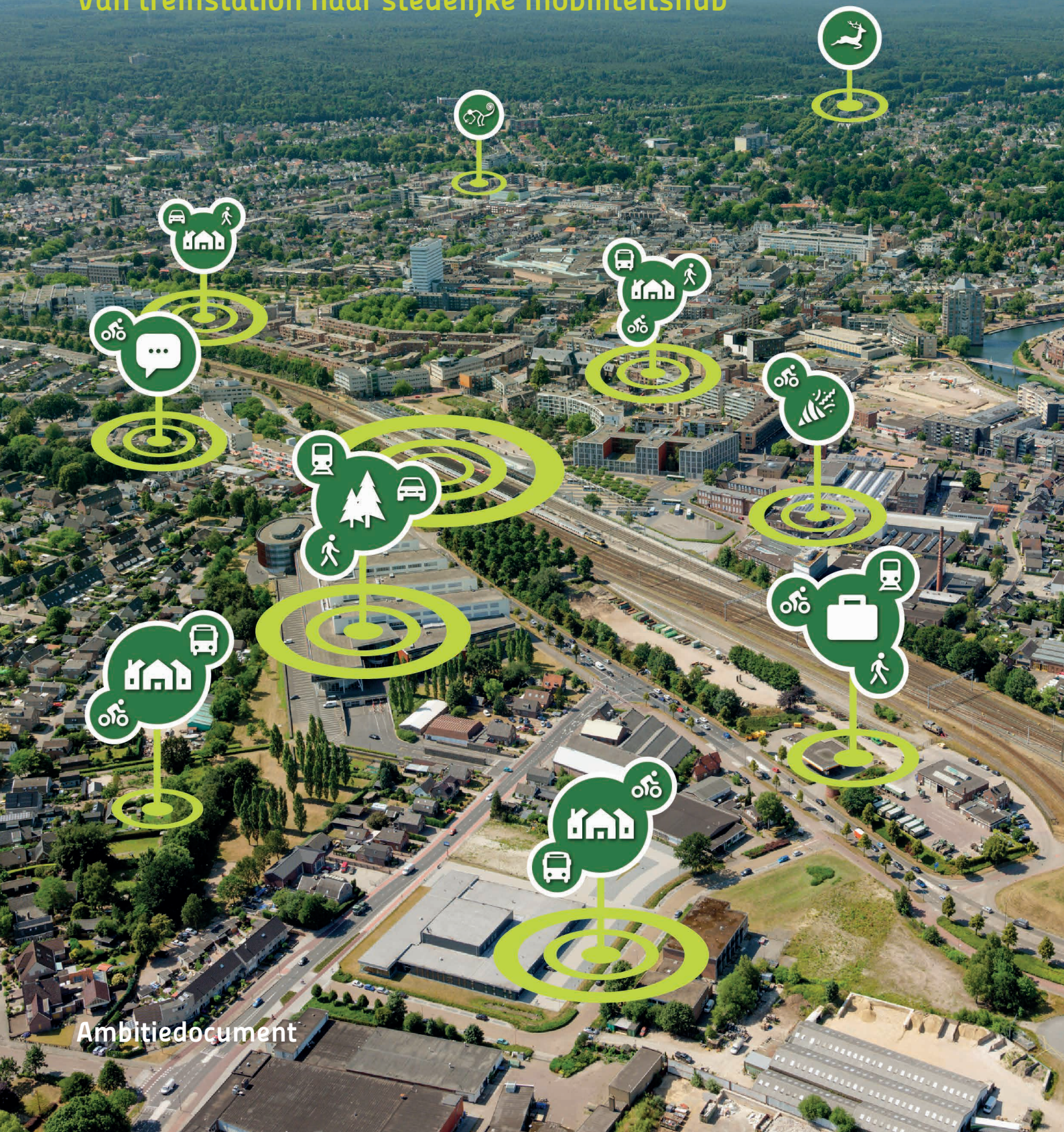


# Investeer in de spoorzone Apeldoorn!

Van treinstation naar stedelijke mobiliteitshub



Ambitiedocument

# Ambities voor de spoorzone Apeldoorn

Deze brochure is een open uitnodiging aan alle partijen in en rond het stationsgebied om met ons samen te werken aan de ontwikkeling van de spoorzone Apeldoorn. Gemeente Apeldoorn, provincie Gelderland, Nederlandse Spoorwegen en ProRail pakken samen die uitdaging aan. In deze brochure schetsen we onze gezamenlijke ambities, kernpunten en eerste perspectieven voor de spoorzone Apeldoorn.

Dit zijn onze ambities:

## **Ambitie 1: verdichting en mobiliteit combineren**

---

1

Met de verdichting van 12.000 woningen maakt Apeldoorn een spurt in haar ontwikkeling. De spoorzone biedt kansen om een groot deel van deze stedelijke verdichting te realiseren in combinatie met de vernieuwing van het stationsgebied. De verdichting is alleen mogelijk als we ook de bereikbaarheid met (H)OV en fiets verbeteren. En ruimte geven aan lopen. Hiermee stimuleren we ook het gedrag naar een meer duurzame en actieve mobiliteit.

## **Ambitie 2: van treinstation naar mobiliteitshub**

---

2

De ontwikkeling van de spoorzone en de stad vraagt om een uitstekende bereikbaarheid via openbaar vervoer, fiets en lopend, waarbij minder ruimte is voor de auto. Onze inzet is om het stationsgebied door te ontwikkelen tot een moderne mobiliteitshub met allerlei slimme vormen van deelmobiliteit, mobility-as-a-service, fiets- en andere voorzieningen. Met opwaardering van het treinstation tot een stedelijke mobiliteitshub met twee voorzijden.

## **Ambitie 3: samen stadmaken in de spoorzone**

---

3

De stedelijke mobiliteitshub biedt de basis voor een rijk programma van woon-, werk- en leerfuncties in de spoorzone. Een meer gemengde en gevarieerde mix van functies versterkt de levendigheid en reuring in het gebied. Door samen 'stad' maken krijgt het stationsgebied ook een zichtbare stedelijke uitstraling, met interessante functies en ontmoetingsplekken. Met volop ruimte voor nieuwe duurzame en tijdelijke initiatieven in het gebied.

## **Ambitie 4: ruimte voor groen en ontmoeting**

---

4

Het ontwikkelen van stationsgebied tot mobiliteitshub vraagt niet alleen om investeringen in mobiliteit. Met de ontwikkeling van de binnenstad als 'stadspark' zetten we in op meer vergroening en verblijfskwaliteit in het stationsgebied. Met ruimte voor ontmoeten, spelen en recreëren in een klimaatbestendige omgeving. Apeldoorn kan zich zo ook profileren als 'buitenpoort' voor toeristische attracties en de Veluwe op fietsbare afstand van het station.

## **Ambitie 5: gezamenlijk investeren in waardecreatie**

---

5

De ontwikkeling van de spoorzone is een belangrijke opgave waarbij vele publieke, private en maatschappelijke partijen nodig zijn. Het is zaak samen te investeren in de waardecreatie van de spoorzone. Niet alleen op zoek naar economische en financieel toegevoegde waarde, maar vooral om invulling te geven aan de sociale en maatschappelijke waarden voor de stad. Dit vergt samenwerking tussen deelgebieden en verbinden van opgaven in de spoorzone.



## Samen investeren in de spoorzone

Apeldoorn blaakt van ambitie! De stad staat aan de vooravond van een flinke schaa sprong in haar ontwikkeling. Afgelopen jaren is volop geïnvesteerd in de binnenstad, in verbetering van woon- en werkgebieden en een aantrekkelijk verblijfsklimaat. Met de bouw van ruim 12.000 nieuwe woningen tot 2040 begint Apeldoorn een meer stedelijk karakter te krijgen. In voorzieningen, menging van functies en ook een meer 'stedelijke' uitstraling.



Deze groei van de stad vraagt om een uitstekende bereikbaarheid. Hierin geven we prioriteit aan de gecombineerde bereikbaarheid via hoogwaardig trein- en busvervoer in combinatie met fietsen en lopen. De auto blijft van belang maar staat niet langer op de eerste plaats. De verschuiving naar meer duurzame en actieve vormen mobiliteit geven we voorrang.

De spoorzone van Apeldoorn vervult in die transitie naar duurzame mobiliteit een sleutelrol. Door een betere combinatie van trein- en busvervoer met allerlei vormen van deelmobiliteit, smart mobility en fietsvoorzieningen kan het stationsgebied uitgroeien tot een levendige mobiliteitshub voor de gehele stad. Deze mobiliteitshub versterkt de verdichtingsopgaven voor wonen, werken en leren die vooral in de spoorzone zullen worden gerealiseerd.



Dit maakt de spoorzone Apeldoorn een van belangrijkste opgaven voor de toekomst. Door de schaa sprong met een flinke verdichting met nieuwe woningen, werk- en leerfuncties en voorzieningen. En door het stationsgebied te ontwikkelen tot een goed functionerende mobiliteitshub. Niet alleen voor de omringende gebieden, maar voor de stad als geheel.

Daarom hebben de gemeente Apeldoorn, provincie Gelderland, Nederlandse Spoorwegen en ProRail de handen ineengeslagen voor deze ontwikkeling tot stedelijke mobiliteitshub. We schetsen in deze brochure onze gezamenlijke ambities, kernpunten en schetsen eerste kansen voor de spoorzone in de toekomst. Dit is maar indicatief, want we willen vooral andere partijen - bewoners, bedrijven, instellingen en overheden - uitnodigen om met ons samen de uitdaging van de spoorzone aan te gaan. Die uitdaging ligt in creëren van toegevoegde waarde: de spoorzone Apeldoorn als sleutel voor nieuwe maatschappelijke en economische waarden voor de stad.



En dat willen en kunnen we niet alleen. Daarom nodigen wij u - en velen anderen - uit om met ons samen te werken aan de spoorzone Apeldoorn. We rollen onze mouwen op en gaan volop aan de slag. Doet u met ons mee?

.....  
Wim Willems  
Gemeente Apeldoorn - wethouder

.....  
Helga Witjes  
Provincie Gelderland - gedeputeerde



.....  
Maarten Haverkamp  
NS - regiodirecteur Noord Oost

.....  
Dorothe Wennekendonk  
ProRail - regiodirecteur Noord Oost

# 1. Opgaven

**Stedelijke verdichting in combinatie met het vergroenen en het verduurzamen van de leefomgeving vraagt om nieuwe mobiliteitsoplossingen. Op niveau van de spoorzone én de stad als geheel. De stedelijke mobiliteitshub heeft hierin een sleutelpositie. Dit leidt tot een aantal specifieke opgaven voor de spoorzone die nader aandacht vragen.**

Het 'Handelingsperspectief OV-knooppunten' is de leidraad voor de ontwikkeling van hubs en knooppunten in ons land. Het perspectief maakt onderscheid in vier onderdelen: 1) Knoop, 2) Mobiliteit, 3) Plaats en 4) Mens. In het onderstaande 'spinnenweb' is voor deze vier onderdelen een gezamenlijke beoordeling gemaakt van de huidige situatie en de opgaven voor de toekomst. Het laat zien dat op alle onderdelen werk aan de winkel is.

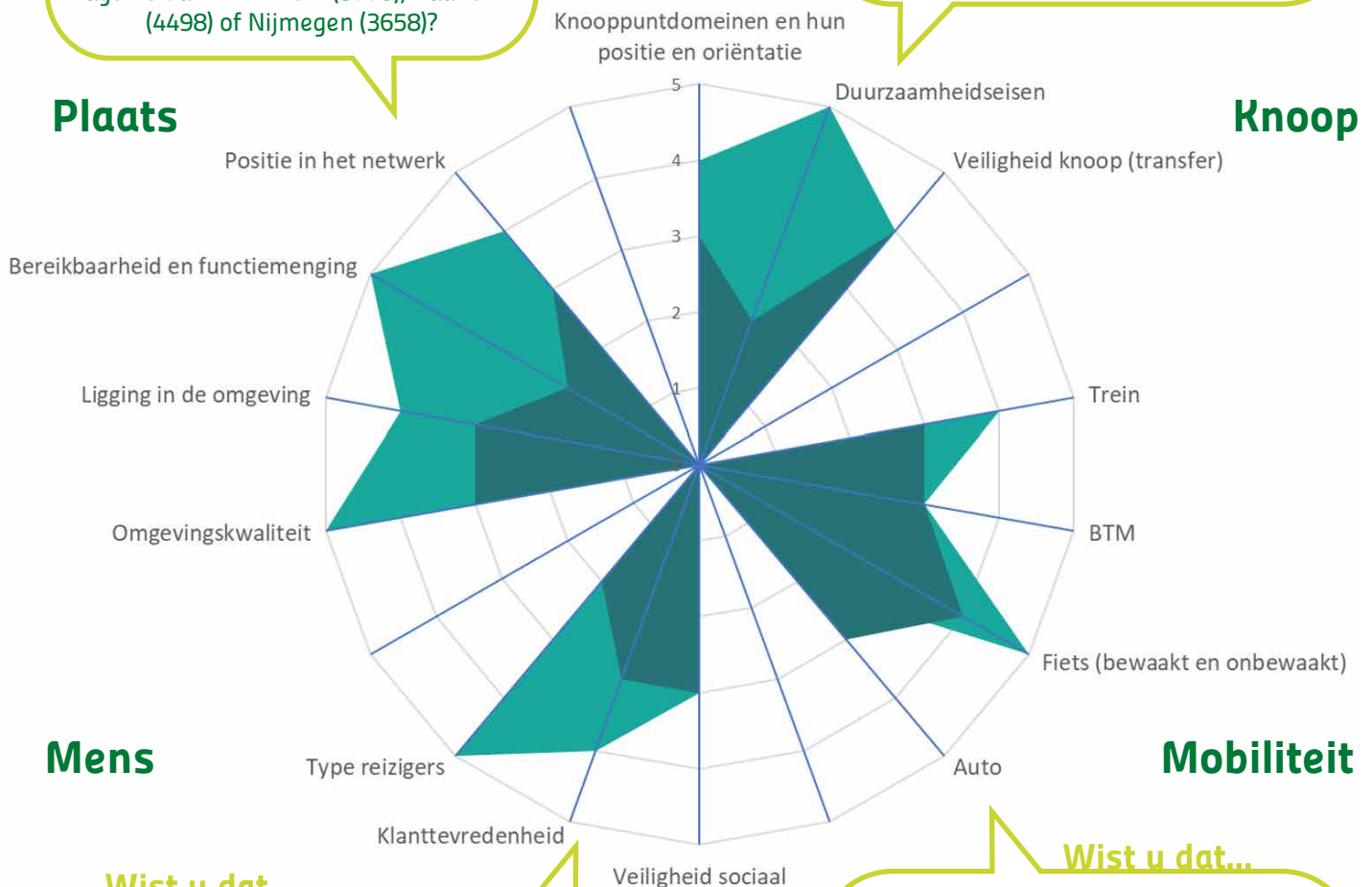
Binnen het onderdeel 'Knoop' ligt de nadruk op het beter 'verknopen' van alle modaliteiten, wayfinding (fysiek en digitaal) en transitie naar schone en actieve mobiliteit. Bij 'Mobiliteit' gaat het vooral om het stimuleren van fietsen en lopen in combinatie met treinvervoer en reductie van autogebruik in het stationsgebied. Op het onderdeel 'Mens' staat vooral de verbreding en diversiteit van doelgroepen centraal: de behoeften van de gebruiker. En tenslotte zien we de grootste opgaven op het gebied van 'Plaats': er is veel te doen aan een betere omgevingskwaliteit in functiemenging, in programmering en in de openbare ruimte.

## Wist u dat...

...het aantal adressen in de stationsomgeving Apeldoorn (2775) veel lager is dan in Arnhem (3778), Haarlem (4498) of Nijmegen (3658)?

## Wist u dat...

...we 17% meer in- en uitstappers op station Apeldoorn verwachten in 2040 ten opzichte van 2019?



## Wist u dat...

...relatief veel minder mensen in Apeldoorn (10,3%) per week gebruik maken van de trein in vergelijking met Arnhem (15,5%), Haarlem (23,7%) of Nijmegen (21,3%)?

## Wist u dat...

...het autobezit per huishouden (0,83) in de stationsomgeving Apeldoorn (tot 1500 meter) veel hoger is dan in Arnhem (0,48), Haarlem (0,62) of Nijmegen (0,45)?

# 1. Opgaven

De opgaven komen voort uit het 'Handelingsperspectief OV-Knooppunten' die we voor het stationsgebied hebben opgesteld. We hebben een 'hubsafari' georganiseerd, waarbij we samen met allerlei partijen een wandeling door het stationsgebied maakten. Niet vanuit jezelf kijken, maar als bewoner, student, toerist, werknemer. Kijkend door de ogen van gebruikers naar de behoeften en wensen voor een volwaardige stedelijke mobiliteitshub.

1

## Inspelen op doelgroepen

Het stationsgebied staat aan de vooravond van een aantal nieuwe gebiedsontwikkelingen die gerealiseerd gaan worden. Er ligt nu de kans om met de hubontwikkelingen in te spelen op de behoeften van toekomstige gebruikers, bijvoorbeeld studenten of starters. En nieuwe kansen ontstaan als ook huidige bewoners hun mobiliteitsgedrag heroverwegen. Blijf (het perspectief van) de doelgroepen voorstellen in de ontwikkeling van de hubomgeving.

2

## Collectief maken van voorzieningen

Kijk integraal naar de opgaven in de spoorzone: soms biedt het ene deelgebied een oplossing voor een probleem in het andere deelgebied. Denk bijvoorbeeld aan clusteren van parkeren, dubbelgebruik over de dag of week of het openbaar gebruik van privé-parkeren. Ook balies, kantines en publieksfuncties in de 'plinten' van gebouwen kunnen openbaar zijn, en zo door meer doelgroepen gebruikt worden en bijdragen aan de levendigheid in het gebied.

3

## Ruimte voor de voetganger

De stationsomgeving is primair ingericht op transfer van passanten. Het stationsplein is opgeknapt maar het gebied mist eenzelfde uitstraling en sfeer. Opgave is om de openbare ruimte veiliger, aantrekkelijker en beweegvriendelijker te maken voor de voetganger. Met meer ruimte voor groen, ontspannen en spelen in het stationsgebied, en heldere looproutes naar de binnenstad, de kennisinstellingen en andere bestemmingen in de spoorzone.

4

## Routes en voorzieningen voor de fiets

Er is in Apeldoorn nog een wereld te winnen om de fiets te stimuleren en het autogebruik te verminderen. Mede door het succes van de elektrische fiets wordt het aantrekkelijker om via de mobiliteitshub te reizen door veilige en duidelijke fietsroutes aan te leggen, met goede fietsvoorzieningen en -stallingen in de stationsomgeving. Dit vraagt om het slechten van de barrière van het spoor als ook het 'ontvlechten' van (snel) fietsverkeer en voetgangers.

5

## Programmering: reuring en vertier creëren

Er is nog weinig te beleven in de stationsomgeving: statische woon- en werkfuncties die in zichzelf gekeerd zijn. Functiemenging, publiek toegankelijke 'plinten' en het toevoegen van maatschappelijke en sociaal-culturele functies zorgen voor meer levendigheid. Een tijdelijke programmering kan de hubomgeving al betekenis geven voor diverse gebruikers. Hierin kan ruimte zijn voor lokale initiatieven van bewoners, ondernemers en creatieve 'stadmakers'.



## 2. Ambitie: meer stad maken

Apeldoorn staat aan de vooravond van een nieuwe ontwikkelperiode in haar stedelijke ontwikkeling. Met de groei van ruim 12.000 nieuwe woningen - waarvan tweederde binnen de stad gerealiseerd moet worden - maakt Apeldoorn een 'schaalsprong': meer stad met hogere dichtheden in het centrum. Dit wordt vooral zichtbaar in de spoorzone: hier worden de hoogste dichtheden gemaakt. Het visitekaartje van de stad Apeldoorn!

### 1898: spoorlijn en station



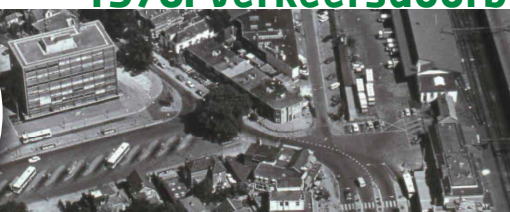
Opening van de spoorlijn in 1876. Met ontwikkeling van het stationsgebouw met enkele hotels in de omgeving. Meerdere spoorlijnen in 1887. Stationsplein in een groene setting.

### 1930: stedelijke ontwikkeling



Ontwikkeling van de binnenstad en stedelijke ontwikkeling aan de noordzijde van het spoor. Ontwikkeling van Nettenfabriek, Talens en Van Gend en Loos. Ten zuiden enkele dorpslinten.

### 1970: verkeersdoorbraken



Ruimte voor de auto door aanleg van doorgaande wegen, parkeren en groot busstation in de spoorzone. Doorontwikkeling industrie aan oostzijde met uitbreiding spooreplacement.

### 2010: modernisering stationsgebied

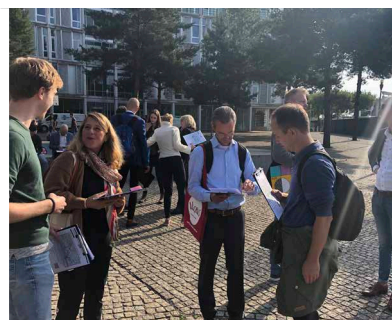


Vernieuwing aan noordzijde met nieuw stationsplein en tunnel. Ontwikkeling van grote gebouwen, zoals Belastingkantoor, ROC Aventus. Verkleinen van spooreplacement.

### 2030: stedelijke mobiliteitshub



Ontwikkeling van de stedelijke mobiliteitshub met diverse vormen van 'slimme' mobiliteit in combinatie met stedelijk wonen, kennisinstellingen en bedrijven in een campusomgeving.



## 2. Ambitie: spoorzone als lerend district

**De ontwikkeling van de spoorzone biedt grote kansen voor de stad: een bijzonder stedelijk milieu waarin hoogwaardig onderwijs, innovatieve bedrijvigheid, slimme mobiliteit en stedelijk wonen samenkomen. Hier laat Apeldoorn zijn bijzondere stedelijke gezicht zien!**

We zien kansen om de spoorzone te ontwikkelen als 'lerend district': een prettige omgeving met kenniscentra en ontmoetingsplekken - binnen en buiten - waar kennisinstellingen, start-ups, innovatieve bedrijven en overheden samenwerken op gebied van 'safety en security'. Dit vraagt om goede verbindingen tussen Saxion, UT Twente, Wittenborg, ROC Aventus en met bedrijven in de spoorzone. De vestiging van het nieuwe Centrum voor Digitale Veiligheid ondersteunt dit. Hiermee versterken we het profiel van Apeldoorn als stad van veiligheid.

Hoogwaardig stedelijk wonen, werken en leren in een 'Veluwe' groene setting is de ambitie voor de spoorzone. De gebiedsontwikkelingen van Veldhuis (650 wo) en Kayersmolen-Noord (750 wo) bieden een rijke mix van grote en kleinere gebouvvolumes voor diverse groepen. Ook de ontwikkeling van Hertzberger Park draagt bij aan het hoogstedelijke woonmilieu. Op termijn ontstaat ruimte voor 1900 tot 2350 nieuwe woningen, met daarnaast 600 nieuwe studentenwoningen. Hier vestigen zich vooral stedelingen met dynamische leefstijl en een flexibele mobiliteitsbehoeften: starters, studenten, stellen en alleenstaanden.

Dit alles vraagt om een heldere visie op de ontwikkeling van het stationsgebied naar een goed functionerende en levendige stedelijke mobiliteitshub.



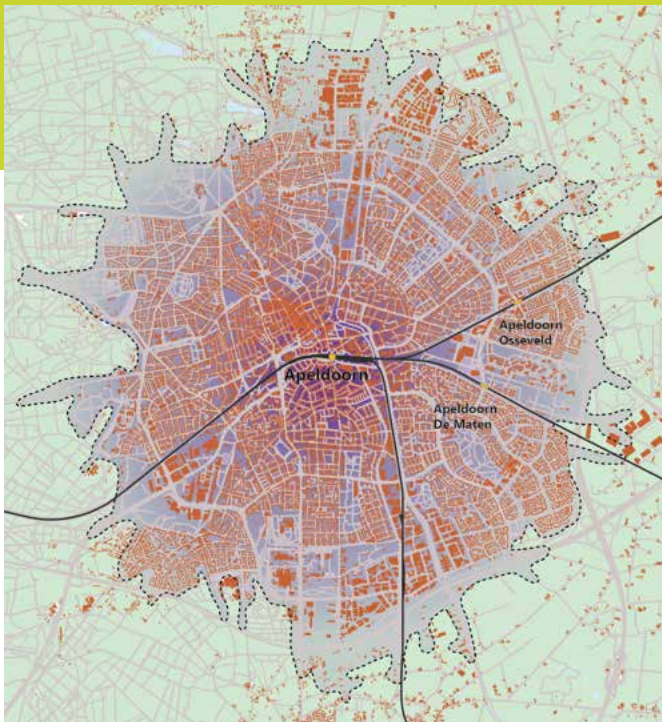
### 3. Principes: de 15-minutenstad

De spoorzone heeft een sleutelpositie om Apeldoorn door te ontwikkelen tot een 15-minutenstad. Centraal uitgangspunt is om de stad zodanig in te richten dat de essentiële voorzieningen zich op maximaal 15 minuten lopen of fietsen van ieders woning bevinden.

De 15-minutenstad is een benaderingswijze om stedelijke gebieden duurzamer, socialer en menselijker te maken. Het uitgangspunt is om de stad of wijk zodanig in te richten dat de essentiële voorzieningen zich op maximum 15 minuten lopen of fietsen van je woning bevinden: boodschappen, voeding, werk, school, gezondheidszorg, winkels, sport, cultuur, ontspanning, groen. In essentie is de 15-minutenstad dus het recht op een basisaanbod van voorzieningen. Zowel op de schaal van de hele stad, maar ook op niveau van de spoorzone.

De 15-minutenstad bouwt voort op 3D's: **diversiteit, densiteit en design**. **Diversiteit** doelt op de menging van functies en combinatie van allerlei diensten in de buurt. Deze nabijheid van voorzieningen staat in contrast tot monofunctionele woon-, werk- en winkelgebieden die van elkaar gescheiden zijn en primair door de auto verbonden. Om de 15-minutenstad mogelijk te maken, moeten er ook voldoende mensen dicht bij elkaar wonen. Verdichting (of **densiteit**) versterkt het draagvlak voor allerlei stedelijke voorzieningen. Tenslotte moet goed **design** ervoor zorgen dat mensen meer duurzame vormen van mobiliteit gebruiken en de openbare ruimte aangenamer en aantrekkelijker wordt om te wonen en te leven.

De spoorzone Apeldoorn als sleutel voor de 15-minutenstad:



*Binnen 15 minuten fietsen is heel Apeldoorn en de Veluwerand met attracties te bereiken vanaf het station.*



*Binnen 15 minuten lopen is de hele spoorzone en de binnenstad grotendeels te bereiken vanaf het station.*



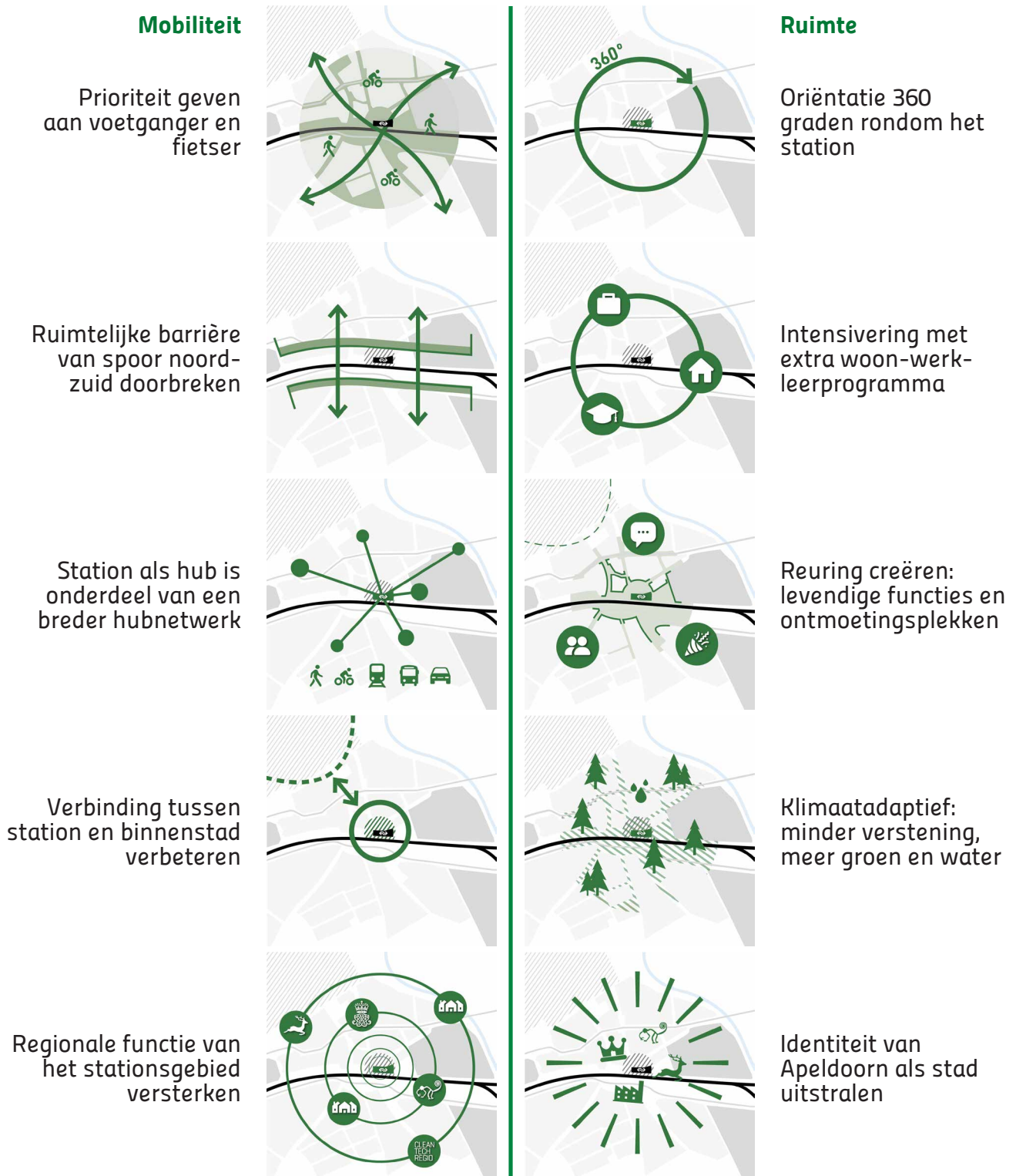


### 3. Principes: STOMP

Voor de ontwikkeling van de spoorzone hebben we 10 uitgangspunten opgesteld voor het integraal combineren van mobiliteits- en stedelijke ontwikkelingen. Deze uitgangspunten zijn richtinggevend voor een integrale visie op de spoorzone die we samen uitwerken.

STOMP hanteren we als sturend principe voor onze visie op de spoorzone. STOMP is de benaderingswijze voor de transitie naar duurzame mobiliteit. Het staat voor een heldere prioriteitsvolgorde: eerste **S**tappen, dan **T**rappen, dan werken aan **O**penbaar vervoer met daarna **M**obility-as-a-service en de **P**rivé-auto. STOMP legt de basis voor de uitgangspunten.

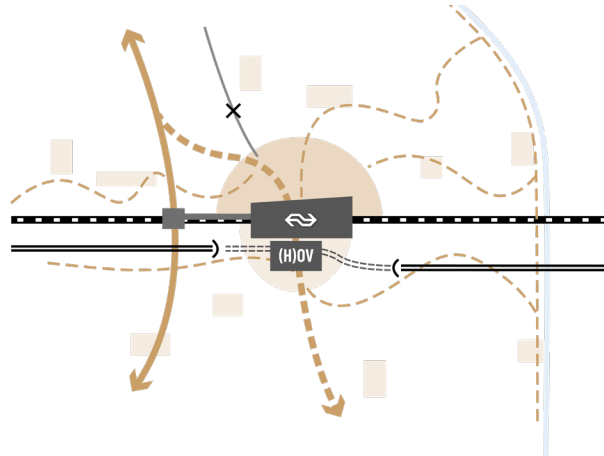
De uitgangspunten staan niet op zichzelf, maar moeten met elkaar in samenhang worden ontwikkeld. Dit vraagt om een integraal ontwikkelplan voor de gehele spoorzone en een heldere regie op combineren van investeringen in mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling.



## 4. Toekomstperspectief: mobiliteitshub

Aan de hand van de principes hebben we een eerste vingeroefening gedaan voor het zichtbaar maken van de toekomst voor de spoorzone. We hebben onze gezamenlijke ambities vertaald in drie verschillende ontwikkelscenario's, met kansen voor zowel de hubfunctie als de stedelijke ontwikkeling. De samenhang hiertussen is essentieel om tot integrale waardecreatie te komen.

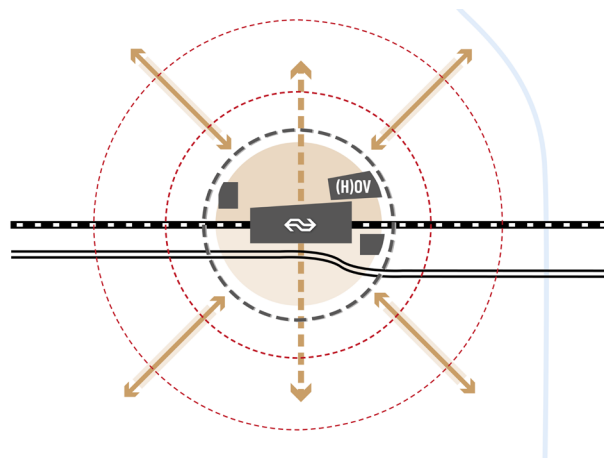
### SCENARIO #1: STATIONSPARK



#### Mobiliteitshub

- stationsoriëntatie richting westen - binnenstad
- hoofdstraat als nieuwe verbindingsas noord-zuid
- 'knip' in de Laan van de Mensenrechten: alleen bus
- busstation verplaatsen direct ten zuiden van spoor

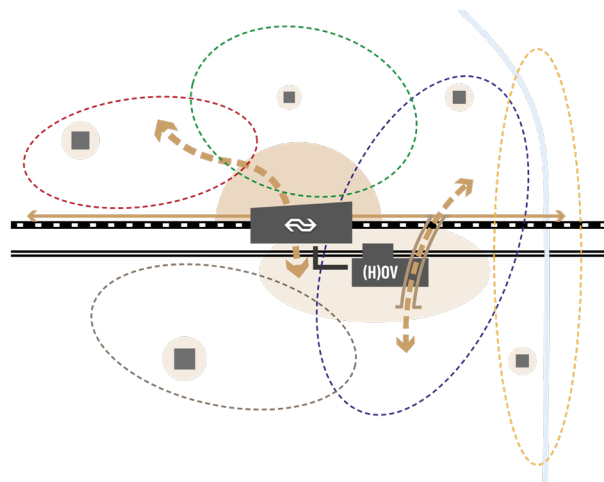
### SCENARIO #2: STATIONSKWARTIER



#### Mobiliteitshub

- stationsoriëntatie: compacte centrale hub
- twee volwaardige gezichten station noord en zuid
- kleinere buurthubs met deelmobiliteit
- busstation op huidige plek herontwikkelen, mogelijk met bebouwing

### SCENARIO #3: STATIONSCAMPUS



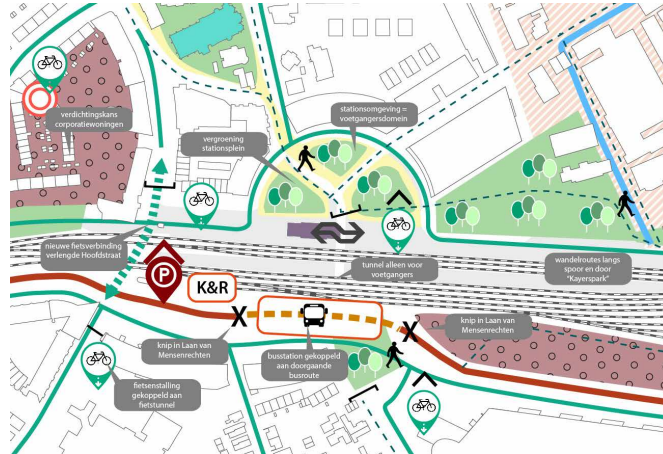
#### Mobiliteitshub

- stationsoriëntatie richting oosten - Veldhuis en Kayersmolen
- verleggen Laan van de Mensenrechten parallel aan spoor
- nieuwe noord-zuidverbinding tussen Veldhuis en Aventus
- busstation verplaatsen oostelijk ten zuiden van spoor en weg

## 4. Toekomstperspectief: stedelijke ontwikkeling

De scenario's laten zien dat het stationsgebied - en breder de spoorzone - grote potenties heeft voor stedelijke ontwikkelingen. De inrichting en organisatie van de mobiliteitshub legt hiervoor de basis: keuzen hierin zijn bepalend voor de verdichting en omgevingskwaliteit van de spoorzone. En hiermee voegen we ook nieuwe waarde toe: naast de economische en financiële waardecreatie tonen de scenario's ook sociale en maatschappelijke waarden.

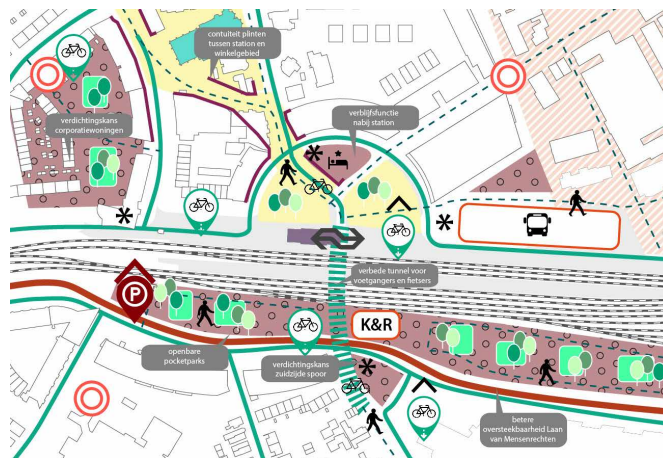
### SCENARIO #1: STATIONSPARK



#### Gebiedsontwikkeling

- recreatie en cultuur centraal
- groene woonkwaliteit, groene grandeur
- vergroenen van plein en assen – ontstening
- stationsgebied als ontvangstdomein

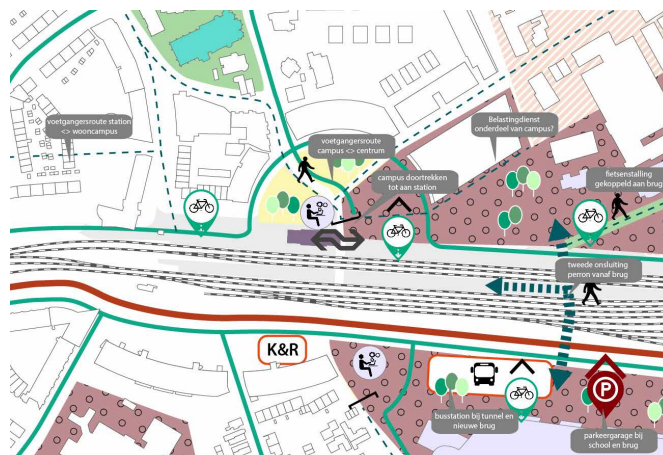
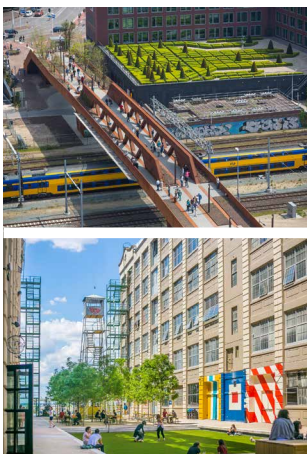
### SCENARIO #2: STATIONSKWARTIER



#### Gebiedsontwikkeling

- stedelijk woonprogramma; stedelijke laagbouw compact
- sympathieke groene woonstad met kleinschalige functies
- bomenlanen met kleine parkjes en ontmoetingsruimten
- beter verbonden wandel- en fietsnetwerken

### SCENARIO #3: STATIONSCAMPUS



#### Gebiedsontwikkeling

- leren en werken centraal, innovaties
- campus met wonen, onderwijs en werken
- langzaam verkeersverbindingen noord-zuid
- parkachtige verblijfsplekken op de campus

## 5. Vervolg: een gezamenlijke actieagenda

Met dit ambitiesdocument leggen we de basis voor een integraal ontwikkelproces voor de spoorzone. We hebben onze gezamenlijke ambities benoemd en uitgewerkt in een aantal richtinggevende principes en mogelijke scenario's voor de ontwikkeling van de stedelijke mobiliteitshub in combinatie met de gebiedsontwikkelingen in de spoorzone.

We zien drie vervolglijnen voor de verdere ontwikkeling:

### Productiespoor: ontwikkelen van visie

- Korte termijn perspectief: Investeringsagenda voor no-regret projecten < 5 jaar
- Lange termijn perspectief: integraal Ontwikkelplan Spoorzone (met experts van partijen)

### Dialoogspoor: betrekken van stakeholders

- Alliantiegesprekken met institutionele private en maatschappelijke partners spoorzone
- Brede Omgevingsdialogen: brede participatie van bewoners, bedrijven en bezoekers

### Sturingsspoor: organiseren van besluitvorming

- Intentie-overeenkomst Samenwerken Spoorzone en besluitvorming bij achterbannen
- Investeringsprojecten agenderen voor BO-MIRT - financiering Rijk plus regionale partners

## Colofon

Deze brochure is het samenvattend resultaat van een aantal deelproducten in opdracht van provincie Gelderland, gemeente Apeldoorn, NS Stations en ProRail. In dit kader heeft UUM met UT Twente en Radboud Universiteit het 'Handelingsperspectief OV-knooppunten' voor Apeldoorn opgesteld. De eerste uitwerking van de ontwikkelscenario's heeft UUM samen met Studio Scale uitgevoerd ten behoeve van de koersbepaling van alle betrokken partijen.

### Projectgroep:

Roelof de Graaf	- gemeente Apeldoorn; programmamanager gemeente Apeldoorn
Jaap van de Rijt	- gemeente Apeldoorn; mobiliteit
Earde Jepma	- NS Stations; stationsontwikkelaar
Joost van der Made	- NS Stations; mobiliteitsontwikkelaar
Mark Bendik	- ProRail; projectleider stations
Steverinus Oosterloo	- ProRail; manager public affairs
Bas Kippers	- provincie Gelderland; programmamanager mobiliteitshubs

### Werkteam:

Edwin van Uum	- UUM   Unlimited Urban Management; procesmanager/planoloog
Mathijs Dielissen	- UUM   Unlimited Urban Management; planoloog/ontwerper
Marjolein Peters	- Studio Scale; stedenbouwkundige

Met adviezen van:

Karst Geurs	- UT Twente; hoogleraar vervoersplanologie
Sander Lenferink	- Radboud Universiteit; hoofdonderzoeker mobiliteit en ruimte

UUM | Unlimited Urban Management - [www.uum.nl](http://www.uum.nl)

Studio Scale - [www.studio-scale.nl](http://www.studio-scale.nl)

Amsterdam, maart 2022