

Verslag

Onderwerp
Bijeenkomst Stakeholders Verkeer en Parkeren Apeldoorn-West

Notulist
Roël van 't Slot

Dossier Projectmanagement

Datum
24 september 2019

Aanwezig

Margaret Bakker (wijkraad Brink en Orden), Gustaaf van den Brand (wijkvereniging Berg en Bos), Gerhard Brummelkamp (werkgroep Asselsestraat), Ron Brummelkamp (Dorpsraad Ugchelen), Yvonne Carpentier (Partij voor de Dieren), Lambert Hoving (werkgroep Asselsestraat), Martin van der Jagt (SWMA), Theo van Kerkhof (SWMA), Harry Kruimer (Accres Apeldoorn), Luc Timmen (Accres Apeldoorn), Chantal Tutein Nolthenius (Toeristisch Platform Apeldoorn), Jip Peper (Klimbos Veluwe), Jeroen Veeneman (De Fotomakers), John Verhoek (wijkraad Brink en Orden), Roel Welsing (Apenheul), Hans Wentink (De Boschvijver)

Stan Engels, Jaap van de Rijt, Esther Naber en Roël van 't Slot namens de Gemeente Apeldoorn

Inleiding

Stan heet de aanwezigen welkom op de derde stakeholdersavond over parkeren Apeldoorn-West. De inzet voor deze avond is het verstrekken van informatie over waar de gemeente op dit moment staat. Stan licht de agenda toe.

Vaststellen notulen 10-07-2019

Dhr. Hoving heeft vragen naar aanleiding van de notulen. De eerste vraag betreft de verkeersprognose voor de aankomende 10 tot 15 jaar. Jaap geeft aan dat de gemeente recent het verkeersmodel heeft geactualiseerd. In dit verkeersmodel wordt een prognose gemaakt van het verkeersbeeld voor 2030. In deze prognose zijn de bekende ontwikkelingen meegenomen. Een voorbeeld is de ontwikkeling van bijvoorbeeld Paleis Het Loo. Ook nieuwe woningen worden hierin meegenomen. Dit verkeersmodel geeft inzicht in de verkeersbelastingen op het Apeldoornse wegennet, op een gemiddelde weekdag, voor zowel het spitsuur als voor het etmaal.

De tweede vraag gaat over het geanonimiseerde overzicht in de presentatie van de stakeholdersavond van 10 juli. Dhr. Hoving vraagt of de stakeholders de presentatie *met* deze tabel alsnog (of nogmaals) mogen ontvangen. Stan en Roël zeggen toe deze voor het weekend toe te sturen.

Stan stelt voor verdere vragen of opmerkingen via de mail door te geven.

Oplossingsrichtingen

Stan geeft een toelichting op de verschillende typen oplossingen die worden onderzocht. We zien namelijk dat de oplossingen onderling fors verschillen.

1. Oplossing Overloopparkeren

De oplossingen op het AGOVV-terrein en parkeerdek op het reguliere terrein kunnen gezien worden als een overloopparkerplaats. Deze worden slechts gebruikt wanneer het reguliere parkeerterrein vol is. Bezoekers worden vanaf dat moment verwezen naar dit terrein. De oplossingen zijn op loopafstand gelegen van de attractie. Het overloopterrein dat op dit moment op de oefenvelden van AGOVV is ingericht, is circa 20 dagen per jaar gebruikt.

2. Oplossing Toeristisch Transferium

De oplossingen aan de Amersfoortseweg en het voormalig motelterrein kunnen naast de attracties in park Berg en Bos een functie hebben voor de andere attracties in de nabijheid Julianatoren, het Loo en Apenheul. Stan licht dit verder toe aan de hand van de presentatie.

3. Oplossing Stadstransferium

Als oplossing aan de rand van de stad (omgeving A1/Europaweg) zou een stadstransferium kunnen komen. Deze oplossing is er niet alleen voor de attracties, maar dient uitdrukkelijk in de parkeerbehoefte van andere organisaties te voorzien. Deze oplossing is gericht op het terugdringen van de verkeersstromen die de stad in gaan.

Beschouwing verschillende oplossingen - locaties

Stan vervolgt met het bespreken van de verschillende locaties. Het gaat om de volgende locaties:

1. Locatie Huidig Parkeerterrein

Mw. Tutein Nolthenius vraagt waarom er in deze variant voor een parkeerdek wordt gekozen. Stan geeft aan dat het fors duurder is om een ondergrondse parkeerplaats te realiseren.

2. Locatie AGOVV

Er wordt gevraagd hoe vaak het overloopterrein de afgelopen jaar is gebruikt en hoeveel auto's er hebben geparkeerd. Dhr. Timmen (Accres) geeft aan dat dit terrein in 2018 22 keer is gebruikt voor het overloopparkeren, en in 2019 19 keer. In 2018 hebben hier gemiddeld 188 auto's per dag geparkeerd. In 2019 waren dit gemiddeld 271 auto's per dag. Apenheul voert actief beleid om de bezoekersstroom te spreiden. Zij hebben geen belang bij 'te drukke dagen'. Vanuit Accres is geprobeerd telkens zo lang mogelijk te wachten om het AGOVV-terrein te openen.

3. Locatie Overloop Julianatoren

Dhr. Hoving vraagt of er is gesproken met de Julianatoren. Stan geeft aan dat – indien nodig – dit gesprek nog volgt.

4. Locatie Amersfoortseweg (voorheen Gat van Zevenhuizen)

Deze locatie ligt midden in Natura2000-gebied. Dat maakt het nagenoeg onmogelijk om hier iets te realiseren. Kosten zullen zeer hoog liggen vanwege de benodigde volledige natuurinclusieve invulling. Tegelijkertijd vraagt deze locatie om grootschalig voor- en natransport voor attractiebezoekers. Wanneer men kiest voor deze oplossing worden bestaande parkeervoorzieningen opgeheven en (mogelijk) ingevuld met een andere bestemming.

5. Locatie Hoog Buurloseweg

Er zijn gesprekken geweest met de eigenaar van deze grond. Deze plek biedt de mogelijkheid om als overloopterrein en als stadstransferium te dienen. In het geval van een overlooptlocatie, zou deze maximaal 25 dagen per jaar worden gebruikt. In het geval van een stadstransferium is de inrichting permanent.

Beoordeling oplossingen op Criteria

Stan geeft aan de hand van de PowerPointpresentatie toelichting op de beoordeling van de locaties.

U kunt het schema nakijken in de toegestuurde PowerPointpresentatie. Ik maak hier enkel melding van verduidelijkingsvragen en opmerkingen naar aanleiding van de gedane beoordelingen.

Mw. Tutein Nolthenius merkt op dat het prettig zou zijn wanneer het naamgebruik van de locaties consequent is.

Dhr. Welsing vraagt zich af of het criterium 'Bijdrage aan Toeristisch Toplandschap' is ingevuld met behulp van actoren in de toeristische sector. Mw. Tutein Nolthenius vindt de gegeven antwoorden arbitrair, want ook voor de eerste drie locaties zijn er mogelijkheden om deze positief in te passen in dit criterium.

Dhr. Hoving vraagt zich af hoeveel bezoekers Apenheul dit jaar mag verwelkomen. Dhr. Welsing antwoordt dat dit er waarschijnlijk 500.000 zullen zijn. Hij merkt daarbij op dat er dit jaar nog geen klachten over het parkeren binnengekomen zijn.

Tevens merkt dhr. Welsing op dat onder de kop 'verkeerseffecten' wordt gewerkt met de aanname dat mensen direct naar de juiste locatie rijden. Dhr. Welsing geeft aan dat de ervaring nu ook al is dat bezoekers niet altijd de geplaatste bewegwijzering volgen. Stan erkent dat het afvangen van bestemmingsverkeer om goeie bewegwijzering vraagt. Dhr. Timmen brengt in dat het nu al moeilijk is om bezoekers richting AGOVV te leiden. Jaap zegt dat het succes inderdaad afhangt van verschillende factoren. Enerzijds moet dit parkeren aantrekkelijk gemaakt worden gemaakt door in dat geval deze oplossing goedkoop te maken. Bezoekers moeten hierop vooraf worden gewezen (bijvoorbeeld via de website bij het boeken van kaartjes). Een goede bewegwijzering moet duidelijk maken waar bezoekers moeten parkeren. Dan nog hebben we te maken met menselijk gedrag, dat niet altijd kan worden gestuurd. Dhr. Peper voorziet hier een groot risico, omdat in de praktijk eigenlijk geen parkeeroplossingen op afstand te vinden zijn bij grote toeristische attracties. De grote attracties in Nederland hebben een eigen parkeerplaats in de nabijheid van de attractie. Dhr. Welsing zegt dat uit onderzoek dat hij onder zijn bezoekers heeft laten uitvoeren, bezoekers hebben aangegeven een sterke voorkeur te hebben voor een parkeerplaats gelegen dichtbij het park. Dhr. Welsing geeft aan dat een parkeeroplossing op afstand gelegen voor zijn bezoekers geen goede oplossing is. Het past niet bij de behoefte van bezoekers met veelal jonge kinderen. Het zal naar zijn mening Apenheul zeker klanten kosten. Mw. Bakker geeft aan te twifelen over dit onderzoek, omdat het is uitgevoerd onder bezoekers van Apenheul. Ze vindt het logisch dat mensen daar aangegeven liever dichtbij te willen parkeren. Dhr. Hoving had het onderzoek van dhr. Welsing graag willen zien.

Dhr. Van Kerkhof vraagt zich af of de gemeente heeft overwogen particuliere partijen de locaties te laten exploiteren. Hij heeft iemand van Q-park gesproken die best kostenneutraal een parkeeroplossing op afstand, bijvoorbeeld aan de Hoog Buurloseweg, zou willen exploiteren. Stan geeft aan dat in eerste instantie wordt uitgegaan van een parkeerexploitatie die in handen van de gemeente is. Momenteel gaat de gemeente uit van eigendom van de locaties en dus de moeten locaties worden aangekocht.

Dhr. Peper vraagt zich af waarom het bestendigen van de AGOVV-locatie zo duur is. Stan antwoordt dat dit in belangrijke mate komt door de nu geraamde aankoopkosten en benodigde aanpassingen aan de ontsluitingsweg. Dhr. Peper geeft daarop aan dat de verwerving éénmalige kosten zijn en dat het eigendom van de grond niet zwaar drukt op de jaarlijkse lasten van de gemeente. Stan geeft aan dat dit middels exploitaties nog wordt uitgewerkt.

Exploitatie locaties

Jaap en Stan geven uitleg op de berekening van de pendelkosten. Dhr. Hoving twijfelt aan de legitimiteit van de berekening. Op basis van zijn eigen onderzoek moet het organiseren van pendelvervoer goedkoper kunnen. Stan legt uit dat de uitgangspunten voor dergelijke berekeningen de kosten bepalen. De gemeente gaat uit van het snel kunnen handelen, om de bezoekersstroom zonder lange wachttijden te kunnen vervoeren. Dat betekent dat permanent de beschikking moet zijn om een fors aantal bussen in te kunnen zetten. Dit heeft een grote invloed op de pendelkosten.

Dhr. Van der Jagt vraagt of de casuïstiek van het Dolfinarium te Harderwijk bekend is bij de gemeente. Stan bevestigt dit, maar tekent aan dat er verschillen zitten tussen de situaties.

Dhr. Van der Jagt meldt dat het parkeren op afstand voor Apenheul volgens zijn berekeningen maximaal 25.000 bezoekers kost (dit is het aantal bezoekers dat nu van de overloopparkeerplaatsen gebruik maakt). Dhr. Welsing zegt dat negatieve recensies over parkeren via de digitale kanalen en *social media* uiteindelijk zwaar door zullen werken, waardoor het verlies in bezoekersaantallen hoger is.

Dhr. Veeneman vraagt zich af waar het aantal bussen op is gebaseerd bij de berekeningen voor de pendeldienst. Hij is bang dat er is gerekend met gemiddeldes. Het probleem is dat het niet gaat om gemiddelden, maar om piekmomenten. Die zijn moeilijk te voorspellen en daar moet het aantal bussen op worden afgestemd. Jaap geeft aan dat inderdaad is gerekend met de pieksituaties, om de bezoekers die met max. 800 auto's komen, te kunnen vervoeren met acceptabele wachttijden. Dat verklaart ook het verschil in ingeschatte kosten voor de pendel t.o.v. de eerder ingeschatte kosten voor pendelvervoer bij het eerder ingediende initiatief voor een parkeergelegenheid aan de Hoog Buurloseweg.

Dhr. Peper vindt de financiële berekeningen te mager. Hij mist de post 'afschrijving' en merkt op dat het voor de vergelijking oneerlijk is dat de kosten van de aanschaf van het terrein bij AGOVV worden opgevoerd. Hij hoopt niet dat op basis van de huidige cijfers een oplossing wordt gekozen.

Mw. Tutein Nolthenius en dhr. Welsing merken op dat er in het exploitatiemodel posten toegevoegd kunnen worden, zoals 'planschade', 'werkgeverskosten' en 'opportunitykosten'.

Buurtbezoek met wethouder Wim Willems

Algemene toelichting

In het kader van burgerparticipatie is een buurtbezoek georganiseerd. Stan legt uit hoe het gebied is vastgesteld. Dhr. Van den Brand vindt dat de gestelde vragen arbitrair zijn. Als de vragen anders waren gesteld ('Hoe zou u het vinden als u minder verkeersstromen door uw buurt zou hebben?'), zouden de antwoorden anders worden. Daarom zou hij adviseren een onderzoeksbureau in de arm te nemen. Esther en Stan geven aan dat niet gepoogd is een wetenschappelijk gevalideerd onderzoek uit te voeren. De intentie was om een indicatie te krijgen van de ervaring van omwonenden. Esther geeft aan dat de vragen kort zijn gehouden ten behoeve van een hogere respons.

Stan geeft aan in het buurtbezoek voornamelijk 'niet of nauwelijks' als antwoord te ontvangen, terwijl schriftelijk vaker 'af en toe' werd geantwoord. Dhr. Van den Brand vraagt zich af hoe dit verschil te verklaren is.

Vragen

Vraag 1: In welke mate ervaart u overlast van het verkeer dat op weg is naar, en/of afkomstig is van Berg & Bos en/of Apenheul?

57% Niet of nauwelijks

26% Af en toe

17% Heel vaak

Mw. Bakker twijfelt aan de vraagstelling, omdat omwonenden niet kunnen zien of het verkeer naar Apenheul gaat. Esther denkt dat omwonenden best in staat zijn om te beoordelen of het gaat om recreatief- of woon-werkverkeer.

Vraag 2: In welke mate merkt u dat auto's van bezoekers aan Apenheul, Berg & Bos, etc. in de omgeving van uw huis geparkeerd worden, en niet op de daarvoor aangewezen parkeerterreinen?

57% Niet of nauwelijks
31% Af en toe
12% Heel vaak

Mw. Bakker vraagt zich af of er ook geënquêteerd is onder mensen die wonen aan een straat met een parkeerverbod. Als daar wordt gehandhaafd, dan zal dat resulteren in minder overlast voor deze omwonenden.

Vraag 3: In welke mate ervaart u overlast van geparkeerde auto's van bezoekers van Apenheul en Berg & bos in uw buurt?

66% Niet of nauwelijks
23% Af en toe
11% Heel vaak

Opmerkingen naar aanleiding van het buurtbezoek

Dhr. Van Kerkhof vindt de categorieën multi-interpretabel. Esther kan dit bevestigen en merkt op dat de gemeente niet heeft gezocht naar een exacte uitkomst, maar naar het gevoel van een ervaring. Dhr. Van Kerkhof vraagt zich ook af of gevolgen voor de gezondheid worden meegenomen. Het moet om meer gaan dan de irritatiegrens van omwonenden. Esther legt uit dat het daar niet om gaat. De opgehaalde antwoorden vormen input, te midden van vele andere bronnen, voor een complex dossier.

Het is mw. Bakker onhelder wat de relatie is tussen de gestelde vragen, de antwoorden en het probleem rondom parkeren en verkeer in Apeldoorn-West. Ze vindt dat de vragen teveel zijn toegespitst op het thema 'parkeren in Berg en Bos'. Er zou meer spelen dan de ervaring van bewoners. Esther antwoordt dat dat zeker ook overlast door verkeer buiten het gebied Berg en Bos is besproken (o.a. bewoners langs de Laan van Spitsbergen). Het erom gaat dat de wethouder gevoel krijgt bij de problemen in een bepaald gebied.

Dhr. Welsing meldt dat hij het een goed idee vond om de buurt in te gaan. Dit omdat dhr. Welsing wisselende signalen rondom de overlast opvangt. Bij Accres hoort hij bijvoorbeeld dat er geen klachten zijn. Daarom vindt hij het goed om navraag te doen bij de omwonenden. Esther onderschrijft dit en meldt dat de buurtbewoners ook positief waren dat de gemeente op deze manier hen ook hoort.

Dhr. Verhoek tekent aan dat het van groter belang is om over verkeerscijfers te beschikken dan om de mening van de buurt in kaart te hebben gebracht. Jaap geeft aan dat beiden van belang zijn om mee te nemen in de afweging.

Vervolgproces

Stan schetst het tijdspad in aanloop naar besluitvorming. Op dit moment is er nog geen keuze gemaakt voor één van de vijf oplossingen. Uiteindelijk zal de projectgroep een optie adviseren aan het college. Het college zal dan een keuze maken. Wethouder Wim Willems wil deze keuze zelf aan de stakeholders komen uitleggen. Uiteindelijk besluit de raad welke oplossing het wordt. Een tijdspad staat in de PowerPoint.

Opmerkingen

Esther merkt op dat het duidelijk is welke oplossing de stakeholders verkiezen. Ze vraagt of het mogelijk is om de gemeente iets mee te geven om een *andere* oplossing aantrekkelijker te maken. Dhr. Van Kerkhof vindt het gevaarlijk om daar al uitspraken over te doen. Het voelt voor hem alsof hij zich dan al committeert aan een ander plan. Mw. Bakker zegt dat we nog niet in deze fase zijn aangekomen. Dhr. Timmen geeft mee dat wanneer de oplossing pendelen omvat, rekening

gehouden moet worden met een keermogelijkheid voor de bussen nabij het voorplein. Keren kan nu namelijk niet. Dhr. Verhoek geeft aan dat als de keuze valt op het bestendigen van het AGOVV-terrein, er opnieuw moet worden gekeken naar de inrichting van de Harpweg. Deze smalle weg kan de drukte niet aan.

Afsluiting

Stan bedankt de aanwezigen voor hun komst en hun meedenken. In de aankomende tijd is hij voor vragen of opmerkingen bereikbaar via telefoon of mail.