



VERKEERSVISIE 2016 - 2030

Colofon

Uitgave

Gemeente Apeldoorn

Tekst

Gemeente Apeldoorn

Eindredactie

Gemeente Apeldoorn

Fotografie

Thinkstock

Gemeente Apeldoorn

Uitgave

7 juli 2016

In samenwerking met

De Verkeersvisie 2016 -2030 is in samenwerking met dorps-en wijkraden, belangengroepen en Goudappel Coffeng, adviseurs mobiliteit, Deventer tot stand gekomen.

VOORWOORD



Foto: P. Lous

Voor u ligt de Verkeersvisie 2016 -2030. De verkeersvisie is geordend rond drie thema's:

- Apeldoorn fietsstad
- Van aanbodgericht naar een vraaggericht en efficiënt openbaar vervoer
- Een beter en veilig gebruik van de infrastructuur.

Met de blik gericht op de nabije en wat verdere toekomst wordt u een groot aantal maatregelen in het vooruitzicht gesteld: van mogelijk vrijliggende fietspaden aan de Elsbosweg tot een tunnel bij de spoorwegovergang van de Laan van Osseveld, van een vermeerdering van het aantal laadpalen tot fietsenstallingen bij evenementen en van de ontwikkeling van een nieuw ov-netwerk tot de positie van de fiets bij wegwerkzaamheden. Het gaat om grote en kleine maatregelen, maatregelen op de korte termijn en op de langere termijn, maatregelen in de stad en in de dorpen, maatregelen die direct kunnen worden gerealiseerd en maatregelen waar eerst nog wat onderzoek voor nodig is.

In feite is de Verkeersvisie het draaiboek voor de komende jaren. In de Koersnota, de opmaat naar de Verkeersvisie, concludeerden we dat een visie op verkeer al met al een hachelijke zaak is, zeker als doorgeredeneerd wordt naar een verdere toekomst. Er zijn ontzettend veel variabelen waarmee rekening moet worden gehouden: nieuwe energievormen, het politieke debat op mondiaal, Europees en nationaal niveau, de lobby van de energiesector, van de autofabrieken, allerlei technologische ontwikkelingen, het behoeft patroon van gebruikers, de manier waarop we in de toekomst samenleven etc..

In deze Verkeersvisie wordt een dappere poging gedaan om een Apeldoorns plan uit te stippelen voor de komende jaren. Maar meer dan ooit zal het nodig zijn om adaptief te zijn en ons niet vast te bijten in één scenario. De visie is flexibel genoeg zijn om in te kunnen spelen op ontwikkelingen die we nu misschien wel vermoeden, maar nog erg onzeker zijn.

Johan Kruithof
Wethouder mobiliteit

INHOUD

Een nieuwe verkeersvisie	1
Feiten en meningen	3
Blijvend groen, duurzaam en leefbaar	5
Onze aanpak	9
Fietsstad	13
Klantgericht openbaar vervoer	23
Beter en veiliger	30
Duurzame innovatie	42
Anders kijken	46
Financiën	52
Bijlage	53

01 | EEN NIEUWE VERKEERSVISIE

Een nieuwe Verkeersvisie

“Meer dan het verleden interesseert mij de toekomst, want daarin ben ik van plan te leven.”

Albert Einstein, 1879 – 1958

Op het gebied van verkeer verwachten we in de nabije toekomst grote ontwikkelingen.

Volgens de huidige inzichten worden auto's zuiniger en schoner; het aantal hybride voertuigen en voertuigen op waterstof of elektriciteit zal fors toenemen. De elektrische fiets maakt het mogelijk grotere afstanden per fiets te overbruggen. Nieuwe modellen met hogere snelheden zullen het gebruik van e-fietsen nog verder doen groeien. De zelfrijdende auto is nog in ontwikkeling, maar in de komende jaren zullen de nieuwe auto's daar al steeds meer op gaan lijken. Het is nog onduidelijk of de mogelijkheden van Internet en communicatietechnieken tot meer of minder verplaatsingen zullen leiden.

Niet alleen technische ontwikkelingen bepalen hoe het verkeer er in de toekomst uitziet. Maatschappelijke ontwikkelingen spelen ook een rol. Autobezit wordt minder belangrijk en auto's worden steeds vaker gedeeld. Er is een groeiende aandacht voor duurzaamheid en voor gezondheid en de rol die lopen en fietsen hierin kunnen spelen.

De positie van de overheid zal verder veranderen. Taken verschuiven van

de rijksoverheid naar de gemeente en de financiële middelen zijn beperkt. De overheid heeft de maatschappij en de markt nodig.

Met deze ontwikkelingen voor ogen heeft het college heeft in het bestuursakkoord 'Door!' aangegeven de Verkeersvisie 2010 - 2020 met de samenleving en met de gemeenteraad te willen herijken.

De voor u liggende Verkeersvisie 2016-2030 is hiervan het resultaat en geeft aan welke maatregelen we op korte en langere termijn realiseren.

De relatie met de Structuurvisie 2030

De gemeente noemt in de in 2013 vastgestelde Structuurvisie 2030 'Buitenstad (Apeldoorn biedt ruimte)' vier ambities van waaruit de gemeente haar positie kan versterken:

- comfortabele (gezins)stad
- toeristisch toplandschap
- veelzijdige economie
- lokale duurzaamheid.

De Verkeersvisie is een uitwerking van de structuurvisie voor het onderdeel mobiliteit.

De relatie met de Omgevingswet

Met de nieuwe Omgevingswet wil het kabinet de verschillende plannen voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur beter op elkaar afstemmen. Dit doet het kabinet onder andere door regels te vereenvoudigen en samen te voegen.

Door deze integrale benadering wordt het makkelijker ruimtelijke projecten te starten.

Hoewel de Omgevingswet nog niet van kracht is, is hiermee in de Verkeersvisie al rekening gehouden. Verkeer en ruimtelijke ontwikkelingen

zijn namelijk nauw met elkaar verbonden. Zonder deze ontwikkelingen is er geen verkeer. Andersom geldt ook: er geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk als er geen verkeersvoorzieningen (wegen, fietspaden en dergelijk) aanwezig zijn. In de Verkeersvisie is voor een aantal gebieden een integrale gebiedsuitwerking opgenomen.

De relatie met Apeldoorn Energieambitie 2030

Het wegverkeer in Apeldoorn gebruikt 40% van de totale energie die in Apeldoorn gebruikt wordt.

Doordat in het wegverkeer tot op heden vooral fossiele brandstoffen worden gebruikt, draagt het wegverkeer ook fors bij aan de uitstoot van stikstofoxiden, fijnstof en kooldioxiden. Stikstofoxiden en fijnstof hebben invloed op de gezondheid. Kooldioxide is het belangrijkste broeikasgas, verantwoordelijk voor de opwarming van de aarde.

Apeldoorn heeft de ambitie om in 2030 (gedeeltelijk) energieneutraal te zijn. Vanwege het grote aandeel van het wegverkeer in het Apeldoornse energiegebruik, zijn duurzaamheidsmaatregelen op het gebied van verkeer en vervoer gewenst.

Betrokkenheid van andere partijen

Dorps- en wijkraden, maatschappelijke organisaties, ondernemers, kennisinstellingen, provincie en een brede interne werkgroep hebben hun bijdrage geleverd aan deze Verkeersvisie. Er zijn interactieve bijeenkomsten gehouden om na te denken over de toekomst van het mobiliteitsbeleid van Apeldoorn. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de Koersnota, die met de gemeenteraad besproken is.

Bijlage 1 geeft meer informatie over deze bijeenkomsten en de betrokken partijen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 presenteren wij u feiten en meningen over het verkeer in Apeldoorn. Hoofdstuk 3 gaat over onze ambities: blijvend groen, duurzaam en leefbaar. In hoofdstuk 4 leest u onze aanpak op hoofdlijnen. Deze aanpak is in de hoofdstukken 5, 6 en 7 verder uitgewerkt. In de hoofdstukken 8 en 9 ligt de nadruk op innovatie en duurzaamheid en een integrale aanpak voor de verschillende gebieden. Het laatste hoofdstuk geeft een overzicht van de financiële middelen die nodig zijn om onze ambities te halen.

02 | FEITEN EN MENINGEN

Knooppunt van verkeersstromen

Apeldoorn bevindt zich op het kruispunt van twee belangrijke, nationale verkeersaders; de A1 in oost-west-richting en de A50 in noord-zuid-richting. Niet alleen voor de auto, maar ook voor fietsers, wandelaars en ruiters is Apeldoorn een belangrijke uitvalsbasis. Zowel in de stad als in het buitengebied zijn vele kilometers paden beschikbaar.

We beseffen het ons misschien niet elke dag, maar in het verkeer gaat het om grote aantallen. Apeldoorn heeft ongeveer 160.000 inwoners, die in totaal ruim 77.000 personenauto's bezitten. Dat is gemiddeld iets meer dan één auto per gezin. 95% van de inwoners gebruikt dagelijks de fiets. Voor de fiets hebben we in de binnenstad een capaciteit van 4.500 gratis stallingsplaatsen, die vooral op de zaterdag grotendeels in gebruik zijn.

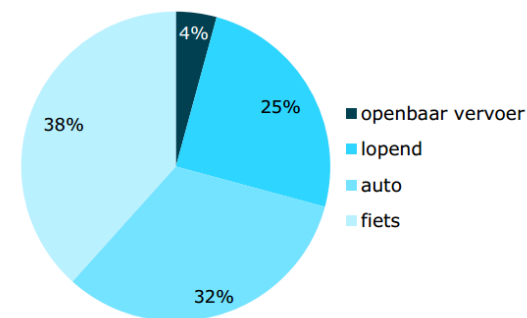
Apeldoorn heeft een beroepsbevolking van 82.000 personen en in de gemeente zijn er ruim 95.000 arbeidsplaatsen. Dit leidt tot zowel een in- als een uitgaande dagelijkse pendel. Station Apeldoorn NS heeft naast zeven internationale treinen per dag gemiddeld vier intercity's en lokale treinen per uur. Naast kantoorlocaties is de transportsector een belangrijk onderdeel van de Apeldoornse bedrijvigheid, binnen de gemeente zijn 1.400 vrachtwagens en bussen geregistreerd, maar inmiddels ook rond 7.000 bestelauto's.

Het verkeer maakt gebruik van de 1.130 kilometer wegen die de gemeente beheert. Het merendeel van het autoverkeer rijdt over de hoofdwegen, die dagelijks intensiteiten van 20.000 – 30.000 voertuigen kennen. De provincie

Gelderland en het Rijk beheren nog eens rond 100 kilometer doorgaande wegen in de gemeente, waarvan alleen de A1 al een intensiteit van gemiddeld 80.000 voertuigen op een werkdag heeft.

Veel op pad en op veel manieren

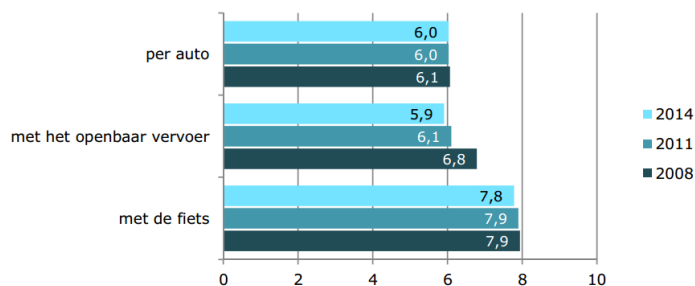
In 2014 is onderzocht op welke manieren de bewoners van Apeldoorn zich verplaatsen. Dit levert een procentuele verdeling over de vervoerswijzen op. De bewoners gebruiken zowel de auto als de fiets meerdere keren per week, in veel gevallen zelfs dagelijks. Voor Nederlandse begrippen is het fietsgebruik hoog, terwijl het gebruik van het openbaar vervoer lager dan gemiddeld is. Ook in grote steden is het aandeel van het openbaar vervoer echter niet groter dan 15 tot 20%. Tenslotte blijkt dat men veel loopt bij verplaatsingen, lopen zal daarnaast ook vaak onderdeel zijn van een verplaatsing waarbij auto of openbaar vervoer het grootste aandeel heeft.



Figuur: verdeling over de vervoerswijzen, berekend over 4.810 verplaatsingen

Waardering voor bereikbaarheid en veiligheid

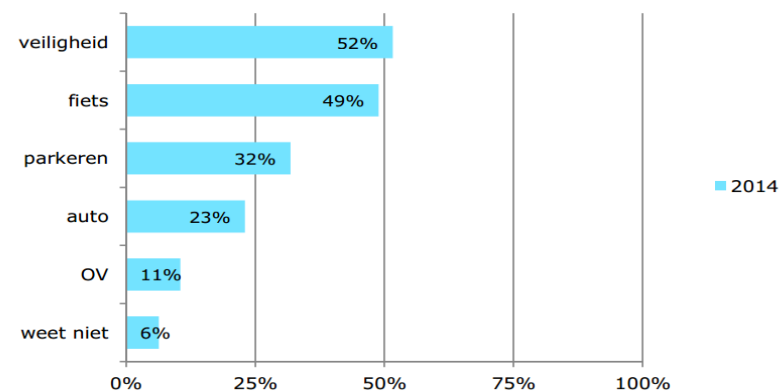
Aan bewoners is gevraagd welk rapportcijfer men geeft voor de bereikbaarheid van en de veiligheid in Apeldoorn. De bereikbaarheid van de gemeente krijgt als rapportcijfer een voldoende van de bevolking. Voor auto's is dat het rapportcijfer zes, voor openbaar vervoer een krappe zes en voor de fiets is de waardering bijna een acht. Er zijn vergelijkbare meningen voor verkeersveiligheid per auto, fiets en te voet, die allen rond de zeven liggen.



Figuur:
Beoordeling van de bereikbaarheid van Apeldoorn (543 tot 975 ondervraagde personen)

Onderwerpen die er toe doen

Ook is aan de bewoners gevraagd welke onderwerpen zij het belangrijkste vinden voor een nieuw verkeersbeleid. Veiligheid en fiets zijn door de helft van de bevolking het meest genoemd, gevolgd door parkeren en auto. 11% van de bevolking geeft aan dat openbaar vervoer een belangrijk onderwerp is, dat zijn twee keer zoveel mensen als het aantal mensen, dat daadwerkelijk gebruik maakt van het openbaar vervoer.



Figuur:
Welke van de volgende onderwerpen zijn voor u het belangrijkste bij de herijking van het verkeersbeleid van Apeldoorn? (1.030 ondervraagde personen)

03 | BLIJVEND GROEN, DUURZAAM EN LEEFBAAR

Typisch Apeldoorn: innovatief en duurzaam

Van oudsher zet Apeldoorn in op duurzame vervoerswijzen. Dit resulteert in een relatief hoog fietsgebruik en bijvoorbeeld het gebruik van bussen met een lage emissie. We zijn dus goed op weg en dit uitgangspunt willen we behouden.

Voorbeelden hiervan zijn de hogere milieueisen die aan de bussen gesteld worden bij de nieuwe aanbesteding van het openbaar vervoer en de aandacht voor het elektrische rijden. Bij alle afwegingen die we maken speelt duurzaamheid een belangrijke rol.

Met uitzondering van de voetganger in de voetgangersgebieden is de voetganger niet zo opvallend aanwezig in het straatbeeld. Lopen is echter de meest duurzame manier van verplaatsen en lopen maakt deel uit van vrijwel alle verplaatsingen, zoals bijvoorbeeld naar de bushalte. Een verplaatsing kan ook geheel te voet worden afgelegd. Het gaat daarbij niet alleen om lopen met recreatieve doeleinden, maar juist ook om verplaatsingen binnen een verblijfsgebied. Gelet op de kwetsbaarheid van de voetganger en de gevoeligheid voor omwegen, zijn veilige en rechtstreekse routes van belang.

De gemeente wil nadrukkelijk de ruimte bieden aan innovaties op het gebied van mobiliteit. Apeldoorn wil functioneren als proeftuin voor

innovaties in mobiliteit en draagt op die manier bij aan Europese, landelijke en regionale (Clean Tech) doelstellingen op dit gebied.

Apeldoorn erkent dat het hiervoor de markt nodig heeft: innovaties komen daar vandaan.

Ambities Structuurvisie 2030 buitenstad

De Structuurvisie 2030 Buitenstad noemt vier ambities:

- Comfortabele gezinsstad
- Toeristisch toplandschap
- Veelzijdige economie
- Lokale duurzaamheid

Deze ambities zijn in dit hoofdstuk uitgewerkt voor het onderdeel mobiliteit.

Comfortabele gezinsstad

Apeldoorn heeft de ambitie om voor gezinnen een aantrekkelijke stad te zijn. Het aantal inwoners zal de komende jaren groeien en het aantal ouderen zal toenemen.

Voor mobiliteit betekent een comfortabele gezinsstad dat iedereen (van 8 tot 88 jaar) zich **veilig** kan verplaatsen en er sprake is van een **bereikbare**, leefbare en aantrekkelijke **(binnen)stad**.

De **fiets** is het **primaire** vervoermiddel vanwege het duurzame karakter, gezondheidsredenen en de relatief korte afstanden.

Ook het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de verplaatsingen.



Toeristisch toplandschap

Apeldoorn heeft de ambitie om een toeristisch toplandschap te zijn. Een groot deel van Apeldoorn grenst aan de Veluwe. Zowel de attractieparken De Apenheul, de Koningin Julianatoren als Paleis Het Loo zijn aan de westrand van de stad gelegen. Ook in de dorpen en in het buitengebied zijn grotere en kleinere toeristische trekkers aanwezig, zoals de Loenense waterval, Radio Kootwijk, de stoomtrein en diverse watermolens.

In de stad vinden steeds meer evenementen plaats. Voor mobiliteit betekent een toeristisch toplandschap dat de **attracties**, bezienswaardigheden en evenementen juist ook bij **piekdrukke** goed **bereikbaar** zijn.

Het betekent ook, dat men na een bezoek aan bijvoorbeeld de attractieparken aan de rand van de **Veluwe** de weg naar de **binnenstad** weet te vinden.



Veelzijdige economie

Apeldoorn heeft de ambitie een veelzijdige economie te zijn. Apeldoorn kan worden gekarakteriseerd als MKB-stad: het midden- en kleinbedrijf is de ruggengraat van de economie. Tegelijkertijd zijn in de gemeente een aantal grote bedrijven in de werkgebieden gevestigd. Dagelijks reizen 40.000 forenzen vanuit de regio naar Apeldoorn. Het grootste deel van hen komt met de auto en werkt in de werkgebieden aan de rand van de stad.

Niet alleen de werkgebieden, maar ook de toeristische sector en winkels en horeca in de binnenstad hebben een regionale of zelfs landelijke functie en dragen daarmee bij aan de veelzijdige economie.

Voor mobiliteit betekent een veelzijdige economie dat winkels, kantoren en bedrijven goed **bereikbaar** zijn voor de werknemers, expeditie verkeer en bezoekers.

Hoewel Apeldoorn een centrale ligging in de regio heeft en al goed wordt ontsloten door de A1 en de A50 en een aantal provinciale wegen is de **doorstroming** op de hoofdwegen en met name op de **Ring** essentieel.

De binnenstad moet met alle vervoermiddelen goed toegankelijk blijven voor werknemers, expeditie verkeer, bezoekers en bewoners van de binnenstad.

Bij de **bedrijventerreinen** en werkgebieden die in toenemende mate de randen van de stad liggen, kunnen zowel openbaar vervoer als de fiets (en met name de e-fiets) naast de auto een steeds belangrijker rol spelen.



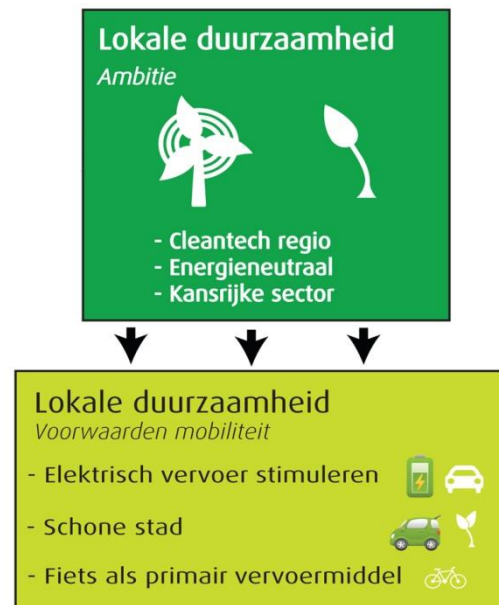
Lokale duurzaamheid

Duurzaamheid is niet alleen voor Apeldoorn belangrijk, maar ook voor de regio Stedendriehoek die zich profileert als Clean Tech regio en duurzaamheid als een kansrijke sector ziet. Energieneutraliteit en **uitstootvrij** zijn de speerpunten.

Voor mobiliteit betekent dit, dat er een omslag moet worden gemaakt van het gebruik van fossiele brandstoffen naar het gebruik van **elektriciteit** en waterstof. Hierin spelen vooral de marktpartijen een rol.

De **fiets** en vooral de e-fiets (als vervanging van de auto) kan eveneens aan de doelstellingen van energieneutraliteit en uitstootvrij en daarmee aan een gezonde en **schone** leefomgeving bijdragen.

Beslissingen op landelijk en Europees niveau bepalen wanneer de toestand van 'clean mobility' (emissieloze voertuigen) behaald kan worden. Op lokaal niveau zet Apeldoorn zich in voor een snelle overgang van het gebruik van fossiele brandstoffen naar het gebruik van duurzame energie.



04 | ONZE AANPAK

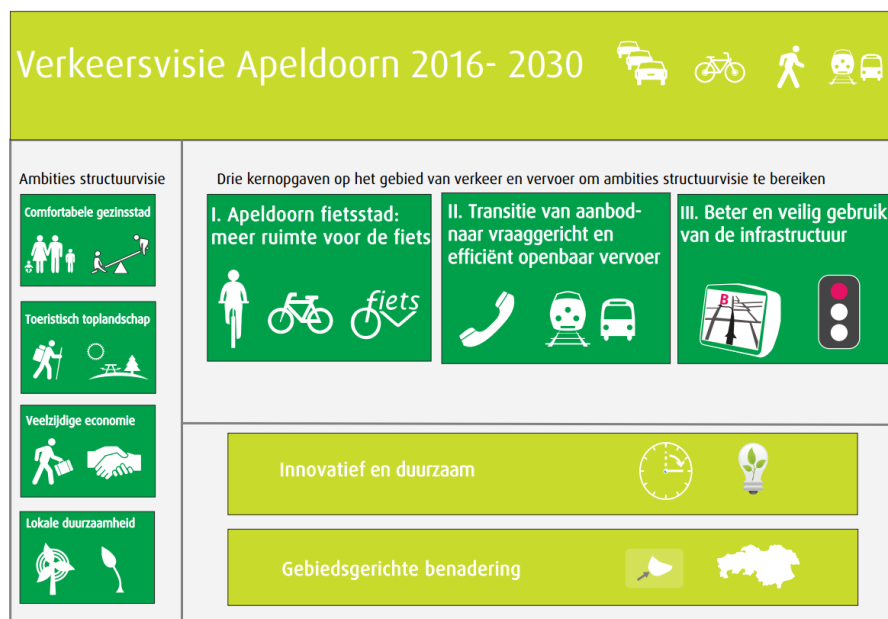
Inleiding

In de Koersnota zijn de ambities uit de structuurvisie vertaald in de volgende kernopgaven:

- Apeldoorn fietsstad: meer ruimte voor de fiets
- transitie van aanbodgericht naar vraaggericht en efficiënt openbaar vervoer
- beter en veilig gebruik van de infrastructuur.

Drie aspecten lopen als een rode draad door de uitvoering van de kernopgaven:

- maatregelen zijn duurzaam
- maatregelen zijn innovatief
- maatregelen worden waar nodig op het specifieke gebied afgestemd (gebiedsgerichte uitwerking).



Kernopgave 1: Apeldoorn fietsstad: meer ruimte voor de fiets

Apeldoorn is al een fietsstad bij uitstek: wij hebben al een aantal snelle fietsroutes (de zogenaamde fietsdoorstroomassen) en ook de overige fietsvoorzieningen zijn van uitstekende kwaliteit. Uit enquêtes blijkt dat men de bereikbaarheid per fiets en de verkeersveiligheid van de fietser met het rapportcijfer 8 waardeert. Dit neemt niet weg dat zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid verder verbeterd kunnen worden.

De afstanden in Apeldoorn zijn relatief kort. Vanaf de rand van de stad naar het centrum van Apeldoorn is het ongeveer 3 kilometer fietsen, een afstand die voor de gemiddelde fietser in 12 minuten te overbruggen is. Met een elektrische fiets kan men in dezelfde tijd zelfs een grotere afstand afleggen. De fiets is natuurlijk ook het makkelijkste vervoermiddel om je van of naar het station of een bushalte te verplaatsen.

Fietsen is gezond, goedkoop, flexibel en een uitstekende manier om het Apeldoornse toeristisch toplandschap te verkennen. Fietsverkeer draagt bij aan de levendigheid en de sociale controle van de omgeving. Maatschappelijk gezien brengt fietsen (samen met lopen) de minste kosten met zich mee, fietsen is een zeer duurzame en milieuvriendelijke vorm van verplaatsen. Investeren in de fiets is dus een goede investering. Naast de traditionele maatregelen willen we daar juist samen met anderen in innovatieve oplossingen investeren.

Kortom: voor inwoners en bezoekers van 'Apeldoorn buitenstad' wordt de fiets hét vervoermiddel.



Opgaven

De kernopgave bestaat uit de volgende opgaven:

- het stimuleren van het gebruik van de fiets
- het stimuleren van het gebruik van de fiets in het voor- en natransport
- het sneller en directer maken van fietsroutes in de stad, in het buitengebied en naar omliggende gemeenten
- het veiliger maken van het fietsgebruik: veilig op de fiets voor iedereen.

Kernopgave 2: transitie van aanbodgericht naar vraaggericht en efficiënt openbaar vervoer

Het openbaar vervoer heeft een volwaardige positie in het verkeerssysteem van Apeldoorn. Dagelijks komen veel reizigers met de trein of met de regionale bus in Apeldoorn aan en vervolgen hun reis met een (trein)taxi, stadsbus, regionale bus of fiets of gaan lopend verder. Onder de dagelijkse reizigers bevinden zich vooral forenzen, scholieren en ouderen.

De provincie Gelderland wil het huidige buslijnennet en dienstregeling ingrijpend wijzigen; zij wil efficiënter openbaar vervoer en de regie dichter bij de gebruiker brengen. De nieuwe aanbesteding van het openbaar busvervoer biedt hiervoor kansen, in december 2020 loopt de huidige

concessie van Syntus af en begint een nieuwe concessieperiode. Dit betekent dat in 2016 en 2017 de eisen- en wensenpakketten geformuleerd moeten worden, zodat de aanbesteding in 2019 kan plaatsvinden en de concessie in december 2020 van start kan gaan.

De Provincie ziet voor zichzelf een kleinere rol weggelegd; zij richt zich op de regionale buslijnen (het zogenaamde 'vastnet'). Voor de gemeente Apeldoorn en de Stedendriehoek is een grotere rol weggelegd; zij houden zich bezig met het stedelijke busnetwerk. Een verdere integratie van het doelgroepenvervoer met het regulier openbaar vervoer is een wens die door de provincie in haar OV-visie is genoemd. Apeldoorn wil hier aan meewerken, maar op dit moment is nog niet bekend welke financiële middelen hiervoor beschikbaar zullen zijn.

Vanwege deze onzekerheden is ook de uitwerking van de kernopgave met onzekerheden omgeven.



Opgaven

De kernopgave bestaat uit de volgende opgaven:

- het ontwikkelen van een nieuw ov-netwerk
- het introduceren van duurzaam en innovatief openbaar vervoer
- het integreren van het reguliere en vraagafhankelijke openbaar vervoer
- het versterken van OV-knooppunten
- het benutten van nieuwe kansen: recreatie- en evenementenstromen.

Kernopgave 3: beter en veilig gebruik van de infrastructuur

Hoewel Apeldoorn een groot grondoppervlak heeft, vinden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vooral binnen de huidige stad plaats. Aanleg van nieuwe wegen of uitbreiding van bestaande wegen is maar beperkt mogelijk zonder zeer grootschalige ingrepen te doen.

Het is dan ook van belang dat de aanwezige verkeersvoorzieningen (wegen maar ook parkeervoorzieningen) zo goed mogelijk gebruikt worden. Dat geldt natuurlijk ook voor de regionale en landelijke wegen (A1 en A50). Het verkeer houdt niet op bij de gemeentegrenzen. Vooral bij calamiteiten en grote evenementen is het van belang, dat de automobilist er zo weinig mogelijk van merkt, dat hij zich over de wegen van verschillende wegbeheerders verplaatst.

Informatie over de reistijden op verschillende routes, over het aantal vrije plaatsen in parkeergarages en op parkeerterreinen kunnen tot een beter, intensiever gebruik van de voorzieningen leiden.

De huidige technische ontwikkelingen op het gebied van Intelligente Transport Systemen (ITS) zullen op (korte) termijn bijdragen aan een meer intensief gebruik van de infrastructuur, omdat bijvoorbeeld auto's veilig bumper aan bumper kunnen rijden of zonder te manoeuvreren kunnen parkeren.

Verkeersongevallen zijn verantwoordelijk voor veel menselijk leed en leiden tot hoge maatschappelijke kosten. Bijna altijd is een verkeersongeval het gevolg van een menselijke inschattingsfout. Een weginrichting, die duidelijk maakt wat er van de weggebruikers verwacht wordt, kan de kans op een ongeval reduceren.

Een verplaatsing per auto eindigt met parkeren. Ook de parkeerruimte moet zo goed mogelijk gebruikt worden. Soms moet het parkeren gereguleerd worden om de beschikbare ruimte goed te verdelen, bijvoorbeeld door het instellen van parkeervergunningzones of betaald parkeren. Voor de automobilist moet het wel duidelijk zijn of er een vergunning nodig is, hoe lang men mag parkeren en hoeveel men moet betalen. En uiteindelijk moet

er ook een financiële balans zijn tussen de parkeerinkomsten en de kosten die gemaakt worden om het parkeren te reguleren.



Opgaven

De kernopgave bestaat uit de volgende opgaven:

- het verbeteren van de doorstroming op de hoofdwegen
- het bijdragen aan de doorstroming op regionale en landelijke hoofdwegen
- het verstrekken van (dynamische) informatie over parkeergelegenheden en over de drukte op wegen
- het beter herkenbaar maken van de hoofdwegen
- het reduceren van de kans op ongevallen
- het actualiseren van de parkeernormen
- het financieel gezond maken van het fonds Reserve Bereikbaarheid Binnenstad (RBB)
- het gebruikersvriendelijker maken van parkeren.

05 | FIETSSTAD



Onze opgaven

Onze opgaven zijn:

- het stimuleren van het gebruik van de fiets
- het stimuleren van het gebruik van de fiets in het voor- en natransport
- het sneller en directer maken van fietsroutes in de stad, in het buitengebied en naar omliggende gemeenten
- het veiliger maken van het fietsgebruik: veilig op de fiets voor iedereen.

Het stimuleren van het gebruik van de fiets

Wij zetten sterk in op het profileren van Apeldoorn als fietsstad: inwoners, ondernemers en bezoekers moeten Apeldoorn zien als dé fietsstad van Nederland. We maken het de fietser zo aangenaam mogelijk, waardoor het gebruik van de fiets een volwaardig alternatief voor het gebruik van de auto kan zijn.



Foto P. Lous

Apeldoorn fietsstad als marketinginstrument

Degene die aan 'Apeldoorn' denkt moet automatisch ook aan 'fiets' denken. Degene die aan 'fiets' denkt 'moet' ook automatisch aan 'Apeldoorn' denken.

In de citymarketing krijgt de fiets een prominente plaats: Apeldoorn is Groen, Duurzaam en Leefbaar en de fiets hoort daarbij. Ook evenementen zijn momenten om de aandacht op Apeldoorn fietsstad te vestigen.

Fiets als belangrijk vervoermiddel bij evenementen

Tijdens evenementen staat de bereikbaarheid van de stad onder druk. De fiets wordt voor bewoners van Apeldoorn die een evenement willen bezoeken, het belangrijkste vervoermiddel. Bij de promotie van een evenement wordt ook het gebruik van de fiets gepromoot. Voor degenen die per auto naar Apeldoorn komen zorgen wij voor voldoende leenfietsen bij de transferia. Dichtbij de ingang van het evenement zorgen wij voor voldoende stallingsmogelijkheden.

Innovaties fiets

Apeldoorn zet in op fietsinnovaties zodat fietsen aantrekkelijker wordt. Wij willen voorop lopen met innovaties om fietsers te blijven verleiden om de fiets te gebruiken.



Foto: archief gemeente Apeldoorn

Fietsenstallingen in de binnenstad

Fietsenstallingen in de binnenstad blijven gratis en bewaakt. Op deze wijze proberen we het stallen van de fiets buiten de stallingen te ontmoedigen, zodat de etalages en de ingangen van de winkels en horeca bereikbaar blijven. We blijven werken aan voldoende capaciteit, de herkenbaarheid, vindbaarheid en aantrekkelijkheid van de fietsenstallingen. We zorgen er voor dat de uren met bemensing van de NS stalling in de zomer aansluit bij de behoefte van bewoners en bezoekers.

Positie van de fiets bij wegwerkzaamheden

Onderhoud aan wegen en fietspaden is noodzakelijk. Wij willen de hinder voor fietsers tijdens wegwerkzaamheden beperken, zodat zij bijvoorbeeld zo min mogelijk moeten omrijden of lang moeten wachten. We verkennen de mogelijkheid om de hinder voor fietsers als criterium in onze aanbestedingsprocedures voor wegwerkzaamheden op te nemen.

Het stimuleren van het gebruik van de fiets in het voor- en natransport

De fiets is het primaire vervoermiddel in de keten van mobiliteit: overstappen van de fiets op een ander vervoermiddel, of andersom, wordt optimaal gefaciliteerd.

Overstap fiets - auto

Om bezoekers zoveel mogelijk de gelegenheid te geven om voor het laatste gedeelte van hun verplaatsing van de fiets gebruik te maken, moet er op diverse locaties goed geparkeerd kunnen worden. Voor automobilisten zonder eigen fiets moeten fietsen beschikbaar zijn. Dit kan op centrale punten op de Veluwe of op multifunctionele transferia zijn, die dichtbij de op- en afritten van snelwegen liggen. Automobilisten met een bestemming in of rondom Apeldoorn kunnen hun auto daar parkeren en zich verder verplaatsen met de fiets door middel van een leenfietsensysteem. De transferia kunnen gebruikt worden als startpunt voor een bezoek aan de binnenstad, een bezoek aan één van de attracties of als startpunt voor een fietstocht door de Veluwe. Een leenfietsensysteem biedt hiervoor mogelijkheden. De gemeente staat open voor andere initiatieven.

Overstap fiets – OV

De overstap tussen fiets en openbaar vervoer wordt verder verbeterd: fiets en openbaar vervoer gaan elkaar in toenemende mate aanvullen. Ketenmobiliteit wordt optimaal gefaciliteerd door bijvoorbeeld te voorzien in fietsenstallingen bij stations en de stallingsmogelijkheden bij grote bushaltes uit te breiden. Gelet op het grote succes van de OV-fiets lijkt een leenfietsstelsel bij belangrijke bushaltes een mogelijkheid.

Het sneller en directer maken van fietsroutes in de stad, in het buitengebied en naar omliggende gemeenten

Doel is het verder versterken en uitbreiden van een hoogwaardig en kwalitatief fietsnetwerk. De fietsdoorstroommassen zorgen voor snelle, directe en aantrekkelijke fietsroutes van wijk- en werkgebieden naar het centrum. Zij sluiten goed aan op de snelle fietsroutes naar omliggende gemeenten. Samen met de overige fietsvoorzieningen vormt dit het fietsnetwerk van Apeldoorn.

Fietsdoorstroommassen

Vijftien jaar geleden zijn wij begonnen met fietsdoorstroommassen, hiermee gaan we verder. Ontbrekende schakels worden aangelegd of verbeterd en de fietsdoorstroommassen naar Woudhuis wordt gerealiseerd. We onderzoeken op welke wijze we de fietsdoorstroommassen de Ring kunnen laten kruisen.

Snelle regionale fietsroutes

Samen met de regio zetten we ons in voor snelle regionale fietsverbindingen naar Deventer, Zutphen, Vaassen en Dieren. Deze regionale routes sluiten aan op onze fietsdoorstroommassen.

Ontbrekende schakels

Er worden ook op routes die geen doorstroommassen zijn of snelle regionale routes maatregelen voor de fiets genomen..

Fietsen is leuk

Buiten de bebouwde kom zetten wij in op beleving. Juist voor bezoekers en toeristen van de gemeente Apeldoorn moet fietsen aantrekkelijk zijn. Recreative fietspaden hoeven niet snel en direct te zijn, maar juist

beleving staat hierin centraal. Een voorbeeld hiervan is meebewegende verlichting op fietspaden.

Het veiliger maken van het fietsgebruik: veilig op de fiets voor iedereen

Een verkeersveilige omgeving is voor fietsers dé basisvoorwaarde om de fiets te pakken. Apeldoorn pakt daarom knelpunten aan waar de verkeersveiligheid voor de fiets verbeterd kan worden. Uit de verkeersongevallencijfers blijkt, dat de fiets nog relatief vaak betrokken is bij verkeersongevallen. Daarnaast valt op dat ook vooral oudere inwoners van de gemeente Apeldoorn betrokken zijn. Om de veiligheid van de fiets te verbeteren, zetten we in op de volgende maatregelen.



Foto: Thinkstock

Verwijderen obstakels

Op veel locaties bevinden zich obstakels zoals paaltjes of hekjes die leiden tot eenzijdige verkeersongevallen. Wij verwijderen deze obstakels, als zij geen functie (meer) hebben. Obstakels die niet kunnen worden verwijderd worden beter zichtbaar gemaakt. Op fietsdoorstroommassen wordt asfaltverharding in plaats van tegelverharding toegepast om het rijcomfort te verhogen.

Verbreden fietspaden

De opkomst van de E-bike en het populairder worden van de racefiets zorgt voor meer snelheidsverschillen op het fietspad. Doordat er ook steeds meer mensen fietsen, vinden er meer ongevallen plaats. Wij verbreden fietspaden om deze problemen te reduceren.

Verkeerseducatie

Verkeerseducatie is belangrijk om zoveel mogelijk menselijke inschattingfouten die tot ongevallen kunnen leiden te voorkomen. Voorbeelden hiervan zijn verkeerseducatie voor ouderen over de elektrische fiets en verkeerseducatie voor kinderen over landbouwverkeer.

Aanpak locaties met bovenmatig aantal ongevallen

Binnen onze gemeente bevinden zich een aantal locaties waar relatief veel ongevallen gebeuren waar de fietser bij betrokken is. We brengen deze locaties in beeld en onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de veiligheid voor fietsers te verbeteren.

Goede oversteekvoorzieningen

Bij wegen met veel autoverkeer is het belangrijk dat goede oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers worden gerealiseerd. Wij onderzoeken op welke locaties maatregelen nodig zijn.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
1	Het stimuleren van het gebruik van de fiets	Apeldoorn fietsstad als marketinginstrument	Branding van het merk Apeldoorn fietsstad	We dragen 'Apeldoorn fietsstad' uit in woord en daad. We geven ons op voor Apeldoorn Fietsstad (2018) en dragen uit hoe fijn het fietsen in Apeldoorn is. Op deze manier willen we meer mensen op de fiets krijgen en informeren we de gebruikers indirect over de fietsmogelijkheden in de gemeente.
2		Fiets als belangrijk vervoermiddel bij evenementen	Voldoende fietsenstallingen bij de ingang van een evenement	Tijdens evenementen is de fiets voor de lokale bezoeker het primaire vervoersmiddel. We zorgen voor voldoende stallingen, die goed vindbaar zijn en zich dichtbij de ingang bevinden.
3		Innovaties fiets	Eerder groen licht bij verkeerslichtenregelingen	Als een fietser zich eerder meldt bij een verkeerslicht neemt de kans toe dat de fiets zonder stoppen kan doorfietsen. Andere mogelijkheden zijn weersafhankelijke regelingen waarbij de fietser eerder groen licht krijgt als het regent.
4			Onderzoek 'slimme' fietsverlichting	We onderzoeken de mogelijkheden van het activeren van openbare verlichting door een passerende fietser, met twee achterliggende doelen, namelijk het verhogen van de veiligheid en het verlagen van het energiegebruik als verlichting niet nodig is.
5		Fietsenstallingen in de binnenstad	Vergroten capaciteit stalling Marktstraat	Wij vergroten de capaciteit van de fietsenstalling Marktstraat, omdat deze stalling vaak vol is.
6			Aanbrengen verwijzsuilen fietsenstallingen	Door de zichtbaarheid en de herkenbaarheid van stallingen te vergroten wordt hier meer gebruik van gemaakt. De verwijzsuil bij stalling Caterplein is de eerste uit de reeks.
7			Onderzoek gebruik voormalig terrein Beekstraat	We onderzoeken de mogelijkheden voor het gebruik van het voormalige KPN-terrein aan de Beekstraat voor het stallen van fietsen.
8		Positie van de fiets bij wegwerkzaamheden	Beperken hinder voor de fietser bij wegwerkzaamheden	We onderzoeken de mogelijkheid om extra criteria bij aanbestedingen toe te voegen ter beperking van de hinder voor fietsers bij wegwerkzaamheden.

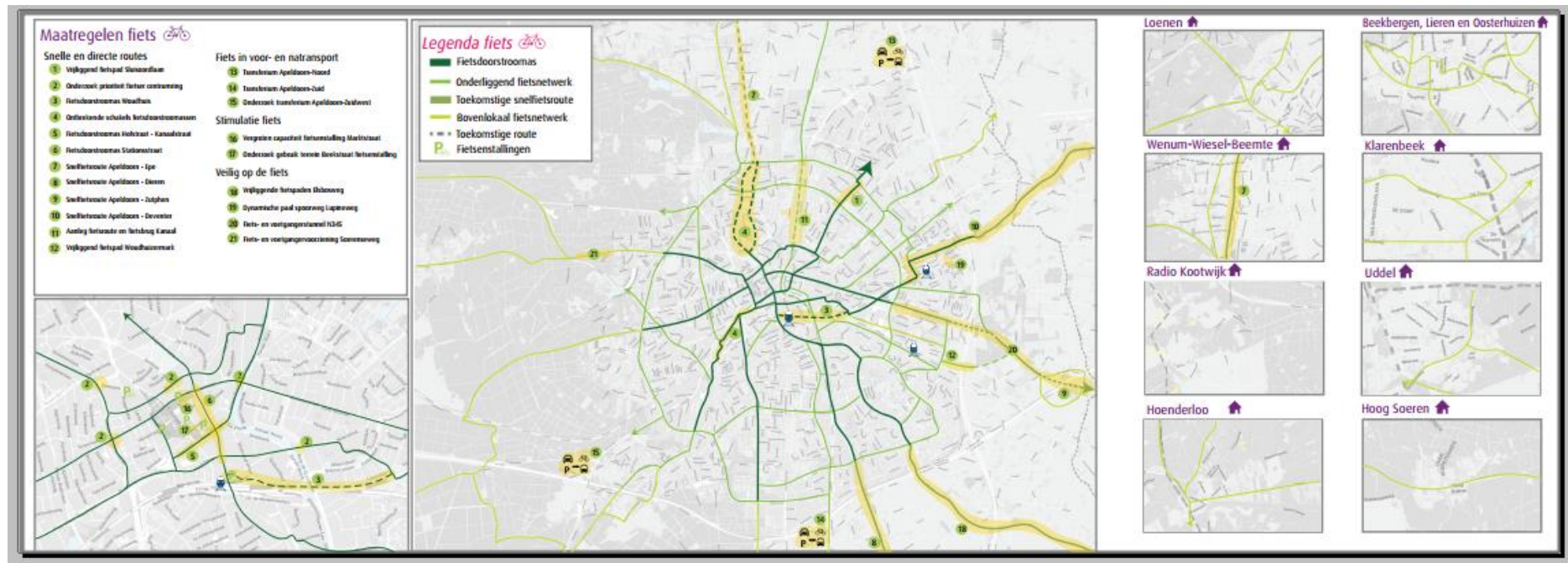
Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
9	Het stimuleren van het gebruik van de fiets in het voor- en natransport	Overstap fiets - auto	Onderzoek aanleg transferium Apeldoorn-Noord	Onderzoek naar de mogelijkheden van een transferium nabij de op- en afrit 25 (A50). Dit transferium krijgt mogelijk ook een toeristische functie: met de auto naar het transferium en verder met de fiets naar de Weteringsebroek.
10			Onderzoek aanleg transferium Apeldoorn- Zuid	Onderzoek naar de mogelijkheden van een transferium nabij de op- en afrit 20 (A1). Een mogelijkheid daarbij is de uitbreiding van de huidige carpoolplaats Apeldoorn-Zuid.
11		Overstap fiets - ov	Verbetering fietsenstallingen bij stations en bushaltes	In overleg met de beheerder van de stallingen bij stations wordt de capaciteit en de kwaliteit van de stallingen uitgebreid. Bij bushaltes worden meer fietsenklemmen geplaatst en wordt de kwaliteit verbeterd.
12			Vorbereiding deelfietsenplan	Samen met partijen (werkgevers, marktpartijen) wordt onderzocht of en hoe een deelfietsenplan te exploiteren is.
13			Uitvoering deelfietsenplan	Afhankelijk van uitkomsten onderzoek, wordt het deelfietsenplan uitgevoerd.
13a			Verruiming openingstijden bewaakte stalling bij NS station	Tijdens de zomermaanden wordt de openingstijd van de bewaakte stalling bij het NS station langer (het betreft het achterste gedeelte van de stalling waar men bij de beheerder een kaartje koopt)
14	Het sneller en directer maken van fietsroutes in de stad, in het buitengebied en naar omliggende gemeenten	Fietsdoorstroomassen	Aanleg vrijliggend fietspad Sluisoordlaan	Wij leggen een vrijliggend fietspad aan op de Sluisoordlaan tussen de Laan van Zevenhuizen en de Anklaarseweg. De Sluisoordlaan is onderdeel van fietsdoorstroomas Zuidbroek.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
15			Onderzoek prioriteit fietser Centrumring	De fiets heeft prioriteit in de binnenstad. Dit betekent dat fietsers op de fietsdoorstroommassen die de Centrumring kruisen op een of andere wijze voorrang behoren te krijgen op de auto. Het gaat hierbij om: ^ kruispunt Paslaan - Kerklaan ^ kruispunt Deventerstraat - Kanaal Noord - Vlijtseweg ^ kruispunt Badhuisweg - Beekpark - Vosselmanstraat ^ kruispunt Molenstraat Centrum - Quarles van Uffordlaan ^ kruispunt Asselsestraat - Wilhelmina Druckerstraat
16			Vorbereiding fietsdoorstroomas Woudhuis	We gaan door met de voorbereiding van de fietsdoorstroomas Woudhuis. Hierbij wordt rekening gehouden met de resultaten van het onderzoek naar de mogelijke ondertunneling van de overweg Laan van Osseveld.
17			Aanleg fietsdoorstroomas Woudhuis	De fietsdoorstroomas Woudhuis wordt gerealiseerd. Gestreefd wordt naar combinatie van werkzaamheden met de mogelijke ondertunneling van de overweg Laan van Osseveld.
18			Aanleg ontbrekende schakels fietsdoorstroommassen	Een aantal fietsdoorstroommassen is nog niet compleet, waaronder: ^ Europaweg centrum richting Ugchelen ^ Regentesselaan ^ Sluisoordlaan - Anklaarseweg
19			Onderzoek kruisingen fietsdoorstroommassen met de Ring	We onderzoeken hoe we de kruisingen van de fietsdoorstroommassen met de Ring zodanig kunnen inrichten, zodat de fietser zo min mogelijk oponthoud heeft.
20			Aanpassing fietsdoorstroomas in Hofstraat – Kanaalstraat	We verbeteren de veiligheid en kwaliteit van de fietsdoorstroomas in de Hofstraat – Kanaalstraat.
21			Aanpassing fietsdoorstroomas in Stationsstraat	We verbeteren de veiligheid en kwaliteit van de fietsdoorstroomas Stationsstraat. Ook streven wij naar kortere wachttijden voor de voetgangers op de kruispunten in de Stationsstraat.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
22		Snelle regionale fietsroutes	Aanleg snelfietsroute Apeldoorn - Deventer	De snelfietsroute wordt gerealiseerd. De aanleg van vrijliggende fietspaden in Molenstraat-centrum is hier onderdeel van.
23			Schetsontwerp snelfietsroute Apeldoorn - Epe	Er wordt verkennend onderzoek gedaan, dat resulteert in een schetsontwerp en een kostenraming.
24			Aanleg snelfietsroute Apeldoorn - Epe	De snelfietsroute wordt aangelegd.
25			Schetsontwerp snelfietsroute Apeldoorn - Dieren	Er wordt verkennend onderzoek gedaan, dat resulteert in een schetsontwerp en een kostenraming.
26			Aanleg snelfietsroute Apeldoorn - Dieren	De snelfietsroute wordt aangelegd.
27			Schetsontwerp snelfietsroute Apeldoorn - Zutphen	Er wordt verkennend onderzoek gedaan, dat resulteert in een schetsontwerp en een kostenraming.
28			Aanleg snelfietsroute Apeldoorn - Zutphen	De snelfietsroute wordt aangelegd.
29		Ontbrekende schakels	Verbeteren oversteekbaarheid Kanaal-Noord	We realiseren een extra fietsbrug over het Kanaal tussen het Sluisje en de Ring.
30			Aanleg fietspad Kanaalzone	Tussen Deventerstraat en Anklaarseweg
31			Aanleg vrijliggend fietspad langs Woudhuizermark	We leggen een vrijliggend fietspad langs de Woudhuizermark aan.
32		Fietsen is leuk	Onderzoek naar het vergroten van de beleving van recreatieve fietspaden	Voor de recreatieve fietser is beleven belangrijker als snelheid. Een verkennend onderzoek geeft richting aan de manier waarop de beleving kan worden vergroot.
33	Het veiliger maken van het fietsgebruik: veilig op de fiets voor iedereen	Verwijderen obstakels	Aanbrengen markering paaltjes	We brengen markering aan bij palen in fietspaden. Hierdoor neemt de zichtbaarheid van palen toe, waardoor de kans op enkelzijdige ongevallen afneemt.
34			Vervangen tegels fietspaden door asfalt (Apeldoorn centrum – Zuid)	We vervangen de tegels op fietspaden tussen Apeldoorn centrum en Apeldoorn zuid door asfalt om het fietscomfort te verhogen.
35			Vervangen tegels door asfalt op fietsdoorstroommassen	Om het fietscomfort op bestaande fietsdoorstroommassen te vergroten vervangen we de tegels door asfalt.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
36		Verbreiden fietspaden	Aanpassen van de fietspaden aan het veranderende gebruik van de fietspaden	We verbreiden fietspaden als op die locaties ook andere werkzaamheden worden uitgevoerd.
37		Aanleg fietspad Soerenseweg	Aanleg fietspad/voetpad	Het betreft het gedeelte tussen J.C. Wilsaan en de grens van de bebouwde kom
38		Verkeerseducatie	Aanbieden van verkeers-educatie aan groepen verkeersdeelnemers die relatief vaak betrokken zijn bij verkeersongevallen	Verkeerseducatie is belangrijk om verkeersveiligheid te vergroten.
39		Aanpak locaties met bovenmatig veel ongevallen	Verbeteren verkeerssituaties wanneer op die locaties ook andere werkzaamheden worden uitgevoerd.	We gaan werk met werk maken: we verbeteren verkeerssituaties wanneer op die locaties ook andere werkzaamheden worden uitgevoerd.
40		Schoolroutes	Onderzoek aanleg vrijliggende fietspaden Elsbosweg	We onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om vrijliggende fietspaden aan te leggen op de Elsbosweg.
41			Aanleg vrijliggende fietspaden Elsbosweg	Als het onderzoek positief uitvalt en we vrijliggende fietspaden gaan aanleggen, zal daarbij ook aandacht zijn voor de verbreding van de tunnel op de Polderweg.
42		Goede oversteekvoorzieningen	Aanleg dynamische paal spoorwegovergang Lupineweg	We realiseren een dynamische paal bij de spoorwegovergang op de Lupineweg. Op dit moment wordt de overgang namelijk ten onrechte gebruikt door autoverkeer. Deze overgang is daarvoor niet bedoeld.
43			Realiseren tunnel voor fietsers en voetgangers onder N345	De tunnel vormt de verbinding tussen De Maten en Het Wolhuis/Bussloo/Zutphen.

Maatregelenkaart Apeldoorn fietsstad: meer ruimte voor de fiets



06 | KLANTGERICHT OPENBAAR VERVOER

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



Onze opgaven

Onze opgaven zijn:

- het ontwikkelen van een nieuw OV-netwerk
- het introduceren van duurzaam en innovatief openbaar vervoer
- het integreren van het reguliere en vraagafhankelijke openbaar vervoer
- het versterken van OV-knooppunten
- het benutten van nieuwe kansen: recreatie- en evenementenstromen.

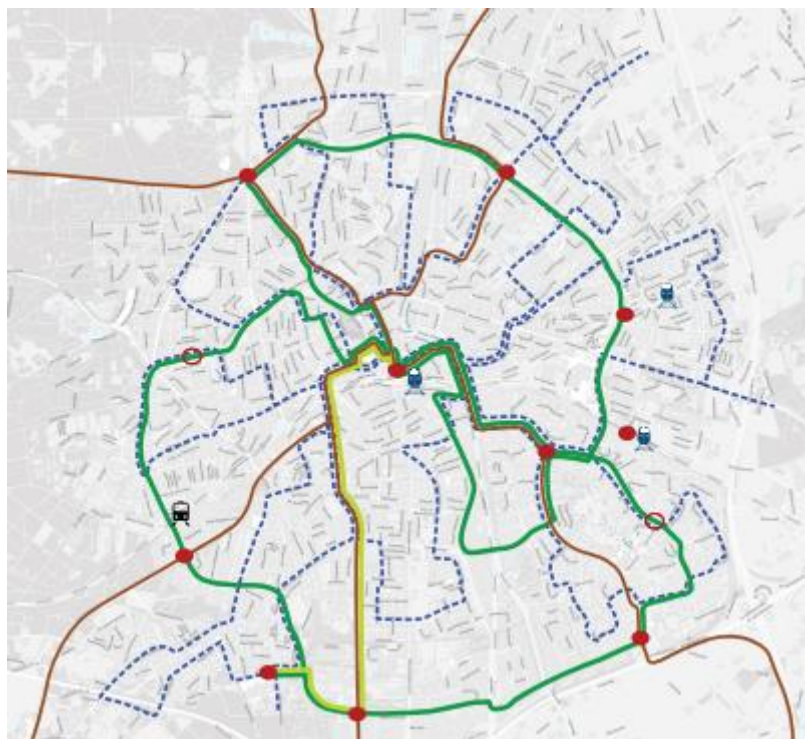
Het ontwikkelen van een nieuw ov-netwerk

Een nieuw netwerk bevat een aantal specifieke onderdelen. Uitgangspunt is het zogenaamde 'vastnet', dat door de provincie beheerd wordt en uit de regionale treinverbindingen en de regionale buslijnen bestaat. De inzet voor dit net is, dat de busverbindingen qua bediening meer op treinen lijken. Dat betekent minder haltes, waardoor de reistijden korter worden en er ruimere bedieningstijden zijn. In de voorbeelduitwerking vertaalt dit zich in een beperkt aantal haltes (één of twee) buiten het centrum.

Als gemeente willen we enkele lijnen introduceren die op dezelfde wijze functioneren. De eerste daarvan is de verbinding tussen het centrum en het Gelre-ziekenhuis en de tweede is de verbinding tussen het centrum en het zuidwestelijke kantorencluster.

Nieuw zijn een tweetal ringlijnen, die voor alle wijken de verbinding leggen tussen werklocaties, winkelcentra en de treinstations De Maten en Osseveld. In alle gevallen vormen deze lijnen ook buiten het centrum een 'knoop' en daarmee een overstappunt op het regionale vastnet.

Voor de andere stedelijke lijnen wordt in principe een tegenovergestelde ontwikkelrichting voorgesteld. Stedelijke lijnen krijgen langere routes en krijgen daarmee meer haltes. Voor reizigers betekent dit soms een wat langere tijd in de stadsbus. De bussen zelf zullen zich hierdoor beter vullen en daarmee rendabeler worden. Met name dichterbij het centrum zullen deze lijnen de bediening van de haltes overnemen die nu ook door het regionale net worden aangedaan. In het centrum zelf tenslotte vormen alle bussen samen een 'driehoek' met goede bediening in alle richtingen. Het 'stedelijke 'vastnet' en 'flexnet' zijn weergegeven in de onderstaande kaart.



Legenda OV

- Regio vastnet
- Stad vastnet
- Ringlijn
- - - Stad flexnet
- Transferpunt regio - stad
- Transferpunt ring - stad
- Hoofdh halte binnenstad
- 🚉 Station
- 🚏 Potentieel station
- - - Gemeentegrens

Van belang voor dit stedelijk flexnet is, dat in de kaart alleen in 'traditionele' OV lijnen is gedacht. In de praktijk zullen we ook streven naar innovatieve invullingen die voor de klant een gelijkwaardig of zelfs beter alternatief vormen, maar die vanuit operationeel oogpunt goedkoper en rendabeler zullen zijn.

In het nieuwe ov-netwerk is ook plaats voor andere initiatieven, zoals de FLIX-bus die op dit moment Apeldoorn met Groningen en Eindhoven verbindt. Door de wijziging van het OV-netwerk komen mogelijk ook andere initiatieven tot stand, zoals een busverbinding tussen de bungalowparken in Beekbergen en Hoenderloo en Apeldoorn Centrum.

In sommige gevallen ontstaan binnen het OV aanbod 'knooppunthaltes' op bestaande punten en hebben ze al extra voorzieningen zoals een overdekte wachtruimte, fietsenrekken en dergelijke. In andere gevallen zijn nieuwe ingrepen nodig. Inzet is deze knopen zo in te richten dat ze zowel voor regulier als voor vraagafhankelijk vervoer als bron- en bestemmingspunt kunnen dienen.

Het introduceren van duurzaam en innovatief openbaar vervoer

Van belang is dat het flexnet het provinciale vastnet aanvult uit traditionele OV vormen kan bestaan, maar ook uit innovatieve toepassingen. Voorbeelden zijn een proef met deelfietsen en het gebruik maken van deelauto's als alternatieven voor de traditionele bus. Tevens valt hieronder het ondersteunen van vrijwilligers initiatieven, bijvoorbeeld proeven waarbij in dorpen privé auto's en chauffeurs kunnen worden ingezet voor algemeen gebruik. Voor dit doel wordt een 'toolkit vrijwilligersvervoer' gemaakt die kan helpen bij het opzetten en invullen van nieuwe initiatieven.

Wij richten ons specifiek op het onderdeel 'nieuwe alternatieven' omdat de alternatieven vanuit het traditionele OV zoals Kolibrie en nachtvlinder primair door de concessiehouder (provincie) en het OV bedrijf worden ingevuld. De Kolibrie rijdt op een vaste lijn maar alleen in de stillere uren als reizigers zich een uur vooraf hebben aangemeld. De nachtvlinder heeft een vast vertrekpunt bij de grote haltes zoals het station in de avonduren, maar in plaats van een vaste route bepaalt de chauffeur de route op basis van de

aanwezige reizigers. In beide gevallen worden kosten op vaste ritten (en lege bussen) voorkomen.

Tegelijkertijd investeren we in duurzame aandrijvingsvormen van openbaar vervoer: we streven naar mogelijkheden om de concessie vanaf december 2020 tenminste voor de stad zoveel mogelijk met elektrische bussen uit te laten voeren. Voor regionale lijnen proberen we aan te haken op initiatieven waarbij gebruik van waterstof en/of andere innovaties vanuit de markt worden voorgesteld. Uitvoering hiervan zal altijd een combinatie moeten zijn van diverse overheden (gemeente, regio en provincie) en het bedrijfsleven. Clean Tech wordt als platform gebruikt om deze initiatieven verder te ontwikkelen.



Foto: Thinkstock

Het integreren van het reguliere en vraagafhankelijke openbaar vervoer

De ontwikkeling van vraagafhankelijk vervoer loopt voor op de transitie van het reguliere openbaar vervoer. Op regionaal niveau wordt een 'regiecentrale' ingericht waar in eerste instantie alle vraag naar vraagafhankelijk vervoer kan worden 'besteld'. Op termijn zal die functie uitgebreid worden naar gelang het aflopen van juridische verbintenissen tussen gemeente en vervoersaanbieders. Die ontwikkeling biedt ook kansen voor het reguliere openbaar vervoer. Doel is het groeien naar één mobiliteitssysteem waarbinnen beide groepen optimaal van elkaar kunnen profiteren. Daarmee kan de klant beter bediend worden én kan het rendement een positieve impuls krijgen.

Praktische voorbeelden die in de uitwerking zullen worden aangepakt bestaan uit twee groepen. Binnen het vraagafhankelijk vervoer bestaan diverse relatief grote stromen, die soms al via regulier OV afgewikkeld worden. Nagegaan zal worden of betrokkenen (afhankelijk van hun indicatie) delen van de reis (bijvoorbeeld tussen twee grotere knooppunten) met regulier OV kunnen maken. Voor het regulier vervoer geldt het omgekeerde: in avond- of weekenduren zullen in bepaalde zones maar sporadisch OV gebruikers aanwezig zijn. Door op die momenten het vraagafhankelijk vervoer voor iedereen open te stellen, kan de reguliere reiziger toch van OV gebruik maken, terwijl waar mogelijk de vraag van vraagafhankelijk vervoer hiermee kan worden gecombineerd. In overleg met de Provincie wordt een proef uitgewerkt bij de het Gelre ziekenhuis.

We streven naar een systeem waarbij zowel het regulier als het vraagafhankelijk OV maximaal van elkaar profiteren. Op die manier levert regulier OV een bijdrage aan de basismobiliteit (de minimale wettelijke basis van vraagafhankelijk OV aanbod) en wordt maximaal ingezet op extra mogelijkheden door een zo breed mogelijke opzet en toegankelijkheid van het reguliere OV.

Het versterken van ov-knooppunten

Insteek is een vernieuwd net. Dat willen we voorzien van haltes die de juiste voorzieningen bieden ten opzichte van de manier waarop de halte gebruikt wordt. Basis hiervoor is een 'ladder' waarbij steeds andere voorzieningen worden benoemd die een knooppunt kan laten uitgroeien tot een volwaardiger overstappunt.

Minimaal	Haltebord en vertrekstaat
Gewenst	Droge wachtruimte, zitplaats, prullenbak. Stalling voor eigen fiets, parkeerplaats voor eigen auto
Knooppunt	Dynamische reisinformatie Informatiekaart directe omgeving Horeca (meest gekoppeld aan de locatie)
Op termijn	Indicatiebord en haltevoorziening voor vraagafhankelijk openbaar vervoer Deelfietsen en deelauto's, laadvoorzieningen voor elektrische auto's

Het benutten van nieuwe kansen: recreatie- en evenementenstromen

Apeldoorn maakt zich sterk voor integrale doelen als 'toeristisch toplandschap' en verwelkomt evenementen als één van de manieren om de economische attractiewaarde van de stad te laten stijgen. In de huidige situatie staat het autoverkeer dat de drie grote attracties aan de westkant van Apeldoorn bezoekt op gespannen voet met de bewonersbelangen in het gebied. Het college werkt aan een duurzame, structurele oplossing hiervoor.

Zonder te ontkennen dat het privé-autogebruik een dominante rol hierin blijft spelen, streven we tegelijkertijd naar het aanbieden van alternatieven via het openbaar vervoer. Voorbeelden hierbij zijn pogingen om de diverse bungalowparken en campings een directe verbinding te geven met de attractieparken. De basis hiervoor kan commercieel zijn, gasten kunnen

's morgens heen en 's avonds weer teruggebracht worden, zodat de eigen auto bij het huisje of de tent kan blijven. Een tweede voorbeeld zijn pogingen om de garages in de stad in te zetten als parkeerruimte voor attracties in combinatie met goed aanvullend transport in de vorm van de reguliere bus of een leenfietsensysteem. Bijkomend voordeel hiervan is dat de kans op centrum bezoek door de bezoekers van attracties toeneemt. Garages Museum centrum en Orpheus komen hiervoor in aanmerking.

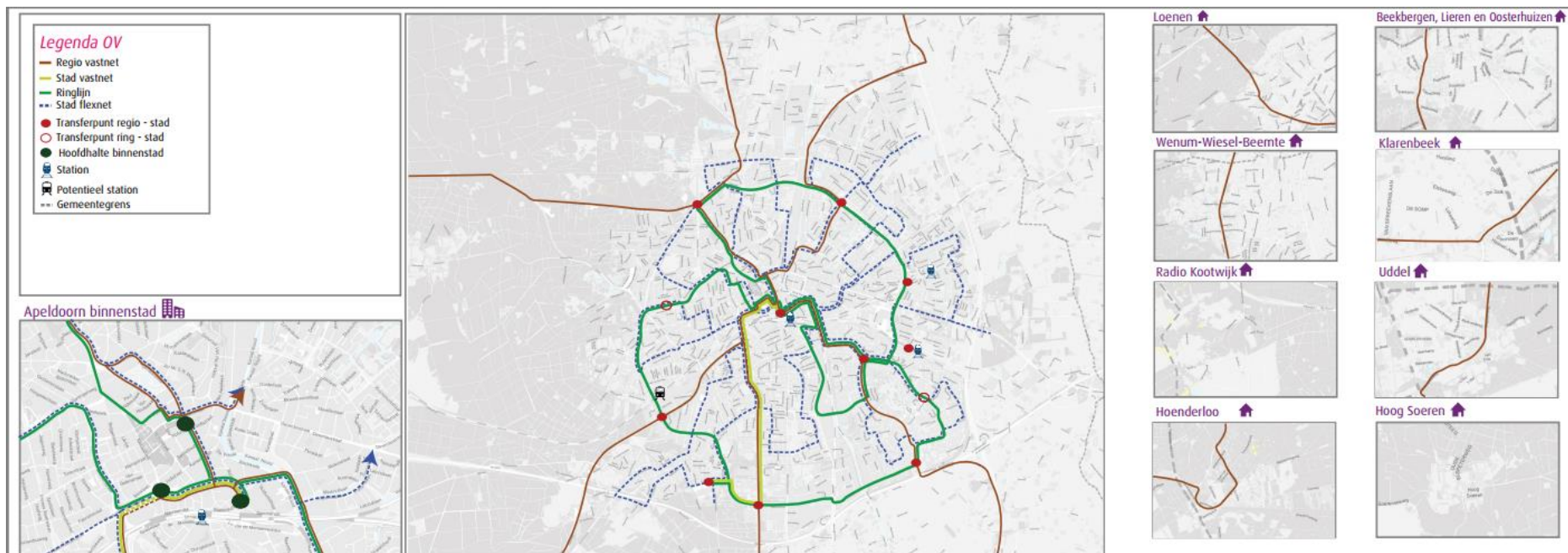
Station Apeldoorn west

Om bezoek per openbaar vervoer naar evenementen en de attractieparken te stimuleren zetten wij in op de ontwikkeling van station Apeldoorn West. Dit station heeft natuurlijk ook een functie voor nabij gelegen werkgebieden en woonwijken.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
1	Het ontwikkelen van een nieuw ov-netwerk	Het ontwikkelen van een nieuw ov-netwerk	Onderzoek haalbaarheid stadsnet (Ring- en wijklijnen)	Technische uitwerking op basis van reizigersaantallen, postcode gegevens et cetera. Doel: gericht advies Provincie / Concessiehouder.
2			Experimenten vastnetlijn en stadsnetlijn	Gemeentelijke ondersteuning voor uitvoering van een vast- en stadslijnnennet binnen het stedelijk gebied. Doel: ervaringsgegevens en gebruikscijfers nieuw invulling vastnet en stadsnet.
3	Het introduceren van duurzaam en innovatief openbaar vervoer	Het introduceren van duurzaam en innovatief openbaar vervoer	Proeven innovatieve OV toepassing - Lijnalternatieven	Oplossingsrichtingen voor een traditionele OV lijn (specifieke aanvulling op basis van toepassing duurzame / innovatieve uitwerking).
4			Proeven innovatieve OV toepassing - Nieuwe toepassingen	Oplossingsrichtingen voor een alternatieve toepassing (specifieke aanvulling op basis van toepassing duurzame / innovatieve uitwerking).
5			Proeven innovatieve OV toepassing – vrijwilligersalternatieven	Ondersteunen van bewonersinitiatieven gericht op het opvangen en/of optimaliseren van lokale alternatieven.
6			Ondersteuning marktuitwerkingen innovatieve aandrijvingsmethoden	Aanjaagsubsidie omschakeling gebruik van nieuwe technieken (waterstof, elektrisch) binnen een nieuw OV alternatief.
7	Het integreren van het reguliere en vraagafhankelijke openbaar vervoer	Het integreren van het reguliere en vraagafhankelijke openbaar vervoer	Onderzoek verknopingskansen (SWOT analyse)	Technische uitwerking op basis van reizigersaantallen, postcode gegevens. Doel: Gericht advies stadsregio.
8			Experiment gebruik regulier OV door vraagafhankelijke groep	
9			Experiment vraagafhankelijk vervoer door reguliere OV gebruikers	Ondersteuning van marktinitiatieven vanuit de vraagafhankelijke sector.
10			Ondersteuning initiatieven vervoerbedrijven (Kolibrerie en nachtvlinder)	Bijdrage gericht op extra uitbreiding van initiatieven van Syntus binnen de gemeentegrenzen.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
11	Het versterken van ov-knooppunten	Het versterken van ov-knooppunten	Friciekosten transitie OV systeem, opzet nieuwe knooppunten	Verplaatsen, amoveren en hernieuwd plaatsen van haltevoorzieningen als onderdeel van de transitie naar een nieuwe OV opzet.
12			Experiment upgraden knooppunt: Fietstoepassingen	Specifiek gericht op uitbreiden van een bestaand of nieuw knooppunt richting optimalisatie voor stallen eigen fietsen (inclusief fietskluizen) en beschikbaarheid van deelfietsen.
13			Experiment upgraden knooppunt: Autotoepassingen	Specifiek gericht op uitbreiden van een bestaand of nieuw knooppunt richting optimalisatie voor parkeren eigen auto en mogelijkheid voor gebruik van deelauto's.
14			Continuïteit DRIS busstation	Het huidige Dynamische Reizigers Informatie Systeem op het busstation wordt tot december 2020 gehandhaafd (einde lopende concessie Syntus).
15	Het benutten van nieuwe kansen: recreatie- en evenementenstromen	Het benutten van nieuwe kansen: recreatie- en evenementenstromen	Ondersteuning P&R / Combi initiatieven voor bezoek attracties Apeldoorn West	versteving van mogelijkheden voor gebruik van openbaar vervoer en/of vernieuwende alternatieven voor bezoekers van de drie attractieparken van Apeldoorn West.
16			ondersteuning uitwerking 'voeden' attractieverkeer vakantieverblijf Hoenderloo en Beekbergen	Ondersteuning van het initiatief van eigenaren van recreatievoorzieningen om in toeristische piekseizoenen een vraagafhankelijk systeem voor bezoek attractieparken op te zetten.
17			Station Apeldoorn West	Station Apeldoorn west kan zowel een functie hebben voor de bezoekers van de attractieparken als voor de werknemers en bewoners in Apeldoorn West.

Maatregelenkaart van vraaggericht naar aanbodgericht en efficiënt openbaar vervoer



07 | BETER EN VEILIGER



Onze opgaven

Onze opgaven zijn:

- het verbeteren van de doorstroming op de hoofdwegen
- het bijdragen aan de doorstroming op regionale en landelijke hoofdwegen
- het verstrekken van (dynamische) informatie over parkeergelegenheden en over de drukte op wegen
- het beter herkenbaar maken van de hoofdwegen
- het reduceren van de kans op ongevallen

- het actualiseren van de parkeernormen
- het financieel gezond maken van de RBB
- het gebruikersvriendelijker maken van parkeren.

Het verbeteren van de doorstroming op de hoofdwegen

Op een aantal wegen ligt de nadruk op een veilige en goede doorstroming van grote hoeveelheden autoverkeer. Doorstroming beïnvloedt de bereikbaarheid en daardoor het economisch functioneren van Apeldoorn. Dit zijn de zogenaamde hoofdwegen. Aan de inrichting is dat vaak ook te zien. Er zijn bijvoorbeeld verkeerslichten en aparte opstelvakken voor naar links afslaand of naar rechts afslaand autoverkeer.

Met name voor goederenvervoer is doorstroming van belang. Het laatste gedeelte van de route naar bedrijventerreinen voert niet altijd over de hoofdwegen. Hiervoor zijn maatwerkoplossingen nodig.

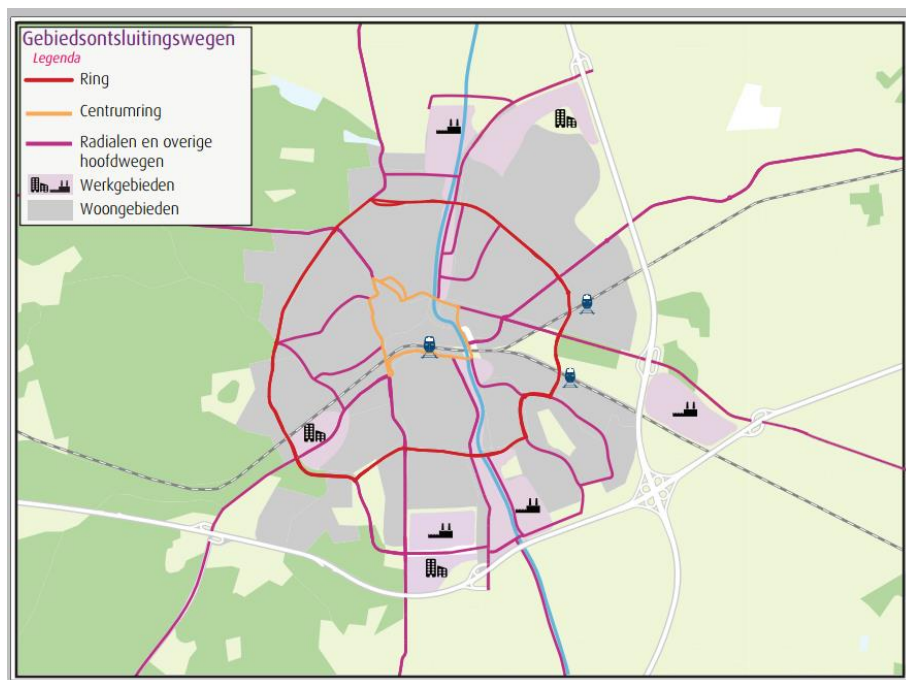
Het bundelen van het autoverkeer op de hoofdwegen en het bieden van een goede doorstroming is ook van belang om te voorkomen, dat automobilisten allerlei routes binnendoor, dwars door de woongebieden, kiezen. Dit gaat namelijk ten koste van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de woongebieden.

De hoofdwegenstructuur bestaat in Apeldoorn uit de ring, de centrumring, de verbindingen tussen de ring en centrumring en de verbindingen tussen de ring en de op- en afritten van de autosnelwegen.

De Noordradiaal is niet meer als (nieuw aan te leggen) hoofdweg opgenomen, omdat de ontwikkelingen in de Kanaalzone niet doorgaan. De bestaande wegen Kanaal Noord en Sleutelbloemstraat zullen deze functie blijven behouden.

Wij kiezen voor het verbeteren van de doorstroming voor:

- het instellen van groene golven
- het oplossen van knelpunten.



Instellen groene golven

Door het instellen van groene golven op de hoofdwegen, worden de routes over de hoofdwegen bevoordeeld. Hierover wordt gecommuniceerd naar de weggebruikers zodat dit ook wordt herkend.

Oplossen knelpunten

Op de ring bevinden zich een aantal spoorwegovergangen. De overweg Laan van Osseveld is het grootste knelpunt in de Ring, omdat het noordoostelijke gedeelte van de Ring het meest intensief gebruikt wordt en de bomen van de overweg hier langer dan bij andere overwegen gesloten zijn.

Het wensbeeld is alle spoorwegovergangen op de Ring ongelijkvloers uit te voeren, waardoor het treinverkeer de doorstroming van het autoverkeer,

fietsverkeer en voetgangers niet meer belemmert en de kans op ongevallen met de trein tot nul gereduceerd wordt.

De capaciteit van een aantal trajecten op de ring wordt uitgebreid door het aantal rijstroken te verdubbelen.

Kleine aanpassingen op de hoofdwegen kunnen voorkomen, dat bijvoorbeeld een naar links afslaande auto de doorstroming van het achteropkomend autoverkeer belemmert.

Het bijdragen aan de doorstroming op regionale en landelijke hoofdwegen

Het bijdragen aan de doorstroming op regionale en landelijke hoofdwegen

Ook buiten onze gemeente is een goed hoofdwegennet even belangrijk. Hoewel hier vaak andere overheden wegbeheerders zijn, werken we samen om dit wegennet op orde te houden.

Te denken valt aan de capaciteitsuitbreidingen van de A1, maar ook het beperken van het doorgaande verkeer op de N786 door Loenen ter verbetering van de leefbaarheid in de kernen.

Intelligente samenwerkende elektronische systemen

Vooral bij evenementen en calamiteiten is het van belang dat bijvoorbeeld de afstelling van verkeerslichten en de informatie op dynamische panelen met elkaar overeenkomen, ook als deze elektronische systemen het eigendom zijn van verschillende wegbeheerders. De weggebruiker verwacht namelijk niet anders.

Het verstrekken van (dynamische) informatie over parkeergelegenheden en over de drukte op de wegen

Bewegwijzering

De centrumring is niet als zodanig herkenbaar, omdat er op de wegwijzers geen aanduiding centrumring voorkomt.

Dynamische parkeerinformatie

Ondanks het gebruik van navigatiesystemen en routeplanners bestaat er nog steeds behoefte aan dynamische informatie op borden in de stad over het aantal vrije parkeerplaatsen in parkeergarages en op parkeerterreinen. Omdat de parkeergarages in de binnenstad niet allemaal eigendom zijn van de gemeente, wordt met de marktpartijen onderzocht onder welke (financiële) voorwaarden we gezamenlijk een eenvoudig Parkeer Route Informatie Systeem kunnen realiseren.

Dynamische route-informatie

Bij evenementen of piekdagen in de attractieparken worden Dynamische Route Panelen ingezet om vervoersstromen op efficiënte wijze in- en uit de stad te leiden.



Het beter herkenbaar maken van de hoofdwegen

Voor een veilig gebruik van wegen is het van belang, dat een weggebruiker weet wat er van hem wordt verwacht en weet welke situaties hij kan verwachten. Een uniforme uitstraling van wegen met een gelijke functie voorkomt onduidelijkheid en reduceert daardoor de kans op ongevallen.

In Apeldoorn wordt een onderscheid gemaakt in de volgende categorieën wegen:

- hoofdwegen (ring, centrumring, radialen en overige hoofdwegen), ook wel gebiedsontsluitingswegen genoemd.
- alle resterende wegen, ook wel erftoegangswegen genoemd.

Het Landelijk kennisplatform verkeer en vervoer CROW heeft voor beide categorieën basiskenmerken voor weginrichting ontwikkeld, zoals maximumsnelheden, het gebruik van markeringen en de positie van de fiets.

Een tussenliggende categorie zijn de wegen op bedrijventerreinen. De maximumsnelheid is 50 km/u, maar de inrichting van de wegen is maatwerk. Opmerking: ten opzichte van de Verkeersvisie 2010 -2020 zijn de Anklaarseweg tussen Kanaal Noord en de Zwolseweg en de Sluisoordlaan als nieuwe hoofdwegen opgenomen.

De basiskenmerken beschrijven het ideaalbeeld. Apeldoorn streeft naar de ideale inrichting, maar die is niet altijd zonder ingrijpende maatregelen realiseerbaar bijvoorbeeld wegens het gebrek aan ruimte.

Het reduceren van de kans op en de ernst van ongevallen

De gemeente heeft de ambitie dat iedereen zich zelfstandig en veilig door de gemeente moet kunnen verplaatsen.

Infrastructurele maatregelen

Blijvende aandacht is nodig voor infrastructurele maatregelen, zoals oversteekvoorzieningen op hoofdwegen voor fietsers en voetgangers. Ook wordt het programma Duurzaam Veilig afgerond, zodat het door de inrichting van de weg voor de weggebruiker duidelijk is welk gedrag verwacht wordt. Ook in een aantal 30 km/h-zones worden aanvullende maatregelen getroffen.

Verkeerseducatie

Kwetsbare verkeersdeelnemers worden ondersteund bij het deelnemen aan het verkeer. Vooral de doelgroep fietsers krijgt hierin aandacht, omdat bij deze groep een stijgende trend zichtbaar is in het aantal slachtoffers. Jongeren krijgen verkeerslessen op de scholen waarbij alle scholen deel kunnen nemen aan de jeugdverkeersexamens.

Schoolroutes

Specifieke aandacht in het kader van de verkeersveiligheid verdienen de schoolroutes en - omgevingen. Er worden bijvoorbeeld vrij liggende

fietspaden aangelegd of een voetgangersoversteek voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Voor onze hele gemeente geldt dat kinderen veilig naar school moeten kunnen fietsen.

Sluipverkeer dorpen

In een aantal dorpen in onze gemeente lopen provinciale wegen door de kern heen waardoor inwoners overlast ervaren door het doorgaande verkeer. De verkeersveiligheid en leefbaarheid staat onder druk. Dit geldt met name voor Loenen (N786). Samen met de betrokken partijen in de omgeving en de betrokken wegbeheerder wordt hier naar een duurzame oplossing gezocht.

Goederenvervoer

De provincie Gelderland heeft medio 2013 het Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor Wegverkeer geactualiseerd. Het Kwaliteitsnet vormt de ruggengraat voor het vrachtverkeer in de provincie Gelderland. Het Kwaliteitsnet bestaat uit de verbindingen tussen de snelwegen en de economische centra. Het doel van het net is het faciliteren van goederenvervoer op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn.

Alle bedrijventerreinen in de kern Apeldoorn en het centrum van Apeldoorn zijn geselecteerd als economisch centrumgebied. De N345 (gedeelte rondom de autosnelwegen), N786 (ten zuiden van de A50), Europaweg (tussen A1 en Brouwersmolen) en de Oost Veluweweg zijn onderdeel van het Gelderse Kwaliteitsnet. Om de kwaliteit van de routes te toetsen heeft de provincie diverse kwaliteitseisen gehanteerd. Voor wat betreft de gemeente Apeldoorn is het enige knelpunt het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen op de N786 in de kern Loenen.

Kanaal Zuid

De komende jaren worden een aantal kleine maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op langere termijn zien wij de verbreding van Kanaal Zuid als de oplossing voor de huidige verkeersproblemen in Loenen (N786).



Foto: Thinkstock

Het actualiseren van de parkeernormen

Als er voldoende ruimte is wordt het parkeren niet gereguleerd. Soms is die ruimte niet aanwezig of legt het parkeren een onevenredig grote druk op de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van een gebied. In dat geval wordt het parkeren wel gereguleerd.

Parkeernormen

Parkeernormen worden gebruikt om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er minimaal bij een nieuwe ontwikkeling (bijvoorbeeld de bouw van een kantoor) door de bouwer moeten worden gerealiseerd. Te weinig parkeerplaatsen leidt tot problemen voor bezoekers en tot onbegrip van bijvoorbeeld omwonenden die met parkeeroverlast geconfronteerd worden. Meer parkeerplaatsen aanleggen dan volgens de norm vereist wordt, is mogelijk.

De gemeente Apeldoorn sluit aan bij de landelijke kencijfers van het CROW. Apeldoorn valt in de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'. Onderscheiden worden de zones centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied.

Op enkele punten zal in de nog op te stellen 'nota parkeernormen en tarieven' een afwijking van de landelijke kencijfers worden voorgesteld, dat geldt voor situaties waarin specifiek gemeentelijk beleid voorhanden is. In de parkeernorm zal een specifieke norm worden toegevoegd waarin de norm bij het ombouwen van kantoorpanden naar woningen wordt geregeld.

De afgelopen jaren is er in de binnenstad steeds meer leegstand ontstaan. Nieuwe ontwikkelingen komen niet of moeilijk van de grond. De kosten van de verplichte aanleg van parkeerplaatsen of de financiële afkoop hiervan, worden vaak als een van de redenen genoemd om niet te investeren.

In dezelfde periode is het gebruik van de beschikbare parkeervoorzieningen gedaald (uitgezonderd de parkeergarage Marktplaats).

Zowel het niet van de grond komen van initiatieven als het gedaalde gebruik van de parkeervoorzieningen is niet wenselijk. Een mogelijke oplossing is om gedurende een bepaalde tijd nieuwe initiatieven voor een deel vrij te stellen van de verplichting parkeerplaatsen te realiseren of het bedrag van

de afkoop te verlagen. De exacte uitwerking volgt in de parkeernota, maar gedacht kan worden aan bijvoorbeeld de eerste tien parkeerplaatsen vrij te stellen van een bijdrage. Deze uitzondering geldt niet voor woningbouwprojecten.

Tot voor kort werd de parkeernormering via het parkeerartikel van de bouwverordening geregeld. Bij nieuwe bestemmingsplannen is dat niet meer mogelijk en voor de bestaande bestemmingsplannen geldt een overgangsregel. Het voorstel is om gebruik te maken van de mogelijkheid om de parkeernormering via een door de gemeenteraad vast te stellen beleidsregel (parkeernota) te regelen.

Het financieel gezond maken van de RBB

Het financieel gezond maken van de RBB

De parkeeropbrengsten komen ten goede van de Reserve Bereikbaarheid Binnenstad (RBB). De kosten voor bijvoorbeeld het onderhoud van de parkeergarages en parkeerautomaten op straat komen ten laste van de RBB.

In de voorgaande jaren was het resterende bedrag zo groot, dat dit gebruikt kon worden om het gebruik van de bus en de fiets te stimuleren (gratis fietsenstallingen), bij te dragen aan het onderhoud van de infrastructuur in de binnenstad en geld af te dragen aan de algemene gemeentebegroting. De parkeeropbrengsten zijn echter afgenomen, waardoor de hoogte van de afdrachten opnieuw moet worden vastgesteld.

Het gebruikersvriendelijker maken van parkeren

Blaauwe zone

Bij winkelcentrum Het Fort is een proef met een blauwe zone uitgevoerd. Hieruit is gebleken, dat hierdoor op korte loopafstand voldoende parkeerplaatsen voor het winkelend publiek beschikbaar zijn. Voorwaarde voor een blauwe zone is, dat er voldoende parkeercapaciteit is. De blauwe zone kan behalve bij winkelcentra ook bij andere publiekstrekkende voorzieningen buiten de binnenstad worden toegepast.

Parkeervergunningen digitaal aanvragen, verlengen en wijzigen

Bewoners en bedrijven kunnen via www.apeldoorn.nl de benodigde parkeervergunningen aanvragen, wijzigen, verlengen en beëindigen. Natuurlijk blijft het ook mogelijk dit persoonlijk aan de balie in het Stadhuis te regelen.

De controle op de naleving van de parkeerregels wordt verder gedigitaliseerd, waardoor handhavingstaken efficiënter kunnen worden uitgevoerd.

Net als bij belparkeren op straat wordt maandelijks achteraf betalen voor het parkeren in de parkeergarages ook mogelijk. Kentekenherkenning bij de uitgang van de parkeergarages zorgt voor minder oponthoud, omdat de slagboom automatisch opengaat.

Maatwerk bij invulling van vergunningenzones in de woonwijken

Sinds 2014 is de 'starre' uitwerkingsprocedure voor vergunningenzones vervangen door een meer flexibele aanpak. Het grote verschil is dat niet meer 'één smaak' wordt aangeboden, maar dat bewoners samen kunnen kijken welke onderdelen voor hen meer of minder belangrijk zijn. Op die manier krijgt invoering (en daarmee bescherming tegen parkeerders van buitenaf) meer kans.

Duidelijke parkeertarieven

Uitgangspunt blijft, dat het parkeren in de parkeergarages goedkoper is dan het parkeren op straat. In de binnenstad geldt dat parkeren op grotere loopafstand van het centrum goedkoper is dan op korte loopafstand van het centrum.

Er blijft een verschil tussen de prijs van een parkeervergunning voor bewoners in de binnenstad en voor bewoners buiten de binnenstad.

Bewoners van de binnenstad kunnen nu al hun bezoekers met korting op straat laten parkeren. Iedere binnenstadsbewoner heeft vanaf 2017 recht op hetzelfde kortingspercentage.

Bij de vaststelling van nieuwe tarieven wordt rekening gehouden met de parkeer- en vergunningtarieven in vergelijkbare gemeenten en met de tarieven die door marktpartijen gehanteerd worden.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
1	Het verbeteren van de doorstroming op de hoofdwegen	Instellen groene golven	Invoering groene golf op het noordoostelijke deel van de ring	Koppeling van de verkeerslichten om verkeersstroom op de ring te bevoorraden. Tegelijkertijd worden een aantal kleine reconstructies uitgevoerd om de koppeling te kunnen realiseren.
2			Invoering groene golf op het zuidoostelijke gedeelte van de centrumring	Koppeling van verkeerslichten om de route over de centrumring aantrekkelijker te maken dan de route dwars door de binnenstad. Tegelijkertijd worden enkele kleine aanpassingen uitgevoerd om de koppeling te realiseren.
3		Oplossen knelpunten	Uitbreiden capaciteit Laan van Zevenhuizen	Kleine maatregelen (verlengen opstelvakken) en verdubbelen van rijstroken op kruispunten en wegvakken op delen van de Laan van Zevenhuizen en Laan van Osseveld tussen Veenhuizerweg en Deventerstraat.
4			Onderzoek oplossingsrichtingen Overweg Laan van Osseveld	Onderzoek in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen naar de mogelijkheden om de veiligheid en doorstroming bij de overweg Laan van Osseveld te verbeteren. De studie wordt in samenwerking met ProRail onder leiding van het ministerie van I&M uitgevoerd.
5			Vervanging spoorwegovergang Laan van Osseveld door tunnel	Vervanging van de gelijkvloerse kruising met het spoor door een tunnel. De vervanging is afhankelijk van de resultaten van het bovengenoemde onderzoek.
6			Verbetering doorstroming op rotonde Laan van Osseveld - Veenhuizerweg	De doorstroming op de rotonde Laan van Osseveld – Veenhuizerweg heeft een directe relatie met de maatregelen bij de spoorwegovergang Laan van Osseveld.
7			Vervanging spoorwegovergang Laan van Spitsbergen door tunnel	Vervanging van de gelijkvloerse kruising met het spoor door een tunnel.
8			Vervanging spoorwegovergang Laan van Erica door tunnel	Vervanging van de gelijkvloerse kruising met het spoor door een tunnel.
9			Onderzoek en uitvoering doorstroming op rotonde Matenpoort	Vervanging van rotonde door kruispunt met verkeerslichten.

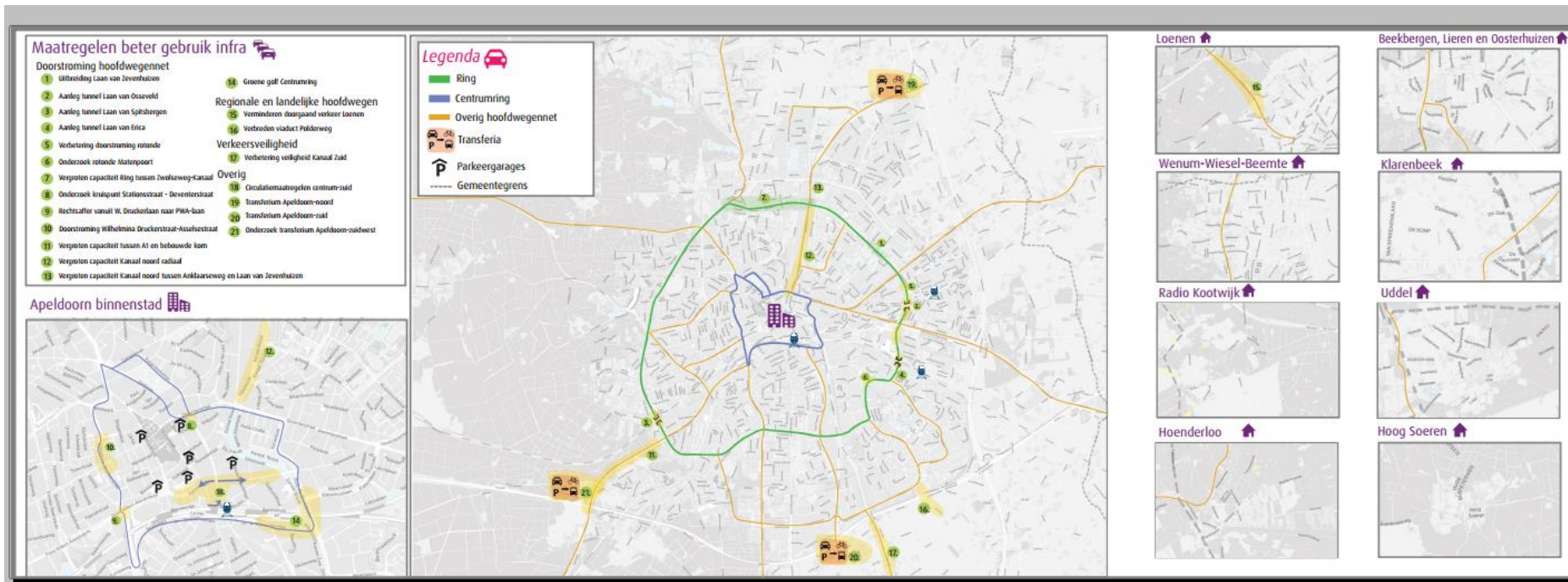
Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
10			Onderzoek verminderen van stagnaties op de ring	Onderzoek naar de locaties waar stagnerend verkeer optreedt.
11			Uitvoering verminderen van stagnaties op de ring	Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek.
12			Vergroten capaciteit Ring tussen Kanaal Noord en De Naald	We vergroten de capaciteit van de Ring tussen Kanaal-Noord en de Naald (Hertenlaan – Reëenlaan en Zwolseweg), zodat deze blijft doorstromen en aantrekkelijk blijft voor autoverkeer.
13			Verminderen doorgaand vrachtverkeer route tussen Kanaal Noord en De Naald	We vinden dat het niet-lokale vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Stadhoudersmolen moet worden afgewikkeld via de snelwegen, via de noordelijke ontsluiting en dus niet via de Anklaarseweg. Wij zetten ons samen met de werkgroep en betrokken dorps- en wijkraden in voor een oplossing voor de ervaren overlast van doorgaand vrachtverkeer op deze route.
14			Onderzoek kruispunt Stationsstraat-Deventerstraat	We onderzoeken hoe we het kruispunt Stationsstraat – Deventerstraat kunnen aanpassen zodat deze voldoet aan de beleidsdoelstellingen. Op dit moment zijn er veel kruisende verkeersstromen en blokkeert de wachtrij van auto's voor garage Marktplaats het kruispunt regelmatig.
15			Onderzoek toevoegen rechtsaffer vanuit Wilhelmina Druckerstraat naar de PWA-laan	Op dit moment is er geen apart rechtsafvak vanuit de Wilhelmina Druckerstraat naar de PWA-laan.
16			Onderzoek verbetering doorstroming kruispunt Wilhelmina Druckerstraat - Asselsestraat	We onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor een verbetering van de doorstroming op het kruispunt Vosselmansstraat – Asselsestraat waarbij we in gedachten houden dat de Asselsestraat een fietsdoorstroomas is. Deze moet in principe voorrang hebben op het autoverkeer van de Centrumring.
17			Vergroten capaciteit Europaweg tussen op/en afritten A1 en bebouwde kom	We vergroten de capaciteit van de Europaweg tussen op/en afritten A1 en bebouwde kom.
18			Vergroten capaciteit van radiaal tussen ring en centrumring (noordelijke radiaal)	We vergroten de capaciteit van de radiaal tussen ring en centrumring (noordelijke radiaal, Kanaal noord).

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
19			Vergroten capaciteit Kanaal Noord tussen Anklaarseweg en Laan van Zevenhuizen	We vergroten de capaciteit van de Kanaal Noord tussen Anklaarseweg en Laan van Zevenhuizen.
20	Het bijdragen aan de doorstroming op regionale en landelijke hoofdwegen	Het bijdragen aan de doorstroming op regionale en landelijke hoofdwegen	Verminderen doorgaand verkeer door Loenen	Samen met de provincie werken aan een toekomst vaste oplossing voor de N786 door Loenen.
21			Financiële bijdrage voor verbreding viaduct Polderweg	Om de wens van de gemeente Apeldoorn bij de verbreding van de A1 te kunnen realiseren, namelijk verbreding van de tunnel op de Polderweg, zal naast de financiële bijdrage van de Provincie ook Apeldoorn zelf financieel moeten bijdragen.
22		Intelligente samenwerkende elektronische systemen	Ontwikkeling verkeerssysteem tbv regionale verkeerscentrale	Samen met het Rijk en de regio werken we aan een integraal systeem, waarmee verkeerslichten, route-informatie-borden e.d. op regionale schaal in samenhang beïnvloed kunnen worden. Deze regionale aanpak is noodzakelijk bij bijvoorbeeld evenementen en calamiteiten. Essentieel is, dat de maatregelen in samenhang worden genomen, zodat er niet bijvoorbeeld een route-advies gegeven wordt, maar de verkeerslichten op die adviesroute het verkeer niet kunnen verwerken.
23			Financiële bijdrage aan Rijksproject waarin Intelligente Transport Systemen worden onderzocht	Juist om ervoor te zorgen dat deze intelligente verkeerssystemen er landelijk gezien hetzelfde uit gaan zien, investeren wij in een landelijk programma waarin Intelligente Transport Systemen worden onderzocht.
24	Het verstrekken van (dynamische) informatie over parkeergelegenheden en over de drukte op de wegen	Bewegwijzering	Bewegwijzeren centrumring	De Centrumring is niet in de bewegwijzering opgenomen.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
25		Dynamische parkeerinformatie	Parkeergegevens als open data beschikbaar stellen	Gegevens over parkeergelegenheden en het aantal vrije plaatsen worden als open data ter beschikking gesteld. Marktpartijen kunnen bijvoorbeeld apps ontwikkelen, waardoor automobilisten beter geïnformeerd zijn over de actuele parkeermogelijkheden.
26			Aanleg dynamische informatiepanelen met gegevens over het aantal vrije plaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages	Het ParkeerRouteInformatieSysteem (PRIS) wordt in samenwerking met de marktpartijen gerealiseerd. Realisatie is afhankelijk van de financiële bijdragen van de marktpartijen.
27		Dynamische routeinformatie	Verstrekken van actuele informatie over routes.	Bezoekers worden geïnformeerd over de drukte op wegen, alternatieve routes e.d. Dit is vooral bij evenementen van belang (ter plekke onbekende weggebruikers en veel verkeer). In eerste instantie wordt dit uitgevoerd met 'tekstkarren', een aanhanger met een groot tekstdisplay. Later worden deze vervangen door informatiepanelen.
28	Het reduceren van de kans op en de ernst van verkeersongevallen	Infrastructurele maatregelen	Aanpak van de top vijf onveilige locaties	We onderzoeken de top 5 onveilig punten binnen de gemeente en zorgen voor een verbetering van de verkeerssituatie. Hiervoor wordt een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd. De uitvoering zal gecombineerd met bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd.
29		Verkeerseducatie	Gerichte verkeerseducatie op de kwetsbare verkeersdeelnemers.	Binnen Oost-Nederland wordt samengewerkt op het gebied van verkeerseducatie. Er zijn educatiepakketten beschikbaar om ouderen en jongeren veilig deel te laten nemen aan het verkeer. Voorbeelden zijn: het verbeteren van de rijvaardigheid en verhogen van de kennis en risico perceptie (muziek, telefoon, drank en drugs). Een langlopend voorbeeld is het Apeldoorns jeugdverkeersexamen.
30		schoolroutes	onderzoek schoolroutes	Er wordt een onderzoek onder alle Apeldoornse scholen gedaan naar onveiligheid op schoolroutes.
31			Schoolroutes veilig maken	Afhankelijk van uitkomsten onderzoek.
32		Sluipverkeer dorpen		

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
33		Kanaal Zuid	Verbetering veiligheid	Bijvoorbeeld verbreden weg en plaatsen geleiderail (over beperkte afstanden).
34	Het actualiseren van de parkeernormen	Het actualiseren van de parkeernormen	Het actualiseren van de parkeernormen	De parkeernormen worden geactualiseerd en vastgelegd in de nieuwe parkeernota. Dit is van belang, omdat in bestemmingsplannen naar deze normen moet kunnen worden verwezen.
35	Het financieel gezond maken van de Reserve Bereikbaarheid Binnenstad (RBB)	Het financieel gezond maken van de RBB	Het financieel gezond maken van de RBB	De financiële gezondheid van de Reserve Bereikbaarheid Binnenstad (RBB) staat onder druk door de afnemende parkeerinkomsten en de afdrachten die ondanks deze parkeerinkomsten gelijk zijn gebleven.
36	Het gebruikersvriendelijker maken van parkeren	Blauwe zone	Toepassing van blauwe zone bij winkelcentra en publiekstrekkende voorzieningen	De blauwe zone is een geschikt instrument om op korte loopafstand van een voorziening voldoende parkeerplaatsen voor de bezoekers beschikbaar te houden.
37		Digitaal aanvragen, verlengen en wijzigen van parkeervergunningen	Digitaal aanvragen, verlengen en wijzigen	Vergunninghouders kunnen 24 uur per dag 7 dagen per week een parkeervergunning aanvragen, verlengen of wijzigen (bijvoorbeeld kenteken wijzigen bij aanschaf andere auto).
38		Maatwerk bij invulling van vergunningenzones in de woonwijken	Maatwerk bij invulling van vergunningenzones in de woonwijken	Vergunningzones worden in overleg met de bewoners van de wijk geïntroduceerd.
39		Duidelijke parkeertarieven	Onderzoek en implementatie vereenvoudigde tariefstructuur parkeren	De huidige tariefstructuur is in vergelijking met de tariefstructuur van marktpartijen gecompliceerd.

Maatregelenkaart: beter en veilig gebruik van de infrastructuur



08 | DUURZAME INNOVATIE

Duurzame innovatie

De gemeente wil nadrukkelijk de ruimte bieden aan innovaties op het gebied van mobiliteit. Apeldoorn wil functioneren als proeftuin voor innovaties in mobiliteit en draagt op die manier bij aan Europese, landelijke en regionale (Cleantech) doelstellingen op dit gebied. Apeldoorn erkent dat het hiervoor de markt nodig heeft: innovaties komen daar vandaan.

De gemeente legt daarom de uitnodiging neer bij de grote bedrijven, het MKB en de attractieparken binnen de gemeentegrenzen om met innovaties en initiatieven te komen en samen met de gemeente na te denken over samenwerkingsvormen in de toekomst. De 'Achmea businessline' is hiervan een uitstekend voorbeeld.

Op het gebied van openbaar vervoer en de verkeersafwikkeling rondom piekmomenten bij de attractieparken en evenementen zien wij expliciet een rol voor de markt: innovaties zijn hier het best inzetbaar én het meest welkom. De smartphone biedt mogelijkheden voor vraagafhankelijk openbaar vervoer en (nieuwe) transferia bieden mogelijkheden om de verkeers- en parkeerdruk rondom piekdagen of evenementen over andere locaties te verdelen waardoor drukte in de stad beperkt zal zijn.

Wij zien kansen op het gebied van big data. In september 2015 is de Fietstelweek als jaarlijks initiatief gestart. Fietsers met een smartphone zijn

gevolgd waardoor routes en intensiteiten van fietsers op bepaalde routes in kaart kunnen worden gebracht. De komende jaren zal steeds meer van dit

type data beschikbaar komen. Verschillende mogelijkheden bestaan hiervoor al (View.Dat / Bikeprint). Een ander voorbeeld van een innovatie is het opwekken van energie uit remmende treinen ten behoeve van elektrische stadsbussen.

Om ruim baan te geven aan innovaties is de gemeente op het gebied van regelgeving en procedures flexibel. Bovendien maakt de gemeente een flexibel budget beschikbaar: innovaties ontstaan 'plotseling', een kans doet zich opeens voor. Apeldoorn wil hier snel op reageren om kansen te kunnen benutten.

Wij blijven de komende jaren werken aan het duurzamer maken van het verkeers- en vervoerssysteem, waarbij we specifiek inzoomen op de energiebalans in de gemeente Apeldoorn. We volgen daarbij een tweesporenbeleid:

- beperken van het gebruik van energie
- gebruiken van duurzame energie

We beperken het energiegebruik door mensen te verleiden een verplaatsing niet te maken of op een meer duurzame wijze te laten maken. Dit doen we door in te zetten op de fiets als primair vervoersmiddel, door het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer op niveau te houden en het gezamenlijk gebruik van auto's te stimuleren.

We zetten in op het gebruik van duurzame energie, door onder andere het gebruik van elektrisch vervoer te stimuleren.

Versnelling van de genoemde maatregelen kan het doel van een energie-neutrale gemeente dichterbij brengen.

Elektrisch rijden

Apeldoorn ziet liever elektrische auto's dan brandstofauto's rijden vanwege milieuvoordelen. Energie van wind en vooral zon worden vooral overdag geproduceerd, terwijl de pieken van het gebruik van energie vooral in de spitsen en in de avond liggen. De marktpartijen werken aan slimme manieren om die energie voor kortere tijd 'op te slaan', zodat deze tijdens de eerstvolgende pieken effectiever benut kunnen worden.

Emissievrij busvervoer

Uiterlijk in 2025 rijden alle nieuwe OV-bussen in Nederland op groene brandstof en dus zonder schadelijke uitlaatgassen. Ook wordt dan alle energie waarop de bussen rijden opgewekt met zonnepanelen of met windmolens uit de regio. Deze afspraak hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu en alle vervoerspartijen in Nederland in april 2016 gemaakt.

Vooruitlopend hierop zal de gemeente bij de Provincie Gelderland erop aandringen bij de aanbesteding van het busvervoer in 2020 de inzet van emissievrije bussen als eis op te nemen.

Laadpalen

Elektrische auto's worden vaak 's nachts bij de woning geladen, terwijl overdag de energie van de zon direct benut zou kunnen worden, bijvoorbeeld op het moment dat veel auto's op parkeerterreinen van bedrijven staan. Apeldoorn zal proberen bedrijven te verleiden meer laadinstallaties op zonne-energie op eigen terrein (of openbaar gebied in de directe omgeving) te laten installeren, zodat die rechtstreekse link tussen energieopwekking en energieafgifte kan worden gelegd.

Op strategische locaties plaatst de gemeente elektrische laadpalen om het elektrisch rijden te stimuleren.

Voor bewoners die geen ruimte op eigen terrein hebben om een elektrische auto te laden, bieden wij een laadpaal in de omgeving van de woning aan.



Foto: Thinkstock

Restenergie en andere vormen van energie gebruiken

Met grote belangstelling volgen wij een extern initiatief om de 'resterlektriciteit' van station Apeldoorn NS te gaan benutten. Als treinen voor het station afremmen voeden ze het net, maar de eerstvolgende stations waar NS die stroom kan benutten liggen te ver weg om het rendabel daarheen te kunnen transporteren. Door die reststroom op te vangen in de vorm van tijdelijke opslag zou die stroom dezelfde avond voor de avondpiek benut kunnen worden. Op termijn zou een dergelijk systeem ook het (dan waarschijnlijk elektrische) net van stadsbussen kunnen bijladen in de rusttijden tussen de ritten.

Groen gas, opgewekt door mono-vergisters in de agrarische sector is één van de andere mogelijkheden om het gebruik van fossiele brandstoffen te beperken.

Mobiliteitsmanagement

Het doel van mobiliteitsmanagement is het beïnvloeden van verplaatsingsgedrag. Mensen kiezen er bijvoorbeeld dan voor een verplaatsing niet te maken, op een ander tijdstip te maken, met een ander vervoermiddel te maken of een andere route te kiezen.

Mobiliteitsmanagement wordt vooral toegepast in het woon-werkverkeer. Werknemers mijden de spits (en gaan niet of later naar kantoor), reizen per E-fiets of met het openbaar vervoer.

Mobiliteitsmanagement kan ook worden toegepast bij evenementen en toeristische attracties.

Het delen van auto's

Het is niet meer vanzelfsprekend, dat voor een verplaatsing per auto de eigen auto wordt gebruikt. Carpoolplaatsen aan de rand van de stad worden al gebruikt om vandaar gezamenlijk met één auto verder te reizen. Het zogenaamde autodelen staat volop in de belangstelling. Niet het bezit maar het gebruik van de auto staat voorop.

Verwacht wordt, dat de marktpartijen ook voor particulieren deel-auto-concepten zullen ontwikkelen. De gemeente zal op deze innovaties flexibel reageren.

Experimenten

Experimenten zijn een manier om mensen te laten ervaren wat de effecten zijn van bepaalde maatregelen. Deze experimenten kunnen plaatsvinden bij bijzondere gebeurtenissen of evenementen. Het kan daarbij gaan om kleinschalige buurt-initiatieven. De leefstraten in Vlaanderen zijn daarvan een voorbeeld. Straten worden tijdelijk autovrij of autoluw gemaakt. Bewoners kunnen op die manier proefondervindelijk ervaren, dat ze de ruimte ook op andere manieren kunnen gebruiken.

De meerderheid van de mensen kan niet goed inschatten wat de effecten zijn van grote, ingrijpende maatregelen (zoals het autovrij maken van het centrum). Een experiment kan het draagvlak voor maatregelen groter maken.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
1	Innovatie en duurzame mobiliteit	Elektrisch rijden	Laadpalen op strategische plaatsen in stad	Versnellen aanwezigheid laadpalen in de gemeente: voorfinanciering plaatsing rond 10 laadstations op centrale punten.
2			Laadvoorzieningen bij woningen zonder eigen parkeerruimte	Inzet gericht op faciliteren van aanvragen binnen Colfely concessie plus 'laaghouden' van de laadprijzen.
3		Restenergie gebruiken	Experimenten opvang elektrische restenergie	Impuls voor marktinitiatieven: Idee winnen restelektriciteit van spoor bij station NS voor nu, op termijn naar gelang uitwerking van b.v. ideeën rondom koppelen stadsnetten met zonne-energie.
4		Mobiliteitmanagement		
5		Experimenten		

09 | ANDERS KIJKEN

De komende jaren kijken wij met een meer integrale blik naar een gebied: we bekijken een gebied vanuit verschillende perspectieven.

We sluiten aan bij de toekomstagenda's en de stadsdeelplannen en maken gebruik van de lokale kennis die bij de stadsdeelmanagers en regisseurs openbare ruimte aanwezig is. Zij zijn immers het eerste aanspreekpunt voor dorps- en wijkraden.

Doordat de gebieden verschillende karakters hebben, is de verplaatsingsbehoefte en de wijze van verplaatsing anders. De manier van werken en de oplossingsrichtingen zijn dan ook verschillend.

Wij maken in de verkeersvisie onderscheid in vier type gebieden.

Gebied A: binnenstad

In de binnenstad komen veel verkeersstromen samen terwijl tegelijkertijd de verblijfskwaliteit essentieel is. Conflicten tussen verschillende vervoerswijzen treden hier het meeste op.

Gebied B: Hotspots buiten het centrum

Buiten het centrum van de stad, maar in of vlak bij de kern bevinden zich een aantal hotspots die veel verkeer trekken op een aantal piekmomenten.

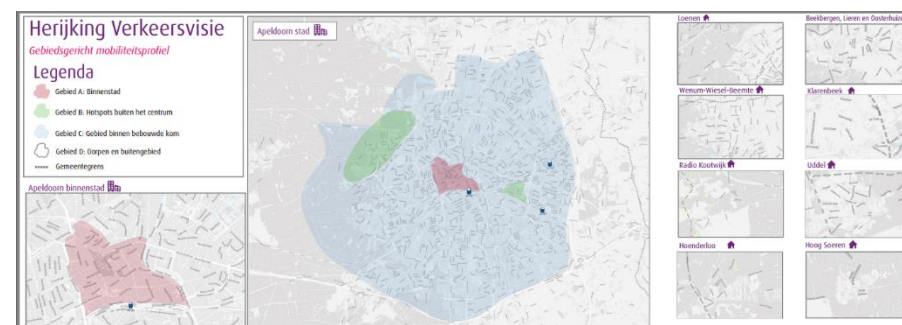
Dit zijn de attractieparken in het noordwesten en Omnisport in het oosten van de stad.

Gebied C: Gebied binnen bebouwde kom

De overige delen van de stad, namelijk de woonwijken en bedrijventerreinen hebben hun eigen mobiliteitsvraag. Hoewel deze per stadsdeel verschillen, komen de behoeftes in het algemeen overeen.

Gebied D: Dorpen en buitengebied

De dorpskernen en het buitengebied van Apeldoorn hebben te maken met hun eigen mobiliteitsvraag. De auto is hier vaak het primaire vervoermiddel. Uitdagingen liggen er voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer en de fiets.



De binnenstad: leefbaarheid staat voorop

Wij hebben de ambitie dat onze binnenstad een aantrekkelijk verblijfsgebied is en voorziet in de behoeften van onze inwoners en bezoekers. De bezoekers van de binnenstad komen zowel voor het gevarieerde winkelaanbod en horecavoorzieningen als voor de sfeer in het winkelgebied.

Het gaat om beleving. Aantrekkelijkheid en ruimtelijke kwaliteit zijn daarom essentieel om de huidige positie van de binnenstad te handhaven en nog verder te verbeteren. Tegelijkertijd is het ook een woon- en werkgebied. Veel mensen hebben de binnenstad als bestemming. Omdat de beschikbare

ruimte niet heel groot is, moeten keuzes worden gemaakt in prioritering van verkeersstromen en vervoerswijzen.

De fiets krijgt prioriteit

De fiets is schoon en zorgt voor levendigheid. Op de centrumring en overige wegen in de binnenstad krijgt de fiets daarom voorrang. Bij verkeerslichten hebben fietsers meer prioriteit dan het autoverkeer. Een mogelijkheid is bijvoorbeeld om fietsers twee keer per 'rondje' groen te geven, terwijl dit voor auto's maar één keer per rondje is.



Foto: archief gemeente Apeldoorn

Aanpassing verkeerscirculatie

De doorstroming op de ring wordt beter, waardoor minder autoverkeer over de centrumring rijdt. Daarnaast wordt de doorstroming op de centrumring verbeterd voor het autoverkeer, zodat er minder autoverkeer door de binnenstad rijdt. Aanvullend wordt een alternatieve verkeerscirculatie ingesteld op de Kalverstraat en Molenstraat-Centrum. Hierdoor wordt de

route dwars door het centrum minder aantrekkelijk. Om naar de andere kant van het centrum te rijden kan de centrumring worden genomen. Door de nieuwe verkeerscirculatie nemen de intensiteiten in de binnenstad af. Dit heeft positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in dit deel van de binnenstad. Tegelijkertijd ontstaat hiermee ruimte om ook de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en groenvoorzieningen toe te voegen.

Doorstroming Centrumring

De doorstroming Centrumring is in hoofdstuk 7 beschreven.

Voetgangersrelatie station - binnenstad

Voor voetgangers is het van belang, dat de binnenstad goed bereikbaar is vanaf het station. Op de routes tussen het station en het voetgangersgebied is de Kalverstraat nog een barrière. Met de nieuwe verkeerscirculatie wordt deze barrière verkleind. Tegelijk wordt de route van het station naar de binnenstad voor fietsers en voetgangers verbeterd door deze stromen voorrang te geven op het autoverkeer in de Kalverstraat.



Stadsdistributie

Hoewel er wettelijk gezien geen geluids- en luchtkwaliteitsproblemen in Apeldoorn zijn, ervaren veel bewoners dat wel zo. Een mogelijke maatregel, namelijk het invoeren van stadsdistributie heeft een zeer beperkt effect. Initiatieven vanuit de markt worden ondersteund.

Vindbaarheid

Uit een recente quickscan blijkt dat de vindbaarheid (hoe makkelijk vinden bezoekers hun weg naar en door de binnenstad) relatief goed is. Toch zijn een aantal verbeteringen mogelijk. Eenduidigheid van borden is belangrijk. Plattegronden op strategische locaties (bij de uitgang van parkeergarages) of verwijzingen naar de binnenstad vanuit andere (toeristische) attracties in de stad kunnen hieraan bijdragen. Ook kunnen sommige parkeergarages beter vindbaar worden gemaakt.

Hotspots buiten de binnenstad: optimaal bereikbaar, ook tijdens piekdruktes

De attractieparken in het noordwesten en Omnisport in het oosten van de stad zijn publiekstrekkingen in de stad. Daarnaast zorgen grote evenementen voor veel publiek, terwijl een aantal wegen vanwege dat evenement vaak afgesloten zijn.

De attractieparken hebben grote ambities en willen hun bezoekersaantallen laten toenemen. In de toekomst zorgt dit voor meer piekmomenten. Vanuit mobiliteit is het doel om de bereikbaarheid van de hotspots in de toekomst optimaal te houden. Dit doen we door parkeren tijdens piekmomenten buiten de stad op te vangen en in te zetten op fiets en openbaar vervoer.

Verhogen aantal parkeerplaatsen

Apeldoorn zorgt ervoor dat op korte termijn nieuwe parkeervoorzieningen worden gerealiseerd in het noordwesten van de stad. Hierdoor verdwijnt de huidige parkeerproblematiek. Voor inwoners van Apeldoorn is de fiets het primaire vervoermiddel om zich te verplaatsen naar de attractieparken. Dit geldt ook voor evenementen.

Actuele routeinformatie

Op dagen met topdrukte of bij evenementen wordt met dynamische route panelen actuele informatie getoond over de routes naar de attractieparken of evenementen en over de route de stad uit.

Gebruik van transferia

Op langere termijn bestaan mogelijkheden om bezoekers van de attractieparken op piekmomenten, wanneer de parkeercapaciteit van de attractieparken zelf niet meer toereikend is, op de transferia te laten parkeren. De bezoekers kunnen hun weg vervolgen met de fiets of bus. Dit kan regulier openbaar vervoer zijn, maar ook busjes die door de attractieparken worden ingezet. De gemeente gaat dit de komende jaren onderzoeken, samen met de attractieparken.



Foto: Thinkstock

Looproutes van stations naar attracties

Daarnaast gaat de gemeente voor looproutes zorgen van stations naar attracties. Een voorbeeld hiervan is een looproute van station Apeldoorn de Maten naar Omnisport.

Bebouwde kom Apeldoorn: fietsdoorstromassen, een versnelling van de ring en keuzemogelijkheden op het gebied van openbaar vervoer zorgen voor optimale bereikbaarheid van de wijken

Apeldoorn wordt vaak gezien als een groot dorp, terwijl de gemeente toch meer dan 150.000 inwoners heeft. Dit gevoel bestaat bij veel bewoners, omdat Apeldoorn over relatief weinig hoogbouw beschikt. Wij willen de

aanleg van nieuwe, grootschalige infrastructuur beperken om dit ‘dorpse’ gevoel vast te houden.

Externe bereikbaarheid

De woon- en werkgebieden hebben vooral baat bij snel en veilig de wijk in en uit kunnen: veel inwoners of werknemers komen uit andere delen van de stad of van buiten de gemeente. De betere doorstroming op de ring en de verbetering van de fietsdoorstromassen dragen bij aan een betere bereikbaarheid. Voor openbaar vervoer hebben de buslijnen en de wijkstations hierin een centrale functie. Een nieuw station Apeldoorn-West versterkt de positie van het openbaar vervoer in westelijk Apeldoorn. De fiets is het primaire vervoermiddel om van en naar het station te komen, met name voor bewoners binnen de Ring.

Bereikbaarheid voorzieningen in de wijk

In de bebouwde kom van Apeldoorn zijn voorzieningen bereikbaar per auto, fiets en openbaar vervoer. Wanneer in het nieuwe OV-systeem buslijnen verdwijnen, moeten andere vormen van (vraagafhankelijk) openbaar vervoer beschikbaar zijn om iedereen in de gemeente de mogelijkheid te bieden winkelcentra te kunnen bereiken.

Dorpskernen en buitengebied: de auto is het primaire vervoermiddel in dorpskernen en buitengebied; we willen kansen bieden voor fiets en openbaar vervoer

De dorpskernen en het buitengebied zijn zowel een woongebied als een bestemming voor veel bezoekers en toeristen. De meeste mensen maken gebruik van de auto, omdat er in de dorpen weinig voorzieningen aanwezig zijn en fiets en bus gezien de leeftijdsopbouw niet voor iedereen een alternatief zijn. Wij streven naar een betere verkeersveiligheid voor de fiets en een basisniveau voor openbaar vervoer.

Schoolroutes fiets

De schoolroutes van Klarenbeek en Hoenderloo naar Apeldoorn worden als onveilig ervaren. Wij streven naar het aanleggen van veilige en vrij liggende fietspaden buiten de bebouwde kom en van het verbeteren van de verkeersveiligheid.



Foto: Thinkstock

Openbaar vervoer

In de transitie die het openbaar vervoer gaat doormaken is het waarschijnlijk dat een deel van het huidige aanbod verdwijnt. Juist voor de dorpen en het buitengebied geldt dat vraagafhankelijk openbaar vervoer beschikbaar komt. Apeldoorn zoekt ook hier de samenwerking met de markt. Een zomerdienstregeling om de grote bezoekersstromen in de zomer te faciliteren, is wellicht een mogelijkheid. Dit is wellicht mogelijk samen met de attractieparken.

Sluipverkeer

In een aantal dorpen in onze gemeente lopen provinciale wegen door de kern heen waardoor inwoners overlast ervaren door het doorgaande verkeer. De verkeersveiligheid en leefbaarheid staat onder druk. Dit geldt met name voor Loenen. In Beekbergen, Lieren en Oosterhuizen gaat het vooral om sluipverkeer op wegen in het buitengebied. De gemeente werkt met regionale partners aan een goede oplossing.

Nummer	Opgave	Thema	Maatregel	Omschrijving
1	Gebiedsgerichte maatregelen	De binnenstad	De fiets krijgt prioriteit	Is onder de ambitie fiets beschreven.
2			Aanpassing verkeerscirculatie	In een gedeelte van de Kalverstraat en in een gedeelte van Molenstraat-Centrum wordt eenrichtingverkeer ingesteld. Het wordt moeilijker om een route dwars door het Centrum te kiezen. Verwacht wordt, dat de hoeveelheid autoverkeer zal dalen, waardoor de leefbaarheid toeneemt.
3			Voetgangersrelatie station - binnenstad	De kwaliteit van de looproute vanaf het Station naar de Hoofdstraat wordt verbeterd. Bij het kruisen van het autoverkeer op de Kalverstraat heeft de voetganger prioriteit.
4			Onderzoek stadsdistributie	Samen met marktpartijen wordt onderzocht of stadsdistributie rendabel is.
5			Vindbaarheid binnenstad	Op een aantal locaties buiten de binnenstad wordt nadrukkelijker verwezen naar het Centrum (bijvoorbeeld bij Omnisport). In de binnenstad worden plattegronden en wegwijzers geplaatst.
6		Hotspots buiten de binnenstad	Verhogen aantal parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van attractieparken	Op korte termijn wordt het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de bezoekers van de attractieparken verhoogd.
7			Actuele route-informatie	Is onder de ambitie 'beter en veilig gebruik van de infrastructuur' beschreven.
8			Gebruik van transferia door bezoekers van attractieparken	Is onder de ambitie fiets beschreven.
9			Verbetering looproutes van stations naar attracties	Voorbeeld hiervan is de looproute van Station de Maten naar Omnisport.
10		Bebouwde kom Apeldoorn		
11		Dorpskernen en buitengebied	Schoolroutes	Is onder de ambitie fiets en de ambitie beter en veilig gebruiken van de bestaande infrastructuur beschreven.
12			Openbaar vervoer	Is onder de ambitie openbaar vervoer beschreven.
13			Sluipverkeer	Is onder de ambitie veilig gebruiken van de bestaande infrastructuur beschreven.

10 | FINANCIËN

Benodigde middelen

De kosten van de maatregelen die in de voorafgaande hoofdstukken zijn genoemd zijn per maatregel geraamd. Verder is er een inschatting gemaakt van mogelijke realisatietermijnen. De ramingen zijn minder nauwkeurig naarmate de realisatietermijnen verder in de toekomst liggen. Ook zijn er van diverse maatregelen nog geen kostenramingen beschikbaar. Het onderstaand overzicht kan worden gebruikt als basis voor financiële besluitvorming. Wijzigingen in prioriteiten van de maatregelen en wijzigingen in de realisatietermijnen zijn mogelijk.

	Apeldoorn fietsstad: meer ruimte voor de fiets	Openbaar Vervoer	Beter en veilig gebruik van de infrastructuur (*)	Duurzame innovatie en duurzame mobiliteit
Korte termijn:				
2016	0 (begrotingspost)	0 (begrotingspost)	0 (begrotingspost)	0 (begrotingspost)
2017	€ 1.207.000	€ 970.000	€ 828.000	€ 130.000
2018	€ 582.000	€ 400.000	€ 4.754.000	€ 60.000
2019	€ 3.545.000	€ 150.000	€ 1.984.000	€ 60.000
2020	€ 345.000	pm	€ 1.220.000	€ 30.000
Totaal	€ 5.679.000 + pm	€ 1.520.000 + pm	€ 8.786.000 +pm	€ 280.000
Middellange termijn 2021-2024	€ 2.040.000 + pm	€ 3.000.000 + pm	€ 3.600.000 + pm	€ 120.000
Lange termijn > 2025	pm	pm	€ 40.000.000 + pm	pm

(*) inclusief kosten tunnel in Laan van Osseveld

Bijlage 1

IEDEREEN DENKT MEE

Op 9 december 2014 en 9 september 2015 en 17 februari 2016 hebben drie interactieve sessies plaatsgevonden met dorps- en wijkraden en belangengroepen. Tijdens de sessies konden de deelnemers op interactieve wijze meedenken over de toekomst van het mobiliteitsbeleid in Apeldoorn.

De eerste sessie was onderdeel van het proces om te komen tot de koersnota. Tijdens deze avond hebben deelnemers type maatregelen ingedeeld op de mate van belang: waar moet de gemeente nu wel of niet op inzetten? Dit is gebruikt in de koersnota, maar geeft ook input voor deze verkeersvisie.

Tijdens de tweede sessie konden deelnemers aangeven welke type maatregelen zij belangrijk vonden door te stemmen. Daarnaast konden zij op kaarten per kernopgave aangeven welke concrete maatregelen volgens hen nodig waren op het gebied van verkeer en vervoer in Apeldoorn.

In de derde sessie zijn de kernopgaven en maatregelen van de Verkeersvisie toegelicht. De deelnemers konden hierop reageren en aangeven of hun inbreng in voldoende mate meegenomen is.

De uitkomsten van deze avonden hebben mede richting gegeven aan de ambities en richting van het mobiliteitsbeleid in de gemeente Apeldoorn.



Type Projecten	Waardering (stickers 1 t/m 5)
1. Fietsdoorstroomassen <i>snel en direct</i>	5
2. Schoolroutes <i>veilig voor schoolkinderen</i>	5
3. Verkeersveiligheid <i>veilig voor 8-88 jaar</i>	5
4. Belevingroutes <i>interessant aantrekkelijk</i>	5
5. Veluwetransferium <i>gemakkelijk overstappen auto naar fiets</i>	1
6. Overstap fiets - OV <i>gemakkelijk vervoer van deur tot deur</i>	5
7. Fietsenstallingen <i>gebruiks vriendelijk met voorzieningen</i>	5
8. Marketing & promotie <i>stimuleren van het fietsgebruik</i>	1

