

Inspraaknota (mei 2016) concept Verkeersvisie 2016-2030

Behorende bij het voorstel van burgemeester en wethouders tot vaststelling van 'Verkeersvisie 2016-2030'.

1 Inleiding

De concept Verkeersvisie 2016-2030 heeft vanaf 7 april 2016 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tegen de concept Verkeersvisie zijn 19 inspraakreacties ingediend. De inspraakreacties zijn tijdig ontvangen en zijn ontvankelijk. In paragraaf 2 van deze nota is de communicatie met betrokkenen / totstandkoming van de concept Verkeersvisie beschreven. In paragraaf 3 worden de inspraakreacties beschreven en beantwoord. Per punt wordt aangegeven of en hoe de inspraakreactie leidt tot een wijziging in de Concept Verkeersvisie. Zowel naar aanleiding van de inspraakreacties als ambtshalve worden enkele voorstellen gedaan voor gewijzigde vaststelling. Deze staat van wijzigingen staat tot slot in paragraaf 4 beschreven.

2 Communicatie

Inspraakreacties

In de periode van 7 april tot en met 4 mei 2016 heeft de concept Verkeersvisie 2016-2030 ter inzage gelegen. Er zijn 19 inspraakreacties ontvangen. Dit betreffen individuele reacties, maar vooral reacties van dorps- en wijkraden, belangenverenigingen.

Communicatie

De concept Verkeersvisie is tot stand gekomen in samenwerking met diverse belangvertegenwoordigers vanuit de Apeldoornse samenleving. Hieronder bevonden zich onder meer dorps- en wijkraden, sectorale belangenverenigingen zoals de Fietsersbond en branchevertegenwoordigers zoals de ondernemersvereniging van de binnenstad en TLN / EVO. Deze partijen zijn op de hoogte gehouden van het ontstaan van de visie en is gevraagd hierin mee te denken en input te leveren.

De belangrijkste bron hierbij waren een drietal avonden waarin de verschillende belangengroepen met de samenstellers van gedachten wisselden over de vorm en inhoud van het document. Deelnemende partijen is actief verzocht op het concept te reageren. Daarnaast is de inzage via de gebruikelijke gemeentelijke kanalen gecommuniceerd, en is hierover publiciteit ontstaan in de lokale pers en de lokale omroep. De raad is tijdens de inzage periode geconsulteerd, hetgeen ook publiciteit heeft opgeleverd.

3 Beantwoording inspraakreacties

3.1 Inleiding

De ontvangen inspraakreacties zijn in hun volledigheid beoordeeld, maar om de leesbaarheid te bevorderen, in deze nota verkort en samengevat weergegeven. De gemeentelijke reactie is cursief weergegeven. In dit hoofdstuk is gekozen is voor een thematische beantwoording om een overzichtelijk beeld te geven van de binnengekomen inspraakreacties. Hierbij wordt dezelfde indeling aangehouden die in de Verkeersvisie is aangehouden:

- 1 Fiets
- 2 OV

- 3 Beter en Veiliger gebruik infra
- 4 'Duurzame innovatie'
- 5 'Anders kijken: gebiedsgericht'
- 6 Algemeen, 'Financieel of anders...'

Om onnodige tekstuele herhaling van inspraakreacties te voorkomen, vindt een behandeling per onderwerp plaats. Daar waar sprake is van een individuele afwijkende zienswijze zal hierop apart worden ingegaan.

3.2. Fiets

De concept Verkeersvisie zet sterk in op het profileren van Apeldoorn als fietsstad: inwoners, ondernemers en bezoekers moeten Apeldoorn zien als dé fietsstad van Nederland.

De inspraakreacties per thema:

Thema1: 'Apeldoorn fietsstad: meer ruimte voor de fiets'

Inspraakreacties

Inspreker 1

In de voorgestelde aanpak wordt het fietsvriendelijker maken van de bestaande wegen in de buitengebieden gemist. Als oplossing wordt aangedragen dat markeringen kunnen worden aangebracht om fietsstroken aan te brengen of scheidende maatregelen kunnen worden aangebracht om aparte fietspaden aan te realiseren, ook op bijvoorbeeld onverharde wegen in het buitengebied. Daarnaast kunnen snelheidsbeperkende maatregelen de snelheid van het autoverkeer verlagen en hierdoor de veiligheid van de fietsers verhogen.

Beantwoording:

Het is van belang om veilig te kunnen fietsen in het buitengebied. Als het om wegen gaat met veel fietsers en relatief veel autoverkeer, dan zijn aparte fietsvoorzieningen gewenst, zoals bij de voorgestelde maatregelen is opgenomen (bijvoorbeeld Elsbosweg). Ook kunnen andere maatregelen worden overwogen als het aanbrengen van markeringen of snelheidsbeperkende maatregelen. De Verkeersvisie doet op wegvakniveau geen uitspraken over maatregelen op dit detailniveau. Bij onderhoudswerkzaamheden aan wegen worden deze aspecten natuurlijk wel meegenomen.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 4

Inspreker is het oneens met aanwijzing van het spoorwegtracé als tracé voor de snelfietsroute Apeldoorn Zwolle. Volgens inspreker verhoudt deze ambitie zich niet tot de ambities die zijn verwoord in de dorpsvisie Wenum Wiesel 2012-2020, waarin is beschreven dat het bestaande gebiedskarakter moet worden behouden en waar mogelijk moet worden uitgebreid. Inspreker vraagt om een afweging waarin alle mogelijke alternatieven tegen elkaar worden afgewogen.

In de aanvulling op de zienswijze heeft inspreker aangegeven het niet eens te zijn met de uitgangspunten die zijn gehanteerd om te komen tot het optimale tracé voor de snelfietsroute. Inspreker wil nog een aantal extra uitgangspunten toegevoegd zien.

Beantwoording:

Ten aanzien van de snelle fietsroute Apeldoorn-Epe is er nog geen voorkeur voor een tracé

uitgesproken. Wel is uit een pré-verkenning gebleken dat een tracé in de omgeving van de Zwolseweg voor de fietsers de meest gewenste route is. Er zijn nog twee tracés in beeld: de Zwolseweg en het spoorwegtracé. Een nadere analyse zal moeten uitwijzen naar welk tracé de voorkeur uitgaat. In deze analyse zullen ook de door inspreker aangegeven uitgangspunten worden betrokken.

Conclusie:

Op de maatregelenkaart 'Fiets' op pagina 22 zal het mogelijke tracé door middel van een stippellijn worden aangegeven omdat het tracé nog niet bekend is.

Inspreker 6:

Inspreker geeft aan dat er recreatieve fietspaden en voetpaden (klompenpaden) ontbreken van Apeldoorn naar Weteringsebroek en naar de recreatieplan Bussloo.

Beantwoording:

Het klopt dat niet alle recreatieve fietspaden en ook klompenpaden zijn opgenomen op de kaart. Het doel van de kaart is ook niet om hier volledig in te zijn. De belangrijkere verbindingen zoals tussen Apeldoorn en het Weteringsebroek en tussen Apeldoorn en Busloo staan wel op de kaart weergegeven. In een aantal gevallen moeten hiervoor drukke wegen worden overgestoken.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 10:

Inspreker vraagt aandacht voor ongewenst fietsgedrag op het kruispunt Hofstraat /Nieuwstraat / Prins Willem Alexanderlaan, het negeren van inrijverboden door autoverkeer in de Nieuwstraat en het hard rijden in de Korte Nieuwstraat.

Beantwoording:

Op veel wegen is sprake van ongewenst fietsgedrag en het negeren van verboden en snelheidslimieten door automobilisten. Dit is vooral een kwestie van mentaliteit. Duidelijk is dat de politie beperkte capaciteit heeft om hierop te handhaven.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 14:

Inspreker pleit voor een vrijliggend fietspad langs de Soerenseweg tbv de veiligheid voor fietsers tussen Hoog Soeren en Apeldoorn. Daarnaast geeft inspreker aan dat geeft aan dat er partijen zijn die nadenken over mogelijkheden voor een fietspad tussen Hoog Soeren via het Aardhuis tot aan het Uddelermeer.

Beantwoording

Een fiets-/voetgangersvoorziening langs de Soerenseweg tussen de J.C. Wilsaan en de grens bebouwde kom is een gewenste voorziening en zal worden opgenomen in de concept Verkeersvisie.

Een goed recreatief fietsnetwerk op de Veluwe vinden wij belangrijk, wij willen met partijen in gesprek komen om de suggesties die zijn gedaan te onderzoeken.

Conclusie:

Een fiets-/voetgangersvoorziening langs de Soerenseweg tussen de J.C. Wilsaan en de grens bebouwde kom is een gewenste voorziening en zal derhalve worden toegevoegd aan de kaart

met fietsmaatregelen op pagina 22 van de Verkeersvisie en in de tabel met fietsmaatregelen (maatregel 37) op pagina 20.

Inspreker 15:

Inspreker pleit voor het laten aansluiten van de openingstijden van de bemande fietsenstalling op het NS-Station, met het aankomen van de eerste trein en het vertrek van de laatste trein op het station. Dit betekent een verruiming van de openingstijden.

Daarnaast meldt de inspreker dat het bij de automatische fietsenstalling voorkomt dat storingen optreden waardoor soms teveel betaald moet worden.

Beantwoording

De exploitatie van de bewaakte fietsenstalling is in handen van de NS. Eerder is besloten om gedurende de rustige uren de bezetting van de bemenste stalling terug te brengen. Wij constateren met u dat de openingstijden van de bemenste stalling met name in de zomermaanden knelt. Wij streven naar een bezetting tot 22.00 uur in de zomerperiode en zullen met de NS afspraken maken om dit in te voeren. Daarnaast zullen in onze contacten met NS aandacht vragen voor de storingen bij de automatische fietsenstalling.

Conclusie

Inspraakreactie leidt tot de actie vanuit de gemeente om de openingstijden met bemensing van de fietsenstalling in de zomerperiode te verruimen. Deze wordt tekstueel omschreven op bladzijde 14 en in de maatregeltabel op bladzijde 18.

Inspreker 16:

Inspreker pleit voor de volgende punten:

- A. Benut opgedane ervaringen met leenfietsen uit andere steden, en pleit ervoor om snel, binnen één jaar te beginnen met een deelfietsplan op de transferia, de huidige toeristische trekpleisters en het station en het centrum.
- B. Geef meer prioriteit voor de fietsers op het kruispunt Deventerstraat/Kanaal Noord/Vlijtseweg
- C. Welk deel van de Anklaarseweg wordt bedoeld bij het 'completeren van de fietsdoorstroomassen'? In de concept Verkeersvisie wordt hierbij de Anklaarseweg genoemd.
- D. Tref maatregelen voor fietsers op het noordelijk deel van de Vlijtseweg, vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen die hier in de nabije toekomst plaatsvinden. De suggestie wordt gedaan om een vrijliggend fietspad langs de Vlijtseweg te realiseren.

Beantwoording

- A. De intentie is er zeker om gebruik te maken met opgedane ervaringen met deelfietsen. Een eerste haalbaarheidsonderzoek is reeds verricht.
- B. Indien mogelijk wordt er prioriteit aan de fiets gegeven bij verkeersregelinstallaties. Er zal een goed evenwicht worden gezocht tussen fietsverkeer, autoverkeer en bussen.
- C. Bedoeld wordt de fietsdoorstroomas 'Zuidbroek', het tracé via de Sluisoordlaan, Anklaarseweg en busbaan Zuidbroek.
- D. De toegenomen drukte op de Vlijtseweg vanwege de ontwikkelingen wordt onderkend. Hierdoor wordt gekeken naar maatregelen om de fietsers hier goed en veilig te kunnen laten fietsen langs de Vlijtseweg. Hiervoor wordt gekeken naar het verbeteren van de fietsroute langs de Vlijtseweg, daarnaast wordt ook een nieuwe vrijliggende fietsroute langs het kanaal (westzijde) onderzocht. In het kader van de verdere gebiedsontwikkeling van het Zwitsalterrein wordt dit verder uitgewerkt.

Conclusie

In de tabel wordt bij maatregel 18 de ontbrekende schakel Sluisoordlaan / Anklaarseweg benoemd.

Inspreker 18:

Inspreker pleit voor:

- A. Een hoge prioriteit in uitvoering van de maatregel: uitbreiden tijdelijke fietsparkeerplaatsen bij evenementen;
- B. goede en veilige fietsomleidingen bij wegwerkzaamheden;
- C. realiseren van fietsparkeerplaatsen waar de fiets droog en veilig kan worden gestald, bv in de vorm van fietskluizen bij bijvoorbeeld de carpoolplaats Agrifirm;
- D. Het realiseren van een fiets/voetgangerstunnel onder de N345 om het gebied De Maten te verbinden met Het Wolthuis/Bussloo en Zutphen;
- E. Goed onderhoud aan het fietsknooppuntennetwerk Veluwe.

Beantwoording:

- A. Tijdelijke fietsparkeermogelijkheden bij evenementen is inderdaad belangrijk.
- B. Bij voorbereiding en uitvoering van wegwerkzaamheden zal de positie van de fietser nadrukkelijk onder de aandacht worden gebracht.
- C. Dergelijke voorzieningen dragen bij aan een verbetering van het fietsklimaat. Belangrijke locaties zijn wat ons betreft carpoolplaatsen (waaronder Agrifirm) en grotere OV-haltes.
- D. Een fiets-/voetgangerstunnel onder de N345 als verbinding tussen De Maten en Het Wolthuis/Bussloo/Zutphen maakt deze route aantrekkelijker en sneller voor de fietser. Deze maatregel zal als 'wensbeeld' worden toegevoegd aan de maatregelenkaart voor de fiets op pagina 22 van de concept Verkeersvisie en de tabel met fietsmaatregelen.
- E. Ook wij vinden een goed onderhoud van het knooppuntennetwerk van belang. Wij zullen zonnig zoeken naar benodigde financiële middelen.

Conclusie:

Een fiets-/voetgangerstunnel onder de N345 wordt als 'wensbeeld' toegevoegd aan de maatregelenkaart voor de fiets op pagina 21 van de concept Verkeersvisie en de tabel met fietsmaatregelen (maatregel 43).

Thema 2: 'Klantgericht openbaar vervoer'

Inspreker 5:

Inspreker gaat vooral in op de wijzigingen die binnen het openbaar vervoer die aanstaande zijn. Inspreker is het over het algemeen eens met de voorstellen / uitgangspunten uit de concept Verkeersvisie. Inspreker plaatst voor de verdere uitwerking een aantal kanttekeningen en doet een aantal concrete suggesties. Verder geeft inspreker aan de ontwikkeling van een station Apeldoorn West positief te vinden omdat dit kansen kan bieden voor bewoners en werkers in dit deel van Apeldoorn en kan zorgen voor verlichting van het autoverkeer richting de attracties.

Beantwoording:

Wij zijn blij met het overleg dat de gemeente voert met inspreker over de ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer. De gemaakte opmerkingen en aandachtspunten zullen bij de verdere ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer onderwerp worden betrokken. De gemeente zal inspreker blijven betrekken bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer.

De ontwikkeling van station West kan inderdaad kansen bieden voor bewoners en werkers en wellicht bezoekers van de attracties, echter is realisatie van dit station wel afhankelijk van andere partners (provincie Gelderland en NS) waarbij de verwachting niet is dat dit op korte termijn wordt gerealiseerd.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 6:

Inspreker pleit voor een goede busverbinding tussen Apeldoorn en de dorpen Teuge en Twello.

Beantwoording:

Wij hebben begrip voor uw wens, al vindt de gemeente dat de huidige openbaar vervoerverbindingen tussen Apeldoorn, Teuge en Twello op dit moment goed op orde zijn (trein en busverbindingen).

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 9:

Inspreker verzoekt in de Verkeersvisie op te nemen dat het aantal busbewegingen in de Sophialaan met 25% zal afnemen ten opzichte van het huidige aantal.

Beantwoording:

Hoewel het streven natuurlijk wel is gericht op het verminderen van de overlast van het busverkeer in de binnenstad, wordt in de verkeersvisie niet getalsmatig doelen benoemd.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 9:

Inspreker verzoekt in de Verkeersvisie op te nemen dat Apeldoorn bij de concessie per 2020 alleen nog bussen ingezet wil zien die aangedreven worden met behulp van niet-fossiele brandstoffen.

Beantwoording:

De gemeente is het met inspreker eens dat schone en emissievrije bussen bijdragen aan de door de gemeente gestelde duurzaamheidsdoelstellingen en bovendien bijdraagt aan een schoon en gezond leefklimaat in de binnenstad. Landelijk zijn afspraken gemaakt met de openbaar vervoerbedrijven om over 10 jaar met bussen te rijden die geen uitstoot meer

hebben door verbrandingsmotoren. De gemeente onderschrijft sterk dit voornemen.

Conclusie:

Hoewel hier in hoofdstuk 8 van de concept Verkeersvisie al aan gerefereerd wordt, zal dit nadrukkelijker worden geformuleerd op pagina 43.

Inspreker 11

Inspreker pleit sterk voor behoud van de internationale verbinding per trein naar Duitsland ten gunste van de internationale bereikbaarheid.

Beantwoording:

De gemeente onderschrijft dit belang en heeft dit ook bij betrokken organisaties naar voren gebracht.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 4:

Inspreker pleit voor tenminste twee in- en uitstapplaatsen weer in ere te herstellen: op de Zwolseweg, ter hoogte van de Ramsbrugweg, begraafplaats Wenum (1x richting Vaassen, 1x richting Apeldoorn).

Beantwoording:

Dit verzoek zal de gemeente inbrengen in het reguliere overleg met Syntus.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 16

Inspreker stelt de volgende punten aan de orde:

- A. Het is een gemiste kans om bij het stedelijke flexnet alleen in 'traditionele' OV-lijnen te denken (reagerend op de eerste alinea op pagina 24).
- B. het is een gemiste kans dat deze concept Verkeersvisie geen innovatieve, alternatieve en meer klantgerichte ideeën bevat ten aanzien van vraaggericht openbaar vervoer.
- C. Er liggen een aantal (innovatieve) kansen bij introductie van een echt flexnet. Bij het ontwikkelen van een nieuw OV-netwerk dient hierop krachtig te worden ingezet.
- D. Inspreker heeft het initiatief genomen om te onderzoeken of een flexnet op duurzame wijze mogelijk is. De hiervoor opgerichte werkgroep ziet in de wijk Kerschoten mogelijkheden en kansen om een dergelijk flexnet in te voeren. Inspreker doet dan ook een dringend beroep op de gemeente Apeldoorn om dit lokale initiatief te ondersteunen, en voorstellen die worden gedaan op korte termijn daadwerkelijk en voortvarend in te vullen.
- E. Het is volgens Inspreker niet duidelijk of de ringlijnen die worden geïntroduceerd in de concept Verkeersvisie in 2 richtingen worden bereden.

Beantwoording:

A t/m E: in de concept Verkeersvisie is een visie t.a.v. openbaar vervoer aangegeven. De door inspreker genoemde ideeën zullen in de uitwerking van de visie worden meegenomen en afgewogen. Ook het wel of niet in twee richtingen rijden van de ringlijn moet nog worden uitgewerkt. Hierbij is de toekomstige rol die de gemeente krijgt in het openbaar vervoer ook van invloed.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Thema3: 'Beter en veiliger'

Inspreker 3, 4 en 16:

Insprekers geven aan dat het verkeer slecht doorstroomt in de spitsen op de Anklaarseweg, Zwolseweg en Amersfoortseweg. Er wordt een toenemende overlast ondervonden door het vele zware vrachtverkeer in de spitsen langs de Anklaarseweg, Zwolseweg en Amersfoortseweg. Dit is een groeiend probleem. Pogingen om tot overleg te komen met de bedrijven en de bedrijvenkring hebben niets opgeleverd. Dit heeft geleid tot een voorstel van de gezamenlijke dorps- en wijkraden om de zuidelijke uitgang van het bedrijventerrein van de Stadhoudersmolenweg naar de Anklaarseweg af te sluiten voor alle vrachtverkeer.

Beantwoording:

Door de gemeente worden maatregelen benoemd om de capaciteit van de Ring te vergroten. We doelen hiermee op het gedeelte tussen Kanaal noord en De Naald. In de maatregelentabel zullen we dit specifiek benoemen.

Op dit moment worden door een werkgroep mogelijkheden verkend om de ervaren overlast van vrachtverkeer op genoemde hoofdwegen te verminderen. Deze werkgroep bestaat uit Wijk-/dorpsraden De Naald, Kerschoten, De Sprengen, Berg en Bos, WWNNA, Brink en Orden, enkele bewoners van de Anklaarseweg en ambtenaren. Hierbij worden alle benoemde opties beoordeeld en afgewogen. De gemeente vindt hierbij dat het regionale vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Stadhoudersmolen moet worden afgewikkeld via de snelwegen, via de noordelijke ontsluiting en dus niet via de Anklaarseweg. De mogelijkheden om dit te realiseren worden momenteel door de werkgroep verkend, een voorlopige inschatting is dat deze in de praktijk lastig realiseerbaar zijn.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 16:

Inspreker pleit voor de volgende punten:

- A. bewegwijzering naar het industrieterrein Stadhoudersmolen vanuit het westen, via A1 en A50, om onnodig vrachtverkeer door de stad te voorkomen.
- B. in het hoofdstuk "Beter en veiliger" wordt volledig voorbij gegaan aan uitkomsten van de discussies die in stadsdeel Noordwest reeds zijn gevoerd over de toenemende overlast door het vrachtverkeer op de Anklaarseweg, Zwolseweg en Amersfoortseweg. Hiermee houdt verband dat de Anklaarseweg in de concept Verkeersvisie wordt benoemd als onderdeel van de hoofdwegenstructuur. Argumentatie hiervoor - en inzicht in de praktische gevolgen van deze keuze- ontbreken.
- C. Inspreker juicht het vergroten van de capaciteit op de ring, tussen Kanaal Noord en De Naald toe, omdat dit de verkeersdruk op de Anklaarseweg vermindert. Ter hoogte van de Hertenlaan / Reeënlaan doet inspreker de suggestie het parkeren op de hoofdrijbaan van Hertenlaan en Reeënlaan te verbieden en de fietsers via andere straten te leiden, zodat de capaciteit voor het autoverkeer toeneemt.

Beantwoording:

- A. De door inspreker genoemde maatregel maakt ook onderdeel uit van de verkenning van de werkgroep die zich bezighoudt met het vrachtverkeer in Noordwest Apeldoorn.
- B. De Anklaarseweg zal een belangrijke ontsluitingsfunctie houden, ook als het knelpunt in de Hertenlaan / Reeënlaan is opgelost, en het regionale vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Stadhoudersmolen via de snelwegen wordt afgewikkeld.

- C. Het verbieden van het parkeren op de Hertenlaan/Reeënlaan is niet mogelijk, aangezien een deel van de bewoners geen parkeerplaats op eigen terrein hebben en er behoefte is aan parkeermogelijkheden van bezoekers van bewoners. Met het verbieden van fietsers neemt de capaciteit van autoverkeer niet toe.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 3

Inspreker stelt de verminderde doorstroming op de Ring aan de orde waardoor overlast ontstaat door sluipverkeer in bv. de Langeweg.

Beantwoording:

Door de gemeente worden maatregelen benoemd om de capaciteit van de Ring te vergroten. We doelen hiermee op het gedeelte tussen Kanaal noord en De Naald. In de maatregelentabel zullen we dit specifiek benoemen. Een betere doorstroming op dit deel van de Ring zal minder verkeer op de Langeweg veroorzaken.

Conclusie:

In de maatregelentabel op pagina 37 is bij maatregel 12 benoemd dat het te onderzoeken traject tot De Naald loopt en niet tot de Zwolseweg.

Inspreker 6

Inspreker geeft de volgende punten aan:

- A. bij de ontwikkeling van woningbouw in Klarenbeek ook aandacht moet zijn voor de ontsluiting van dit gebied, ook naar Apeldoorn.
- B. Er is sprake van sluipverkeer door het gebied van de Weteringsebroek naar Zuidbroek (woonwijk en bedrijventerrein) en wil samen met Apeldoorn oplossingsrichtingen onderzoeken.

Beantwoording:

- A. Eens met inspreker.
- B. Voorgesteld wordt om in overleg met inspreker de situatie te beoordelen en zonodig maatregelen te treffen.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 9:

Inspreker pleit voor de volgende punten:

- A. Hef het prijsverschil op dat geldt voor bewonersvergunningen van bewoners van de binnenstad en daarbuiten.
- B. *Houd een kortingspercentage aan van 75% op de parkeerkosten voor de groep bezoekers van bewoners.*

Beantwoording:

- A. Het College vindt het gerechtvaardigd om, vanwege het intensievere ruimtegebruik in het Centrum, het tariefverschil tussen parkeervergunningen in het centrum en parkeervergunningen in omliggende woonwijken in stand te houden.
- B. Over het verschil in kortingspercentages voor bezoekersparken is de gemeente van plan om het kortingspercentage voor alle bewoners gelijk te trekken, ongeacht de leeftijd. De hoogte van het kortingspercentage wordt vastgesteld in de parkeernota, die later dit jaar aan de raad wordt voorgelegd en vastgesteld.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 9 en 19:

Insprekers pleiten voor extra snelheidsremmende maatregelen in het gebied rond de Vosselmanstraat, Librije en Roggestraat.

Beantwoording:

Deze gedetailleerdheid gaat de focus van de Verkeersvisie te boven. Wij zullen deze punten voorleggen aan de regisseur openbare ruimte/stadsdeelmanager. Zij zullen kijken naar de achtergrond van deze vragen en afwegingen maken binnen de beschikbare budgetten.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 11:

Inspreker pleit voor de volgende punten:

- A. Heb meer aandacht voor de doorstroming op hoofdwegen en investeringen in lokale (ring, Laan van Osseveld) en regionale (N786) knelpunten.
- B. Inspreker is het eens met het creëren van overstappunten waar geparkeerd kan worden en waar men in combinatie met goedkoop openbaar vervoer naar toeristische attracties kan worden gebracht.

Beantwoording:

- A. *De doorstroming op hoofdwegen blijft ook een belangrijk aandachtspunt in deze Verkeersvisie. Dat blijkt uit de benoemde aanpak van de knelpunten door de gemeente op de Apeldoornse wegen, en de gezamenlijke aanpak met de provincie als het bijvoorbeeld om de N786 gaat.*
- B. *Ter kennisneming.*

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 12:

Inspreker pleit voor het behouden van de huidige rotondes op de Ring: Matenpoort en Aluminiumweg. Het zijn oplossingen die veilig zijn en goed werken voor de doorstroming van het verkeer.

Beantwoording:

Uit verkeersberekening blijkt dat de capaciteit van deze rotondes in de toekomst tekort zal schieten en deze vervangen moeten worden door verkeersregelininstallaties. Uiteraard zal met de uitvoering van deze maatregelen gewacht worden tot het moment waarop dit in de praktijk nodig zal blijken.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 13:

Inspreker doet de suggestie om de inrit naar de Politieacademie aan de Arnhemseweg te verbeteren door het hek te verplaatsen en zo meer ruimte te kunnen maken.

Beantwoording:

In de zomervakantie van dit jaar zal de inrit van de Politieacademie worden verbeterd.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 14:

Inspreker vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van Hoog Soeren, vooral tijdens piekdagen van de Attracties in Apeldoorn West. Bewoners maar ook hulpverleners kunnen dan moeilijk het dorp bereiken. Inspreker pleit eerder voor parkeerfaciliteiten op afstand van de attracties, dan juist vergroten van de parkeerfaciliteit ter plaatse van de attracties. Dit lost de bereikbaarheidsproblemen in de omgeving van de attracties in de ogen van de inspreker niet op.

Beantwoording:

Er wordt een integrale afweging gemaakt tussen verschillende oplossingen die voor de lange termijn een oplossing moeten bieden voor de verkeers- en parkeeroverlast rond de grote attracties in Apeldoorn West. Hierbij wordt ook de bereikbaarheid van Hoog Soeren betrokken. Uitgangspunt is dat het dorp voor bewoners, bezoekers maar ook hulpdiensten goed bereikbaar is en blijft.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 16:

Inspreker pleit ervoor om bij inzet van bussen vanaf de transferia (speciaal een mogelijk transferium bij de afrit Apeldoorn Noord op de A50, de Anklaarseweg te ontzien als route. Inspreker geeft aan geconsulteerd te willen worden bij verdere uitwerking van de plannen hierover.

Beantwoording:

Op de transferia waarover wordt gesproken wordt vooral ingezet op de overstap tussen auto en fiets en openbaar vervoer. Planen moeten voor de verschillende transferia nog worden uitgewerkt. Dergelijke toezeggingen kunnen wij in dit stadium niet doen.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Thema 4: 'Duurzame innovatie'

Inspreker 9:

Inspreker pleit voor het plaatsen van elektrische laadpalen vooral in de parkeergarages in plaats van de (beperkte) beschikbare openbare ruimte in het centrum van de stad.

Beantwoording:

Het gemeentelijk beleid is erop gericht het gebruik van elektrische auto's te stimuleren. Op dit moment bevinden de elektrische laadpalen zich zowel in de parkeergarages als in de openbare ruimte. Er worden palen geplaatst op locaties waar bewoners met een elektrische auto niet de mogelijkheid hebben om deze op eigen terrein op te laden. Ook worden palen geplaatst op zogenaamde strategische plekken, zichtbaar voor het publiek en voor algemeen gebruik.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 11:

Inspreker pleit voor de volgende punten:

- A. Invoeren van het thema 'Clean Mobility', passend in het perspectief vanuit Clean Tech. Hierbij zouden serieuze duurzaamheidsambities geformuleerd kunnen worden als het alléén toestaan van elektrisch verkeer binnen de centrumring.
- B. Benoem bij "duurzame innovaties" ook de mogelijkheden voor Groen Gas, opgewekt middels monovergisters in de agrarische sector, te benoemen.
- C. Neem een aparte paragraaf op voor de 'elektrische deelauto', als kansrijk middel om de druk op het woonwerk-verkeer te verminderen, bijvoorbeeld door het invoeren van (collectieve) lease regelingen.

Beantwoording:

- A. In het voorbereidingstraject van de Verkeersvisie zijn in de Koersnota de thema's vastgelegd. Clean mobility is daarin niet als zodanig benoemd, maar past naadloos in hoofdstuk 3, blijvend groen, duurzaam en leefbaar. De tekst van dit hoofdstuk zal worden aangepast.
- B. Uw suggestie om de mogelijkheden van groen gas te benoemen, zal in hoofdstuk "duurzame innovaties", worden opgenomen.
- C. Uw suggestie over de elektrische deelauto zal eveneens in het hoofdstuk duurzame innovaties worden opgenomen. In feite is dat een bijzondere vorm van het genoemde mobiliteitsmanagement, waarbij mensen gevraagd wordt op een andere wijze te reizen. Zoals bij de meeste innovaties heeft Apeldoorn hiervoor de markt nodig.

Conclusie:

Op grond van de inspraakreactie hebben we hoofdstukken 3 en 8 aangepast op pagina's 8, 43 en 44.

Inspreker 16:

Inspreker pleit voor de volgende punten:

- A. Inspreker pleit voor een 'slim' elektriciteitsnetwerk waarbij energie-uitwisseling kan plaatsvinden tussen de zonnepanelen op de woning, en de accu van de elektrische auto, ook als de auto niet op het eigen terrein kan worden geparkeerd.
- B. Inspreker pleit ervoor om afspraken te maken met woningbouwcorporaties om elektrische laadpalen te realiseren in combinatie met zonnepanelen bij gestapelde bouw en grondgebonden huurwoningen. Dit is nu niet opgenomen in de 'prestatieafspraken'.
- C. Inspreker mist in de concept Verkeersvisie het stimuleren en faciliteren van (elektrisch) deelautogebruik.

Beantwoording:

- A. De gemeente laat elektrische laadvoorzieningen in de openbare ruimte plaatsen om het gebruik van de elektrische auto te bevorderen. Deze elektrische auto's onttrekken stroom uit het algemene elektriciteitsnetwerk. Daarnaast leveren zonnepanelen op de woning stroom aan dit netwerk. De energie-uitwisseling kan hierdoor plaatsvinden, ook als de auto niet op eigen terrein kan parkeren.
- B. We zullen woningbouwcorporaties binnen de prestatieafspraken geen dergelijke voorwaarden dwingend opleggen. Wel zal bij overleg de suggestie aan de corporaties worden overgebracht en zullen de gemeentelijke mogelijkheden hiervoor onder de aandacht worden gebracht.
- C. Uw suggestie over de elektrische deelauto zal eveneens in het hoofdstuk duurzame innovaties worden opgenomen. In feite is dat een bijzondere vorm van het genoemde

mobilitéitsmanagement, waarbij mensen gevraagd wordt op een andere wijze te reizen. Zoals bij de meeste innovaties heeft Apeldoorn hiervoor de markt nodig.

Conclusie:

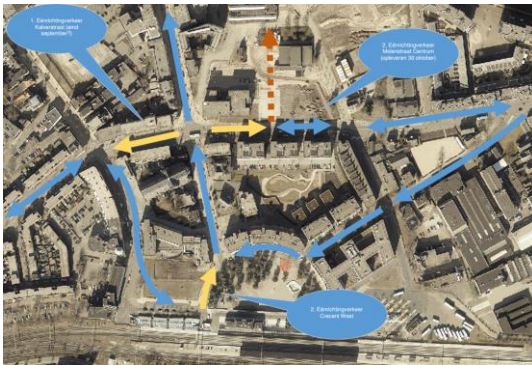
Op pagina 44 is een passage over deelauto's toegevoegd.

Thema5: 'Anders kijken: gebiedsgericht'

Inspreker 7:

Inspreker geeft aan dat door de voorgestelde verkeersmaatregelen in de binnenstad, die als doel hebben om het doorgaande verkeer door de binnenstad te verminderen, negatieve effecten hebben voor de bereikbaarheid van de parkeerterreinen die inspreker exploiteert. Inspreker is van mening dat het onevenredig hard getroffen wordt door de maatregelen, en wijst op 2 alternatieve verkeerscirculatiemaatregelen die volgens inspreker ook het doorgaand verkeer verminderen terwijl de bereikbaarheid van de parkeerterreinen minder wordt geschaad en waarbij het gebied rond het station minder zwaar wordt belast.

Beantwoording:



Uitgangspunt voor de bereikbaarheid van de binnenstad is dat de verschillende bestemmingen (o.a. parkeerlocaties) vanaf de Centrumring goed bereikbaar zijn. Voor een goede bereikbaarheid is het van belang dat de wegen in de binnenstad niet te zwaar worden belast door verkeer, zeker niet door verkeer dat niet direct een bestemming heeft in die binnenstad. De voorgestelde interventies in de verkeerscirculatie zijn zo gekozen dat vanaf alle kanten van de stad, op een goede en directe manier de

parkeerlocaties goed bereikbaar zijn. Ook het NS station is in dit model goed bereikbaar (heen en terug). Daarnaast worden de nu nog aanwezige doorgaande routes door de binnenstad minder aantrekkelijk om te nemen. Door deze maatregelen worden de aanrijroutes vanuit de PWA-laan en vanuit de Molenstraat Centrum naar de parkeerterreinen minder direct. De aanrijroute via de Kanaalstraat blijft gelijk.

In de door u aangedragen verkeerscirculatie is het station minder goed bereikbaar (men kan het station bereiken, maar moet via een andere weg terugrijden), en blijven de doorgaande routes door de binnenstad (Molenstraat Centrum – stationsstraat en Kalverstraat – Stationsstraat) nog steeds onbelemmerd mogelijk. Dit leidt volgens ons tot de situatie dat deze verkeersstromen dan ook niet zullen afnemen, waardoor er opstoppingen (blijven) bestaan in de binnenstad veroorzaakt door verkeer op deze routes, die voor een deel geen bestemming hebben in de binnenstad. Wij oordelen dan ook dat hiermee de bereikbaarheid van de binnenstad niet voldoende wordt verbeterd.

Voor wat betreft de suggestie die u doet om de bereikbaarheid van het parkeerterrein aan de Hoofdstraat te verbeteren door vanaf de Hoofdstraat Zuid een extra toegang mogelijk te maken naar dit terrein, staan wij positief. Voor verkeer vanaf de Kalverstraat betekent dit dat een directere route ontstaat naar het parkeerterrein waardoor andere straten worden ontlast.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 10:

Inspreker voert de volgende punten aan:

- A. door de voorgestelde circulatiemaatregelen in de binnenstad wordt naar verwachting het verkeer op de Wilhelmina Druckerstraat drukker. Ook het instellen van een groene golf op de Wilhelmina Druckerstraat stimuleert het verkeer in deze straat. Dit staat op gespannen voet met de leefbaarheid in deze straat voor bewoners.
- B. Inspreker pleit voor het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/h op de Wilhelmina Druckerstraat.

Beantwoording:

De circulatie-maatregelen binnen de Centrumring zijn erop gericht het doorgaande oost-west (v.v.) verkeer te beperken, hiervoor is niet de Wilhelmina Druckerstraat maar de parallelle route Laan van de Mensenrechten een alternatief. Een groene golf voorkomt, dat auto's steeds weer moeten afremmen en optrekken. Juist dat levert extra uitstoot en extra geluidhinder op. De Wilhelmina Druckerstraat maakt deel uit van het Apeldoornse hoofdwegennet. De maximum snelheid die daarbij hoort is 50 km/u. Een 30 km/u regeling past niet bij het hoofdwegennet.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 11:

Inspreker pleit voor meer mobiliteitsambitie voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Aansprekende voorbeelden als een snelle route van de snelweg naar de binnenstad of voor een goedkoop (vast) tarief aan de rand van de stad parkeren worden gemist. Een aantrekkelijke binnenstad vraagt om onorthodoxe maatregelen.

Beantwoording:

Apeldoorn heeft de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in het verbeteren van de bereikbaarheid voor het autoverkeer. De routes vanaf de snelwegen naar de binnenstad zijn hiermee flink opgewaardeerd. Voorbeelden: investeringen aan de Oost Veluweweg, Zutphensestraat (inclusief tunnel onder de spoorlijn) en Kayersdijk hebben hieraan bijgedragen. In de communicatie kunnen we nog wel wat verbeteren, we kunnen deze verbeterde bereikbaarheid voor de (regionale) bezoekers van de binnenstad beter en intensiever informeren over de verbeterde mogelijkheden die er zijn. Wij danken u dan ook voor de suggestie die u heeft gedaan om de snelle routes tussen de snelwegen en de binnenstad beter onder de aandacht te brengen. Het aan de rand van de stad kunnen parkeren om vervolgens naar de stad verder te reizen zien wij ook voor ons op de benoemde transferpunten nabij de afritten van de snelwegen.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Algemeen, 'Financieel of anders...'

Inspreker 2:

Volgens inspreker komen de dorpen als onderdeel van het toeristisch toplandschap weinig aan bod, evenals de (mening van) de industrie, in dit geval de papierindustrie

Beantwoording:

In de paragraaf over het toeristisch toplandschap en over de veelzijdige economie zal aandacht besteed worden aan de toeristische trekkers en aan de industrie in de dorpen en het buitengebied.

Conclusie:

Dit leidt tot aanpassing op pagina 6 en 7.

Inspreker 8:

Inspreker geeft aan dat meer voor het voetlicht kan worden gebracht wat de rol van voetgangers in de mobiliteitsketen is, dat er meer aandacht moet zijn voor de

wandelnetwerken in en buiten de stad. Verder noemt zij een aantal concrete punten, de verbinding tussen De Maten en Woudhuis via Woudhuizerweg, Barrièrewerking van invalsweg Apeldoorn vanaf richting Hoenderloo, Tunnel (Polderweg) vanuit Apeldoorn naar Beekbergse Broek, onderdeel bij de verbreding van de A1 en de voetgangersroutes naar de belangrijke P-plaatsen en r&t voorzieningen + bewegwijzering.

Beantwoording:

In de Verkeersvisie zal het belang van de voetganger niet alleen in het hoofdstuk over de binnenstad, maar ook in het algemeen belicht worden. Hierbij zal aandacht besteed worden aan het lopen als een verplaatsing op zich en aan het lopen als onderdeel van een verplaatsing (ketenmobiliteit, koppeling met recreatieve wandelnetwerken).

Conclusie:

Naar aanleiding van inspraakreactie is op pagina 5 een alinea toegevoegd over voetgangerts.

Inspreker 9:

Inspreker geeft aan dat de Verkeersvisie nog concreter en ambitieuzer geformuleerd zou mogen worden, vooral op het gebied van streven naar schoon openbaar vervoer en elektrisch rijden.

Beantwoording:

De ambities zijn waar mogelijk zo concreet mogelijk geformuleerd. Bij het openbaar vervoer is de provincie Gelderland als opdrachtgever van het openbaar vervoer leidend. Gelet op de afspraken die de minister van Infrastructuur en Milieu onlangs met de openbaar vervoerbedrijven heeft gemaakt, zal de eis voor schoon openbaar vervoer bij de concessie 2020 waarschijnlijk vanzelfsprekend zijn. Voor de groei van het marktaandeel elektrisch rijden zijn wij eveneens van anderen afhankelijk (bijvoorbeeld aantrekkelijke fiscale regelingen), wij bieden de mogelijkheden door laadpalen te laten plaatsen. *Conclusie:*

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 11:

Inspreker geeft aan dat de mening van de Apeldoornse bedrijven niet is verwerkt in deze Verkeersvisie. Hieruit komt de mindere bereikbaarheid van de binnenstad en de parkeermogelijkheden als verbeterpunten naar voren. Daarnaast ontbreekt een strategie voor het verkrijgen van de financiële middelen om de ambities te kunnen realiseren.

Beantwoording:

Apeldoorn kent belangenverenigingen voor diverse bedrijfstakken (Binnenstads-ondernemers, horeca, logistiek en dergelijke) die in meer of minder mate hebben geparticipeerd bij het tot stand komen van de concept Verkeersvisie. Wij hebben via onze bedrijvencontacten een goed overzicht van de meningen van bedrijven op het gebied van mobiliteit. Deze is waar nodig en gewenst in de Verkeersvisie meegenomen.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 13:

Inspreker vraagt aandacht voor het ontbreken van voetpaden langs een aantal hoofdwegen. Wandelen op fietspaden levert gevaarlijke situaties op, bijvoorbeeld nabij Centraal Beheer langs de Arnhemseweg.

Beantwoording:

Het streven is ook langs de hoofdwegen voetpaden aan te leggen. Langs een gedeelte van

de hoofdwegen ontbreekt hiervoor de ruimte of zou de aanleg ten koste gaan van bijvoorbeeld belangrijke groenvoorzieningen. Soms zijn andere oplossingen mogelijk. Achmea maakte ter hoogte van de bushalte op de Arnhemseweg een doorgang in haar hekwerk, zodat werknemers en bezoekers zo min mogelijk op de fietspaden op de Arnhemseweg en op de Laan van Malkenschoten hoeven te lopen.

Conclusie:

Inspraakreactie leidt niet tot wijzigingen in de Verkeersvisie

Inspreker 14 :

Inspreker vraagt meer aandacht voor de omliggende dorpen in de Verkeersvisie.

Beantwoording:

In het hoofdstuk 9 is de verkeersproblematiek in de dorpen in algemene termen beschreven. Ook in de bijbehorende maatregeltabel zijn maatregelen genoemd. Duidelijker zal worden gemaakt, dat de leeftijdsopbouw tot specifieke verkeersproblemen leidt.

Conclusie:

Op pagina 49 is de tekst aangepast.

Inspreker 17:

Inspreker geeft aan dat tekstueel een foutief jaartal wordt genoemd in de concept Verkeersvisie.

Beantwoording:

Dit was inderdaad foutief weergegeven.

Conclusie:

Jaartal is in de tekst aangepast.

4 Staat van wijzigingen concept Verkeersvisie 2016-2030

Ambtshalve wijzigingen

Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn in het plan de volgende wijzigingen aangebracht:

Verzoek om meer duidelijkheid te verschaffen over wel/niet realiseren van een nieuwe noordradiaal:

Beantwoording

Destijds was het als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de Kanaalzone gewenst om een nieuwe Noordradiaal aan te leggen als bovenwijkse verkeersvoorziening. Vanwege het niet doorgaan van deze ontwikkelingen is er geen expliciete wens meer om een Noordradiaal aan te leggen op een nieuw tracé. De bestaande wegen *Kanaal Noord* en *Sleutelbloemstraat* zullen deze functie blijven behouden.

Conclusie:

In de tekst zal hierover een korte passage worden ingevoegd (blz. 30), op de kaart van de hoofdwegenstructuur (blz. 31) zullen de wegen Kanaal Noord en Sleutelbloemstraat beide worden aangemerkt als hoofdweg. Hetzelfde geldt overigens voor de Hertenaan en Reeënlaan.

Wijzigingen naar aanleiding van politieke behandelingen

Naar aanleiding van de politieke behandelingen van de *concept Verkeersvisie* en van het onderwerp *Duurzaamheid en de Apeldoornse energieambitie* wordt in de tekst:

- het belang van de transitie naar duurzaam vervoersysteem sterker naar voren gebracht op pagina's 2, 8, 42 en 43.
- In de tekst van de Verkeersvisie is een verwijzing gemaakt naar het begrip 'basismobiliteit' in het OV-hoofdstuk op pagina 25;
- wordt in de tekst meer aandacht besteed aan het stimuleren van carpoolen en autodelen op pagina 44