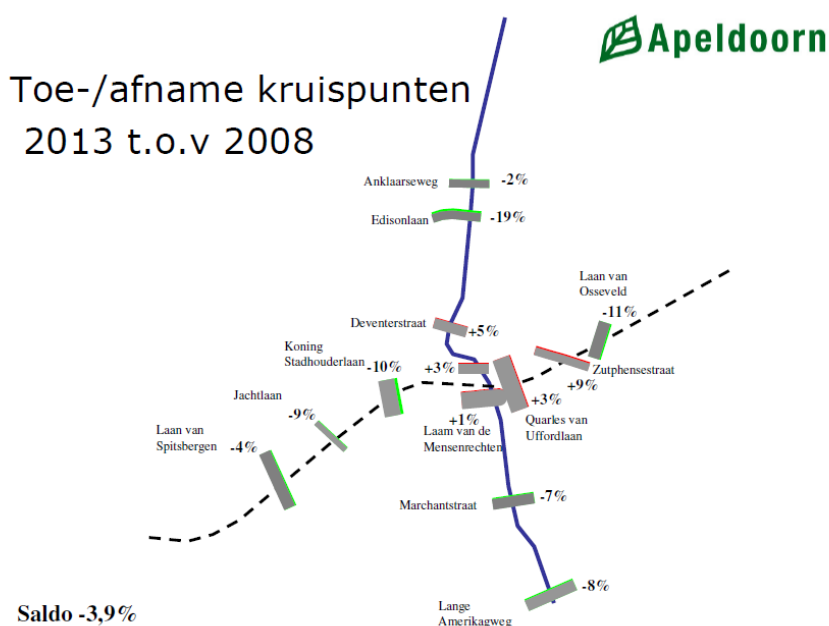
Onderstaande figuur laat zien dat binnen het kruiscordon Apeldoorn het verkeer in 2013 ten opzichte van 2008 met 3,9% is afgenomen. Dit patroon is ook te herkennen voor de gehele provincie: het aantal motorvoertuigen op provinciale wegen is ook afgenomen ten opzichte van 2008. Wanneer 2013 echter wordt vergeleken met de situatie in 1993 is het aantal motorvoertuigen ten opzichte van 1993 met 25% toegenomen (bijlage 1).

Index kruiscordon bbk Apeldoorn 2008-2013



Figuur: Index kruiscordon bbk Apeldoorn 2008-2013

Een specifiek beeld van de lagere verkeersintensiteit is te zien in onderstaand figuur. De grootste toename van het verkeer zit voornamelijk op de kruispunten in en rondom het centrum terwijl op de kruispunten richting of op de buitenring het verkeer relatief gezien is afgenomen.



Figuur: Toe/afname kruispunten 2013 t.o.v. 2008

Oorzaken voor de toename van de intensiteiten op de centrumradialen ten koste van de ringroute zijn:

- realisatie QvU 2008 die de centrumring completeerde;
- eenrichtingsverkeer stationsstraat
- realisatie Zutphensesstraattunnel;
- realisatie stadhoudersmolenweg;
- realisatie fietstunnel stationsstraat;
- verdubbeling oostveluweweg/aanleg Zuidbroek;

Prognoses verkeersintensiteiten

Op basis van verkeersmodel TM zijn er prognoses voor de verkeersintensiteiten voor het jaar 2020 en 2030 beschikbaar.

2020

Op basis van verkeersprognoses ontstaat er voor 2020 in vergelijking met 2012 een diffuus beeld. In het algemeen valt te stellen dat het verkeer op de buitenring variërend van 5% toeneemt aan de westkant, terwijl dit aan de oostkant 10% is. Voor de Laan van Erica is dit op sommige stukken zelfs 20%. Daarnaast neemt het verkeer op het oostelijke deel van de Zutphensestraat met 30% toe. In het centrum zal het aantal verkeersbewegingen stabiliseren: op sommige locaties neemt de intensiteit licht toe, op een aantal locaties neemt deze licht af.

2030

Voor het jaar 2030 geldt in het algemeen dat ten opzichte van de huidige situatie, de verkeersintensiteiten zijn toegenomen met ongeveer 10% aan de westkant tot 20% aan de oostkant van de ring. Op de Laan van Erica is dit 40% en op de Zutphensestraat zelfs tot 60%.

'Mobiliteitsituatie in het kort'

Hoewel het autobezit in de gemeente Apeldoorn nog steeds toeneemt, lijkt het autogebruik zelfs iets af te nemen. De fiets neemt in de vervoerswijzeverdeling van de gemeente Apeldoorn een relatief grote rol in. De prognoses laten zien dat de verkeersintensiteiten op het wegennet desondanks toch toenemen, met name op de ring.

5 *Auto, fiets, OV en voetgangers netwerken*

In dit hoofdstuk komen de auto, fiets, ov en voetgangersnetwerken van de gemeente Apeldoorn aan bod. Dit hoofdstuk gaat vooral in op welke netwerken er zijn en wat er ten opzichte van de verkeersvisie uit 2010 is veranderd.

Auto

Er zijn drie categorieën hoofdwegen: de Ring, radialen en de centrumring. Daarnaast zijn er nog de overige hoofdwegen (Verkeersvisie 2010).

De Ring is de belangrijkste verdeler van het verkeer in de stad. Hier is doorstroming erg belangrijk. Om de doorstroming op de Ring te waarborgen krijgt het autoverkeer hier de hoogste prioriteit bij de verkeerslichten. Dit kan betekenen dat autoverkeer op de radialen iets langer moet wachten voor het de Ring op kan rijden. Eenmaal op de Ring kan het autoverkeer echter doorrijden. Ook heeft het autoverkeer op de Ring voorrang op het autoverkeer op de kruisende wegen, op fietsers op de doorstroommassen en op de bus.

De tweede categorie wordt gevormd door de centrumring en de radialen tussen de Ring en de snelwegen. Ook daar is doorstroming belangrijk, maar net iets minder. Als er een keuze gemaakt moet worden tussen de doorstroming van het autoverkeer op de Ring en op de radiaal, weegt de doorstroming op de Ring zwaarder. Autoverkeer op de overige hoofdwegen heeft wel voorrang op autoverkeer uit de verblijfsgebieden, maar niet op fietsers op doorstroommassen en niet op bussen.

De Ring

De Ring is de belangrijkste verdeler van het autoverkeer in Apeldoorn. Het verbindt de verschillende delen van de stad met elkaar en met de wereld buiten Apeldoorn. De Ring moet volgens de verkeersvisie (2010) zo functioneren dat doorgaand verkeer sneller via de Ring rijdt dan dwars door Apeldoorn. Dit is van belang omdat de verkeersdruk op de wegen langs het centrum anders te hoog wordt. Hierdoor ontstaan grote problemen met bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Het is dus belangrijk dat de De Ring een aantrekkelijke route is voor weggebruikers. Onderstaande figuur laat het hoofdwegennet zien van de stad Apeldoorn. De hoofdwegenstructuur voor het buitengebied is te vinden in bijlage 4.

Recent (juli 2014) is onderzocht of het mogelijk is om voor de gehele ring 70 km/uur in te stellen. Dit zou voor kortere reistijden op de Ring zorgen, en een groter gebruik van de Ring. Tegelijkertijd blijft op de Centrumring de reistijden

hoger dan in 2011. Het aantal woningen met een hogere gevelbelasting (geluid) neemt toe. Daarnaast zijn om de Ring duurzaam veilig in te richten ingrijpende maatregelen nodig. Bovendien is een bijkomend effect dat er verkeer van de snelwegen A1 en A50 naar de Ring wordt getrokken. Maatregelenpakket Ring 70 km/uur is daarom niet realistisch.

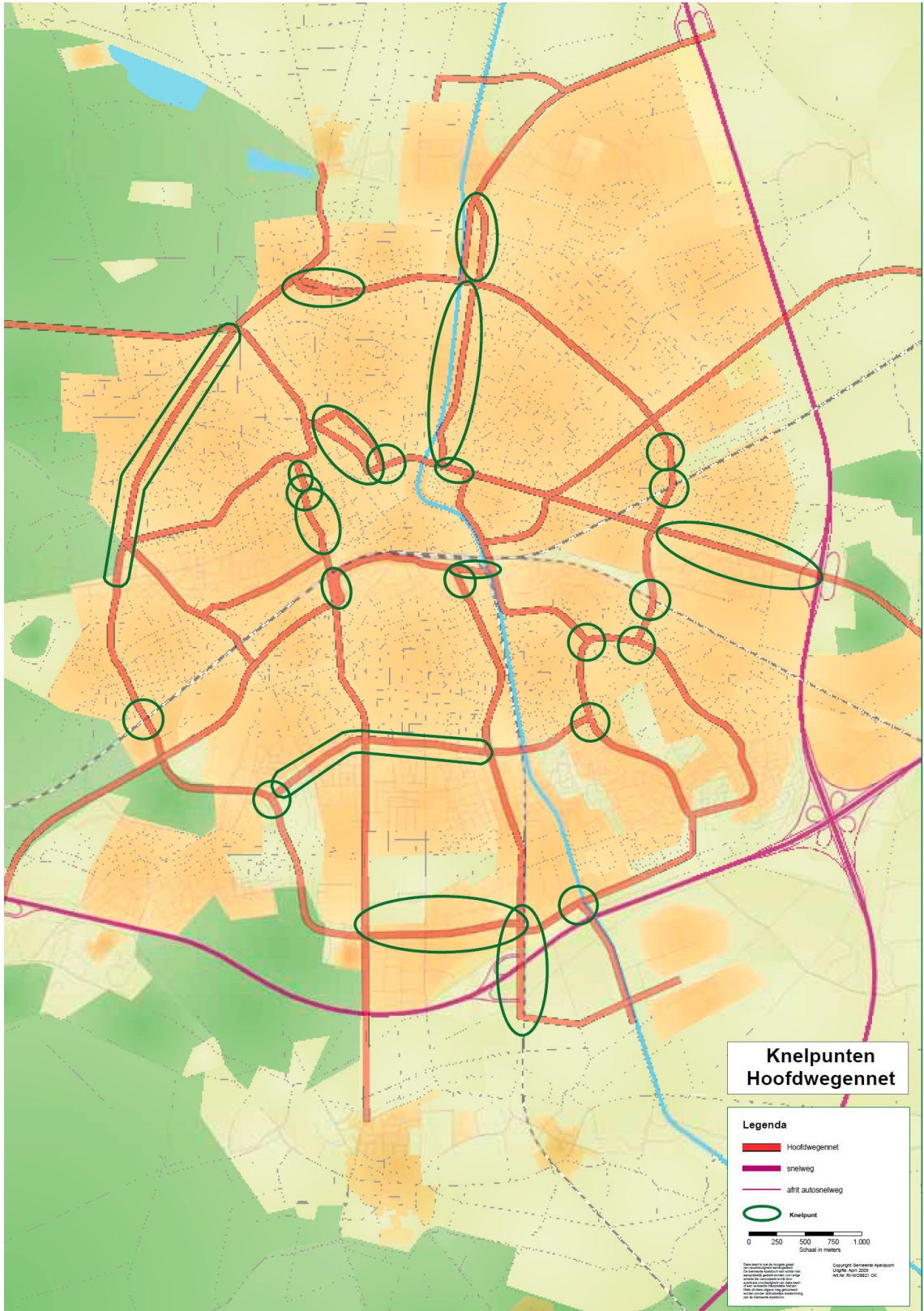
Op de volgende bladzijde staat een kaart met de knelpunten die in 2010 bestonden. De afgelopen jaren zijn de volgende wegen hiervan aangepakt:

- Verbreding Zutphensestraat

- ...

Voor deze wegen bestaat dus nog een opgave:

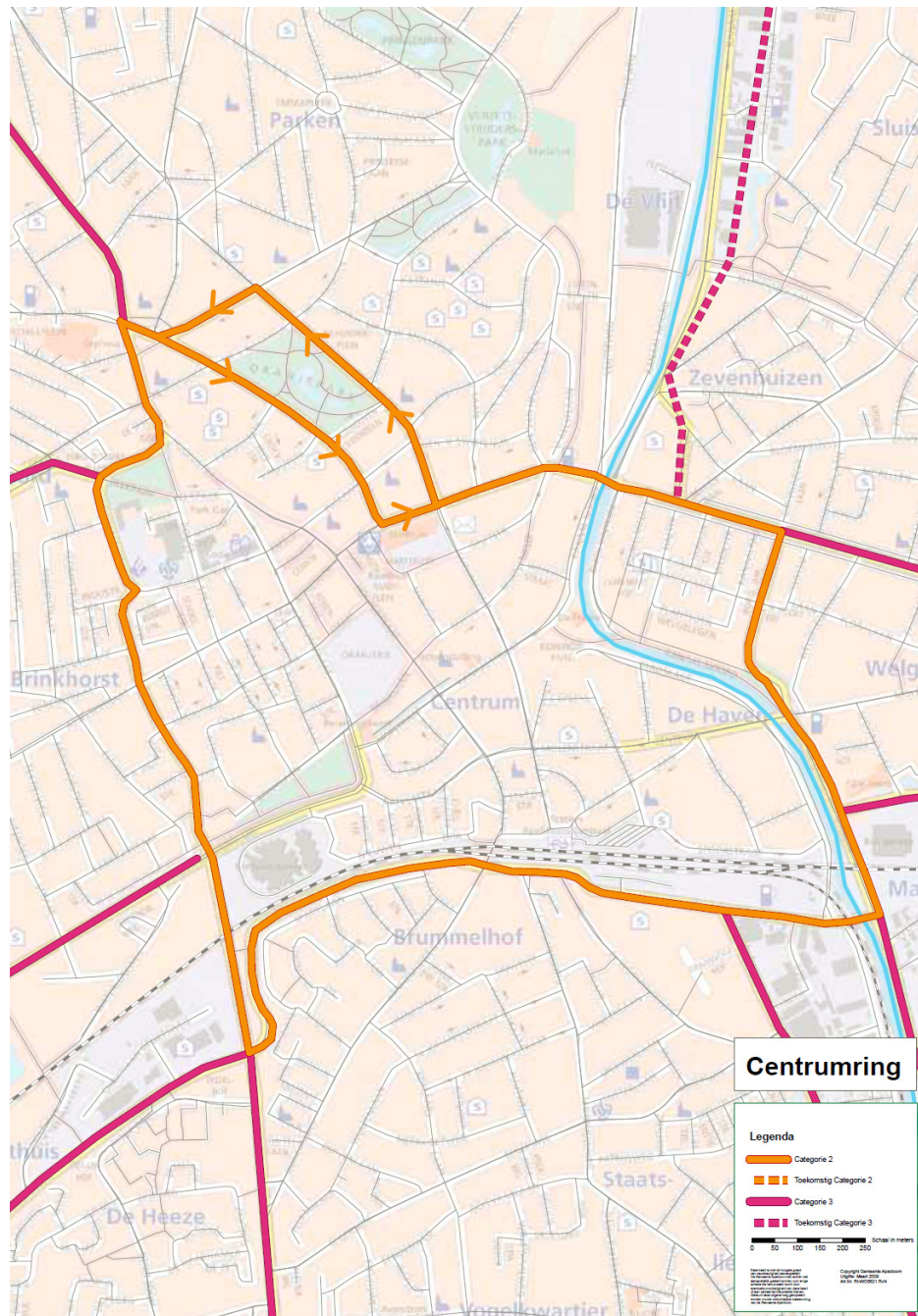
- ...



Figuur: Hoofdwegennet kern Apeldoorn

Centrumring

Rond de binnenstad loopt ook een ring: de centrumring. Het doel van de centrumring is volgens de verkeersvisie (2010) het bieden van een snelle route voor het autoverkeer om het centrum heen. Deze ring zorgt er vooral voor dat automobilisten de parkeergarages snel kunnen bereiken en verlaten. De snelheid en doorstroming op de centrumring dienen dusdanig hoog te zijn, dat een bestemming sneller te bereiken is via de centrumring dan via de wegen door het centrum. De doorstroming op de centrumring moet dan ook goed zijn. Automobilisten in de binnenstad zullen ervaren dat dwars door de binnenstad rijden lastiger is dan er vlak omheen. In de drukke binnenstad zijn automatisch al meer belemmeringen aanwezig, maar die kunnen (indien nodig) worden toegevoegd in de vorm van extra verkeerslichten, verkeersdrempels.



Figuur: Centrumring verkeersvisie (2010)

Openbaar vervoer

Apeldoorn is met het openbaar vervoer bereikbaar per trein en per bus. Volgens de verkeersvisie 2010 moeten alle inwoners van Apeldoorn gebruik kunnen maken van openbaar vervoer. De gemeente stelt een minimum niveau als eis: de basismobiliteit. Dit betekent, naast eisen aan de frequentie, de tijden, het comfort en het milieu, een goed samenwerkend netwerk van taxiBUS, bus en trein, waardoor het gebruik van het openbaar vervoer als vanzelfsprekend kan groeien. Als onderdeel van deze basismobiliteit zijn veel haltes daarnaast de afgelopen jaren rolstoeltoegankelijk gemaakt.

Trein

Station Apeldoorn ligt op de spoorverbinding van Amersfoort richting Enschede (en verder naar Berlijn) en biedt een verbinding richting Zutphen. Vanuit station Apeldoorn zijn de belangrijkste steden in de Randstad minstens 1x per uur zonder overstap te bereiken door een intercity. Daarnaast zijn deze steden met een overstap in ieder geval 2x per uur te bereiken. In de (ruime) spits is dit 4x per uur. Daarnaast rijdt ook de internationale trein tussen Amsterdam Centraal en Berlijn Ostbahnhof een keer per twee uur. Daarnaast starten twee stoptreininlijnen vanuit Apeldoorn: een dienst richting Almelo en een dienst richting Zutphen.

Naast het hoofdstation Apeldoorn, kent de gemeente ook twee stoptreinstations: Apeldoorn de Maten en Apeldoorn Osseveld. Apeldoorn de Maten wordt bediend door de dienst richting Zutphen, Apeldoorn Osseveld door de lijn richting Almelo.

Volgens de verkeersvisie 2010 moeten alle inwoners van Apeldoorn gebruik kunnen maken van openbaar vervoer. De gemeente stelt een minimum niveau als eis: de basismobiliteit. Dit betekent, naast eisen aan de frequentie, de tijden, het comfort en het milieu, een goed samenwerkend netwerk van taxiBUS, bus en trein, waardoor het gebruik van het openbaar vervoer als vanzelfsprekend kan groeien.

Bus

De bus speelt een belangrijke rol in de basismobiliteit. In het stedelijk gebied moet iedereen binnen zeven minuten (ongeveer 500 meter) bij een bushalte kunnen zijn. Onderstaande kaart laat het buslijnnet van Apeldoorn zien. De afgelopen jaren heeft de gemeente Apeldoorn werk gemaakt van de toegankelijkheid van de haltes: deze zijn allemaal opgehoogd. Daarnaast zijn ook veel fietsenstallingen rondom de haltes uitgebreid.



Figuur: Buslijnenkaart Apeldoorn

Fiets



Figuur: Fietsdoorstroommassen zoals in verkeersvisie 2009

15 Jaar geleden is de gemeente Apeldoorn begonnen met de zogenaamde 'fietsdoorstroommassen': aantrekkelijke fietsroutes, waar je als fietser snel, comfortabel en veilig kunt fietsen. De verkeersvisie 2010 benoemt tien doorstroommassen voor de fiets. Vanuit de gemeente zijn er echter geluiden voor een evaluatie en eventuele herijking van de huidige fietsdoorstroommassen. Ten eerste zijn de routes niet altijd herkenbaar. Daarnaast liggen de huidige fietsdoorstroommassen deels langs het hoofdnet auto (geluid, luchtkwaliteit), waar we als gemeente dan ook nog iets willen met laanbeplanting. Dit resulteert in een compromis-oplossing, waarbij de maatvoering niet ideaal is. Daarnaast is er kritiek op de verbindingen tussen de radialen: deels zijn de verbindingen tussen radialen benoemd als doorstroomas, maar op andere plaatsen niet. Een voorbeeld daarvan: waarom is de Laan van Zevenhuizen tussen Sluisoordlaan en spoor naar Enschede wel een doorstroomas, en is de verbinding tussen Sluisoordlaan en Koninginnelaan dit niet.

De volgende doorstroommassen zijn de afgelopen jaren gerealiseerd:

- ...
- ...

Het valt daarom te overwegen of er niet geheel andere routes gekozen moeten worden, waarbij op een andere manier voor de fiets wordt gekozen. Belangrijk hierbij is dat de herkenbaarheid voorop staat en dat het een optie is om het aantal fietsdoorstroommassen aan te passen.

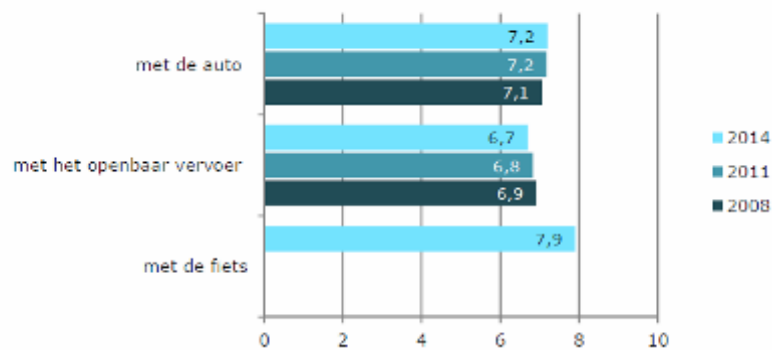
Voetgangers

In de verkeersvisie 2009 wordt gesproken van een basisniveau voor voetgangers. Deze basiskwaliteit, oftewel algemene kwaliteitseisen, zijn: langs een hoofdweg moet een voetpad lopen en in verblijfsgebieden dient tenminste aan één kant van elke straat een plek te zijn om veilig te lopen. Als voetganger heb je voldoende ruimte nodig, zonder obstakels. Hoogteverschillen moeten daarnaast goed zichtbaar zijn. Het oversteken van (hoofd)wegen wordt makkelijker gemaakt door de aanleg van verlaagde banden voor rolstoelen en geleidelijnen voor visueel gehandicapten. Verder moet, waar mogelijk, op oversteekplaatsen bij een hoofdweg een middeneiland zijn. Daarnaast worden de richtlijnen volgens het CROW gevolgd.

Mening inwoner bereikbaarheid

Uit een onderzoek van I&O Research (2014) blijkt dat de inwoners van de gemeente Apeldoorn op het gebied van de nationale bereikbaarheid voor modaliteiten auto, openbaar vervoer en fiets veruit het meest tevreden zijn over de bereikbaarheid van Apeldoorn per fiets. De auto geeft men gemiddeld een 7,2 terwijl men het openbaar vervoer het minst goed beoordeeld met een 6,7. Deze cijfers zijn ook uitgesplitst naar gebied/wijk. Hierin zijn geen grote verschillen, behalve voor het openbaar vervoer in het landelijk gebied. Deze factor scoort significant lager (5,1 versus 6,7 gemiddeld).

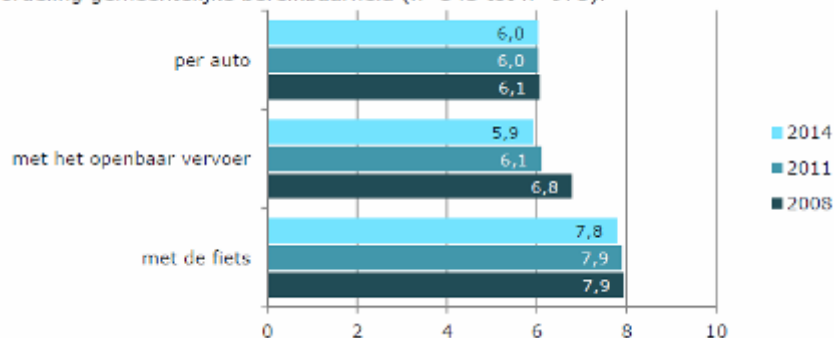
Oordeel over de nationale bereikbaarheid van Apeldoorn (n=725 tot n=994).



Figuur: Oordeel over bereikbaarheid Apeldoorn

Wanneer naar gemeentelijk niveau wordt gekeken, dat wil zeggen hoe snel inwoners van de ene kant naar de andere kant van de stad kunnen komen, valt op dat men opnieuw veruit het meest tevreden is over de fiets. Auto en openbaar vervoer scoren daarin allebei significant lager. Daarnaast valt op dat de tevredenheidscijfers over het openbaar vervoer sterk is afgenomen ten opzichte van 2008.

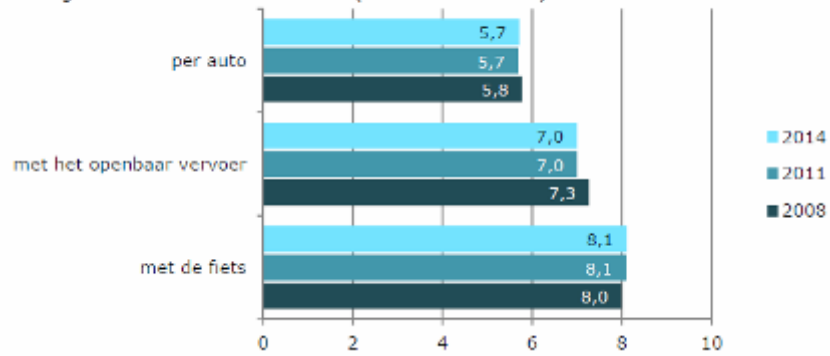
Beoordeling gemeentelijke bereikbaarheid (n=543 tot n=975).



Dezelfde vragen zijn ook gesteld voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Daarin valt opnieuw op dat de fiets goed scoort, het openbaar vervoer relatief goed (alhoewel opnieuw een dalend cijfer), terwijl de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto op het randje voldoende is (5,7).

Figuur 2.3

Waardering bereikbaarheid binnenstad (n=611 tot n=975).



'Beschikbare verkeersnetwerken in het kort'

Voor wat betreft de auto geldt dat de externe bereikbaarheid goed is geregeld, terwijl de interne bereikbaarheid nog wat aandacht vergt. De kruispunten in- en rondom het centrum zijn de afgelopen jaren drukker geworden. Daarnaast speelt nog steeds het vraagstuk hoe optimaal om te gaan met de centrumring en de buitenring. Het openbaar vervoer in Apeldoorn is op dit moment goed geregeld. Het concept basismobiliteit wordt gebruikt om een bepaald kwaliteitsniveau te garanderen. Voor de fiets geldt dat de 'fietsdoorstroommassen' in principe een goed concept zijn. Wellicht is een herziening nodig: een verbeterde herkenbaarheid en heroverwegen routes. Voor voetgangers moet een basisniveau beschikbaar zijn.

6 Verkeersveiligheid

Als er gesproken wordt over verkeer en vervoer, gaat het al snel over verkeersveiligheid. In verkeersveiligheid gaat het naast daadwerkelijke ongevallen, ook om de beleving van weggebruikers (subjectieve verkeersveiligheid). Daarom worden in dit hoofdstuk respectievelijk de objectieve en subjectieve gegevens over verkeersveiligheid besproken.

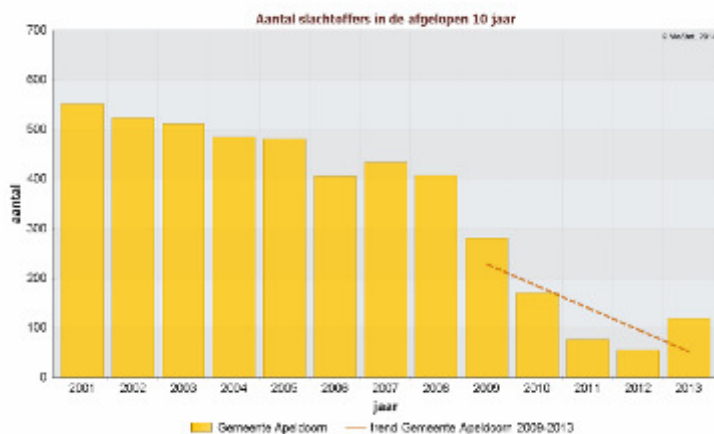
Objectieve verkeersveiligheid

Ongevallen met schade worden geregistreerd. We meten de verkeersveiligheid in Apeldoorn in eerste instantie af aan het aantal verkeersongevallen met slachtoffers, zoals deze zijn geregistreerd. In onderstaande figuur is te zien dat er de laatste jaren een dalende trend is in het aantal verkeersslachtoffers. Hieruit valt te concluderen dat de feitelijke verkeersveiligheid in de gemeente is toegenomen.

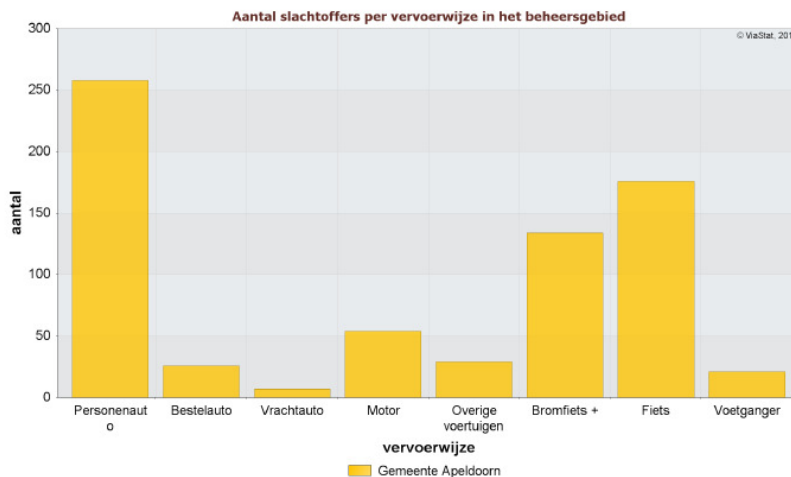
Wanneer naar het type vervoerswijze wordt gekeken valt op dat samen met de personenauto de bromfiets en fiets relatief vaak betrokken zijn bij een verkeersongeval. Wat betreft leeftijdscategorie is te zien dat voornamelijk in 2013 er sprake was van het aantal verkeersongevallen bij de oudere inwoners van de gemeente Apeldoorn. De jongeren zijn juist minder vaak betrokken.

Ontwikkeling aantal slachtoffers

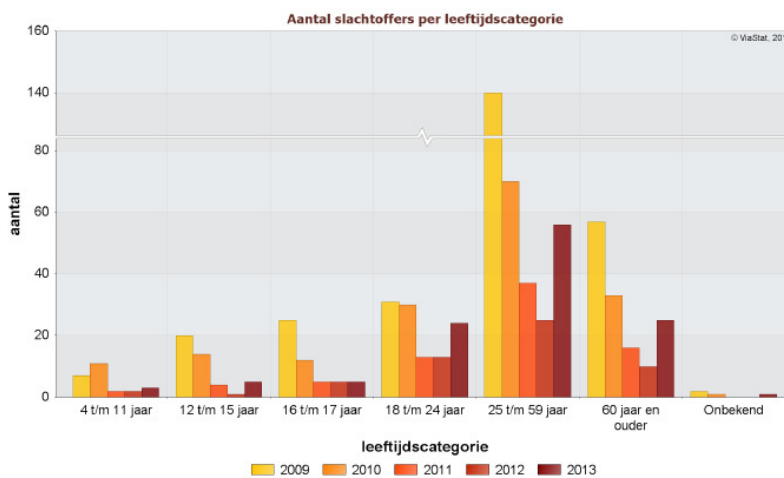
Figuur 4 bevat de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de afgelopen 10 jaar in het beheersgebied.



Figuur: Aantal verkeersslachtoffers gemeente Apeldoorn



Figuur: Aantal slachtoffers per vervoerswijze gemeente Apeldoorn



Figuur: Aantal slachtoffers per leeftijdscategorie gemeente Apeldoorn

Evaluatie Duurzaam Veilig Apeldoorn (2010)

Sinds 1999 is de Duurzaam Veilig visie onderdeel van het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Apeldoorn. Om sturing te geven aan de doelstelling tot het verminderen van het aantal ernstige verkeersslachtoffers is het noodzakelijk om inzicht te krijgen in wat er de afgelopen jaren is gerealiseerd en wat de effecten daarvan zijn. De evaluatie Duurzaam Veilig Apeldoorn brengt dit in beeld.

Volgens dit rapport is het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de gemeente Apeldoorn tussen 1999 en 2010 met 67% afgenomen. Het aantal ziekenhuisopnamen is sterker afgenomen (68%) dan de afname van het aantal verkeersdoden (50%). De grootste verkeersveiligheidswinst is de afgelopen jaren (tot en met 2010) behaald in de leeftijdscategorie 18 tot en met 24 jaar.

In de wegcategorisering van Apeldoorn wordt onderscheid gemaakt in hoofdwegen (met prioriteit voor de doorstroming van het verkeer) en daartussen grote, aaneengesloten verblijfsgebieden (30 en 60 km/h-zones, met prioriteit voor de verblijfskwaliteit). Tussen 1999 en 2010 is 95% van de 30 km/h-zones sober ingericht als verblijfsgebied en 65 van de 60 km/h-zones. Aan de Veluwe kant van Apeldoorn ligt nog een opgave voor het inrichten van 60 km/h-zones.

Concrete beleidsdoelstelling benoemd in Duurzaam Veilig Apeldoorn is dat in 2020 het aantal ernstige verkeersslachtoffers (verkeersdoden en ziekenhuisopnamen) in de gemeente is verminderd met 35% ten opzichte van 2002. Deze beleidsdoelstelling is de afgelopen jaren leidend geweest in het verkeersveiligheid beleid waarin infrastructuur en educatie mogelijkheden zijn.

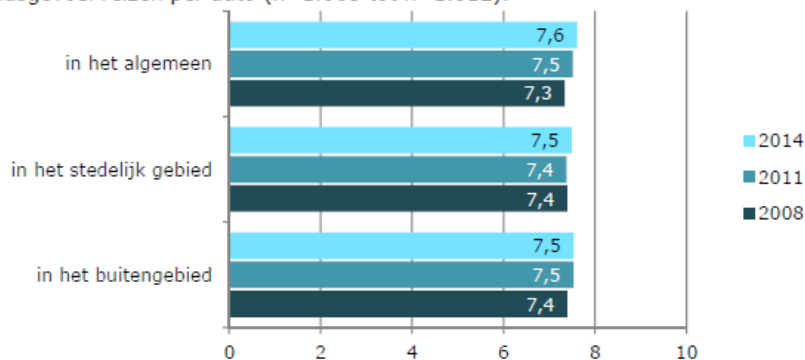
Subjectieve verkeersveiligheid

Wanneer het om verkeersveiligheid gaat, draait het niet alleen om de objectieve cijfers van verkeersveiligheid, maar ook om de perceptie van de inwoners van de gemeente Apeldoorn zelf. Hoe ervaren zij de verkeersveiligheid in hun gemeente?

Voor de auto geldt dat het veiligheidsgevoel licht is toegenomen (I&O Research, 2014). Een kleine minderheid (<5%) geeft een onvoldoende voor verkeersveiligheid. Voor de vervoerswijze fiets geldt dat het gemiddelde cijfer iets lager ligt, maar wel stabiel rond de 7 blijft. 10% van de respondenten van het onderzoek van I&O Research gaf een onvoldoende voor de fietsveiligheid in de gemeente Apeldoorn. Vooral ouderen geven aan zich minder veilig in stedelijk gebied te voelen dan jongeren. Voor voetgangers geldt dat 2014 het eerste jaar is waarin gevraagd wordt naar de veiligheid. Men geeft hiervoor een 7,4. In het buitengebied is dit cijfer met een 6,9 iets lager.

Figuur 3.1

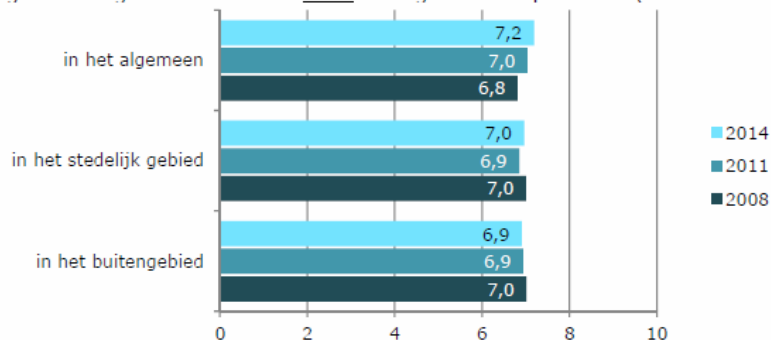
Veiligheidsgevoel reizen per auto (n=1.003 tot n=1.012).



Figuur: Veiligheidsgevoel reizen per auto

Figuur 3.2

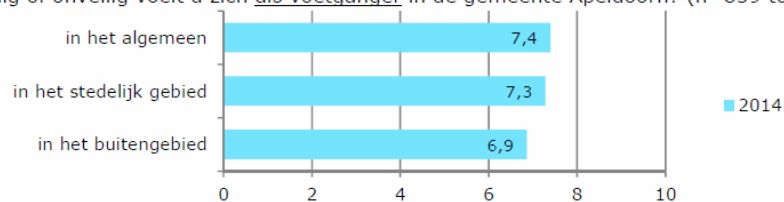
Hoe veilig of onveilig voelt u zich als u fietst in de gemeente Apeldoorn? (n=911 tot n=957)



Figuur: Veiligheidsgevoel reizen per fiets

Figuur 3.3

Hoe veilig of onveilig voelt u zich als voetganger in de gemeente Apeldoorn? (n=859 tot n=972)



Figuur: Veiligheidsgevoel voetgangers

Daarnaast bleek uit de monitor dat veel inwoners van de gemeente Apeldoorn zich eraan ergeren dat 'de buurman zich niet aan de regels houdt'. Daarnaast is er volgens veel inwoners sprake van spookfietsers: fietsers die aan de verkeerde kant van de rijbaan fietsen.

'Verkeersveiligheid in het kort'

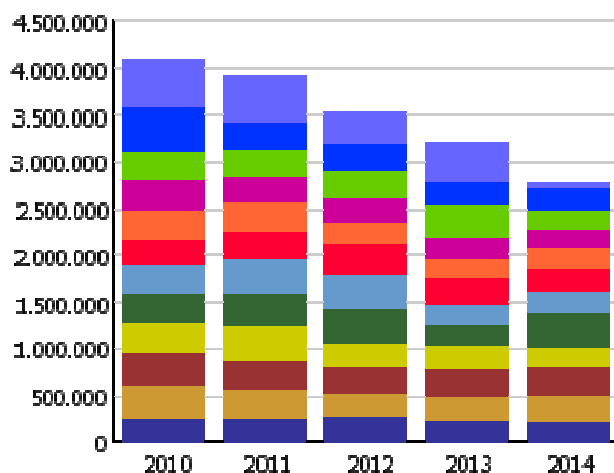
Hoewel het totaal aantal verkeersongevallen een dalende trend vertoont, zijn er genoeg aandachtspunten. Het aantal verkeersongevallen waarbij ouderen zijn betrokken neemt toe. Daarnaast zijn (brom)fietsers relatief vaak betrokken bij een ongeval. Tegelijkertijd valt te concluderen dat de subjectieve verkeersveiligheid in de gemeente Apeldoorn de laatste jaren stabiel is gebleven, of zelfs iets is verbeterd.

7 Parkeren

Dit hoofdstuk gaat in op de stand van zaken op het gebied van parkeren, voor auto en fiets, in de gemeente Apeldoorn.

Auto

Er zijn in het centrum van Apeldoorn een elftal parkeergarages (bijlage 6). In het algemeen is te concluderen dat de bezettingsgraad van parkeergarages daalt. Deze trend blijkt duidelijk uit onderstaand figuur. Tegelijkertijd vinden er op het gebied van parkeren op dit moment verschillende ontwikkelingen plaats. Zo is in 2013 het parkeer verwijssysteem van dynamisch naar statisch gegaan, is de garage op de Brinklaan in gebruik genomen en is eind 2014 het straatparkeren van chipknip naar PIN en belparkeren gegaan eind 2014. De huidige parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 6. [\[Analyse probleemgebieden\]](#)



Figuur: Parkeeropbrengsten alle producten 2010 - 2014

Op het gebied van parkeren zijn er verschillende ontwikkelingen gaande:

I. Digitalisering van parkeren

- a) Op het gebied van digitalisering van parkeren zijn er op dit moment twee ontwikkelingen gaande. Ten eerste is er in het centrum van Apeldoorn de afgelopen tijd het 'belparkeren' geïntroduceerd. Hierbij kunnen mensen via de telefoon hun parkeerplaats reserveren. De gemeente wil dit de komende maanden verder uitrollen naar de rest van het centrum en het kort parkeren elders in de stad.
- b) De gemeente wil daarnaast de mogelijkheid bieden om parkeervergunningen aan te vragen via 24-uurs belparkeren en/of het kenteken in te toetsen via een parkeerautomaat waardoor alle handelingen 'op papier' verdwijnen. Parkeervergunningen zijn dan met DigiD online aan te schaffen.

II. Vermarktning van locaties en hoofdlijnen eigen rol (van aanbieder tot regie)

In Apeldoorn is de gemeente zelf aanbieder van parkeergelegenheid. Op termijn wil de gemeente echter terug naar een regierol, aangezien de uitvoerende taken iets voor de markt is. De gemeente doet op dit moment onderzoek naar de mogelijkheden hiervoor.

III. Problematiek randzones, aanpassing vergunningenvoorwaarden

Aan de randen van de betaalde zones en vergunningsgebieden vindt er uitwijkgedrag plaats. Het traditionele kader dat hiervoor werd gebruikt was dat in het geval van meer dan 50% uitwijkgedrag men moet uitbreiden, werkt niet meer goed. Er wordt nu geëxperimenteert met invullingen voor straten waarbij betrokkenen zelf beslissen wat voor hen het beste is. Als gemeente grijpen we alleen nog in als we bijvoorbeeld te weinig capaciteit overhouden waardoor de buurt ernaast de dupe wordt. Op termijn willen we groeien naar een nieuw raads kader waarin die plaatgebonden aanpak flexibel blijft maar wel een vast kader krijgt.

IV. Elektrisch rijden: algemene visie en beleidskader laadpalen in openbare ruimte

De gemeente is net begonnen met aanvraagmogelijkheden van laadpalen voor bewoners die geen mogelijkheid voor plaatsing op eigen terrein hebben. Op termijn worden meer aanvragen verwacht, zodat er naar een systeem

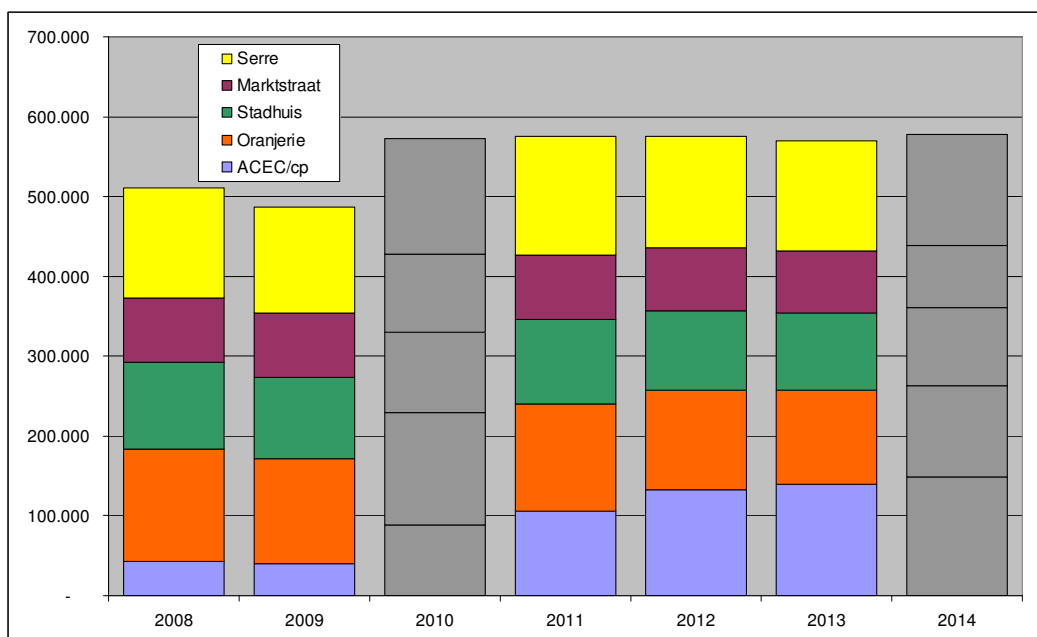
Gezocht moet worden waarbij overal clusters oplaadpalen staan die zowel bewoners dienen als voor passanten te gebruiken zijn.

V. Parkeernormen: losser of juist strakker inkaderen?

Onder invloed van de crisis komen de huidige parkeernormen steeds meer onder vuur te liggen. Mensen stellen zichzelf de vraag waarom ze veel zelf moeten bouwen of afkopen als het gebruik van voorzieningen terugloopt. Anderzijds blijft het aandeel autogebruikers van iedere voorziening gelijk. Het vrijgeven van normen op dit moment zou op termijn weleens voor de gemeente kunnen betekenen dat er een tekort aan parkeerruimte is, met gevolgen van krapte zoals dat nu bijvoorbeeld het geval is in Zuid. De vraag is hoe de economische impact van normen kan worden verzacht zonder de functie te verliezen. Er valt hier bij te denken aan stimuleren en toestaan van dubbelgebruik, maar ook bijvoorbeeld aan het vrijgeven van normen met als randvoorwaarde dat we monitoren en bij het bereiken van een bepaalde bezettingsgraad weer naar de huidige situatie teruggaan.

Fiets

In de binnenstad kunnen fietsers gratis hun fiets stallen in zes verschillende fietsenstallingen (bijlage 56 voor exacte locaties). De laatste vijf jaar is het gebruik van de fietsenstallingen stabiel: deze ligt ongeveer op 575.000 per jaar. De huidige stallingen hebben nog genoeg capaciteit. Tegelijkertijd staan er nog steeds een groot aantal fietsen buiten de stallingen. Een extra fietsenstalling, op de huidige locatie van de Kijkshop, is nu daarom uit beeld. Binnen een aantal jaren komt er een verwijzing voor de fietsenstallingen.



Figuur: Aantal gestalde fietsen 2008-2014 per stalling

'Parkeren in het kort'

Het gebruik en de opbrengst van de parkeergarages in Apeldoorn neemt de laatste jaren af door de economische crisis en het veranderende winkellandschap. De verwachting is dat er de komende jaren nog meer gaat veranderen, zoals de opkomst van elektrisch rijden en de mogelijke overdracht van de uitvoerende taken van parkeren van gemeente naar de markt. De opbrengsten in het parkeerfonds nemen dus af. Daarnaast vindt er op dit moment een overgang plaats naar het digitaal regelen van parkeerzaken: in de toekomst moet via DigiID online een parkeervergunning aan te vragen zijn. Ook is belparkeren een nieuw initiatief. Parkeren in Apeldoorn-West is een aandachtspunt: de attractieparken hebben niet genoeg parkeergelegenheden. Het (gratis) stallen van de fiets in de binnenstad blijft in de laatste vijf jaren stabiel.

8 Verkeer en milieu

Dit hoofdstuk gaat in op de huidige situatie op het gebied van verkeer en milieu in de gemeente Apeldoorn.

Lucht

In de praktijk zijn in Nederland twee normen van belang voor de luchtkwaliteit: de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (maximaal 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) en de jaargemiddelde concentratie fijnstof (maximaal 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Deze wettelijke eisen worden in Apeldoorn niet overschreden: de NO₂ concentratie oftewel stikstofdioxide concentratie bedraagt gemiddeld 18,8, ruim onder de norm (RIVM, 2014). Hetzelfde geldt voor de concentratie fijnstof. Dit is ook te zien in de twee onderstaande figuren.

NO₂ concentratie > 40,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2012

Aantal km rijrichting waarbij de jaargemiddelde concentratie NO₂ > 40,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per gemeente



Figuur: NO₂ concentratie Nederland

Luchtkwaliteit binnenstad
[pm]

Geluid

Op aantal plekken in de stad is er sprake van geluidshinder. Wegverkeergeluid (afkomstig van gemeentelijke, Provinciale en rijkswegen) is de geluidbron die in de gemeente Apeldoorn de meeste hinder veroorzaakt. Deze locaties liggen vooral rondom de centrum- en buitenring (zie onderstaand figuur). Het aantal inwoners in Apeldoorn die last heeft van hinder door de geluidsoverlast bedraagt iets meer dan 10.000. Ernstig gehinderd zijn er iets minder dan 5000. Het aantal mensen dat daadwerkelijk uit hun slaap wordt gehaald bedraagt een kleine 1500 mensen (Actieplan Omgevingslawaaai 2013-2018).

Gehinderden	10.223
--------------------	---------------

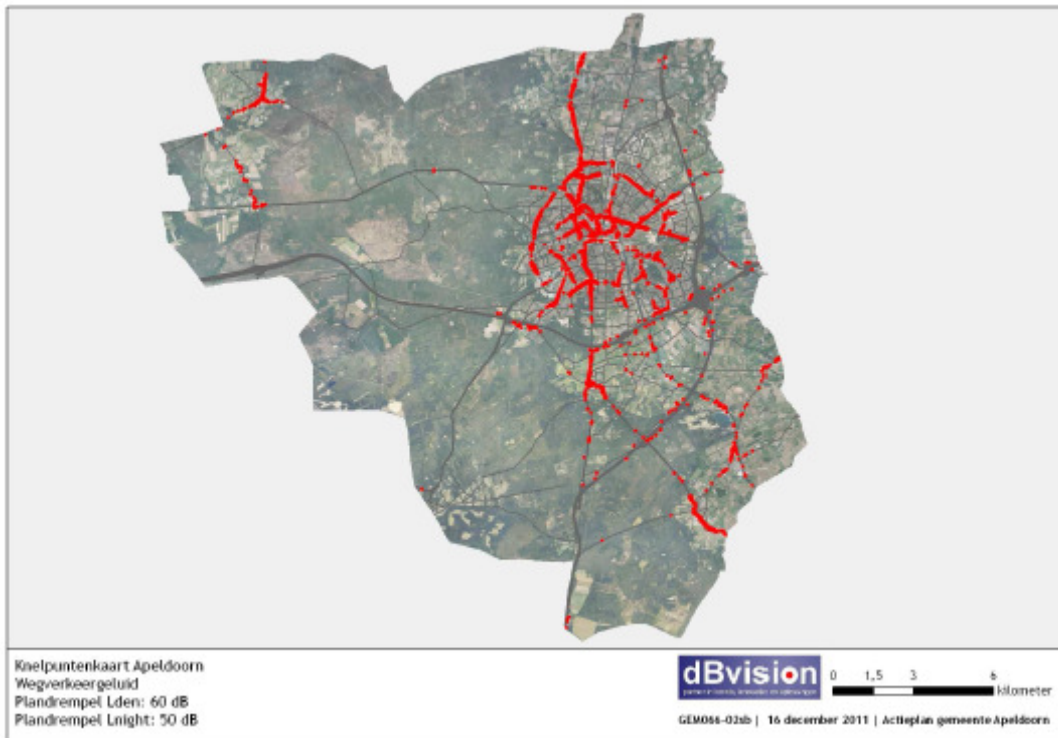
Waarvan ernstig gehinderden	4.349
-----------------------------	-------

Slaapgestoorden	1.460
-----------------	-------

Tabel: Aantal inwoners die te maken hebben met geluidsoverlast

De gemeente Apeldoorn heeft in 2012 het 'Actieplan Omgevingslawaaai 2013-2018' opgesteld, waarin maatregelen worden aangekondigd om de geluidsoverlast te verminderen. Concreet worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Stiller asfalt
- Maximumsnelheid Ughelseweg wordt verlaagd van 50 km/h naar 30 km/h. Dit wordt in 2015 gerealiseerd.
- Bevorderen elektrisch rijden



Figuur: Knelpuntenkaart Apeldoorn

'Verkeer en milieu in het kort'

De huidige uitstoot van stikstofdioxide en concentratie fijn stof ligt overal in de gemeente Apeldoorn onder de 40 µg/m³. Daarmee is te concluderen dat de huidige uitstoot ruim onder de norm is: er is geen probleem met de luchtkwaliteitsituatie in Apeldoorn. Wat betreft geluidsoverlast geldt dat er een aantal inwoners last heeft van geluidsoverlast. Het Actieplan 'Omgevingslawaaai 2013-2018' benoemt een aantal maatregelen om dit te verminderen.

9 Trends en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk gaat in op trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die van belang zijn bij de ontwikkeling van de nieuwe verkeersvisie.

9.1 Trends

Initiatieven vanuit de samenleving worden steeds belangrijker

Door de veranderende maatschappij is de positie van de overheid de laatste jaren veranderd. De maatschappij vraagt meer om participatie in beleid en uitvoering. Daarnaast ontstaat onder financiële druk een grotere roep om participatie.

De rol van de overheid verschuift van sterk sturend naar een overheid die faciliteert. Ruimtelijke ontwikkelingen worden kleinschaliger en de gemeente gaat nadrukkelijk samen met burgers, organisaties en bedrijven in gesprek om initiatieven vanuit de samenleving vorm te geven. Deze initiatieven vanuit de samenleving kunnen de beperktere financiële armslag van de gemeente deels opvangen. Dit biedt kansen voor de gemeente om maatregelen op het gebied van mobiliteit op een innovatieve manier uit te voeren.

Ook in de ontwikkeling van het nieuwe mobiliteitsplan Apeldoorn is ingespeeld op deze trend. De betrokkenheid van stakeholders is gewaarborgd door gebruik te maken van de workshops.



Vergrijzing

De bevolkingssamenstelling van Apeldoorn zal in 2030 behoorlijk zijn veranderd: relatief gezien neemt het aantal ouderen sterk toe. De groep van 65 jaar en ouder is in 2030 anderhalf keer zo groot als in de huidige situatie. De ouderen van nu en van de nabije toekomst zijn welvarender, fitter en mobieler. Vooral de jongere ouderen zijn bij uitstek een actieve, uithuzige en mobiele groep (Actief ouder worden in Nederland, 2012). Deze groep trekt erop uit: met de fiets, de auto en meer korte en lange vakanties met het vliegtuig. Voor de toekomstige mobiliteitsopgave is het van belang dat Apeldoorn op de trend inspeelt. Apeldoorn kent een interessant buitengebied dat zich leent voor dagtochtjes met de fiets. De ontsluiting van het buitengebied voor E-bike en doorsteekjes om te wandelen zijn hiervoor nodig. Ook de inrichting van de infrastructuur vergt aandacht. Zo min

mogelijk obstakels voor de (oudere) fietsers en genoeg ruime fietsvoorzieningen zowel voor de fietspaden als de stallingen.

Veranderend winkellandschap

Het winkellandschap in Nederland is de afgelopen jaren sterk veranderd en zal dat ook blijven doen. De belangrijkste trend die hierbij vaak wordt genoemd is online winkelen. Aankopen van producten via internet (eerst boeken, toen schoenen en nu ook kleding) blijft toenemen. Vooral de winkelcentra die niet onderscheidend zijn, hebben het moeilijk en kampen met veel leegstand. In Gelderland is de gemiddelde winkelleegstand 10% en groeiende. De 'zappende consument' is flexibel en kiest voor meer verschillende winkelgebieden. Het belangrijkste motief voor de keuze van een winkelgebied is beleving. Het gaat de consument niet zozeer om het kopen van producten, dat kan immers ook online, als wel om de beleving die bij het winkelen hoort. Vooral historische binnensteden scoren hierin goed.



Voor dagelijkse boodschappen geldt deze trend (nog) niet. Ook de online aankopen zijn hierin nog een beperkt deel van het totaal. Het is nog onduidelijk welke vlucht dit gaat nemen. De logistieke dienstverlening speelt al wel in op deze trend. Er komen steeds meer verschillende afhaalpunten voor de online aankopen. Nu nog in de supermarkten, maar dadelijk ook bij de stations en bij de verzorgingsplaatsen bij de snelwegen (gecombineerd met tankstations).

Ook Apeldoorn heeft te maken met deze effecten. De stad probeert hierop in te spelen in de structuurvisie en benoemt dat het centrum zich moet herprofilieren en aanpassen.

Trends in mobiliteit

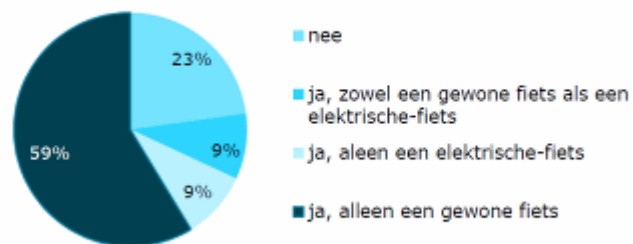
De E-bike is in opkomst

In de verkopen van rijwielen blijft de verkoop van de E-bike doorgroeien. Het belangrijkste effect van de opkomst van de E-bike is dat gebruikers circa 2x zoveel kilometers afleggen dan met een normale fiets, mede door het gemak en de hogere snelheid van de fiets. Naar schatting van het KIM (Mobiliteitsbalans 2013) heeft 5% van de Nederlandse bevolking inmiddels een E-bike. Van de 60-plussers is dat nu ruim 10%. De groei van de E-bike zal doorzetten als de E-bike ook voor andere doelgroepen interessant wordt. Niet alleen ouderen, maar ook forenzen en zelfs jongeren kiezen nu steeds meer voor een E-bike. De E-bike is beschikbaar in verschillende uitvoeringen. De meeste elektrische fietsen hebben een trapondersteuning tot 27km/h. Tegenwoordig zijn ook snellere uitvoeringen beschikbaar, waarbij fietsers gemakkelijk snelheden halen tot 40 km/h. Op dergelijke snelheidsverschillen is de Nederlandse fietsinfrastructuur niet berekend; landelijk beleid zal hiervoor worden uitgewerkt.

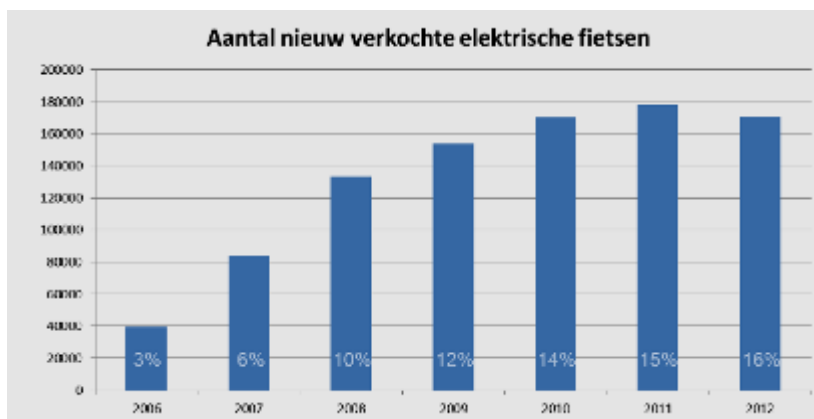
Het percentage inwoners in Apeldoorn dat op dit moment een elektrische fiets heeft is ongeveer 18% (I&O Research, 2014). De verwachting is dat dit aandeel verder groeit in de komende jaren.

Figuur 4.4

Heeft u een (elektrische) fiets? (n=1.026)



Figuur: Percentage inwoners Apeldoorn die beschikt over een fiets



Figuur: Aantal nieuw verkochte elektrische fietsen

Verdere verzwarening avondspits

Ongeveer de helft van alle afgelegde kilometers in het verkeer betreft bezoek aan familie of vrienden, uitgaan of recreatieve reizen. In de toekomst zal dit afhankelijk van de regio verder toenemen. Dit zijn ritten die niet of nauwelijks in de ochtendspits voorkomen, maar wel de avondspits belasten. De avondspits zal daarmee de komende jaren aan zwaarte toenemen. Ook zullen andere piekmomenten ontstaan, zoals de zaterdagmiddagspits of op specifieke feestdagen zoals Tweede Paasdag of Hemelvaartsdag. Ook de toename van evenementen zal voor de gemeente Apeldoorn voor grotere piekmomenten zorgen.

Thuiswerken

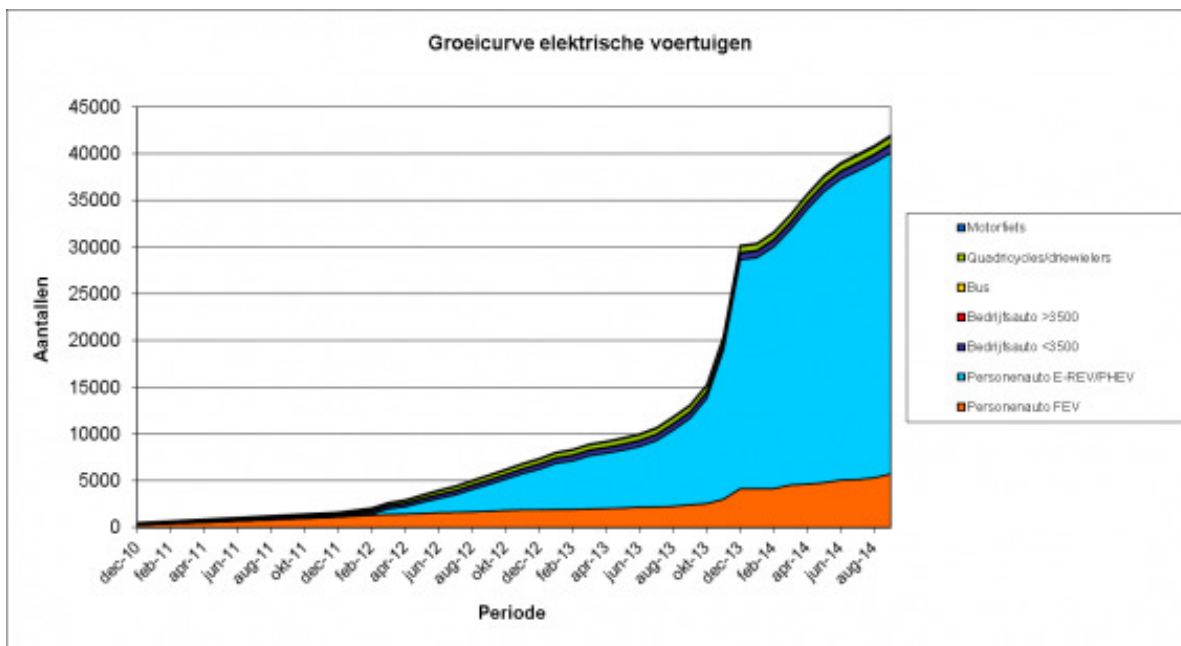
De huidige maatschappij maakt in toenemende mate gebruik van de mogelijkheden die het internet biedt. Mensen werken vaker thuis of elders dan de vaste plek op kantoor, er worden vaker producten gekocht op het internet en op sociaal gebied zijn de mogelijkheden om elkaar 'online' te ontmoeten, waar en wanneer je maar wilt, inmiddels eindeloos. Deze nieuwe ontwikkelingen resulteren in een andere dynamiek op het gebied van mobiliteit. De tabel hiernaast laat dit zien. De netto-effecten van ICT op mobiliteit zijn volgens verschillende experts echter moeilijk vast te stellen. Het KIM stelt bijvoorbeeld: "Veel mensen verwachten dat een verdere digitalisering van de samenleving tot een daling van de mobiliteit zal leiden. Dat is echter helemaal niet zo duidelijk. ICT genereert namelijk ook nieuwe activiteiten en daarbij behorende mobiliteit. Dat de toenemende digitalisering een impact heeft op de mobiliteit, is zeker. Uit de aanwezige literatuur en data is echter vaak moeilijk af te leiden hoe groot de netto-impact precies is" (KIM, Mobiliteitsbalans 2012, p. 75). Kortom, hoewel netto-effecten moeilijk zijn vast te stellen, blijkt wel dat mobiliteitspatronen veranderen.

	Substitutie	Neutraliteit	Modificatie	Generatie	Efficiëntie
E-werken	X		X	X	
Business to Consumer e-commerce	X	X	X	X	X
Consumer to Consumer e-commerce	X			X	
Internetbankieren	X				
E-conferencing	X	X		X	
Vrijtijdsbesteding via Internet	X		X	X	X

Figuur: Type effecten van e-activiteiten op mobiliteit.

Duurzame automobilititeit

Naast de toename van de E-bike komt ook de elektrische auto steeds meer op. De overheid stimuleert fiscaal de aanschaf van elektrische auto's waardoor het aantal (gedeeltelijke) elektrische auto's in het afgelopen jaar sterk is gestegen. Dit is ook te zien in onderstaande figuur. Deze belastingtechnische ondersteuning blijft de komende jaren waarschijnlijk bestaan. De verwachting is daarom dat het aandeel elektrische auto's in de toekomst blijft groeien.



Figuur: Toename aantal elektrische voertuigen (Bron: RVO)

Volgens de nieuwe structuurvisie (2014) groeit het aandeel van de elektrische auto in het totaal aantal auto's. Op dit moment is de penetratiegraad echter nog zeer beperkt: 0.2 per 1000 personenauto's op 1 januari 2012 (ECN, 2012). Om de groei van elektrische auto's optimaal te kunnen laten plaatsvinden, zijn oplaadpunten nodig. Bovendien is de actieradius van de accu's van veel elektrische auto's nog steeds relatief beperkt, hoewel de ontwikkelingen snel gaan. Oplaadpunten voor elektrische auto's zijn daarom belangrijk om duurzame automobilititeit te kunnen blijven stimuleren.

Slim werken, slim reizen (Intelligent Transport Systems)

Op het gebied van ITS gaat de ontwikkeling snel. Tot nu toe bestonden er twee typen ITS:
 a) Voertuigsystemen waarbij er geen interactie is met gegevensbronnen buiten het voertuig
 b) Wegkantssystemen waarbij er geen interactie is met gegevens van individuele voertuigen

Nieuw is nu dat door ICT ontwikkelingen er mogelijkheden bestaan voor interactie tussen individuele voertuigen en andere gegevensbronnen. Denk bijvoorbeeld aan communicatie over en weer tussen voertuigen onderling of tussen voertuig en wegwant. Hierbij ontstaan mogelijkheden voor automatische voertuigengeleiding: Hierbij heeft iedere personenauto een adaptieve cruise control waarbij een bepaalde snelheid wordt ingesteld. Indien nodig, kan door middel van een ITS-systeem ervoor worden gezorgd dat auto's zich aanpassen aan de snelheid die op dat moment gewenst is, zonder dat de bestuurder hiervoor hoeft in te grijpen. Dit biedt een interessant perspectief voor de toekomst, net name op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming ((SWOV (2010), Factsheet Intelligente Transportsystemen (ITS) en verkeersveiligheid).



Concrete ontwikkelingen die de laatste maanden plaatsvinden op dit gebied zijn bijvoorbeeld de proef met de 'zelfrijdende vrachtwagens' in Zwolle: Minister Schulz heeft mogelijk gemaakt dat hier vrachtwagens in colonne zelfrijdend de snelweg op konden. Daarnaast heeft ook de gemeente Ede-Wageningen grote ambities op het gebied van zelfrijdende auto's. In december zullen twee auto's tussen station Ede-Wageningen en de campus in Wageningen zonder stuur en chauffeur tussen het verkeer op de wegrijden.

Ontwikkelingen openbaar vervoer

De provincie Gelderland stelt in hun visie op het openbaar vervoer dat het huidige aanbod niet meer voldoet aan de vraag en bovendien niet meer betaalbaar is. De provincie wil het openbaar vervoer daarom herijken en stelt voor om drie niveaus te introduceren waarin steeds de reiziger centraal staat:

- Vastnet
- Stadsnet
- Flexnet

De nieuwe basismobiliteit

Waarschijnlijk komt er minder budget voor het openbaar vervoer in de stad, waardoor het aanbod reguliere buslijnen minder wordt en er meer sprake is van bijvoorbeeld een vraagafhankelijk systeem. Vraag voor de gemeente Apeldoorn is hoe we de herijking van deze netten voor ons zien en wat nu de definitie van basismobiliteit voor onze bewoners is. Onderdeel hiervan is dat we de traditionele groepen (regulier, school, indicatie) zouden moeten mengen tot één effectief systeem. Belangrijk is om dit zo optimaal en zo efficiënt mogelijk in te delen. Er moeten criteria benoemd worden waarin bijvoorbeeld een bus overdag naadloos wordt geflankeerd door een vraagafhankelijk systeem in de avonduren. Dit moet veel aandacht in de verkeersvisie krijgen: voor de uitwerking is er discussie met de burgers nodig.

De provincie beperkt zich tot het kernnet

De Provincie zal haar taken afstoten aangezien in de OV visie is vermeld dat zij zich tot het kernnet zullen beperken. Praktisch betekent dit voor de gemeente Apeldoorn dat er waarschijnlijk nog maar één of twee reguliere buslijnen vanuit de provincie in het net worden behouden. De provincie heeft als voornemen die taken naar de regio's over hevelen, maar voor de Stedendriehoek is Apeldoorn de enige met een stadsdienst, dus Apeldoorn staat alleen wat betreft het inrichtingen van een stadsnet. Organisatorisch/bestuurlijk wordt dit een belangrijke opgave, ook omdat deze decentralisatie gepaard gaat met bezuinigingen.

Opgave en ambitie voor de verkeersvisie is dat de gemeente Apeldoorn anticipeert op de ontwikkelingen die gaan komen en beleid probeert te formuleren over de eigen doelstellingen, in plaats van alleen te reageren op de plannen van andere gremia.

Samenwerking op het gebied van VM en MM

Er vindt in toenemende mate samenwerking plaats op het gebied van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement tussen regionale wegbeheerders Rijk, Provincies en Gemeenten. Middels regelscenario's vindt steeds meer regie en afstemming plaats op het regionaal netwerk.

Regionale afstemming mobiliteitsmanagement

Op het gebied van mobiliteitsmanagement is er op regionaal gebied vooral ontwikkeling vanuit Beter Benutten / Beter Benutten Vervolg. Dit programma biedt mogelijkheden voor het Nieuwe werken/slim reizen, stimuleren alternatief vervoer, alternatieven stedelijke distributie en ITS (slimme incar toepassingen en ontsluiten bigdata voor serviceproviders van oa navigatiebedrijven etc). Voor de regio stedendriehoek is hier een convenant met het rijk ondertekend voor 2014 tm2017 voor een totaalbedrag van 11 miljoen euro. Groot deel bekostigd door rijk en provincies.

9.2 Infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen

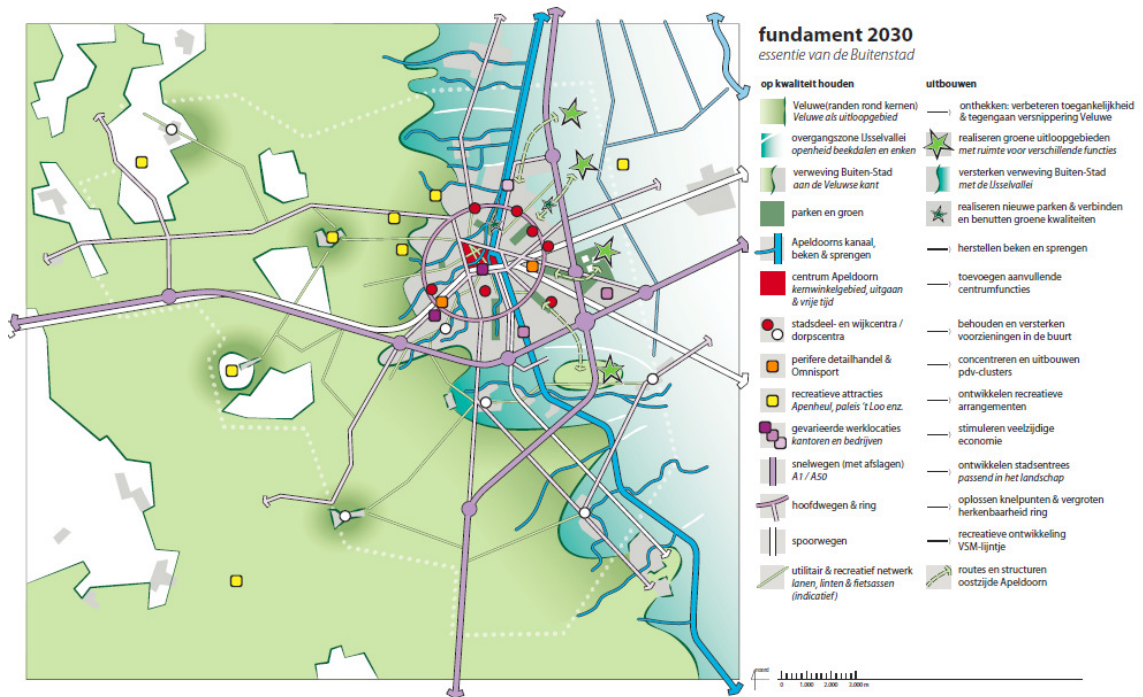
Structuurvisie:

Apeldoorn wil graag een nóg betere Buitenstad worden, wordt in de structuurvisie gesteld. Dat Apeldoorn al een Buitenstad is, betekent dat de gemeente zich gelukkig niet hoeft te forceren om nieuwe dingen te verzinnen om Apeldoorn op de kaart te zetten. Het is belangrijk dat de eigen kwaliteiten van Apeldoorn op orde blijven en worden uitgebouwd waar dat nodig is. Vaak is de aanzet hiervoor al gegeven in lopend beleid.

De volgende gebieden of structuren maken deel uit van het fundament van de Buitenstad:

- de Veluwe
- overgangszone IJsselvallei
- verweving buiten & stad
- parken & groen
- Apeldoorns kanaal, beken & sprengen
- centrum Apeldoorn

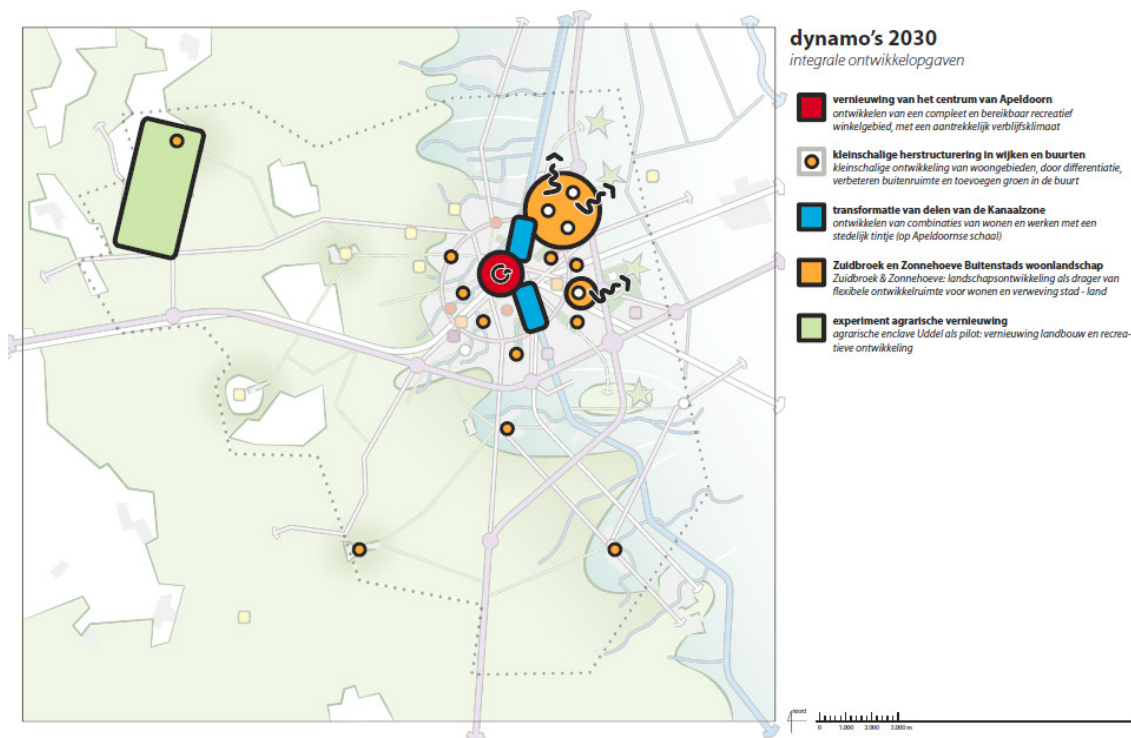
- fijnmazige voorzieningenstructuur
- perifere detailhandel
- geprofileerde werklocaties
- snelwegen & spoorlijnen
- stedelijke hoofdwegen
- lanen, linten & fietsroutes



Figuur: Fundament 2030 Apeldoorn

Structuurvisie: dynamo's 2030

De gemeente heeft in haar structuurvisie een viertal gebieden benoemd waarvoor zij zich extra wil inspannen om ontwikkeling van de grond te krijgen aangezien deze gebieden een meerwaarde leveren voor de hele stad. Het zijn altijd gebieden waar de kwaliteiten (nog) niet op het niveau van de Buitenstad zijn en de bijbehorende opgaven zijn vaak ingewikkeld. Bijvoorbeeld doordat er veel tegelijkertijd speelt, of omdat de bijbehorende oplossingen vragen om een lange adem. Deze gebieden worden 'dynamo's voor vernieuwing' genoemd: net als bij een echte dynamo moet je eerst zelf iets doen voordat er iets gebeurt. Maar als je de gebiedsontwikkelingen aan de praat hebt, dan voegen ze ook echt iets nieuws toe aan de Buitenstad. Onderstaand kaartbeeld laat deze dynamo's zien.



Figuur: Dynamo's 2030 Apeldoorn

1) Vernieuwing van het centrum van Apeldoorn

Het huidige centrum van Apeldoorn wordt gedragen door het ruime aanbod aan stedelijke voorzieningen. Het uitbouwen ervan moet zich met name richten op de verbreding van het winkelaanbod en de toevoeging van (recreatieve) verblijfskwaliteit. Stedelijke voorzieningen die voor de gemeente uniek zijn, willen wij zoveel mogelijk in het centrum concentreren. Daarbij gaat het zowel om winkelaanbod dat Apeldoorn elders niet kent, als om culturele voorzieningen, horeca en leisure. Als ze ook qua omvang bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het centrumgebied, moeten er altijd een plek in het centrum te vinden zijn, ook als de functies grootschalig zijn. Het centrum moet een betere positie gaan innemen binnen het Veluwe toerisme. Daarbij haken we aan bij de ontwikkeling dat winkelen (funshoppen) zich inmiddels heeft omgevormd tot een recreatieve activiteit van formaat. Om hierop aan te sluiten is het nodig dat het centrum over een gevarieerder aanbod aan winkelveorzieningen beschikt, maar vooral ook dat de verblijfskwaliteit verbetert. Door het winkelgebied te verruimen naar een aangename winkelroute ('winkel-acht'), door buitenruimten opnieuw in te richten en door het toevoegen van horeca, cultuur en (all weather) leisure wordt de binnenstad aantrekkelijker. In een gezinsstad als Apeldoorn mogen ook faciliteiten voor kinderen en kinderopvang natuurlijk niet ontbreken. Betere zichtbaarheid van de grote hoeveelheid Jugendstil-architectuur zal bijdragen aan de versterking van het eigen ruimtelijke profiel van het centrumgebied (Structuurvisie 2030).

2) Kleinschalige herstructurering in wijken en buurten

De buurten en wijken van Apeldoorn liggen er over het algemeen goed bij en de woontevredenheid is hoog. Grote probleemwijken, zoals die in veel andere grotere steden te vinden zijn, kent Apeldoorn gelukkig niet. Eventuele toekomstige problemen worden bij voorkeur preventief aangepakt. De meeste buurten en wijken zijn al van Buitenstadniveau en zullen die kwaliteit de komende tijd bijna als vanzelf behouden. Extra aandacht is hier meestal niet nodig. In een aantal gevallen is die extra aandacht echter wel vereist. Dat is met name het geval in de oudere grootschalige wijken aan de zuid- en oostzijde van de stad. Ook daar gaat het echter niet om hele grote opgaven, maar vooral om een reeks kleinere, die vaak wel in samenhang kunnen worden aangepakt. Denk aan het kwalitatief aanpassen van woningen aan de verschuivingen in de vraag, aan het levensloopbestendig maken van woningen en aan het bouwtechnisch en energetisch aanpassen ervan. Maar vaak gaat het ook om hergebruik van leegkomende scholen of locaties, verbetering van het waterbergende vermogen van buurten en het beheer van de openbare ruimte. Als inspiratie voor de kwaliteit van dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen zullen wij voor de stad een kookboek laten opstellen, net zoals die er al zijn voor het landschap en de dorpen (Structuurvisie 2030).

3) *Transformatie van delen van de Kanaalzone*

Met de groei van Apeldoorn in oostelijke richting is het Apeldoorns Kanaal steeds centraler binnen de stad komen te liggen, als het kloppende hart van de Apeldoornse bedrijvigheid. Sinds het in 1972 voor de scheepvaart gesloten werd, hebben echter veel van de aanliggende terreinen hun functie verloren. Delen van de Kanaalzone zijn verouderd en er zijn bedrijven gevestigd die hinder veroorzaken. De Kanaalzone is een barrière geworden. Door de centrale ligging en door de deels groene en deels industriële uitstraling vormt de Kanaalzone echter ook een uniek gebied in de stad. In de Kanaalzone heeft de gemeente daarom al enkele jaren lang de kans gegrepen om nieuwe combinaties van wonen en werken aan het water te ontwikkelen. Direct grenzend aan het Centrum is de Kanaalzone daardoor flink van kleur verschoten. De Kanaaloevers zijn veel stedelijker geworden. Maar wel Apeldoorns, door de ruime opzet, de goed ingerichte openbare ruimte en de groene omgeving (Structuurvisie 2030).

Hiermee wil de gemeente de komende jaren doorgaan, zij het op kleinere schaal. De focus ligt vooral op de centrale delen van de Kanaalzone en het Zwitsal terrein. In het hele plan wordt uitgegaan van een veel dunnere en meer groene invulling, zowel in de publieke als de private locaties. Dat sluit aan bij de ontwikkeling zoals die reeds gaande was: meer 'Apeldoorns' bouwen met bijvoorbeeld meer grondgebonden woningen.

4) *Experiment agrarische vernieuwing*

Vanuit de ambitie om de economische vitaliteit van onze buitengebieden te bevorderen wil de gemeente ruimte bieden voor vernieuwing van de agrarische sector. Daarom werken we aan het experiment 'agrarische vernieuwing' in de agrarische enclave Uddel. Doel ervan is om een integraal plan op te stellen voor het terugdringen van de ammoniakbelasting, een beter landschap en meer natuur, met aandacht voor dierenwelzijn. Dit doen we samen met de andere gebiedspartners. De agenda die we hierbij hebben gaat ook over leefbaarheid en economie. Private partijen worden betrokken en we denken vanuit (ontwikkelings) kansen, niet vanuit belemmeringen. Dat past ook bij de kansenbenadering van deze structuurvisie (Structuurvisie 2030).

'Trends en ontwikkelingen'

In de wereld van mobiliteit zijn een aantal trends te zien die in de periode van de nieuwe verkeersvisie Apeldoorn zichtbaar zullen worden. Initiatieven vanuit de samenleving worden steeds belangrijker; de bevolkingssamenstelling veranderd, er komen steeds meer actieve ouderen met vrije tijd. Het winkellandschap verandert in Apeldoorn en daarbuiten en in de mobiliteit stabiliseert de groei van het autogebruik en blijft de elektrische fiets doorgroeien, waardoor grotere afstanden befietsbaar worden. De elektrische auto komt op en de organisatie van het openbaar vervoer gaat veranderen.

De gemeente Apeldoorn benoemt in haar structuurvisie ten eerste het fundament van de stad en heeft daarnaast vier dynamo's benoemd waarin de ruimtelijke ontwikkelingen de komende tijd gaan plaatsvinden:

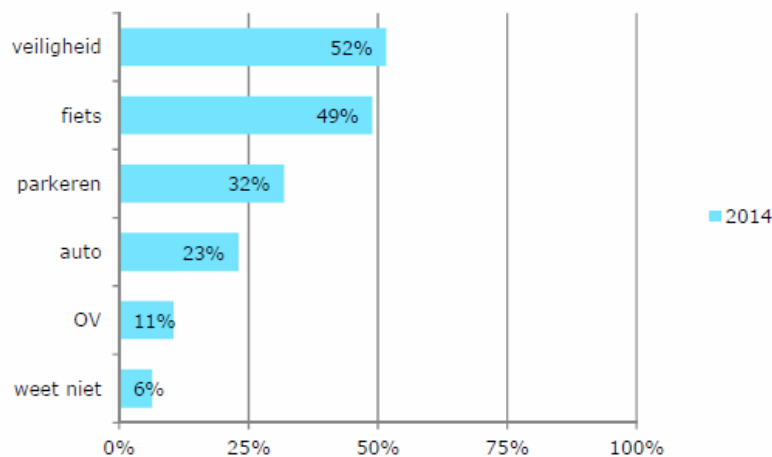
- Vernieuwing van het centrum
- Kleinschalige herstructurering wijken en buurten
- Transformatie van delen van de kanaalzone
- Experiment agrarische vernieuwing

10 Wat vindt de inwoner belangrijk

I&O Research Onderzoek

Uit het I&O Research (2014) blijkt dat inwoners van de gemeente Apeldoorn met name aandacht willen voor verkeersveiligheid, fiets en parkeren voor de herijking van het verkeersbeleid van Apeldoorn. Onderstaande figuur laat dit zien.

Welke van de volgende onderwerpen zijn voor u het belangrijkste bij de herijking van het verkeersbeleid van Apeldoorn? (n=1.030)



Specifieke aandachtspunten voor de herijking van het verkeersbeleid die genoemd worden zijn:

- instelling verkeerslichten: groene golf (ook voor fietsers)/ voorrang voor fietsers en voetgangers/ verkeerslichten voor voetgangers langer op groen;
- duidelijke markering fietspaden en duidelijke scheiding van voet- en fietspaden;
- planning van werkzaamheden;
- duidelijke bebording bij werkzaamheden (bij begin en einde);
- geen brommers, scooters et cetera op fietspaden;
- begroeiing over fietspaden;
- handhaving op fietsgedrag (fietsers op voetpaden, bellend) en snelheidscontrole;
- verkeersremmende maatregelen in 30 km zones;
- aanpak onveilige wegen voor fietsers, met name schoolgaande jeugd;
- ongelijke trottoirs (stoeptegels controleren);
- parkeergelegenheid centrum;
- betere doorstroming ringweg (bijv. door meer wegen open te stellen voor auto);
- minder eenrichtingsverkeer;
- aandacht doorstroming Apeldoorn West met alle attracties;
- aandacht specifieke knelpunten of verkeersonveilige situaties.

Workshop 9 december herijking verkeersvisie met dorps- en wijkraden

Hiervan bestaat een apart verslag.

Workshop 10 februari herijking verkeersvisie met ondernemers

Hiervan bestaat een apart verslag.

11 Conclusie en wat betekent dit voor de koers?

Deze laatste paragraaf vat de huidige situatie op het gebied van verkeer en vervoer in Apeldoorn samen en geeft input voor de koersnota en de verkeersvisie: wat zijn nog aandachtspunten en waar is nog verbetering mogelijk?

Rijk

Meer in het algemeen stelt het Rijk zich op als facilitator voor het beter benutten van infrastructuur en verkeerstechnologie. Ook heeft het rijk een initiërende rol op het gebied van gedragsbeïnvloeding (Beter Benutten II) en verkeerstechnologie. Meer specifiek heeft de Rijksoverheid, gezien de toename van het (vracht)verkeer op de A1, besloten tot verbreding van de A1 en maatregelen rondom het knooppunt Beekbergen. De aanleg hiervan gebeurt in twee fasen: 2017-2020 en 2024-2028.

Provincie

In de omgevingsvisie van de provincie ziet de provincie op het gebied van mobiliteit voor de Stedendriehoek dat de provincie verantwoordelijk is voor het onderhoud van de wegen, er wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid met omliggende stedelijke netwerken (Verbreding A1, ontwikkeling HOV richting Arnhem-Nijmegen) en partijen bij elkaar brengt rond de doorontwikkeling van 'Europese corridors'. Daarnaast speelt de herijking van het openbaar vervoer en het begrip 'basismobiliteit' een grote rol de komende jaren.

Regionaal

In de omgevingsagenda 'Stedelijk netwerk Stedendriehoek' streeft men naar een schoon mobiliteitssysteem. Concreet in de mobiliteitsagenda worden de volgende acht punten benoemd:

1. Capaciteitsvergroting A1
2. Aantakken van de regio op de hoofdwegen
3. Verbinden Noord – Zuid
4. Spoorboekje verbeteren
5. Fietsruggengraat realiseren
6. Een goede en toekomstvaste basismobiliteit
7. Een samenhangend en robuust vervoersysteem in de regio
8. Beter Benutten

In Stedendriehoek verband wordt moment onderzoek gedaan naar 10 regionale fietsroutes, de 'fietsruggengraat'. Voor Apeldoorn gaat het om vier routes, te weten Apeldoorn-Zutphen, Apeldoorn-Dieren, Apeldoorn-Vaassen en Apeldoorn-Deventer.

Lokaal

Op gemeentelijk niveau stelt het bestuursakkoord 'door' dat er een nieuwe visie op mobiliteit moet komen. Daarnaast biedt de structuurvisie 'Apeldoorn biedt ruimte' aanknopingspunten voor de herijking van de verkeersvisie. De visie dient als kapstok voor de verkeersvisie: de nieuwe verkeersvisie moet ten dienste staan van de structuurvisie.

De structuurvisie 'Apeldoorn biedt ruimte' benoemt vier centrale hoofdpunten:

1. Apeldoorn versterken als comfortabele (gezins)stad
2. De positie van Apeldoorn versterken als toeristisch toplandschap
3. Het stimuleren van innovatie in onze veelzijdige economie
4. Inzetten op lokale duurzaamheid

De beleidsstukken 'Regieplan binnenstad' en 'Welkom in Apeldoorn' bieden specifiek aanknopingspunten voor de nieuwe verkeersvisie op deze gebieden.

Huidige situatie inwoners en wat betekent dit voor de koers?

Apeldoorn telt in 2015 158.000 inwoners. Tot het jaar 2035 zal dit inwoneraantal gelijk blijven. De bevolkingsopbouw verandert echter wel: de gemeente vergrijsd sterk. Het aantal jongeren blijft ongeveer gelijk. De tijd van grote nieuwe uitleglocaties in korte tijd is voor de gemeente Apeldoorn voorlopig voorbij. De ontwikkeling van nieuwe woongebieden zal binnen de gemeente vooral plaatsvinden in Zuidbroek en Zonnehoeve.

De groep 65+'ers zal de komende periode groeien: meer ouderen die tegelijkertijd steeds vitaler worden. Deze groep is welvarend en heeft vrije tijd beschikbaar die ze zullen gebruiken om buitenshuis activiteiten te ontplooiën, zoals wandelen en fietsen. De gemeente Apeldoorn heeft een aantrekkelijk buitengebied voor recreatie; het verder toegankelijk maken hiervan verdient aandacht. Ook de infrastructuur voor de mobiele ouderen verdient aandacht. Het is belangrijk obstakels zo veel mogelijk te verwijderen en meer ruimte voor fiets en voetgangers te creëren.

Werken, voorzieningen en evenementen in het kort

De gemeente Apeldoorn beschikt over ongeveer 95.000 arbeidsplaatsen. Sterk vertegenwoordigd zijn de financiële dienstverlening en informatietechnologie. Daarnaast zijn de maakindustrie, zorg, caresector en de vrijetijdseconomie sectoren die groei- en ontwikkelkansen bieden. De logistiek en transportsector is groeiende in de gemeente. De aanwezigheid van de verschillende attractieparken in de stad zorgt voor een extra dynamiek op het gebied van mobiliteit in de stad. Grote evenementen zorgen voor piekmomenten in de verkeersdrukke.

De laatste jaren zijn veel bedrijven en instellingen, bijvoorbeeld Achmea, van het centrum naar locaties bij de A1 of A50 verhuisd. Dit heeft gevolgen voor mobiliteitspatronen: het station ligt minder aantrekkelijk ten opzichte van deze bedrijven. Daarnaast moet er kritisch worden gekeken naar buslijnen: het zwaartepunt van de vervoersstromen liggen voor forensen wellicht niet altijd meer op het station maar op de bedrijventerreinen aan de rand van de stad. Daarnaast liggen de verschillende attractieparken ook aan de rand van de stad.

Daarnaast is het belangrijk om stil te staan bij Apeldoorn als evenementenstad. Dit zorgt voor pieken in verkeersdrukke.

Mobiliteitssituatie en wat betekent dat voor de koers?

Niet het autogebruik, maar het autobezit is de afgelopen jaren vooral gegroeid. Deze groei zet ook de komende jaren door. Dit heeft gevolgen voor de parkeerbehoeften, zowel in de woonwijken als bij de voorzieningen. Met de samenleving zullen afspraken moeten worden gemaakt hoe om te gaan bij dreigende parkeerproblemen, waar is behoefte aan? Dit zal niet betekenen dat extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

Wat betreft het autogebruik valt op dat vooral de avondspits zwaarder wordt. Ook zullen andere piekmomenten ontstaan, zoals de zaterdagmiddagspits of op specifieke dagen, zoals Tweede Paasdag of Hemelvaartsdag. Zeker met de vele attractieparken en het toenemend aantal evenementen binnen de gemeentegrenzen. Evenementen zullen vaak op specifieke (feest)dagen worden gehouden.

Apeldoorn is een echte fietsstad: het aandeel van de fiets in de modal split is relatief hoog. Daarnaast wordt de bereikbaarheid van de (binnen)stad per fiets significant hoger beoordeeld dan de vervoerwijzen auto en openbaar vervoer. Het is belangrijk deze waardering op dit niveau te houden en Apeldoorn als fietsstad verder te verbeteren.

Huidige infrastructuur en wat betekent dit voor de koers?

Voor wat betreft de auto geldt dat de externe bereikbaarheid goed is geregeld, terwijl de interne bereikbaarheid nog wat aandacht vergt. De kruispunten in- en rondom het centrum zijn de afgelopen jaren drukker geworden. Daarnaast speelt nog steeds het vraagstuk hoe optimaal om te gaan met de centrumring en de buitenring. Het openbaar vervoer in Apeldoorn is op dit moment goed geregeld. Het concept basismobiliteit wordt gebruikt om een bepaald kwaliteitsniveau te garanderen. Voor de fiets geldt dat de 'fietsdoorstroommassen' in principe een goed concept zijn. Wellicht is een herziening nodig: een verbeterde herkenbaarheid en heroverwegen routes. Voor voetgangers moet een basisniveau beschikbaar zijn.

Parkeren en wat betekent dat voor de koers?

Het gebruik en de opbrengst van de parkeergarages in Apeldoorn neemt de laatste jaren af door de economische crisis en het veranderende winkellandschap. De verwachting is dat er de komende jaren nog meer gaat veranderen, zoals de opkomst van elektrisch rijden en de mogelijke overdracht van de uitvoerende taken van parkeren van gemeente naar de markt. Daarnaast vindt er op dit moment een overgang plaats naar het digitaal regelen van parkeerbepalingen: in de toekomst moet via DigiD online een parkeervergunning aan te vragen zijn. Ook is belparkeren een nieuw initiatief. Parkeren in Apeldoorn-West is een aandachtspunt: de attractieparken hebben niet genoeg parkeergelegenheden. Het (gratis) stallen van de fiets in de binnenstad blijft in de laatste vijf jaren stabiel.

Verkeer en milieu en wat betekent dat voor de koers?

De huidige uitstoot van stikstofdioxide en concentratie fijn stof ligt overal in de gemeente Apeldoorn onder de 40 µg/m³. Daarmee is te concluderen dat de huidige uitstoot ruim onder de norm is: er is geen probleem met de luchtkwaliteitsituatie in Apeldoorn. Wat betreft geluidsoverlast geldt dat er een aantal inwoners last heeft van geluidsoverlast. Het Actieplan 'Omgevingslawaaier 2013-2018' benoemt een aantal maatregelen om dit te verminderen.

Heersende opinie vanuit inwoners en wat betekent dit voor de koers?

Op basis van het onderzoek van I&O Research blijkt dat verkeersveiligheid en de fiets belangrijk blijven voor de inwoners van de gemeente Apeldoorn. Met name voor de fietsers wordt gesproken over een groene golf, waar mogelijk vooral voor fietsers en een duidelijke markering fietspaden en duidelijke scheiding van voet- en fietspaden.

In de workshop op 9 december kwam ook de fiets nadrukkelijk weer naar voren: blijf investeren in de fiets (Apeldoorn als gezinsstad), maar vergeet ook niet het openbaar vervoer (met de vergrijzing in het achterhoofd). Gezien de verschillen in de gemeente is het belangrijk om in de nieuwe verkeersvisie met een dorps- of wijkbenadering per gebied te komen waarin de knelpunten en uitdagingen per gebied aan bod komen.

Bovendien gaven de mensen van de dorps- en wijkraden aan dat de verkeersvisie moet zorgen voor een goede borging van het beleid: de realisatie van het beleid moet voorop staan in de verkeersvisie. Op het gebied van participatie stellen de dorps- en wijkraden dat er zeker een rol voor de maatschappij is in het verkeersbeleid, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid. Wel wordt gesteld dat participeren in het beleidsproces een voorwaarde is voor de participatie van inwoners en bedrijven in de uitvoering.

Trends en ontwikkelingen en wat betekent dat voor de koers?

In de wereld van mobiliteit zijn de komende decennia een aantal trends en ontwikkelingen waarop de gemeente moet anticiperen. Er is hierin onderscheid te maken in korte en lange termijn.

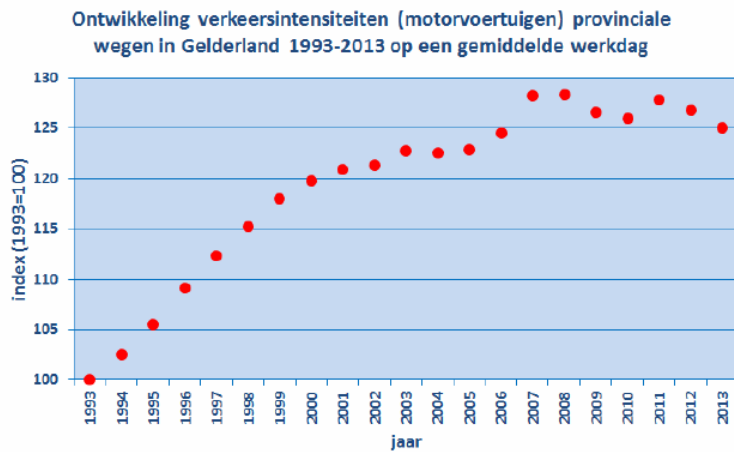
In de wereld van mobiliteit zijn een aantal trends te zien die in de periode van de nieuwe verkeersvisie Apeldoorn zichtbaar zullen worden. Initiatieven vanuit de samenleving worden steeds belangrijker; de bevolkingssamenstelling veranderd, er komen steeds meer actieve ouderen met vrije tijd. Het winkellandschap verandert in Apeldoorn en daarbuiten en in de mobiliteit stabiliseert de groei van het autogebruik en blijft de elektrische fiets doorgroeien, waardoor grotere afstanden

befietsbaar worden. De elektrische auto komt op en de organisatie van het openbaar vervoer gaat veranderen.

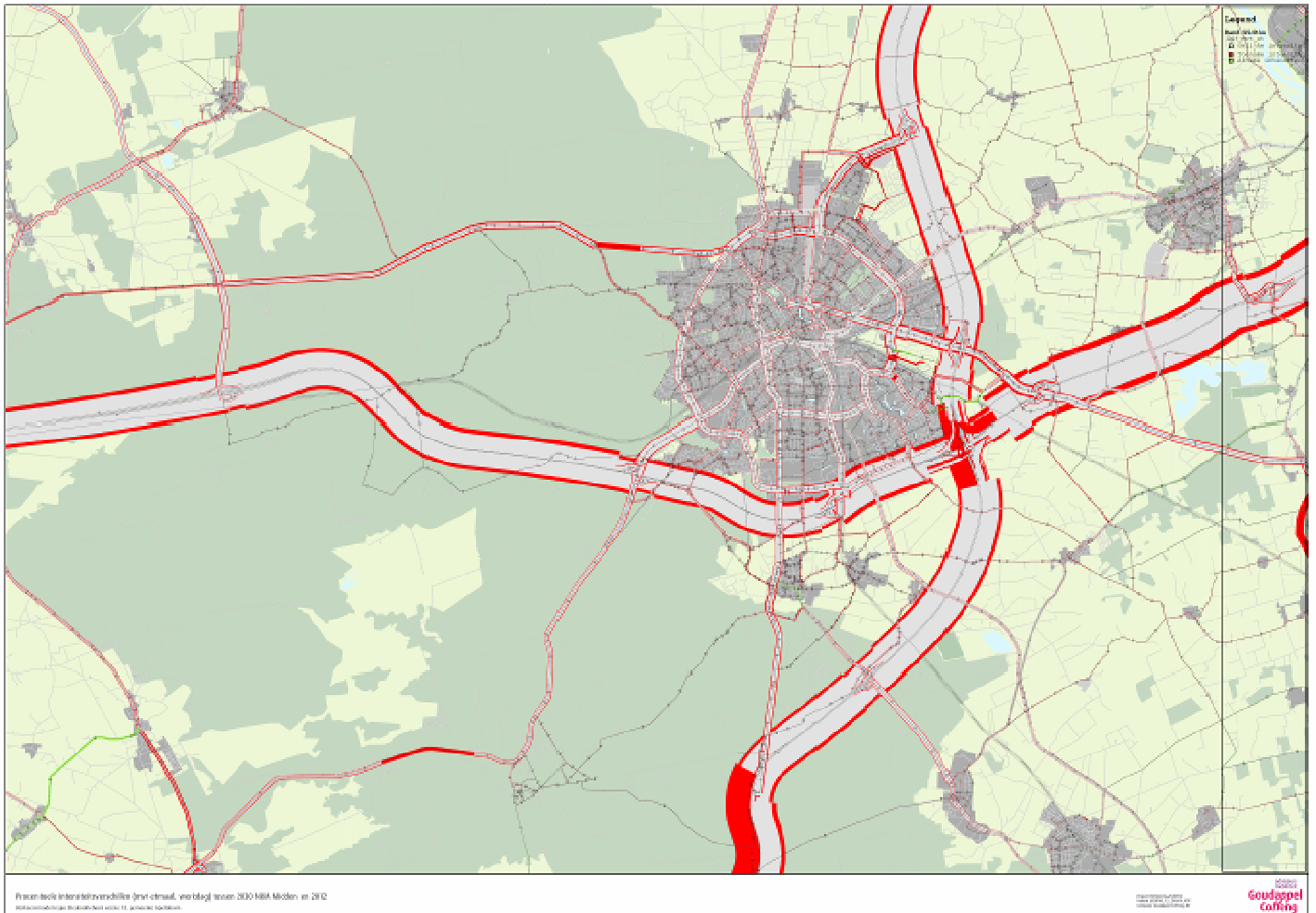
De gemeente Apeldoorn benoemt in haar structuurvisie ten eerste het fundament van de stad en heeft daarnaast vier dynamo's benoemd waarin de ruimtelijke ontwikkelingen de komende tijd gaan plaatsvinden:

- Vernieuwing van het centrum
- Kleinschalige herstructurering wijken en buurten
- Transformatie van delen van de kanaalzone
- Experiment agrarische vernieuwing

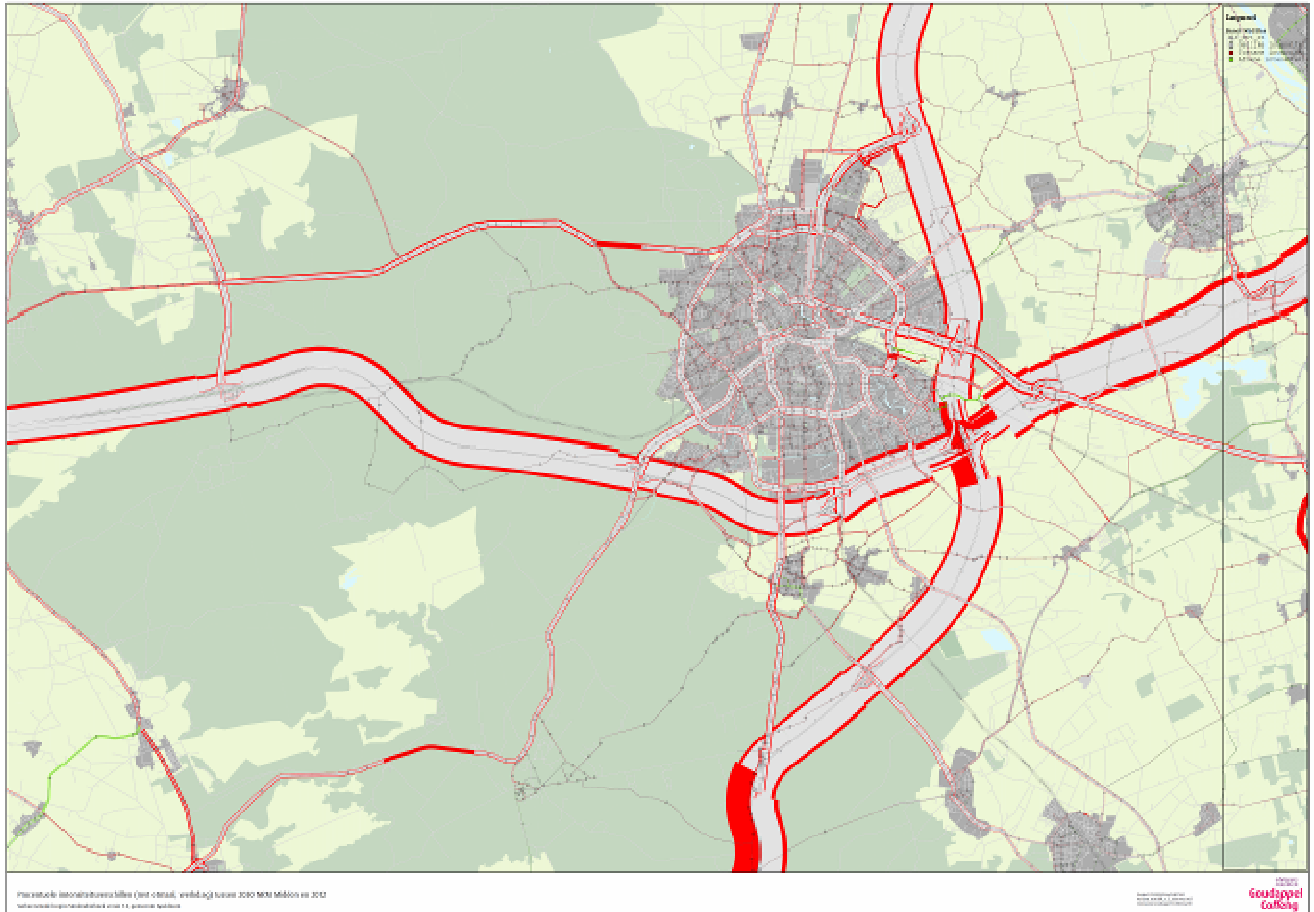
Bijlage 1 Ontwikkeling verkeersintensiteiten (motorvoertuigen) provinciale wegen



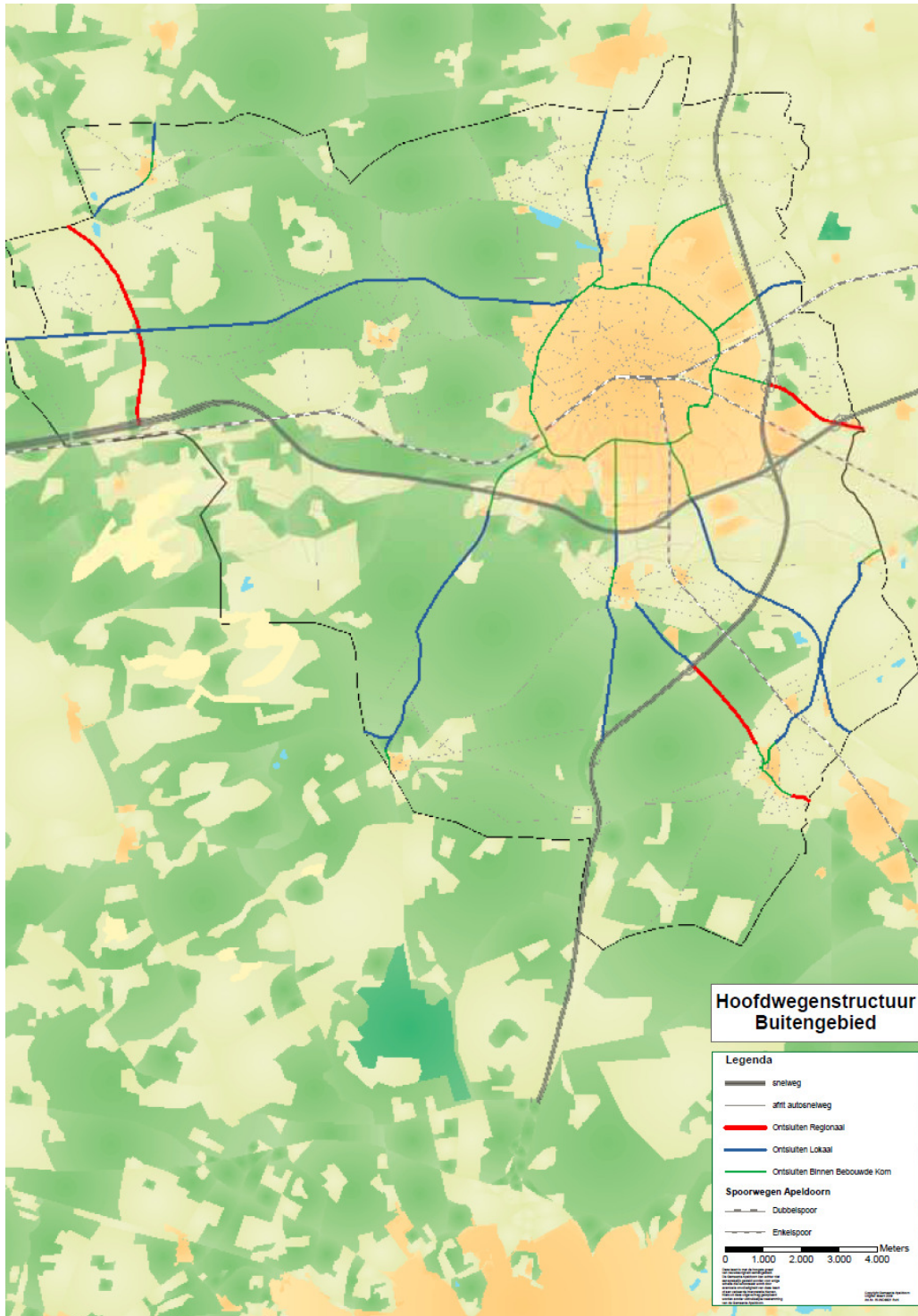
Bijlage 2 Verschilplot gemeente Apeldoorn 2020-huidige situatie



Bijlage 3 Verschilplot gemeente Apeldoorn 2030-huidige situatie



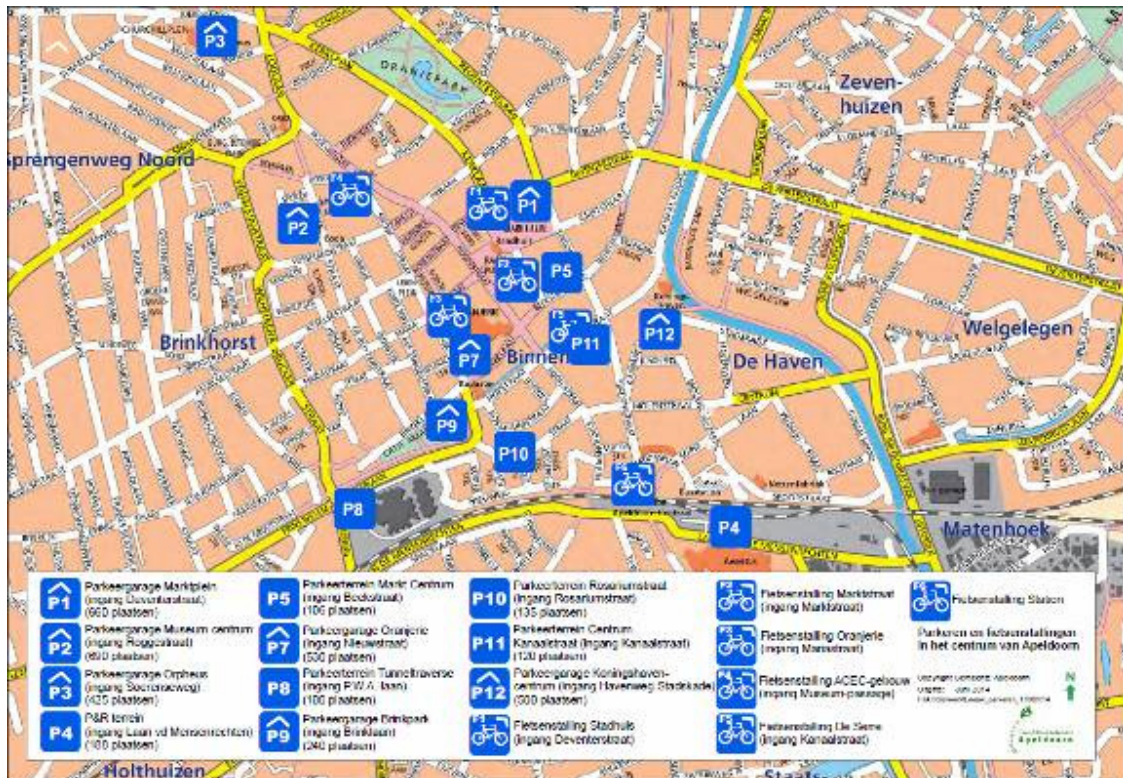
Bijlage 4: Hoofdwegenstructuur buitengebied



Bijlage 5 Regionale busverbindingen



Bijlage 6: Overzicht locaties parkeergarages en fietsenstallingen gemeente Apeldoorn



Bijlage 7: Parkeernormen gemeente Apeldoorn

Parkeernormen				(zie toelichting in nota "Actualisatie Verkeerskaart Parkeren")		Bijlage 2		
categorie	all-inn norm			correctie waarde	norm na correctie	aandeel bezoek		opmerking
	binnenstad	overig	norm per			binnenstad	overig	
wonen in de binnenstad								
woning	2,0		woning	- 0,5	1,5	0,25		a)
seniorenwoning	2,0		woning	- 0,8	1,2	0,2		a)
zorg-/aanleunwoning	1,0		woning		1,0	0,2		
kamerverhuur	0,5		wooneenheid		0,5	0,2		b)
wonen buiten de binnenstad								
woning:								
- zonder eigen parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,5	1,5		0,25	a)
- met garage met oprit		2,0	woning	- 0,25	1,75		0,25	a) c)
- met garage zonder oprit		2,0	woning	+ 0,25	2,25		0,25	a) c)
- met carport		2,0	woning		2,0		0,25	a) c)
- met tuinparkeerplaats		2,0	woning	+ 0,25	2,25		0,25	a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,4	1,6		0,25	a) d)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels individuele parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,4/-0,25	1,6/1,75		0,25	a) d)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met individuele parkeervoorziening		2,0	woning	-0,25	1,75		0,25	d)
seniorenwoning:								
- zonder eigen parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,8	1,2		0,2	a)
- met garage met oprit		2,0	woning	- 0,65	1,45		0,2	a) c)
- met garage zonder oprit		2,0	woning	- 0,05	1,95		0,2	a) c)
- met carport		2,0	woning	- 0,3	1,7		0,2	a) c)
- met tuinparkeerplaats		2,0	woning	- 0,05	1,95		0,2	a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,7	1,3		0,2	a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels individuele parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,7/-0,55	1,3/1,45		0,2	a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met individuele parkeervoorziening		2,0	woning	-0,55	1,45		0,2	
zorg-/aanleunwoning		1,0	woning		1,0		0,2	
kamerverhuur		0,5	wooneenheid		0,5		0,2	b)
werkgelegenheid								
kantoor	1,2	1,6	100 m ² bvo			0,15	0,3	
bedrijf	0,8	0,8	100 m ² bvo			0,1	0,1	
medische praktijkruimte	4,0	4,0	praktijkbeoefenaar			3,0	3,0	e)
garage/servicestation	3,0	3,0	100 m ² bvo			0,15	0,15	
autoshowroom	1,0	1,0	100 m ² bvo			0,35	0,35	
verpleeg-/verzorgingshuis	0,3	0,3	wooneenheid			0,2	0,2	
winkels								
stadcentrum: zaterdag/koopavond	3,3		100 m ² bvo			85%		f)
stadcentrum: maandag t/m vrijdag	2,1		100 m ² bvo			85%		g)
wijkcentrum: zaterdag/koopavond		4,0	100 m ² bvo				85%	h)
wijkcentrum: maandag t/m vrijdag		2,1	100 m ² bvo				85%	g)
buurtcentrum: zaterdag/koopavond		4,0	100 m ² bvo				85%	i)
buurtcentrum: maandag t/m vrijdag		2,1	100 m ² bvo				85%	g)
supermarkt	6,0		100 m ² bvo				85%	j)
toonzaal	1,7	1,7	100 m ² bvo				85%	
bouwmart/doe-het-zelf	2,1	2,1	100 m ² bvo				85%	
tuincentrum	4,0	4,0	100 m ² bvo				85%	
kwakerij	2,0	2,0	100 m ² bvo				85%	
onderwijs								
basisschool	0,5	0,5	lokaal					
voortgezet onderwijs jonger dan 18 jaar	1,0	1,0	lokaal					
hoger onderwijs	3,0	3,0	lokaal					k)
overig								
horeca in stadscentrum	3,3		100 m ² bvo					
horeca in woonbuurt		10,0	100 m ² bvo					
vergaderruimte	10,0	10,0	100 m ² bvo					
hotel in de stad	1,0	1,0	kamer					
hotel buiten de stad		1,5	kamer					
schouwburg/concertzaal	0,25	0,25	zitplaats					
bioscoop/kerk	0,2	0,2	zitplaats					
Citybox	0,1	0,1	100 m ² bvo					
sportschool	1,0	1,0	10 m ² nso					l)
alle niet genoemde categorieën								
per geval te bepalen								
Opmerkingen								
a) bij toepassing van de norm bij dubbelgebruik wordt uitgegaan van de volgende aanwezigheidspercentages: 60% op werkdagen 80% op zaterdagen/koopavonden 100% op avonden/zondagen								
b) bezoekersdeel geldt per woning								
c) bij meerdere gebouwde parkeervoorzieningen op eigen terrein dient tenminste het bezoekersparkeren openbaar toegankelijk te zijn								
d) van de norm dient tenminste 1,25 parkeerplaats per woning opgenomen te zijn in de parkeervoorziening								
e) of 1 per behandelkamer + 1 per arbeidsplaats								
f) toename parkeerdruk opvangen door stimuleren openbaar vervoer en fiets en door parkeertarieven								
g) meer spreiding naar werkdagen, norm toegepast bij berekening dubbelgebruik								
h) toename parkeerdruk opvangen door eventuele invoering parkeerregulering								
i) supermarkt vaak bepalend voor parkeerdruk								
j) supermarkt niet in winkelcentrum gelegen								
k) leslokaal = ca. 30 zitplaatsen								
l) nso = netto sportoppervlak								

Bijlage 8: Gerealiseerde infrastructurele projecten 2010-2015

Hieronder volgt nog een concrete lijst van gerealiseerde infrastructurele maatregelen in de periode 2010-2015:

VRI-koppelingen

Uitbreiding infra

Carpoolplaats/transferium

Veiligheidsmaatregelen

[pm rest van maatregelen]