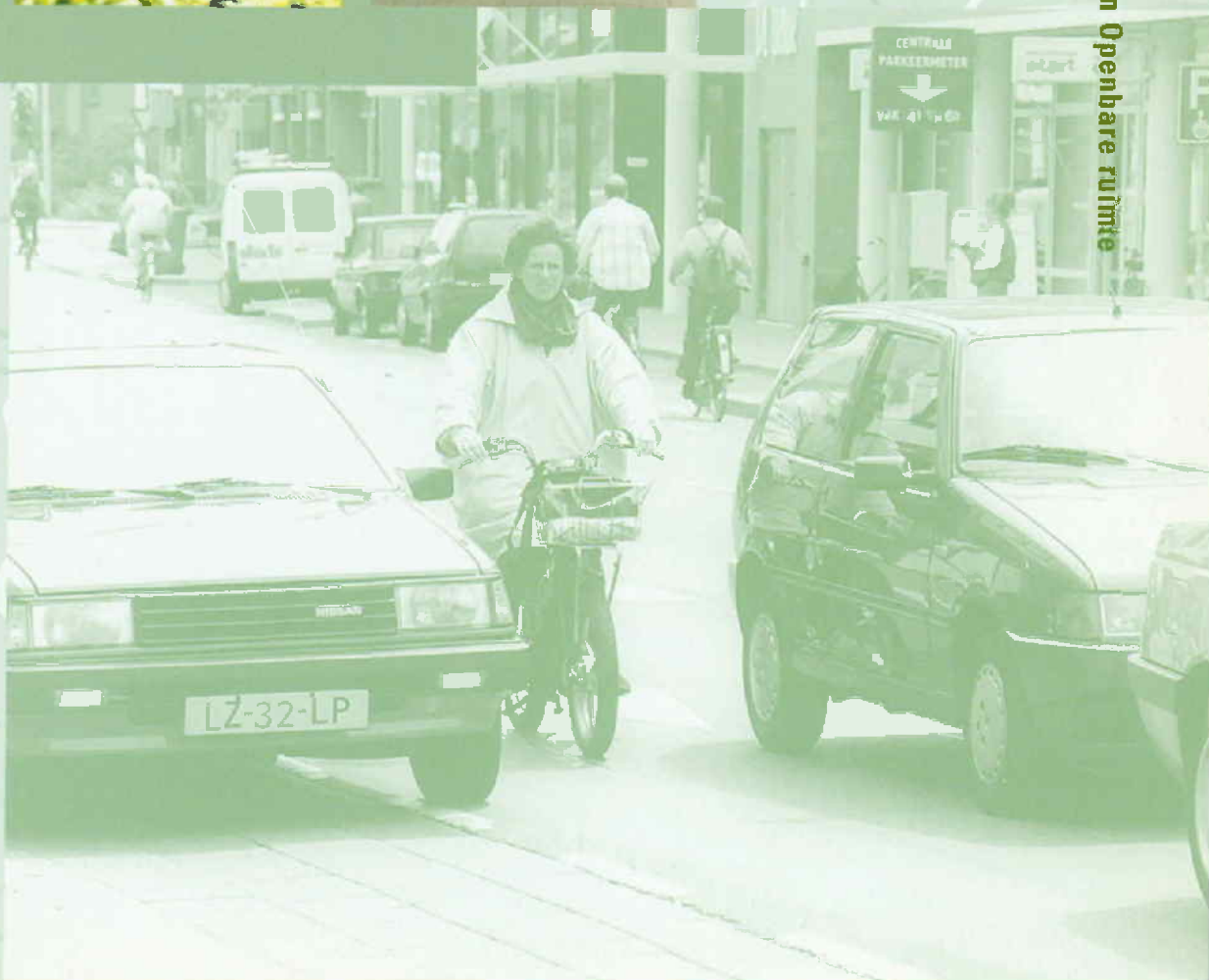


Deelnota Langzaam verkeer

Dienst Milieu, Mobiliteit en Openbare ruimte



Inhoud

1	Inleiding	1
2	Beleid & projecten	3
2.1	Verkeerskaart	3
2.2	Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020	3
2.3	Deelnota Wegenstructuur	5
2.4	Deelnota Openbaar vervoer	5
2.5	Deelnota Parkeren	5
2.6	Duurzaam veilig	5
2.7	Verkeersvisie Binnenstad	6
2.8	Stad & Milieu	6
2.9	Wijkontwikkelingsplan Zevenhuizen	6
2.10	Masterplan Zuid	6
2.11	Omnisportcentrum	6
3	Fietsers	7
3.1	Doorstroommassen	7
3.1.1	Binnenstad	12
3.1.2	Zevenhuizen	13
3.1.3	Deventerstraat	14
3.1.4	Osseveld - Woudhuis	14
3.1.5	Zutphensestraat	15
3.1.6	De Maten	16
3.1.7	Oude Beekbergerweg	16
3.1.8	Ugchelen	17
3.1.9	Asselsestraat	18
3.1.10	Hoog Soeren	18
3.1.11	Koninginnelaan	19
3.2	Primaire fietsroutes	21
3.3	Fietsen in het buitengebied	23
3.4	Fietsenstallingen	23
4	Voetgangers	25
5	Sportief langzaam verkeer	27
6	Bromfietsers	29
7	Fasering	31
7.1	Fietsers	31
7.1.1	Doorstroommassen	31
7.1.2	Primaire fietsroutes	32
7.1.3	Fietsen in het buitengebied	33
7.1.4	Fietsenstallingen	33
7.1	Voetgangers	33
7.1	Sportief langzaam verkeer	33
7.1	Bromfietsers	33
8	Monitoring	35
	Bijlagen	37

1 Inleiding

Deze deelnota is een uitwerking van de Verkeerskaart. In de Verkeerskaart, die in juni 1999 is vastgesteld, zijn de hoofdlijnen van het verkeersbeleid van de gemeente Apeldoorn opgenomen. Deze hoofdlijnen worden uitgewerkt in een aantal deelnota's:

- Parkeren;
- Langzaam verkeer;
- Wegenstructuur;
- Openbaar vervoer;
- Ondersteunend beleid;
- Monitoring.

De deelnota Parkeren is meteen na de Verkeerskaart, in september 1999 vastgesteld. De concepten van de deelnota's Langzaam verkeer, Wegenstructuur en Openbaar vervoer zijn tegelijkertijd voor inspraak vrijgegeven. Deze drie deelnota's hangen inhoudelijk zo sterk samen dat het opstellen van deze deelnota's niet los van elkaar kan worden gedaan. De inspraakreacties zijn weergegeven in een afzonderlijke inspraaknota. Voor zover van toepassing zijn de inspraakreacties in deze deelnota verwerkt.

In deze deelnota hebben we de hoofdlijnen uit de Verkeerskaart vertaald naar concrete maatregelen voor het langzame verkeer: fietsers, voetgangers, skaters en skeelers. Deze maatregelen geven aan waar we naar streven. Voor de uitwerking van bijvoorbeeld een doorstroomas geven we dus streefbeelden mee. Deze streefbeelden zijn wel getoetst op hun draagvlak: ze zijn besproken met de dorps- en wijkraden, de raadscommissie Mobiliteit, Milieu en Werk en met andere afdelingen binnen de gemeente.

De in deze deelnota genoemde elementen zullen projectmatig en integraal uitgewerkt worden. Voor bepaalde delen zal aangehaakt worden bij lopende of geplande projecten, zoals het Wijkontwikkelingsplan Zevenhuizen, Masterplan Zuid, de herinrichtingsplannen voor de binnenstad en de kanaalzone.

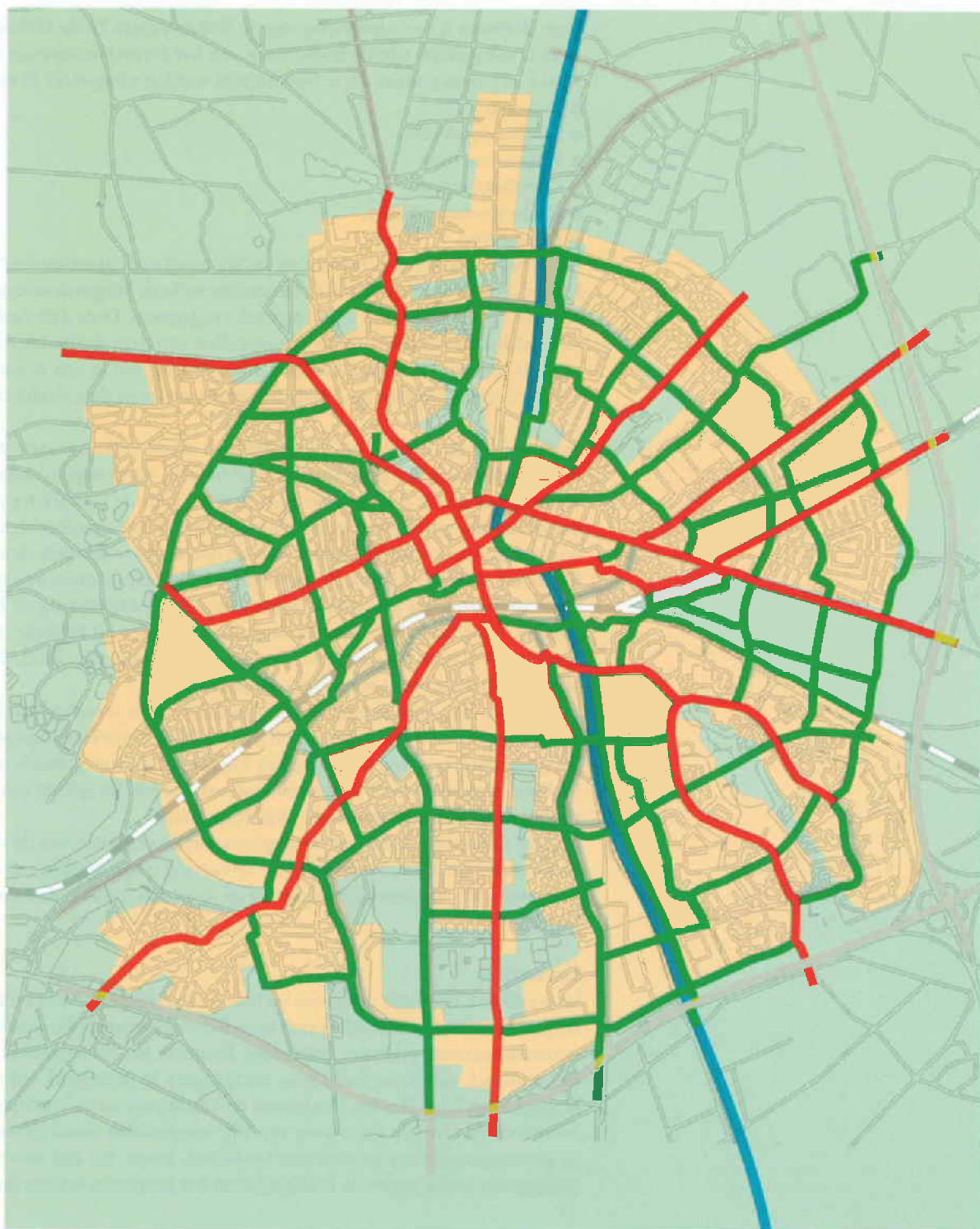
De uiteindelijke vormgeving wordt bepaald door de wensbeelden die in deze deelnota zijn aangegeven en de kaders uit bijvoorbeeld de Ontwikkelingsvisie en de Groene Mal. Bij uitwerking van deze deelnota kan blijken dat de voorgestelde maatregelen niet haalbaar zijn, dan wordt in samenhang met andere disciplines een oplossing gezocht die zo veel mogelijk past binnen de uitgangspunten.

In deze deelnota is indicatief aangegeven wat de realisatie van de voorgestelde maatregelen kost. De daadwerkelijke uitvoering is afhankelijk van de beschikbare budgetten. Via de meerjarenbegroting en subsidies moeten de maatregelen gefinancierd worden.

Leeswijzer

In hoofdstuk twee zijn projecten en beleid beschreven die van belang zijn voor het langzaam verkeer. De maatregelen voor fietsers komen in hoofdstuk drie aan bod: doorstroommassen, primaire fietsroutes, fietsen in het buitengebied en stallingen.

In hoofdstuk vier is aandacht voor voetgangers, in hoofdstuk vijf voor het sportieve langzaam verkeer: skaters, skeelers en hardlopers en in hoofdstuk zes voor de bromfietsers. Over de realisering van alle voorgestelde maatregelen en het oplossen van de geconstateerde knelpunten gaat hoofdstuk zeven. Tot slot wordt in hoofdstuk acht aangegeven welke gegevens nodig zijn om het langzaam verkeersbeleid te monitoren.



Figuur 2.1 Fietsstuctuur Verkeerskaart (1999)

— doorstroomas
— primaire fietsroute

2 **Beleid & projecten**

Er lopen verschillende projecten die van invloed zijn op of een relatie hebben met de deelnota's. In de deelnota's en bij de uitwerking wordt rekening gehouden met deze projecten.

Hieronder een korte beschrijving van de projecten.

2.1 Verkeerskaart

Doel

Het doel van de verkeerskaart is, ondanks de toenemende mobiliteit, de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te handhaven en waar mogelijk te vergroten.

Daarvoor moet de groeiende mobiliteit opgevangen worden door de fiets en het openbaar vervoer. Het aandeel van de auto in de modal split moet in 2010 gedaald zijn tot 45% (is nu 48%).

Fiets

Met name voor de verplaatsingen binnen Apeldoorn is de fiets een alternatief voor de auto. Om het gebruik van de fiets te stimuleren is gekozen voor een radiaal net van doorstroommassen tussen woonwijken en de binnenstad. Op deze doorstroommassen kunnen fietsers ongestoord, veilig en comfortabel doorfietsen.

Onder de doorstroommassen ligt een net van primaire fietsroutes, die de woonwijken onderling en met de bedrijventerreinen verbinden.

De doorstroommassen sluiten aan op functionele fietsroutes in het buitengebied.

De recreatieve routes sluiten aan op het primaire fietspadennet. De fietsstructuur uit de Verkeerskaart is weergegeven in figuur 2.1.

Auto

In de Verkeerskaart is gekozen voor het bundelen van het autoverkeer op een beperkt aantal hoofdwegen, zodat de verblijfsgebieden autoluwer worden. De leefbaarheid in de verblijfsgebieden wordt op deze wijze vergroot. De hoofdwegen zijn zo gekozen dat bedrijventerreinen en de binnenstad goed bereikbaar zijn. In figuur 2.2 is de wegenstructuur uit de Verkeerskaart weergegeven.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is met name op de iets langere afstanden een alternatief voor de auto. De kwaliteit van het openbaar vervoer moet daartoe verbeterd worden. Hierbij wordt uitgegaan van de bestaande stadsdienst. Op een aantal lijnen wordt hoogwaardig openbaar vervoer geboden, op andere lijnen wordt de bestaande kwaliteit gehandhaafd. Ook de aansluitgarantie bij het station wordt gehandhaafd.

Parkeren

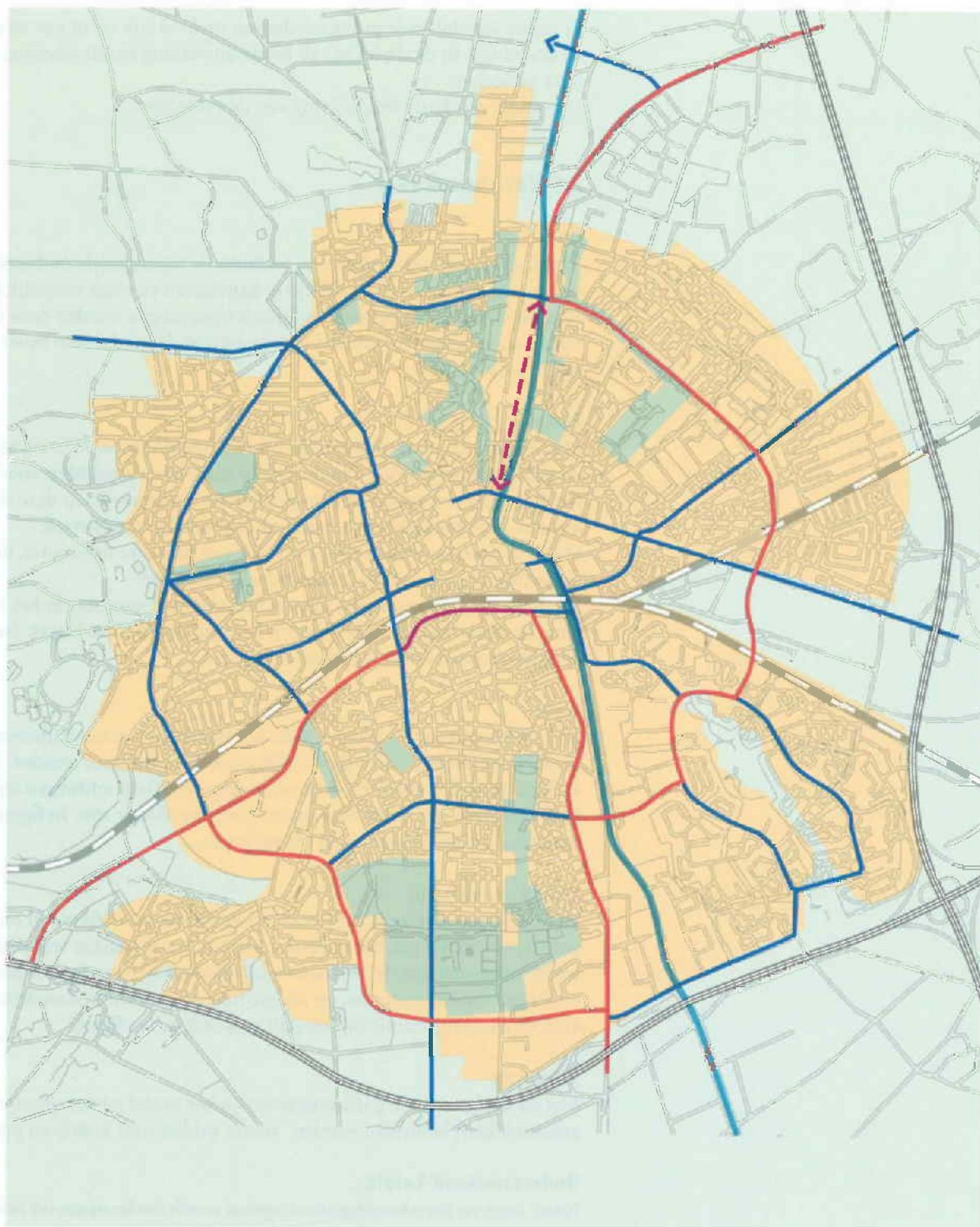
Met de hoogte van de parkeertarieven en het aantal parkeerplaatsen kan de groei van de automobility beïnvloed worden. Verder gelden voor bedrijven parkeernormen.

Ondersteunend beleid

Naast deze verkeerskundige maatregelen wordt ondersteunend beleid gevoerd. Dit bestaat uit maatregelen die wel invloed hebben op de mobiliteit, maar niet strikt verkeerskundig zijn. Bijvoorbeeld: stadsdistributie en communicatie.

2.2 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020

In de ruimtelijke ontwikkelingsvisie wordt aangegeven hoe Apeldoorn zich de komende jaren zal ontwikkelen en wat daarvoor nodig is. De ontwikkelingsvisie is het kader voor het ontwikkelingsprogramma dat de gemeente op heeft gesteld om in aanmerking te komen voor een bijdrage uit het investeringsbudget stedelijke vernieuwing.



Figuur 2.2 Wegenstructuur Verkeerskaart

- stroomweg
- onsluitingsweg
- onsluitingsweg, station bereikbaar
- - - onsluitingsweg, tracé nog onbekend

De kern van de ruimtelijke ontwikkelingsvisie wordt gevormd door de volgende ambities:

1. de groene mal: versterken van het groene imago van Apeldoorn;
2. Apeldoorn regiocentrum: versterken van de positie van Apeldoorn als woon-, werk- en voorzieningencentrum in de Stedendriehoek;
3. differentiatie van het bestaand stedelijk gebied: een rijk geschakeerd aanbod voor een gevarieerde vraag;
4. zorgvuldig ruimtegebruik: verdichten en verdunnen in het stedelijk netwerk met versterking van de kansen voor fiets en openbaar vervoer;
5. koesteren van omgevingskwaliteit: werken aan leefbaarheid op alle schaalniveau's en in diverse sectoren tegelijk.

2.3 Deelnota Wegenstructuur

In de deelnota Wegenstructuur worden maatregelen voor de wegenstructuur in Apeldoorn en het buitengebied voorgesteld. Deze maatregelen zijn, voor zover relevant voor het langzame verkeer, opgenomen in deze deelnota.

2.4 Deelnota Openbaar vervoer

De deelnota Openbaar vervoer wordt in twee delen opgesteld. Eerst wordt, gelijk opgaand met de deelnota's Wegenstructuur en Langzaam verkeer, het OV-net uitgewerkt. Vervolgens komen andere aspecten, zoals aanbesteding, aan de orde. De ruimtelijke consequenties van het net zijn opgenomen in de deelnota Wegenstructuur en, voorzover relevant voor het langzame verkeer, ook in deze deelnota.

2.5 Deelnota Parkeren

Parkeerbeleid is één van de instrumenten die door de gemeente worden ingezet om de groei van de automobilititeit terug te dringen en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Het gaat onder andere om parkeertarieven, parkeerareaal en parkeernormen voor bedrijven.

2.6 Duurzaam veilig

Om de verkeersveiligheid te verbeteren heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat het programma Duurzaam Veilig gestart. Gemeenten, provincies en waterschappen hebben dit programma in december 1997 onderschreven. Duurzaam Veilig bestaat naast infrastructurele maatregelen uit regelgeving, handhaving, voorlichting en kennisontwikkeling.

Een Duurzaam Veilige inrichting betekent dat het de weggebruiker duidelijk is welk rijgedrag (snelheid) gewenst is.

Duurzaam Veilig wordt in twee fasen ingevoerd. In de eerste fase (tot 2003) wordt een sobere inrichting van verblijfsgebieden gerealiseerd. Dit betekent dat alleen de randen van het verblijfsgebied en gevaarlijke locaties aangepakt worden. De inrichting zal in de tweede fase verder gaan.

Maatregelen die het gevolg zijn van Duurzaam Veilig zijn bijvoorbeeld:

- 'bromfiets op de rijbaan';
- (uitbreiding van) verblijfsgebieden, 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom;
- uniformering van rotondes;
- kruisingen in verblijfsgebieden zijn ongeregeld: dus geen voorrang;
- 'voorrang fietsers van rechts': sinds 1 mei 2001 hebben alle bestuurders (dus ook fietsers) van rechts op alle ongeregelde kruisingen voorrang.

2.7 Verkeersvisie Binnenstad

De Verkeersvisie Binnenstad is in maart 1998 vastgesteld door de gemeenteraad. Het doel van de verkeersvisie is de verblijfskwaliteit van de binnenstad te verbeteren. In de verkeersvisie zijn voor verschillende gebieden in de binnenstad bereikbaarheidsprofielen opgesteld. Afhankelijk van de functie ligt het primaat bij de voetgangers en de fietsers of bij het autoverkeer. De binnenstad is bereikbaar voor autoverkeer, maar doorgaand autoverkeer wordt uit de binnenstad geweerd. Op deze wijze is meer ruimte beschikbaar voor verblijven.

Voor het autoverkeer zijn er vier parkeergarages, vanuit elke richting is één parkeergarage makkelijk te bereiken. Het openbaar vervoer komt tot aan de rand van het winkelgebied. De fietsroutes eindigen in stallingen in de binnenstad.

Het voetgangersgebied is primair voor de voetganger en beperkt toegankelijk voor fietsers. Het voetgangersgebied kan in zuidelijke richting uitgebreid worden.

2.8 Stad & Milieu

Het project Stad & Milieu is gericht op de kanaalzone. In de Verkeerskaart is aangegeven dat in dit project een nieuwe noordelijke radiaal gekozen moest worden. Deze radiaal is nu gepland op de oostelijke oever van het kanaal, in het verlengde van de Oost-Veluweg en aansluitend op de Deventerstraat via de Noorderlaan.

Binnen het project is voorgesteld om de congestievrije ontsluitingsweg aan de zuidkant (in de Verkeerskaart op de Kayersdijk geprojecteerd) langs het kanaal te leggen, op de westoever.

De stuurgroep heeft inmiddels voor deze modellen gekozen en in deze deelnota is daarom uitgegaan van deze wegen.

2.9 Wijkontwikkelingsplan Zevenhuizen

Om de kwaliteit van het leefklimaat, de ruimtelijke kwaliteit en de woningmarktpositie van Zevenhuizen te versterken wordt momenteel een wijkontwikkelingsplan opgesteld. Maatregelen uit deze deelnota worden waar mogelijk gekoppeld aan maatregelen in het kader van het wijkontwikkelingsplan.

2.10 Masterplan Zuid

Het Masterplan Zuid is een fysiek, economisch en sociaal investeringsprogramma. Het doel is om de vershraling en achteruitgang van Apeldoorn Zuid te voorkomen en een leefbare en generatiebestendige wijk te creëren. Ook hier wordt gezocht naar mogelijkheden om maatregelen gezamenlijk op te zetten en uit te voeren.

2.11 Omnisportcentrum

In oktober 2000 heeft de gemeenteraad besloten in de Voorwaarts het Omnisportcentrum te ontwikkelen. Zo'n Omnisportcentrum trekt natuurlijk bezoekers en daarmee verkeer aan. Er wordt onderzocht hoeveel verkeer het Omnisportcentrum aantrekt en op welke wijze dit verkeer afgewikkeld kan worden. Uit dat onderzoek zullen verschillende ingrepen in de verkeersstructuur aan de oostkant van de stad naar voren komen.

3.1 Doorstroommassen

Op een doorstroomas kunnen fietsers ongestoord, veilig en comfortabel doorfietsen. Conflicten met autoverkeer worden opgelost, zodat de gemiddelde snelheid op de doorstroomas hoger is dan de gemiddelde snelheid op andere fietspaden. De fiets kan op deze wijze concurreren met de auto.

Doorstroommassen verbinden de woonwijken met de binnenstad, er is dus sprake van een radiale structuur. Hiervoor is gekozen op basis van het huidige fietsgedrag: veel verplaatsingen zijn gericht op, of ontstaan in de binnenstad. De doorstroommassen volgen de snelste routes.

De doorstroomas zal fietsers aantrekken, bundelt als het ware de fietsstromen.

De doorstroommassen worden gevoed door het primaire fietsnet en moeten daarom goed aansluiten op dit primaire fietsnet.

Net

Ten opzichte van het net uit de Verkeerskaart is de ligging van de volgende doorstroommassen gewijzigd:

1. Zevenhuizen

In de Verkeerskaart liep deze doorstroomas over de Zilver Schoon en de Pythagorasstraat. Eén van de redenen voor deze route was de plek van de nieuwe woonwijk Zuidbroek. Inmiddels blijkt dat deze wijk in het verlengde van de Sluisoordlaan komt. Daarom is gekozen voor een doorstroomas over de Sluisoordlaan, langs het winkelcentrum Anklaar.

2. Osseveld – Woudhuis

In de Verkeerskaart liep deze doorstroomas over de Auroralaan en Vulcanusstraat en kruiste de Wapenrustlaan. De nieuwe route gaat via de Molenstraat, De Tol en de Zutphensestraat. Op deze wijze is het niet nodig de Wapenrustlaan over te steken en wordt het kronkelige gedeelte Ledaplantsoen – Vulcanusstraat vermeden.

3. Asselsestraat

Het laatste stukje van deze doorstroomas liep in de Verkeerskaart over de Jachtlaan. Met het oog op het sportpark Orden en de wijk Orden is dit stuk verlegd naar de Asselsestraat.

4. Loolaan / Hoog Soeren

In de Verkeerskaart was een doorstroomas gepland over de Loolaan. Deze doorstroomas ligt vlakbij de doorstroomas over de Koninginnelaan en ver van de doorstroomas over de Asselsestraat. Om de doorstroommassen evenwichtiger te verdelen is de doorstroomas van de Loolaan verplaatst naar de Badhuisweg/Soerenseweg. Bovendien krijgt de doorstroomas zo ook een functie voor fietsers vanuit en naar Hoog Soeren.

Uit onderzoek blijkt ook dat de route over de Soerenseweg meer gebruikt wordt dan de route over de Loolaan.

5. Koninginnelaan

In plaats van een aansluiting op de Zwolseweg is gekozen voor een aansluiting op het fietspad over het spoortracé naar Vaassen. Dit fietspad wordt, zeker overdag, meer gebruikt dan het fietspad langs de Zwolseweg.

In figuur 3.1 is het net met deze nieuwe doorstroommassen opgenomen.

Hoofdeisen

De doorstroommassen moeten aan vijf hoofdeisen voldoen:

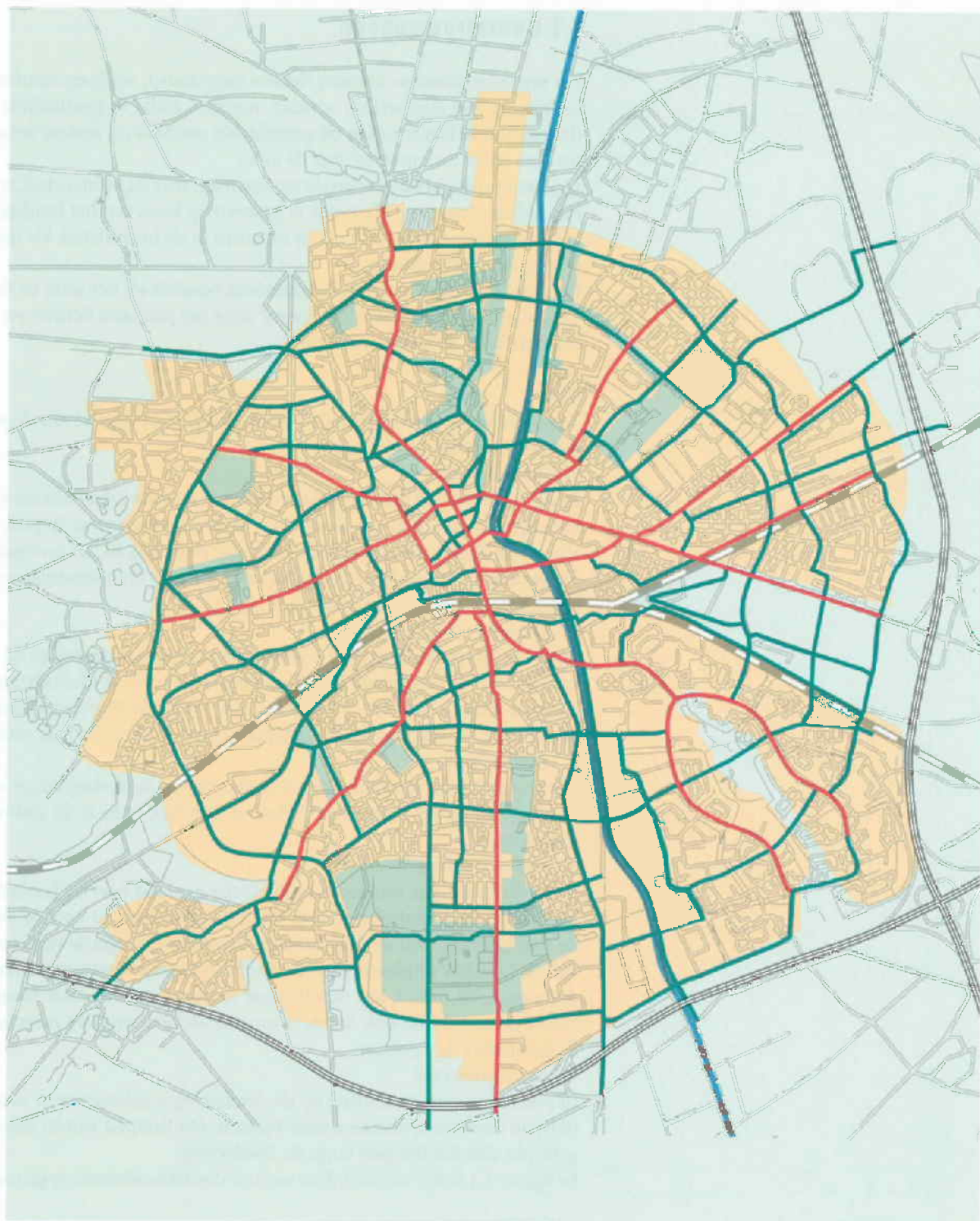
1. samenhang

De doorstroommassen moeten aansluiten op (bestaande) primaire en regionale fietsroutes, er moet uiteindelijk een compleet netwerk ontstaan. Verder moet de doorstroomas op zich samenhang vertonen: er moet sprake zijn van eenheid, wat de herkenbaarheid vergroot. De doorstroommassen moeten ook onderling een eenheid zijn, zodat overal in de stad een doorstroomas herkenbaar is.

2. directheid

De reistijd is een belangrijke factor in de keuze voor een bepaalde vervoerswijze.

De reistijd op doorstroommassen moet zo kort mogelijk zijn. Door conflicten met autoverkeer op te lossen met ongelijkvloerse kruisingen, rotondes en voorrang voor de doorstroomas kan de gemiddelde snelheid op de doorstroomas hoger worden.



Figuur 3.1 Doorstroomassen en primaire fietsroutes

— doorstroomas
— primaire fietsroute

3. veiligheid

Zowel de objectieve als de subjectieve veiligheid moeten groot zijn. Grote verschillen in snelheid en intensiteit tussen bijvoorbeeld autoverkeer en de fietsers moeten voorkomen worden. Verder moet een doorstroomas goed verlicht zijn, zodat de doorstroomas ook 's avonds voor alle fietsers veilig is.

4. comfort

Een belangrijk element van comfort is een vlakke wegverharding. Verder is het van belang dat de fietsers op de doorstroomas zo min mogelijk hinder ondervinden van verkeersmaatregelen voor andere verkeersdeelnemers (zoals drempels).

5. aantrekkelijkheid

De doorstroomas moet een aantrekkelijke route zijn. Dit stelt eisen aan de vormgeving, de inpassing in de omgeving en de sociale veiligheid. De ruimtelijke karakteristieken van het gebied en de openbare ruimte bepalen mede de vormgeving van de doorstroomas, daarbij zijn met name landschappelijke en bebouwingsstructuren van belang.

Uitgangspunten

Bovenstaande hoofdeisen zijn hieronder vertaald in uitgangspunten voor het ontwerp van de doorstroomassen.

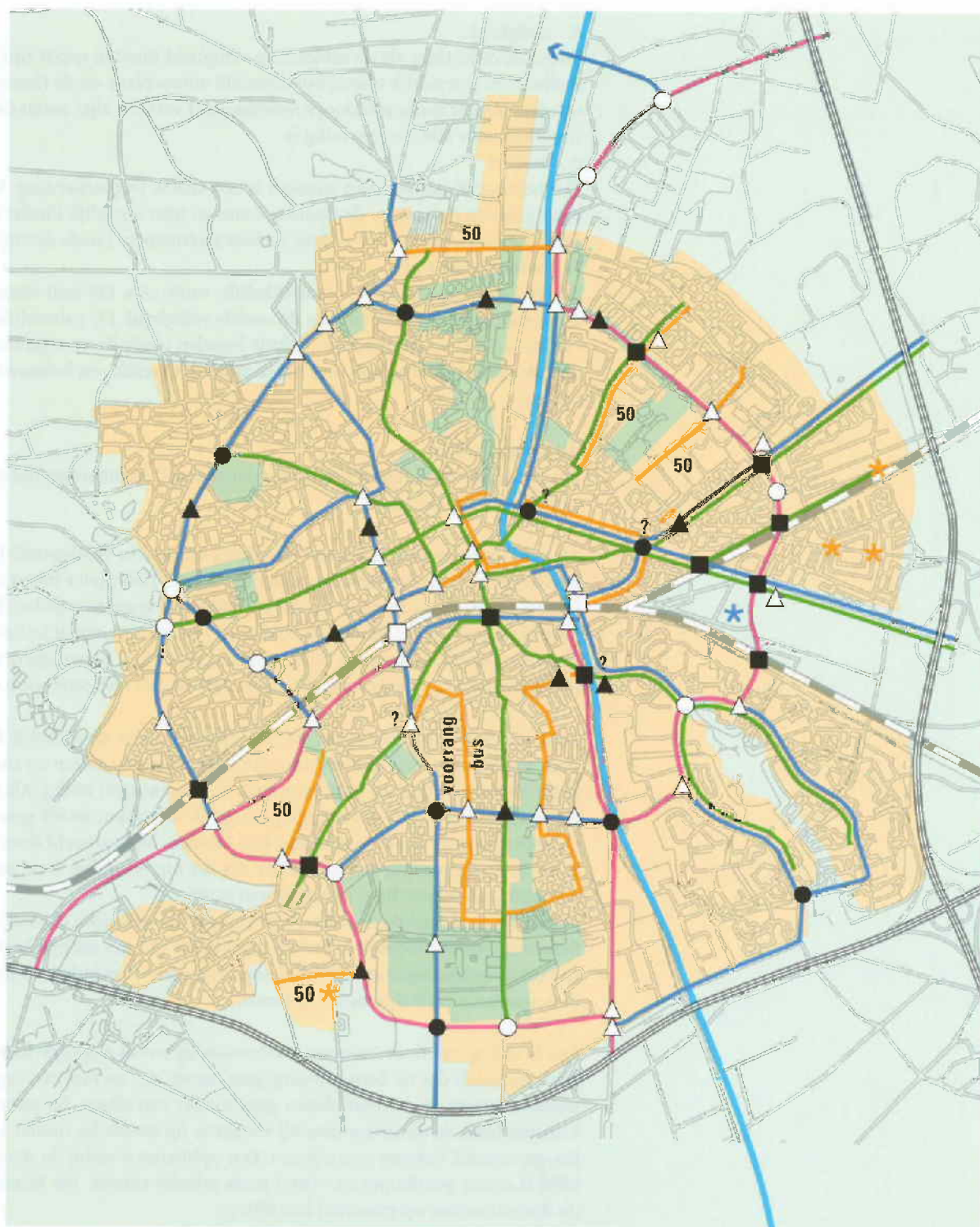
Als een doorstroomas langs een hoofdweg loopt, zijn vrijliggende fietspaden nodig. Een fietspad, voor één richting, moet tenminste 2,50 meter breed zijn, zodat twee fietsers naast elkaar kunnen fietsen en ingehaald kunnen worden. Een fietspad voor twee richtingen moet tenminste 3,50 meter breed zijn, zodat in beide richtingen twee fietsers naast elkaar kunnen blijven fietsen, ook als er tegenliggers zijn. Bij hoge fietsintensiteiten is de gewenste breedte 3,00 meter, respectievelijk 4,50 meter.

Voor een doorstroomas in een verblijfsgebied is geen afzonderlijk fietspad nodig. Voor het mengen van fiets en auto zijn, mits de intensiteiten en snelheden van het autoverkeer niet te hoog zijn, geen extra voorzieningen nodig. Als de intensiteit van het autoverkeer te hoog is om menging mogelijk te maken, wordt gekeken op welke wijze de doorstroomas autoluw gemaakt kan worden, bijvoorbeeld door de verkeerscirculatie rond de doorstroomas te veranderen. Als het niet mogelijk is de auto-intensiteit te verlagen, zijn aparte fietsvoorzieningen nodig.

Drempels en dergelijke worden zo min mogelijk gebruikt, om het comfort voor de fietsers zo groot mogelijk te maken. De hinder van het autoverkeer voor de fietsers moet zo veel mogelijk beperkt worden. Langs parkeren vermindert de kwaliteit van de doorstroomas en is daarom ongewenst.

Een kruising van doorstroomas en stroomweg wordt ongelijkvloers opgelost. Voor beide geldt namelijk dat de doorstroming goed moet zijn en met een ongelijkvloerse kruising hebben fietsers en automobilisten geen hinder van elkaar. Bij een ongelijkvloerse kruising blijft de doorstroomas bij voorkeur op maaiveld, omdat auto's veel makkelijker hoogteverschil kunnen overwinnen. Een oplossing waarbij de stroomweg op maaiveld blijft is echter goedkoper en vraagt soms minder ruimte. Per kruising wordt gekeken of de doorstroomas op maaiveld kan blijven.

Bij de kruising van doorstroomas en ontsluitingsweg wordt gekozen voor een rotonde, waarop de fietsers voorrang hebben. Een ongelijkvloerse kruising veroorzaakt weliswaar minder hinder voor de doorstroming van het autoverkeer, maar is ook aanzienlijk duurder en vraagt veel ruimte. Omdat op ontsluitingswegen enig congestie acceptabel is, kiezen we voor een gelijkvloerse oplossing waarbij de fietsers zo min mogelijk gehinderd worden: een rotonde met voorrang voor de fietsers. Als een rotonde niet mogelijk is (te weinig capaciteit of niet genoeg ruimte) wordt gekozen voor een verkeersregelinstantie die fietsvriendelijk wordt afgesteld.



Figuur 3.1 Integrale maatregelen kaart:
zie ook:
figuur 3.5 deelnota wegenstructuur
figuur 12.1 deelnota openbaar vervoer

— stroomweg
— ontsluitingsweg
— doorstroomas
— maatregel bus
★ maatregel bus

rotonde
verkeerslichten
ongelijkvloers

nieuw bestaand
● ○
▲ △
■ □

Congestie

De term congestie geeft aan dat er een ernstige verstoring is van de doorstroming en dat er sprake is van filevorming. De mate van de verstoring is bepaald door de lengte van de streng (in meters) te delen door de wettelijk geldende rijsnelheid (in de meeste gevallen is dit 50 km/uur). De theoretische waarde geeft dus de reistijd aan zonder enige vorm van vertraging of hinder. In de praktijk blijkt echter dat altijd rekening moet worden gehouden met snelheidsverschillen als gevolg van een langzaam optrekkende vrachtauto of het even moeten bijremmen voor een overstekende voetganger of de vertraging die ontstaat bij kruisingen. In deze situatie is dan nog geen sprake van congestie of filevorming. Uit rijtijdmetingen blijkt dat wanneer er geen sprake is van congestie of filevorming de normale reistijd gemiddeld 2 keer zo hoog is als de theoretische reistijd. Deze reistijd wordt gemonitord. Wanneer is er nu sprake van congestie? De grenswaarde hiervoor is bepaald door de normale reistijd te verhogen met 1 keer de theoretische reistijd.

Daar waar fietsdoorstroommassen stroomwegen kruisen wordt congestie, als gevolg van met voorrang geregeld kruisend fietsverkeer, voorkomen door ongelijkvloerse kruisingen. Kruist een doorstroomas een ontsluitingsweg dan wordt niet uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising. Het gevolg is dat er dan sprake kan zijn van enige verkeershinder.

De doorstroommassen hebben voorrang op verblijfswegen. Deze voorrang wordt aangegeven met uitritconstructies. Sinds 1 mei 2001 heeft ook het langzaam verkeer van rechts voorrang. Om een fietsroute voorrang te geven, moet deze fietsroute duidelijk herkenbaar zijn. Deze herkenbaarheid is ook voor het succes van een doorstroomas van groot belang: het moet duidelijk zijn dat je via deze route snel en comfortabel door kan fietsen. Aan de andere kant moet de doorstroomas duidelijk herkenbaar zijn voor automobilisten: waarschuwen voor de aanwezigheid van fietsers en verleiden om ook eens op de fiets te stappen.

Samenvattend:

Doorstroomas:	Dan:
Langs hoofdweg	Vrijliggend fietspad: • éénrichting: 2,50 meter breed • tweerichtingen: 3,50 meter breed
In verblijfsgebied	• geen aparte fietsvoorziening • weg 4,50 meter breed • zo min mogelijk drempels etc.
Kruist stroomweg	Ongelijkvloers
Kruist ontsluitingsweg	Rotonde
Kruist verblijfsweg	Voorrang

De bus is niet als aparte categorie opgenomen: de bus rijdt immers op de verschillende soorten wegen en kruisingen met de bus worden opgelost zoals hiervoor aangegeven.

Deze uitgangspunten zijn toegepast op de doorstroommassen. Vervolgens is gekeken of de voorgestelde oplossingen passen (ruimte, capaciteit en inpassing) en op voldoende draagvlak kunnen rekenen. Dit heeft geleid tot aanpassingen, waardoor niet op elk punt een oplossing is gekozen die overeenkomt met de uitgangspunten. Op de kaart (figuur 3.2) is het resultaat weergegeven.

Hieronder wordt op de verschillende doorstroommassen ingegaan. In de figuren 3.3 t/m figuur 3.13 zijn de doorstroommassen getekend. Hierbij is

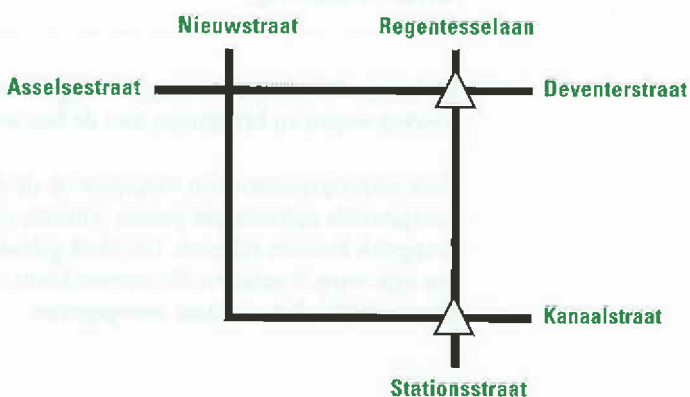


Deze legenda is op een uitlegvel in de bijlage opgenomen.

3.1.1 Binnenstad

De binnenstad is een bijzonder verblijfsgebied waar veel verkeersbewegingen samen komen. Ook alle doorstroommassen beginnen/eindigen in de binnenstad. Volgens bovenstaande uitgangspunten zouden de doorstroommassen in de binnenstad geen vrijliggende fietspaden kennen. Op sommige wegen in de binnenstad rijden zoveel bussen dat het noodzakelijk is voor de doorstroommassen vrijliggende fietspaden te realiseren. Op de Stationsstraat en de Hofstraat – Kanaalstraat is de intensiteit van bussen zo groot, dat aparte bus- en fietsvoorzieningen nodig zijn. Op de Nieuwstraat is dit niet nodig, omdat hier veel minder bussen rijden.

Een ander kenmerk van de binnenstad is het voetgangersgebied. De doorstroommassen lopen op één plaats door het voetgangersgebied: Deventerstraat – Korenstraat. Tijdens de openingstijden van de winkels mag hier niet gefietst worden, omdat fietsers dan te veel overlast voor het winkelend publiek veroorzaken. Fietsers kunnen dan gebruik maken van de fietsroute over de Paslaan.



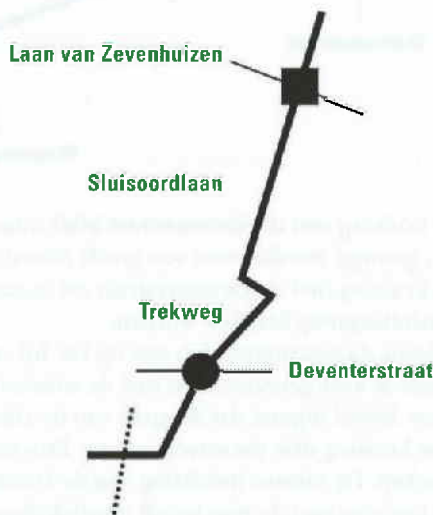
Figuur 3.3
Doorstroommassen in de binnenstad

Op de kruisingen van de Stationsstraat met de Kanaalstraat en de Deventerstraat worden, vanwege het grote aantal bussen, de bestaande verkeersregelininstallatie gehandhaafd. De verkeersregelininstallatie Hofstraat/Hoofdstraat wordt verwijderd.

3.1.2 Zevenhuizen

Voor de wijk Zevenhuizen zijn twee doorstroommassen van belang: die door de wijk, over de Sluisoordlaan, en die langs de wijk, over de Deventerstraat. De doorstroomas door de wijk ligt enigszins decentraal, omdat voor het oostelijk deel van de wijk de doorstroomas Deventerstraat een functie vervult. De doorstroomas Zevenhuizen wordt via de fietsbrug de Freule verbonden met de binnenstad. De doorstroomas Zevenhuizen loopt langs het wijkwinkelcentrum Anklaar. De scholen aan het Mheenpark zijn met primaire fietsvoorzieningen aangesloten op deze doorstroomas. In de toekomst zal een doorsteek naar Zuidbroek gemaakt worden.

Deze doorstroomas loopt door een verblijfsgebied en kent daarom geen vrijliggende voorzieningen. De Sluisoordlaan vormt hierop vooralsnog een uitzondering: voor de bus is een maximumsnelheid van 50 km/uur nodig en daarom worden de bestaande vrijliggende fietspaden gehandhaafd.



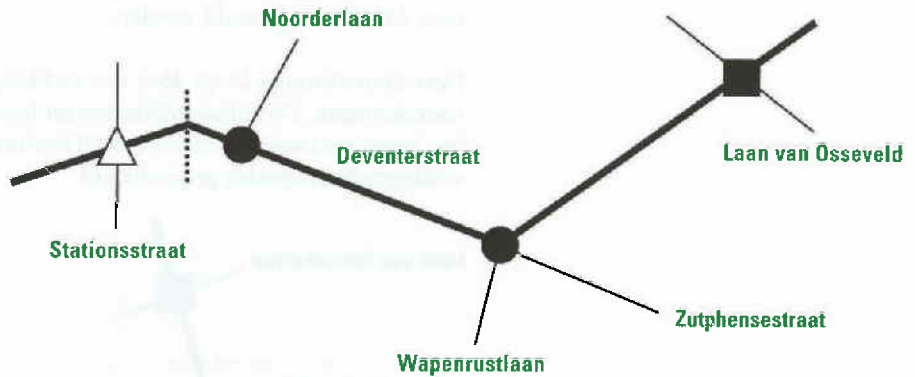
Figuur 3.4
Doorstroomas Zevenhuizen

Volgens de uitgangspunten moet de kruising met de Deventerstraat uitgevoerd worden als een rotonde. In het project Stad en Milieu wordt een nieuwe ontsluitingsweg op de oostelijke oever van het kanaal voorgesteld en uitgewerkt. Bij het uitwerken en vormgeven van de aansluiting van die nieuwe weg zal ook deze kruising bekeken worden. De kruising Trekweg – Sluisoordlaan moet zodanig vormgegeven worden dat de doorstroomas voorrang krijgt en dat dit voor alle weggebruikers duidelijk is. De kruising met de Laan van Zevenhuizen wordt, overeenkomstig de uitgangspunten, ongelijkvloers.

De doorstroomas begint en eindigt na de kruising met de Anklaarseweg, dit is gedaan met het oog op de toekomstige woonwijk Zuidbroek. De totale lengte van deze doorstroomas is 2300 meter.

3.1.3 Deventerstraat

Deze doorstroomas heeft een functie voor een deel van Zevenhuizen en Osseveld. Verder sluiten de routes vanuit Twello en Teuge aan op deze doorstroomas. In het ontwerp voor de Deventerstraat zijn parallelwegen opgenomen, de doorstroomas maakt gebruik van deze parallelwegen. Na De Tol kent de doorstroomas vrijliggende fietspaden.



Figuur 3.5
Doorstroomas Deventerstraat

De kruising met de Stationsstraat blijft uitgevoerd met een verkeersregelininstallatie. Zo kan gezorgd worden voor een goede doorstroming van de bussen en het fietsverkeer. De kruising met de Deventerstraat zal in samenhang met de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg bekeken worden.

Volgens de uitgangspunten zou op De Tol een rotonde moeten komen. In het verleden is hier al naar gekeken, toen met de conclusie dat een rotonde hier niet past. Inmiddels is een beleid ingezet dat de groei van de automobilititeit moet afremmen en lopen op deze kruising drie doorstroomassen. Daarom wordt deze kruising toch opnieuw bekeken. De nieuwe inrichting van de Deventerstraat is in deze studie een gegeven. De kruising met de ring wordt ongelijkvloers, conform de uitgangspunten.

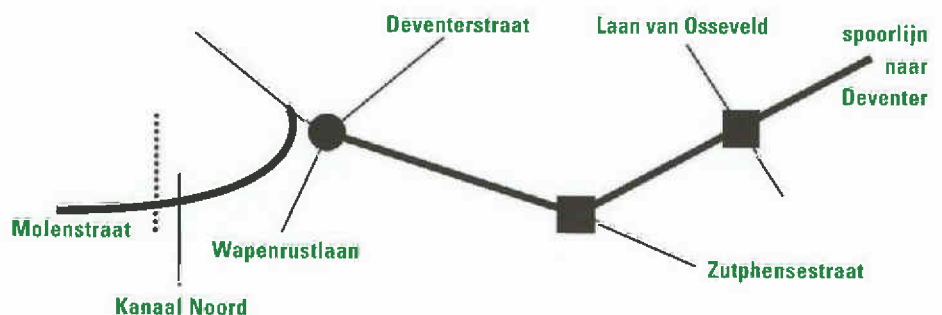
De doorstroomas begint en eindigt ten oosten van de Balustrade. De totale lengte van deze doorstroomas is 3400 meter.

3.1.4 Osseveld – Woudhuis

Via deze doorstroomas worden Osseveld en Woudhuis verbonden met de binnenstad. In het eerste deel van de Molenstraat (ten westen van het kanaal) is gekozen voor een fietspad in twee richtingen, aan de noordkant. Dit fietspad hoeft de ontsluitingsweg niet te kruisen en sluit aan op de Molenstraat aan de oostkant van het kanaal. In dit deel van de Molenstraat is geen vrijliggende fietsvoorziening nodig.

Langs de Zutphensestraat wordt gebruik gemaakt van de bestaande vrijliggende fietspaden.

Langs het spoor naar Deventer is de doorstroomas een vrijliggend fietspad.



Figuur 3.6
Doorstroomas Osseveld - Woudhuis

Langs de Deventerstraat, tussen de Molenstraat en De Tol, ligt de doorstroomas voor beide richtingen aan de zuidkant. Bij De Tol kan overgestoken worden. Zoals beschreven bij de doorstroomas Deventerstraat wordt deze kruising nader bekeken.

De oversteek van de Zutphensestraat naar het vrijliggende fietspad langs het spoor wordt gecombineerd met de ongelijkvloerse kruising van het spoor en de Zutphensestraat.

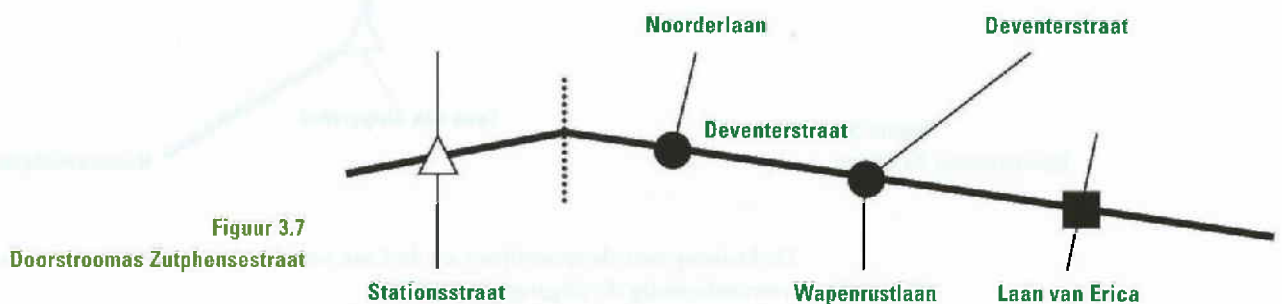
De kruising van de doorstroomas met de ring wordt ongelijkvloers, gecombineerd met de ongelijkvloerse kruising van de ring en het spoor.

De doorstroomas begint en eindigt ten oosten van de kruising met de Laan van Osseveld en is 3200 meter lang.

3.1.5 Zutphensestraat

Deze doorstroomas verbindt Woudhuis en de toekomstige woonwijk Zonnehoeve met de binnenstad. Ook het Omnisportcentrum wordt via deze doorstroomas ontsloten voor fietsers. De route naar het buitengebied, met name Bussloo en de Ecofactorij, sluit op deze doorstroomas aan. Dan zal wel gezorgd moeten worden voor een goede verbinding over de A50. Momenteel worden hierover oriënterende gesprekken gevoerd met de provincie en rijkswaterstaat.

Langs de Deventerstraat en de Zutphensestraat zijn vrijliggende fietsvoorzieningen nodig en aanwezig.



De kruising met de Stationsstraat wordt geregeld met een verkeersregelininstallatie, vanwege het grote aantal bussen dat hiervan gebruik maakt.

De kruisingen met de Noorderlaan en bij De Tol zijn hier aangegeven als rotondes, conform de uitgangspunten, maar zoals eerder aangegeven worden beide kruisingen verder onderzocht.

De doorstroomas kruist de Laan van Erica ongelijkvloers, zoals uit de uitgangspunten naar voren komt.

Ten oosten van de kruising met de Lupineweg begint en eindigt deze doorstroomas. Deze doorstroomas is 3000 meter lang.

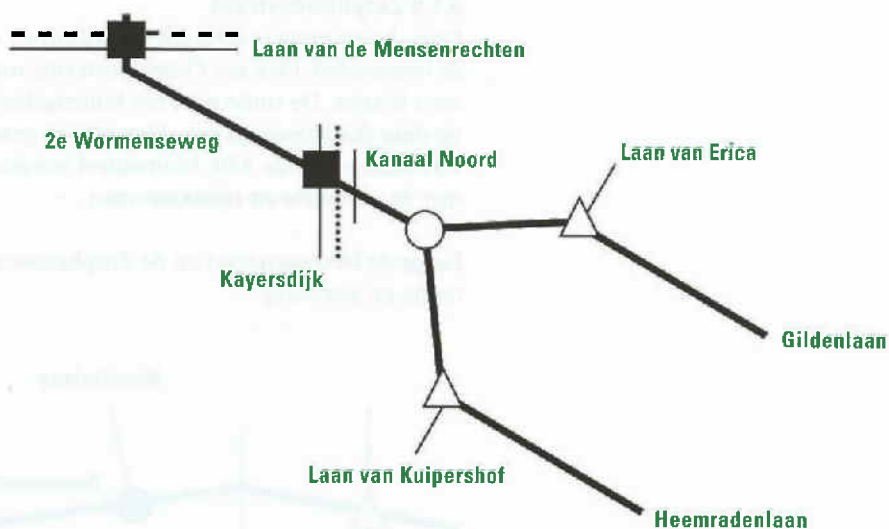
3.1.6 De Maten

De doorstroomas splitst zich in de Maten in tweeën: één deel langs de Heemradenlaan en één langs de Gildenlaan. De Maten is zo groot dat deze splitsing nodig is om de hele wijk goed te ontsluiten.

De 2e Wormenseweg is een verblijfsgebied en menging van het fietsverkeer met het autoverkeer is hier mogelijk.

Langs de Matenpoort liggen aan beide kanten fietspaden voor twee richtingen. Ook langs de Gildenlaan en de Heemradenlaan komen aan beide kanten fietspaden voor twee richtingen.

Door aan beide kanten van de weg een fietspad in twee richtingen te maken wordt het aantal oversteekbeweging sterk verminderd.



Figuur 3.8
Doorstroomas De Maten

De kruising met de spoorlijnen en de Laan van de Mensenrechten wordt ongelijkvloers, overeenkomstig de uitgangspunten.

In het project Stad en Milieu is voorgesteld om de functie van de Kayersdijk te verplaatsen naar de westelijke kanaaloever. Deze stroomweg wordt ongelijkvloers gekruist door de doorstroomas. Met deze ongelijkvloerse kruising kan het spoor en het kanaal ook overgestoken worden. Dit betekent wel dat de fietsers niet op maaiveld blijven.

Voor de bestaande kruising met de Kayersdijk wordt geen ongelijkvloerse kruising aangelegd, omdat deze op termijn niet nodig is. Voor de bestaande kruising wordt, afhankelijk van de termijn waarop de nieuwe stroomweg wordt gerealiseerd, wel een goede oversteekvoorziening gecreëerd.

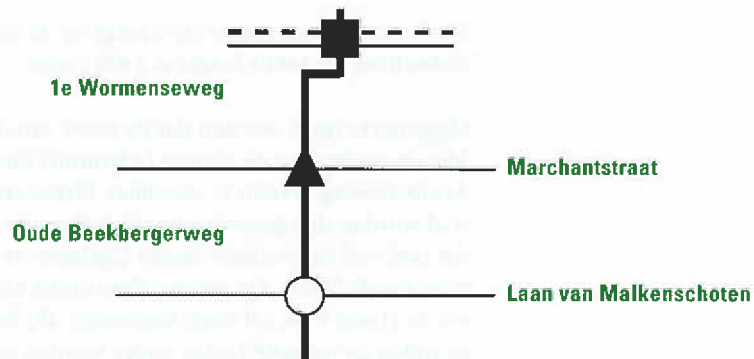
Voor de Matenpoort wordt de bestaande rotonde, met voorrang voor de fietsers gehandhaafd. Op de kruisingen met de Laan van Erica en de Laan van Kuipershof worden de bestaande verkeersregelinstanties gehandhaafd.

De lengte van deze doorstroomas is, afhankelijk van de gekozen poort, 3100 tot 3500 meter lang.

3.1.7 Oude Beekbergerweg

Deze doorstroomas is gericht op Apeldoorn Zuid en, in mindere mate, op Beekbergen. De verschillende voorzieningen in Zuid zijn via het primaire net bereikbaar. In het verlengde van deze doorstroomas moet de Oude Apeldoornseweg naar Beekbergen fietsvriendelijk ingericht worden.

De hele doorstroomas loopt door een verblijfsgebied en een vrijliggende fietsvoorziening is niet nodig.



Figuur 3.9
Doorstroomas Oude Beekbergerweg

De kruising met de sporen en de Laan van de Mensenrechten wordt een ongelijkvloerse kruising.

Op de kruising 1e Wormenseweg – Oude Beekbergerweg heeft de doorstroomas voorrang: dit moet uit de vormgeving duidelijk worden.

Uitgaande van de uitgangspunten zou de kruising met de Marchantstraat een rotonde moeten worden, maar omdat hiervoor niet voldoende ruimte is, is gekozen voor uitbreiding van de bestaande verkeersregelinstantie. Nu staat hier een voetgangerslicht, dat moet een volledige verkeersregelinstantie worden.

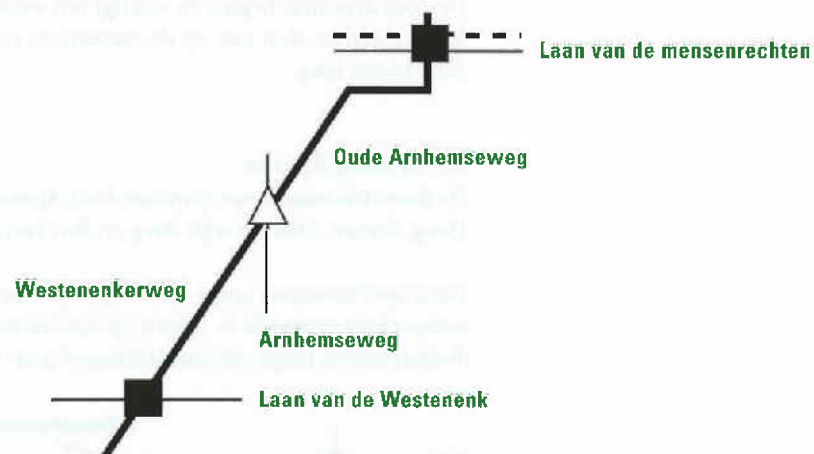
De rotonde op de kruising met de Laan van Malkenschoten wordt gehandhaafd: deze rotonde levert op dit moment geen grote vertraging op voor het autoverkeer op de Laan van Malkenschoten.

De doorstroomas begint en eindigt ten zuiden van deze kruising en sluit aan op de route naar Beekbergen, waar veel scholieren gebruik van maken. De totale lengte van deze doorstroomas is 3100 meter.

3.1.8. Ugchelen

De belangrijkste bestemmingen van deze doorstroomas zijn Ugchelen en het ziekenhuis. Verder zijn de bedrijven in de Zuidwestpoort via primaire fietsroutes te bereiken.

Deze doorstroomas loopt vrijwel geheel door verblijfsgebied en heeft daar geen vrijliggende fietspaden nodig.



Figuur 3.10
Doorstroomas Ugchelen

De kruising van de doorstroomas met de Arnhemseweg is gecompliceerd. De uitgangspunten leiden tot een rotonde, maar daarvoor is niet voldoende ruimte aanwezig. Deze complexe kruising wordt verder onderzocht.

De kruising met de Laan van Westenenk wordt ongelijkvloers, conform de uitgangspunten.

De doorstroomas begint en eindigt op de splitsing van de routes naar Ugchelen en het ziekenhuis. De totale lengte is 2400 meter.

Opgemerkt moet worden dat de route van deze doorstroomas ter discussie staat. Met de aanleg van de nieuwe fietstunnel onder het spoor zal de huidige spooroversteek Arnhemseweg komen te vervallen. Fietsverkeer uit Ugchelen met bestemming binnenstad worden dan geconfronteerd met een extra omrijafstand. In de huidige situatie blijkt dat ook veel fietsverkeer vanuit Ugchelen en met bestemming binnenstad een route kiest via de Heeze. De nieuwe fietstunnel kan ertoe leiden dat het gebruik van een route via de Heeze flink zal doen toenemen. Bij het definitief uitwerken van deze doorstroomas zullen de mogelijkheden nader worden onderzocht.

3.1.9 Asselsestraat

Deze doorstroomas ligt centraal in de wijken Brinkhorst en Driehuizen. Verder worden de woonwijk Orden en sportpark Orderbos ontsloten via deze doorstroomas.

Figuur 3.11
Doorstroomas Asselsestraat



Het eerste deel van de Asselsestraat kent veel winkels, wat leidt tot parkeren langs de Asselsestraat. Dit veroorzaakt hinder voor de fietsers op de doorstroomas. Aangezien de Asselsestraat in een verblijfsgebied ligt, zijn vrijliggende fietsvoorzieningen niet nodig. Naar de inrichting van de Asselsestraat als doorstroomas is onderzoek nodig. De kruising met de Wilhelmina Druckerstraat wordt opgelost met een verkeersregelininstallatie, met prioriteit voor de fietsers. Een rotonde is hier niet mogelijk, omdat de ruimte ontbreekt om een rotonde met voldoende capaciteit te realiseren. Op de kruising met de Jachtlaan komt, conform de uitgangspunten, een rotonde. Bekeken moet worden of deze rotonde ingepast kan worden. Hoogst waarschijnlijk kan op de kruising met de Laan van Spitsbergen geen rotonde ingepast worden, omdat hier te weinig ruimte is. Hier is daarom gekozen voor een verkeersregelininstallatie.

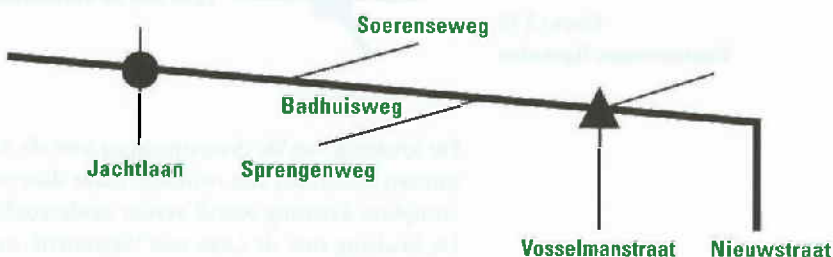
De doorstroomas begint en eindigt ten westen van de kruising met de Laan van Spitsbergen en sluit aan op de recreatieve route naar Assel. De doorstroomas is 2000 meter lang.

3.1.10 Hoog Soeren

De doorstroomas loopt centraal door Apeldoorn West en sluit aan op de route naar Hoog Soeren. Ook de wijk Berg en Bos kan gebruik maken van deze doorstroomas.

Deze doorstroomas loopt vrijwel geheel door verblijfsgebied, waar menging met het autoverkeer mogelijk is. Alleen op het laatste stukje van de Badhuisweg loopt de doorstroomas langs een ontsluitingsweg en is een vrijliggend fietspad nodig.

Figuur 3.12
Doorstroomas Hoog Soeren



Op de kruising met de Jachtlaan moet bekeken worden of er genoeg ruimte is om een rotonde te realiseren.

Op de kruisingen Soerenseweg – Badhuisweg en Badhuisweg – Sprengenweg heeft de doorstroomas voorrang, uit de vormgeving moet dit duidelijk blijken.

Op de kruising met de Vosselmanstraat komt geen rotonde, maar een verkeersregelininstallatie, omdat een rotonde niet past in de plannen voor het Beekpark.

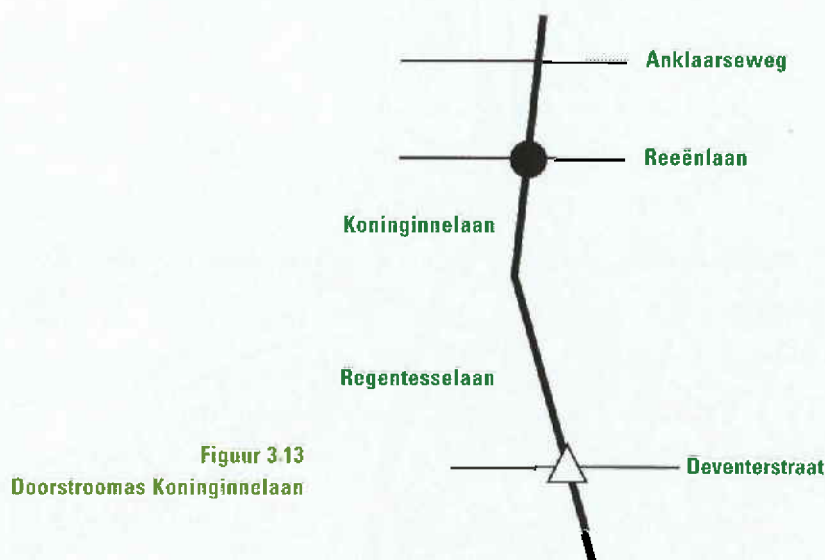
De doorstroomas begint en eindigt net ten westen van de kruising met de Jachtlaan en is 1200 meter lang.

3.1.11 Koninginnelaan

Deze doorstroomas ligt centraal in de wijken Kerschoten, de Parken en Loolaan. De route naar Vaassen, via het oude spoortracé of via de Zwolseweg, sluit aan op deze doorstroomas.

De doorstroomas loopt helemaal door verblijfsgebied, vrijliggende fietspaden zijn daar niet nodig. Behalve in de Regentesselaan, omdat de intensiteit daar te hoog is.

Naar de inrichting van de Koninginnelaan, met de winkels en het langs parkeren, als doorstroomas is onderzoek nodig.



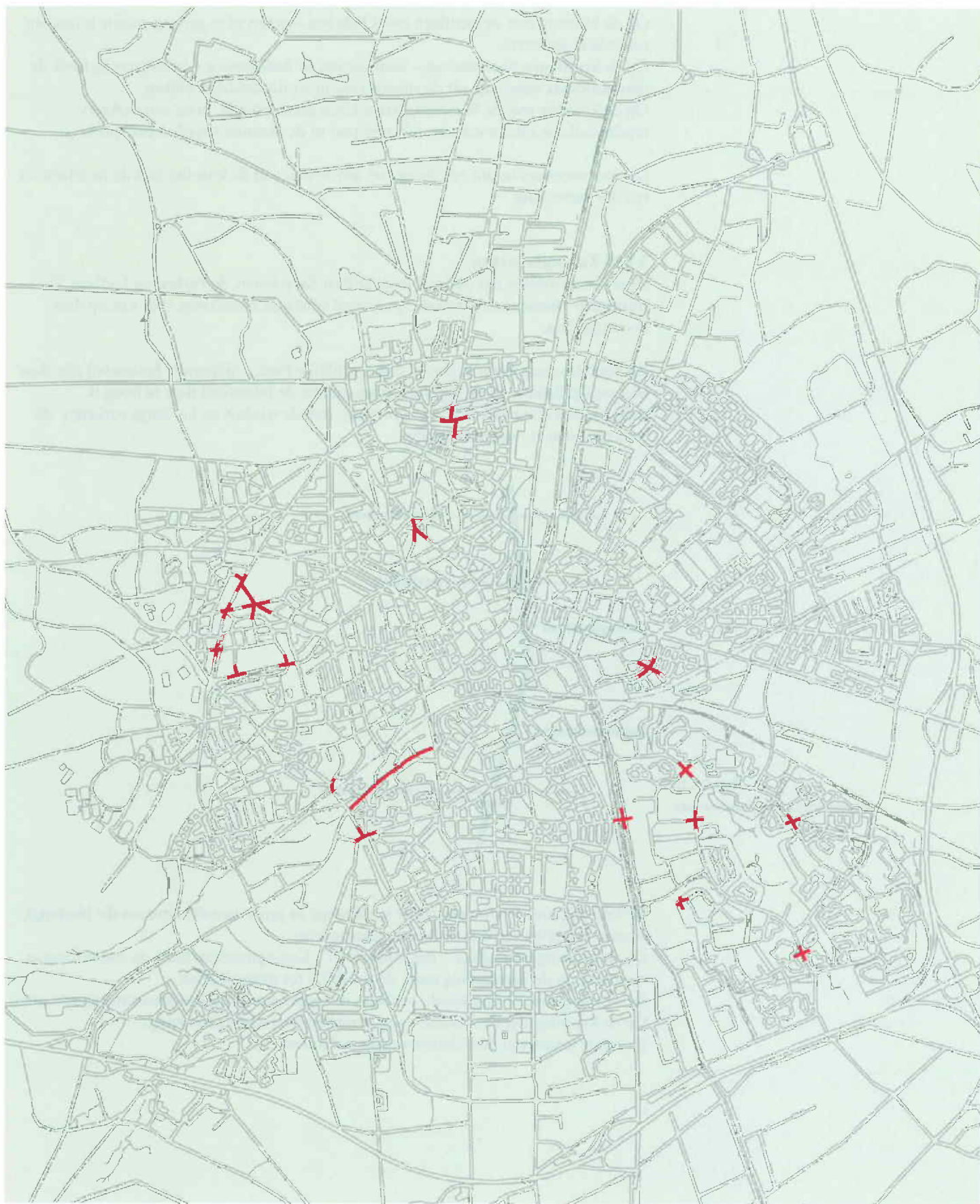
De kruising met de Deventerstraat is, vanwege de grote aantallen bussen die hierlangs komen, voorzien van een verkeersregelininstallatie.

Op de kruising Emmalaan – Regentesselaan – Koninginnelaan heeft de doorstroomas voorrang. In de vormgeving moet dit duidelijk tot uiting komen.

De kruising met de ring wordt, conform de uitgangspunten, voorzien van een rotonde.

Op de kruising met de Anklaarseweg komt een oversteekvoorziening.

De totale lengte van deze doorstroomas is 2100 meter.



Figuur 3.14 knelpunten primaire fietsroutes

— knelpunt

3.2 Primaire fietsroutes

De primaire fietsroutes (dit zijn overigens niet altijd vrijliggende fietspaden) vormen, samen met de doorstroommassen, een netwerk voor de fietser. De maaswijdte van dit netwerk is 200 tot 400 meter. De primaire fietsroutes voeden de doorstroommassen. De primaire fietsroutes zijn gericht op voorzieningen op wijkniveau en verbinden de wijken onderling en met bedrijventerreinen. In figuur 3.1 zijn de doorstroommassen en de primaire fietsroutes opgenomen. Op aangeven van de Fietzersbond zijn de volgende primaire routes aan het netwerk toegevoegd:

- Sluisoordlaan – sluisje – v.d. Heydenlaan – Paslaan (tot Vosselmanstraat);
- Griftstraat – Marktplaats;
- Beurtvaartstraat – Beekstraat;
- Kerklaan – Marktstraat – tot aansluiting Kanaalstraat;
- Beatrixlaan – Chr. Geurtsweg – Arnhemseweg (via Hoge Dries);
- Brinklaan – Nieuwendijk – station;
- Adelaarslaan – tot Mendelssohnlaan;
- Reigersweg;
- Laan van Westenenk – Egerlaan – Kayersdijk.

Hoofdeisen

Voor de primaire fietsroutes gelden dezelfde hoofdeisen als voor de doorstroommassen, met de volgende nuancering:

1. *samenhang*

Eenheid is minder belangrijk dan op de doorstroommassen, het is wel van belang dat een primaire fietsroute herkenbaar is als fietsvoorziening.

2. *directheid*

De directheid is met name van belang als het gaat om omrijden. Dit wordt vermeden. Conflicten met kruisend autoverkeer worden minder vergaand opgelost.

3. *veiligheid*

Ook op het primaire fietsnet zijn objectieve en subjectieve veiligheid van groot belang.

4. *comfort*

De wegverharding op de primaire fietsroutes moet vlak zijn.

5. *aantrekkelijkheid*

De primaire fietsroutes moeten goed passen in hun omgeving. Daarbij moet wel altijd duidelijk zijn, zowel voor de fietsers als voor het kruisend verkeer, dat het om een fietsvoorziening gaat. Ook de sociale veiligheid is van belang, met name in de avonduren. Verlichting is dus belangrijk.

Uitgangspunten

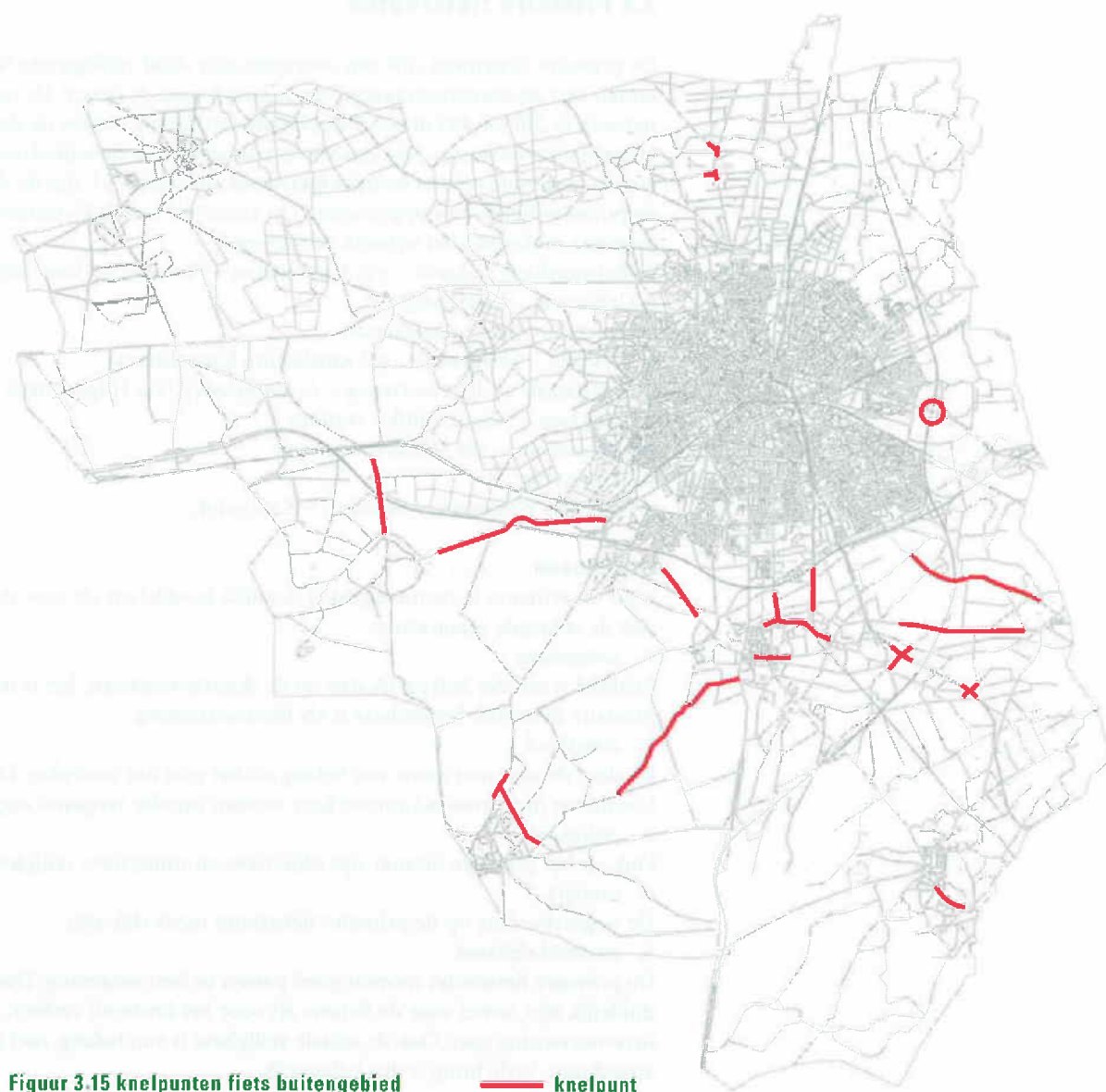
Het grote verschil tussen de doorstroommassen en de primaire fietsroutes zit in het oplossen van conflicten: op doorstroommassen worden deze zodanig opgelost dat fietsers ongestoord door kunnen fietsen. Op primaire fietsroutes wordt geaccepteerd dat de fietsers soms moeten wachten. Daarnaast is de herkenbaarheid minder belangrijk voor primaire fietsroutes.

Voor wegvakken gelden voor de primaire fietsroutes dus dezelfde uitgangspunten als voor de doorstroommassen:

- een primair fietspad langs een hoofdweg moet vrijliggen;
- een primaire fietsroute in een verblijfsgebied heeft geen vrijliggende voorziening nodig.

Voor de kruisingen gelden andere uitgangspunten:

- een primair fietspad langs een hoofdweg heeft, net als die hoofdweg, voorrang op kruisende verblijfswegen;
- een primair fietspad krijgt niet altijd prioriteit in verkeersregelingen op kruisingen met hoofdwegen;
- in verblijfsgebieden hebben alle bestuurders van rechts voorrang. Voor primaire fietsroutes maken we geen uitzondering op deze regel. Fietsers op primaire fietsroutes



moeten bestuurders van rechts voorrang verlenen. Als we voor de primaire fietsroutes een uitzondering willen maken, moeten die routes duidelijk herkenbaar zijn. Dit past wel bij een doorstroomas, maar niet bij een primaire fietsroute. Bovendien krijgen met de fietsers ook de auto's op die weg voorrang en dat past niet binnen Duurzaam Veilig.

Uit de bijeenkomsten met de dorps- en wijkraden zijn verschillende knelpunten in de primaire fietsroutes genoemd. In kaart 3.14 zijn knelpunten in het primaire net opgenomen.

3.3 Fietsen in het buitengebied

Fietspaden in het buitengebied hebben twee functies:

- utilitair
- recreatie

Deze functie stellen hun eigen eisen aan het fietspad, maar kunnen goed gecombineerd worden. Een utilitair fietspad zal met name direct moeten zijn, een recreatief fietspad moet aantrekkelijk zijn.

In het buitengebied wordt, zeker in de zomer, heel veel gefietst. Deze groep heeft niet alleen behoefte aan goede fietspaden, maar ook aan fietsroutes. Samen met de afdeling Groen gaan we dit recreatieve fietsen in het buitengebied bekijken.

Langs ontsluitingswegen (maximum snelheid 80 km/uur) zijn vrijliggende fietspaden nodig. Langs verblijfswegen (maximum snelheid 60 km/uur) zijn in de regel geen vrijliggende fietspaden noodzakelijk. Afhankelijk van de intensiteiten (auto en fiets) en de omgeving kan een vrijliggend fietspad juist wel, of juist niet nodig zijn. Er zijn verschillende wegen in de gemeente waarop, zeker in de zomer, grote aantallen recreatieve fietsers rijden. Dit kan, in combinatie met het autoverkeer aanleiding zijn om te kiezen voor een vrijliggend fietspad. Per situatie wordt bekeken of een vrijliggend fietspad nodig is.

Met het buitengebied zijn een aantal belangrijke relaties aan te geven: de dorpen (met name Beekbergen), de Veluwe en de attractieparken. Op kaart 3.15 zijn de knelpunten in het buitengebied opgenomen.

3.4 Fietsenstallingen

Binnenstad

In het Fietsparkeerplan binnenstad Apeldoorn (1997) is het stallingsbeleid voor de binnenstad beschreven. Uitgangspunt is dat door voldoende stallingscapaciteit (gratis en bewaakt) op aanrijroutes en bij belangrijke bestemmingen, het aantal zwerf fietsen in de binnenstad beperkt wordt. Bovendien wordt het gebruik van de fiets hiermee gestimuleerd. Door aan de randen van het voetgangersgebied stallingsmogelijkheden te maken, komen er minder fietsers en fietsen in het voetgangersgebied.

Op dit moment zijn er gratis, bewaakte stallingen onder het stadhuis, aan de Marktstraat en onder de Oranjerie. De eerste fase van de stalling bij het Caterplein is gerealiseerd en de tweede fase wordt in 2003 gerealiseerd. Alleen op de kruising van Hoofdstraat en Hofstraat – Kanaalstraat ontbreekt een stalling. Bij de herinrichting van Hoofdstraat – Kanaalstraat zal hiervoor een oplossing worden gezocht.

De capaciteit van de gratis bewaakte stallingen is ongeveer 2000. In de komende jaren wordt dit aantal verdubbeld. Dit is nodig door het succes van het gratis bewaakte stallen en door diverse ontwikkelingen in het centrum. Deze verdubbeling wordt gerealiseerd door uitbreiding van de stallingen Caterplein en Marktstraat en door de realisatie van de stalling Hofstraat – Kanaalstraat.

De enige stalling in de binnenstad die niet gratis is, is de stalling bij het station. Deze stalling valt onder de verantwoordelijkheid van de NS.

Buiten de binnenstad

Bij bestemmingen die veel fietsers aantrekken zijn stallingen van hoge kwaliteit nodig. Dus bij sportvoorzieningen, winkelcentra en dergelijke. Hoge kwaliteit wil zeggen dat de fietsen vast gezet kunnen worden, dat er sociale controle is en dat fietsen makkelijk gestald kunnen worden.

Buiten de binnenstad worden nu geen gratis, bewaakte stallingen aangeboden door de gemeente. Als op een bepaalde locatie voldoende vraag naar fietsenstallingen is, zal daar een bewaakte, gratis stalling overwogen worden.

Openbaar vervoer haltes

Om de fiets als voor- en natransport voor het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, zijn stallingen bij haltes nodig. Met name bij haltes van streeklijnen aan de rand van de stad. Deze stallingen moeten in ieder geval diefstalbestendig zijn. Extra kwaliteit kan gevonden worden in een overkapping, verlichting en reisinformatie.

4 Voetgangers

Iedereen is voetganger. Van elke verplaatsing wordt een onderdeel uitgevoerd als voetganger: naar een bushalte, naar de schuur om de fiets te pakken of van de parkeerplaats naar de binnenstad.

In verblijfsgebieden worden de meeste interne, korte verplaatsingen te voet gedaan. De inrichting van verblijfsgebieden is hierop afgestemd.

Ook rond voorzieningen worden veel gelopen: als voor- en natransport. Daarom is het van groot belang dat alle voorzieningen goed bereikbaar zijn voor voetgangers. Speciale aandacht moet besteed worden aan de routes voor voetgangers naar haltes voor openbaar vervoer, parkeerplaatsen en fietsenstallingen.

Voor de kwaliteit van de binnenstad is het van belang dat er hoogwaardige voetgangerscircuits zijn. De minimale breedte voor deze voorzieningen is 3,00 meter. Plaatselijk, over een zeer beperkte lengte is een minimale breedte van 90 centimeter acceptabel. Een hoogwaardige voetgangersvoorziening betekent vooral een vlakke voetgangersvoorziening, zonder belemmeringen, die bovendien ook gebruikt kan worden met een rolstoel, rollator of kinderwagen.

Stroomwegen en ontsluitingswegen vormen een barrière voor voetgangers en op sommige plaatsen is het oversteken van deze wegen heel moeilijk. Op deze plekken zijn oversteekvoorzieningen, bijvoorbeeld een middeneiland, nodig.

Als een doorstroombus een stroomweg ongelijkvloers kruist, moeten de voetgangers met de doorstroombus mee de stroomweg kruisen. Er moeten dus voorzieningen voor de voetgangers zijn. Dit zelfde geldt voor de tunnels onder het spoor.

Momenteel bestaat nog geen volledig beeld van alle knelpunten voor voetgangers. Daarom wordt voorgesteld om een inventarisatie te maken van de knelpunten voor voetgangers en hierin prioriteiten aan te brengen. Wanneer er sprake is van een herinrichting of onderhoudswerkzaamheden kunnen de knelpunten worden meegenomen.

Voor kleine knelpunten als losliggende tegels of hinder van overhangende takken heeft de gemeente een gratis "buitenlijn" ingesteld.

5 Sportief langzaam verkeer

Skaters & skeeleraars

Volgens de wet zijn skaters en skeeleraars voetgangers en moeten zij gebruik maken van het voetpad of trottoir. Als er geen voetpad is, mogen zij gebruik maken van het fietspad. In het buitengebied zullen skaters en skeeleraars dus meestal gebruik mogen maken van het fietspad, maar binnen de bebouwde kom moeten zij vaak op het voetpad of trottoir blijven. Skaters en skeeleraars kunnen echter snelheden bereiken die overeenkomen met fietsers en de snelheidsverschillen met de overige gebruikers van het voetpad zijn dan heel groot. Skaters en skeeleraars passen, gezien hun snelheid, beter op het fietspad. Dit geldt niet voor alle skaters en skeeleraars: kinderen 'op wielmpjes' passen beter op het voetpad.

De minister onderzoekt op dit moment welke status skaters en skeeleraars moeten krijgen. Als gemeente is het niet mogelijk een afwijkend standpunt in te nemen. Bovendien is dat niet wenselijk, omdat dan onduidelijkheid ontstaat en daarmee onveiligheid. Daarom stellen wij voor het besluit van de minister af te wachten.

De uitgangspunten voor het ontwerp van doorstroommassen en primaire fietsroutes zijn zodanig dat skaters en skeeleraars gebruik kunnen maken van de fietsvoorzieningen als de minister hun status verandert.

In juni 2001 is een skeelerpad in en rond het Mheenpark in gebruik genomen. Dit skeelerpad is openbaar en dichtbij de mensen, zodat het een voorziening met een lage drempel is.

Een ander skeelerpad zou een pad richting Bussloo kunnen zijn. De mogelijkheden hiervoor worden, in overleg met de provincie, bekeken.

Hardlopers

Een andere sportieve groep langzaam verkeer zijn de hardlopers. Zij kunnen gebruik maken van de voorzieningen voor voetgangers, fietsers, skaters en skeeleraars en hebben daarmee een uitgebreid netwerk tot hun beschikking.

6 Bromfietzers

In december 1999 is 'bromfietser op de rijbaan' ingevoerd. Dit betekent dat bromfietzers binnen de bebouwde kom geen gebruik mogen maken van de fietspaden. Het doel hiervan is minder ongevallen tussen auto's en bromfietzers.

In Apeldoorn geldt deze regeling voor alle wegen met een maximum snelheid van 50 km/uur en alle vrijliggende fietspaden.

Op verschillende plaatsen in de stad zijn doorsteken voor fietsers, waar bromfietzers ook gebruik van kunnen maken. Deze doorsteken zijn moeilijk af te sluiten voor bromfietzers, bovendien is dit moeilijk te handhaven. Indien het rijgedrag van de bromfietzers daartoe aanleiding geeft, worden bromfietsdrempels aangelegd.

7 Fasering

7.1 Fietzers

7.1.1 Doorstroommassen

Bij de keuze welke doorstroomas wanneer te realiseren speelt een aantal factoren een rol:

- Wat is het potentiële gebruik? Hoeveel fietsers maken nu gebruik van deze route en hoeveel mensen zouden gebruik kunnen gaan maken van deze doorstroomas.
- Hoeveel ongevallen gebeuren er nu op de route van de doorstroomas? Dit geeft een indicatie van het aantal ongevallen dat met het realiseren van de doorstroomas voorkomen kan worden.
- Hoe vaak moet een fietser nu stoppen op de route van de doorstroomas? Met andere woorden: Hoeveel tijdswinst ontstaat door het realiseren van de doorstroomas.
- Welke projecten zijn relevant voor de doorstroomas? Bijvoorbeeld omdat de realisering van de doorstroomas mee kan liften met het project. Of omdat het project een streefdatum voor de doorstroomas stelt.

De eerste drie factoren zijn bekeken en voorzien van een relatieve scoren (+ tot +++). In onderstaande tabel zijn deze factoren opgenomen:

Doorstroomas	potentieel gebruik	ongevallen	oponthoud	relevante projecten
Zevenhuizen	+++	++	++	wijkontwikkelingsplan stad & milieu
Deventerstraat	+++	+++	+	Deventerstraat (2001)
Osseveld – Woudhuis	++	+	+	Molenstraat (2002) spoor – Zutphensestraat spoor – Laan van Osseveld
Zutphense-straat	++	+++	++	Deventerstraat (2001) Omnisportcentrum (2003/2004) spoor – Zutphensestraat
De Maten	+++	+++	+++	tunnel station (2003) stad & milieu
Oude Beekbergerweg	+++	++	+++	tunnel station (2003) masterplan zuid
Ugchelen	+++	++	+++	tunnel station (2003) Gelre ziekenhuis
Asselsestraat	++	++	++	
Hoog Soeren	++	++	+	Soerenseweg (2001)
Koninginnelaan	++	+++	++	Regentesselaan (2001)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de potentie (gebruik, ongevallenreductie en versnelling reistijd) voor de meeste doorstroommassen vrij groot is. Alleen Osseveld – Woudhuis scoort beduidend lager.

Uit de laatste kolom volgt dat de volgende doorstroommassen op relatief korte termijn gerealiseerd kunnen of moeten worden:

- Deventerstraat;
- Zutphensestraat;
- Soerenseweg;
- Koninginnelaan.

Bij de Deventerstraat en de Zutphensestraat zal eerst een onderzoek moeten worden gedaan naar de kruising bij De Tol. Voor de Koninginnelaan is een studie naar de inrichting (combinatie met winkels) nodig. De doorstroomas Hoog Soeren lijkt het snelst gerealiseerd te kunnen worden. In de myb-behandeling is toegezegd dat de eerste doorstroomas in het voorjaar 2002 geopend wordt. Aanvankelijk werd verondersteld dat snel kon worden begonnen met de doorstroomas Hoog Soeren omdat hier voor een deel meegelift kon worden met onderhoudswerkzaamheden. Echter om tot een goede

inrichting te komen van de Badhuisweg is naar verwachting extra overleg nodig waardoor een snelle realisering niet haalbaar wordt. Gelet op de politieke ambitie om in het voorjaar van 2002 de eerste doorstroombaan te kunnen openen is gekozen om de doorstroombaan "De Maten" als eerste te gaan realiseren.

De andere zes doorstroombaanen kunnen in twee categorieën worden verdeeld.

Op middellange termijn te realiseren:

- Hoog Soeren;
- Oude Beekbergerweg;
- Ugchelen;
- Asselsestraat.

En op lange termijn:

- Zevenhuizen;
- Osseveld – Woudhuis.

De fasering van de realisering van de doorstroombaanen ziet er dus als volgt uit:

Termijn	Doorstroombaan	globale kostenraming
2002	De Maten	f 32.000.000,- (€ 14.520.966,91)
Korte (tot 2003)	Deventerstraat	f 28.000.000,- (€ 12.705.846,05)
	Zutphensestraat	f 39.000.000,- (€ 17.697.428,43)
	Koninginnelaan	f 6.000.000,- (€ 2.722.681,30)
Middellange (2004 – 2007)	Hoog Soeren	f 5.000.000,- (€ 2.268.901,08)
	Oude Beekbergerweg	f 6.000.000,- (€ 2.722.681,30)
	Ugchelen	f 14.000.000,- (€ 6.352.923,03)
	Asselsestraat	f 6.000.000,- (€ 2.722.681,30)
Lange (2008 – 2010)	Zevenhuizen	f 17.000.000,- (€ 7.714.263,67)
	Osseveld – Woudhuis	f 20.000.000,- (€ 9.075.604,32)

In de laatste kolom is, ter indicatie, een zeer globale kostenraming opgenomen. In deze raming zijn de kosten van ongelijkvloerse kruisingen met stroomwegen of spoorwegen opgenomen. Deze grote kostenposten maken de raming nog zeer onzeker en hoeven niet alleen op de doorstroombaan te drukken. Een ongelijkvloerse spoorkruising op de Zutphensestraat komt het autoverkeer ook ten goede en de kosten zouden dus verdeeld moeten worden. Dat is hier nog niet gedaan.

De hoge kosten voor de doorstroombaan De Maten vloeien voort uit een ongelijkvloerse voorziening bij de Kayersdijk. Momenteel vindt er een discussie plaats over het verleggen van de Kayersdijk. Omdat de uitkomsten en de termijnen nog niet vastliggen is het niet verstandig om nu te investeren in een dure ongelijkvloerse voorziening als vervolgens de Kayersdijk wordt verlegd. Bij de huidige uitwerking van de doorstroombaan De Maten zal de ongelijkvloerse kruising bij de Kayersdijk nog niet worden meegenomen.

Ook moet onderzoek gestart worden naar de kruising bij De Tol.

7.1.2 Primaire fietsroutes

Op kaart 3.14 zijn de knelpunten in het buitengebied aangegeven. In het uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks bekeken welke knelpunten opgelost kunnen en moeten worden. Bij deze keuze speelt het vergroten van de verkeersveiligheid een belangrijke rol.

Verder worden knelpunten, waar mogelijk, opgelost door mee te liften met andere projecten.

7.1.3 Fietsen in het buitengebied

Op kaart 3.15 zijn de knelpunten in het buitengebied opgenomen. Ook hiervoor geldt dat de fasering in het uitvoeringsprogramma wordt aangegeven, waarbij verkeersveiligheid een heel belangrijk criterium is. En waar mogelijk wordt het oplossen van knelpunten gecombineerd met andere projecten.

7.1.4 Fietsenstallingen

In 2002/2003 wordt de stalling Hofstraat – Kanaalstraat gerealiseerd. In 2003 wordt de stalling Caterplein uitgebreid. Wanneer de stalling Marktstraat uitgebreid wordt is nog niet bekend.

7.2 Voetgangers

Het oplossen van knelpunten voor voetgangers, met name oversteekvoorzieningen, wordt in het jaarlijkse uitvoeringsprogramma uitgewerkt. Het vergroten van de verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aspect.

7.3 Sportief langzaam verkeer

In juni 2001 is een skeelerpad in en rond het Mheenpark gerealiseerd. Als dit pad succesvol blijkt, wordt bekeken of een vergelijkbare voorziening elders ook gemaakt kan worden.

7.4 Bromfietzers

Het gebruik van fietsdoorsteken door bromfietzers is heel moeilijk te voorkomen en zal daarom gedoogd worden. Als dit leidt tot hinder voor de fietsers zouden bromfietsdrempels aangelegd kunnen worden. Of en waar dit nodig is, wordt in het jaarlijkse uitvoeringsprogramma aangegeven.

Deelnota langzaam verkeer

Deelnota langzaam verkeer

Deelnota langzaam verkeer

Deelnota langzaam verkeer

Deelnota langzaam verkeer

Deelnota langzaam verkeer

Deelnota langzaam verkeer

Deelnota langzaam verkeer

Deelnota langzaam verkeer

Deelnota langzaam verkeer

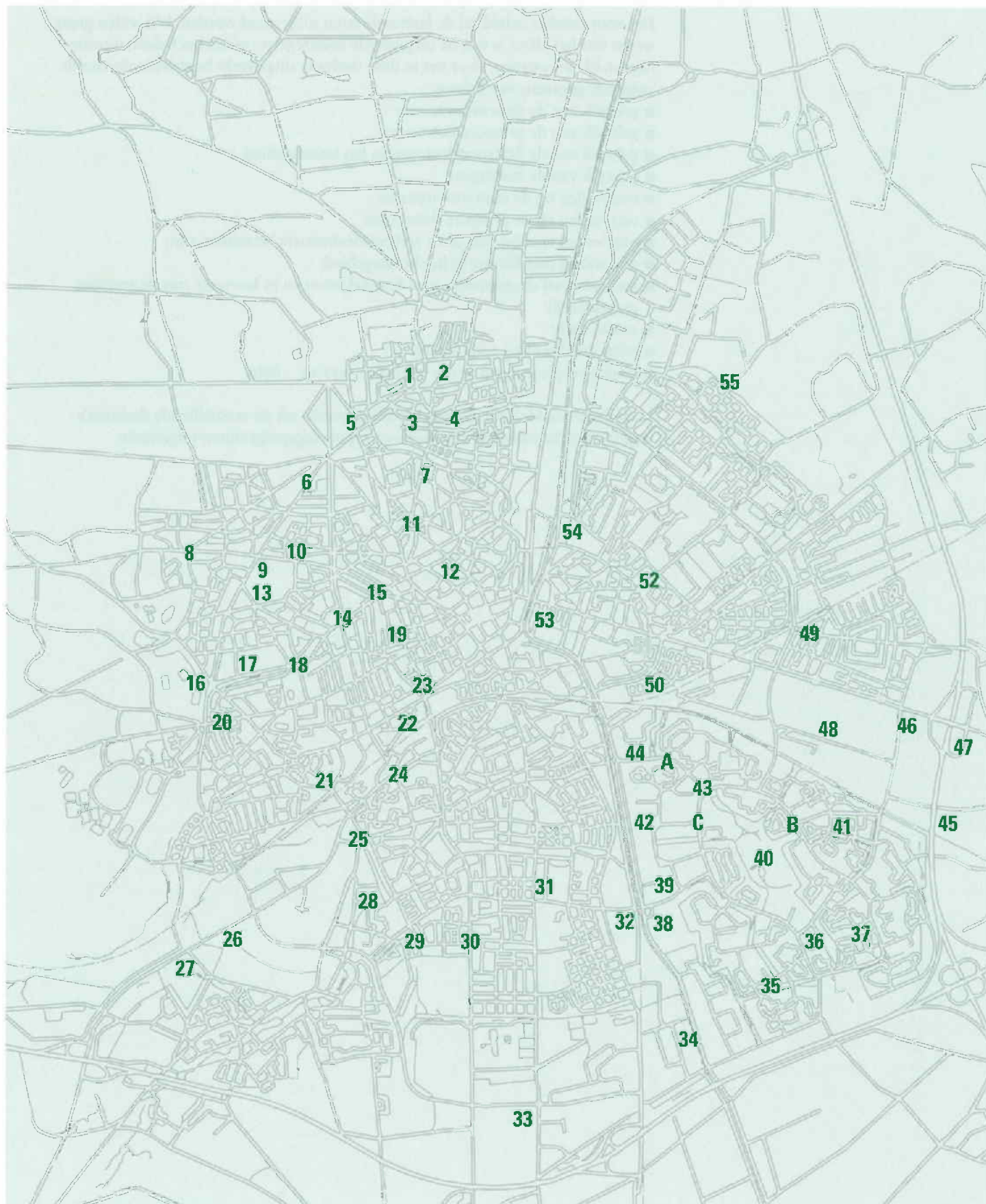
Deelnota langzaam verkeer

8 Monitoring

Het voorgestelde beleid zal de komende jaren uitgevoerd worden. Wij willen graag weten wat het effect is van de uitgevoerde maatregelen, zodat het beleid eventueel bijgesteld kan worden. Voor het in deze deelnota uitgewerkt beleidsterrein zijn de volgende gegevens van belang;

- gebruik van de doorstroomassen;
- gebruik van de primaire fietsroutes;
- gebruik van de fietsvoorzieningen in het buitengebied;
- gebruik van de stallingen;
- ongevallen op de doorstroomassen;
- ongevallen op de primaire fietsroutes;
- ongevallen waarbij langzame verkeersdeelnemers betrokken zijn;
- ongevallen met fietsers in het buitengebied;
- realisatie van doorstroomassen: hoeveel assen en in hoeverre zijn de ambities gerealiseerd;
- modal split;
- reistijdverhouding auto – fiets;
- kosten verplaatsingen fiets – openbaar vervoer – auto.

In de deelnota Monitoring worden alle gegevens uit de verschillende deelnota's samengebracht en wordt een meet- en rapportageprogramma uitgewerkt.



Langzaam verkeer

de nummers verwijzen naar de tabel

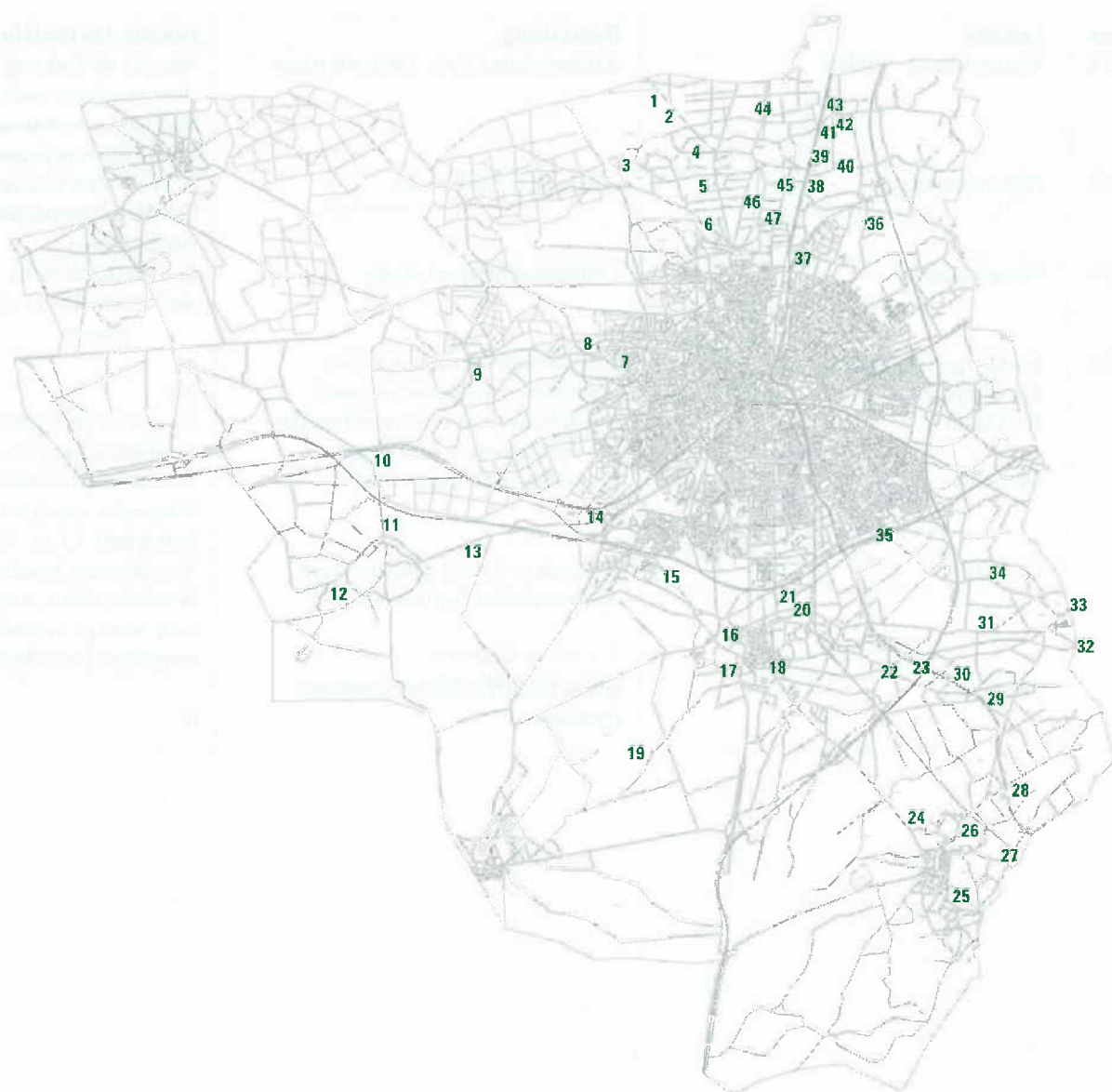
bijlage 1 opmerkingen wijkraden, november 2000

De nummers verwijzen naar de bijgevoegde kaart

nr.	Locatie	Opmerking	reactie (verwijzing naar deelnota)
1.	Zwolseweg – Gazellestraat	goede oversteek voor fietsers maken	er is een middengeleider aanwezig
2.	Anklaarse weg – Koninginnelaan	aansluiting doorstroomas – fietspad zoals getekend klopt niet	is aangepast
3.	Reeënlaan/Hertenlaan – Zwolseweg	liever een rotonde op de kruising Koninginnelaan - Reeënlaan/Hertenlaan	rotonde is verplaatst naar Koninginnelaan Reeënlaan/Hertenlaan
4.	Edisonlaan – Marconistraat Edisonlaan	is moeilijk over te steken voor voetgangers en fietsers (m.n. in spits)	oversteek is onoverzichtelijk (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)
5.	Zwolseweg – Loseweg Loseweg	is moeilijk over te steken voor fietsers	er is een verkeersregelininstallatie
6.	Jachtlaan	moeilijk over te steken voor voetgangers	ontsluitingsweg vormt barrière, daar waar nodig: middengeleider aanbrengen (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)
7.	Koninginnelaan	huidige inrichting (langs parkeren) komt niet overeen met een doorstroomas, suggestie: felrood asfalt	inrichting doorstroomas wordt onderzocht / uitgewerkt (paragraaf 3.1.11)
8.	Valkenberg – Soerenseweg	leerlingen Berg en Bosschool en bus levert gevaarlijke situaties op	in nieuwe net loopt de bus niet meer langs de school (deelnota openbaar vervoer)
9.	Soerenseweg – Jachtlaan	rotonde?	bekeken wordt of hier voldoende ruimte is (paragraaf 3.1.10)
10.	Soerenseweg – Badhuisweg	goede vormgeving nodig, nu onoverzichtelijk	ja, bij vormgeving doorstroomas (paragraaf 3.1.10)
11.	Regentesselaan – Emmalaan – Koninginnelaan	onoverzichtelijke kruising	doorstroomas krijgt voorrang, dit wordt duidelijk, helder voorgegeven (paragraaf 3.1.11)
12.	Kerklaan	fietspad in noordwestelijke richting ontbreekt	parallel aan deze weg lopen twee doorstroomassen, hier geen fietspad in noordwestelijke richting
13.	Schuttersweg – Planetenlaan – Bolderdijklaan – Jac. Catslaan	onoverzichtelijke kruising	ja, inrichting volgens duurzaam veilig
14.	Prinses Beatrixlaan – Sprengenweg	onoverzichtelijke kruising	met de recente reconstructie is deze kruising overzichtelijker geworden
15.	Sprengenweg – Badhuisweg	goede vormgeving nodig, nu onoverzichtelijk	ja, bij vormgeving doorstroomas (paragraaf 3.1.10)
16.	Jachtlaan – J.C. Wilsaan – Kennedylaan – Laan van Spitsbergen	aansluiting Jachtlaan (Zuid) op rotonde	is goed voor fietsers
17.	Kennedylaan – Waltersingel (West)	fietsoversteek nodig	ja (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)
18.	Kennedylaan – Waltersingel (Oost)	fietsoversteek nodig	ja (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)
19.	Vosselmanstraat – Wilhelmina Druckerstraat	fietsroute (Bartelsweg)	oversteek is voldoende
20.	Jachtlaan – Asselsestraat	liever rotonde Laan van Spitsbergen – Asselsestraat	rotonde past niet op deze kruising (paragraaf 3.1.9)
21.	Jachtlaan – Bleekersweg	door voorsorteervak rijden auto's hard de Bleekersweg in	onderzoek of rechtsafvak noodzakelijk is (figuur 3.14)
22.	Prins Willem Alexanderlaan – Waterloseweg	gevaarlijke oversteek voor fietsers door geparkeerde auto's	er is een middengeleider aanwezig
23.	Prins Willem Alexanderlaan – Wilhelmina Druckerstraat	fietsoversteek fietsroute Elsweg – Fabriekstraat over Wilhelmina Druckerstraat	er is een middeneiland
24.	Europaweg, tussen Jachtlaan en Koning Stadhouderslaan	moeilijk over te steken voor fietsers, minimaal één goede oversteek nodig	ja (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)
25.	Jachtlaan – Eendrachtstraat	onoverzichtelijke kruising	ja (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)
26.	Europaweg, tussen A1 en Laan van Spitsbergen	vrijliggende fietspaden ontbreken	ja, maar deze fietspaden hebben geen hoge prioriteit (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)

nr.	Locatie	Opmerking	reactie (verwijzing naar deelnota)
27.	Europaweg – Ughelsegrensweg	moeilijk over te steken voor fietsers	er is een middengeleider aanwezig
28.	Eendrachtstraat & Hoenderparkweg	doorstroomas langs beek i.p.v. Eendrachtstraat & Hoenderparkweg	is gewijzigd (paragraaf 3.1.8)
29.	Aluminiumweg – Hoenderparkweg	moeilijke oversteek voor fietsers	er is een middengeleider aanwezig
30.	Arnhemseweg t.h.v. Sainte Marie	oversteek voor voetgangers	er is een VOP aanwezig
31.	Marchantstraat – Oude Beekbergerweg	is een rotonde op deze plek veilig voor fietsers?	vanwege ruimtegebrek komt hier een verkeersregelinstallatie (paragraaf 3.1.7)
32.	Marchantstraat – nieuwe zuidelijk stroomweg	is het in de nieuwe situatie niet te druk?	naar verwachting zal dit een druk punt worden, maar niet te druk
33.	Laan van Malkenschoten – Oude Apeldoornseweg	rotonde is gevaarlijk voor fietsers	deze rotonde is aangepast zodat fietsers nu duidelijk voorrang hebben
34.	Kanaal Zuid – fietspad	onoverzichtelijk (onverharde weg)	er wordt niet hard gereden
35.	fietspad door Matenveld naar Matenhoeve	wordt veel gebruikt, is niet aangegeven	is onderdeel van het primaire net, dat wordt niet aangegeven
36.	Heemradenlaan – Musketiersveld	hier steken veel scholieren over	oversteek kan beter (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)
37.	fietspad door Matenhoeve	wordt veel gebruikt, is niet bewegwijzerd	is onderdeel van het primaire net, deze worden niet bewegwijzerd.
38.	Kanaal Zuid – Laan van Kuipershof	gevaarlijke kruising: fiets – bus	deze kruising is geregeld met verkeerslichten
39.	Laan van Kuipershof - Leidekkersdreef	gevaarlijke oversteek voor fietsers	ja (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)
40.	Gildelaan, Heemradenlaan, Laan van Maten & Matenpoort	aan beide kanten van de weg een fietspad in twee richtingen nodig	is gewijzigd (paragraaf 3.1.6)
41.	Matendonk	veel fietsers	is onderdeel van het primaire net
42.	Kanaal Zuid – bruggetje	grote stroom fietsers, gevaarlijke oversteek	ja (figuur 3.14, paragraaf 7.1.2)
43.	Matenpoort – Looiersdreef / Glazeniershorst	hier steken veel fietsers over	ja (figuur 3.14, paragraaf 7.1.2)
A.	Matenpoort - Schrijnwerkershorst	drukke schoolroute, slechte oversteek	ja (figuur 3.14, paragraaf 7.1.2)
B.	Gildelaan – Ericastichting	drukke schoolroute, slechte oversteek	ja (figuur 3.14, paragraaf 7.1.2)
C.	Laan van Maten – Imkersdreef	drukke schoolroute, slechte oversteek	ja (figuur 3.14, paragraaf 7.1.2)
44.	Kanaal Zuid – Matenpoort	gevaarlijke kruising (bus – fiets)	bus rijdt hier niet hard, fietsers heeft voorrang
45.	Woudhuizermark	fiets en auto?	ontwikkelingen in deze omgeving (omnisport & ecofactorij): bekijken wat de effecten zijn
46.	Zutphensestraat – Barnewinkel / Lupineweg	gevaarlijke oversteek voor fietsers	er is een drempel en een middengeleider aanwezig
47.	Zutphensestraat	regionale fietsroute naar Bussloo	ja (paragraaf 3.1.5)
48.	Zonnehoeve	laat de primaire fietsroute aansluiten op de route naar het Ford (in Woudhuis)	dat is de bedoeling (figuur 3.1)
49.	Laan van Osseveld – spoor	situatie is slecht	bij uitwerking doorstroomas oplossen (paragraaf 3.1.4)
50.	Wapenrustlaan – Auroralaan / Ledaplantsoen	goede oversteekvoorziening voor fietsers maken	bestaande oversteek niet optimaal, o.a. vanwege brede rijbanen Wapenrustlaan (figuur 3.14; paragraaf 7.1.2)
51.	Deventerstraat, tussen Molenstraat en De Tol	doorstroomas en parkeren: moeilijk te combineren	bij vormgeving doorstroomas uitwerken (paragraaf 3.1.4)
52.	fietspad	wordt meer gebruikt dan de Kruizemuntstraat: primaire fietsroute?	primaire fietsroute is verplaatst van de Kruizemuntstraat naar dit fietspad (figuur 3.1) nummer locatie opmerking reactie (verwijzing naar deelnota)
53.	Deventerstraat – Kanaal Noord	oversteek voor fietsers en voetgangers maken (nieuwe situatie)	

nr.	Locatie	Opmerking	reactie (verwijzing naar deelnota)
54.	Sluisoordlaan – sluisje	doorstroomas, i.p.v. Deventerstraat	nee, via de Trekweg kunnen fietsers op twee manieren naar het centrum: fietsbrug over kanaal en Deventerstraat; via sluisje is primaire route
55.	Nijbroekseweg	ontsluiting Zuidbroek?	in WOP Zevenhuizen en ontwikkeling Zuidbroek wordt deze aansluiting vormgegeven
56.	Nieuwstraat	vrijliggend fietspad nodig	niet nodig, door de Nieuwstraat rijdt slechts één lijn, er rijden dus maar weinig bussen
57.	voetgangersdomein	bromfietsers en fietsers weren	ja
	Koninginnelaan	alternatief voor doorstroomas?	nee
	De Maten	veel scholen met een streekfunctie: dus veel fietsende scholieren	hiervoor zijn de doorstroomassen in combinatie met het primaire fietsnet
	De Maten	fietspaden zijn slecht verlicht	alleen doorstroomassen en primaire fietsroutes worden verlicht
			(paragraaf 3.1 en 3.2)
	De Maten	er wordt te weinig gecontroleerd op bromfietsers op het fietspad	bromfietsers worden gedoogd op fietsdoorsteken, maar als dat tot overlast leidt worden bromfietsdrempels aangelegd (hoofdstuk 6; paragraaf 7.4)
	Apeldoorn	goede kwaliteit doorstroomassen nastreven	ja



Buitengebied

de nummers verwijzen naar de tabel

bijlage 2 opmerkingen dorpsraden, november 2000

Aileen de opmerkingen die (mede) betrekking hebben op langzaam verkeer zijn opgenomen, daarom loopt de nummering niet door. De overige opmerkingen zijn opgenomen in de deelnota Wegenstructuur. De nummers verwijzen naar de bijgevoegde kaart

nr.	Locatie	Opmerking	reactie (verwijzing naar deelnota)
4.	Elburgerweg – Zwolseweg	gevaarlijke oversteek voor fietsers	er is een middengeleider aanwezig, oversteek wordt bekeken (figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
5.	Wieselsekampweg – Zwolseweg	gevaarlijke oversteek voor fietsers	oversteek wordt bekeken (figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
6.	Wieselseweg	goed fietspad	
7.	Soerenseweg	vrijliggend fietspad nodig	binnen de bebouwde kom is een vrijliggend fietspad niet nodig, omdat het een verblijfsgebied is
10.	Aalverschotenseweg	hier wordt te hard gereden, in combinatie met fietsers	zeker inrichting als verblijfsgebied (60 km/uur), vervolgens bekijken of combinatie met fietsers nog problematisch is (wegenstructuur; figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
13.	Hoog Buurloseweg	hoge snelheden autoverkeer & veel fietsers, vrijliggende fietspaden, enige ontsluitingsweg Radio Kootwijk: 80 km/uur	inrichting als verblijfsgebied (dus 60 km/uur) en vervolgens bekijken of combinatie met fietsers nog gevaarlijk is (wegenstructuur; figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
15.	Engelanderholt	sluipverkeer dat te hard rijdt, bestaande fietsstroken zijn onvoldoende	brede fietsstroken en snelheidsremmende maatregelen (figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
16.	Arnhemsweg - Engeland	moeilijk oversteekbaar voor fietsers	wordt meegenomen in de reconstructie Arnhemseweg
18.	Dorpsstraat (Beekbergen)	vreemd fietspad	wordt meegenomen in de reconstructieplannen voor de dorpskern
19.	Berg en Dal weg	veel autoverkeer en veel fietsers: slechte combinatie	bekijken of en hoe combinatie mogelijk is (figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
20.	Tullekensmolenweg	fietsvoorziening ontbreekt	geen vrijliggende fietspaden in verblijfsgebieden
23.	Oosterhuizerbrug – Kanaal	gevaarlijk voor fietsers	snelheidsremmende maatregelen op kanaal (60 km/uur) (wegenstructuur; figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
25.	Eerbeekseweg	fietsoversteek	is onderdeel van reconstructie
29.	Scherpenbergerbrug	gevaarlijk voor fietsers	snelheidsremmende maatregelen op kanaal (60 km/uur) (wegenstructuur; figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
31.	Woudweg	te hard rijdend autoverkeer en veel fietsers	inrichten als verblijfsgebied (dus 60 km/uur) (wegenstructuur; figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
34.	Elsbosweg	te hard rijdend autoverkeer en veel fietsers	snelheidsremmende maatregelen (wegenstructuur; figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
35.	fietspad tussen De Maten en A1	slechte kwaliteit	is geen onderdeel van het primaire fietsnet
42.	Kanaal Noord	geen goede aansluiting over Kanaal voor fietsers	mogelijkheden worden bekeken (figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
46.	fietspad oude spoortracé	fietspad is goed, jammer dat de kruispunten niet verlicht zijn	niet verlicht van wege natuur, onderzoek naar verlichten kruispunten (figuur 3.15; paragraaf 7.1.3)
	buitengebied	veel recreatieve fietsers, geen vrijliggende fietspaden	per situatie bekijken

bijlage 3 **legenda**

	een doorstroomas
	een kruisende weg
	een spoorlijn
	het kanaal
	een rotonde bestaand
	een rotonde nieuw
	een verkeersregelininstallatie bestaand
	een verkeersregelininstallatie nieuw
	een ongelijkvloerse kruising bestaand
	een ongelijkvloerse kruising nieuw

Colofon

Uitgave en tekst:

Dienst Milieu, Mobiliteit en Openbare ruimte, afdeling Mobiliteit

Fotografie:

Gemeente Apeldoorn

Vormgeving:

Vormvisie BNO Apeldoorn

Druk:

Felua-groep Apeldoorn

vastgesteld in oktober 2001