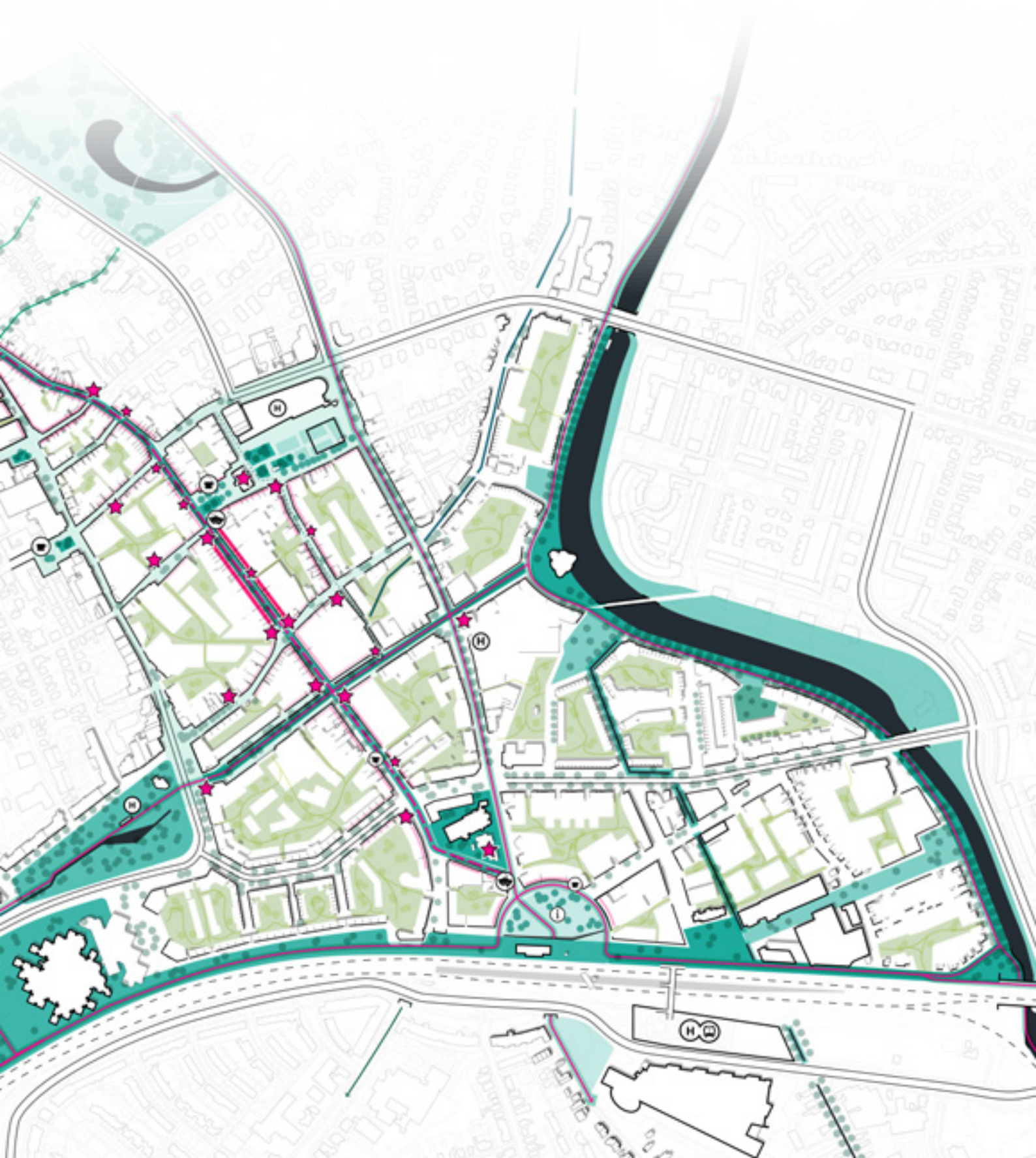


ONTWIKKELPERSPECTIEF
BINNENSTAD APELDOORN

HET STADSPARK VAN APELDOORN



HET STADSPARK VAN APELDOORN

Ontwikkelperspectief

Opdrachtgever

Gemeente Apeldoorn

Opdrachtnemers

DELVA Landscape Architecture / Urbanism

SKONK

Stadkwadraat

November 2020

Dit document schetst de ambitie voor de transformatie van het centrum van Apeldoorn tot stadspark. Het betreft een ambitie en er kunnen geen rechten worden ontleend aan deze publicatie. Zonder toestemming van de eigenaar mag niets uit deze publicatie worden gebruikt of verspreid.

Dit document is niet voor commercieel gebruik. Het is met zorg samengesteld. De auteur van de afbeeldingen is DELVA, mits anders vermeld. Mocht er bezwaar zijn tegen het gebruik van beeldmateriaal, neem dan contact op met de auteurs.



INHOUDSOPGAVE

	VOORWOORD	
1	INLEIDING	1
2	ANALYSE EN POSITIONERING	5
3	HET STADSPARK	19
3.1	Één stadsparkidentiteit	29
3.2	Stad-landverbindingen	33
3.3	De vier parklijnen	39
3.4	De plekken in het park	67
3.5	De parkblokken	77
3.6	De parkmobiliteit	83
4	HET ONTWIKKELPERSPECTIEF VERBEELD	87
5	AANZET TOT DE STADSPARKNORM	93
6	EEN SLIMME STRATEGIE	113
	BIJLAGEN	125

VOORWOORD

Beste lezer,

Voor u ligt het *Ontwikkelperspectief Stadspark van Apeldoorn*. Het is een stuk dat gaat over het werken aan de toekomst van de binnenstad. Een toekomst die in het teken staat van wonen, het verbeteren van de bereikbaarheid, het transformeren van winkels en het vergroenen van de binnenstad. Maar hoe belangrijk al die ingrediënten ook zijn, het zijn alleen maar middelen.

Het zijn middelen om ervoor te zorgen dat dit plan een bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid van de binnenstad. Een binnenstad waar veel mensen met plezier werken en ook graag op bezoek komen. Een binnenstad waar herinneringen gemaakt worden en waar mensen graag naar terugkomen. Een binnenstad ook die echt een eigen identiteit krijgt en bovenal een fijne plek is om te verblijven.

In mijn ogen is dat uiteindelijk waar het om draait. Een binnenstad waar we samen met onze inwoners, ondernemers, cultuurinstellingen en nog veel meer organisaties aan gaan werken. Een plan ook waar we beleggers en investeerders voor nodig gaan hebben. En waar zij om vragen is stabiliteit. Een gemeente die samen met stakeholders een duidelijk doel voor ogen heeft en daar ook voor blijft gaan. In goede én in slechte tijden.

Ik ben in elk geval bereid om van deze papieren werkelijkheid ook realiteit te maken. U ook?

Maarten van Vierssen

Wethouder projecten binnenstad

A large, white, stylized number '1' is positioned on the right side of the page. The top of the '1' has a curved, cut-off appearance. The number is set against a solid light green background.

INLEIDING



Apeldoorn. Een prettige groene gezinsstad op de overgang van de Veluwe naar de IJsselvallei. Een stad met een groot aanbod aan bovenregionale voorzieningen, grote werkgevers en een koninklijk randje.

Het centrum van de stad doet het echter minder goed. Verschillende plekken hebben een matige verblijfskwaliteit, de auto drukt zijn stempel op het gebruik van delen van de stad, het station functioneert matig voor de elfde stad van Nederland en de leegstand neemt toe. De grote werkgevers zitten buiten het centrum, het ontbreekt veelal aan de groene Veluwe kwaliteiten en ontwikkelaars laten de binnenstad vaak links liggen. Daarnaast staat Apeldoorn net als veel andere steden voor een aantal toekomstige opgaven. Het winkellandschap is ingrijpend aan het veranderen, de effecten van klimaatverandering worden duidelijk en er is een groeiende woonvraag.

Daarom is het tijd voor actie, om het centrum de aandacht te geven die het verdient. In het najaar van 2019 is de eerste stap gezet met het opstellen van de visie voor de binnenstad. Een visie die duidelijk richting kiest. Onder het motto 'De binnenstad als stadspark' is een radicale visie neergelegd waarin Apeldoorn kleur bekent.

Deze radicale visie vraagt om een vervolg. Het antwoord hierop is dit ontwikkelperspectief. Een ontwikkelperspectief dat zoekt naar het integrale verhaal voor de stad en dat de toekomst uitstippelt. Een verhaal dat inzet op een bruisende binnenstad om te verblijven, een prettige plek om te wonen, een topvestigingslocatie voor bedrijven en een stad die toekomstbestendig is voor de veranderingen die zullen komen. Een plek die investeerders en bedrijvigheid aantrekt, maar die vooral voor de huidige bewoners het centrale middelpunt is. Het is nadrukkelijk een integraal verhaal en geeft daarmee een antwoord op verschillende vraagstukken op het gebied van economie, erfgoed, mobiliteit, wonen, klimaat, natuur en ruimtelijke kwaliteit. Het is een verhaal waarmee de gemeente en ontwikkelaars samen aan de slag moeten. Een document waarmee de gemeente keuzes kan maken en dat invulling geeft aan investeringen, maar ook een document dat ontwikkelaars en initiatiefnemers enthousiasmeert en handvatten biedt. Het legt de lat en is een eerste voorstel. Deze lat is nog niet in beton gegoten en elk project is uniek. Vervolgonderzoeken en de ervaringen zullen leiden tot een aanscherping en de doorontwikkeling van de norm. Daarmee is het ontwikkelperspectief nadrukkelijk geen groenplan, maar een groeistrategie.

Om tot dit ontwikkelperspectief te komen zijn de huidige kwaliteiten, kansen en uitdagingen in kaart gebracht. Dit heeft geleid tot het definiëren van de urgentie en de opgave voor het centrum. Het antwoord hierop is de transformatie tot een stadspark. Dit stadspark is uitgewerkt in zeven onderwerpen, waarna alles samenkomt in de verbeelding van het ontwikkelperspectief. Daarna wordt de Apeldoornse norm toegelicht, een ambitie waaraan alle ontwikkelingen in de stad zich moeten conformeren. Deze normen vormen een eerste ijkpunt en worden na het opleveren van het ontwikkelperspectief aangescherpt en bijgesteld. De normen worden geïllustreerd aan de hand van vijf uiteenlopende voorbeeldprojecten. Het ontwikkelperspectief sluit af met het schetsen van de strategie, de methode om het stadspark echt te kunnen ontwikkelen.

Het ontwikkelperspectief vormt een onderdeel van de Omgevingsvisie waarin Apeldoorn evenzeer kleur zal bekennen in haar integrale ruimtelijke strategie voor de komende periode. Voor de hoofdstad van de Veluwe is het groene DNA een belangrijke drager voor een unieke stedelijke ontwikkeling van de hele gemeente.

Het plan is samen met verschillende stakeholders tot stand gekomen. Ten eerste aan de hand van workshops met ambtenaren van de gemeente. Daarnaast hebben er gesprekken plaatsgevonden met verschillende ontwikkelende partijen in Apeldoorn en is er een webinar geweest om de ideeënvorming rondom het ontwikkelperspectief te delen en ideeën op te halen. Ook is er een serie inspiratiesessies georganiseerd met diverse bekende sprekers. Daarnaast zijn er diverse onderzoeken gedaan om het verhaal kracht bij te zetten, zoals een verkeersonderzoek en een marktanalyse.

Dit ontwikkelperspectief is zeker geen eindpunt. Het is een inspiratiedocument dat verschillende onderwerpen samenbrengt, initiatiefnemers stuurt en enthousiasmeert. Daarnaast is het de start van de realisatie van het stadspark en vormt het de basis voor verschillende onderzoeken, verdiepingsslagen, uitwerkingen, het uitrollen van sturingsmechanismen en het uitdiepen van de realisatiestrategie.

A large, light green, stylized number '2' is positioned in the background, partially overlapping the text. It has a thick, rounded stroke and a white interior.

ANALYSE EN POSITIONERING

Het volgende hoofdstuk bevat de analyse van Apeldoorn en het centrum. Deze analyse is de basis voor het ontwikkelperspectief en biedt aanknopingspunten.



1880
Apeldoorn als dorp op
de kruising van twee
wegen aan de Grift
(bron: topotijdreis.nl)



1920
Apeldoorn groeit
waarbij het centrum
verdicht en de
omliggende wijken
ontstaan
(bron: topotijdreis.nl)



2020
Apeldoorn uitgegroeid
tot elfde stad van
Nederland
(bron: topotijdreis.nl)

HET VERLEDEN

HET BEGIN

Apeldoorn is ontstaan op de landschappelijke overgang van de hooggelegen gebieden van de Veluwe naar de laaggelegen IJsselvallei en wordt gekenmerkt door de verschillende sprengengebieden waarlangs watermolens werden gebouwd. Apeldoorn kent een agrarische oorsprong en is ontstaan in de directe nabijheid van verschillende oude akkergebieden (de zogenaamde enken), op de kruising van twee belangrijke handelswegen. Het werd gekenmerkt door een bescheiden dorpskern met een kerk (op de plek van het huidige Raadhuisplein). In 1685 werd Paleis Het Loo gebouwd wat bijdroeg aan de ontwikkeling van Apeldoorn, maar het bleef een bescheiden dorp. De Loolaan deed dienst als statige verbinding tussen de kerk en het jachtslot.

VILLADORP

In de tweede helft van de 19de eeuw ontwikkelde Apeldoorn zich langzaam tot een lommerrijk villadorp. De Dorpsstraat (nu de Hoofdstraat) transformeerde tot een winkelstraat. Parallel hieraan werd de Stationsstraat met laanbeplanting en grote villa-achtige bebouwing aangelegd. Deze straat verbond de nieuwe wijk De Parken, ontstaan door het planmatig uitverkavelen van o.a. het landgoed De Pasch, met het station. De bebouwing stond verspreid langs de straten en riant wonen in het groen was hier het thema. Enkel rond sommige delen van de Hoofdstraat sloot de bebouwing zich meer. Door de wijken met een groen karakter, de bosrijke omgeving en Het Loo was Apeldoorn een interessante omgeving voor toeristen, en kende verschillende herbergen en pensions.

INDUSTRIALISATIE

De aanleg van wegen, het spoor en het kanaal zorgde voor een groeispurt van het dorp. Doordat het isolement van het dorp werd verbroken ontstond langs het kanaal aan de zijde van het dorp ruimte voor industrie (naast de bestaande papierindustrie o.a. zeep, machines en rijwielen). Door het ontwikkelen van deze industrie ontstond er ook veel kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid.

MODERNE UITBREIDINGEN

In de 20ste eeuw transformeerde Apeldoorn tot een stad, waarvoor voor het centrumgebied een aantal uitbreidingsplannen zijn opgesteld. Het plan met de meeste invloed was het schetsplan *Centrum en City* dat werd ontwikkeld na de Tweede Wereldoorlog met het idee om Apeldoorn te laten uitgroeien tot 'tweede schrijftafel' van Nederland. Het plan voorzag in een compacte moderne stad, met een winkelgebied, een kantoorgebied en een nieuwe ruime wegenstructuur.

Stationsstraat, 1915 (bron: CODA Archief)



CULTUURHISTORIE EN STEDENBOUW

Door de specifieke ontstaansgeschiedenis van Apeldoorn verschilt de stad erg van steden in de omgeving, zoals Zutphen en Deventer. Het cultuurhistorisch onderzoek beschrijft verschillende terugkomende elementen in de stad.

LANGE LIJNEN

Apeldoorn is ontstaan langs de historische lijnen en deze bepalen nog steeds de hoofdstructuur van de binnenstad. De lange lijnen zijn in de stad opgebouwd uit kleine elementen en daardoor divers, maar zijn over een lange lengte herkenbaar. Elke lijn heeft zijn eigen karakter. Door een veelheid van knopen en hoeken en relatief korte straatlengtes daartussen worden de lange lijnen niet ervaren als straten met lange wanden.

Verschillende lange lijnen zijn in de loop van de tijd verloren gegaan en opgeknipt, waardoor ze minder goed leesbaar zijn. Voorbeeld hiervan is de discontinuë langzame verkeersverbinding aan de linkerzijde van het Apeldoorns Kanaal en de Hoofdstraat die van de Arnhemseweg wordt gescheiden door het spoor.

LOSHEID, BINNENTERREINEN, STEGEN EN POORTEN

Apeldoorn kent een relatief losse structuur omdat er nooit sprake is geweest van ruimtegebrek. De bebouwing staat veelal los van elkaar, er zijn binnenterreinen, achterstraten en stegen. De binnenterreinen vormen de tegenpool van de continuïteit van de straten. Rustig en beschermt, verbonden door een poort of steeg met de buitenwereld. Het contrast tussen de hoven en straten is een van de typisch Apeldoornse kenmerken. In de loop van de tijd zijn veel van deze hoven getransformeerd tot parkeerhoven of verdwenen door het verdiepen van de panden.

HISTORISCHE GELAAGDHEID

Typisch Apeldoorn is dat de verschillende ontwikkelconcepten uit de diverse tijdslagen naast elkaar liggen of elkaar zelfs overlappen. Deze deelgebieden kennen ieder hun eigen opbouw en karakter, wat gezamenlijk het verhaal van Apeldoorn vertelt. Ook deze deelgebieden zijn echter niet meer ongeschonden. Bij elke nieuwe ingreep wordt er opnieuw een stukje van de binnenstad herschreven. In deze gelaagde en gefragmenteerde opbouw is het belangrijk dat de verschillende sferen niet verder verbrokkelen, maar binnen een grotere samenhang herkenbaar blijven en dat ze juist versterkt en verbeterd worden. De vernieuwing van de binnenstad streeft dan ook bewust geen breuk met het

verleden na, maar een ontwikkeling die voortbouwt op de kwaliteiten die Apeldoorn al heeft.

Historische kern - De Hoofdstraat (toenmalige Dorpsstraat) is de oudste ruggengraat van de stad en maakt een historisch dubbel assenkruis met de Asselsestraat - Deventerstraat en de Griff. Dit deelgebied wordt gekenmerkt door een aaneenrijging van individueel vormgegeven woon- en winkelpanden, van elkaar gescheiden door diverse poorten en steegjes. De losse bebouwingsstructuur, rangorde van straten en diversiteit in bouwstijlen en kaveltypes laten het historische weefsel zien. De oude dorpse structuur is soms nog te herkennen tussen de panden van begin 1900. De smalle historische winkelstraten binnen de driehoek Hoofdstraat - Nieuwstraat - Korenstraat zijn het meest karakteristiek. Het kenmerkende onderscheid tussen hoofdstraten en achter- of bijstraten geeft elke straat zijn eigen sfeer en functie, wat zorgt voor een rijk en afwisselend ruimtebeeld.

Kanaalzone - Door de aanwezigheid van het kanaal dat werd gebruikt voor transport, heeft dit gebied een industrieel verleden. Vanaf de aanleg van het kanaal heeft het zich getransformeerd van landgoed tot industrieterrein en uiteindelijk tot binnenstedelijk woonmilieu. Het industriële karakter is nog zichtbaar door de aanwezigheid van enkele fabriekscomplexen, kantoren en woningen met aan huis gebonden nijverheid. Van oudsher kent het gebied grote contrasten in maat en schaal. Vooral het contrast tussen kleine arbeidershuisjes en grote fabrieken of gashouders bepaalde het zicht en zorgde voor een afwisselend stadsbeeld. Typerend voor de structuur is de menging van grote en kleine kavels waarin de historische verkavelingsrichting van de landbouwgronden en de oude landwegen (o.a. de Molenstraat) nog herkenbaar zijn. De laatste jaren is in het kader van de sleutelopgave *Kanaaloevers* een transformatie ingezet tot een nieuwe stedelijkheid met voornamelijk wonen.

Apeldoornse huisjes - Op verschillende plekken o.a. aan het kanaal zijn de typisch Apeldoornse huisjes nog te vinden. Deze woonbuurten worden gekenmerkt door een informeel straatbeeld met een homogene bebouwing van (half)vrijstaande woningen van een of twee lagen met kap. De overwegend rechthoekige verkaveling laat smalle woonkavels met diepe achtertuinen en ondiepe voortuinen zien. De winkelpuien, aanbouwen en/of bijgebouwen op het zij- en achtererf verwijzen naar de (oorspronkelijke) aanwezigheid van kleinschalige bedrijvigheid zoals aan huis gebonden detailhandel en ambacht. De 19e-eeuwse huisjes hebben een rijke detaillering en materiaalgebruik, de latere varianten kennen een meer eenvoudige baksteenarchitectuur met ambachtelijke detaillering. Het kleinschalige en fijn gedetailleerde karakter van de bebouwing is typerend voor Apeldoorn.

Villa's en lanen - Het gebied rondom het Oranjepark is onderdeel van de villabuurt De Parken en wordt gekenmerkt door een ruime, lommerrijke opzet met lanen en deels monumentale bomen. In de grote woonkavels zijn de richtingen van het onderliggend landschap nog herkenbaar. De voor- en zijtuinen vormen de omlijsting van de statige alzijdige villa's en zorgen voor het typerende tuinkarakter. Langs de brede straten en rondom de parken staan vaak zeer grote villa's op ruime kavels, terwijl langs de smalle straten vaak iets lagere of compactere villa's op kleinere kavels te vinden zijn. De veelal vrijstaande bebouwing kent een eenheid in verscheidenheid, is rijk gedetailleerd en historisch gezien vaak kleurrijk. De tuinbeplanting en het lanenstelsel hebben daarbij een bindende werking en zorgen voor de onderlinge samenhang.

Centrum- & Cityplan - Door het schetsplan *Centrum en City* werd op verschillende plekken drastisch gebroken met de historische en kleinschalige opbouw van de bestaande stad, die hiervoor gedeeltelijk werd gesloopt. De grote infrastructuur werd leidend voor de verkaveling, maar het plan werd voortijdig afgebroken. Het straatbeeld wordt nu bepaald door de min of meer losse aaneenrijging van overwegend grote en langgerekte bouwblokken in formele stijl, die samen de wanden van de straatruimtes vormen. Het Amaliapark, voorheen Brinkpark naar de voormalige Apeldoornse brink, vormt als open groene ruimte een historisch gegeven in het gebied. Door het omarmen van de grote schaal van de huidige stedenbouwkundige situatie maken de kleurloze monotone wanden plaats voor meer variatie in materiaal en kleur, en is er meer aandacht voor de aansluiting op het maaiveld.

Cultuurkwartier 'Beekpark' - Het voorheen agrarisch gebied van de Apeldoornse enk werd halverwege de 19e eeuw bebouwd met Apeldoornse huisjes, enkele schoolgebouwen en park Tivoli. Door de grootschalige sloop in het kader van het plan *Centrum en City* werd radicaal gebroken met de agrarische verkaveling. Het huidige beeld wordt gekenmerkt door formele straatbeelden met overwegend grote eigennijge gebouwen uit verschillende bouwperiodes met een gevarieerd (cultuur)programma. In de plinten zijn veel openbare functies te vinden en de openbare ruimte is monumentaal ingericht. De voormalige ACEC-fabriek uit de jaren '50 vormt de verbindende schakel tussen de binnenstad en het cultuurkwartier.



Er zijn in het centrum 6 deelgebieden te onderscheiden. Elk deelgebied is weergegeven met een kleur in twee tinten: een donkere tint voor de oudbouw en een lichte voor de nieuwbouw in het gebied. (bron: Cultuurhistorische en ruimtelijke analyse, Gemeente Apeldoorn)

	<i>Historische kern</i>
	<i>Kanaalzone</i>
	<i>Villa's en lanen</i>
	<i>Apeldoornse huisjes</i>
	<i>Centrum- & Cityplan</i>
	<i>Cultuurkwartier Beekpark</i>



Hoofdstraat - hoek Raadhuisplein (bron: google.nl)



Kalverstraat (bron: google.nl)

DE TRADITIE VAN RUIMTELIJKE ORDENING

De stad Apeldoorn kent een rijke traditie op het gebied van ruimtelijke ordening, wat zich uit in de verschillende studies, visies en beleid. Deze verschillende studies vormen een vertrekpunt voor het opstellen van het ontwikkelperspectief voor de binnenstad. Van de belangrijkste stukken is hieronder een korte samenvatting weergegeven.

GROENPLAN

Het *Groenplan* (2018) is een reactie op de verminderende kwaliteit van het groen: het is versoberd en is op plekken sleets geraakt. Mede hierdoor gaven de bewoners van Apeldoorn de uitstraling van het groen een score van 6.5, wat weinig is voor een groene stad als Apeldoorn. Het document beschrijft drie nieuwe groene doelen: het verbeteren van het natuurlijke ecosysteem en daarmee onze biodiversiteit, het beperken van de gevolgen van klimaatverandering en het bijdragen aan de gezondheid van de inwoners van Apeldoorn. Er wordt invulling gegeven aan deze doelen door vier integrale opgaven: het versterken van het groen-blauw netwerk in en om de stad, meer groen en blauw in de binnenstad, meer en beter groen in wijken en dorpen en het versterken van karakteristieke landschappen. Het ontwikkelperspectief continueert dit en zet in op de verbetering van de kwaliteit van het groen en het verbeteren van de verblijfskwaliteit.

DE GROENE MAL VAN APELDOORN

Door middel van de *Groene Mal* (2002) wil Apeldoorn zich profileren als groene stad waar het goed wonen en werken is: ontwikkeling is goed, maar dan wel met behoud en versterking van de groene identiteit die Apeldoorn tot een gewilde vestigingsstad maakt. In de *Groene Mal* zijn doelstellingen geformuleerd die gericht zijn op drie niveaus: het omliggende landschap, de verbinding tussen de stad en het omliggende landschap, en de structuren die de stad dooraderen. Expliciet richt het zich op de zeven belangrijke structuren: de beken en sprengen, de kanaalzone, de lanen, de parken, de grote groengebieden, de weteringen en de groene wiggen. In het ontwikkelperspectief worden deze structuren gewaardeerd en meegenomen.

DIK APELDOORNS STADSKOOKBOEK

Het *Dik Apeldoorns Stadskookboek* (2014) is het laatste deel in een serie van kookboeken voor Apeldoorn. Het boek dient als inspiratiebron voor alle betrokkenen in de stad om zelf aan de slag te gaan met de woonomgeving.

Het kookboek noemt een aantal basisingrediënten voor Apeldoorn: iedereen een eigen tuin, contrasten maken het spannend, geworteld in historische grond, lange lijnen, beken en sprengen, bedrijven gegrond aan stromend water, het Apeldoorns Kanaal, unieke gebouwen en stadsranden. Verder worden een aantal beeldbepalende ingrediënten voor de binnenstad genoemd: lappendeken van gebiedjes, losheid en luchtigheid geeft charme, lange lijnen geven houvast bij het vinden van de weg, kruisingen en hoeken variëren het straatbeeld, binnenterreinen zijn verborgen schatten van de binnenstad, historische panden zijn juweeltjes in de binnenstad, de Grift loopt door tot in het hart van de stad, en wonen in de binnenstad betekent bijzondere buurtjes. Het ontwikkelperspectief is complementair aan de kookboeken van Apeldoorn.

CULTUURHISTORISCHE EN RUIMTELIJKE ANALYSE

Om transformaties van de binnenstad te sturen en de uitstraling en verblijfskwaliteit te verbeteren is deze cultuurhistorische en ruimtelijke analyse (2009) vervaardigd. Een grondige analyse van de binnenstad en deelgebieden vormt de basis voor de aanbevelingen. Uit de analyse komen een aantal structuurthema's voort die per gebied bekeken worden. Dit zijn losheid, lange lijnen, knopen en hoeken, straatlengtes, binnenterreinen, steegjes-poorten-doorzichten, grote ruimtes en bomen-lanen-bos. Voor de verschillende thema's worden conclusies en aanbevelingen aangedragen. De cultuurhistorie vormt een belangrijke basis vanwaaruit het ontwikkelperspectief vertrekt.

PUBLIC SPACES AND PUBLIC LIFE

Gehl Architects heeft een analyse en visie opgesteld voor de binnenstad van Apeldoorn (2009). Het rapport bevat een uitgebreide analyse en biedt een aantal adviezen voor de verdere ontwikkeling van de binnenstad. De vijf belangrijkste conclusies uit de analyse zijn dat het een stad is met goede voorzieningen, dat de stad goed beloopbaar is, monofunctioneel is, de openbare ruimte een lage kwaliteit heeft en verkeersproblemen kent (geluidsoverlast, geparkeerde auto's en fietsen).

Aan de hand van deze analyse zijn adviezen opgesteld die gebundeld zijn onder vijf verschillende thema's: de Apeldoornse kwaliteiten behouden en versterken, de focus op voetgangers, een transformatie tot een multifunctioneel gebied met geprogrammeerde ruimtes, stimuleren van het kunnen genieten van de stad, en het verkeersnetwerk moderniseren. Verschillende punten uit de visie zijn meegenomen en dienen als basis.

PVA BINNENTERREINEN

In het rapport *Public Spaces and Public Life* worden de binnenterreinen benoemd als potentiële verblijfsplekken. Deze hebben een wezenlijk andere belevingswaarde dan de straten en pleinen van de binnenstad. Met het toenemende besef van de cultuurhistorische kwaliteit en de toenemende aandacht voor klimaatadaptatie, vergroening en de belevingswaarde, komen de binnenterreinen weer onder de aandacht. Het document (2019) illustreert de mogelijkheden aan de hand van een aantal voorbeelduitwerkingen. De binnenterreinen vormen een cruciale schakel in het ontwikkelperspectief en zijn er een integraal onderdeel van.

VISIE BINNENSTAD APELDOORN

In 2019 heeft SITE de visie van de binnenstad opgeleverd, de basis voor het opstellen van dit ontwikkelperspectief. Het document schetst de urgentie voor actie, de grote agenda van de binnenstad ontbreekt: Apeldoorn toont te weinig gezicht, logische structuren en verbindingen ontbreken, de binnenstad is een donut en het Veluws landschap is niet zichtbaar. De binnenstad als stadspark wordt geïntroduceerd, waarbij vier ambities worden gesteld: de groenste binnenstad van NL (Parknorm), een groen netwerk (grande via), introduceren van informaliteit (de paadjes) en werken aan de identiteit (de Canon). Deze visie is de basis en het vertrekpunt voor het ontwikkelperspectief. Onderwerpen die zijn geadresseerd worden uitgediept en aangescherpt.

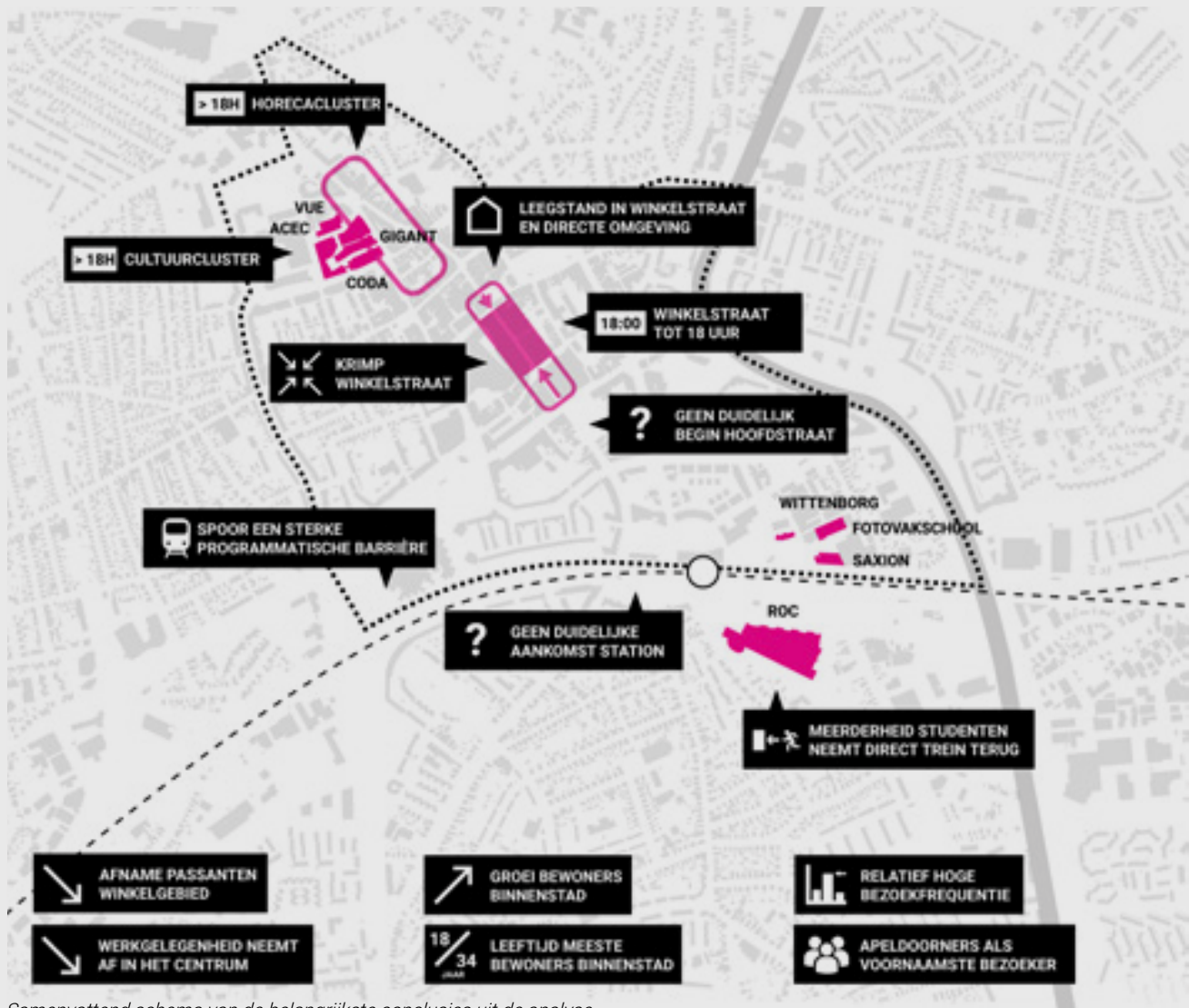
MARKTVERKENNING APELDOORN

In 2020 heeft CBRE een marktverkenning gedaan voor het centrum van Apeldoorn. Het document schetst een beeld van het huidige programma van Apeldoorn, de marktbehoefte en landelijke trends. Er wordt benoemd dat er gestuurd dient te worden op functiemenging, zowel op niveau van de binnenstad als op pandniveau. Tegelijkertijd wordt de binnenstad gedomineerd door modezaken en heeft Apeldoorn te maken met leegstand, met name in de aanloopstraten. CBRE verwacht dat de winkelmeters de komende jaren dalen. De horeca in de binnenstad bestaat met name uit de traditionele 'natte' horeca en is sterk geclusterd rondom het uitgaansgebied (Caterplein). Er liggen kansen voor andere typen horeca, zoals daghoreca.

De komende jaren is er nog meer behoefte aan wonen in het centrum, waarbij leegstaande panden kansrijk zijn om te transformeren tot woningen. Tot slot is de kantorenmarkt qua omvang en liquiditeit in lijn met de grootte van de stad, maar ontbreekt er een typologie of kantorencollocatie. In kwantitatieve zin is er in Apeldoorn geen behoefte aan meer kantoren, maar wel aan nieuwere, moderne kantoren en een hoogwaardige, multifunctionele kantoor-/werklocatie.



Een selectie van de verschillende onderzoeken en rapporten die aan het ontwikkelperspectief ten grondslag liggen (diverse bronnen)



Samenvattend schema van de belangrijkste conclusies uit de analyse

PROGRAMMA EN ECONOMIE

De binnenstad van Apeldoorn heeft een echt winkelhart met specifieke horecapleinen en een clustering van de culturele voorzieningen. Met dit programmatische profiel onderscheidt Apeldoorn zich weinig van andere Nederlandse (regio)steden. In het economisch profiel van Apeldoorn is juist specialisatie in bedrijvigheid terug te zien. Sectoren als safety & security, toegepaste kennis & innovatie, circulariteit en cleantech zijn belangrijke dragers voor de economische identiteit van Apeldoorn.

HOGE CONCENTRATIE RETAIL

Het kerngebied van de binnenstad van Apeldoorn bestaat voor het overgrote deel uit winkels. Maar liefst 40% van het winkelvloeroppervlak in het centrum valt in de categorie 'mode & luxe'. Deze kledingwinkels bevinden zich in het centrale gedeelte van de Hoofdstraat, grofweg tussen de Deventerstraat en Kanaalstraat en de Oranjerie. Concentratie is niet per se negatief, maar het winkelaanbod is momenteel zo dominant dat er een monofunctioneel straatbeeld ontstaat.

Daarnaast is het dagelijkse aanbod (waaronder supermarkten) erg minimaal (CBRE, 2020). Zo zien we in binnensteden vaak nieuwe city- en to go-concepten. Deze trends zijn niet terug te zien in de Apeldoornse binnenstad. De trend naar een meer gemixt voorzieningengebied in Apeldoorn is enigszins terug te zien in de dienstverlening. Het aantal zaken in deze sector in dit gebied is in de afgelopen drie jaar toegenomen (CBRE, 2020).

LEEGSTAND

De opkomst van online winkelen zorgt voor een kentering in het huidige winkellandschap. Net als in alle andere steden resulteert dit in een toename van leegstand. Waar vroeger de leegstand zich beperkte tot de gebieden rondom de Hoofdstraat, is die nu doorgedrongen tot in de Hoofdstraat. Veel leegstand betreft de kleinere winkels (CBRE, 2020). Daarnaast zijn bezoekers op zoek naar een totaalbeleving en willen zij naast een divers aanbod geprikkeld en verrast worden, waardoor ze Apeldoorn vaker links laten liggen en voor grotere steden als Utrecht, Amersfoort en Amsterdam kiezen (Koopstromenonderzoek Oost-Nederland, 2019). Daarnaast is de werkgelegenheid in de binnenstad van Apeldoorn de afgelopen jaren afgenomen (CBRE, 2020).

STERKE CLUSTERING HORECA

De horeca in de binnenstad van Apeldoorn is sterk geconcentreerd rondom het Caterplein en Leienplein. Een kleinere concentratie bevindt zich rond het Raadhuisplein/

Marktplaats. De sterke clustering is opmerkelijk voor een stad met deze omvang en komt in andere (regio) steden niet of nauwelijks voor (CBRE, 2020). Buiten de huidige clusters is de horeca weinig aanwezig in de binnenstad. CBRE (2020) voorziet mede als gevolg van de COVID-19-crisis een afname in de 'natte' horeca en uitgaansgelegenheden. Deze ontwikkeling is erg relevant voor Apeldoorn, want deze 'klassieke' horecazaken zijn op dit moment juist sterk vertegenwoordigd in de binnenstad. Aan de andere kant is het aanbod 'daghoreca' (lunch- en koffiezaken) juist relatief klein, terwijl dit type horeca landelijk gezien toeneemt. Deze zaken zijn zelfs nagenoeg afwezig in het zuidelijk deel van de binnenstad.

BESTEMMINGSVERKEER

Door de sterke concentratie van winkels, horeca en cultuur, is er op bepaalde momenten op de dag en week weinig activiteit in de binnenstad. Zo begint de Hoofdstraat vlak bij het Stationsplein, maar komt deze pas echt tot leven voorbij de Hofstraat. Hier zorgt de aanwezigheid van veel retailwinkels ervoor dat er voornamelijk overdag activiteit is. In de avond is het hier stil. Het Caterplein en het cultuurcluster leven juist op wanneer de winkels gesloten zijn. Hierdoor wordt bestemmingsverkeer aangemoedigd en zijn bezoekers minder geneigd langer dan strikt noodzakelijk in dit gebied te verblijven en verschillende plekken te bezoeken.

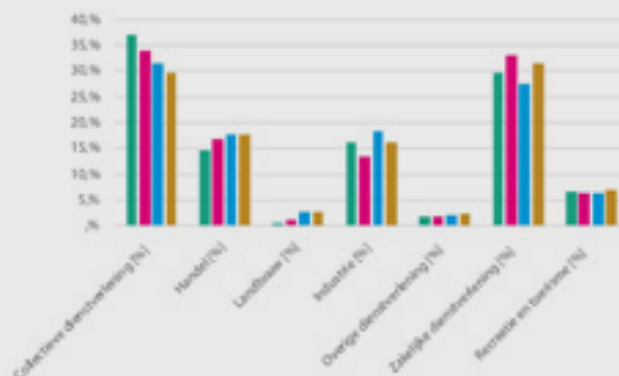
HOGE BEZOEKFREQUENTIE BINNENSTAD

Vergeleken met 2010 hebben bijna alle locaties in Oost-Nederland (2020) te maken met omzetafname, met name in de niet-dagelijkse sector als gevolg van de toenemende online kooporiëntatie. Ook het aantal passanten in de binnenstad neemt over de jaren af. Bezoekers die van de binnenstad gebruikmaken, zijn voornamelijk de Apeldoorners zelf en ze kennen een sterke binding met de stad. De binding van de Apeldoorners met de binnenstad loopt echter wel terug. In 2015 besteedden de Apeldoorners 29% van het geld voor niet-dagelijkse artikelen in de binnenstad. In 2019 is dat gezakt tot 23%. Daarmee blijft Apeldoorn ook achter ten opzichte van referentielocaties (28%). Ook qua toevloeiing blijft Apeldoorn achter bij de referentielocaties: 24% in Apeldoorn t.o.v. 45% van de referentielocaties (Koopstromenonderzoek Oost-Nederland, 2019). Hier ligt een kans voor de stad om huidige bezoekers te verleiden langer in het gebied te verblijven. Anderzijds ligt er ook een kans om bezoekers van de toeristische trekpleisters uit de omgeving naar de binnenstad te trekken.

BEWONERS IN DE BINNENSTAD

Apeldoorn is een echte gezinstad, maar heeft moeite om jongeren aan zich te binden. Juist de binnenstad biedt hier mogelijkheden. Er is nu al een lichte groei te zien in het aantal inwoners in de binnenstad. Deze binnenstadbewoners zijn over het algemeen jong, gemiddeld tussen de 18 en 34 jaar (www.allecijfers.nl, 2020).

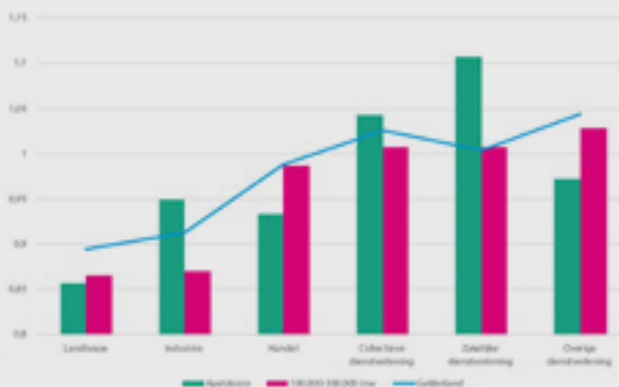
Net als andere Nederlandse steden heeft Apeldoorn te maken met vergrijzing. Naast jonge mensen zijn ouderen ook een kansrijke doelgroep om in de binnenstad te huisvesten, vanwege de bereikbaarheid en de dagelijkse voorzieningen op loopafstand.



Banen per bedrijfsfunctie

VERWACHTE TOENAME STUDENTEN

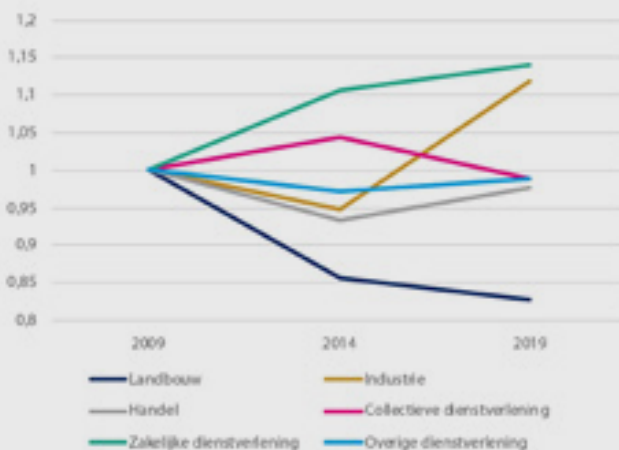
Het onderwijs in de binnenstad is geclusterd rond het station. Apeldoorn heeft een aantal toonaangevende onderwijsinstellingen die de laatste jaren meer studenten aantrekken. Tussen 2006 en 2014 is het aantal studenten in Apeldoorn met 540 extra studenten bijna verdubbeld. In de afgelopen jaren nam de studentenpopulatie, met gemiddeld 10%, sterk toe. Landelijk was dit 4%. Tussen collegejaar 2014-2015 en 2022-2023 wordt een groei verwacht van circa 2000 studenten, die is toe te schrijven aan de (verwachte) groei van Wittenborg University.



Vergelijking ontwikkeling banen naar sector

KOOPSTROMENONDERZOEK

De binnenstad van Apeldoorn wordt met een 7,6 goed beoordeeld door consumenten. Met name de omvang en kwaliteit van het winkelaanbod, de sfeer, veiligheid en bereikbaarheid per fiets worden hoog gewaardeerd. De aanwezigheid van groen en faciliteiten zoals wc's, wifi en bankjes scoren hierbij het laagst. In vergelijking met de benchmarklocaties is de koopkrachtbinding vanuit de eigen gemeente in Apeldoorn iets lager dan gemiddeld. Binnen Oost-Nederland hebben Apeldoorn, Enschede en Zwolle de detailhandel met de hoogste omzet en marktaandeel. Tegelijkertijd is de werkgelegenheid in de detailhandel sterk afgenomen en is het aandeel leegstand tussen 2015 en 2019 gelijk gebleven.



Ontwikkeling banen naar sector

WERKGELEGENHEID EN KANSRIJKE SECTOREN IN APeldoORN

Een economische analyse van de gemeente Apeldoorn laat zien dat de industrie, collectieve dienstverlening en zakelijke dienstverlening sterke sectoren zijn die voor veel werkgelegenheid in de stad zorgen. Onder andere het Kadaster, de Belastingdienst en Centraal Beheer zijn belangrijke werkgevers binnen de dienstverlenende sector. IT is binnen deze sector erg belangrijk, wat ook terug te zien is bij deze bedrijven, zoals het belang van cybersecurity bij de Belastingdienst.

VEILIGHEID (SAFETY & SECURITY) EN GEZOND STEDELIJK LEVEN

Waar Apeldoorn zich op economisch gebied in onderscheidt, is het profiel 'Safety & Security'. Dit profiel wordt onder andere vormgegeven door de aanwezigheid van instellingen zoals de marechaussee en de politieacademie. Ook bedrijven zoals de Belastingdienst, waar veiligheid en privacy vooropstaat, en Centraal Beheer (Achmea), dat inzet op een veilige leefomgeving, dragen hieraan bij. Dit profiel sluit ook naadloos aan op de ambitie van Apeldoorn om een kindvriendelijke en veilige stad te zijn. De aanwezige IT sector biedt hier weer grote kansen. Zo wordt IT in toenemende mate toegepast bij bijvoorbeeld stadsontwikkeling binnen het thema Gezond Stedelijk Leven.

CIRCULARITEIT EN CLEANTECH

Apeldoorn is onderdeel van de Cleantech Regio: een samenwerking tussen gemeenten in de regio met als sterke motor schone technologie en als doel het onderwijs en bedrijfsleven in de regio te versterken. In Apeldoorn zijn een groot aantal maakbedrijven en andere bedrijven aanwezig die zich richten op hergebruik/ recycling. Grote bedrijven als Remeha doen veel op het gebied van circulariteit. Het publiek-private initiatief Cirkelstad Apeldoorn laat ook zien dat circulariteit leeft in de stad. In overeenstemming met de klimaatdoelstellingen zijn veel bedrijven binnen de gemeente gericht op hergebruik en recycling.

TOERISME

De aanwezigheid van de Veluwe en landelijke trekpleisters zoals Paleis Het Loo, de Apenheul en Orpheus, maken Apeldoorn aantrekkelijk voor toeristen. In de periode 2014-2019 is het aantal banen in de toeristische sector in Apeldoorn toegenomen met 10,2%. Dit is lager dan het landelijk gemiddelde, terwijl je zou verwachten dat dit met het huidige toeristische aanbod hoger zou liggen. De toeristische trekpleisters in de omgeving hebben de potentie om de toeristische sector in de binnenstad te laten groeien en de binnenstad mee te laten profiteren van het succes.

TOEGEPASTE KENNIS & INNOVATIE

Apeldoorn kent van oudsher industriële activiteiten, die worden gekenmerkt door doeners en makers. Van mensen in overalls en daardoor ook de 'vieze' kant van circulariteit. De groeiende papierindustrie in de 18e eeuw, de opening van de Nettenfabriek in de 19e eeuw en de opkomst van Zwitsal in het begin van de 20e eeuw zijn hier goede voorbeelden van. De ruimte in Apeldoorn biedt mogelijkheden om de doeners opnieuw de ruimte te geven en om daadwerkelijk te experimenteren.

LANDSCHAP EN OPENBARE RUIMTE

Apeldoorn is ontstaan op de overgang van de Veluwe naar de IJsselvallei. De stad wordt getypeerd door zijn losse opzet en erg groene wijken, met voornamelijk vrijstaande huizen met tuin. Hierdoor is Apeldoorn een echte gezinsstad. Het bebouwd gebied wordt verbonden met het landschap door verschillende landschappelijke structuren zoals de sprengen, beken, lanen en het kanaal.

EEN VERHARD CENTRUM EN LAGE VERBLIJFSKWALITEIT

De groene wijken staan in contrast met de uitstraling van het centrum, dat onder de druk van voornamelijk retail en de auto een erg verhard karakter heeft. Verschillende landschappelijke structuren zijn verdwenen en de relatie met de Veluwe is enkel op een paar plekken, zoals het Stationsplein, voelbaar. Andere openbare ruimten, zoals het Marktplein en de Hoofdstraat, zijn monofunctioneel ingericht en zijn een resultaat van het gebruik, waardoor verblijfskwaliteit ontbreekt. Daarnaast zijn er verschillende straten, zoals de Nieuwstraat en de Stationsstraat, waar onder druk van gemotoriseerd verkeer de ruimtelijke en verblijfskwaliteit het onderspit hebben gedolven.

BOS, LAAN, BOOM

Het karakteristieke groen van Apeldoorn heeft geresulteerd in een unieke boomstructuur. Het bos rond de stad gaat over in lanen die structuur geven aan het centrum. In het centrum transformeert het in een lossere boomstructuur, met tuinen en parken die een aangenaam elementen zijn in het verharde karakter.

DE PARKEN VAN APELDOORN

De binnenstad kent twee grote parken, het Amaliapark en het Oranjepark, en wat kleinere parken, zoals het Beekpark. Deze grote parken vormen twee groene eilanden in het versteende centrum en worden op mooie dagen goed gebruikt. Echter de parken liggen gevoelsmatig net buiten het centrum en hebben meer potentie. Daarnaast is de gebruiksdruk op het Oranjepark groot en daardoor is het park kwetsbaar.

ONTBREKEN VAN SAMENHANG EN STRUCTUUR

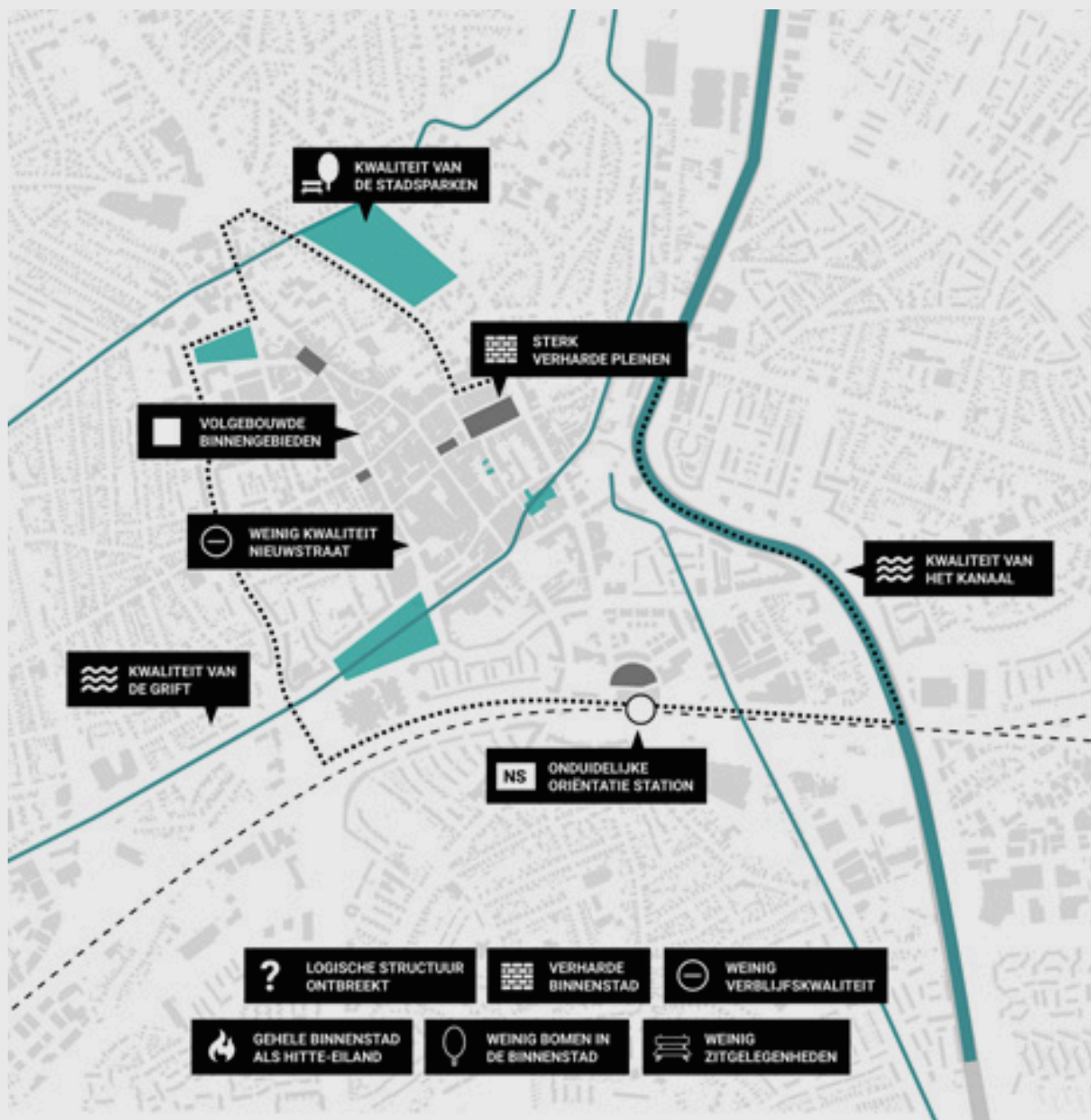
Het centrum wordt naast de verschillende zones uit verschillende tijdslagen, gekenmerkt door diverse gebieden die verschillen in gebruik en uitstraling, en die weinig onderlinge samenhang vertonen. Hierdoor valt het centrum uiteen in verschillende plekken. Daarnaast ontbreekt de structuur. Zo is er geen leesbare route van de binnenstad naar het station en is het cultuurcluster niet verbonden met de hoofdstraat.

KLIMAATVERANDERING

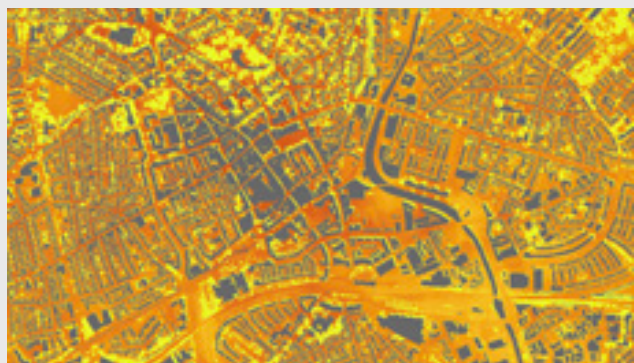
De gevolgen van de klimaatverandering zijn in het gehele land merkbaar, maar Apeldoorn is met de hoge ligging op een helling extra gevoelig. In de zomer extreme hitte en droogte en vanaf de herfst wateroverlast. In de zomer kunnen plekken in de stad meer dan 2 graden warmer worden dan het landschap eromheen, waarbij het Oranjeriehof de koploper is. De gevolgen van de klimatologische veranderingen worden versterkt door het stenige karakter van het centrum, waar de bestrating opwarmt, er weinig groen is om te koelen en water niet kan infiltreren.

VERBETERING VAN HET CENTRUM

Apeldoorn hecht waarde aan het groene karakter en de bijzondere ligging en stuurt met haar beleid op het behouden en versterken daarvan. De laatste jaren is hier hard aan gewerkt. Zo is het Amaliapark aangelegd, de Grift deels weer opengelegd, het Markthof vergroend, en wordt het Grifhof aangepakt. Stuk voor stuk fantastische ingrepen en eerste stappen in de goede richting, maar op het schaalniveau van de binnenstad is meer nodig. Er is behoefte aan een holistische visie en strategie om tot een aangenaam, toekomstbestendig stadshart te komen.



Samenvattend schema van de belangrijkste conclusies uit de analyse



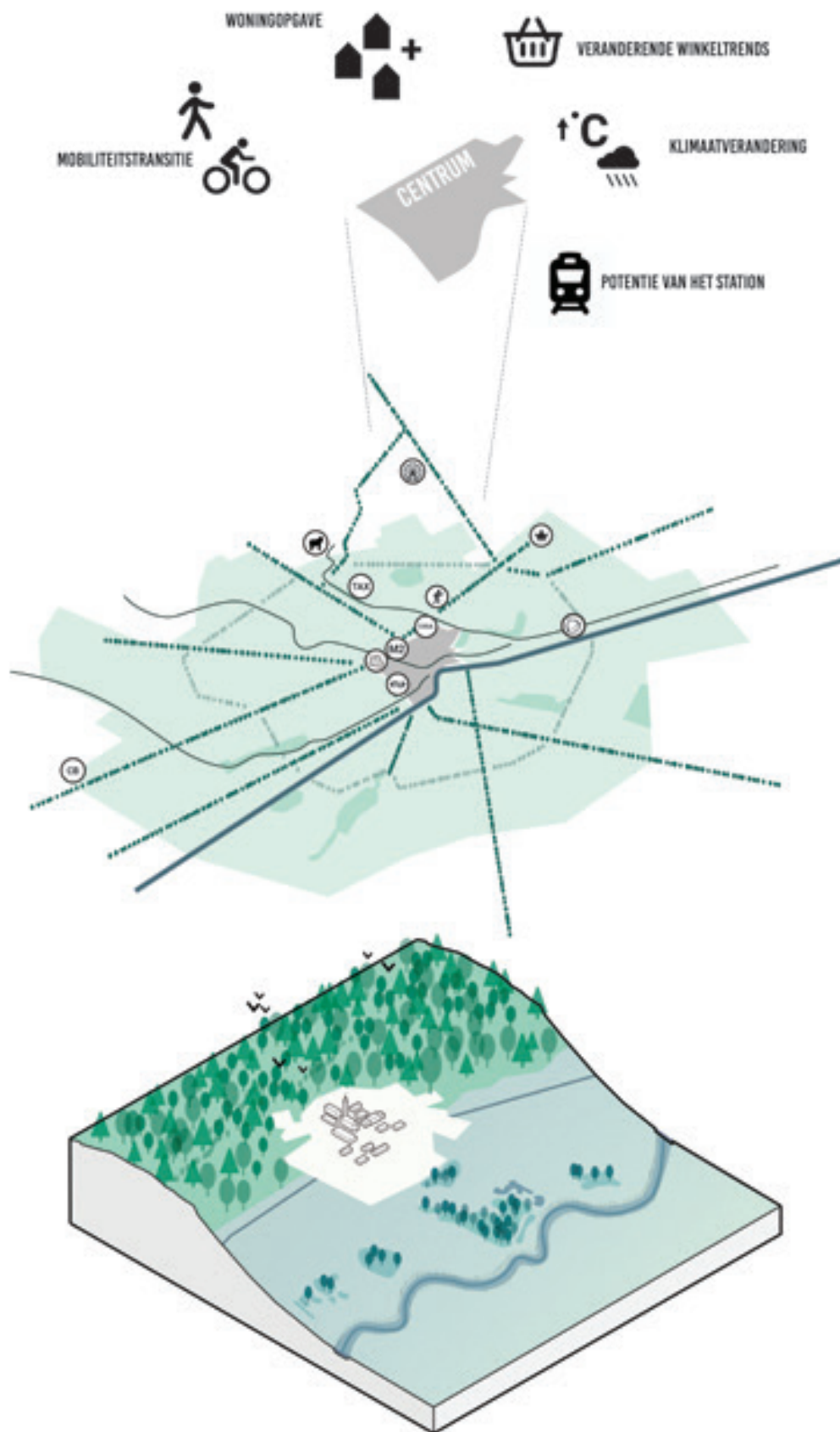
Hitte-eilandeffect (Bron: gemeente Apeldoorn)



Oranjepark als groene oase (bron: www.vanlaarhovencatering.nl)

HET STADSPARK

Het volgende hoofdstuk beschrijft het verhaal van Apeldoorn, startend vanuit de urgentie, waarna de verschillende onderdelen waaruit het park bestaat worden toegelicht.



Apeldoorn als stad tussen de Veluwe en de IJsselvallei is een groene gezinsstad met bovenregionale trekkers. In de binnenstad zijn deze kwaliteiten minder zichtbaar.

VAN URGENTIE ...

Apeldoorn is ontstaan op de landschappelijke overgang van de hooggelegen gebieden van de Veluwe naar de laaggelegen IJsselvallei en heeft in de omgeving veel interessante recreatiegebieden, zoals Bussloo en De Bosweide, en steden als Deventer en Zutphen liggen op een steenworp afstand. Apeldoorn wordt aangemerkt als een groene gezinsstad, de straten zijn groen en het merendeel van de woningen is vrijstaand met voor- en achtertuin. Ook zijn er verschillende grote parken in de stad, zoals het Oranjepark en het Zuiderpark. De stad heeft veel bovenregionale trekkers, zoals Paleis Het Loo, Koningin Julianatoren, de Apenheul en sportlocatie Omnisport. Enkele interessante lokale voorzieningen zijn Theater Orpheus en het museum CODA. Ook zijn er verschillende grote bedrijven gevestigd in de stad zoals het Kadaster, de Belastingdienst en natuurlijk Centraal Beheer.

Deze kwaliteiten staan in contrast met het stenige centrum waar op veel plekken verblijfskwaliteit mist. De

parken liggen aan de rand en hebben weinig interactie met het voorzieningsgebied, en de kwaliteiten van de Veluwe zijn op veel plekken ver te zoeken. De auto drukt zijn stempel op het gebruik van de stad en het station functioneert slecht. De leegstand rukt op en heeft nu ook de Hoofdstraat bereikt. De grote werkgevers zijn verplaatst naar locaties buiten het centrum en ontwikkelaars laten de binnenstad links liggen.

Daarnaast staat Apeldoorn voor een aantal toekomstige opgaven. Het winkellandschap is ingrijpend aan het veranderen, wat zal resulteren in meer leegstand (25.000 m²). De effecten van de klimaatverandering worden duidelijk en er is een groeiende woonvraag waar Apeldoorn een antwoord op wil bieden. Reden voor actie dus.



Veluwe (bron: www.anwb.nl)



Loolaan (bron: www.schrijfwijzer.nl)



Marktplein (bron: www.apeldoorn-actueel.nl)



Berg en Bos (bron: smitsrinsma.nl)



Stationsplein (bron: tgs.nl)



Oranjehof (bron: google.nl)

... NAAR STADSPARK

Net als andere steden is Apeldoorn op zoek naar een verhaal waarmee ze antwoord geeft op de toekomstige veranderingen. Het is tijd om te kiezen voor één verhaal, één identiteit die richting geeft aan de bestaande vraagstukken, maar die toch een zekere vrijheid laat voor toekomstige inzichten. Een identiteit waarmee de stad zich kan onderscheiden van andere steden en een impuls kan geven aan het centrum. Een uitgesproken identiteit en agenda helpen om keuzes te maken en Apeldoorn weer op de kaart te zetten. Het centrum moet zich verbinden met de kwaliteiten van zijn omgeving en zich sterker gaan onderscheiden ten opzichte van andere steden in de regio. Er moet duidelijk een schepje bovenop.

Het eerste deel van deze koers was het opstellen van de visie voor de binnenstad door SITE Urban Development in opdracht van de gemeente Apeldoorn. Hierin is gezocht naar de grote agenda, het verhaal. Er is een perspectief geschetst. Het centrum transformeert tot een stadspark en ademt de Veluwe. Hiermee creëert de stad zijn eigen unieke positie, zonder voorbij te gaan aan de huidige kwaliteiten.

Het betreft nadrukkelijk geen groenplan, maar een groeistrategie. Een ontwikkelperspectief dat zoekt naar het integrale verhaal in verschillende aspecten. De transformatie van het centrum tot een stadspark wordt ingezet om de verblijfskwaliteit te verbeteren, te werken aan de klimaatrobustheid en ruimte te geven aan de biodiversiteit, maar zal ook een antwoord geven op de leegstand, een impuls geven aan de economie, de mobiliteitstransitie in gang zetten en ruimte bieden aan nieuwe woonvormen. Al deze aspecten samen zullen het DNA van de stad versterken en zetten Apeldoorn opnieuw op de kaart. Hierdoor zullen nieuwe inwoners, ontwikkelaars, investeerders en initiatiefnemers zich aanbieden die zich willen conformeren aan de stadsparkgedachte.

Een stad een dergelijke impuls geven is niet nieuw. Een goed voorbeeld is Park Spoor Noord in Antwerpen. Dit voormalig spoorwegemplacement is gelegen in een van de voormalige achterstandswijken van Antwerpen en vormde een barrière tussen verschillende buurten. Door deze barrière op te heffen en te vergroenen is niet alleen een prettig park gecreëerd, maar heeft de ruimte ook verschillende wijken sociaal met elkaar verbonden. Verschillende groepen in de wijk zijn bij elkaar gebracht door een interessante programmering. De transformatie heeft hiermee ook een sociaal-economische impuls gegeven aan de omliggende wijken.

De bij iedereen bekende High Line in New York heeft de westelijke oeverzijde een impuls gegeven, waardoor het een van de hotspots in de stad is geworden. Het vergroende viaduct trekt bedrijven en bewoners aan en draagt bij aan de groene identiteit van de stad. Mensen komen van ver om het spoorviaduct te aanschouwen en maken gebruik van de lokale voorzieningen.

Daarnaast maken verschillende steden plannen om de binnenstad te vergroenen. Rotterdam bijvoorbeeld, dat net heeft aangekondigd zeven grote openbare ruimtes te vergroenen, om zo te werken aan de leefbaarheid van de stad, de verblijfskwaliteit van de stad te vergroten en in te spelen op de toekomstige klimaatverandering.

De ambitie die Apeldoorn zich stelt is groot. Niet het vergroenen van een plein of straat, maar de transformatie van het gehele centrum tot een stadspark. Tegelijkertijd is het niet een onmogelijk doel. Het betreft een langetermijnvisie die gefaseerd uitgevoerd wordt, waarbij alle ontwikkelingen en transformaties bijdragen aan de creatie van het stadspark. Dit zal onder andere een effect hebben op de economie, leefbaarheid en programmering, maar ook nieuwe partijen en mensen aantrekken tot de stad. Met het stadspark gaat Apeldoorn zich ontwikkelen tot een unieke stad met een uitgesproken karakter, die zich niet hoeft te spiegelen aan andere steden.



*Park Spoor Noord
(bron: antwerpenmorgen.be)*



De High Line (bron: timeout.com)



*De Waalhaven, een van de zeven
Rotterdamse Projecten (bron: ad.nl)*

HET STADSPARK

1. EERSTE STADSKERN IN NEDERLAND DIE INTEGRAAL TRANSFORMEERT TOT EEN **VOLWAARDIG STADSPARK**.
10% extra groene ruimte in het stadspark als basis voor de transformatie.
2. HET STADSPARK APELDOORN IS VERBONDEN MET HET OMLIGGENDE LANDSCHAP DOOR **ZEVEN GROENE STAD-LANDVERBINDINGEN**.
25 km aan programmatisch opgeladen recreatieve lijnen als resultaat.
3. HET STADSPARK VERWELKOMT **NIEUWE BEWONERS**.
De binnenstad groeit met **3.000 inwoners** naar een inwonersaantal van 10.000.
4. HET STADSPARK PRESENTEERT HET NIEUWE WERKEN IN DE SPOORZONE. HET STADSPARK WORDT (WEER) **NR1-WERKLOCATIE VAN APELDOORN**.
De Spoorzone als 'Lerend District' met bedrijven, onderwijs en nieuwe voorzieningen voor Apeldoornse samenwerking en innovatie. Faciliteert de **vervangingsvraag van 100.000 m2**.
5. HET STADSPARK PRESENTEERT EEN PASSENDE **STADSPARKMOBILITEIT**.
Naast het prioriteren van de fietser en voetganger en het activeren van het station, faciliteren bestaande en nieuwe garages de mobiliteitstransitie in de vorm van **10 mobiliteitshubs en het halveren van de parkeernorm bij nieuwe ontwikkelingen**.
6. HET STADSPARK PRESENTEERT DE EERSTE WINKELSTRAAT IN NEDERLAND DIE TRANSFORMEERT TOT EEN **VOLWAARDIGE PARKSTRAAT**.
Wonen, winkelen, werken en recreëren komen samen in de Parkstraat. **25.000 m2 winkels herbestemmen**.
7. HET STADSPARK VORMT ÉÉN **GEBIEDSINVESTERINGSZONE**.
Een **revolverend fonds** dat het park in samenhang tot ontwikkeling en exploitatie brengt.
8. WE STARTEN MORGEN MET HET **STADSPARKATELIER**.
Dit **informeert, toetst en daagt de initiatiefnemer uit** (overheden, particuliere investeerders) om aan de slag te gaan met het stadspark.
9. HET STADSPARK KOMT TOT ONTWIKKELING IN **5 DOORDACHT GEKOZEN PROJECTEN**.
De Parkstraat - het Marktpllein - het Spoorpark met het Stationsplein - het Griftpark en de hernieuwde mobiliteitstransitie.
10. AANGRIJPEN VAN **QUICK WINS** VOOR EEN VLIEGENDE START
Aanpakken van gemakkelijke transformatie om snelle stappen te maken in het creëren van het stadspark, bijvoorbeeld het Oranjeriehof.

HET STADSPARK

Het stadspark is een metafoor voor de ambities die het ontwikkelperspectief stelt aan het centrum van Apeldoorn. Stadsparken zijn groene plekken in de stad waar mensen naartoe gaan voor ontspanning, vertier en verblijf. Ze vormen een bestemming met een prettig verblijfsklimaat, waar bezoekers altijd welkom zijn, ook zonder iets aan te schaffen.

Stadsparken zijn opgebouwd uit verschillende elementen die samen een geheel vormen en de interactie met elkaar aangaan. Zo bestaan stadsparken vaak uit een zone met natuurlijke onderdelen (bv. bos), parkdelen (bv. veld) en tuindelen (bv. rozentuin). Ze bieden hierdoor een totaalbeleving en geven ruimte aan een divers palet aan activiteiten. Een stille wandeling en een festival kunnen op dezelfde locatie gehouden worden, omdat de ruimte aanpasbaar is in de tijd, afhankelijk van het gewenste gebruik. De verschillende plekken worden aaneengeregen door de wandeling die ontworpen is voor langzaam verkeer, waar beleving boven efficiëntie gaat.

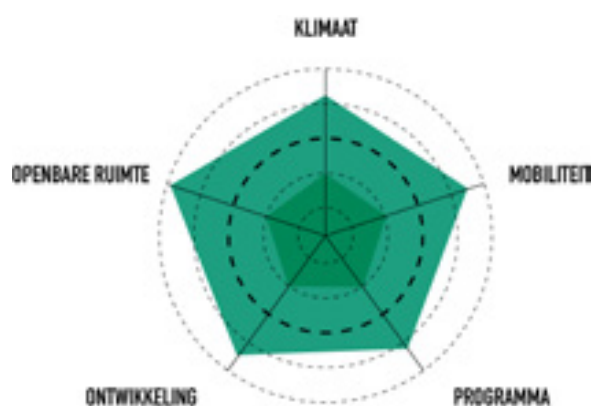
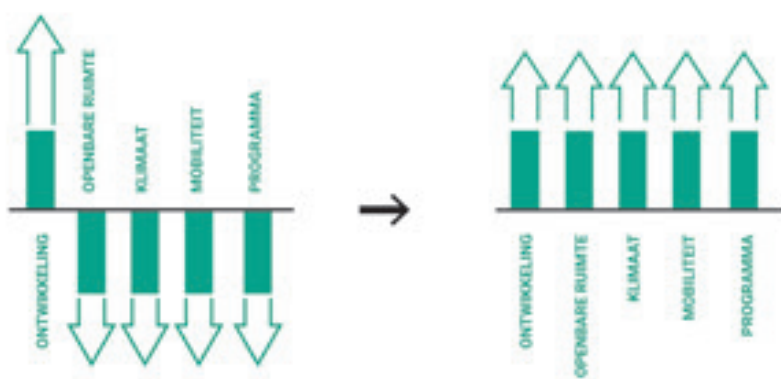
Daarnaast zijn parken goed voor de gezondheid. Ze zijn de groene longen van de stad en ze stimuleren bezoekers om te bewegen en te ontmoeten. Ook zorgen de groene plekken voor schone lucht, ze koelen de stad en zorgen voor waterinfiltratie. Daarnaast zijn parken er niet alleen voor de mens, maar zijn ze een erg belangrijk leef- en foeragegebied voor dieren en vormen ze een aangename aanvulling op de stenigheid van de stad.

DOORVOEREN IN ALLES

Waar reguliere ontwikkelingen vaak de focus op één punt hebben liggen, bijvoorbeeld op bouwen, kennen de transformaties in het stadspark een bredere scope. Het stadsparkconcept wordt doorgevoerd in alle aspecten van de ontwikkeling en vormt de kapstok. Onderwerpen zoals mobiliteit, programma, openbare ruimte en bebouwing worden integraal benaderd en kennen een afhankelijkheid van elkaar. Zo hangt het vergroten van de verblijfskwaliteit samen met bijvoorbeeld de juiste programmering, het starten van de mobiliteitstransitie en klimaatadaptiviteit. Het is een samenspel van verschillende aspecten. Het ontwikkelperspectief is daarom geen groenplan, maar een groeistrategie.



Het stadspark als metafoor voor de ontwikkeling van het centrum van Apeldoorn



Het ontwikkelperspectief is een integraal verhaal en focust daarmee op verschillende aspecten

DE WAARDE VAN GROEN

Iedereen kent de waarde van groen, maar wanneer er bezuinigd wordt is het vaak de eerste post die eruit valt. Recent onderzoek toont aan dat groen zich terugbetaalt. Zo heeft onderzoek van de gemeente Apeldoorn aangetoond dat het park dat is aangelegd in de wijk Zuidbroek, zichzelf heeft terugverdiend. Onder andere door de toename van de woningprijzen, minder wateroverlast en doordat groen beschutting geeft en besparingen in stookkosten.

Groen infiltreert regenwater. Groene gebieden in de stad zijn belangrijk voor de klimaatbestendigheid van de stad en de leefbaarheid voor de inwoners. Het vermindert de kans op wateroverlast, doordat groen ervoor zorgt dat de neerslag kan infiltreren, de grondwaterstand wordt aangevuld en neerslag niet afgevoerd hoeft te worden. Verder kunnen grotere pieken worden opgevangen door het water te verzamelen in grotere groengebieden waar het meer tijd heeft om te infiltreren.

Groen koelt. Waar steden in de zomer opwarmen, zorgt groen voor schaduw en verdamping. Hierdoor heeft groen een verkoelende werking in de zomer en verbetert het microklimaat. Overmatige warmte bedreigt de gezondheid van kwetsbare groepen, verlaagt de arbeidsproductiviteit en heeft negatieve gevolgen voor infrastructuur, waterkwaliteit en grondwaterstand.

Groen vermindert stress. Groene gebieden dragen bij aan een betere gezondheid, hoger welzijn en productiviteit.

Onderzoeken wijzen uit dat mensen in ziekenhuizen sneller herstellen wanneer ze uitzicht hebben op groen. Verder stimuleren aantrekkelijke groene ruimtes beweging, sport en spel, wat ook een positief effect heeft op de gezondheid.

Groen draagt bij aan de sociale cohesie in de buurt. Bewoners hebben meer contact en kennen elkaar. Deze buurten hebben doorgaans minder last van verloedering, overlast en criminaliteit.

Groen trekt bedrijven. Het verfraait de omgeving, kleedt gebouwen aan, verhoogt het microklimaat en werkt positief op de productiviteit. Groene locaties zijn interessant als vestigingslocaties voor bedrijven en ze maken het eenvoudiger personeel te binden.

Groen zorgt voor biodiversiteit. Door het toepassen van ecologisch beheer en het sturen op een grote soortenrijkdom draagt groen bij aan het behoud van (bedreigde) soorten zoals wilde bijen. De bijen vormen een cruciaal onderdeel van ons ecosysteem. Niet alleen verschillende planten en dieren, maar ook het voortbestaan van de mens is afhankelijk van deze soorten. Verder zorgt zo'n natuurlijke stad voor een omgeving waarin kinderen en volwassenen zich kunnen verwonderen over de rijke verscheidenheid van de stadse biodiversiteit.

Groen zorgt voor waardevermeerdering van vastgoed. Uit diverse onderzoeken blijkt de waarde van onroerend goed hoger te liggen bij uitzicht op water (15%), openbare ruimte (10%), park (6%) of plantsoen (5%).

BEGRENZING VAN HET STADSPARK

Een stadspark bestaat uit een duidelijk gemarkeerd gebied. Omdat verschillende begrippen door elkaar gebruikt worden, is de begrenzing van het park vastgelegd.

De wijk Centrum bestaat uit de buurten Binnenstad en De Haven. Het weefsel bevat verschillende typen bebouwing en openbare ruimtes. Van prettige woonbuurten tot winkelgebieden en grootschalige bedrijvigheid. De plangrens van het stadspark wordt getrokken waar de comfortabele groene buurten overgaan in een meer stedelijk verhard weefsel. Groene gebieden buiten het stadspark zijn geen onderdeel van het park, wel wordt er gezocht naar de relatie tussen het park en deze gebieden. Zo ligt de kruising bij Orpheus en de Grote Kerk niet binnen de begrenzing, maar vormt het een belangrijk onderdeel binnen de structuur van de stad en wordt de verbinding gezocht.



De wijk Centrum bestaat uit de buurten Binnenstad en De Haven. Het weefsel bevat verschillende typen, van prettige woonbuurten tot winkelgebieden.



De plangrens van het stadspark wordt getrokken waar de comfortabele groene buurten overgaan in een meer stedelijk weefsel



De definitie van het stadspark

DE ELEMENTEN VAN HET STADSPARK

Het stadspark van Apeldoorn wordt opgebouwd aan de hand van de volgende onderdelen.



STADSPARK WORDT GEDEFINIËRD DOOR DE GROENE OMLIGGENDE WIJKEN EN KENT ÉÉN IDENTITEIT



STAD-LANDVERBINDINGEN DIE HET CENTRUM VERKNOPEN MET HET LANDSCHAP



DE VIER STADSPARKLIJNEN



DE PLEKKEN IN HET STADSPARK: LEVENDIGE PARKPLEINEN EN RUSTIGE GROENE HOVEN



DE PARKMOBILITEIT



DE PARKBLOKKEN

APELDOORN NU



APELDOORN STRAKS



Van een house of brands naar een branded house



De verschillende gebieden en identiteiten binnen het centrum

3.1 ÉÉN STADSPARKIDENTITEIT

GEËNT OP DE LANDSCHAPPELIJKE ONDERLEGGERS EN APELDOORSE KWALITEITEN

Waar het buitengebied en de wijken zich uitspreken en een duidelijke richting kiezen, bekent het centrum geen kleur. Met 'het stadspark' wordt daar een antwoord op gegeven.

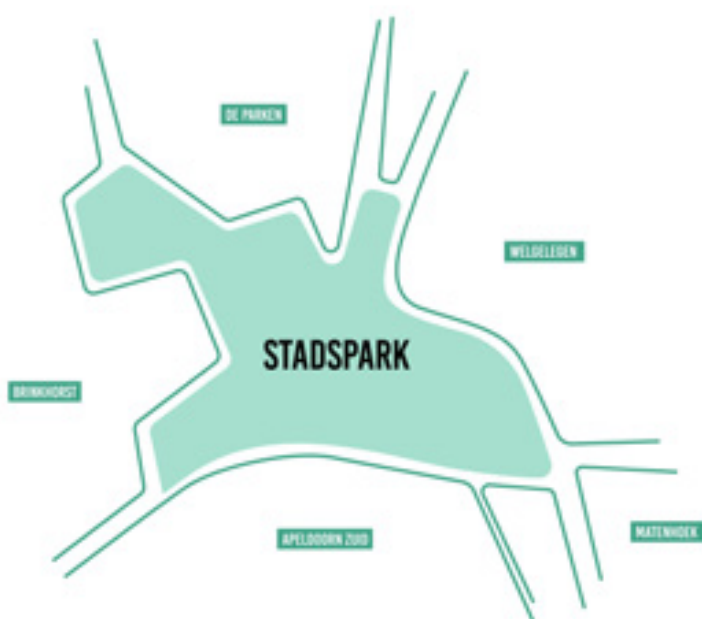
De huidige binnenstad van Apeldoorn is versnipperd en bestaat grofweg uit verschillende ruimtelijke en programmatische zones. Deze zones zijn geen onderdeel van een overkoepelend verhaal. Dit heeft tot gevolg dat projecten als het Zwitsalterrein, Hertzberger Parc, de Nettenfabriek, het Marktplein en de binnenhoven op dit moment hun eigen ontwikkelrichting kiezen en geen onderdeel vormen van een groter geheel.

De huidige binnenstad van Apeldoorn met de verschillende 'programmatische eilanden' kun je vergelijken met wat in de marketingwereld een 'house of brands' wordt genoemd. Hier vallen verschillende sub-identiteiten onder hetzelfde merk Apeldoorn. Het nadeel van een house of brands is dat de verschillende plekken van zichzelf een sterke identiteit moeten hebben, wat voor Apeldoorn niet het geval is.

'A BRANDED HOUSE', EEN STRATEGIE BINNEN DEZELFDE IDENTITEIT

Een aantrekkelijke en toekomstbestendige strategie om Apeldoorn te positioneren is door middel van een 'branded house'. Eén duidelijke identiteit voor Apeldoorn met daaronder verschillende gebieden met accentverschillen en een eigen sfeer en opbouw.

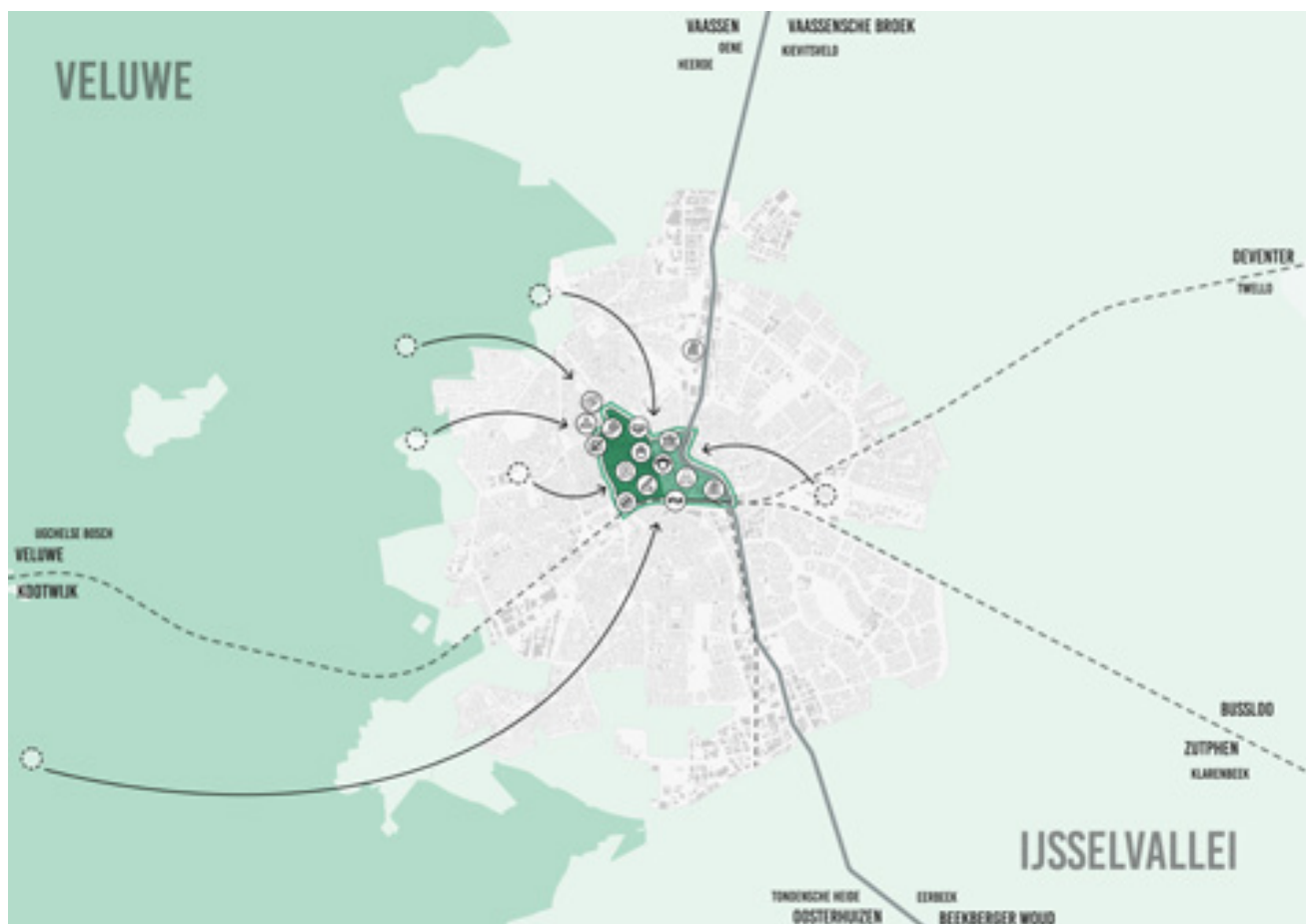
Er is dan ook geen compleet nieuwe identiteit nodig. De stad heeft genoeg sterke vertrekpunten om op verder te bouwen. De eenduidige identiteit vindt haar basis in de Apeldoornse kwaliteiten, de huidige citymarketing en de landschappelijke onderlegger.



Het stadspark heeft een identiteit met daarbinnen accentverschillen

Apeldoorn. Kindvriendelijk, stijlvol en in balans.

Slogan citymarketing van Apeldoorn



De binnenstad als visitekaartje van de omgeving. Hier zie je wat Apeldoorn allemaal te bieden heeft.

DE STADSPARKIDENTITEIT

Wie Apeldoorn zegt, zegt de Veluwe. De stad heeft veel kwaliteiten die je in een dorp terugvindt. Je hebt de rust en de ruimte om comfortabel en groen te wonen op een centrale plek in Nederland, praktisch in de natuur. De citymarketing van de stad speelt hier al goed op in, door juist de kindvriendelijkheid en de rust in te zetten als onderscheidende waarden.

Naast de nabijheid van de Veluwe en de kwaliteiten als woonstad kent Apeldoorn een grote hoeveelheid karakteristiek erfgoed. Ook het onderscheidende bovenregionale aanbod uit de directe omgeving is onlosmakelijk verbonden met de stad. Op unieke wijze worden verschillende thema's als cultuur en educatie gekoppeld aan de groene identiteit van de stad.

Wat echter mist is de weerspiegeling van de USP's uit de omgeving in het centrum. Waar momenteel de omgeving als een visitekaartje van Apeldoorn fungeert, draait het stadspark dit om. Niet enkel de omgeving zelf, maar ook de binnenstad van Apeldoorn wordt het visitekaartje van de stad. Hier ervaar je de sfeer en het groen waar de omgeving bekend om staat en kom je in aanraking met de kwaliteiten die zowel de stad als de omgeving te bieden hebben.

Op deze manier bekent de Apeldoornse binnenstad eindelijk kleur en onderscheidt ze zich duidelijk ten opzichte van andere binnensteden. Daarnaast worden de kansen benut om bezoekers uit de omgeving te verleiden de kennismaking met de binnenstad aan te gaan door een combinatiebezoek of door de binnenstad als startpunt te gebruiken voor een bezoek aan de omgeving.

Vier merkwaarden kenmerken de unieke en onderscheidende waarden van het stadspark. Deze waarden dienen in alle aspecten van het ontwikkelperspectief terug te komen.

GROEN

Het centrum moet de Veluwe ademen en transformeert tot een stadspark. Het omliggende landschap en daarmee ook de waterstructuren vormen een van de vertrekpunten, en aspecten hiervan worden teruggebracht. De programmering van de binnenstad sluit hierop aan en zorgt ervoor dat het groen daadwerkelijk gebruikt wordt. Tevens worden duurzame initiatieven en ontwikkelingen zichtbaar gemaakt in de stad.

ONTSPANNING

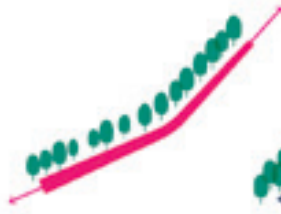
Apeldoorn heeft de ontspannen kwaliteiten van een dorp, met de voorzieningen van een stad. Deze dorpse kwaliteit blijft behouden. Geen grote bezoekersstromen of geforceerd programma, maar juist de binnenstad als een aangename verblijfsplek. De binnenstad van Apeldoorn straalt de relaxte sfeer uit waarbinnen je op een ontspannen manier beweegt en verblijft. Of dat nu wandelend, rennend, met de fiets of met het openbaar vervoer is.

ONTMOETING

Naast een plek om te verblijven, heeft de binnenstad een belangrijke ontmoetingsfunctie. De binnenstad wordt een gastvrije en levendige plek waar verschillende doelgroepen elkaar ontmoeten. Zowel geplande als spontane ontmoetingen worden gestimuleerd door slimme plaatsing van openbaar programma, maar ook door ingrepen in de openbare ruimte die ontmoeting mogelijk maken.

APELDOORNS

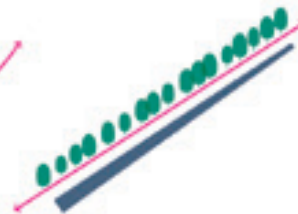
Apeldoorn heeft veel om trots op te zijn. De historische lijnen die door de stad lopen, de monumentale panden, het koninklijke, het karakteristieke erfgoed, haar identiteit als gezinsstad en het sterke lokale ondernemerschap. Deze authentieke kenmerken worden zichtbaar gemaakt in de binnenstad, om niet alleen het onderscheidende vermogen van de binnenstad te vergroten, maar ook om Apeldoorners trots(er) te maken op hun stad.



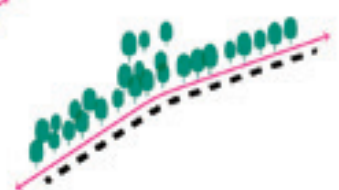
GEËNT OP BESTAANDE LIJNEN ZOALS
VERBINDINGEN OVER
HISTORISCHE LIJNEN



VERBINDINGEN LANGS
DE SPRENGEN EN BEKEN



VERBINDINGEN LANGS
HET KANAAL



VERBINDINGEN LANGS
GROTE STRUCTUREN



DE STAD-LANDVERBINDINGEN
SLUITEN OP ELKAAR AAN EN
VORMEN EEN NETWERK

VERBINDING LEGGEN MET
ATTRACTIES

AANSLUITING OP
GROENGEBIEDEN

AANSLUITEN EN EEN AANVULLING
OP HET BESTAANDE NETWERK

ONTWIKKELING DRAAGT BIJ AAN
HET VERSTERKEN VAN DE
VERBINDING

VERBINDT HET STADSPARK
MET HET LANDSCHAP
EN INTERESSANTE PLEKKEN


FOCUS OP
DUURZAME MOBILITEIT


LEESBAAR EN
BEWEGWIJZERD

LANGS DE VERBINDINGEN
KWALITATIEF GROEN


DRAAGT BIJ AAN
KLIMAATADAPTATIE EN
NATUURINCLUSIVITEIT


DE CONTEXT
REAGEERT OP DE
VERBINDINGEN

3.2 STAD-LANDVERBINDINGEN

Het stadspark legt de verbinding met de omliggende wijken, het landschap en interessante plekken door de introductie van stad-landverbindingen voor langzaam verkeer. Deze groene lijnen maken het landschap veilig bereikbaar, brengen het landschap de stad in en zorgen voor structuur. Ook werken ze andersom. Door deze verbindingen wordt het stadspark beter bereikbaar voor de inwoners van de omliggende wijken.

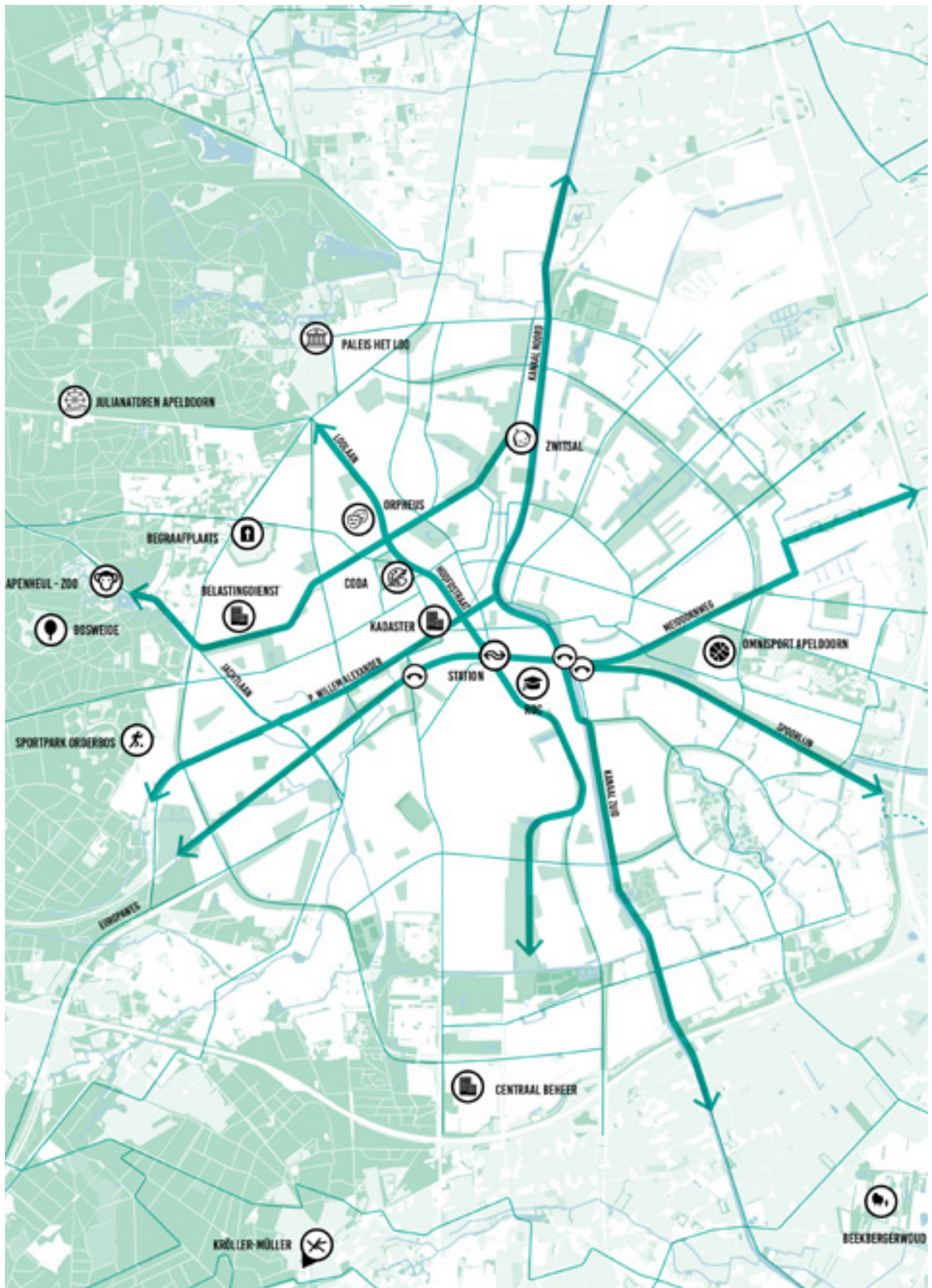
De assen worden geënt op bestaande structuren in de stad, zoals historische lijnen, beken en sprengen, het kanaal en het spoor. Groengebieden en parken worden aangesloten en nieuwe ontwikkelingen grenzend aan de structuren moeten bijdragen aan het versterken van de lijn. De verschillende lijnen sluiten op elkaar en op het reguliere fiets- en wandelnetwerk aan, waardoor er een fijnmazig systeem ontstaat. Het is nadrukkelijk een toevoeging aan het bestaande netwerk. Naast het dicteren van het tracé, bepalen de structuren ook de uitstraling, bijvoorbeeld door de boomkeuze langs de lijn.

Het slagen van deze verbindingen staat of valt met goede leesbaarheid van de lijnen. De routes moeten ruimtelijk leesbaar en makkelijk te volgen zijn. Daarnaast verschaft een markering informatie over de route en interessante punten langs de lijn. Verschillende lijnen starten bij het station, waardoor het voor recreanten van buiten Apeldoorn interessant wordt om met de trein te komen en vanaf het station met een deelfiets naar bijvoorbeeld Het Loo te fietsen. De route wordt geprogrammeerd, waarbij de fietstocht naar de bestemming een belevenis op zich wordt, bijvoorbeeld door het toevoegen van informatiepunten en plekken om even van de fiets af te stappen.

De stad-landverbindingen zijn niet alleen recreatief interessant, maar dragen ook bij aan een klimaatadaptieve stad, door regenwater op te vangen en plaatselijk te infiltreren en de omgeving te koelen. Daarnaast leveren ze een bijdrage aan de natuurinclusiviteit door het groene karakter van de lijnen en de verbindende functie.



Analyse van landschappelijke en historische structuren



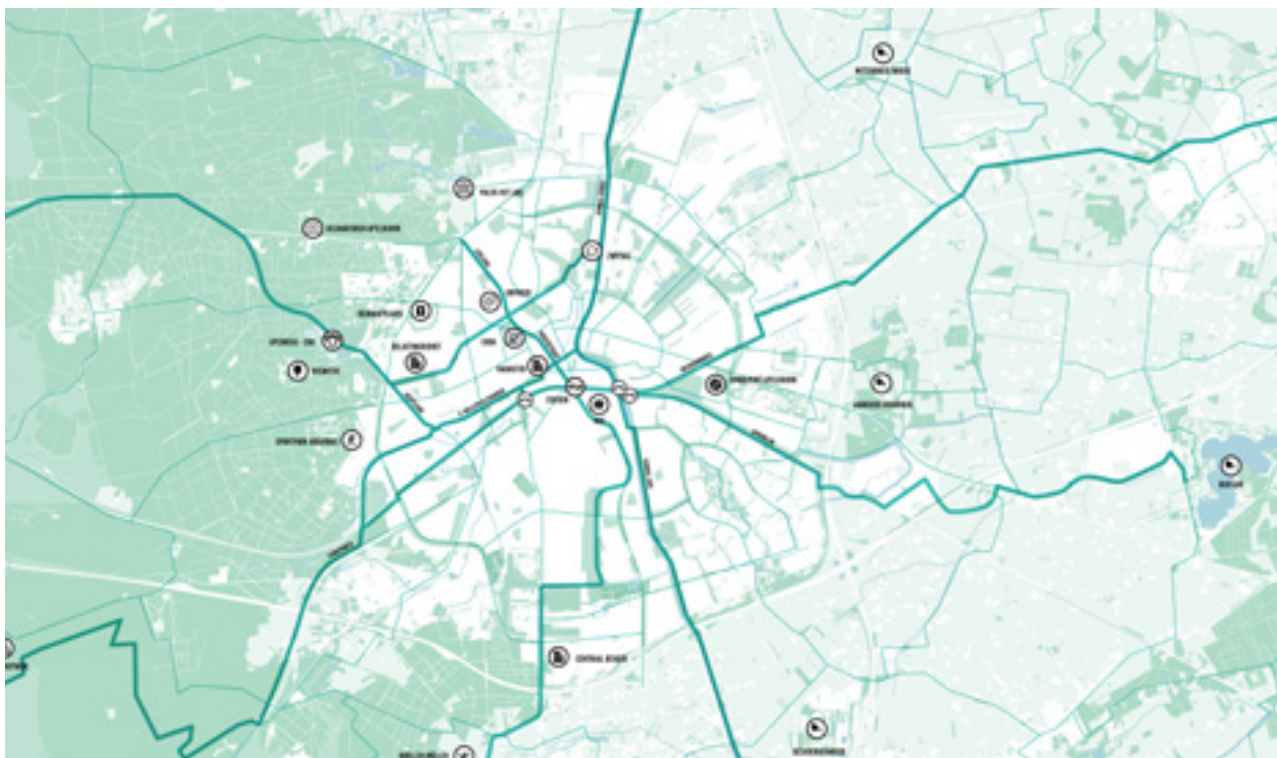
De ligging van de stad-landverbindingen

Aan de hand van de historische en landschappelijke structuren is er een keuze gemaakt voor vier stad-landverbindingen. De verbindingen zijn zo gekozen dat er ruimte binnen het profiel is voor groen en een prettige langzaamverkeerverbinding. Daarnaast zijn lijnen waar gemotoriseerd verkeer dominant is niet opgenomen (bv. de Deventerstraat).

De eerste stad-landverbinding volgt de historische lijn van de Hoofdstraat/Loolaan en verbindt het stadspark met Paleis Het Loo en het station. De tweede lijn is een nieuwe fietsverbinding aan de noordzijde van het spoor. Aan de oostzijde legt deze de verbinding met Deventer en Bussloo en aan de westelijke zijde met de Veluwe en Radio Kootwijk. De derde lijn volgt de loop van de Grift en eindigt in de Kanaalzone. De vierde lijn is de verbinding langs de linkerkant van het kanaal. De lijn verbindt Epe en het omliggende landschap, via Zwitsal en het centrum, met Alba en Eerbeek.

Daarnaast zijn er twee lijnen die buiten het stadspark liggen, maar welke interessant zijn om op te nemen binnen het netwerk. Aan de noordzijde van het centrum is dit de Badhuisspreng die ontspringt in de buurt van de Apenheul en aansluiting zoekt met de Zwitsallocatie. Aan de zuidzijde van het centrum is dit de lijn vanaf de fietstunnel bij het station waarna deze de Kayersbeek volgt richting het Zuiderpark.

Voor het goed functioneren van de stad-landverbindingen zijn niet alleen de plekken in het stadspark van belang, maar zijn de plekken aan de lijnen buiten het centrum minstens zo belangrijk.



De verbindingen zijn ook op de grotere schaal aangetakt op de belangrijkste plekken



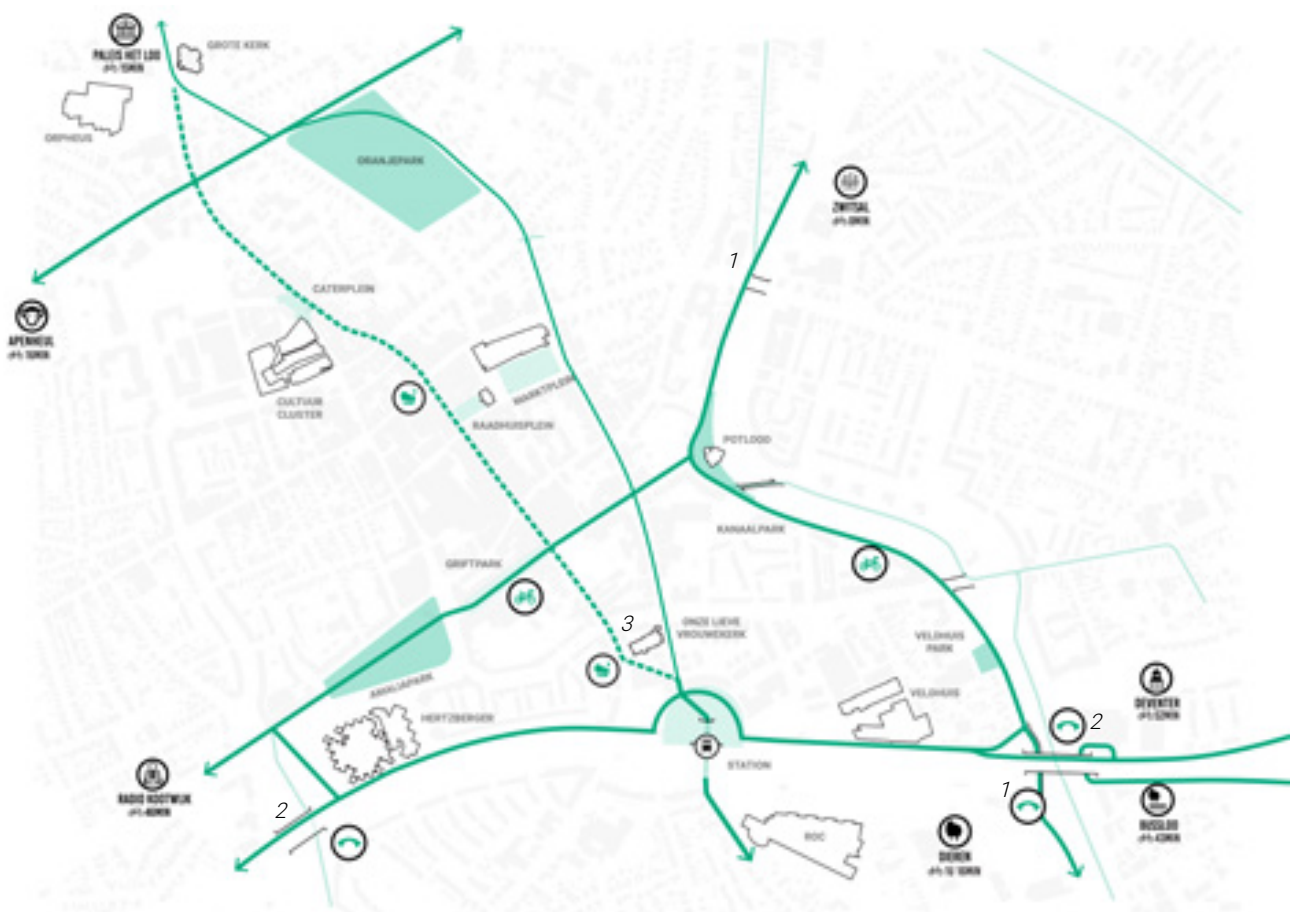
Aantakken op de zuidelijke fietsroute langs het kanaal (bron: oakisnow.com)



Maar ook richting het noorden (bron: google.nl)

De stad-landverbindingen vormen samen een aangenaam langzaamverkeernetwerk, waarmee verschillende rondjes te maken zijn. De verbindingen zijn nadrukkelijk een toevoeging op het bestaande netwerk en vormen samen een veelheid aan mogelijke rondjes. Een rondje Spoorpark - Kanaalpark - Griftpark is bijvoorbeeld 3 km en een rondje stadspark 6 km (Spoorpark - Kanaalpark - Stationsstraat - Parkstraat - Griftpark).

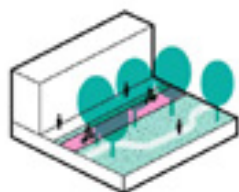
Waar mogelijk worden snelfietsroutes en de recreatieve routes van elkaar gescheiden, waardoor minder conflicten optreden tussen de verschillende typen gebruikers met verschillende snelheden. Voorbeeld hiervan is het kanaal, waarbij de rechteroever de snelle zijde is en de centrumzijde de recreatieve verbinding.





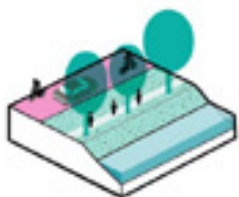
PARKSTRAAT

De lijn start op het Stationsplein en eindigt bij Het Loo. Bij het nieuwe Onze Lieve Vrouwekerkpark splitst de verbinding. De voetganger volgt het oude tracé van de Hoofdstraat, terwijl de fietser de Stationstraat neemt. De twee routes komen bij elkaar bij het Grote Kerkplein, bij Orpheus.



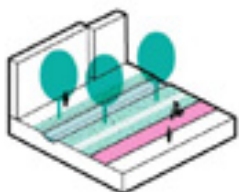
SPOORPARK

Verbindt de Nieuwendijk via het Stationsplein met de Spoorstraat en Omnisport. Twee nieuwe fietsersbruggen lossen grote barrières op en verbinden het centrum met de omliggende wijken, de Veluwe, Bussloo en Deventer. Door deze verbinding kan de Spoorzone op den duur uitbreiden richting het oosten en westen.



KANAALPARK

Het kanaal krijgt een doorgaande verbinding aan de linkeroever, waardoor de barrière die gevormd wordt door het spoor wordt geslecht. Zwitsal wordt op deze manier verbonden met het stadspark.

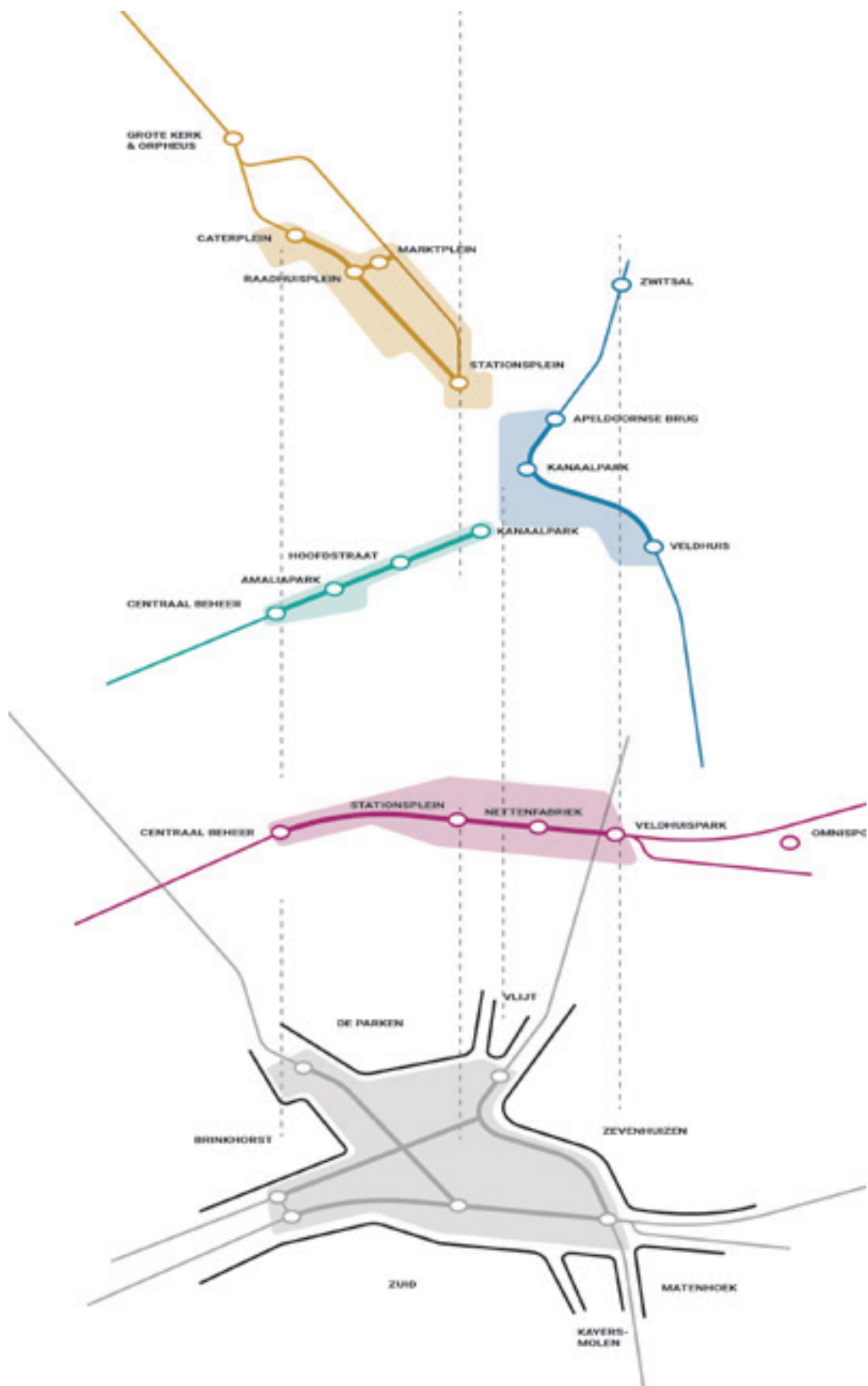


GRIFTPARK

De loop van de Grift zal grotendeels gevolgd worden, waarbij de aansluiting wordt gezocht met het Kanaalpark.

SPECIFIEKE PUNTEN

1. Ontsluiten van de route langs de linkerzijde van het kanaal door een nieuwe brug onder de spoorbrug en een fietsverbinding ter hoogte van De Vlijt.
2. Ontsluiten van de route langs de noordzijde van het spoor, door een brug te maken over het kanaal en over de Kon. Stadhouderslaan.
3. Onze Lieve Vrouwekerk in een park zetten en de horeca actiever programmeren met bijvoorbeeld een terras, zodat de bezoeker vanaf het station automatisch de goede kant op loopt richting het centrum.



Leidend principe voor de vier parklijnen

3.3 DE VIER PARKLIJNEN

BINNENSTAD, SPOORZONE, GRIFTPARK EN KANAALZONE

De hiervoor beschreven lange lijnen verbinden en spannen het centrum op. Het zijn naast ruimtelijke verbindingen ook programmatische dragers die de backbone vormen van verschillende zones.

Deze programmatische lijnen stoppen niet waar het stadspark eindigt, maar gaan verder, ook programmatisch. Op deze manier worden 'losse plekken' in de stad zoals het Hertzberger Parc en Zwitsal verbonden met het stadspark, maar wordt het stadspark ook verbonden met de rest van de stad. Daarom is het van belang ook de lijnen en de punten buiten het stadspark in het vizier te houden.

BINNENSTAD

De binnenstad transformeert van een monofunctioneel voorzieningengebied tot een aangenaam en divers binnenstadsmilieu met verblijfskwaliteit.

SPOORZONE

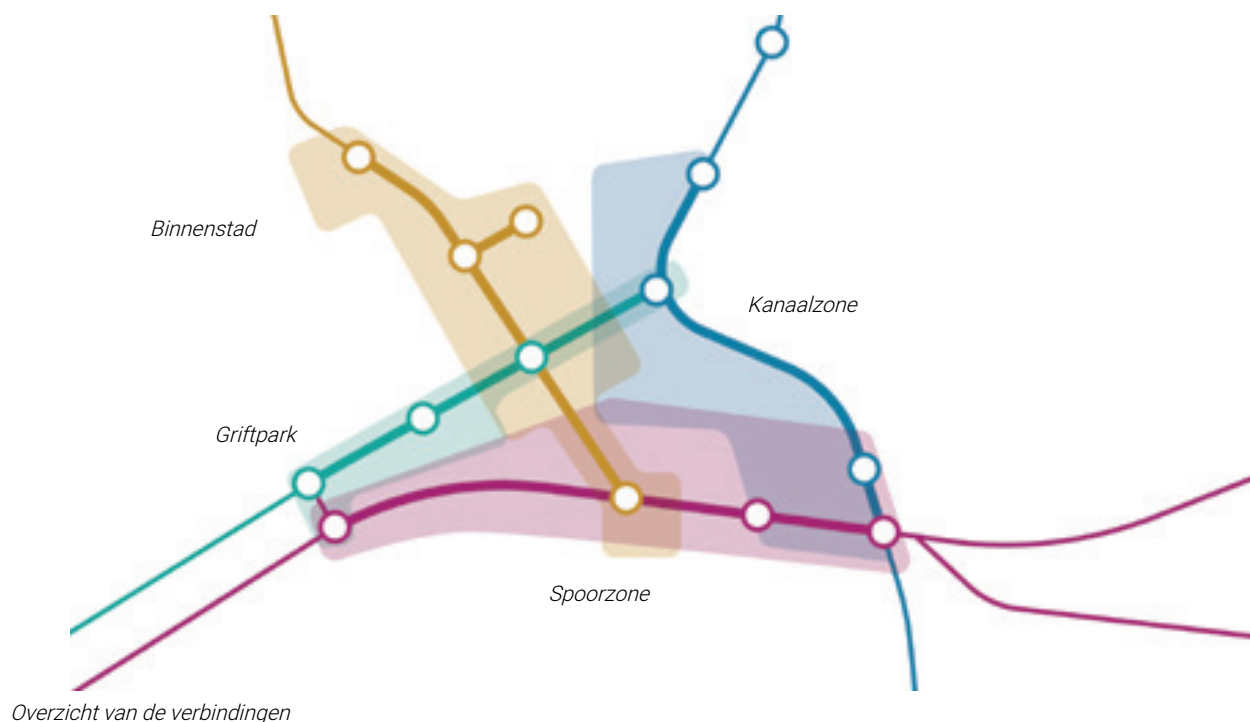
De Spoorzone transformeert tot de stadsentree van Apeldoorn, waar wonen, werken, maken en leren samenkomen.

GRIFT

De Grift wordt gevierd en krijgt de ruimte die ze verdient. Het lineaire park is de groene tegenhanger van de Parkstraat.

KANAALZONE

De Kanaalzone wordt opnieuw onderdeel van het centrum, waar ruimte is voor wonen en maakbedrijven. Het huidige DNA, het industrieel erfgoed en de ruigheid van het gebied vormen de basis.





De Parkstraat als backbone van de binnenstad. Transformatie tot een gebied voor wonen, werken, verblijven en natuurlijk winkelen.



Hoofdstraat (bron: google.nl)



Kapelstraat (bron: google.nl)

DE BINNENSTAD

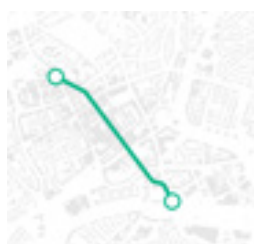
EEN ONTSPANNEN DIVERS BINNENSTADSMILIEU MET VERBLIJFSKWALITEIT

Het centrum van Apeldoorn onderscheidt zich in de toekomst door zijn ontspannen en groene karakter, waarbij de kwaliteiten en sfeer van de omgeving doorgetrokken worden in de binnenstad. Een plek waar je kunt verblijven, ontmoeten en waar je alle voorzieningen vindt die de stad te bieden heeft. Dit allemaal in een groene omgeving met een hoge verblijfskwaliteit, waar erfgoed omarmd wordt.

Hierbij transformeert de Hoofdstraat van een monofunctionele winkelstraat tot een aangename en toekomstbestendige Parkstraat. Het wordt een plek om te verblijven, de Veluwe wordt voelbaar, de straat krijgt

een duidelijk begin en eind en er wordt in grote delen van de Parkstraat ruimte gemaakt voor andere functies, zoals wonen, werken en horeca. Dit biedt een antwoord op de leegstand en het veranderende winkellandschap.

Bij het verhogen van de verblijfskwaliteit speelt het erfgoed een belangrijke rol. Onderzoek wijst uit dat mensen graag winkelen en vertoeven in een historische binnenstad. Op deze manier worden bezoekers verleid om langer in de binnenstad te blijven, besteden ze meer en onderscheidt de stad zich ten opzichte van andere plekken in de omgeving.



VAN HOOFDSTRAAT NAAR PARKSTRAAT

Transformatie tot een onderscheidend groen binnenstadsmilieu met een hoge verblijfskwaliteit. De Veluwe in het hart van Apeldoorn. Focus op de Parkstraat met een duidelijk begin en eind.



GEMIXT EN TOEKOMSTBESTENDIG PROGRAMMA, WINKELLEN, WONEN EN WERKEN

Van monofunctioneel naar een gemixt en toekomstbestendig parkprogramma, wat resulteert in levendigheid op straat gedurende de hele dag.

VAN HOOFDSTRAAT NAAR PARKSTRAAT

De huidige Hoofdstraat is een functionele winkelstraat die ten dienste staat van doelgerichte verplaatsing en winkelen. Dit is terug te zien in de inrichting.

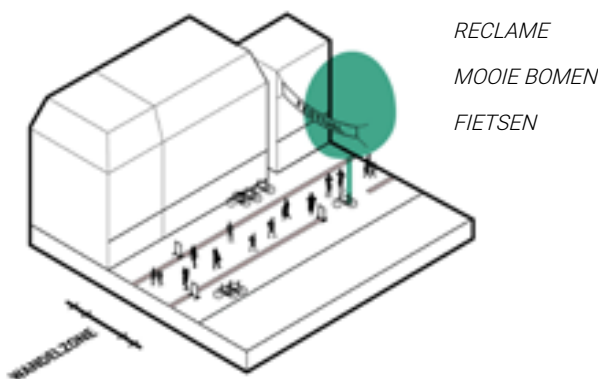
Door te ontharden, vergroenen en waar mogelijk bomen toe te voegen, transformeert de functionele verplaatsing tot een wandeling in het park. Er wordt voldoende zitgelegenheid gecreëerd, waardoor ook ouderen op een aangename manier gebruik kunnen maken van de ruimte.

De programmering langs de Parkstraat verschiet van kleur en met de transformatie geldt dit ook voor een deel van de straat. De stoepborden en reclame-uitingen verdwijnen uit het horizontale vlak en worden op een elegante manier in de gevel verwerkt, waarbij er aandacht is voor een uniform beeld over de gehele lengte van de straat (Gevelfonds & ontluifeling). De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor de vergroening en geveltuinen, maar biedt ook mogelijkheden voor nieuw gebruik, zoals een gevelterras of een margezone voor bewoners.

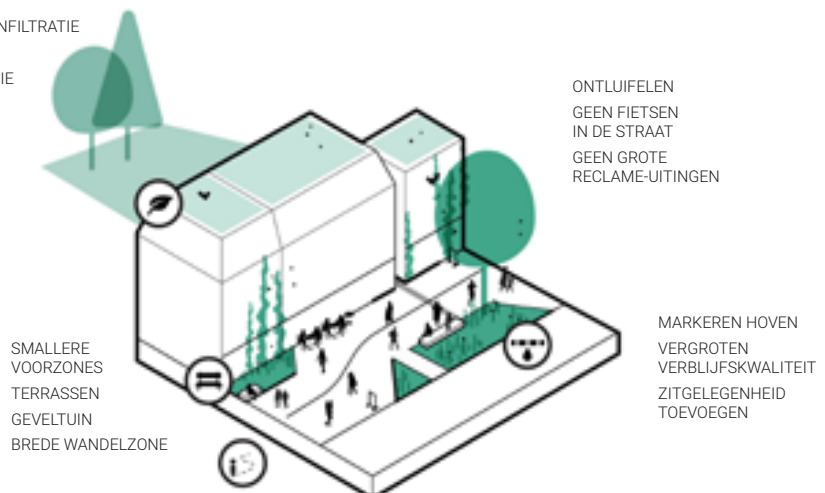
In de bouwblokken liggen een aantal groene hoven. Deze hoven worden op een subtiële manier gemarkeerd, bijvoorbeeld door een accent in de verharding of een cortenstalen strip, waardoor bezoekers geattendeerd worden op de aanwezigheid van deze plekken.

DUIDELIJK BEGIN EN EINDE

De Parkstraat krijgt ruimtelijk een duidelijk begin en eind. Aan de noordzijde is dit het Caterplein, waar de verbinding met het cultuurcluster wordt gelegd. Ten zuiden vervult het Stationsplein deze functie. Hierdoor sluit het binnenstadsmilieu aan op de Spoorzone. Door deze verknoping wordt het gebruik van de trein gestimuleerd en kunnen de twee zones optimaal van elkaars voorzieningen gebruikmaken.



WATERINFILTRATIE
KOELEN
ECOLOGIE





Impressie toekomstige transformatie van de Hoofdstraat naar de Parkstraat



(bron: www.ed.nl)



(bron: landzine.com)

STICKY CORNERS

Voor het goed functioneren van het stadspark zijn zogenaamde trekkers en loopstromen erg belangrijk. Niet de hele binnenstad kan overal even levendig zijn. Daarom wijzen we 'sticky corners' aan, strategische plekken voor interessante publieksgerichte functies. Om de potentie van deze plekken te vergroten verleiden we ondernemers met een grote aantrekkingskracht om zich hier te vestigen. Deze sticky corners activeren de hoeken en nodigen uit om een straat of hof te verkennen. Deze publieke functies kunnen trekkers zijn, of onderscheidende lokale ondernemers. Dergelijke programmering zorgt voor herkenbaarheid en levendigheid en verleidt bezoekers om een bepaalde richting op te lopen. Voorbeelden van trekkers zijn winkels die dagelijks grote hoeveelheden bezoekers aantrekken waar andere winkels van profiteren (zoals een supermarkt, Hema of zorgcentrum), maar ook onderscheidende lokale concepten vallen hieronder. Dit kunnen zaken zijn met een aantrekkelijke etalage zoals een bloemist.

In een vervolgonderzoek moet verkend worden of er een trekker zoals een city-supermarkt of to go-concept toegevoegd kan worden aan de binnenstad op een

strategische locatie. Anderzijds is het raadzaam om in gesprek te gaan met de supermarkten, Hema en Action, om te verkennen of zij bereid zijn om te verplaatsen naar een andere locatie. Op deze wijze kunnen we passantenstromen verdelen en het gebruik van specifieke richtingen stimuleren.

PLEK LANGS DE LIJN: ORPHEUS EN GROTE KERK

De parklijnen stoppen niet bij de grens van het stadspark, maar leggen de verbinding met de kwaliteiten buiten het centrum van Apeldoorn. De ruimte tussen Orpheus en de Grote Kerk vormt een belangrijke schakel op de lijn, gelegen tussen het stadspark en Het Loo. Door de nu erg verharde ruimte te ontharden en de vrijgekomen ruimte te vergroenen verandert het van een kruispunt in een plek met verblijfskwaliteit waar de auto te gast is. Tevens is dit de plek waar de route van de fietser en wandelaar richting Het Loo samenkomen.

De transformatie wordt versterkt door het realiseren van een hub nabij Orpheus. Hierdoor wordt de ring ontlast en kan de Kerklaan afgewaardeerd worden, waardoor de relatie met het Oranjepark wordt vergroot.



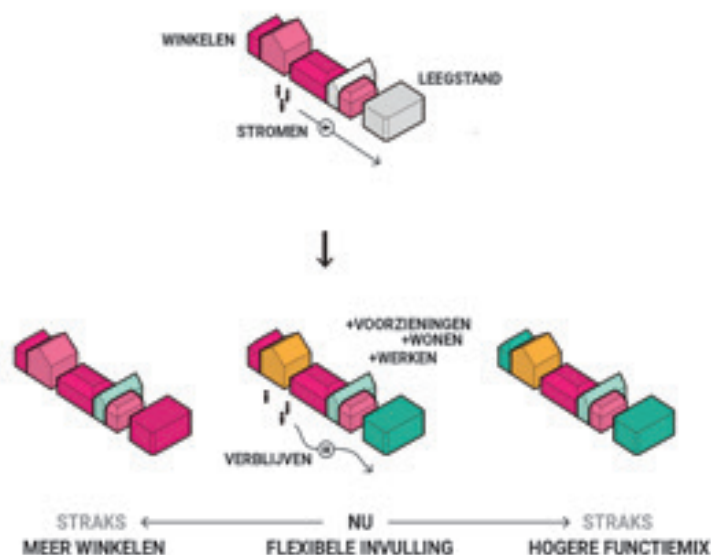
Mogelijke sticky corner: Stadscafé

Het Stadscafé aan de Nieuwstraat is een goed voorbeeld van een aantrekkelijke sticky corner. Het monumentale pand heeft een aantrekkelijke ontmoetingsfunctie zowel doordeweeks als in het weekend en is een herkenbaar oriëntatiepunt in de binnenstad. (bron foto: google.nl/maps)



Mogelijke sticky corner: LABOZ

Deze zaak is een goed voorbeeld van een lokale ondernemer met een sterke en aantrekkelijke uitstraling. Het pand betreft een gemeentelijk monument en de gevel is met behulp van het Gevefonds opgeknapt. De zaak heeft een open uitstraling en valt in je blikveld. (bron foto: google.nl/maps)



De Hoofdstraat, van winkelstraat naar Parkstraat: ruimte creëren voor een flexibele programmering

GEMIXT EN TOEKOMSTBESTENDIG PROGRAMMA: WINKELN, WONEN EN WERKEN

De binnenstad wordt een divers binnenstadmilieu waar wonen, winkelen, werken en cultuur elkaar afwisselen. Enerzijds om een aantrekkelijk en levendig verblijfsgebied te creëren, anderzijds om voorbereid te zijn op veranderingen in het retaillandschap.

Er wordt geanticipeerd op de leegstand door het monofunctionele centrum te transformeren tot een programmatisch gemixt gebied, waar leegstaande retailpanden kunnen transformeren tot woningen, horeca of werklocaties. Het gedeelte van de Parkstraat tussen de Oranjerie en het Raadhuisplein blijft de plek waar retail zich concentreert. In de andere delen van de straat is er ruimte voor ander programma, zoals wonen, horeca en werken. Op deze manier wordt de binnenstad een plek waar wonen, winkelen, werken en cultuur elkaar afwisselen. Een divers gebied dat verblijf aanmoedigt. Dit gemixte programma zal nieuwe doelgroepen aantrekken en dus ook de voedingsbodem zijn voor nieuw programma, zoals meer culturele voorzieningen, boetiekhotels of wellicht een sterrenrestaurant.

Een flexibele programmering zorgt ervoor dat voorzieningen zich in de loop van de tijd kunnen aanpassen aan de veranderende behoeftes van de binnenstad, wat resulteert in een toekomstbestendige binnenstad.

TOEVOEGEN VAN MENGVORMEN EN FREEZONES

Mengvormen zijn bij uitstek geschikt om op een laagdrempelige wijze te komen tot een betere mix in de Parkstraat, met meer levendigheid gedurende de dag. De Apeldoornse binnenstad wordt met name gedomineerd door kledingwinkels. Mengvormen van retail en horeca bieden mogelijkheden om meer variatie en beleving toe te voegen. Een manier om dit voor elkaar te krijgen is door ruimte te bieden voor mengvormen binnen het bestemmingsplan. Dit houdt in dat de omschrijving van het centrumgebied ruimte moet bieden voor horeca en andere functies. De uitgevoerde pilot van VNG 'Reguleren van mengvormen van detailhandel en horeca' is een stap in de goede richting.

Op zowel nationaal als lokaal niveau stimuleren overheden de samenwerking tussen retail en horeca. In de landelijke retailagenda wordt de ambitie benoemd om de horecaregelgeving voor retailers te versoepelen om zo winkelgebieden nieuwe impulsen te geven. Dit kan bijvoorbeeld door het instellen van 'freezones' waar een gemeente (tijdelijke) mengvormen van retail en horeca toestaat.

TRANSFORMATIE RETAIL NAAR WONEN

Woningen dragen sterk bij aan de toekomstbestendigheid en het goed functioneren van de binnenstad. Bewoners zorgen niet alleen voor meer levendigheid en sociale veiligheid, maar ook vergroten zij de massa voor een interessante functiemix in het centrum.

De transformatie tot wonen biedt een antwoord op de leegstand en zorgt voor extra levendigheid in het stadspark. De hoofdzakelijk leegstaande kleinere winkelunits zijn met name geschikt voor de transformatie tot wonen. In de Parkstraat zelf zijn leegstaande ruimtes boven winkels kansrijk voor transformatie. Belangrijk is hierbij het behoud van de historische parcellering en karakteristieke details.

Daarnaast zijn er in de binnenstad verschillende verdichtingsmogelijkheden. De verschillende braakliggende kavels kunnen ontwikkeld worden waarbij de transformatie altijd resulteert in de toevoeging van kwalitatieve (openbare) ruimte. Ook kunnen grotere complexen zoals het Hertzberger Parc en, mogelijk in de toekomst, de Korenpassage herontwikkeld worden, waarbij er aandacht is voor het behoud van de al dan niet aanwezige historische kwaliteiten. De nieuwe woningen in de binnenstad zijn vooral kansrijk voor doelgroepen die stedelijke en compacte woonvormen dicht bij voorzieningen wensen. Voor deze groepen is elders in de stad weinig aanbod. Voorbeelden zijn studenten, starters en ouderen.

TRANSFORMATIE RETAIL NAAR WERKRUIMTES

Een levendig stadspark is ook een plek waar gewerkt wordt. De transformatie van een deel van de winkelvoorraad tot werkruimtes op de begane grond bevordert naast een gemixt milieu ook de diversiteit aan doelgroepen in de straten. Daarnaast biedt de transformatie van hoven ook mogelijkheden voor het toevoegen van werkgelegenheid door hier woon-werkwoningen of atelierwoningen te realiseren.

De binnenstad is kansrijk voor bedrijven die aansluiten op het groene en ontspannen karakter van de stad. Denk hierbij aan een showroom voor zonnepanelen, maar ook fietsenwinkels of buitensportzaken. Verder zijn er multifunctionele voorzieningen, zoals een uitvaartcentrum dat de stad meer biedt en ook als rustpunt en ontmoetingsplek dient. Domus Dela in Eindhoven is hier een mooi voorbeeld van.

LOKAAL ONDERNEMERSCHAP BETREKKEN EN STIMULEREN

Om de totale beleving te verbeteren is meer samenwerking onder ondernemers noodzakelijk. Ondernemers zijn essentieel omdat zij (retail)concepten bedenken en aanpassen aan de veranderende consument. De trend van een meer gemixt aanbod betekent verder dat naast winkeliers ook andere ondernemers en stakeholders (denk aan cultuur, erfgoed, welzijn en sport) betrokken moeten worden om te komen tot nieuwe programmatische invullingen.

Daarnaast is lokaal ondernemerschap een belangrijke factor. Dit kan verder tot wasdom komen door waar mogelijk lokale ondernemers te verkiezen boven ketens op prominente plekken en hun zichtbaarheid te vergroten. Dit kan bijvoorbeeld door terrassen mogelijk te maken in de openbare ruimte en ruimte te bieden voor events, zoals een filmavond of optredens in de binnenstad.

SPREIDEN HORECA & CULTUUR

Een betere spreiding van de dag- en avondhoreca (tot 23 uur), cultuur en leisure draagt bij aan de totaalbeleving van het centrum en het spreiden van de pieken in bezoek. De horeca is nu sterk geconcentreerd rondom het Caterplein/cultuurcluster, en rond het Raadhuisplein/Markplein.

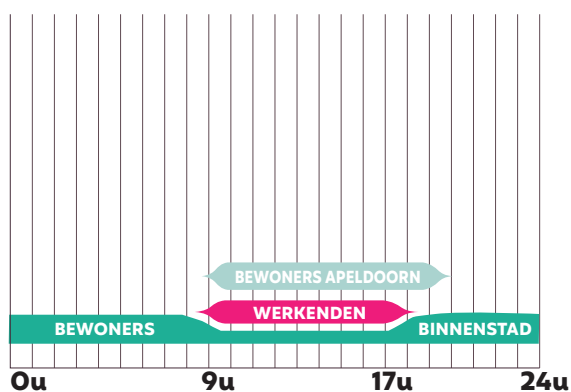
Daarnaast kenmerkt Apeldoorn zich vooral door de klassieke 'natte' horeca en uitgaansgelegenheden, die juist als gevolg van COVID-19 onder druk staan. Met name daghoreca (lunch- en koffiezaken) is kansrijk om toe te voegen in de Parkstraat. Dit biedt een rustmoment voor de huidige winkelbezoeker en vormt een aangename afwisseling in functies. Dergelijke daghoreca is nagenoeg afwezig in het zuidelijk deel van de binnenstad. Hier is de horeca voornamelijk gericht op 'snelheid en gemak'. Dag- en/of avondhoreca in de plint aan het Stationsplein is daarom kansrijk, net als een (tijdelijk) terras op de huidige Van Berlo-locatie.

Naast een toename in het aantal horecagelegenheden krijgen functies zoals cultuur en leisure een steeds prominentere rol in winkelgebieden. Horeca en cultuur & leisure versterken elkaar omdat ze elkaars bezoekduur als het ware verlengen. Dit is de reden waarom het huidige cultuurcluster en het naastgelegen Caterplein momenteel goed functioneren. Deze versterking is ook op kleine schaal op andere plekken in de binnenstad welkom. Voor Theater Orpheus zou een betere verbinding met het Caterplein door de herinrichting van het plein voor de kerk en het theater wenselijk zijn. Ook zou de toevoeging van een bioscoop of bibliotheek bij het Stationsplein voedingsbodem geven voor een foodmarkt of hoogwaardige restaurants in het zuidelijke deel van de binnenstad.

Specifiek kan de gemeente sturen op de hoeveelheid horeca door beleid te maken waarin bandbreedtes worden opgenomen voor het aantal horecazaken in een afgebakend gebied. Hierop kan vervolgens grip gehouden worden door middel van een vergunningbeleid. Hiermee kan horeca mogelijk gemaakt worden op specifieke locaties, terwijl de verdere uitbreiding van horeca aan het Caterplein/cultuurcluster ingeperkt wordt doordat hier geen (nieuwe) vergunningen meer worden afgegeven. Wanneer een horecazaak sluit aan het Caterplein/cultuurcluster, kan de gemeente bepalen dat deze horecavergunning vervalt.

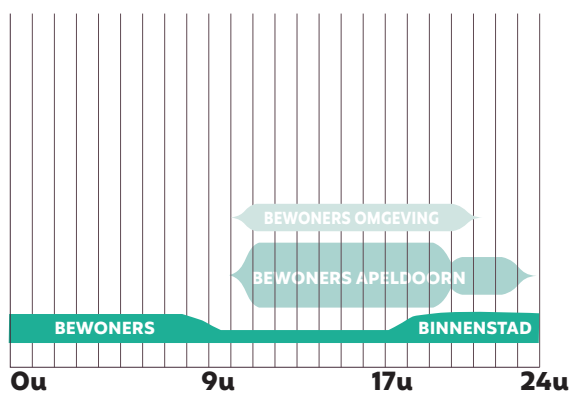
LEVENDIGHEID GEDURENDE DE WEEK

Een levendige binnenstad is een plek die gebruikt wordt door verschillende doelgroepen en op verschillende tijdstippen. Door woningen toe te voegen zijn ook na de sluitingstijd van winkels en kantoren mensen in de binnenstad aanwezig, wat de sociale veiligheid van de binnenstad vergroot.



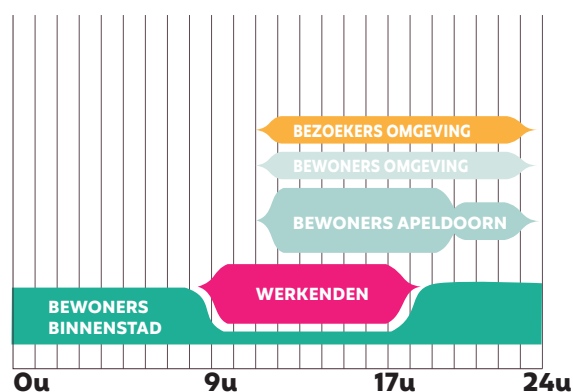
Huidige situatie binnenstad door de week

De sterke clustering van retail en horeca zorgt ervoor dat de binnenstad voornamelijk door Apeldoorners zelf wordt bezocht op vaste tijdstippen gedurende de dag. Het kleine aandeel woon- en werklocaties in de binnenstad zorgt voor beperkte levendigheid.



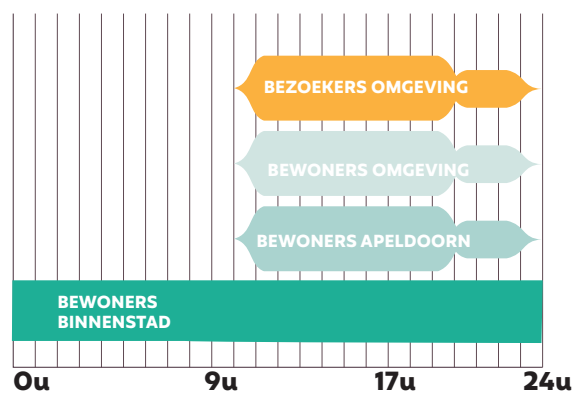
Huidige situatie binnenstad in het weekend

Ook in het weekend zijn het vooral Apeldoorners die gebruikmaken van de binnenstad. In kleine mate bezoeken ook bewoners uit de omgeving van Apeldoorn de binnenstad.



Nieuwe situatie door de week

Door een groter aandeel woningen en werklocaties toe te voegen is er meer levendigheid gedurende de hele dag.



Nieuwe situatie in het weekend

Het toevoegen van bewoners in de binnenstad bevordert de levendigheid zowel overdag als 's avonds. Daarnaast bevordert een breed en divers voorzieningenaanbod de aantrekkingskracht op bezoekers uit de omgeving.



Transformatie van de Spoorzone in een gebied om te wonen, werken en leren



Nieuwendijk (bron: google.nl)



Veldhuislocatie (bron: google.nl)

SPOORZONE

EEN 'LEREND DISTRICT' EN EEN WAARDIGE STADSENTREE

De Spoorzone is het gebied waar treinreizigers voor het eerst kennismaken met Apeldoorn. Het is een divers, maar verrommeld gebied waar een overkoepelende visie momenteel nog ontbreekt. Er wordt gewoond, maar ook verschillende onderwijsinstellingen (bv. Saxion en Fotovakschool) en bedrijven (bv. Royal Talens) zijn er gevestigd. Vroeger zaten ook de grote werkgevers hier, zoals Centraal Beheer en de Belastingdienst, deze zijn echter naar de randen van Apeldoorn verplaatst en hebben grote leegstaande panden achtergelaten. Een van deze panden is de Nettenfabriek, die na het vertrek van de bedrijvigheid getransformeerd is tot een broedplaats.

De Spoorzone heeft een onderschatte potentie. Door de aanwezigheid van het station is de zone een van de meest geschikte plekken om op een duurzame manier te ontwikkelen. Daarnaast is het zowel ruimtelijk als programmatisch een interessant gebied door de interessante mix van het station, onderwijs, industrieel erfgoed en architectonische hoogwaardige bebouwing zoals het Hertzbergercomplex. Om de potentie van de zone optimaal te benutten moet het gebied als geheel worden gezien en een integrale visie worden opgesteld voor het gebied tussen de Hertzbergerlocatie en het Apeldoorns Kanaal.



SPOORPARK ALS BACKBONE

Een lineair park dat de verschillende onderdelen in de Spoorzone verbindt



WONEN, WERKEN EN LEREN

Spoorzone als lerend district



WAARDIGE STADSENTREE

Stimuleren van treingebruik en bezoekers verwelkomen en kennis laten maken met de stad

SPOORPARK ALS BACKBONE

De backbone van de Spoorzone wordt gevormd door een nieuw lineair park aan de noordzijde van het spoor. De Nieuwendijk en de Spoorstraat worden getransformeerd tot een parkzone met een langzaamverkeerroute, welke het Hertzbergercomplex, het Stationsplein en Veldhuis met elkaar verbindt. Verder dient dit ook als verbinding op een grotere schaal, waarbij het centrum van Apeldoorn wordt verbonden met Apeldoornse voorzieningen als Omnisport, maar ook met de buitenstedelijke groenvoorzieningen en omliggende dorpen. Naast de fysieke verbinding zorgt het park ook voor een sociale verbinding waarbij bewoners en werknemers elkaar ontmoeten, waardoor nieuwe interacties ontstaan en samenwerking gestimuleerd wordt. Er is ruimte voor groter programma, waar in het centrum minder ruimte voor is, bijvoorbeeld urban sport-aanleidingen zoals een Cruyff Court, een skatebaan of fitnessselementen.

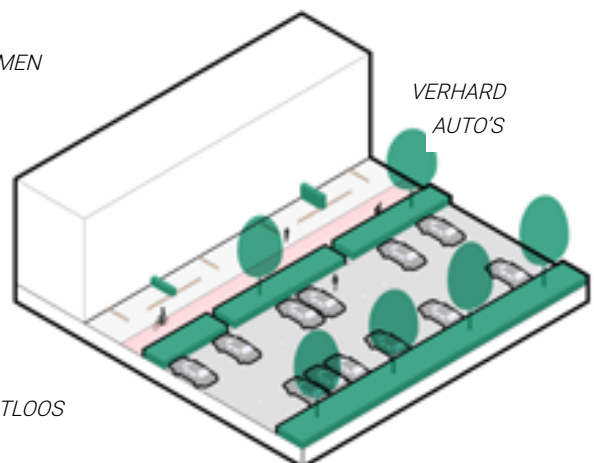
Langs de lijn is ruimte om de kleur van Apeldoorn te showcasen en mensen bewust te maken van wat Apeldoorn te bieden heeft.

PLEK LANGS DE LIJN: OMNISPORT

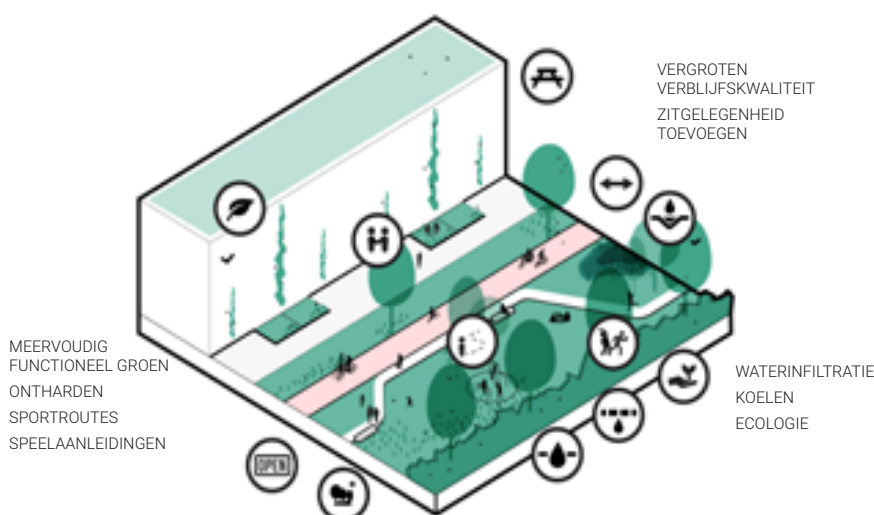
De Omnisportlocatie gaat in de toekomst fungeren als een ankerpunt in de stad-landverbinding van het station richting Bussloo. Het gebied is gelegen op het punt waar het spoor zich opsplijt in twee richtingen, waardoor het geïsoleerd ligt en de relatie met het centrum mist. Door de introductie van de stad-landverbinding langs het spoor en het maken van een nieuwe brug over het kanaal wordt de locatie weer aangesloten op het centrum en krijgt ze een directe fietsverbinding met het station. De lijn kan hier ook op inspelen door bijvoorbeeld het toepassen van sportelementen langs deze lijn. De opgave is hier om de stad-landverbinding op een prettige en leesbare manier te verknopen met het Omnisportterrein.

MOOIE BOMEN

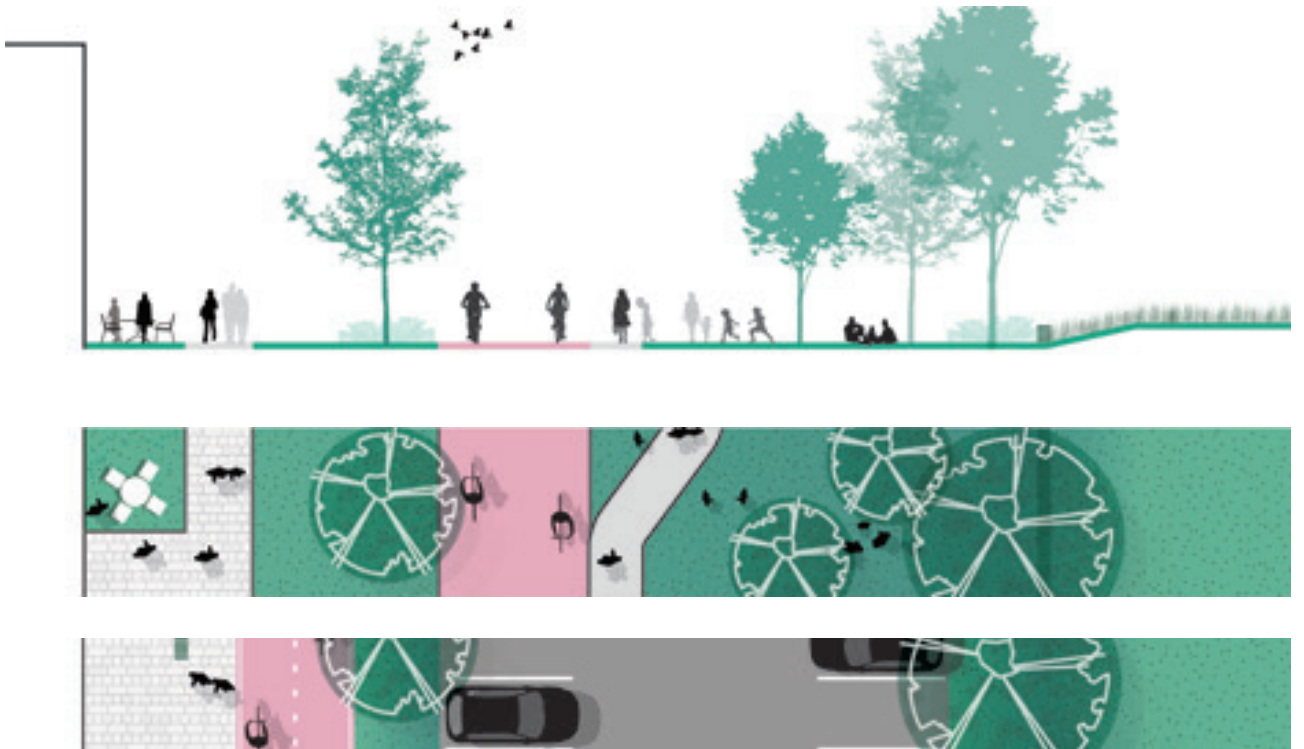
VERHARD
AUTO'S



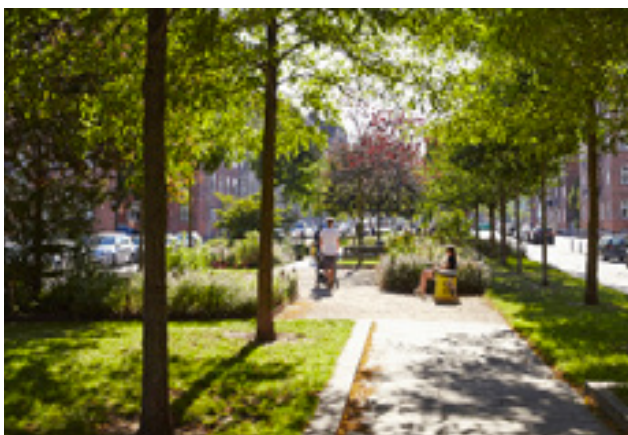
KWALITEITLOOS
GROEN



Belangrijkste ambities en uitgangspunten bij de transformatie van de Nieuwendijk naar Spoorpark



Verbeelding van transformatie van de Nieuwendijk naar Spoorpark



Groene lineaire verbinding, een plek om te ontmoeten (bron: landzine-award.com)



Groene zone in een stedelijke omgeving dient verschillende doelen (bron: landzine.com)

WONEN, WERKEN EN LEREN: DE SPOORZONE ALS LEREND DISTRICT

In veel steden zien we stationsgebieden transformeren tot creatieve hotspots (zoals Spoorzone Tilburg) of levendige stukken stad waar initiatieven de ruimte hebben zich te ontplooiën, zoals het stationsgebied van Zwolle. Ook voor Apeldoorn biedt de Spoorzone de kans om het economische profiel te laten zien en het gebied te profileren als een lerend district. Apeldoorn heeft een uniek economisch profiel dat zich richt op Safety & Security, en op duurzaamheid en circulariteit. Zowel op het gebied van onderwijs (de Politieacademie, de marechaussee, het Saxion, Winford Apeldoorn en opleidingen van het ROC) als met bedrijven die zich hiermee bezighouden. Denk hierbij ook aan het belang van cybercrime voor de Belastingdienst en het 'voorkomen is beter dan genezen' van Centraal Beheer. Tegelijkertijd is Apeldoorn onderdeel van de Cleantech Regio en laten bedrijven zoals Remeha zien hoe je circulair met de productieketen om kan gaan. De Spoorzone is een plek waar onderwijs en ondernemerschap gekoppeld worden, maar ook waar je als bezoeker of bewoner geïnspireerd wordt om verder te kijken. Dit betekent meer ruimte voor bedrijven die aansluiten bij het economisch profiel van Apeldoorn en, waar mogelijk, de koppeling maken met aanwezige en eventuele nieuwe onderwijsinstellingen.

TERUGHALEN BEDRIJVEN UIT DE OMGEVING

De Spoorzone is wegens de bereikbaarheid de uitgelezen locatie om bedrijven die nu in de omgeving van Apeldoorn gevestigd zijn 'terug te halen' naar bereikbare locaties in de binnenstad.

WERK-LEERLOCATIES

Naast transformatie zal er ook nieuwbouw gerealiseerd worden in de Spoorzone. Bedrijven die zich in de Spoorzone vestigen, worden gestimuleerd onderdeel te worden van het lerend district. Dit kunnen zij doen door in plaats van enkel een kantoorlocatie, een werk-leerlocatie te worden. Zo kan de Belastingdienst voor werknemers in het nieuwe kantoor ook opleidingen bieden. Particulieren kunnen hier hulp krijgen bij het digitaal invullen van hun belastingaangiftes. De ambitie van de gemeente is om kennis op te pakken en samen met bedrijven te kijken wat hun bijdrage voor de stad kan zijn. Voor de Belastingdienst kunnen dat nieuwe toepassingen zijn voor kindertoeslag, btw-aangiftes etc. Op deze manier werkt leren twee kanten op.

SHOWCASE VOOR INNOVATIE

Bedrijven die steeds bezig zijn met het doorontwikkelen en innoveren van bestaande processen zijn bij uitstek geschikt voor de Spoorzone. Hier kunnen zij zichzelf en hun innovaties zichtbaar maken en anderen de mogelijkheid bieden om hiervan te leren. Een bedrijf als Remeha is hier een goed voorbeeld van. Dit bedrijf kan de transitie naar aardgasvrij zichtbaar maken in een grote showroom en werkplaats. Hier kunnen monteurs opgeleid worden en kan Remeha klanten laten zien wat de voordelen en mogelijkheden van een aardgasvrij huishouden zijn. Een dergelijk centrum kan gekoppeld worden aan een expositieplek voor circulaire producten en duurzame initiatieven uit de regio. Op deze wijze maak je de Cleantech Regio en de gerelateerde ambities van Apeldoorn zichtbaar in de binnenstad.



SAFETY-INNOVATIONHUIS

Een ander voorbeeld van het vormgeven van het 'lerend district' is het realiseren van een onafhankelijke thematische plek rondom Safety & Security waar bedrijven en geïnteresseerden kunnen samenkomen. Hier kunnen nieuwe innovaties worden getest en getoond, maar ook start-ups zich vestigen en er kunnen lezingen en workshops gehouden worden. Op deze plek kan het debat van de stad worden gevoerd. C-Bèta in Hoofddorp is een mooi voorbeeld van een dergelijke locatie die zich richt op het thema circulariteit.

WAARDIGE STADSENTREE

Door het station beter aan te sluiten op de binnenstad en haar omgeving en door het activeren van de Spoorzone, wordt het gebruik van het openbaar vervoer aangemoedigd. Voor bezoekers vormt de stationsomgeving dan ook de eerste kennismaking met de stad. Wanneer je de trein uitstapt, maak je direct kennis met wat Apeldoorn en de omgeving te bieden heeft. Mede door vergrijzing verwachten we dat bezoekers van toeristische trekpleisters steeds vaker de trein pakken. Het stationsgebied wordt dan niet alleen een mobiliteitshub, maar vormt ook de eerste kennismaking met de stad.

Ook zorgt de goede bereikbaarheid voor een hogere aantrekkingskracht voor potentiële werknemers.

STARTPUNT VOOR WANDEL- EN FIETSRUTES

Door het Stationsplein neer te zetten als startpunt voor fietsroutes naar Paleis Het Loo, de Apenheul en de Veluwe bevorderen we de routing tussen de toeristische trekpleisters en de binnenstad. Vanaf het Stationsplein zijn de routes duidelijk uitgezet en wordt de mogelijkheid geboden om fietsen te huren.

INFORMATIEPUNT MET KOFFIEBAR

Een ander concreet voorbeeld van het vormgeven van de stadsentree is het creëren van een centraal punt in de binnenstad dat functioneert als een moderne VVV en tegelijkertijd een hotspot is voor ontmoeting. Een iconische brandstore voor Apeldoorn. Het Stationsgebouw of de locatie direct naast het station zou zich hier goed voor lenen.

APELDOORNS ICOON TOEVOEGEN

De binnenstad als stadspark leent zich uitstekend voor het 'uitrollen' van beeldende (openbare) kunst die deze identiteit onderstreept. Specifiek het Stationsplein is hier een mogelijke locatie. Het monumentale stationsgebouw en de kunstwerken De Kus en Reizend Zand vervullen deze functie al deels en vertellen een deel van het Apeldoorns verhaal. Dit beeld en verhaal kan verder worden aangevuld en met een groter geheel worden verbonden. Een voorbeeld is een livestream van een hok babygorilla's, live vanuit de Apenheul. Op deze wijze kunnen de toeristische trekkers uit de omgeving, zoals de Veluwe of de Apenheul, gekoppeld worden aan de binnenstad. Ook is het Aardvarken in Arnhem een goede referentie: een speelelement in een groene setting, een plek om te ontmoeten en tevens een verwijzing naar de Veluwe en de dierentuin van de stad.



Transformatie van de Hofstraat in een groene as, de ontspannen tegenhanger van de Parkstraat



Hofstraat (bron: google.nl)



Amaliapark (bron: www.lithadvies.nl)

GRIFTPARK

ACTIEF LINEAIR PARK DAT ZOWEL LETTERLIJK ALS FIGUURLIJK DE GEBRUIKERS VAN DE BINNENSTAD VERBINDT

Naast de Veluwe staat Apeldoorn bekend om haar beken en sprengen. De Grift is hier een van, ze stroomt vanaf de Veluwe door het centrum van Apeldoorn richting het kanaal waar ze een tijd parallel aan stroomt. De watergang is aangelegd om delen van het landschap te ontwateren en er werden verschillende molens mee aangedreven. In de loop van de tijd is de Grift op veel plekken ingebuisd en verdwenen uit het straatbeeld. In 2008 zijn delen van de beek weer teruggebracht, waardoor ze opnieuw onderdeel van de stad is. De Griftzone en de andere beekzones in Apeldoorn bieden nu ruimte aan overtollig grondwater en regenwater, natuurontwikkeling, recreatie en cultuurhistorie. Daarnaast dragen ze bij aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en verkoeling. Voorbeelden zijn het Amaliapark en de Hofstraat. In de Hofstraat is het water echter weinig beleefbaar, door de smalle bedding en de aanwezigheid van een verhoogde betonnen band.

De Hofstraat transformeert tot een lineair park waar de Grift de ruimte krijgt die ze verdient. Het park staat in het teken van bewegen en ontmoeten, en vormt hierdoor een aangename tegenhanger van de Parkstraat. Een lineair park dat de Spoorzone, Kanaalzone en Binnenstad met elkaar verbindt.

VIEREN VAN DE GRIFT

De Grift loopt als een historische waterlijn door de binnenstad. Door de beek de ruimte te geven, de busverbinding via de Kalverstraat te leiden en het profiel te vergroenen wordt een lineair park gecreëerd dat in het teken staat van de Grift.

ONTMOETINGSPLEK

Dit groene gedeelte van het stadspark is een plek om te ontspannen en met vrienden af te spreken. Ook is het een goede locatie om kleinschalige evenementen te organiseren, zoals kleine markten en activiteiten met Koningsdag. Op deze manier wordt het Oranjepark ontlast en ontstaat er meer spreiding van activiteiten in de binnenstad.

GEZONDE OPENBARE RUIMTE

Het Griftpark speelt een belangrijke rol in het faciliteren van een gezonde levensstijl in de binnenstad. Hier vind je kleinschalige sportaanleidingen, maar ook wandel-, fiets- en hardlooproutes. Ook wordt de Grift toegankelijk gemaakt voor waterspelen. Op deze manier wordt er bijgedragen aan het duurzaamheidsbewustzijn op jonge leeftijd.

TRANSITIE NAAR WONEN

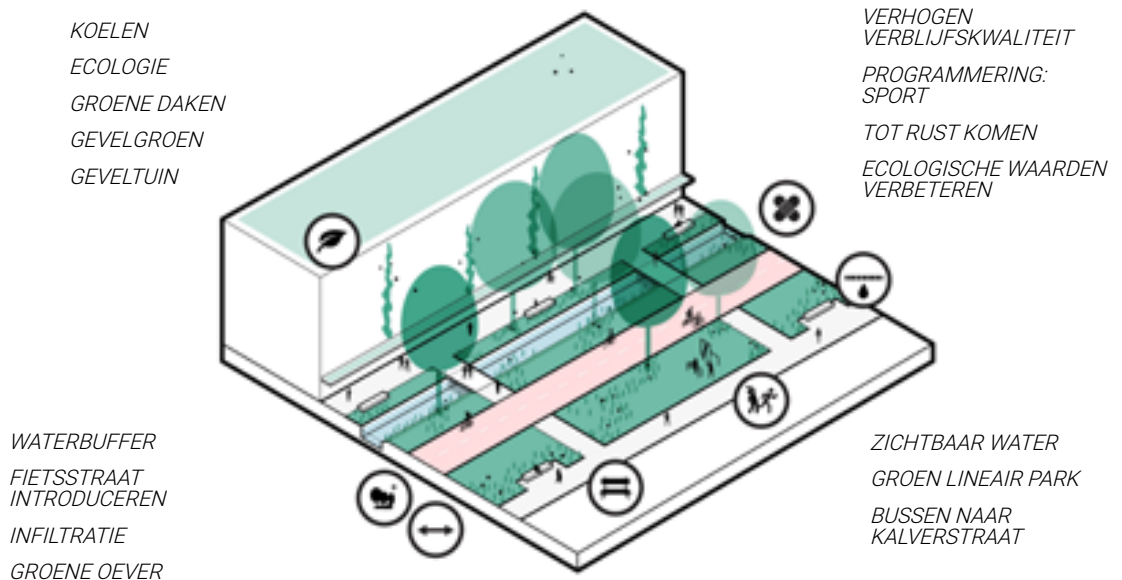
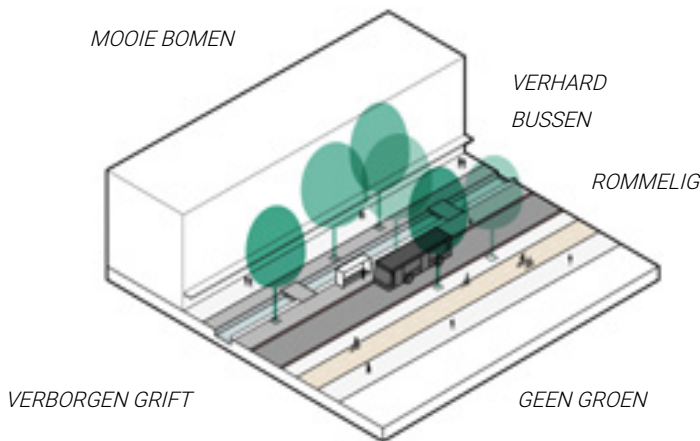
Langs de Hofstraat staan een aantal panden leeg. Deze ruimtes kunnen worden getransformeerd tot woningen, waardoor deze zone niet gaat concurreren met de Parkstraat. Op maaiveldniveau ontstaat er zo een interessante mix tussen wonen en voorzieningen. In de toekomst, bij het doorzetten van de veranderingen in het winkellandschap, is het mogelijk dat de gehele plint verkleurt naar wonen, met hier en daar een interessante voorziening. De 'blinde gevels' moeten tevens getransformeerd worden om zo een kwaliteitsimpuls te geven aan het lineaire park.

De Grift is in de Hofstraat teruggebracht. Met veel zorg is deze ingepast in het profiel, maar door de verschillende ruimteclaims in de straat is de Grift in een relatief smalle bak teruggekomen. Veel ruimte gaat naar de rijbaan voor de bus.

Door de buslijnen via de Kalverstraat te leiden, kan de straat omgevormd worden tot fietsstraat. Hierdoor kan het profiel worden vergroend, wordt de snelheid uit het profiel gehaald en wordt het getransformeerd tot het domein van de fietser en voetganger. Door de vrijgekomen ruimte maximaal te ontharden ontstaat er ruimte voor meer groen, waardoor de Grift in een groene bedding komt te liggen. De grote bomen zijn leidend in het transformeren van de straat.

De Kalverstraat zal tevens een reconstructie krijgen. Er wordt ruimte gemaakt voor de bus en doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. De transformatie zal moeten leiden tot een eenduidig profiel, minimale verharding, ruimte voor bomen en het verhogen van de verblijfskwaliteit.

Doordat het programma van kleur verschiet, wordt het park gedurende de dag geactiveerd. De nieuwe woningen kunnen een deel van de voorzone toe-eigenen, waar ruimte is voor een geveltuin.





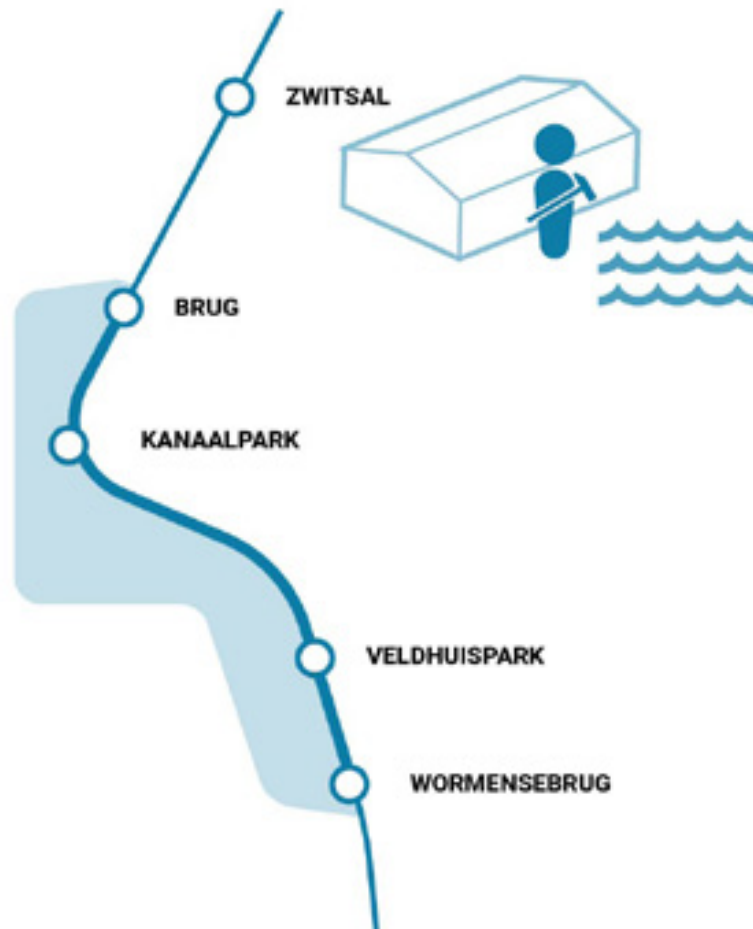
Verbeelding van de potenties van het vergroenen van de Hofstraat



Het Amaliapark, een groene long van het centrum. Dit doorzetten en verbinden met het centrum. (bron: www.destentor.nl)



Sport- en spelaanleiding in de openbare ruimte (bron: landzine.com)



Het kanaal wordt onderdeel van het stadspark en voorziet in de woonbehoefte



Kanaal Noord - ter hoogte van de Polstraat (bron: google.nl)



Kanaal Noord - ter hoogte van de Wiepkingstraat (bron: google.nl)

DE KANAALZONE

WOON- EN MAAKGEBIED DAT HET WATER VERBINDT MET DE BINNENSTAD

Apeldoorn is van oudsher een dorp, waar door de realisatie van het Apeldoorns Kanaal industrie langs het kanaal is ontstaan. Sporen van deze activiteiten zijn nu nog zichtbaar, zoals de industriële panden op de Veldhuislocatie.

Verschillende gebieden zijn volop in transformatie, onder andere de Veldhuislocatie, welke in de visie van Marco Broekman vorm krijgt als innovatie-dwaalmilieu. Gebieden als deze kunnen een grote bijdrage leveren aan de realisatie van het stadspark. De plannen zullen in samenhang met elkaar en in relatie tot het stadspark ontwikkeld moeten worden. Zowel ruimtelijk en programmatisch als bestuurlijk.

Door de Kanaalzone te definiëren en te waarderen wordt het kanaal en zijn historie weer onderdeel van de binnenstad. Het voegt een complementair type programma toe aan het centrum. Een gebied waar wonen, werken en maken samenkomen en de historische industriële sfeer voelbaar blijft. De introductie van het Kanaalpark rijgt alle gebieden aaneen en geeft het kanaal de status die het verdient.

Het Kanaalpark is de backbone van de zone, en tevens de verbinding op een grotere schaal. Zo wordt de verbinding gemaakt met het hoger gelegen Zwitsalterrein, maar zijn ook dorpen buiten Apeldoorn via deze route bereikbaar, zoals Epe en Eerbeek.

RUIMTE VOOR MAKERS

De Kanaalzone biedt nu al ruimte voor de maakindustrie en deze wordt binnen het nieuwe ontwikkelperspectief behouden, versterkt en zichtbaar gemaakt. Door hier een woon-werkmilieu te realiseren met atelierruimtes en werkplaatsen wordt de maakindustrie gestimuleerd. De woonkwaliteit staat hier echter voorop en bij nieuwe toevoegingen zal enkel ruimte zijn voor kleinschalige maakindustrie. Daarbij behouden en vergroten we de identiteit en zetten we in op het versterken van de verbinding tussen het Zwitsalterrein, de Veldhuislocatie en de binnenstad.

KWALITATIEF WONEN AAN HET WATER

Door wonen met uitzicht over het water te faciliteren bieden we doelgroepen die graag dicht bij voorzieningen wonen, maar wel de rust en ruimte van een waterrijke omgeving verlangen, een geschikte locatie.

ACTIVEREN VAN DE KADES EN GEBRUIK VAN HET WATER

Naast het toevoegen van werk- en woonlocaties speelt het kanaal ook een belangrijke rol in de recreatiemogelijkheden van de binnenstad. Het Kanaalpark nodigt inwoners uit om gebruik te maken van de oevers. Door de kades toegankelijk te maken is er ook ruimte voor kleinschalige waterrecreatie, zoals 'suppen'. Daarnaast is het Kanaalpark een ideale plek om te hardlopen of andere buitensporten te beoefenen. Grootschalig sporten gebeurt rondom Zwitsal, welke via de verbinding langs het kanaal te bereiken is. Door deze programmering wordt het kanaal onderdeel van de activiteiten in de binnenstad.

Door op de weg langs het kanaal langzaam verkeer te prioriteren en een eenrichtingsbeleid te voeren wordt het profiel versmald en wordt er ruimte gecreëerd om de ruimtelijke kwaliteit een boost te geven. De vrijgekomen zone wordt maximaal onthard en het groen gemaximaliseerd, waardoor een lineaire groenstructuur ontstaat langs het kanaal. Door de introductie van het Kanaalpark wordt het water beleefbaar vanaf de kant en wordt het kanaal onderdeel van het stadspark.

Het Kanaalpark bevat verschillende verblijfsplekken. Denk aan zitmogelijkheden, maar ook verschillende sportelementen. Daarnaast is de route langs het kanaal een ideale lijn om te hardlopen.

PLEK LANGS DE LIJN: ZWITSAL

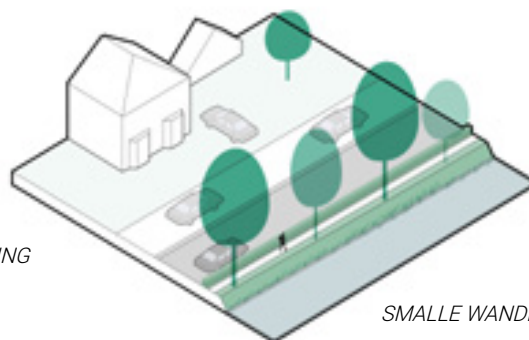
De voormalige Zwitsallocatie ligt net buiten het stadspark, maar heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een unieke plek binnen Apeldoorn in de Kanaalzone. De plek heeft het karakter van een broedplaats en leent zich om een nieuw woonsegment aan de stad toe te voegen en in te spelen op de kleinschalige maakindustrie. Een informele plek voor heel Apeldoorn.

VEEL AUTO'S OP STRAAT

GROENE KWALITEIT AAN HET WATER

AFWEZIGHEID FIETSVERBINDING

SMALLE WANDELROUTE

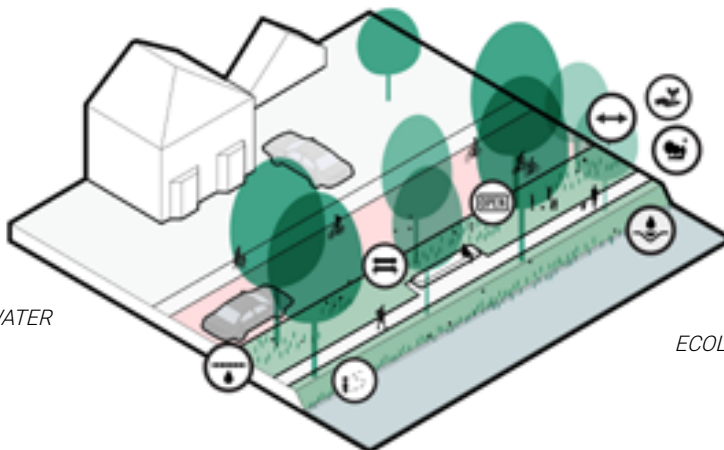


AANGENAAM PROFIEL
MINIMALISEREN VERHARDING
FIETSSTRAAT INTRODUCEREN

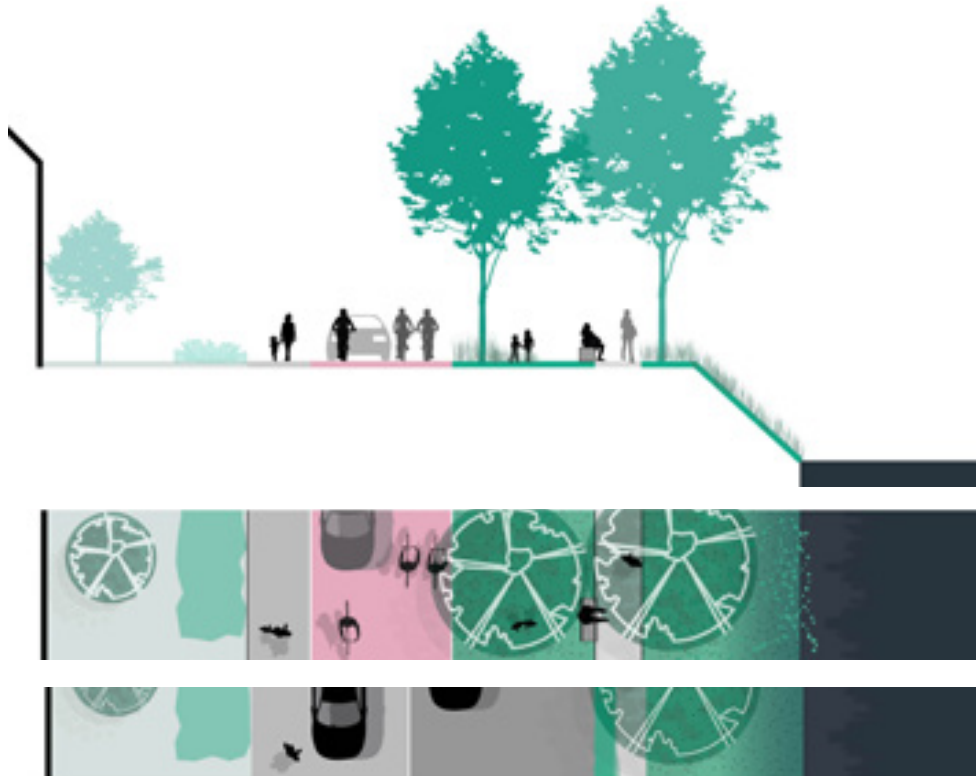
GEACTIVEERDE RUIMTE
ZITGELEGENHEID

CONNECTIE MET HET WATER
WATERINFILTRATIE
KOELEN

ECOLOGIE



Belangrijkste ambities en doelstellingen voor de transformatie van de Kanaalzone



Verbeelding van de mogelijke transformatie van de linkeroever van het kanaal tot Kanaalpark



Groene ruimte langs het IJ, een plek om te ontmoeten en verblijven (bron: www.boomzorg.nl)



Stedelijke ontwikkeling in Eindhoven die de relatie zoekt met het water (bron: www.bpdeurope.com)

De binnenstad kent verschillende thematische zones die elkaar overlappen en verbinden. Deze zones geven richting aan zowel het woon- als publieke programma in de betreffende delen van de binnenstad. Op deze manier worden de kaders van de binnenstad gedefinieerd. De thematische zones passen binnen de overkoepelende

identiteit van de binnenstad en dragen dus allemaal op hun eigen manier bij aan het DNA van de binnenstad.

Onderstaand schema laat de indicatieve verhouding van het vastgoedprogramma zien per zone. Het programma in de openbare ruimte is hierin niet meegenomen.



Themakaart van het programma van de binnenstad

BINNENSTAD

De binnenstad wordt gekenmerkt door een forse winkelleegstand, waardoor 25.000 m² aan winkeloppervlak moet verdwijnen. Daarom wordt een transformatie ingezet van een winkelgebied tot een prettig gemixt binnenstadsmilieu. Er wordt ingezet op een flexibele programmering, waarbij de retail van kleur kan veranderen naar bijvoorbeeld wonen en werken. Hierin is een gradatie aangebracht.



In het kernwinkelgebied (donkergeel) zijn de winkels nog steeds dominant, waarbij ze incidenteel afgewisseld worden met horeca of een andere economische functie.



Hieromheen ligt de eerste centrumschil (geel). In deze gebieden zijn nu de winkels nog dominant, maar hier is ruimte voor het realiseren van een functiemix. Deze zal bestaan uit detailhandel, horeca, andere economische functies en soms wonen in de plint. Aandachtspunt is dat wonen hier niet dominant wordt.



Daaromheen ligt de tweede centrumschil (lichtgeel). Op veel van deze plekken zitten in de huidige situatie detailhandel en/of horeca. Veel van deze locaties zitten dusdanig ver van ons beoogde kernwinkelgebied af dat deze economisch geen toegevoegde waarde meer hebben. Door mee te werken met de transformatie tot andere functies (bv. wonen) zorgt dit voor 'marktspanning', waardoor we de overgebleven detailhandel en horeca kunnen concentreren op een beperkter aantal plekken.

BINNENSTAD

Programmamix kernwinkelgebied

Voorz.: Detailhandel is dominant. Incidenteel horeca of een andere economische functie wordt toegelaten

Wonen: Niet toestaan in de plint, boven de winkels is een goede toevoeging/aanvulling

Programmamix eerste centrumschil

Voorz.: Detailhandel, horeca en andere economische functies

Wonen: Incidenteel toestaan in de plinten

Doelgr. Empty Nesters, Dinky's (Double income no kids yet), Sink (Single income no kids)

Producten: Woon-werkcombinaties, atelierwoningen, appartementen

Programmamix tweede centrumschil

Voorz. Ondergeschikt aan de woonfunctie. Incidenteel ondersteunende zorgdiensten of daghoreca

Wonen: Incidenteel toestaan in de plinten

Doelgr. Doorstromers (o.a. ouderen), stedelijke gezinnen (o.a. single ouders), starters en zorgbehoevenden

Producten: Mix huur en koop, stadswoningen en stadsblokken, appartementen, grondgebonden in mindere mate

Indicatie programmatische ruimte:

Tussen de 200-380 nieuwe woningen in de binnenstad



SPOORZONE

De Spoorzone wordt een plek waar wonen, werken en onderwijs samenkomen en krijgt vorm als een 'lerend district'. De zone heeft een grote potentie voor zowel het toevoegen van werken als wonen. Hier is ruimte voor bedrijven die aansluiten bij het economisch profiel van de stad (o.a. Safety & Security en circulariteit). Uit onderzoeken blijkt dat de stationslocatie in Apeldoorn aantrekkelijk is voor nieuwe kantoorgebruikers. Deze plek voldoet aan de huidige eisen (multimodaal ontsloten, in een functiemix en levendige omgeving). Daarnaast is het ook een aantrekkelijke plek voor niet-kantoorgebonden bedrijvigheid en onderwijsinstellingen. Het vormt daarmee het zwaartepunt voor de economische ontwikkelingen in de binnenstad. Naast bedrijvigheid is het ook een aantrekkelijke plek om te verdichten met (hoogstedelijk) wonen en ondersteunende functies. Tot slot is deze zone de plek waar het culturele programma van de binnenstad verbreed wordt in de vorm van een museum, hotel en diverse horeca. Ook leisurefuncties als een bioscoop zijn hier denkbaar.





HET LINEAIRE GRIFTPARK

Het Griftpark vormt een aangename tegenhanger van de meer dynamische Parkstraat. Dit groene gedeelte van het stadspark is een plek om te ontspannen en met vrienden af te spreken. Rond het Griftpark zullen de panden transformeren van retail tot voornamelijk wonen met ondersteunende functies.



KANAALZONE

De Kanaalzone wordt een woon- en maakgebied dat het water verbindt met de binnenstad. Door hier een woon-werkmilieu te realiseren met atelierruimtes en werkplaatsen krijgen de makers die zich willen verbinden aan gedachtegoed een plek. Daarnaast biedt het water unieke woonmogelijkheden zoals gezinswoningen met uitzicht over het water. De ideale woonlocatie voor de Apeldoorse gezinnen die stedelijk willen wonen, of de Randstedeling die meer ruimte wil. Accent ligt hier op een sterke gemeenschapszin, dus ook de bedrijven die zich hier willen vestigen moeten daaraan bij kunnen dragen.

SPOORZONE

Wonen:	Hoogstedelijk wonen	Kantoren:	- Omvang nieuwbouw: maximale grootte ongeveer 5.000 m ²
Doelgr.:	Starters, studenten, Empty Nesters en Sink (Single income no kids)		- Vervangen van bestaande voorraad (kwalitatieve sprong)
Producten:	Stedelijke woonvormen, accenten met hoogbouw en grondgebonden		- Anchor tenants verleiden naar spoorzone
Werken:	Kantoren en bedrijfsruimte		- Inzetten op flexibel gebruik
		Voorz.:	Hotel, studentenwoningen (bijv. Change=), commerciële diensten, onderwijs, bibliotheek, ondersteunende horeca en voorzieningen

KANAALZONE

Wonen:	Ontspannen stedelijke dichtheid	Indicatie programmatische ruimte:
Doelgr.:	(Startende) gezinnen, Empty Nesters, Dinky's	Tussen de 1000 en 2000 woningen in de Kanaalzone
Producten:	Grondgebonden, accenten met hoogbouw	
Voorz.:	Ondersteunende (zorg)diensten en maakbedrijven	

GROENE HOVEN ALS INFORMELE TEGENHANGER

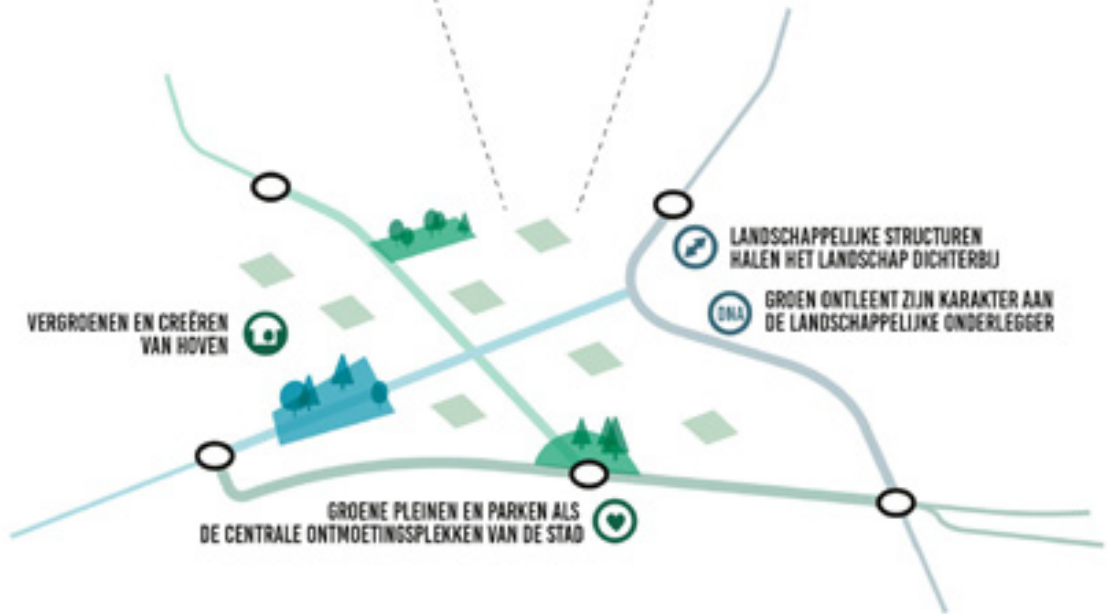
NATUURINCLUSIEF EN
KLIMAATADAPTIEF



RUSTIGE BINNENWERELDEN
VOOR DE INWONERS
DOORWAARBAARHEID DOOR
STEGEN EN POORTEN

OPENBARE RUIMTE

VERGROENEN EN CREËREN
VAN HOVEN



LANDSCAPPELIJKE STRUCTUREN
HALEN HET LANDSCHAP DICHTERBIJ

GROEN ONTLEENT ZIJN KARAKTER AAN
DE LANDSCAPPELIJKE ONDERLEGGER

GROENE PLEINEN EN PARKEN ALS
DE CENTRALE ONTMOETINGSPLEKKEN VAN DE STAD

GROENE GEVELS EN DAKEN

NATUURINCLUSIEF BOUWEN

INHEMIG

VERSTERKEN NATUURWAARDEN

MAKINAAL VERGROENEN

VERBINDEN VAN GARDEN



SCHUIM WATERBUFFERING
OP EEN KANAL

HERGEBRUIKEN

AFKOPPELEN

ONTWARTEN

INFILTREREN REGENWATER

HERSTELLEN SYSTEMEN

OPPERVLAKTEWATER ALS BUFFER

SPONTANE ONTMOETING

FLIEBBELE
BEDRIJFSMOEGELIJKHEIDEN

BUURTVOORZIENINGEN



COLLECTIEF

OPENBAAR

RECREATIEVE
CLOUPELEMENTEN

VOLDOENDE
ZITPLEMMENTEN

INFORMELE
SPORTPLEGGEN

UITDAGENDE
SPEELAANGEBODING

3.4 DE PLEKKEN IN HET PARK

LEVENDIGE PLEINEN EN RUSTIGE HOVEN

Naast de lijnen zullen de plekken een belangrijk onderdeel zijn van het stadspark. Het park is als geheel te ervaren als een dwaalmilieu, waar plekken met openbaar programma afgewisseld worden met rustigere delen. De dwaalwereld staat in het teken van ontmoeting en activiteit. Om gebruikers te verleiden om gebruik te maken van deze plekken wordt de verblijfskwaliteit vergroot. Dit wordt niet alleen gerealiseerd door een vergroeningsslag, maar ook door de programmering, het creëren van een aantrekkelijk microklimaat en verduurzaming. Het vergroenen biedt ook mogelijkheden om de historie van Apeldoorn weer zichtbaar te maken.

Parallel aan het proces van het creëren van het ontwikkelperspectief is er gewerkt aan het opstellen van het programma *Comfortabele Gezinsstad*. Dit onderzoek gaat in op een twaalfstal onderwerpen, waarbij aandacht is voor prettige, veilige en goed geprogrammeerde steden.

OPENBARE PLEKKEN

De lange lijnen brengen het landschap in de stad en leggen aangename verbindingen. Deze lijnen doen verschillende plekken aan en zoeken naar verbinding. Door deze plekken onderdeel te maken van de verbindingen, worden de lijnen versterkt en interessanter.

Veel van de openbare ruimte in Apeldoorn is erg stenig en veelal staan deze ruimtes in het teken van het faciliteren van mensenstromen. Plekken om te verblijven liggen vaak net buiten het centrum, of verplichten consumptie. Door de bestaande stenige plekken teontharden en te programmeren worden bewoners en bezoekers verleid om te ontmoeten en te verblijven in de openbare ruimte.

De plekken zullen van elkaar verschillen en elkaar aanvullen. Ze ontlenen hun identiteit aan de landschappelijke onderlegger. Een mooi voorbeeld is het Amaliapark, waar het landschap van de Grift weer zichtbaar is gemaakt. Daarnaast zullen de ruimtes programmatisch van elkaar verschillen. De Parkstraat staat in het teken van flaneren, het Griftpark stimuleert ontmoeting en beweging en het Marktplein wordt het centrale hart van het stadspark door het faciliteren van grote evenementen en tijdelijke functies.

HOVEN

De hoven vormen de informele tegenhanger van de openbare ruimte. Apeldoorn wordt gekenmerkt door een veelheid van ruimtes aan de binnenzijde van de bouwblokken. Soms gebruikt om te parkeren, soms hebben ze geen bestemming. Door het openbreken van de hoven ontstaat er een contrast tussen het levendige binnenstadsmilieu en de meer introverte, laagdrempelige en rustige sfeer van de hoven. Door de verblijfskwaliteit van deze hoven te vergroten, ze toegankelijk te maken en onderdeel te maken van het netwerk van de stad ontstaat een dwaalmilieu. Deze dwaalwereld kent een andere programmering, waarbij de focus ligt op rust en groen.

In de hoven bestaat het programma hoofdzakelijk uit wonen. Het woonprogramma zal aangevuld worden met ondersteunende functies die passen bij desbetreffende doelgroepen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan woon-werkwoningen op de begane grond waar een fysiotherapeut of huisarts een praktijk aan huis kan hebben. Maar ook een kinderdagverblijf of buitenschoolse opvang in hoven waar gezinswoningen worden gerealiseerd.

QUICK WINS

Er zijn ook een aantal interventies die morgen in gang gezet kunnen worden die bijdragen aan de vergroening van de stad en het vergroten van de verblijfskwaliteit. Een daarvan is de inwoners van het stadspark stimuleren om een geveltuintje te maken. Er kan een weekend georganiseerd worden waarin de gemeente de vrijgekomen stenen ophaalt en bijvoorbeeld beplantingsadvies geeft. Een eenvoudige stap met een groot effect. Daarnaast kunnen braakliggende velden en bermen ingezaaid worden met een bloemenmengsel. Interessant voor de ecologie en een plezier om naar te kijken.

OPENBARE PLEKKEN

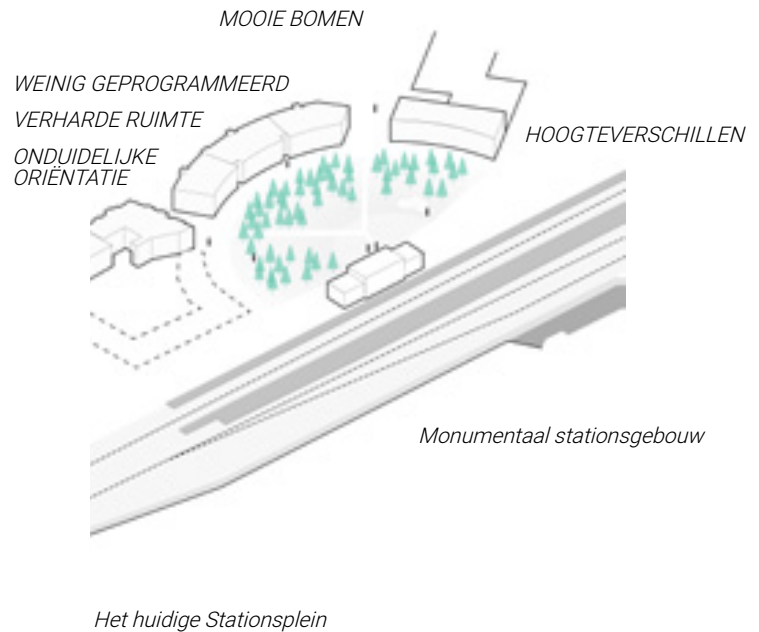
HET STATIONSPLEIN

Een van de plekken is het Stationsplein. Een ruimtelijk goed ontworpen en uitgevoerd plein dat door de boomkeuze en materialisering de relatie legt met de Veluwe. Het plein wordt voornamelijk gebruikt om te stromen van en naar het station en vervult daarom geen verblijfsfunctie.

Het plein heeft echter veel meer potentie als de verblijfskwaliteit wordt vergroot. Het plein ligt centraal in de Spoorzone en zou het kloppend hart kunnen vormen van het gebied. Door een goede placemakingstrategie, het vergroten van de verblijfskwaliteit en een betere, gevarieerde programmering van de randen activeert het plein en trekt het gebruikers aan. Denk hierbij aan een goede koffiebar waar ook in de avond wat gedronken kan worden. Zo worden werknemers en studenten verleid langer in het gebied te blijven en dat zorgt voor reuring. Ook is de tijdelijke ingebruikname van het voormalig Belastingdienstgebouw door de gemeente een goed voorbeeld: dat resulteerde in reuring in het gebied. Met het vertrek van de gemeente ligt er de kans om het gebouw te vullen met een functie die opnieuw reuring toevoegt aan het plein. De terugkeer van de Belastingdienst naar de binnenstad met een openplintconcept zou een passende mogelijke invulling zijn. Ook moet de bebouwing een directere relatie krijgen met het plein. Waar momenteel een straat, een hoogteverschil en een parkeerzone de scheiding vormt, zou dit getransformeerd moeten worden, waardoor de bebouwing aan het plein komt te liggen. De interventies respecteren de vormgeving van het plein, waarbij ze niet het ontwerp aantasten en tot verrommeling leiden.

Daarnaast is het de entree van Apeldoorn, de plek waar bezoekers voor het eerst kennismaken met de stad. Momenteel is het zoeken om de juiste richting te vinden naar de binnenstad en wordt men niet geïnformeerd wat de stad te bieden heeft. Een goede informatievoorziening in bijvoorbeeld het stationsgebouw attendeert bezoekers op activiteiten en interessante bezoekenmogelijkheden.

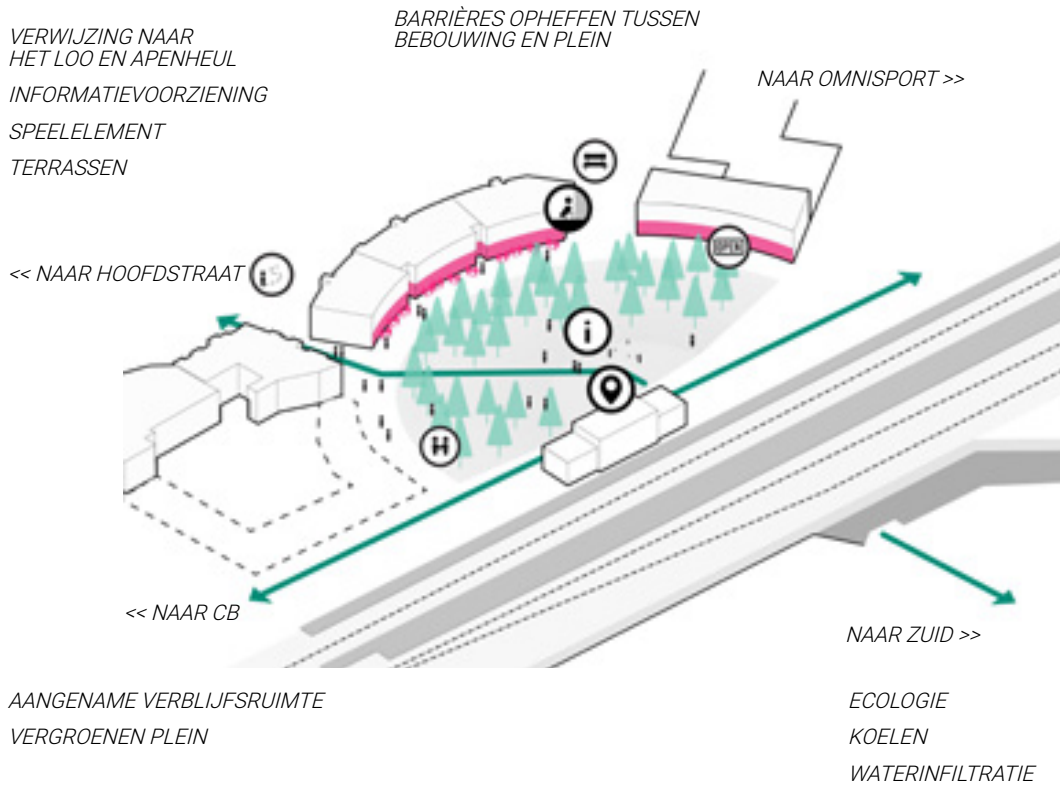
Vergroening van het plein is geen doel op zich, maar er zal onderzocht moeten worden hoe het plein interessanter kan worden voor de biodiversiteit en een bijdrage kan leveren aan de verkoeling voor een prettig microklimaat.



Stationsgebouw - Stationsplein (bron: nl.wikipedia.org)



Stationsplein (bron: google.nl)



Verbeelding van de ambities voor het Stationsplein



Groen stationsplein met verblijfskwaliteit, Den Haag (bron: www.dearchitect.nl)



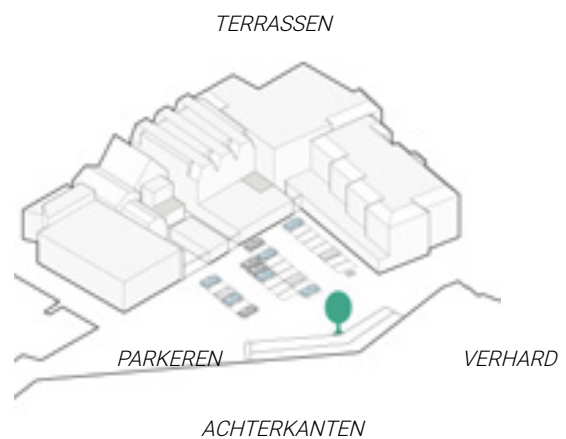
Groen stationsplein met verblijfskwaliteit en goede programmering, Amsterdam (bron: landzine-award.com)

HOVEN

ORANJERIEHOF

Het Oranjeriehof is een parkeerplaats met achterkanten en momenteel de warmste plek in Apeldoorn. Door de auto's een plek te geven in de parkeergarage wordt de ruimte vrijgemaakt. De plek wordt maximaal onthard en vergroend, waarbij de ruimte met de omwonenden wordt ingericht tot openbare deeltuin. Hierdoor voldoet de transformatie aan de wensen van de toekomstige gebruikers. De dakterrassen worden aangesloten op het maaiveld waardoor een directe verbinding ontstaat.

Het realiseren van de hoven zorgt voor groene plekken in het stedelijk weefsel, maar tezamen vormen ze ook een aantrekkelijk dwaalmilieu, gericht op de inwoners van Apeldoorn. Verschillende hoven zijn momenteel in het bezit van de gemeente, en kunnen versneld vergroend worden.



Het huidige Oranjeriehof: een stenige parkeerplaats zonder verblijfskwaliteit.



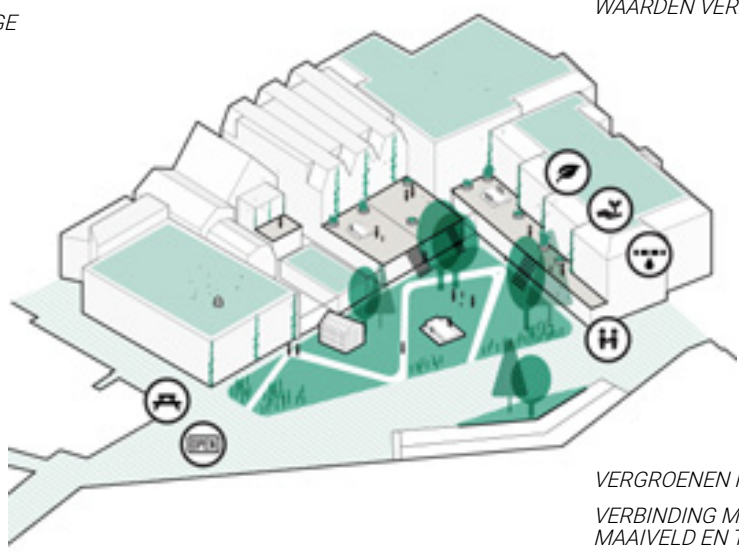
het huidige Oranjeriehof (bron: google.nl)



(bron: google.nl)

PLEK VOOR DE BUURT
 SAMEN MET HUIDIGE
 BEWONERS
 ECOLOGIE
 GROENE DAKEN
 GEVELGROEN
 WATERBUFFER
 VERKOELING
 INFILTRATIE

TERRASSEN
 ECOLOGISCHE
 WAARDEN VERBETEREN



SPELEN
 BUURTKAS
 BUURTTAFEL

VERGROENEN HUIDIGE GEVELS
 VERBINDING MAKEN TUSSEN
 MAAIVELD EN TERRAS

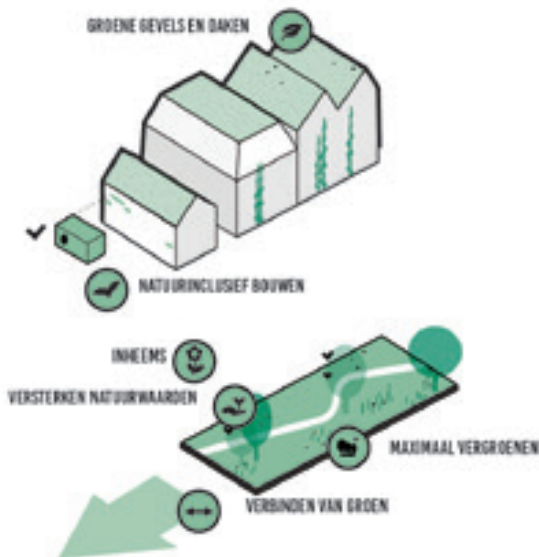
Verbeelding van de mogelijke uitwerking van de ambities voor het Oranjeriehof



De Deeltuin in Utrecht als plek voor bewoners om te ontmoeten (bron: delva.la)



De deelkas, een plek die interactie stimuleert. (bron: delva.la)



Ambities op het gebied van groen en natuurinclusiviteit

NATUURINCLUSIEF & KOELEN

Een stadspark is groen en is naast het leefgebied van de mens interessant voor flora en fauna. Mede door de verschillen in omstandigheden is de stedelijke omgeving soortenrijk (licht en donker, nat en droog, wind en windstil, voedselrijk en -arm etc.). De transformatie tot het stadspark zal daarom ook focussen op de verbetering van omstandigheden voor flora en fauna. Zodoende moeten alle transformaties een bijdrage leveren aan het natuurinclusief maken van de stad. Denk hierbij aan het toepassen van groene daken, het voorzien in nestgelegenheden, en het toepassen van bomen en waardplanten.

Daarnaast draagt de vergroening bij aan de koeling van de stad. Door de stenige openbare ruimte warmt de stad in de zomer flink op en neemt de temperatuur, in verhouding tot het omliggende landschap, een paar graden toe. Het ontharden en het toepassen van bomen en opgaand groen koelt de stad en zorgt voor een prettig microklimaat.

Om te zorgen dat de transformaties in de stad niet zullen leiden tot een afname of degradatie van het groen zullen normen worden gesteld. Nieuwe ontwikkelingen dienen bijvoorbeeld te bestaan uit minimaal 40% groene ruimte, die toegankelijk is gedurende de dag. Ook zal de vergroening van daken actief gestimuleerd worden door een goede marketing en het financieel aantrekkelijk maken van de aanleg van een groen dak. Verdere regelgeving en normen worden vervat in NIKA, een bindend document dat momenteel wordt opgesteld dat ingaat op het natuurinclusief en klimaatadaptief ontwikkelen.



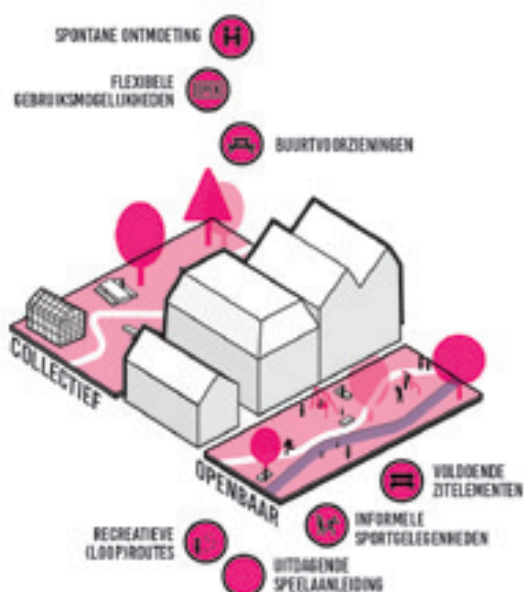
Ambities op het gebied van water

HEMELWATERSTRATEGIE

Het veranderende klimaat raakt Apeldoorn hard. Door de steeds warmere zomers en de hoge ligging van de stad ontstaan grondwatertekorten en droogte. Daarnaast worden de regenbuien steeds heviger.

Om te anticiperen op deze ontwikkeling zal er maximaal ingezet worden op het ontharden van de ruimte en het creëren van ruimte voor infiltratie. Momenteel wordt er al water ondergronds opgevangen en gebruikt voor de irrigatie van groen, maar dit zou aangevuld moeten worden met een robuust stadsbreed systeem. Regenwater zal zoveel mogelijk lokaal worden geïnfiltreerd in groenzones of door open verharding. Hierbij wordt een minimum aangehouden van 60 mm. Bij harde regenbuien wordt water afgevoerd naar plekken waar het gebufferd kan worden, zoals in het groen of op oppervlaktewater. In een dergelijk systeem kan het gebruikmaken van de beken en sprengen een uitkomst bieden.

Daarnaast wordt er ingezet op het hergebruik van water binnenshuis, bijvoorbeeld voor toiletspoeling of het bewateren van de tuin. Hierdoor neemt het gebruik van drinkwater af.



Ambities op het gebied van gezondheid

GEZOND

Een groene ruimte heeft een positief effect op de gezondheid. Zo zorgt het voor schone lucht en hebben mensen minder last van mentale klachten wanneer ze omringd zijn door groen.

Naast deze effecten richt het ontwikkelperspectief zich op het creëren van een gezonde omgeving. Een openbare ruimte die beweging stimuleert met de aanwezigheid van wandel- en fietspaden en hardlooperoutes. Maar ook een omgeving waarin mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar sociale interactie wordt gestimuleerd.

In de openbare ruimte worden elementen toegepast die het gebruik bevorderen. Zo zullen er voldoende zitmogelijkheden worden gecreëerd, waardoor ouderen tijdens de wandeling even kunnen rusten. Buurtbanken stimuleren interactie tussen burens. Ook is er aandacht voor verschillende vormen van spelen voor verschillende leeftijden. Daarbij wordt er gezocht naar speelaanleidingen die multifunctioneel gebruikt kunnen worden en die op de juiste plekken worden gerealiseerd. Daarbij zal er ook gekeken moeten worden naar plekken waar grootschalige sportvoorzieningen kunnen landen, te denken aan bijvoorbeeld een skatepark.

Daarnaast stimuleert het toepassen van watertappunten om te sporten en bepaalde rondjes te rennen. De route langs het kanaal is bijvoorbeeld een ideale lijn voor dergelijke voorzieningen. In het rapport *Uitnodigende buitenruimte* wordt hierop verder ingegaan.

In aanvulling hierop zijn er ook plekken voor rust en stilte. Plekken waar men kan ontsnappen aan de hectiek van de dag, zich kan ontspannen en tot zichzelf kan komen.

Binnen deze twee soorten ruimtes, de dynamische openbare ruimte en de rustige en beschutte hoven, bestaan verschillende mogelijkheden met betrekking tot programmering. Waarbij de rustige en stille plekken makkelijke mogelijkheden bieden voor laagdrempelig spelen en de dynamische en gezellig drukke plekken ruimte geven voor specialistische speelontdekkingen.

De verblijfskwaliteit van de ruimtes is zeer belangrijk: openbare waterpunten, schaduwplekken, toegankelijke toiletten en comfortabele zitgelegenheden dragen bij aan inclusief gebruik.

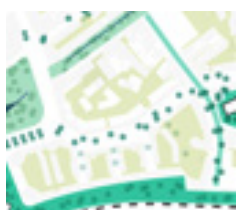
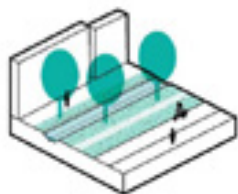
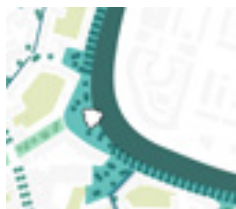
De groenstructuur bestaat uit een diversiteit aan elementen die hun basis vinden in de historische en landschappelijke onderlegger van de stad. Drie lineaire parken en een parkstraat vormen de hoofdstructuur die verschillende openbare plekken met elkaar verbindt. De momenteel vaak stenige pleinen in de stad worden vergroend en de verblijfskwaliteit wordt verbeterd, waardoor deze opgenomen worden in de groenstructuur.

Daarnaast wordt het Apeldoornse principe bos-laan-boom doorgezet, waarbij de lanen stoppen op de rand van het stadspark en een lossere boomstructuur wordt doorgezet.

De onderlegger dicteert niet alleen de ligging van de structuren, maar ook de vormgeving die het verhaal van Apeldoorn en het landschap vertelt. Zo vertelt het Griftpark bijvoorbeeld het verhaal van de beken en sprengen en refereert het aan het nattere landschap. Dit komt tot uiting in bijvoorbeeld de plantkeuze.

De diversiteit aan typen groen in de binnenstad is erg interessant voor de biodiversiteit in de stad.





URBANE LINEAIRE PARKEN

Stad-landverbindingen worden gecombineerd met lineair groen. Hieraan liggen plekken die reageren op dit doorgaand groen.

GROENE PLEINEN

Activatie en vergroening van de pleinruimtes en zoeken naar meervoudig ruimtegebruik, van spelen tot relaxen. Van bestrate plek naar groen hart. Grote pleinen zijn het Stationsplein en Marktplein, maar ook de kleinere worden aangepakt.

LANEN

Apeldoorn staat bekend om zijn indrukwekkende lanen. Deze lopen door tot aan het stadspark, waar deze overgaan in een lossere boomstructuur.

BOOM

De stedelijke zone wordt gekenmerkt door een losse boomstructuur en de vergroening van het maaiveld. Daarnaast wordt ook de vergroening in het verticale vlak gezocht door het vergroenen van gevels, waar mogelijk en wenselijk.

PARKEN EN PLEKKEN

De verschillende bestaande parken in de stad worden verbonden met het stadspark waardoor ze onderdeel worden van de structuur.

HOVEN

De hoven zijn de rustige plekken in de binnenstad. Een aangename aanvulling op de bruisende binnenstad.

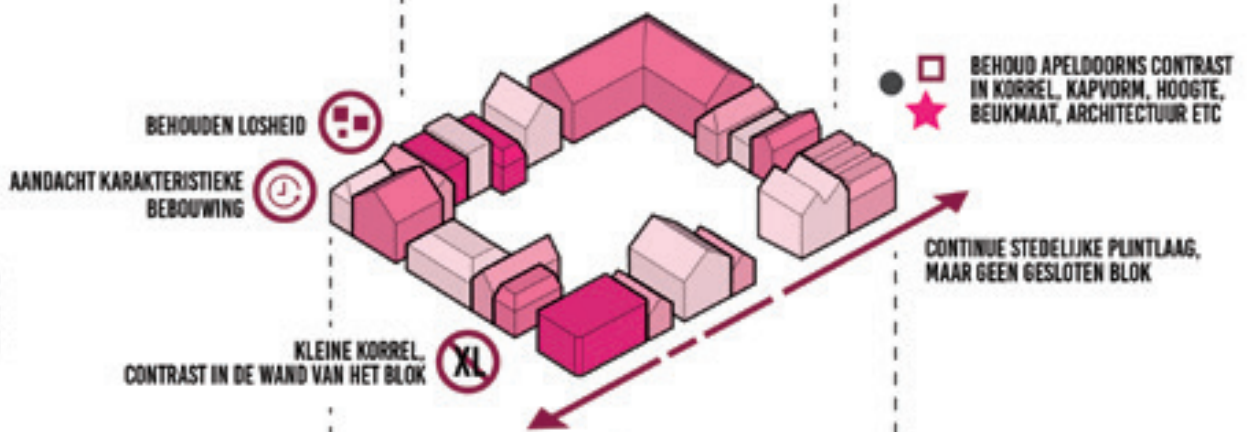
SPECIFIEKE PUNTEN

1. Verbinding zoeken tussen de Parkstraat en het Oranjepark, door de stegen te verbeteren en de route duidelijk te markeren.
2. Bij herontwerp de sprengbeken terugbrengen.
3. Bij herontwerp zoeken naar mogelijkheden voor het vergroenen van het profiel (bv. het toepassen van laanbeplanting door het minimaliseren van de verharding).

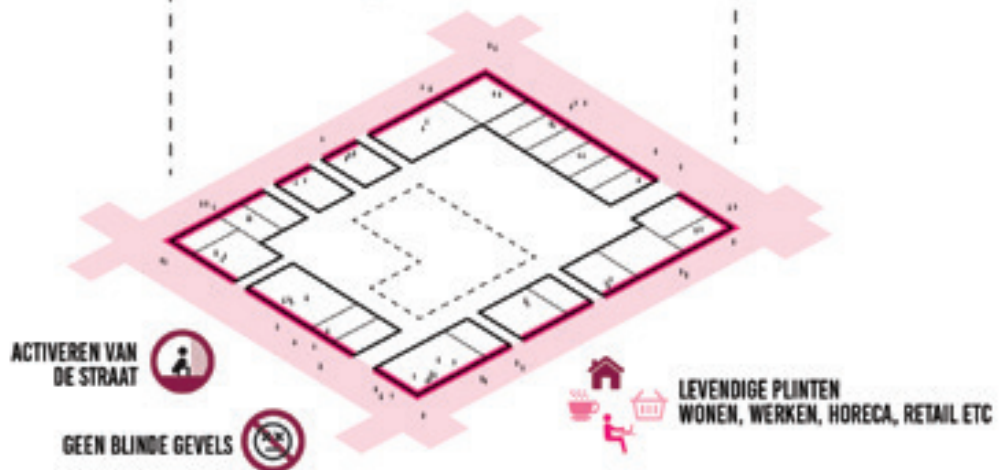
GROENE
BINNENWERELDEN



APELDOORNS
LAAG



PLINTLAAG



Leidend principe voor de parkblokken

3.5 DE PARKBLOKKEN

DE APeldoORNSE LAAG

De binnenstad wordt gekenmerkt door typisch Apeldoornse kwaliteiten. Het straatbeeld is gevarieerd, waarbij de verschillen in bijvoorbeeld korrel, hoogte en bouwjaar zorgen voor onderling contrast, maar tegelijkertijd ook samenhang. In de loop van de tijd is het centrum verdicht, waarbij een deel van deze aspecten is verdwenen. Verschillende blokken zijn totaal verdicht en de fijne korrel heeft op plekken plaatsgemaakt voor monotone blokken.

Met de transformatie tot stadspark worden deze kwaliteiten teruggebracht en wordt het landschap opnieuw geïntroduceerd in de vorm van hoven. Tevens wordt het stadspark een interessante locatie om te wonen. Het toevoegen van woonprogramma draagt bij aan de activering van het stadspark na sluitingstijd en vergroot het aantal gebruikers van de voorzieningen, waardoor het draagvlak voor deze voorzieningen groeit. Hierbij gaat het niet om de doelgroepen die Apeldoorn al goed faciliteert in de omliggende wijken (gezinnen in een vrijstaand huis met een tuin), maar vooral om segmenten die momenteel missen en tevens compacte woonvormen wensen. Hierbij is te denken aan senioren (appartement met zorgvoorzieningen en goede toegankelijkheid), woningen voor jongeren en starters (appartementen) en doelgroepen die een stadswoning wensen. Deze woningen zijn goed in te passen in het weefsel en passen binnen de hogere dichtheid in het centrum.

De aanpak van het stadsparkblok is opgedeeld in vier lagen: de plint, Apeldoornse laag, binnenhoven en verdichting.

PLINTLAAG

Levendige plinten zorgen voor een prettige en interessante openbare ruimte. Ze zorgen voor activatie van de straat, maar ook voor sociale veiligheid. De huidige plinten worden gevuld door winkels of staan leeg. Het streven naar een mix van verschillende functies in de plint resulteert in levendigheid gedurende de gehele dag waarbij blinde gevels en leegstaande plinten niet thuishoren in het stadspark. De plinten kunnen op verschillende manieren geactiveerd en gevuld worden, bijvoorbeeld door woon-, retail- of kantoorvoorzieningen, waarbij aandacht moet zijn voor de oorspronkelijke parcellering. De leegstand in het centrum biedt mogelijkheden voor deze transformatie. Zo kunnen leegstaande winkelpanden verkocht worden als kluswoningen. Het Gevefonds biedt concrete uitgangspunten voor het naar een hoger niveau tillen van de plinten in de binnenstad.

APELDOORNSE LAAG

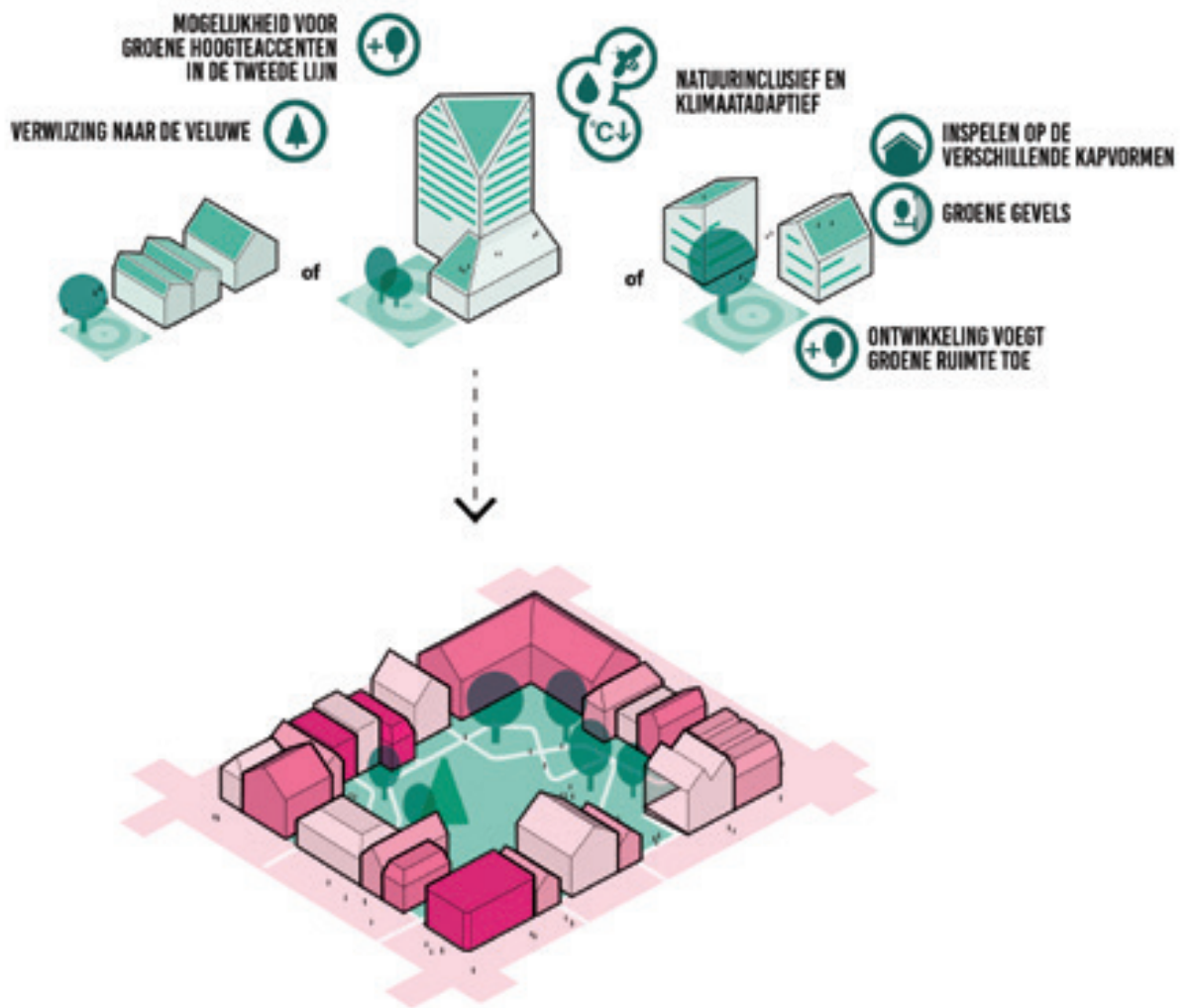
Apeldoorn wordt gekenmerkt door de typische opzet die de sfeer en identiteit van de verschillende historische tijdslagen laten zien. Deze typisch Apeldoornse karakteristiek vormt de basis voor de nieuwe toevoegingen aan het stadspark. Een diverse korrel, verschillende kapvormen, hoogtes, beukmaten, breedtes, architectuurstijlen en bouwjaren vormen samen een diverse maar continue plintlaag. (Collectief) particulier opdrachtgeverschap is een mogelijke vorm van woningbouw die goed past binnen deze kleinschaligheid en resulteert in een divers beeld. De Apeldoornse losheid wordt behouden en waar mogelijk versterkt door het toevoegen van stegen en verbindingen naar de binnenwerelden.

Alle ontwikkelingen binnen de stad zijn erfgoedinclusief: erfgoed vormt het startpunt, zodat elke ontwikkeling optimaal kan aansluiten op de bestaande kwaliteiten.

GROENE BINNENHOVEN

De binnenterreinen vormen een tegenpool van de continuïteit van de straten en brengen een belangrijk historisch element op een eigentijdse manier terug: tuinen. Het zijn collectieve plekken voor de buurt maar ze zijn overdag publiek toegankelijk. Het zijn plekken om even aan de dynamiek van de stad te ontsnappen. De hoven worden gekenmerkt door hoofdzakelijk woonprogramma, met af en toe een ondersteunende voorziening. Daarmee zijn deze plekken erg geschikt voor appartementen voor ouderen en woningen voor gezinnen. De hoven zijn groen en hebben een collectief, rustig en beschut karakter. Ze brengen het groene karakter van het omliggende landschap weer het centrum in en zijn een verwijzing naar de omliggende landschappen. De plekken kennen een diverse programmering, de omliggende bebouwing is op een prettige manier op de hoven aangesloten en de inrichting wordt afgestemd op het gebruik en de specifieke waardevolle kenmerken per hof. Zo kan een hof een natuurlijke collectieve tuin bevatten, maar ook een deelbos.

De hoven worden verbonden met de doorgaande lijnen door minimaal twee openbare verbindingen: door een poort, open ruimte of steeg waardoor een fysieke en zichtrelatie gelegd wordt. Deze openingen kunnen op plekken breder zijn, maar belangrijk is het contrast tussen het hof en de straat altijd te behouden. Aandachtspunt bij de vormgeving is de sociale veiligheid.



Mogelijkheden voor verdichting van de parkblokken

VERDICHTING

Het stadspark is meer dan alleen groen. Het staat of valt met een goede programmering en het toevoegen van woonprogramma. Hierdoor wordt het park gedurende de gehele dag gebruikt en zullen er meer mensen zijn die van de voorzieningen gebruikmaken. Aan de binnenzijde van de parkblokken, aan de groene hoven, liggen mogelijkheden voor verdichting. Het toepassen van appartementen ligt hier voor de hand, maar ook kleine grondgebonden woningen zijn hier mogelijk. Daarnaast zijn er veel blokken zonder hoven of binnengebieden. Een slimme gestapelde verdichting kan hierbij een middel zijn om ruimte te maken.

Daarom is er de mogelijkheid om in de tweede lijn volume toe te voegen. Deze staat altijd op gepaste afstand van de Apeldoornse laag. Door deze ontwikkelingen in de tweede lijn toe te laten, blijft de menselijke maat en typisch Apeldoornse korrel vanuit de straat behouden.

De ontwikkeling kan alleen doorgang vinden als deze resulteert in een kwalitatieve open ruimte die bijdraagt aan de ontwikkeling van het stadspark en zijn ambities. Daarnaast zal per gebied gekeken worden of ontwikkeling in de tweede lijn wenselijk is. Bij ontwikkelingen zal minimaal 40% van de kavel groen moeten zijn, welke

gedurende de dag openbaar toegankelijk is. Ook voldoen alle ontwikkelingen aan NIKA (Handboek Natuurinclusief en Klimaatadaptief), waarbij gestimuleerd wordt extra maatregelen te treffen.

De ontwikkelingen distantiëren zich van de Apeldoornse laag en voegen zich in het karakter van de hoven. Door het gebruik van zachte materialen en het inzetten op duurzame en natuurinclusieve gebouwen, wordt er een nieuwe laag toegevoegd aan het centrum. Groene gevels en balkons en het bouwen met hout of circulair materiaal zijn hier mogelijke denkrichtingen. Daarnaast komt de typische verscheidenheid in kapvormen terug. Ook is er aandacht voor voldoende ruime balkons, om de bewoners de ruimte te geven om te vergroenen en om de woonkwaliteiten van de stad ook terug te laten komen in de appartementen.

De toevoegingen dragen bij aan de creatie van het stadspark, waarbij er aandacht is voor het toevoegen van kwalitatieve ruimtes, er gewerkt wordt aan de klimaatrobustheid van de stad en het geheel een bijdrage levert aan de natuurinclusiviteit. De Apeldoornse norm is nog niet in beton gegoten en elk project is uniek. Vervolgonderzoeken en de ervaringen uit het parkatelier zullen leiden tot een aanscherping en doorontwikkeling van de norm.



De parkblokken zijn de norm voor het gehele stadspark, maar zullen per zone lichtelijk van kleur verschieten om de karakteristiek van de verschillende gebieden te behouden en de leesbaarheid van de groeiwijze van Apeldoorn te behouden.

KANAALZONE

De Kanaalzone heeft van oudsher een nauwe relatie met het kanaal. Toekomstige ontwikkelingen zullen op een hernieuwde manier deze relatie zoeken. Het industriële karakter en de rauwheid blijft behouden en de Apeldoornse laag XL wordt geïntroduceerd: het behouden van contrast op een eigentijdse manier (bv. industriële gebouwen en Apeldoornse huisjes) waarbij de gebouwen tezamen een straatwand vormen.

SPOORZONE

Ook in de Spoorzone geldt de Apeldoornse laag XL: contrast en losheid, op een eigentijdse manier, met aandacht voor het aanwezige post'65-erfgoed. Hierbij wordt extra gestreefd naar verschil in materiaal, bouwhoogte, kapvorm en blokmaten om de lange monotone wanden te doorbreken. Er wordt gefocust op het creëren van binnengebieden en het versterken van het contrast tussen de voor- en achterzijde.



De parkblokken komen in alle zones voor, maar kennen nuanceverschillen

NIKA

Er wordt nu, als het gaat om maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit, nog vooral ingezet op het spoor van verleiding. Dit omdat het ontbreekt aan een juridisch kader om verplichte maatregelen op te kunnen leggen. Verleiden is onvoldoende om de extremen van het veranderende klimaat op te vangen en de teruggang van biodiversiteit te stoppen, het ontbreekt aan een stok achter de deur.

Daarom wordt er gewerkt aan beleid voor het natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen, kortweg NIKA. Aan de basis staan enkele algemene maatregelen die hoe dan ook verplicht zijn. Dit betreft waterberging, nestkasten en aanleg groen. Boven op de basis komen aanvullende maatregelen, binnen drie categorieën:

gebouwvoorzieningen, gebouw groen en omgevingsgroen. Binnen elke categorie zijn verschillende maatregelen benoemd waarbij deze zijn gekoppeld aan punten. Er moeten 12 punten per categorie worden behaald maar het staat de initiatiefnemer vrij om zelf een keuze te maken uit de beschreven maatregelen. De methode houdt rekening met de projectgrootte, bij een grotere gebiedsontwikkeling is meer mogelijk dan de bouw van twee woningen. Als men bij de start van de ontwikkeling over dit soort zaken nadenkt en slimme combinaties maakt, zullen de kosten niet substantieel hoger worden. Dit in vergelijking met achteraf zaken 'repareren'. De systematiek is hierbij een hulpmiddel om dit proces van omdenken te versnellen.

In het stadspark liggen verschillende gebieden waar gewerkt kan worden aan de creatie van de parkblokken. Onderstaande kaart laat een veelheid aan mogelijkheden zien. Deze kaart is indicatief en geeft een mogelijk beeld van wat ontwikkeld zou kunnen worden.

VELDHUIS

De Veldhuislocatie heeft een grote potentie om getransformeerd te worden tot onderdeel van de Spoorzone. De ligging dicht bij het station en de binnenstad, maar vooral de ruimte die er nog is, maakt het tot een zeer interessante ontwikkellocatie om de ambities van het stadspark waar te maken en een interessant programma toe te voegen.

Juist op de Veldhuislocatie is er ruimte voor hogere bebouwing in de tweede lijn. De grotere korrel van de omliggende bebouwing en de locatie dicht bij het station maken deze plek uitermate geschikt voor een verdichtingsslag. Met de ontwikkeling van het gebied dient zich ook de kans aan om de Kayersbeek weer onderdeel van het stadspark te maken. De beek wordt bovengronds gehaald en begeleid door een brede groenzone.

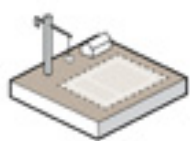


Themakaart van mogelijke ontwikkelingen



GROENE HOVEN

Verharde binnenruimtes transformeren tot groene hoven



ONTWIKKELEN

Braakliggende gronden ontwikkelen



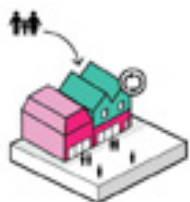
HERONTWIKKELING

Bestaande gebieden transformeren



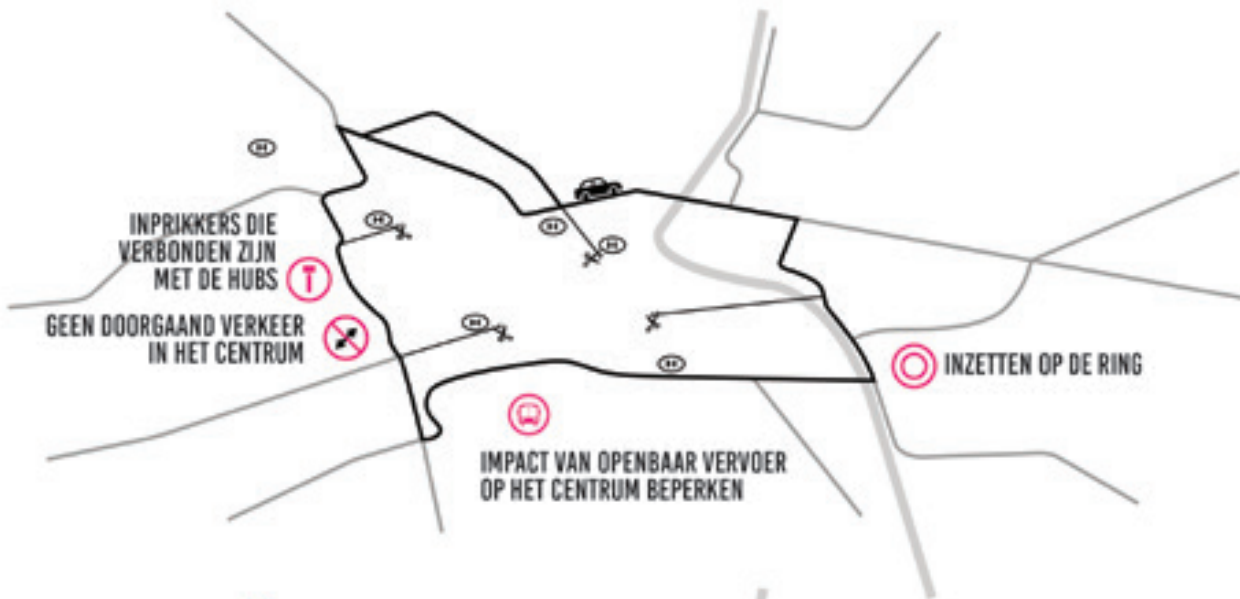
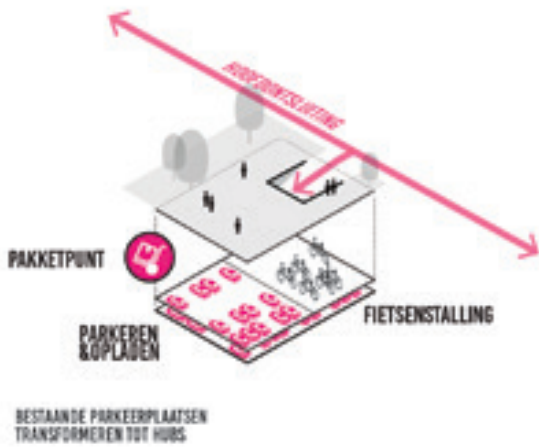
FUNCTIEVERANDERING

Leegstand tegengaan door functieverandering



MENGVORMEN

Bestemmen van leegstaande ruimtes boven gebouwen met een retail- of horecaplint



 DEELFIETSSYSTEEM OP SLEUTELPLEKKEN (STATION & HUBS)

 LANGZAAM VERKEER OP EEN

 FIETSPARKEREN FACILITEREN

 STATION ALS KNOOPPUNT, STIMULEREN GEBRUIK

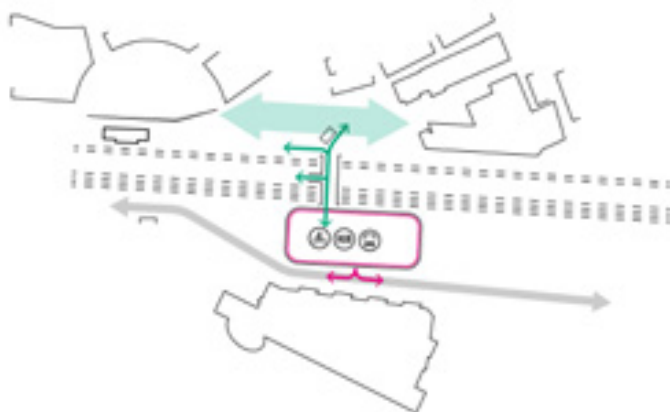
3.6 DE PARKMOBILITEIT

Om te komen tot het stadspark worden een aantal uitgangspunten geformuleerd die voor de nieuwe parkmobiliteit van belang zijn. Met behulp van deze uitgangspunten is separaat een nieuwe 'Visie op mobiliteit' (Braining the future) uitgewerkt. De voorgestelde uitwerking in dit hoofdstuk is onder voorbehoud van de vaststelling van de 'Visie op mobiliteit'.

Als eerste wordt bij de nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad niet meer primair ingezet op de autobereikbaarheid. Voor de ontwikkellocaties in het centrum van de stad, op korte afstand van het centrale openbaarvervoerknooppunt van de stad (NS- en busstation), wordt primair ingezet op de bereikbaarheid te voet, per fiets en het openbaar vervoer. Dat betekent ook dat de focus meer komt te liggen op de doelgroepen die van deze voorzieningen gebruikmaken.

Daarnaast worden interventies gepleegd in het mobiliteitssysteem waardoor de huidige druk van het gemotoriseerd verkeer op de binnenstad wordt verminderd.

Doorgaand autoverkeer wordt uit het centrum geweerd door verkeersaders in het centrum door te knippen. Hierdoor ontstaan er vanaf de centrumring een aantal inprickers of lussen, waardoor alle bestemmingen vanaf de centrumring bereikbaar blijven met de auto, maar er geen doorgaande routes meer zijn. De centrale parkeergarages en -velden worden op deze inprickers en lussen aangesloten, waarbij de vindbaarheid en bereikbaarheid door middel van duidelijke signing wordt gewaarborgd. Vanaf deze parkeerplekken worden aangename en goed vindbare loopverbindingen gemaakt naar de bestemmingen in de binnenstad.



Het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde van het spoor om ruim baan te maken voor de ontwikkeling van Veldhuis en de belasting van bussen op het centrum te verminderen

De huidige parkeergarages transformeren hiermee tot mobiliteitshubs. In deze hubs kunnen ook nieuwe vormen van kleinschalig vervoer worden aangeboden om het laatste deel van de reis te kunnen maken naar de bestemming (bv. nieuwe vormen van elektrische deelmobiliteit). Daarnaast worden de hubs nog aantrekkelijker om te bezoeken door hier ook dagelijkse voorzieningen onder te brengen, bijvoorbeeld een pakketpunt.

Bij grote nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad wordt de automobilititeit zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad opgelost. Ook deze voorzieningen kunnen uitgroeien tot nieuwe hubs, waarbij (evt. transformeerbare) parkeervoorzieningen met een interessant plintprogramma en voorzieningen voor de buurt bv. op het dak kunnen worden gerealiseerd. Hiermee transformeren deze nieuwe parkeergarages tot levendig middelpunt van de buurt en wordt de parkeervraag opgelost.

De bezetting van de verschillende parkeergarages kan beter worden benut. Door bv. parkeergarages in avond en nacht beschikbaar te maken voor bewoners, kan hun een kwalitatief betere parkeerplaats worden aangeboden en tegelijk kunnen hierdoor bestaande parkeerterreinen in de binnenstad worden vergroend waardoor deze terreinen een grotere meerwaarde krijgen.

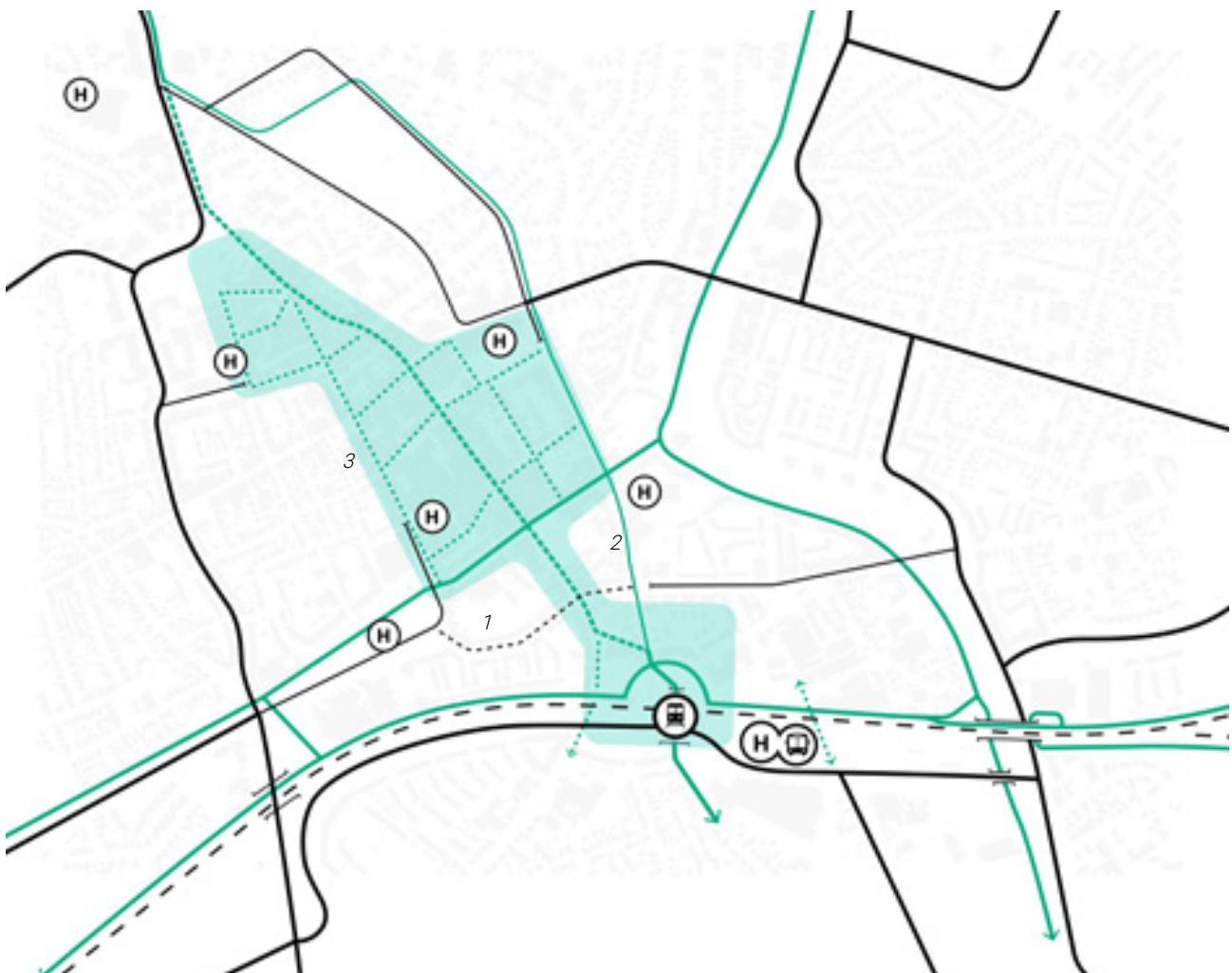
Daarnaast wordt gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd door in de omgeving van het centrale openbaarvervoerknooppunt ontwikkelingen te realiseren voor doelgroepen die hier graag gebruik van maken. Kleinere woningen, onderwijs- en kennisinstututen en de innovatieve of culturele bedrijvigheid sluiten hierbij aan. Het aanbod van deelmobiliteit wordt gestimuleerd door dit in deze ontwikkelingen te integreren.

De druk van de bussen op het centrum wordt verminderd door de buslijnen te herzien. Het verleggen van een aantal buslijnen biedt kansen om de openbare ruimte in straten beter in te richten en de kwaliteit te vergroten. De buslijn via de Nieuwstraat kan via de centrumring gaan rijden, zodat de straat vrijgespeeld wordt voor langzaam verkeer. In de Hofstraat en Kanaalstraat kan meer ruimte voor groen en voetgangers en fietsers (ruimte voor het Griftpark) worden gecreëerd door buslijnen te verleggen naar de Kalverstraat. Ook voor de Kalverstraat biedt dit kansen om opnieuw naar de inrichting van de straat te kijken en een kwaliteitsimpuls te geven. Ook op de Stationsstraat kunnen een aantal buslijnen worden verlegd naar de centrumring om de druk van de bussen in deze straat te verminderen.

Het busstation vormt een barrière in de verbinding tussen het NS-station en het gebied Veldhuis. Een mogelijkheid is om het busstation naar de zuidzijde van het spoor te brengen zodat de bussen direct op de ring zitten, waardoor de bussen het centrum veel minder belasten. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid om de Veldhuislocatie veel beter met het station en de binnenstad te verbinden en een kwaliteitsimpuls te geven aan het gebied.

Tot slot wordt langzaam verkeer op één gezet, waarbij er aandacht is voor prettige, leesbare en veilige routes door en naar het centrum. De transformatie van de Hoofdstraat tot de Parkstraat resulteert in een aantrekkelijk loopgebied vanaf het station helemaal door tot aan Paleis Het Loo.

Barrières als de spoorlijn en het kanaal worden opgeheven door nieuwe prettige en groene verbindingen te realiseren voor fietsers en voetgangers vanuit de binnenstad naar de omliggende wijken en landschappen. Denk hierbij aan een nieuwe verbinding onder de spoorlijn door, tussen het kanaal en het NS-station (ter hoogte van het gebied Veldhuis) en over het kanaal en de Koning Stadhouderlaan als nieuwe oost-westverbinding. De aanwezige fietsparkeervoorzieningen worden duidelijk aangegeven en tegelijk wordt het parkeren van de fiets in het kernwinkelgebied niet meer in groten getale toegestaan waardoor voetgangers zich hier vrij kunnen begeven en ook meer ruimte kan worden benut voor groen.

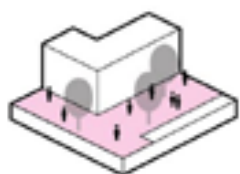
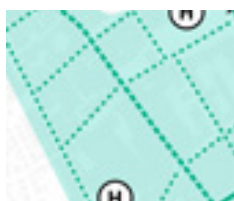


Themakaart van de mobiliteit



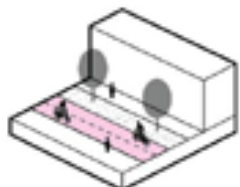
RINGSTRUCTUUR MET INPRIKKERS

Ringstructuur optimaal gebruiken en doorgaand verkeer uit het centrum weren. Vanaf de ringstructuur inprikkers naar de hubs en belangrijke voorzieningen.



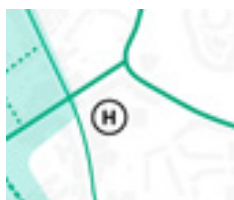
DWAALMILIEU

De binnenstad omvormen tot langzaamverkeerzone, waarbij de voetganger op één staat. Deze zone doortrekken tot aan het station. Ook aandacht voor rustgelegenheden waardoor het goed door ouderen te gebruiken is.



STAD-LANDVERBINDINGEN

Fietspaden en straten met zo min mogelijk belemmeringen en kruisingen, om het centrum op een aangename manier te verbinden met de omliggende wijken en het landschap.



HUB

Bestaande parkeerplaatsen omvormen tot hubs (toevoegen deelmobiliteiten en dagelijkse voorzieningen, zoals pakketpunten) en het realiseren van hubs bij nieuwe ontwikkelingen. Hubs op een prettige en logische manier aan laten sluiten op het stadspark, waarbij de gebruiker direct in het stadspark is.



OPENBAAR VERVOER

Door in de spoorzone rond het NS station te verdichten (wonen en werken) wordt maximaal gebruik gemaakt van het bestaande openbaar vervoerssysteem en wordt een sterke groei van de automobiliteit in de binnenstad vermeden. Ook het goed aansluiten met een logische routing vanuit heel Apeldoorn naar het NS-station helpt bij het versterken van de positie van het Centraal Station.

De verdere doorontwikkeling van NS station naar multimodaal openbaar vervoerknooppunt (HUB) kan worden betrokken bij de ontwikkeling van de spoorzone. De autobereikbaarheid van het NS station kan worden gekoppeld aan de centrumring. Door ook het busstation aan de zuidzijde te positioneren kan de druk van de bussen op de binnenstad verder worden verminderd. Tevens kan de Veldhuislocatie hierdoor beter aansluiten op het NS station.

Voor de korte termijn kan het busvervoer in de binnenstad beter worden ingepast, waardoor de druk van de bussen in een aantal straten wordt verminderd. Dit kan door de op de aantal locaties de buslijnen te verplaatsen:

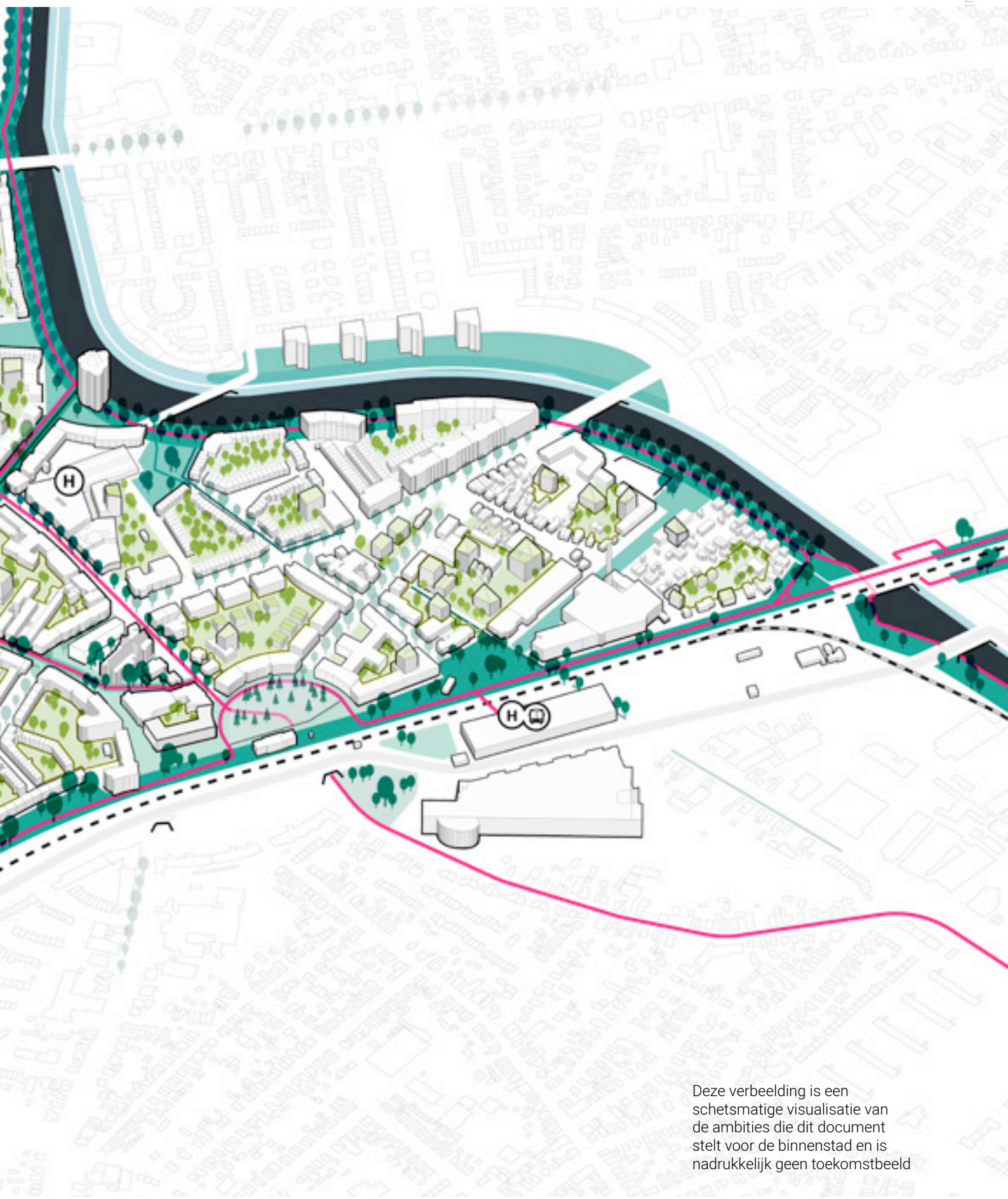
1. Bus van de Hofstraat naar de Kalverstraat, om het Griftpark te kunnen realiseren. Transformatie van de Kalverstraat: ruimte maken voor de bus, doorgaand verkeer ontmoedigen en verbeteren van verblijfskwaliteit.
2. Een aantal buslijnen in de Stationsstraat kunnen worden afgewikkeld via de Molenstraat Centrum en Quarles van Uffordlaan.
3. De buslijn die via de Nieuwstraat rijdt kan worden verplaatst naar de Wilhelmina Druckerstraat, waardoor de Nieuwstraat een kwaliteitsimpuls kan krijgen en meer onderdeel wordt van het centrum.

A large, light green, stylized number '4' is centered on the page. The number has a thick, blocky appearance with a slight shadow effect, giving it a three-dimensional feel. It is positioned behind the main text.

HET ONTWIKKEL- PERSPECTIEF VERBEELD



Schetsmatige impressie van de ambities voor de binnenstad



Deze verbeelding is een schetsmatige visualisatie van de ambities die dit document stelt voor de binnenstad en is nadrukkelijk geen toekomstbeeld



Ontwikkelperspectiefkaart van het stadspark



1. Stad-landverbindingen
2. De binnenhoven
3. Sticky corner
4. Concentratie retail
5. Gemixt programma
6. Mobiliteitshub
7. Hub nabij (bus)station

AANZET TOT DE STADSPARKNORM

Een opsomming van de belangrijkste normen en uitgangspunten om te komen tot de realisatie van het stadspark. Deze dienen ter inspiratie, maar ook als middel om ontwikkelingen te toetsen. Deze zijn geïllustreerd door in te zoomen op vijf voorbeeldprojecten, als voorbeelduitwerking van de ambities die gesteld worden in het stadspark.

Om het stadspark te creëren is het van belang dat alle ontwikkelingen en transformaties vanaf vandaag bijdragen aan het stadspark. Dit ontwikkelperspectief is een document dat de ambitie stelt, richting geeft en handvatten biedt voor ontwikkeling. Dit hoofdstuk gaat in op de stadsparknorm. Deze parknormen informeren en dagen de initiatiefnemers (overheden, particuliere investeerders) uit om aan de slag te gaan met o.a. mobiliteit, groen, klimaatadaptiviteit, ontwikkelingsmogelijkheden en programmatische mogelijkheden om samen het stadspark te bouwen. Het komende hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste normen en ambities voor ontwikkelingen in Apeldoorn. Het stadsparkatelier zal hierop sturen en meehelpen om deze te realiseren. Deze normen zijn nog niet in beton gegoten en elk project is uniek. Het verfijnen van de ontwikkelstrategie zal leiden tot een aanscherping, en de doorontwikkeling tot een hard sturingsmechanisme.

Doelstellingen mogen behalve op kavelniveau, ook op ensembleniveau worden behaald. Hiermee worden ambities gekoppeld en wordt er gewerkt aan reële doelen.

HET PARKATELIER

Om duidelijkheid te scheppen wordt het parkatelier opgericht: een buitendienst van de gemeente met een aantal vooruitstrevende knappe koppen uit verschillende disciplines (parkmanagers). Alle ontwikkelingen in het stadspark moeten eerst langs het parkatelier. Deze commissie draagt het verhaal van het stadspark uit, enthousiasmeert en informeert investeerders en zet aan tot integraal denken. Deze mensen hebben overzicht over de lopende projecten, brengen partijen bij elkaar, enthousiasmeren en zien erop toe dat alle ontwikkelingen in lijn zijn met de gestelde ambities. Hierbij gaat het niet alleen om de ruimtelijke aspecten, maar ook om programmatische, financiële en economische aspecten. Om zo te komen tot ambitieuze, haalbare en vernieuwende afspraken. Zo dragen alle ontwikkelingen bij aan de realisatie van het stadspark.

DE PARKLIJNEN

De locatiekeuze voor het laten landen van nieuwe functies is in lijn met de beschreven programmatische doelstellingen van de vier verschillende zones.

Voor het goed functioneren van het park moeten de ankerpunten buiten het stadspark ook goed functioneren en verbonden zijn met de lijnen. Te denken valt aan Zwitsal, het plein tussen Orpheus en de Grote Kerk en Omnisport.

Focus op het realiseren van een gemixt aanbod openbare plintvoorzieningen, dus afwisseling wat betreft horeca, retail en dienstverlening.

Meer wonen toevoegen in het stadspark, om gebruik gedurende de gehele dag te bevorderen en te zorgen voor meer 'ogen op straat'. Hiermee wordt tevens extra huisvesting toegevoegd voor met name studenten, starters en ouderen.

Inzetten op menging op blokniveau om het centrum leefbaar te houden (meer levendigheid na sluitingstijd en meekoppelkansen creëren, uitwisselen van stromen). Voorkomen van monoculturen en sociale onveiligheid. Een mix van avond- en daghoreca met andere voorzieningen en een spreiding van horeca en cultuur aan bv. de Asselsestraat, Leijenplein, Korenstraat en Deventerstraat.

Het is belangrijk om zorg te dragen voor een divers aanbod aan winkelpanden, wat betreft pandgrootte. Belangrijk is om niet de historische structuur, parcellering en waarden aan te tasten.

In geval van transformatie, bij voorkeur een programma voorrang geven dat voor een nieuwe doelgroep in het gebied zorgt. Leisure in de Parkstraat en aanloopstraten is kansrijk, ook om de verblijfsduur van bezoekers te verlengen.

Beschermen van minder kapitaalcrachtige voorzieningen met een hoge maatschappelijke waarde. Bied ruimte voor experiment om vernieuwing te stimuleren.

Dusdanig ontwikkelen of renoveren van gebouwen dat deze in de tijd eenvoudig van functie kunnen veranderen, waardoor toekomstige trends makkelijk opgevangen kunnen worden (bv. van retail naar wonen, en vice versa).

Inzetten op duidelijke zichtlijnen van en naar het station van Apeldoorn door middel van aantrekkelijke 'sticky corners', bv. publiek toegankelijke voorzieningen. De programmering van deze sticky corners verleidt bezoekers om een bepaalde straat in te lopen. Dit kan door de vestiging van bijzondere en/of mooie, aantrekkelijke zaken (bv. bloemist) op hoeken.

Op zichtlocaties sterk lokaal ondernemerschap/mkb-zaken met een aantrekkelijke uitstraling voorrang geven op commerciële ketens.

DE PARKBLOKKEN: PLINTEN

Inzetten op levendige plinten. Zorgen voor activatie van de straat. Dit bv. door woon, retail, kantoor of voorzieningen.

Plinten dienen open en toegankelijk te zijn met voordeuren op maaiveldniveau. Zorg dat plintvoorzieningen aansluiting hebben op de openbare ruimte en dat

plintgebruikers de mogelijkheid hebben een deel van de aansluitende openbare ruimte te 'gebruiken'. Deze ruimte blijft in het bezit van de gemeente.

Aandacht voor het gevelbeeld: zoek aansluiting bij de (historische) gevels in het straatbeeld en laat de plinten weer aansluiten op de vaak nog historische bovenverdiepingen, het Gevelfonds geeft concrete uitgangspunten.

DE PARKBLOKKEN: APELDOORNSE LAAG

Apeldoorn wordt gekenmerkt door haar typische opzet. Deze typisch Apeldoornse stedenbouw vormt de basis voor de nieuwe toevoegingen aan het centrum.

Een diverse korrel, verschillende kapvormen, hoogtes, beukmaten, breedtes, architectuurstijlen en bouwjaren vormen samen een continue plintlaag zonder veralgemenisering.

De deelgebieden binnen het centrum behouden hun eigen karakter en historische gelaagdheid. Nieuwe ontwikkelingen sluiten zo goed mogelijk aan op het betreffende deelgebied en het karakter wordt waar mogelijk verder versterkt (ook aandacht voor de overgangen).

De Apeldoornse losheid behouden door het terugbrengen en toevoegen van stegen naar de binnenwerelden.

Lever maatwerk van plek tot plek, passend bij het gebied; grijp in waar het moet, en laat staan waar het kan

Het behouden en versterken van de historisch waardevolle panden en structuren vormt de basis voor ontwikkeling.

Alle ontwikkelingen binnen de stad zijn erfgoedinclusief: erfgoed vormt het startpunt, zodat elke ontwikkeling optimaal kan aansluiten op de bestaande kwaliteiten. Het gaat hier over gebouwen, structuren en andere elementen.

DE PARKBLOKKEN: HOVEN

De binnenreinen vormen een tegenpool van de continuïteit van de straten. Ze hebben een collectief karakter, zijn hoofdzakelijk groen, en hebben een rustig en beschermt karakter.

De binnenhoven brengen het groene karakter van het omliggende landschap weer het centrum in en zijn een verwijzing naar een van de omliggende landschappen.

De hoven worden verbonden met de buitenwereld door minimaal twee poorten of stegen en zijn semi-openbaar. Belangrijk is het contrast met de straat altijd te behouden. Zoeken naar zichtrelaties tussen de openbare ruimte en collectieve hoven (bv. door een brede doorsteek). De hoven zijn overdag publiek toegankelijk.

Een plek voor de buurt, die hoofdzakelijk gekenmerkt wordt door wonen, met af en toe een voorziening.

De hoven zijn verschillend van aard en de inrichting wordt afgestemd op het gebruik en de specifieke waardevolle kenmerken per hof. Bijvoorbeeld een natuurlijke collectieve tuin, een deelbos, een buurtbank, een deelkas etc.

DE PARKBLOKKEN: VERDICHTING

De binnengebieden kunnen deels bebouwd worden, mits dit ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit en gebruik.

Vertrekpunt bij ontwikkelingen is NIKA. Bij nieuwbouw bestaat minimaal 40% van het maaiveld uit groene ruimte. De oppervlakteverharding mag hiervan deel uitmaken, mits de verharding zo beperkt mogelijk wordt toegepast en dient voor de ontsluiting van dit groen. Doorgaande langzaamverkeerroutes behoren niet tot het groen. Daarnaast worden er kwalitatieve eisen gesteld aan het groen.

Nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen aan NIKA (wanneer vastgesteld), waarbij gestimuleerd wordt om meer maatregelen toe te passen.

De bebouwing wordt gekenmerkt door interessante kapvormen, verwijzend naar de Apeldoornse laag. De gevels worden uitgevoerd met groene gevels of met ecologisch verantwoorde materialen zoals CLT. Het moet in duidelijk contrast staan tot de harde Apeldoornse laag.

HEMELWATER

Hemelwater maximaal benutten, door het hergebruik voor toiletspoeling, bevloeiing van groen, het wassen van de auto etc.

Elke ontwikkeling moet tot 60 mm regenwater kunnen bergen per vierkante meter, zowel op de kavel als in de openbare ruimte.

Overtollig regenwater wordt geïnfiltreerd of afgevoerd naar het oppervlaktewater.

GROEN EN BIODIVERSITEIT

Focus op het realiseren van doorlopende groenstructuren en openbare ruimtes, met oog op koeling, de wateropgave, het vergroten van de ecologische waarden en recreatie.

Het groen in de openbare ruimte draagt bij aan de vergroting van de biodiversiteit. De vegetatiekeuze wordt gedaan aan de hand van de ruimtelijke karakteristieken, de ondergrond en de ecologische aspecten.

In lijn met NIKA wordt er per woning 1 boom toegevoegd.

Geef bomen de ruimte, maar laat regelgeving de vergroening niet belemmeren.

Wanneer kabels en leidingen de aanplant van bomen belemmeren, moet er altijd een analyse worden uitgevoerd om kabels en leidingen hiervoor te verleggen. De afweging van de kosten/baten heeft als streven de bomen te kunnen plaatsen.

SOCIAAL

In de openbare ruimte wordt ontmoeten gestimuleerd, door de focus te leggen op verblijf en het creëren van plekken waar men elkaar kan ontmoeten (bv. buurtbanken).

De buitenruimtes worden inclusief vormgegeven en zijn daardoor aantrekkelijk voor alle leeftijdscategorieën, en ze faciliteren een divers gebruik. Aandacht voor zitmogelijkheden, rolstoeltoegankelijkheid, waterpunten en schaduwplekken.

Beweging wordt gestimuleerd door bijvoorbeeld het aantrekkelijk maken van het nemen van de trap en het toepassen van speel- en sportaanleidingen in de openbare ruimte.

Hoven en gedeeld groen worden ontworpen in samenspraak met de nieuwe bewoners. Bij deze inrichting staat ontmoeting centraal en is veiligheid een aandachtspunt.

LANGZAAM VERKEER

Een doordachte verkeersstructuur, waarbij ontworpen wordt voor langzaam verkeer en het gebruik van het openbaar vervoer.

Zorgen voor minder (gevoelsmatige) barrières, zoals de locatie van ondergrondse afvalcontainers, parkeerplaatsen (geparkeerde auto's) enz. Aandacht voor de leesbaarheid van routes. Zowel door bebording als door ruimtelijke configuratie.

Op blokniveau inzetten op een prettige doorwaadbaarheid en verbindingen naar openbaarvervoerknooppunten, om zo het gebruik van langzaamverkeer aan te moedigen.

Realiseren van aantrekkelijke fietsparkeerfaciliteiten. Door gebruik te maken van de bestaande inpandige garages, hubs te voorzien van stallingsplaatsen en aanloopstraten te voorzien van voorzieningen.

Nieuwe gebouwen fietsvriendelijk ontwerpen, door bijvoorbeeld een garage op de begane grond.

MOBILITEIT

Ontwikkelen voor doelgroepen die gebruikmaken van gemeenschappelijk bezit en minder automobilititeit vragen. Verdichten op goed bereikbare plekken, zoals het stationsgebied, om minder afhankelijk te zijn van gemotoriseerd verkeer.

Realiseren van ontwikkelingen met een zo laag mogelijke parkeernorm door het bouwen voor de doelgroepen die weinig waarde hechten aan bezit. Daarnaast vormen van deelmobiliteit integraal meenemen bij de nieuwe ontwikkelingen.

Inzetten op een optimale ontsluiting voor voetgangers en fietsers.

Toepassen van mobiliteitshubs aan de rand van de stad waar verschillende deelmobiliteiten gefaciliteerd worden, met een interessant nevenprogramma waardoor het gebruik van de hub extra gestimuleerd wordt (pakketpunt, fietsenmaker etc.). De parkeerfaciliteiten zijn collectief en elektrisch-ready.

Creëren van logische en veilige routing van de hubs naar de binnenstad.

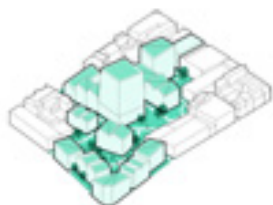
Inzetten op gemengde milieus met werken en wonen, wat bijdraagt aan een hoge bezettingsgraad van de hubs gedurende de hele dag (maximaliseren van dubbelgebruik).

Beter benutten van bestaande garages in het centrum om parkeervelden vrij te spelen en te vergroenen.

Parkeerplaatsen worden niet op maaiveld opgelost, maar ondergronds of gebouwd.

Geen grote verkeersgenererende functies in de binnenstad, maar aan de ring.

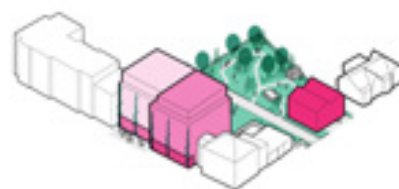
Om de verschillende mogelijkheden binnen het stadspark en de Apeldoornse norm te illustreren, zijn vijf voorbeeldprojecten uitgewerkt. Deze projecten zijn gekozen om een breed pallet van de mogelijkheden van de toekomstige transformaties te laten zien. De gekozen plekken zijn ook nadrukkelijk niet de belangrijkste projecten om tot de realisatie van het stadspark te komen.



XL Blok zonder ruimte
Korenpassage



L Parkeerplaats
Rosariumhof



M Herbestemming
Stationsstraat 172



S Hof
Oranjehof



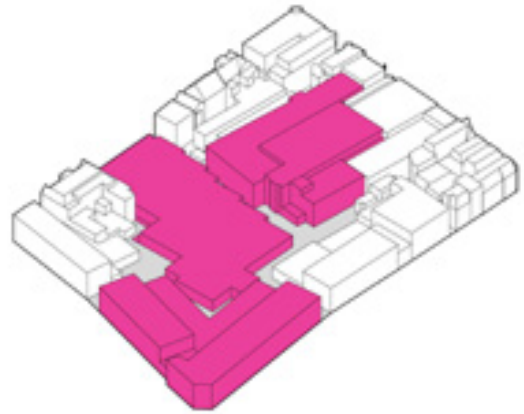
M Openbare ruimte
Marktplein

XL: WINKELCENTRUM NAAR WOONHOF

Veel blokken in de binnenstad zijn dusdanig verdicht dat er aan de binnenzijde geen open ruimte meer aanwezig is. Het Korenpassageblok is een voorbeeld van een bouwblok dat dusdanig verdicht is. Aan de zijde van de Hoofdstraat wordt het blok gekenmerkt door de Apeldoornse laag: individuele panden met veel onderling contrast. Deze panden zijn allemaal getransformeerd tot winkels en zijn uitgebreid naar de binnenzijde, waardoor erg diepe panden zijn ontstaan. In het midden van het blok ligt de Korenpassage, een overdekt, eenlaags, winkelcentrum waar een aantal panden leegstaan. Aan de Nieuwstraatzijde zit een vestiging van een grote winkelketen die alle ramen heeft afgeplakt met reclame en daardoor afbreuk doet aan de kwaliteit van de Nieuwstraat.

Om dit blok te transformeren tot een parkblok zijn er een aantal ingrepen nodig. De eerste is het creëren van een groen hof in het blok. Omdat het hier om een totaal bebouwd gebied gaat, zijn er strategisch verschillende elementen getransformeerd: de Korenpassage, het pand met de grote keten op de begane grond en een aantal diepe panden aan de Hoofdstraat. Door het transformeren ontstaat er een groen hof, dat op verschillende plekken een steeg heeft naar de omliggende straten. Het hof wordt zo ingericht dat het een plek is waar de bewoners van het blok elkaar ontmoeten en dat het bijdraagt aan de natuurinclusiviteit en klimaatadaptiviteit. De woningen aan het hof zijn ideaal voor alleenstaanden, gezinnen en ouderen, die samen het hof onderhouden.

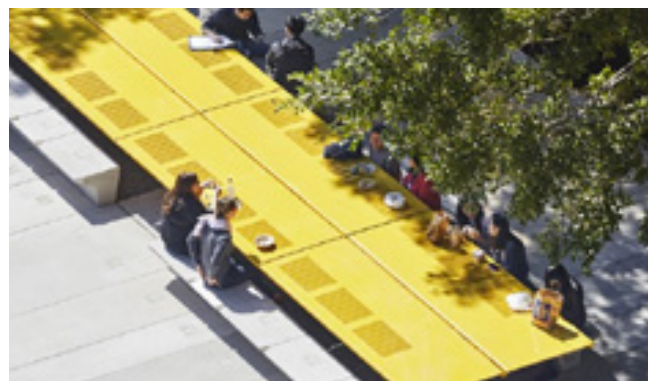
Om het hof te kunnen maken, moet er ook volume teruggebouwd worden om de kosten te financieren. De nieuwe volumes zijn hoger, waardoor er ruimte op maaiveld wordt vrijgespeeld. In deze binnenwereld kunnen kleinschalige voorzieningen landen die ondersteunend zijn aan het woonprogramma. Daarnaast wordt de Apeldoornse laag verbeterd door het gebouw aan de Nieuwstraat aan te pakken. De hoek is een uitgelezen locatie om te transformeren tot een 'sticky corner', bijvoorbeeld met een lokale retailer.



De te transformeren delen



Groene binnenwereld (bron: landzine.com)

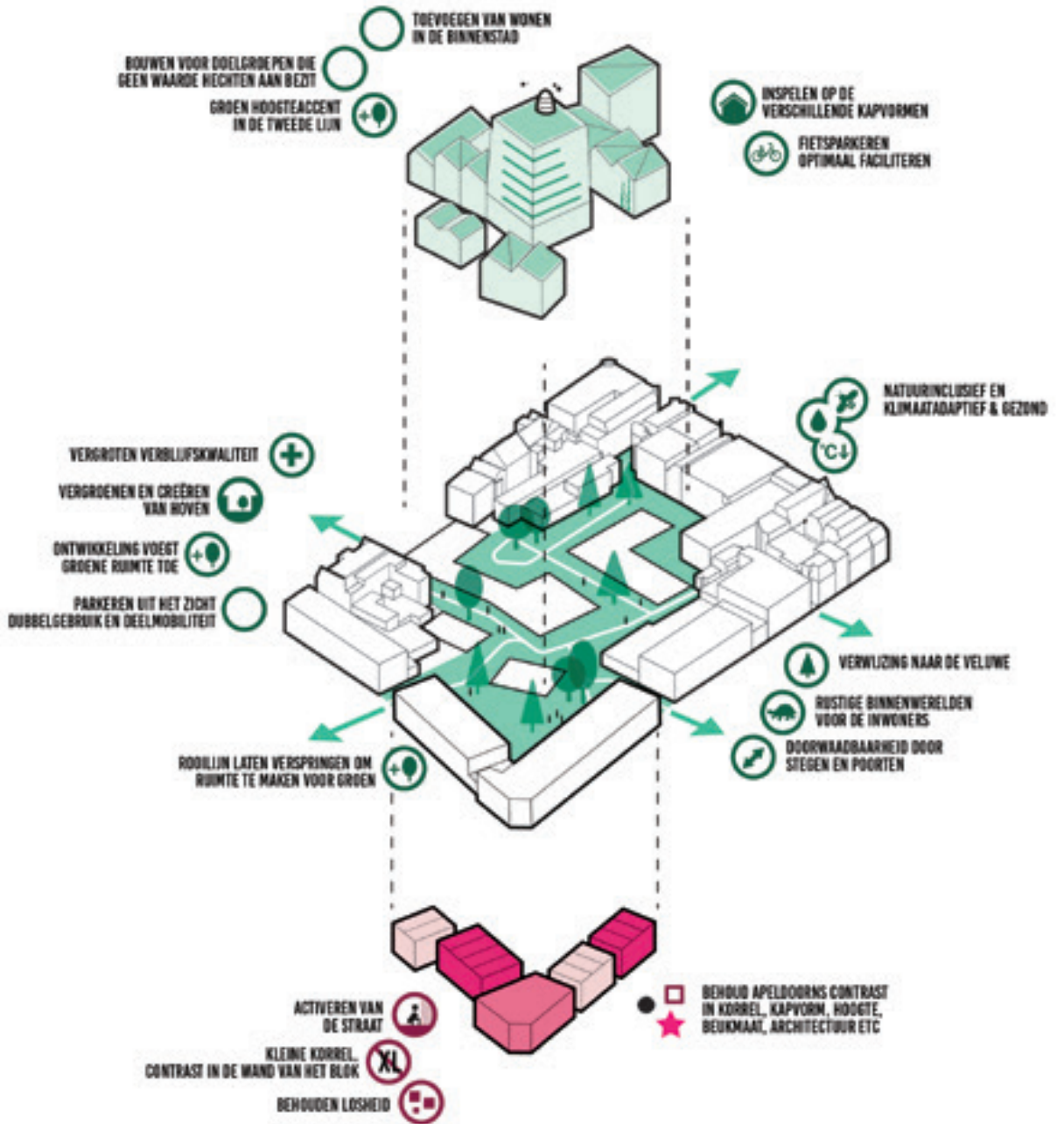


Gemeenschappelijke buurtbank om in contact te komen met omwonenden (bron: worldlandscapearchitect.com)

VERDICHTEN OM TE VERGROENEN
& WONEN TOE TE VOEGEN

CREËREN VAN HOF
& DOORWAADBAARHEID

VERBETEREN
STRAATWAND

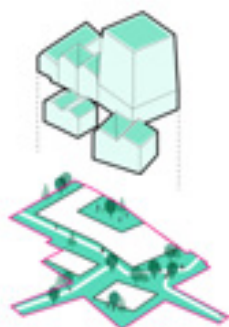




Bestaande situatie van het Kornepassageblok



Mogelijke transformatie van het Kornepassageblok

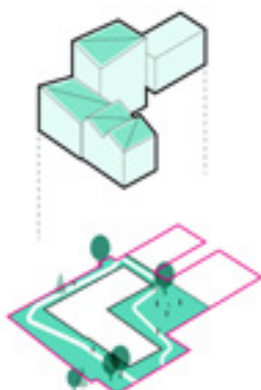


Slopen	3100 m ²
Nieuwbouw	6100 m ²
Footprint	1200 m ²
Plangrens	3200 m ²
Onbebouwd	60%
Nieuwe FSI	1,9

1. KORENPASSAGE - EENLAAGS GEBOUW

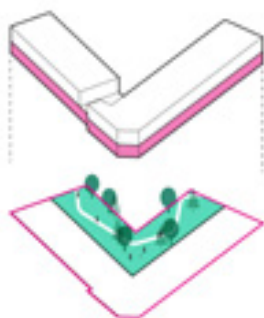
In de Korenpassage staat steeds meer leeg. Met het oog op het vitaal houden van de Parkstraat wordt er een transformatie richting wonen ingezet. De passage wordt vervangen door een aantal appartementengebouwen, waar ruimte is voor doelgroepen waar in Apeldoorn weinig aanbod voor is, zoals jongeren, alleenstaanden en ouderen. Door de transformatie wordt een hof gecreëerd en de doorwaadbaarheid verbeterd.

Slopen	4300 m ²
Nieuwbouw	3800 m ²
Bestaand	1400 m ²
Footprint	1250 m ²
Plangrens	2400 m ²
Onbebouwd	50%
FSI	2.1



2. DIEPE WINKELPANDEN

Ook treft de leegstand de Hoofdstraat. Door de leegstaande panden te transformeren tot wonen en werken worden de panden herbestemd. Door het ontdeepen van de winkelpanden worden de panden geschikt gemaakt voor wonen. Daarnaast ontstaat er aan de binnenzijde ruimte voor een hof en een aantal appartementencomplexen.

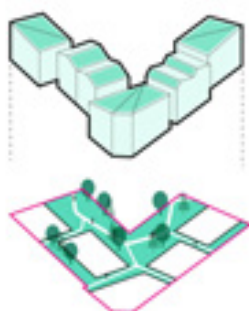


Slopen	800 m ²
Bestaand	2400 m ²
Transformatie	1300 m ²
Footprint	1300 m ²
Plangrens	2100 m ²
Onbebouwd	40%
FSI	1.8

3. WOONGEBOUW

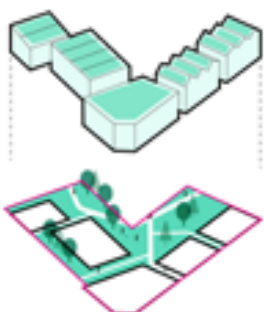
Het gebouw, met een vestiging van een grote keten in de plint, doet afbreuk aan de kwaliteit van de Nieuwstraat (geen activatie, monotoon beeld en sociale onveiligheid). Dit gebouw kan op verschillende manieren getransformeerd worden. Ten eerste kan de plint worden omgezet naar wonen, waarbij de plint ontdiept wordt waardoor er ruimte komt voor een hof en doorwaadbaarheid.

Slopen	4700 m ²
Nieuwbouw	4200 m ²
Footprint	1050 m ²
Plangrens	2100 m ²
Onbebouwd	50%
FSI	2,0



Daarnaast kan het huidige complex vervangen worden door nieuwe appartementengebouwen, waardoor niet alleen de plint verbetert, maar ook de diversiteit in de plint.

Tot slot kan het complex vervangen worden door een serie grondgebonden woningen. Hierbij wordt er een nieuwe korrel en type woning toegevoegd. Een dergelijke ontwikkeling kan alleen wanneer deze samen wordt genomen met de ontwikkeling van de Korenpassage, om draagvlak te creëren voor deze ontwikkeling, zowel financieel als sociaal.



Slopen	4700 m ²
Nieuwbouw	2400 m ²
Footprint	800 m ²
Plangrens	2100 m ²
Onbebouwd	60%
FSI	1,1

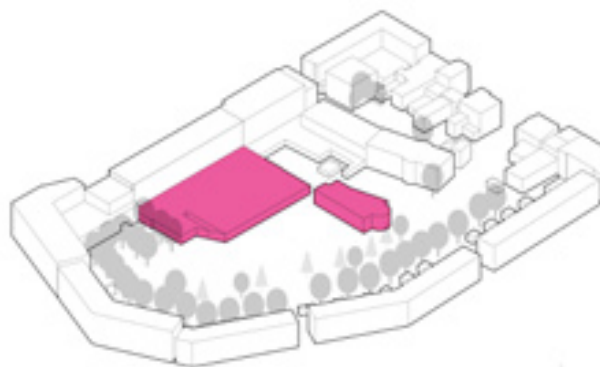
L: PARKEERPLAATS NAAR WOONHOF

Apeldoorn heeft een aantal grote parkeerterreinen die midden in de stad liggen, bijvoorbeeld het parkeerterrein op de Van Berlo-locatie en het KPN-hof. Deze verharde plekken in de stad, die een monofunctionele functie hebben en een groot deel van de dag leegstaan, hebben een grote potentie om getransformeerd te worden en bij te dragen aan het stadspark.

Het Rosariumhof, bij meer mensen bekend onder de naam P10, is er hier een van. Het is een parkeerterrein tussen de Hofstraat en de Kalverstraat. Het gehele binnenblok wordt gebruikt om te parkeren en de woningen zijn allemaal met de achterzijde naar het hof toe georiënteerd. De bomen in het hof verzachten de ruimte, maar desondanks is de ruimtelijke kwaliteit laag.

Het Rosariumhof heeft een grote potentie om te transformeren tot een van de groene hoven van Apeldoorn. Door de parkeerbehoefte naar de naastgelegen parkeerplaats te verschuiven en in te zetten op slim dubbelgebruik, komt een groot gebied in aanmerking voor transformatie. Om de potentie van dit hof maximaal uit te nutten kan ook het lage winkelvolumen meegenomen worden in de planvorming. Door deze transformatie kan er een poort worden gemaakt die de relatie zoekt met het Griftpark.

De nieuwe woningen in het hof zijn uitermate geschikt voor gezinnen die dicht bij de binnenstad en het station willen wonen. Daarnaast zullen lokale voorzieningen in de plint kunnen landen, zoals een dokter of tandarts.



De te transformeren delen



Groene binnenwereld (bron: www.landzine.com)

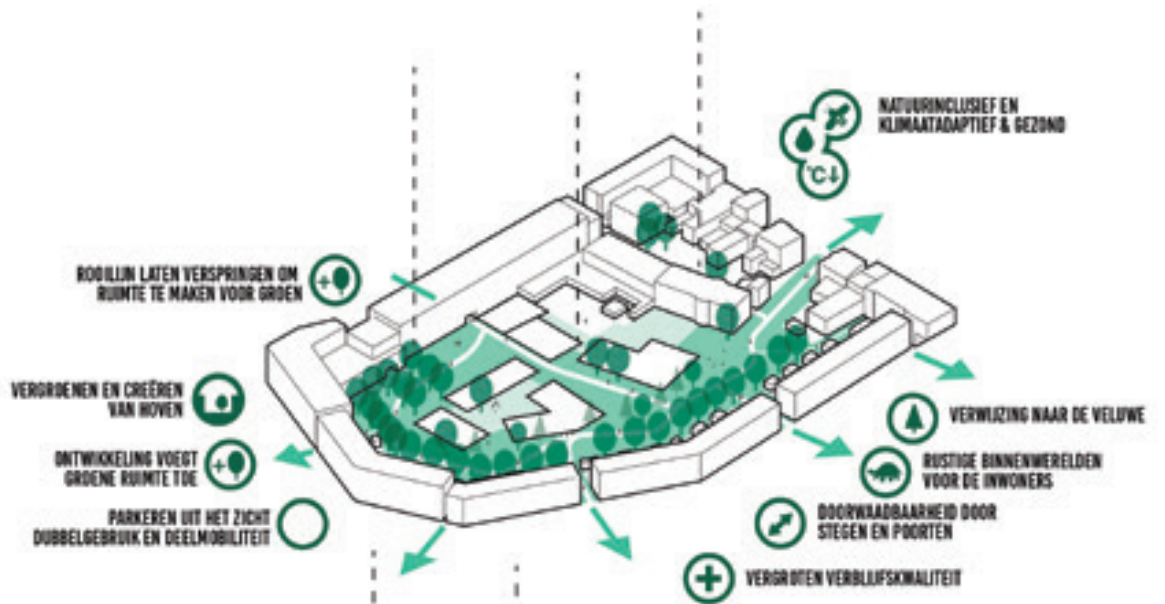


Plekken voor de buurt (bron: www.ad.nl)

VERDICHEN OM TE VERGROENEN
& WONEN TOE TE VOEGEN



CREËREN VAN HOF
& DOORWAADBAARHEID



VERBETEREN
STRAATWAND





Bestaande situatie van het Rosariumhof



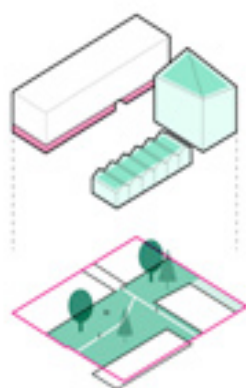
Mogelijke transformatie van het Rosariumhof



Slopen	750 m ²
Nieuwbouw	10900 m ²
Footprint	1800 m ²
Plangrens	10600 m ²
Onbebouwd	80%
FSI	1

1. ROSARIUMHOF - PARKEERVELD

Door het parkeren van het Rosariumhof onder te brengen in de parkeergarage onder het Amaliapark is er de mogelijkheid om het hof te activeren en te vergroenen. De sloop van één kantoorgebouw maakt een grotere ontwikkeling mogelijk. Het hof biedt plaats aan een serie appartementengebouwen die een impuls geven aan de binnenstad.



Slopen	2200 m ²
Nieuwbouw	3200 m ²
Behouden	3400 m ²
Transformatie	850 m ²
Footprint	1700 m ²
Plangrens	3200 m ²
Onbebouwd	50%
FSI	2.3

2. DIEPE WINKELPANDEN

Een deel van het hof wordt gebruikt als winkel. Dit volume is van alle zijden gesloten en voegt niets toe aan de ruimte. Dit winkelvolume wordt ontdiept waarbij de plint getransformeerd wordt tot woningen. Bij deze transformatie wordt er een poort gecreëerd die de verbinding legt tussen het hof en de Hofstraat.

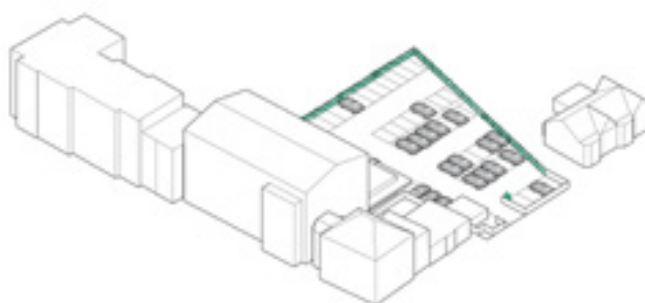
Deze ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt door het toevoegen van nieuw programma aan de binnenzijde.

M: TRANSFORMATIE

De binnenstad heeft veel naoorlogse gebouwen, zoals de iconen Centraal Beheer (1968-1972) van Herman Hertzberger en het stadhuis (1989-1992) van Hans Ruijsenaars. Naast deze iconen is er in Apeldoorn meer gebouwd wat het gedachtegoed van deze bijzondere periode representeert. Een deel van deze naoorlogse bebouwing kan worden toegevoegd aan de Apeldoornse erfgoedcollectie. Dit jonge erfgoed gebouwd tussen 1970-1990 wordt in 2020-2021 geïnventariseerd. Ook zijn er minder waardevolle of bijzondere gebouwen uit deze periode te vinden die breken met de karakteristiek van Apeldoorn: lange wanden, dode plinten en weinig diversiteit. Een voorbeeld hiervan is de Stationsstraat 172, een voormalig kantoorpand met aan de achterzijde een parkeerveld. Het gebouw kijkt uit over het Marktplaatsplein en heeft veel potentie om getransformeerd te worden. In dergelijke gevallen zijn twee opties mogelijk: het renoveren of transformeren van het pand.

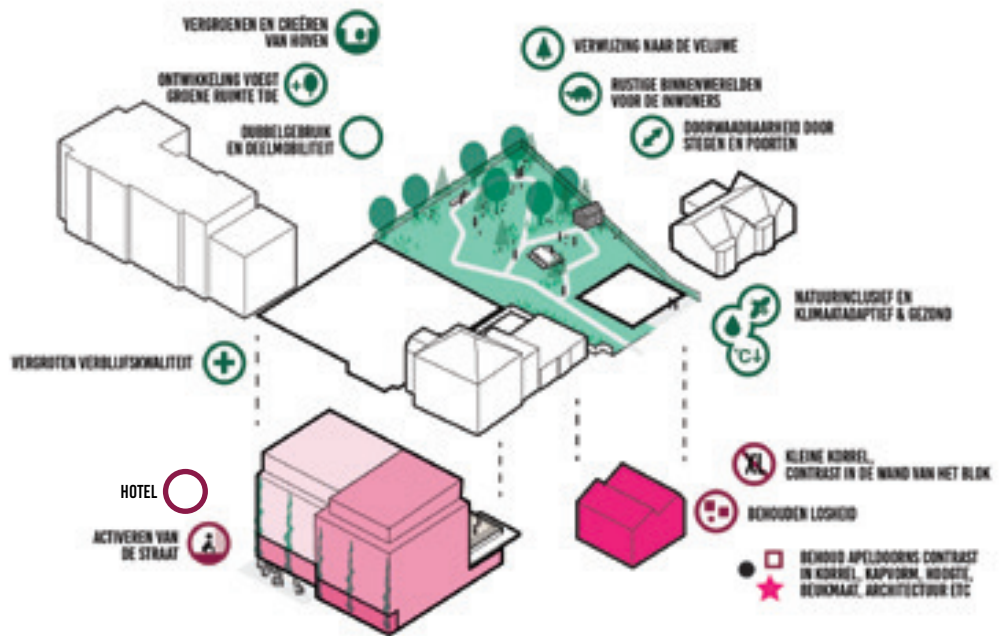
In geval van renovatie moet de plint worden verbeterd, waarbij de interactie met de straat wordt gezocht en de plint een open karakter krijgt, wat geldt voor de gehele gevel. Daarnaast zullen mogelijkheden gezocht worden om de gevelwand interessanter te maken en meer verticale geleiding te geven. Dit kan door het aanpassen van de gevel, maar ook door het toepassen van robuust gevelgroen. Aan de Griftstraat wordt de Apeldoornse laag versterkt en de achterzijde van de kavel wordt getransformeerd tot groen binnengebied.

Een tweede mogelijkheid is het transformeren van het pand. Het gebouw krijgt een duidelijke entree aan de straatzijde en de plint wordt geactiveerd. Dit kan bijvoorbeeld door een nieuw binnenstadshotel, met horeca of een lobby, met op de begane grond de entree gecombineerd met publieksfuncties voor de gewenste levendigheid. Er worden verschillende verbindingen gemaakt tussen de straatzijde en het groene hof. De parkeerbehoefte wordt opgelost door bijvoorbeeld gebruik te maken van de parkeergarage onder het Marktplaatsplein en door het introduceren van deelmobiliteiten.



Huidige situatie

CREËREN VAN HOF
& DOORWAADBAARHEID
VERBETEREN
STRAATWAND

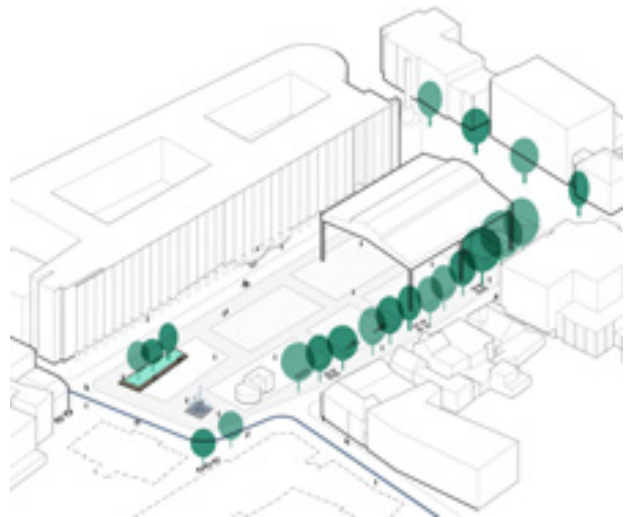


M: STENIGE OPENBARE RUIMTE

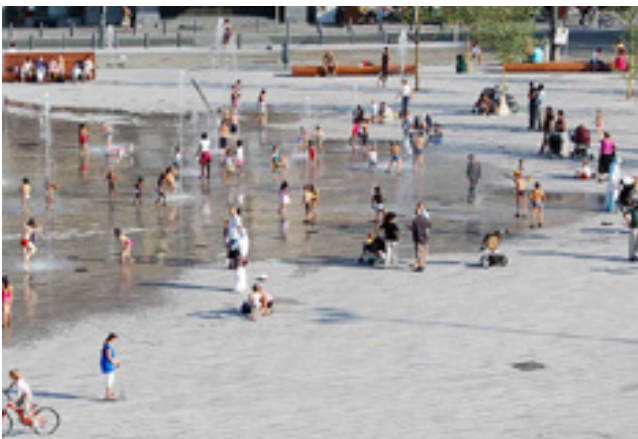
De grotere openbare ruimtes van Apeldoorn zijn grotendeels verhard en het ontbreekt aan verblijfskwaliteit en brede programmering. Hierdoor functioneren deze niet als ruimtes voor de stad en worden ze voornamelijk functioneel gebruikt.

Een van deze plekken is het Marktplein, dat voornamelijk dienstdoet als plek voor de warenmarkt en evenementen. Het is functioneel en sober ingericht, waardoor de menselijke maat ver te zoeken is. Het herontwerp voor het plein is sterk gebaseerd op functionele eisen, waardoor het plein esthetisch een upgrade krijgt en de menselijke maat wordt opgezocht, maar de potentie niet uitgenut wordt. De potentie van het plein is groter, waarbij het een groen hart van het stadspark wordt. De vergroening van het plein koelt de stad en draagt bij aan de biodiversiteit, maar breekt ook de ruimte. Een plek waar inwoners van Apeldoorn elkaar ontmoeten, waar kinderen spelen en waar ouders prettig kunnen verblijven en de kinderen in de gaten kunnen houden. Een verblijfsplek waar de ruimtevraag voor de warenmarkt in balans is met de ruimte voor ruimtelijke kwaliteit, andere functies van het plein en maximale inzet op dubbelgebruik. Het waterelement op het plein is daar een goed voorbeeld van. Daarnaast moeten de plinten worden geactiveerd, waarbij de relatie wordt gezocht met het plein.

Een radicaal ander ontwerp voor het plein is niet nodig. Een deel van de verharde vakken zou plaatsmaken voor gras, bomen en opgaand groen, waarmee de herinrichting van het plein het startschot kan zijn voor de realisatie van het stadspark.



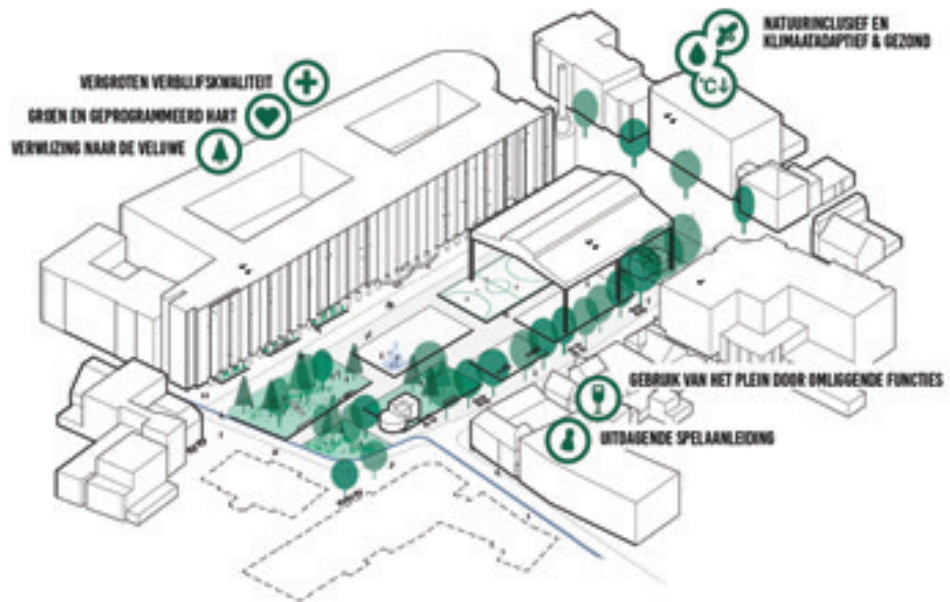
Voorliggend ontwerp voor het Marktplein



Waterelement: speelelement en pleinruimte



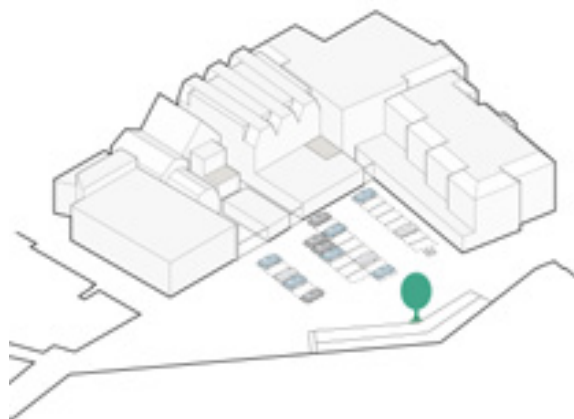
Groen plein (bron: landzine.com)



S: PARKEERPLAATSEN NAAR HOF

Een van de karakteristieken van Apeldoorn is haar losse opzet met hoven en binnenplaatsen. Deze plekken kunnen gemakkelijk transformeren tot groene collectieve hoven, die bijdragen aan de realisatie van de informele dwaalwereld in het stadspark.

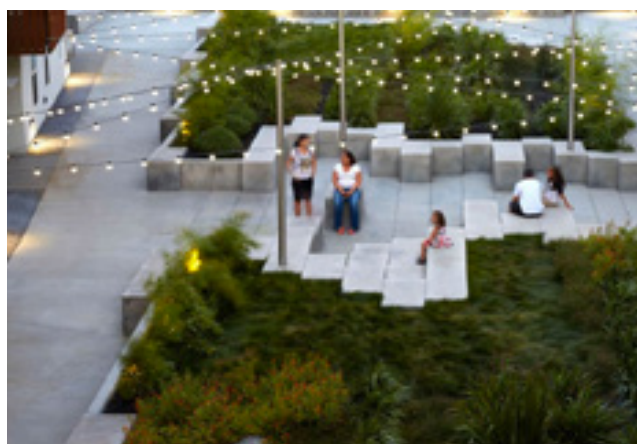
Een van die plekken is het Oranjeriehof, de heetste plek in Apeldoorn. Deze wordt nu gebruikt om te parkeren en voor logistiek van de Oranjerie. Door de parkeerplaatsen onder te brengen in een van de parkeergarages wordt een deel van het terrein vrijgespeeld dat transformeert tot een collectieve plek. Hierbij zal de ruimte maximaal onthard worden en samen met de bewoners worden ingericht. Te denken is aan een deeltuin met een deeltuin en een grote buurtbank. Een plek waar ook ruimte wordt gecreëerd voor waterinfiltratie, die gekoeld wordt door opgaand groen en een bijdrage levert aan de biodiversiteit. De huidige dakterrassen worden aangesloten op het maaiveld en de deeltuin, waardoor bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de tuin.



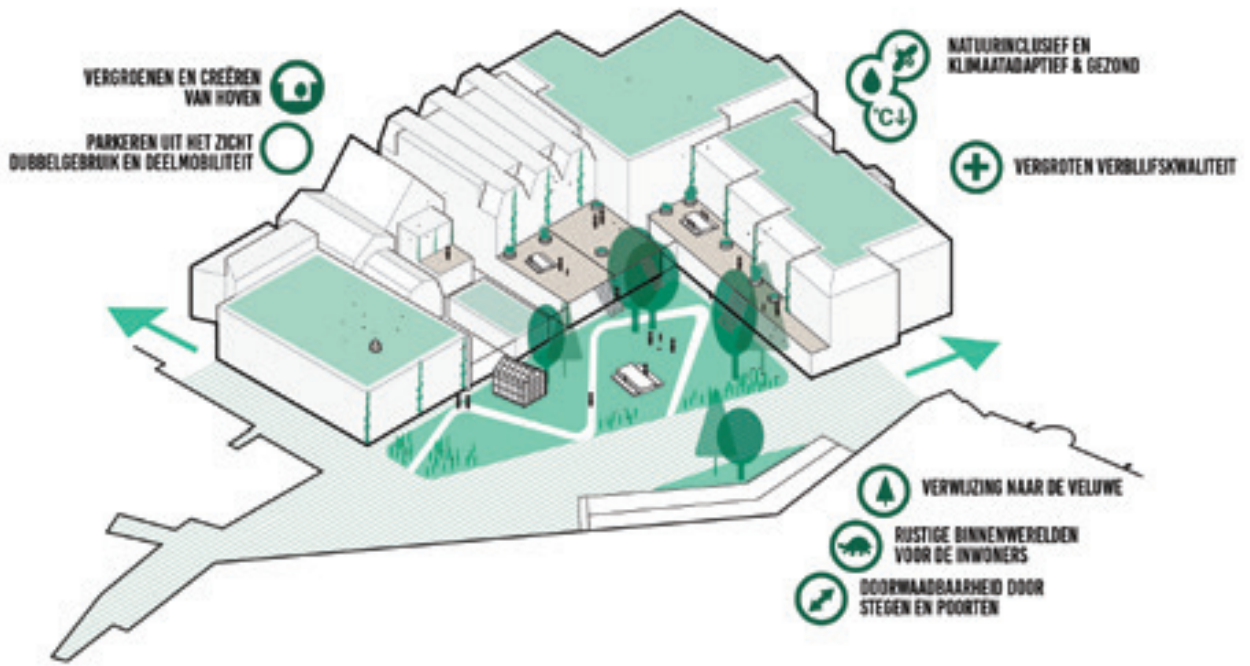
Huidige situatie van het Oranjeriehof



*Groen binnenterrein, een plek voor de buurt
(bron: www.uptowncincinnati.com)*



(bron: www.fletcher.studio)



A large, light green, stylized number '6' is centered on the page. It has a rounded top and a thick, blocky font. The number is semi-transparent, allowing the text behind it to be visible.

**EEN SLIMME
STRATEGIE**

De gemeente Apeldoorn staat voor een grote opgave. Deze opgave kan zij niet alleen aan, het vraagt om sterke samenwerking tussen gemeente, bewoners, organisaties en ontwikkelaars. De gehele binnenstad zal op een geleidelijke wijze transformeren tot stadspark. Het is daarbij belangrijk dat de gemeente spelregels opstelt waarbinnen eigenaren en initiatiefnemers kunnen (her-) ontwikkelen en transformeren. Het Stadspark Apeldoorn is een zeer ambitieus plan. De kwaliteitsimpuls zal leiden tot een grote sprong voorwaarts op gebieden als mobiliteit, groen, werk en wonen. Dat vraagt om investeringen door alle betrokken actoren, aan de hand van een uitgewerkte uitvoerbare ontwikkelstrategie. Dit *Ontwikkelperspectief Stadspark van Apeldoorn* is een realistisch plan en heeft alles in zich om te leiden tot besparingen en rekenen op de genoemde gebieden mobiliteit, groen, werk en wonen.

De ontwikkelstrategie is te plaatsen tussen de strategische documenten *Visie voor de binnenstad* en het *Ontwikkelperspectief Stadspark van Apeldoorn* aan de ene kant en het te hanteren operationele instrumentarium aan de andere kant. Het is het tactisch stappenplan om het ontwikkelperspectief tot uitvoer te brengen. Het is belangrijk dat de gemeente kaders opstelt waarbinnen initiatiefnemers tot gebiedsontwikkeling over kunnen gaan en dat ze daarmee uitwerkt hoe de transformatie mogelijk wordt. Daarvoor dient de ontwikkelstrategie. In de ontwikkelstrategie zijn de spelregels samengebracht, gericht op ruimtelijke ontwikkeling, programma, mobiliteit, planning en financiën. Deze spelregels vormen het kader van de uitwerking. Het gaat om een combinatie van randvoorwaarden, maatregelen en beleid.

Basis voor de ontwikkelstrategie is de keuze van de gemeente hoe ze bestemmingswijzigingen mogelijk maakt en op welke schaal ze dat gaat doen. Daarbij hoort tevens een kader voor het kostenverhaal. Deze paragraaf in het ontwikkelperspectief geeft een eerste aanzet voor de ontwikkelstrategie en een mogelijk te hanteren instrumentarium. Uiteindelijk zal in een proces samen met een (beperkte groep) direct betrokkenen (grondeigenaren, bewoners, marktpartijen en andere stakeholders) de ontwikkelstrategie in detail moeten worden uitgewerkt. Het ontwikkelperspectief zal daarbij als kader dienen. Het kader is daarmee ruimtelijk afgebakend, maar ook de betreffende actoren en transities (bijvoorbeeld mobiliteit en energie) vormen een afbakening. De Spoorzone is daarbij, door zijn afgebakende ruimtelijk kader en bekende grondeigenaren en andere stakeholders, zeer geschikt als eerste deelvorming van het ontwikkelperspectief.

De gemeente heeft zich in de afgelopen jaren voornamelijk op een faciliterende wijze opgesteld. Dit houdt in dat zij zich heeft gericht op het mogelijk maken (faciliteren) van initiatieven van derden om hun perceel te kunnen transformeren en nieuwe functies te realiseren. Door dit ontwikkelperspectief op te stellen, bekend de gemeente kleur en wordt de toekomstrichting verder bepaald. Dit ontwikkelperspectief is enerzijds plotoverstijgend en reikt veel verder dan enkele investeringen. Anderzijds kan de gemeente deze ambitie niet volledig in het openbare gebied realiseren. De nieuwe investeringen in grond, openbare ruimte en vastgoed moeten meer in elkaar overlopen. Het credo van faciliteren zal vervuld worden voor samenwerken en cocreëren. De gemeente stelt deze ambitie om de scope van bekostigen en investeren te verruimen. Om zo het stadspark op een inclusieve manier te laten transformeren. Hiermee wordt de transformatie van de binnenstad vergroot van enkele (kleinere) initiatieven, die de gemeente mogelijk kan maken, naar een gebiedsbrede aanpak.

TRANSFORMATIE DOOR DE JAREN HEEN

Het belang van een totale transformatie van de binnenstad is groot. De gemeente ziet in dat haar houding en slagvaardigheid cruciaal zijn om deze visie te laten slagen. Hierom kiest de gemeente ervoor om op bestuurlijk en ambtelijk niveau dit ontwikkelperspectief als basis te hanteren voor verdere (her)ontwikkelingen in de gehele binnenstad. Uitgangspunt daarbij is vernieuwende programma's en hoogwaardige openbare ruimte te realiseren die van toegevoegde waarde zijn voor de stad, en daarbij ook innovaties te realiseren. Die zijn tevens noodzakelijk om dit ambitieuze ontwikkelperspectief tot een succes te laten zijn.

Dit ontwikkelperspectief heeft geen precies eindbeeld, er bestaat geen blauwdruk voor de ontwikkeling. Het gaat om een langjarige ontwikkeling/transformatie en dit vraagt dan ook om een langjarige strategie. Het dynamisch en adaptief omgaan met omstandigheden en kansen zal daarmee de basis worden van deze ontwikkelstrategie. De binnenstad functioneert tot op heden als woonwinkelgebied en zal dit op vele delen nog langjarig voortzetten. Deze gebieden moeten op een natuurlijke manier ingepast worden in het stadspark. De verbeelding van dit ontwikkelperspectief geeft inzicht in mogelijke

uitwerkingen van deze incorporatie. De gemeente ziet de geleidelijke transformatie van de binnenstad als een van de prioritaire opgaves binnen de gemeente. Dit maakt dat de gemeente adequaat van start wil gaan met het ontwikkelperspectief en daarmee verschillende uitgangspunten vaststelt. Te weten:

De Apeldoornse binnenstad wordt vanaf heden gezien als prioritair gebied en men zal een aparte organisatie/entiteit opzetten waarbinnen dit gebied zal worden ontwikkeld.

De transformatie van het stadspark wordt samen met de belanghebbende opgesteld.

Het Apeldoornse Stadspark is vanaf heden dé basis voor alle ontwikkelingen binnen de binnenstad.

De gemeente zet zich actief in om (her)ontwikkelingen van de binnenstad mogelijk te maken.

Alle interventies zijn onderdeel van een groter geheel en dienen daarmee het stadspark.

WAT IS NODIG?

Dit vraagt om een andere aanpak voor de transformatie van de binnenstad. De gemeente ziet een gebiedsstrategie voor zich waarbinnen kosten en opbrengsten gelaagd worden afgeroomd om zo het stadspark mogelijk te maken. Een overkoepelende gebiedsstrategie is noodzakelijk om de integraliteit van het ontwikkelperspectief te verwezenlijken. De gemeente zal verdere uitwerking moeten geven aan de Apeldoornse groennorm, waarbinnen de ontwikkelingen tot stand gaan komen.



Het stadsparkatelier en de vrienden van de binnenstad: samen werken aan het stadspark

INTRODUCTIE VRIENDEN VAN DE BINNENSTAD

De gemeente nodigt bewoners, ondernemers, ontwikkelaars en andere belanghebbenden uit om de verdere koers voor het stadspark (mede) te bepalen. De gehele stad staat voor een opgave waaraan iedereen kan bijdragen. Er zijn veel soorten gebruikers en eigenaren in de binnenstad, dit maakt ook dat er verschillende belangen én investeringen zijn. In de binnenstad worden verschillende functies uitgeoefend en deze kennen verschillende ambities en rolnemingen. Deze kunnen in lijn zijn met of haaks staan op de ambities van het stadspark.

De huidige situatie is daarmee dan ook het startpunt vanwaaruit de binnenstad naar het stadspark transformeert. De gemeente kiest ervoor om cocreatie centraal te stellen. In de vorm van open tafelgesprekken zal er een start worden gegeven aan de ontwikkeling van het stadspark.

De huidige tijdgeest (na alle perikelen rondom de pandemie begin 2020) maakt dat de binnenstad dit jaar al substantieel anders gebruikt wordt. Dit maakt dat deze periode juist ook als katalysator kan werken voor dit ontwikkelperspectief.

STAP VOOR STAP

Naast ruimte bieden voor (her)ontwikkeling en nieuwe initiatieven moet de gemeente ook voldoende aandacht blijven houden voor de bestaande functies en bedrijvigheid. De gemeente is niet voornemens economisch functionerende delen van de binnenstad op voorhand te transformeren. De gemeente zet zich

actief in om deze bedrijvigheid te blijven huisvesten en in het grotere organisme van het stadspark in te passen. De dynamiek in de binnenstad wordt uiteindelijk bepaald door de balans tussen nieuwe initiatieven en het handhaven van typerende Apeldoornse bedrijvigheid.

Hierbij moet rekening gehouden worden met een aanpak die meer spontaan, organisch en stapsgewijs tot stand komt. Bij het opstellen van dit ontwikkelperspectief is bijvoorbeeld op voorhand nog onvoldoende zicht op de overkoepelende kosten en opbrengsten. Het is hierbij moeilijk aan te geven hoeveel initiatiefnemers er zullen zijn en hoeveel ontwikkelingen volgens de Apeldoornse groennorm tot stand zullen komen. Dit maakt dat de potentiële opbrengsten onduidelijk zijn.

De gemeente heeft echter zelf ook op verschillende plekken eigendom. Dit biedt perspectief om op relatief korte termijn de eerste stappen te zetten. Apeldoorn is van plan verschillende pleinen en plekken, conform dit ontwikkelperspectief, te activeren.

MOMENTUM IS ALLES

Door de veelkleurigheid aan soorten eigenaren in de binnenstad zijn er ook veel soorten kasstromen en investeringsstromen aanwezig. Alle eigenaren hebben een andere horizon, waardoor er op andere cycli wordt geïnvesteerd. Daarnaast is het ook mogelijk dat er juist een afwezigheid is van investeringen of een lopende kasstroom (door bijvoorbeeld leegstand).

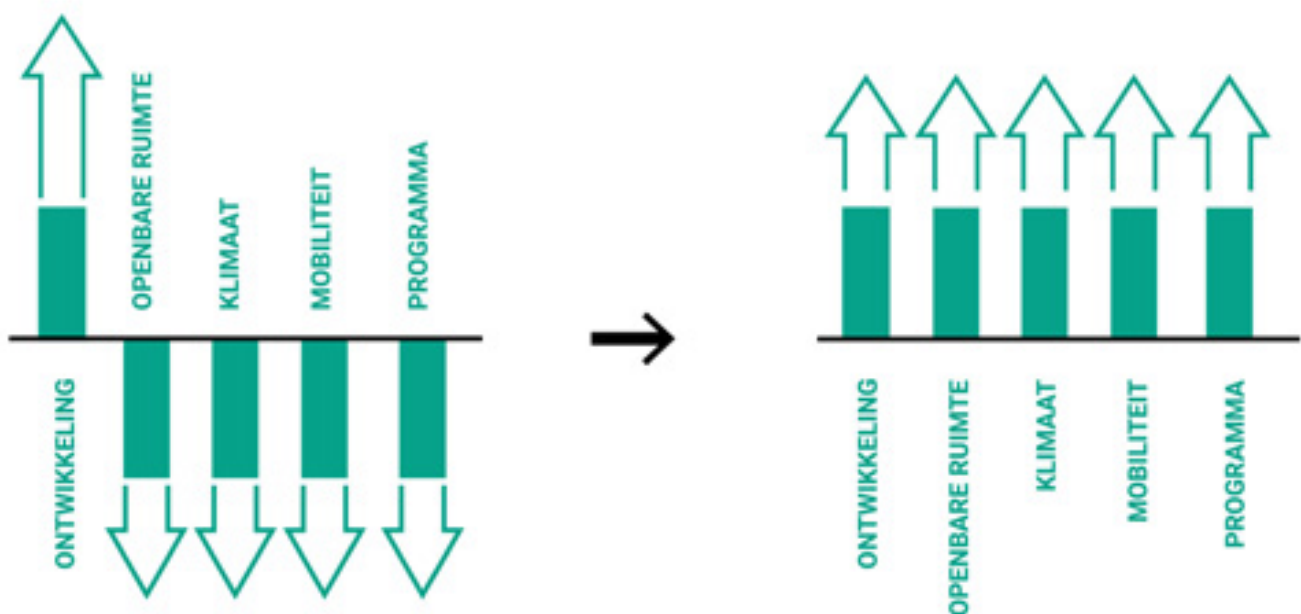
Indien een ondernemer net substantieel geïnvesteerd heeft in zijn/haar pand, ontstaat er een desinvestering

als dit pand gesloopt moet worden voor het realiseren van een groenvoorziening. Zo geldt dit ook voor een woningcorporatie met een investeringshorizon van 30 jaar. De verschillende stakeholders (incl. gemeente) zullen daarom goed na moeten denken over de momenten van interventies, om zowel organisatorisch als financieel het beste momentum te kiezen.

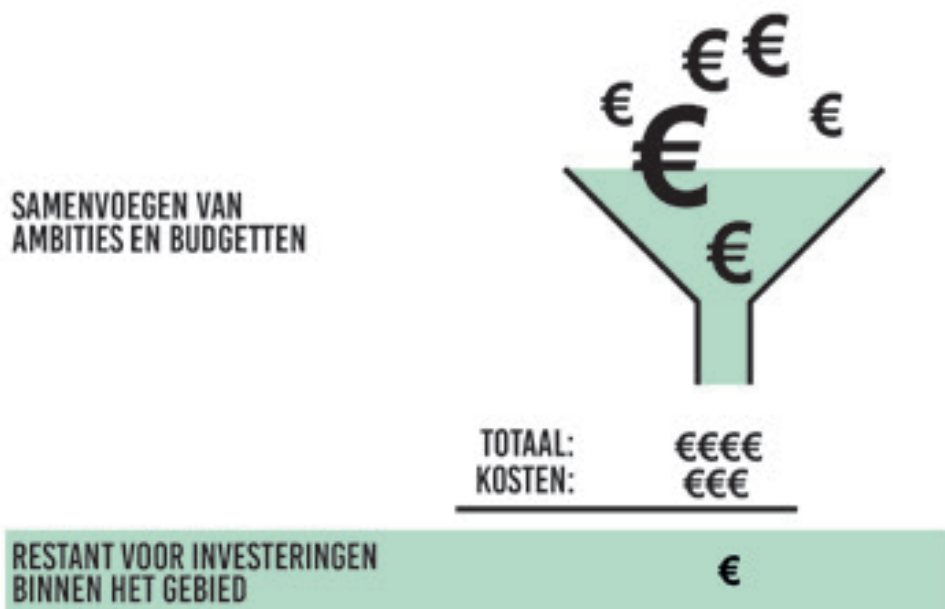
GEBIEDSINVESTERINGSZONE

Met dit ontwikkelperspectief geeft de gemeente richting aan de overkoepelende strategie en visie voor de Apeldoornse binnenstad. Om dit plan waar te maken zal de gemeente vanzelfsprekend ook zelf investeren in de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad. Dit kunnen enerzijds kleine investeringen zijn, bijvoorbeeld het plaatsen van enkele bankjes en kleine interventies. Anderzijds zijn er investeringen die niet alleen de binnenstad ten goede komen. Deze investeringen hebben direct en indirect effect op de leefbaarheid, kwaliteit en daarmee de totale waarde van Apeldoorn. Daarom zal de gemeente actief inzetten om alle investeringen in het gebied te laten bijdragen aan deze kwaliteitsimpuls van de binnenstad.

Dit maakt dat de gemeente de gehele binnenstad als investeringszone gaat benaderen. Het is daarmee denkbaar dat binnen deze zone speciale bijdrages worden geheven op eigendommen die profiteren. Zowel bestaande als nieuwe eigendommen. De gemeente heeft in het verleden op andere plekken in de stad een soortgelijke aanpak gehanteerd, en ziet via deze weg de mogelijkheid extra kwaliteit toe te voegen aan de binnenstad (zie TEEB).



Niet de focus op een ambitie, maar een integrale ontwikkeling die werkt aan de versterking van verschillende aspecten



Ambities en budgetten koppelen

Om zo de gehele stad in kwaliteit te laten stijgen. In de paragraaf 'mogelijke instrumenten' wordt een eerste aanzet geschetst voor de verschillende wijzen waarop deze gebiedsinvesteringszone kan functioneren.

Om dit alles mogelijk te maken, zal de gemeente actief op zoek gaan naar cofinanciering vanuit andere overheidsorganen. Daarnaast zal de organisatorische structuur navolgend op dit ontwikkelperspectief uitgebracht worden.

Omdat dit ontwikkelperspectief een langjarige ontwikkeling behelst, is het noodzakelijk het stadspark als een geheel gebied te zien. Als er enkel plotsgewijs ontwikkeld gaat worden, zullen enkele delen van de binnenstad op basis van het ontwikkelperspectief verkleuren. Echter zal de binnenstad niet autoluwer kunnen worden, omdat de ontwikkeling z'n eigen mobiliteit moet opbouwen. Daarbij kan de gemeente incidenteel vergroening toepassen, bijvoorbeeld op het Marktplein. Als we het stadspark als geheel aanvliegen, ontstaat er de mogelijkheid het gehele gebied door de jaren heen te laten verkleuren. Dit vraagt om adequaat samenwerken en een goede organisatiestructuur.

MOBILITEITSTRANSITIE

Een belangrijke pijler binnen dit ontwikkelperspectief is de transformatie op het gebied van mobiliteit, met als belangrijkste doel om de binnenstad in de toekomst autoluwer te maken. Het op een andere manier ontwikkelen, waarbij doelgroepen minder gebruikmaken van automobilititeit, moet ertoe leiden dat de druk van het autoverkeer in de binnenstad vermindert. Daarnaast kan het inzetten van hubs helpen om bestemmingsverkeer aan de rand van de binnenstad op te vangen. Bovendien worden interventies gepleegd in de verkeersstructuur waardoor verkeer niet meer dwars door de binnenstad heen kan rijden.

Hiervoor is uitgebreid beschreven hoe een andere manier van ontwikkelen, het plegen van ruimtelijke interventies, en een andere manier van omgaan met mobiliteit kunnen leiden tot het nieuwe stadspark. Het op een andere manier van ontwikkelen met nieuwe vormen van mobiliteit vraagt om ontwikkelende partners die deze nieuwe concepten omarmen. Daarnaast moet de gemeente het vertrouwen geven aan deze partners om gezamenlijk deze opgave aan te pakken. Het betekent dus op een andere manier samenwerken. Ook financieel moeten afspraken worden gemaakt hoe bijdragen uit ontwikkelingen kunnen

bijdragen aan de ontwikkeling van het stadspark. Er moet gezamenlijk gezocht worden hoe deze nieuwe mobiliteitsconcepten te introduceren zijn in nieuwe ontwikkelingen.

Deze nieuwe mobiliteitsconcepten zijn nog niet volledig uitwerkt en vragen een proactieve houding van alle stakeholders.

De financiële uitwerking van deze nieuwe concepten valt mogelijk deels buiten de reikwijdte van het kostenverhaal, toch is de betrokkenheid van publieke partijen belangrijk. Denk hierbij aan de financiering van dergelijke concepten. De rol van de gemeente is hierin mogelijk zelfs initiatiefnemer en partner, naar private partijen en overheden.

MOGELIJKE INSTRUMENTEN

Er zijn verschillende mogelijkheden om de gebiedsinvesteringszone te voeden, hieronder een opsomming van de mogelijkheden.

1. Aandeel vanuit directe opbrengsten, planontwikkeling (afdracht)
 - a. Afdracht is gelaagd op te bouwen:
 - i. Op basis van 'te ontwikkelen meters bvo' maar ook 'groenmeters'
 - ii. Vastgestelde bovenwijkse c.q. superbovenwijkse voorzieningen
 - iii. Afdracht voor groennormering
 - b. Afdracht voor planontwikkelingskosten (separaat op te nemen)
 - c. Afdracht voor overige delen Apeeldoorn (nota kostenverhaal bijdrage aan stadspark)
2. Aandeel vanuit parkeren/mobiliteit
 - a. Afkopen van parkeervoorziening. Directe inleg in stadspark/Mobiliteitsfonds
 - b. Van parkeerbijdrage naar algehele mobiliteitsbijdrage (MAAS als onderdeel van de GIZ)
3. Aandeel vanuit indirecte vastgoedwaarde binnenstad, bestaand en nieuw vastgoed
 - a. Denk hierbij aan OZB-heffing, VVE-achtige bijdrages
 - b. Voor bestaand vastgoed huidige bijdrages (deels) opnieuw alloceren
 - i. Dit kan door de tijd procentueel meer worden
 - c. Voor nieuw vastgoed direct in het stadspark alloceren
4. Aandeel vanuit indirecte ondernemersprestaties (belasting, omzetaandelen, exploitatie stadspark, plintBV-achtige constructen etc.)
 - a. Maar ook investeringen in mindering brengen op bovengenoemde punten, om zo vooraf investeren te stimuleren
5. Aandeel vanuit indirect geluk, leefbaarheid, gezondheid etc.
6. Aandeel vanuit 'opbrengsten' gemeente alloceren
 - a. Als de gemeente groenvoorzieningen overbrengt naar private investeerders, moet de 'potentiële mindering op de kosten' niet naar de algemene begroting terugvloeien



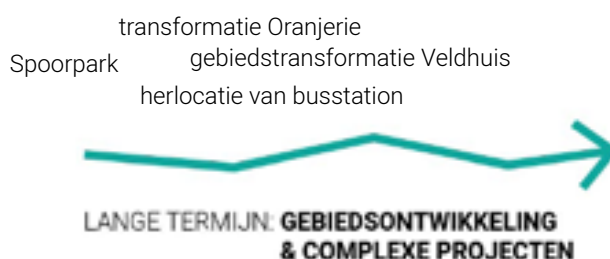
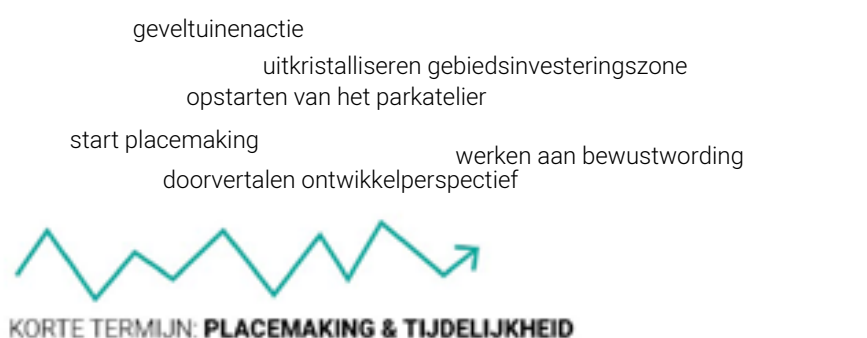
Verschiedende instrumenten voor het gebiedsinvesteringsfonds

STAPPENPLAN, WHAT'S NEXT?

De ambitie voor het stadspark ligt hoog. Echter betreft het niet een ontwikkeling die in een keer uitgevoerd moet worden. Investerings worden over een langere termijn uitgespreid, waardoor de gestelde doelen en ambities haalbaar zijn. Daarnaast moeten er verschillende vervolgonderzoeken worden uitgevoerd die de toekomst van het stadspark steeds verder uitkristalliseren. We onderscheiden hierin drie belangrijke fases. De eerste is de korte termijn en placemaking. Het moment om de inwoners van Apeldoorn kennis te laten maken met de ideeën en initiatiefnemers te informeren en enthousiasmeren, om zo gezamenlijk te bouwen aan het park. Daarnaast is dit de fase waarin verschillende deelonderwerpen worden onderzocht en verdieping wordt gezocht. Tevens is dit het moment om de eerste 'quick wins' van het park tot uitvoering te brengen.

De tweede fase is die van de middellange termijn en de pilotprojecten. Een fase waarin de verdiepingsslag in praktijk wordt gebracht, de strategie uitgedacht en opgezet is en de eerste grotere projecten worden aangepakt. Te denken valt aan de transformatie van de eerste hub, waarmee ruimte kan worden vrijgespeeld voor het creëren van de eerste hoven. De Korenpassage is een mooi voorbeeld dat op een korte termijn tot uitvoering kan worden gebracht en de functie van icoonproject kan krijgen.

In de laatste fase zijn de strategie en de ambities voor het stadspark vastgelegd, waarmee grotere projecten aangepakt kunnen worden. Daarnaast is de gebiedsinvesteringszone volledig werkend en kunnen middelen worden ingezet om tot realisatie te komen.



DE VIJF PROJECTEN

Binnen alle opgaven van het stadspark zijn er vijf die we prioriteren. Niet zozeer in tijd, maar op ambitieniveau en investeringen. Het zijn de projecten die een cruciaal onderdeel zijn van het stadspark en een beweging in gang zullen zetten.

Naast deze vijf projecten is het van belang ontwikkelingen te prioriteren die de financiering voor de genoemde projecten op gang brengen.

DE EERSTE HUB: STARTEN VAN DE MOBILITEITSTRANSITIE

De transformatie van centrum tot stadspark staat of valt met een mobiliteitstransitie. Ten eerste om de verblijfskwaliteit en veiligheid te vergroten door langzaam verkeer te prioriteren en in te zetten op een autoluw centrum. Daarnaast wordt er ruimte gecreëerd door het stimuleren van het openbaar vervoer, de verplaatsing van het busstation, beter benutten van de parkeergarages en de introductie van mobiliteitshubs en deelmobiliteit. Dit om de autoafhankelijkheid te verlagen en ruimte te geven aan de ontwikkeling van het stadspark.

Een van de eerste stappen kan de transformatie zijn van bijvoorbeeld de Parkeergarage Brinkpark of Haven Centrum tot een hub. Slim dubbelgebruik (wonen en werken), aanbieden van deelmobiliteiten (bv. e-fiets) en het toevoegen van een pakketpunt geven de garage een upgrade en zorgen dat de capaciteit wordt vergroot. Daarnaast is deze transformatie een vliegwiel voor andere ontwikkelingen. Zo kan de ontwikkeling van bijvoorbeeld het Brinkhof, Oranjeriehof of Rosarium reageren op de extra ruimte in de garage.



Mobiliteitstransitie en het creëren van de eerste hub



Van Hoofdstraat naar Parkstraat

VAN HOOFDSTRAAT NAAR PARKSTRAAT

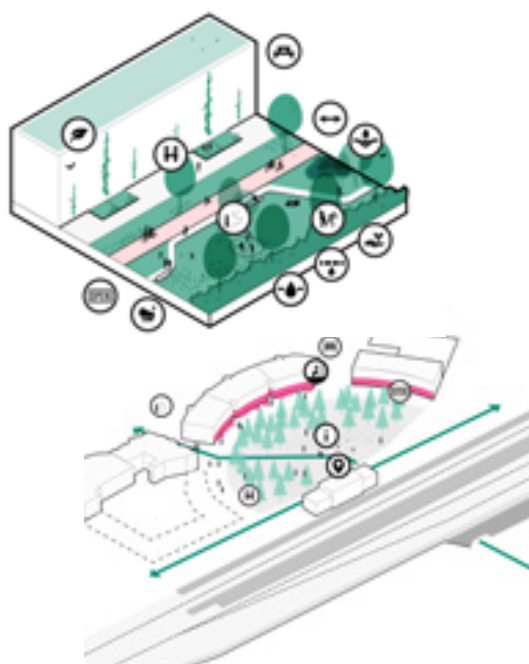
Door de Hoofdstraat om te dopen tot Parkstraat kunnen de veranderingen in het winkellandschap opgevangen worden. Leegstaande panden worden getransformeerd tot wonen (bv. kluswoningen) of naar werkgebouwen. Hiermee verschiet de straat van kleur en wordt er gewerkt aan een diverser programma. De transformatie van het Korenpassageblok zal een goede manier zijn om de mogelijkheden binnen het stadspark aan te tonen, het zal een voorbeeldproject zijn dat andere ontwikkelaars en initiatiefnemers enthousiasmeert.



Transformatie van het Marktplein

MARKTPLEIN

Het Marktplein kan de eerste grote uiting zijn van het stadspark en een nieuw geactiveerd hart worden binnen het centrum. Een plek waar inwoners van Apeldoorn samenkomen en verblijven, maar waar ruimte blijft voor grotere activiteiten. Het vliegwiel voor andere ontwikkelingen in het stadspark en de activatie van de randen van het plein. Voorbeeld hiervan is de transformatie van Stationsstraat 172.

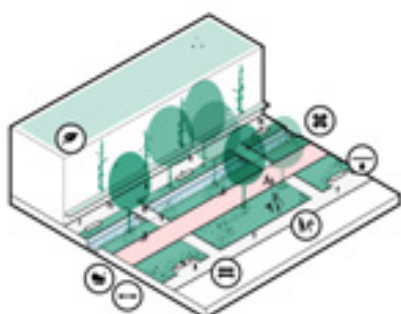


Ontwikkeling van het Spoorpark en Stationsplein

SPOORPARK EN STATIONSPLEIN

Het Spoorpark vormt de backbone die de verschillende ontwikkelingen in de Spoorzone aaneenrijgt (ruimtelijk, programmatisch en sociaal) en de verbinding legt met het station. De transformatie van Veldhuis speelt hierin een belangrijke rol en voegt zich in het gedachtegoed van de Spoorzone. Deze grotere transformatie is de aanjager van verdere transformaties binnen het gebied.

Het Stationsplein transformeert tot het kloppend hart van de Spoorzone: een aangename entree van de stad, een duidelijk begin van de Parkstraat en het centrum van de Spoorzone. De transformatie van het plein zal de katalysator zijn voor de ontwikkeling van de Spoorzone.



Transformatie van Hofstraat naar Griftpark

HET GRIFTPARK

De groenblauwe ader door het centrum die een aangename aanvulling is op de Parkstraat, de groene long van de binnenstad. Door het verplaatsen van de buslijnen wordt er dusdanig veel ruimte vrijgespeeld dat de hele zone vergroend kan worden. Een relatief eenvoudige maatregel met erg veel effect.

QUICK WINS

Om de visie van dit ontwikkelperspectief al op korte termijn tot uiting te laten komen in Apeldoorn worden 'quick wins' aangegrepen om te komen tot de realisatie van het stadspark. Hierbij is het van belang om voort te borduren op de initiatieven die al in de stad aanwezig zijn. Haak bewoners en ondernemers aan waardoor de visie van dit ontwikkelperspectief echt gaat leven in de



Groene geveltuinen bepalend voor een groene uitstraling (bron: binnenstadsmanagement.org)



Apeldoornse ondernemers in de spotlight (bron: www.thisiseindhoven.com)



Hofstraat afsluiten en tijdelijk inrichten (bron: www.stadsleven.nu)



Bloemrijke bermen (bron: www.hortipoint.nl)

stad. Hiermee wordt de nieuwe koers voelbaar in de stad. Tegelijkertijd zorgt het bieden van meer mogelijkheden en het ontstaan van dergelijke pop-ups voor enthousiasme onder bewoners en ondernemers.

DE STAD MET DE MEESTE GEVELTUINEN

Een weekend organiseren waarin bewoners en ondernemers worden aangemoedigd om een geveltuin te creëren. De gemeente en vrijwilligers geven advies en zorgen dat de verharding wordt opgehaald. Ga als gemeente de strijd aan met omliggende steden om te strijden voor de stad met de meeste geveltuinen of introduceer een terugkomende lokale geveltuinprijs.

ONDERNEMERS IN DE SPOTLIGHT

Het creëren van een wandelroute door de stad langs een aantal ondernemers. De ondernemers die in het zonnetje gezet worden, kunnen afgewisseld worden. Op straat maak je dit zichtbaar door een eyecatcher. Deze eyecatcher moet passen bij de visie en daarmee samenhangende visuele identiteit van Apeldoorn.

SNEAK PREVIEW VAN HET GRIFTPARK

Mensen enthousiasmeren door hen te laten ervaren wat het Griftpark zou kunnen zijn, door een straat in de zomer twee maanden af te sluiten en hieromheen activiteiten te plannen. Ga hiervoor in gesprek met bewoners en bied hun mogelijkheden om zelf initiatieven te ontplooiën.

DE BINNENSTAD ALS BLOEMENWEIDE

Bermen en braakliggende of ongebruikte delen in het centrum vergroenen door het zaaien van een bloemenmengsel. Naast het verbeteren van de verblijfskwaliteit draagt dit ook bij aan de natuurinclusiviteit in de stad. Plekken waar dit direct zou kunnen, zijn bijvoorbeeld de bermen en boomspiegels, maar ook grotere gebieden zoals de Van Berlo-locatie en de braakliggende kavel bij het station.

1 _ INLEIDING

2 _ POSITIONERING

3 _ STADSPARK

4 _ VERBEELD

5 _ PARKNORM

6 _ STRATEGIE

BIJLAGEN




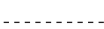
KAART WAARDEVOLLE BEOUWING BINNENSTAD

	Rijksmonument
	Gemeentelijk monument
	Beeldbepalend pand
	Karakteristiek pand
	Pand met cultuurhistorische en/of stedenbouwkundige waarde (zonder bescherming)
	Nog te inventariseren gebied op karakteristieke panden
	Rijksmonument zonder adres
	Gemeentelijk monument zonder adres

Deze kaart geeft een overzicht van de aanwezige waardevolle bebouwing in de binnenstad van Apeldoorn. De aangegeven monumenten en beeldbepalende panden kennen een bescherming in de monumentenverordening. De karakteristieke panden zijn planologisch in het bestemmingsplan (straks Omgevingsplan) beschermd. Diverse gebieden in de binnenstad zijn nog niet op karakteristieke panden geïnventariseerd (zie arcering in de kaart). In deze gebieden kunnen waardevolle panden aanwezig zijn die niet op deze kaart zijn aangegeven. Alle waardevolle bebouwing is momenteel tot 1970 geïnventariseerd en geplaatst. De gemeente Apeldoorn inventariseert in 2020-2021 haar jonge erfgoed dat is gebouwd tussen 1970-1990. Uit deze inventarisatie volgt logischerwijs ook een bescherming van de meest waardevolle panden van na 1970.

Zie ook: www.apeldoorn.nl/ter/monumenten-beschermde-stads-dorpsgezichten

KAART GEVELFONDS

	Toegekende vergunning
	In gesprek / on hold
	Potentieel interessant
	regieplangebied Gevelfonds

Het Gevelfonds is bedoeld om de uitstraling van de Apeldoornse binnenstad te versterken. Ondernemers en pandeigenaren kunnen uit dit fonds een bijdrage ontvangen om de gevel van hun historische winkelpand in de binnenstad op te knappen. Het uitgangspunt is dat de winkelpui op de begane grond weer gaat passen bij de vaak nog historische bovenverdiepingen.

Deze kaart geeft een overzicht van de panden in de binnenstad die met behulp van het Gevelfonds zijn opgeknapt, waar gesprekken over (hebben ge)lopen, en panden die potentieel interessant zijn om voor het Gevelfonds in aanmerking te komen.

Zie ook: www.apeldoorn.nl/gevelfonds

