

Uitnodiging – LET OP: meld je aan voor de bijeenkomst via de website

Betreft : OWA bijeenkomst omgevingsvisie
Locatie : ACEC gebouw, Roggestraat 44 Apeldoorn
Datum : maandag 28 maart 2022
Ontvangst : 15.30 uur
Aanvang : 16.00 uur

Overleg Wonen Apeldoorn

Correspondentieadres

p/a Nikkels Projecten BV

Zuiderlaan 1

7391 TZ Twello

T 0571 27 78 00

Factuuradres

p/a Le Clercq Planontwikkeling BV

Postbus 453

7400 AL D

T 0570 50 42 50

Agenda

KvK 08170550

BTW 8190.07.183.B.01

IBAN NL13ABNA0418467056

1. Welkom

2. Omgevingsvisie en woningbouwprogrammering

“Stadmaken in Apeldoorn. Nu aan de slag!”

Presentatie door Gerald Wiebing en Huub Hooiveld van de
Gemeente Apeldoorn

Bijlagen:

- Raadsbrief indexatie v.o.n.-prijzen 2022
- Raadsbrief-woningbouwprogramma 2020-2040
- Uitvoeringsagenda_BSK

3. Rondvraag

4. Sluiting

Gemeente Apeldoorn

Postbus 9033
7300 ES Apeldoorn
Bezoekadres
Marktplaats 1
www.apeldoorn.nl
KvK 08223882

T 14 055
Doorkiesnummer
2838

Emailadres
g.wiebing@apeldoorn.nl

Aan de gemeenteraad

Ons kenmerk:

Datum: 1 februari 2022

Betreft: Woningbouwprogramma 2020-2040

Beste leden van de gemeenteraad,

Om sturing te kunnen geven aan de woningbouwopgave is een nieuw woningbouwprogramma nodig. Daarin leggen we vast welke woningen we waar willen realiseren. Dat doen we aan de hand van de gebiedsindeling die uit de omgevingsvisie naar voren komt en waarin verschillende woonmilieus te herkennen zijn: Binnenstad-Spoorzone-Kanaalzone, de bestaande wijken, de dorpen en de nieuwe uitleglocatie. Daarbij kijken we naar woningtype, huur of koop en prijsklasse. Samen vormen deze programma's het Woningbouwprogramma 2020-2040 voor heel Apeldoorn.

In de omgevingsvisie gaan we er vanuit dat het aantal inwoners in Apeldoorn groeit naar minimaal 180.000 inwoners in 2040. Om die inwoners goed te kunnen huisvesten moeten er 12.500 woningen aan de Apeldoornse woningvoorraad worden toegevoegd, rekening houdend met een verdergaande huishoudensverdunding. Apeldoorn staat daarmee voor een grote woningbouwopgave. We staan bekend als ondernemende gezinstad. Daarom bouwen we voor breed samengestelde huishoudens; in vele vormen en voor elke portemonnee.

Omgevingsvisie biedt ruimtelijk kader

Het programma is tot stand gekomen door de verdeling van de woningbouw in de omgevingsvisie als uitgangspunt te nemen. Daarin is aangegeven waar woningbouw, inclusief de uitleg, plaatsvindt. Voor de binnenstedelijke ontwikkeling en de uitleg is specifiek aangegeven om hoeveel woningen het gaat. In het woningbouwprogramma is de bovenkant van de bandbreedte aangehouden, omdat we alle beschikbare capaciteit nodig hebben. Daarnaast is 10% van de in totaal 12.500 woningen toegerekend aan de dorpen. De resterende opgave landt in bestaande wijken. Op basis van een woonmilieutypologie en woonwensenonderzoek is geanalyseerd welke doelgroepen hier willen gaan wonen en welke woonvoorkeuren zij hebben. Het programma geeft een invulling aan de vraag van huishoudens op basis van een verdeling van de bouwproductie over de gemeente.

Richtinggevend programma

De uitbreiding met 12.500 woningen tellen we vanaf 2020. In het woningbouwprogramma 2020-2040 geven we aan wat de programmatische verdeling van deze woningbouw is naar:

- Gebied: BSK, wijken, uitleg en dorpen
- Woningtype: eengezinswoning en appartement
- Marktsegment: koopwoning en huurwoning
- Prijsklasse: goedkoop, middelduur en duur

Behandeld door: GA Wiebing

Bijlage(n):

Als u reageert datum en kenmerk van deze brief vermelden

Het programma vormt het kader waarbinnen we de woningbouwproductie aansturen. Door een strakke monitoring op de nieuwbouwplannen in alle fasen van hun ontwikkeling houden we overzicht en sturen we bij waar nodig. Het woningbouwprogramma zoals hier gepresenteerd is richtinggevend voor de gewenste ontwikkeling. Dat wil zeggen dat we hier gewerkt hebben met afgeronde percentages (5%-stappen) en getallen (50-tallen). We sturen op deze percentages en aantallen en monitoren de ontwikkelingen in het woningbouwprogramma nauwgezet. We realiseren ons dat in de werkelijkheid we nooit precies op deze percentages en aantallen uitkomen. Dat is ook niet nodig omdat vraag en aanbod op de woningmarkt enige mate van flexibiliteit kennen. We accepteren daarom marges van enkele procenten. Komen deze marges onder druk te staan dan zullen we bijsturen.

Woningbouwprogramma Apeldoorn 2020-2040

	Apeldoorn		BSK	Wijken	Uitleg	Dorpen
	12.500		6.000	2.500	2.750	1.250
Eengezinswoning	6.600	55%	30%	70%	75%	75%
Appartement	5.900	45%	70%	30%	25%	25%
Huur	5.000	40%	50%	35%	30%	30%
Koop	7.500	60%	50%	65%	70%	70%
Goedkoop*	4.500	35%	45%	30%	30%	35%
Middelduur	4.500	35%	35%	35%	35%	35%
Duur	3.500	30%	20%	35%	35%	30%
		100%	100%	100%	100%	100%

*waarvan 85% een sociale huurwoning is van de Apeldoornse woningcorporaties

Met dit programma bouwen we 70% van de woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied.

We sluiten aan bij de bestaande verhouding huur-koop, maar bouwen meer appartementen dan in de bestaande woningvoorraad staan. Daarmee spelen we in op de vraag van kleine huishoudens (jonger en ouder) en de vraag naar betaalbare woningen. Door de toenemende spanning op de woningmarkt is de behoefte aan betaalbare woningen (goedkoop en middelduur) groot. Daarom programmeren we 70% van de nieuwbouw in het betaalbare segment. Hiermee sluit ons programma aan bij de landelijke doelstelling om problemen op de woningmarkt op te lossen.

Binnen het segment goedkope woningen kunnen we zorgen voor voldoende sociale huurwoningen, zoals we in de Prestatieafspraken 2022-2023 met de woningcorporaties hebben vastgelegd. We sturen erop dat 85% van de goedkope woningen een sociale huurwoning is van de Apeldoornse woningcorporaties. Dat biedt voldoende garanties om het aandeel sociale huurwoningen op 25% van de totale woningvoorraad te houden.

Meer programmeren om doelstelling te halen

Om deze aantallen woningen daadwerkelijk in 2040 te kunnen realiseren is het gebruikelijk om meer woningen te programmeren dan opgenomen in de doelstelling. De ervaring leert dat ongeveer 30% van de planinitiatieven niet of niet tijdig tot ontwikkeling en realisatie komt. Daarom is het verstandig om meer woningen in de planlijsten te hebben staan dan als doel in het programma staan. Het is gezien de huidige tekorten op de woningmarkt van groot belang om de kwantitatieve doelstelling te halen.

Monitoren en bijsturen

We zullen dicht op de ontwikkeling van de woningbouw zitten door deze nauwgezet te monitoren. Zo kunnen we tijdig bijsturen¹. Dat vergt dat we een goede registratie hebben en plannen tijdens hun ontwikkeling blijven volgen. Daarbij zullen we niet op exacte percentages en aantallen uit het programma sturen, maar dit met de nodige flexibiliteit bekijken. Tussen de deelgebieden kan uitgewisseld worden en op niveau van Apeldoorn kunnen we marges van enkele procenten toestaan zonder dat we het beoogde resultaat te kort doen.

Afwegingskader woningbouw

Het woningbouwprogramma 2020-2040 is het programmatische deel van het afwegingskader nieuwbouw. In de omgevingsvisie zijn ruimtelijke keuzes voor woningbouw gemaakt en is in de gebiedsprofielen voor de focusgebieden aangegeven welk woonmilieu we daar willen realiseren en welke kwaliteit daar bij hoort. Deze keuzes zijn verwerkt in het woningbouwprogramma 2020-2040. Daarnaast is in de omgevingsvisie het mengpaneel geïntroduceerd als instrument om ruimtelijke initiatieven, waaronder woningbouw, te wegen aan de hand van diverse criteria. Omgevingsvisie, gebiedsprofielen, mengpaneel en woningbouwprogramma vormen samen het kader waarbinnen woningbouwplannen ruimtelijk, programmatisch en kwalitatief worden afgewogen.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Apeldoorn,
de secretaris,

de burgemeester,

T.J.H.M. Berben

A.J.M. Heerts

¹ Op dit moment is ongeveer 10% van het woningbouwprogramma 2020-2040 gerealiseerd is voor ongeveer 50% een planinitiatief ingediend. In totaal gaat het om ongeveer 8.000 woningen.

Gemeente Apeldoorn

Postbus 9033
7300 ES Apeldoorn
Bezoekadres
Marktplaats 1
www.apeldoorn.nl
KvK 08223882

T 14 055
Doorkiesnummer
2838

Emailadres
g.wiebing@apeldoorn.nl

Aan de gemeenteraad

Ons kenmerk: DOS 2021-058294
Datum: 14 december 2021
Betreft: Indexatie v.o.n.-prijzen woningbouwsegmenten nieuwbouw 2022

Beste leden van de gemeenteraad,

Jaarlijkse indexatie vrij op naam prijzen woningbouw

In januari 2020 is door het college van B&W besloten om jaarlijks per 1 januari de maximale v.o.n.-prijzen voor de woningbouwsegmenten bij nieuwbouw te indexeren. Besloten is om voor de maximale v.o.n.-prijzen aan te sluiten bij de NHG-kostengrenzen en de financieringslasttabellen van het NIBUD die beiden jaarlijks worden vastgesteld.

Door jaarlijks de prijzen te indexeren sluiten we met onze prijsniveaus zo dicht mogelijk aan op de actuele woningmarkt. Dit biedt de beste garanties om woningbouwprojecten tot stand te brengen van voldoende kwaliteit. Indexatie draagt zorg voor de juiste prijs-kwaliteit verhouding in de nieuwbouw. Indexatie volgens een vaste systematiek geeft vroegtijdig duidelijkheid aan ontwikkelende partijen over de ontwikkeling van de prijsniveaus. Zij kunnen daarop bij de ontwikkeling van hun plannen op anticiperen. Dat komt de voortgang van de woningbouw ten goede. Door te kiezen voor de NHG-kostengrenzen sluiten we aan bij de definitie van de rijksoverheid voor betaalbare koopwoningen.

Uitgangspunten woningbouwsegmenten

We onderscheiden vier woningbouwsegmenten: goedkoop, middelduur-1 en middelduur-2 en duur.

We bepalen de maximale v.o.n.-prijzen voor de segmenten goedkoop en middelduur aan de hand van inkomensgroepen en hun maximale financieringslast:

- Goedkoop: huishoudens met een inkomen dat gelijk is aan de inkomensgrens voor een sociale huurwoning.
- Middelduur-1: huishoudens met een inkomen van anderhalf keer modaal.

De maximale v.o.n.-prijs voor het segment middelduur-2 is gelijk aan de NHG-kostprijsgrens.

Woningen met een v.o.n.-prijs hoger dan de NHG-kostengrenzen vallen in het segment duur. Hiervoor geldt geen maximale v.o.n.-prijs.

We maken onderscheid tussen woningen die voldoen aan het wettelijk minimum van BENG en woningen die voldoen aan de eisen voor een NOM-woning. Een NOM-woning mag €10.000 duurder zijn dan een BENG-woning, omdat deze woning een lagere energierekening kent. Dit prijsverschil is conform het advies van het NIBUD.

Behandeld door: GA Wiebing
Bijlage(n):

Als u reageert datum en kenmerk van deze brief vermelden

De maximale vrij op naam prijzen voor nieuwbouwwoningen per 1-1-2022 zijn:

	BENG (Bijna EnergieNeutraalGebouw)	NOM (NulopdeMeter)
Goedkoop	€220.000	€230.000
Middelduur-1	€270.000	€280.000
Middelduur-2	€345.000	€355.000

We rekenen erop dat deze indexatie bijdraagt aan de realisering van ons woningbouwprogramma met de juiste prijs-kwaliteit verhouding. Met deze woningbouwsegmenten geven we in het afwegingskader nieuwbouw programmatisch sturing aan de bouw van nieuwe woningen. Daarnaast verkennen we de mogelijkheden om woningen betaalbaar te houden door middel van financiële arrangementen en regulering van de woningmarkt. De uitkomsten van deze verkenning delen we in de eerste helft van 2022 met uw raad.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Apeldoorn,
de secretaris,

de burgemeester,

 Digitaal ondertekend door Theo Berben
op 14-12-2021

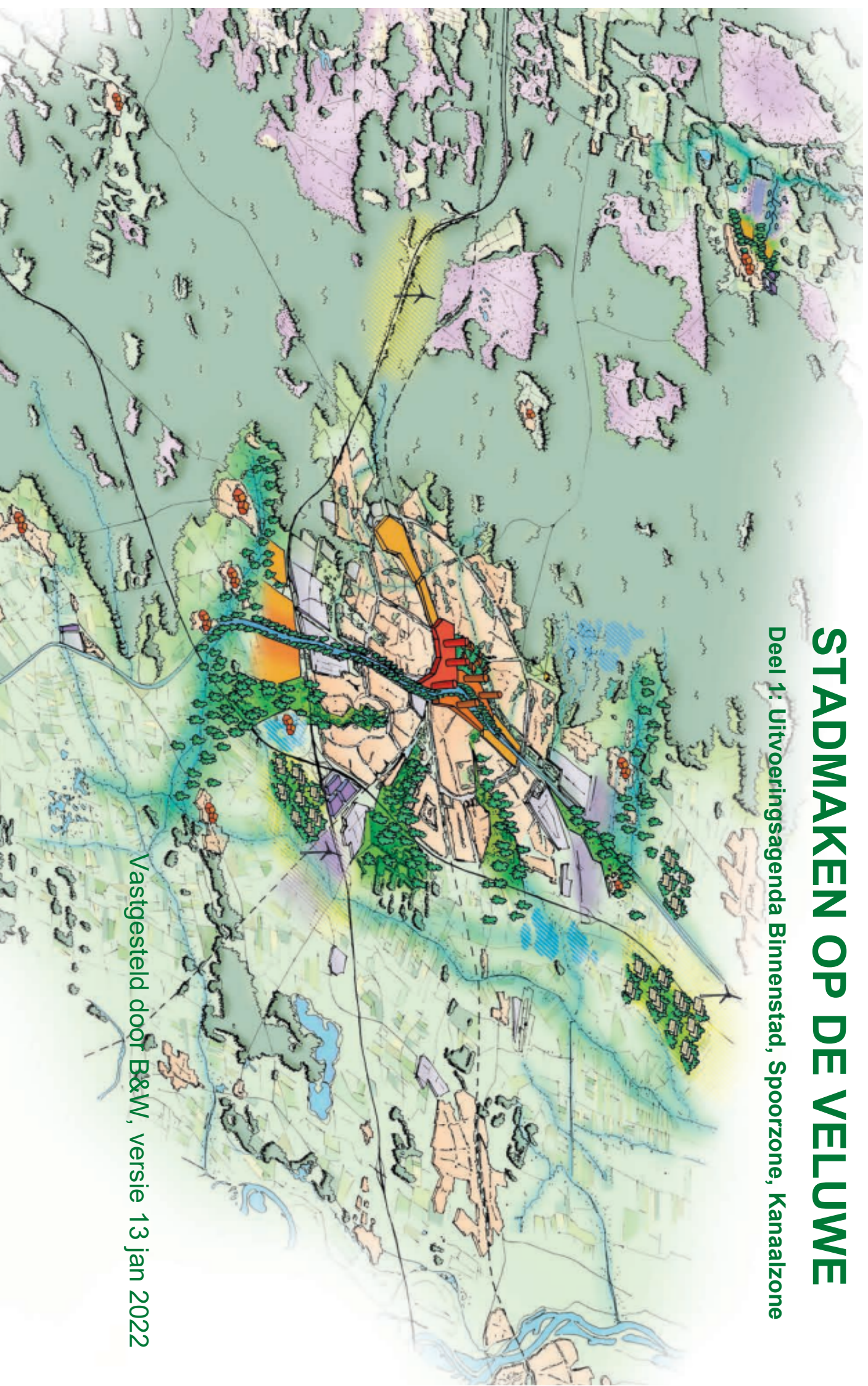
 Digitaal ondertekend door Ton Heerts
op 14-12-2021

T.J.H.M. Berben

A.J.M. Heerts

STADMAKEN OP DE VELUWE

Deel 1: Uitvoeringsagenda Binnenstad, Spoorzone, Kanaalzone



Vastgesteld door B&W, versie 13 jan 2022

Inhoud

1. Waarom deze uitvoeringsagenda?	2
2. Onze ambitie met het BSK-gebied	4
3. Opgaven per (deel)gebied	8
3.1. Binnenstad	8
3.1.1. Lijnen in het park	9
3.1.2. Plekken in het park	11
3.2. Spoorzone	12
3.2.1. Stedelijke structuur	13
3.2.2. Spoorzone Oost	14
3.2.3. Spoorzone West	14
3.2.4. Spoorzone Stationsomgeving	15
3.3. Kanaalzone	16
3.3.1. Stedelijke structuur	17
3.3.2. Kanaalzone Noord	18
3.3.3. Kanaalzone-Zuid	20
4. Hoe krijgen we dit voor elkaar?	21

1. Waarom deze uitvoeringsagenda?

Met "Apeldoorn 2040" is het perspectief geschikt voor de ontwikkeling van Apeldoorn op weg naar 2040¹. Met als belangrijk gegeven een verdere groei van de stad.

In de Omgevingsvisie² is uitgewerkt wat dit betekent voor de leefomgeving. Aangegeven is waar de groei van de stad plaats kan vinden en met welke andere opgaven dit gepaard gaat. Zoals de energietransitie, het tegengaan van klimaatverandering en een sociaal inclusieve stad zijn. Het BSK-gebied (Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone) is in de Omgevingsvisie een van de gebieden in Apeldoorn waar we kansen zien voor een grote transformatieopgave, die van dit gebied een levendig stadsmilieu moet maken. In deze uitvoeringsagenda schetsen we hoe we dit voor ons zien en hoe we dit de komende jaren willen realiseren. Daarmee vormt deze uitvoeringsagenda een van de uitvoeringssporen van de Omgevingsvisie.

In deze uitvoeringsagenda schetsen we voor het BSK-gebied hoe we de transformatie tot levendig stadsmilieu voor ons zien en hoe we dit de komende jaren willen realiseren. Daarmee is deze uitvoeringsagenda een van de uitvoeringssporen van de Omgevingsvisie.

Volgend hierop maken we (deel)gebiedsontwerpen en stellen we bestemmingsplannen of omgevingsplannen op om de gewenste ontwikkelingen planologisch te regelen. Zie figuur 1 voor de samenhang van de verschillende planvormen. Deze uitvoeringsagenda is deel 1 van wat hier “ontwikkelstrategie” heet.

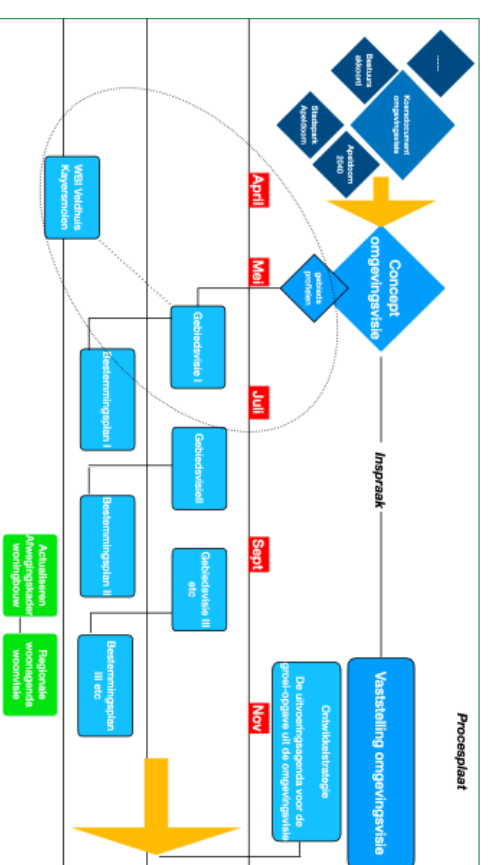
Naast de Omgevingsvisie is recent de Kadernota Maatschappelijke Ontwikkeling³ vastgesteld. Ook de uitgangspunten hieruit worden - voor zover relevant voor gebiedsontwikkeling - vertaald naar deze uitvoeringsagenda.

¹ Apeldoorn 2040, ambitiedocument. Vastgesteld door de gemeenteraad op 15 oktober 2020

² Omgevingsvisie Apeldoorn (ontwerp). Vastgesteld door B&W op 1 juni 2021

³ Kadernota maatschappelijke ontwikkeling. Vastgesteld door de gemeenteraad op 23 december 2021

Figur 1: Samenhang planvormen



Waarom heet deze uitvoeringsagenda deel 1? Omdat "Stadmaken op de Veluwe" betrekking heeft op de totale verstedelijkingsopgave van Apeldoorn, zoals geschetst in de omgevingsvisie. We transformeren niet alleen het BSK-gebied de komende jaren, maar hebben parallel hieraan ook een opgave voor het realiseren van nieuwe stedelijke uitlegebieden. Voor verschillende doelgroepen hebben we verschillende woonmilieus nodig. Die kunnen we niet allemaal in het BSK-gebied maken. Zoals in de Omgevingsvisie aangegeven, ontwikkelen we ook een ruim opgezette gezinswijk, zeg maar de opvolger van Zuidbroek.

Uiteraard heeft stedelijke uitleg een relatie met het BSK-gebied, maar de stedelijke uitleg krijgt een eigen uitvoeringsspoor. Dat beschouwen we als deel 2. Daarnaast is het nodig te doen in de wijken en dorpen en realiseren we ook nieuwe bedrijventerreinen. Zie figuur 2 voor de samenhang tussen BSK en de stedelijke uitleg.

2. Onze ambitie met het BSK-gebied

Met Apeldoorn 2040 hebben we het perspectief geschetst van een stad die doorgroeit naar minimaal 180 duizend inwoners in 2040. Dat doen we met oog voor de kwaliteit van de fysieke stad én onze krachtige sociale samenleving. Dat is een integrale opgave. Om dit voor elkaar te krijgen, is een “schaalsprong” nodig. Zowel in ons denken over de doorontwikkeling van Apeldoorn als in doen. In de Omgevingsvisie wordt dit vertaald in vier samenhangende opgaven, waarvan drie voor het BSK-gebied relevant zijn:

- Stadmaken
- Fysieke fundament uitbouwen
- Versterken van het sociaal fundament.

Stadmaken in het BSK-gebied

Apeldoorn heeft in regioverband de afspraak gemaakt om 7.950 woningen toe te voegen tot 2030⁴. Tot 2040 zijn er minimaal 12.500 woningen nodig in Apeldoorn als we doorgroeien naar 180 duizend inwoners. Dat is een flinke opgave. We hebben de ambitie om ongeveer 2/3 van de benodigde woningen te realiseren in de bestaande stad en dorpen en tegelijkertijd ongeveer 1/3 in nieuwe uitleggebieden. Het BSK-gebied is onze grootste binnenstedelijke locatie. We voegen hier de komende jaren ongeveer 5000 woningen toe⁵.

De opgave vanuit de Omgevingsvisie is om in het BSK-gebied de komende jaren circa 5000 woningen toe te voegen.

Dit kunnen we alleen realiseren als we inzetten op meer stedelijkheid dan we in Apeldoorn tot nu toe gewend zijn. Maar wel stedelijkheid met Apeldoornse kwaliteit en passend bij het Apeldoorns karakter. Door bijvoorbeeld ook groen toe te voegen en goede openbare ruimte te maken. En door aan te sluiten op of gebruik te maken van bestaande bebouwing.

We bouwen in het BSK-gebied voor doelgroepen die stedelijke woonmilieus weten te waarderen. Starters, tweeverdieners, singles en ouderen. Iedereen die op zoek is naar de levendigheid van de stad, met voorzieningen én groene kwaliteit nabij. Dat zien we terug in de woontypologieën die we hier willen maken. We gaan relatief veel gestapelde woningbouw toevoegen en op verschillende plekken de hoogte in met iconische woongebouwen. Vernieuwend aanbod schepst naar verwachting nieuwe vraag, zeker als we woonmilieus maken die Apeldoorn op dit moment nog niet heeft.

Het BSK-gebied biedt verschillende smaken. Het is een groot en gevarieerd gebied waar we diverse doelgroepen kunnen bedienen. Waar dat kan en logisch is, kijken we bijvoorbeeld ook naar grondgebonden typologieën en naar vormen van collectief particulier opdrachtgeverschap.

We zetten in het BSK-gebied in op meer stedelijkheid dan we in Apeldoorn tot nu toe gewend zijn. Maar wel stedelijkheid met Apeldoornse kwaliteit en passend bij het Apeldoornse karakter, door bijvoorbeeld ook groen toe te voegen en goede openbare ruimte te maken. En door aan te sluiten op en gebruik te maken van bestaande bebouwing.

Stadmaken is veel meer dan woningen toevoegen. Onze ambitie is dat het BSK-gebied een levendig stadsmilieu wordt. Een stadsmilieu waar - naast wonen - ook ruimte is voor commerciële, culturele en maatschappelijke publiekfuncties. Denk aan werkfuncties, horeca, onderwijs, welzijn en cultuur. En waar we sturen op leefbaarheid en kwaliteit.

De kansen hiervoor verschillen per deelgebied. Zo voegen we commerciële functies toe in de Spoorzone (o.a. kantoren) en vestigen we hier het centrum voor Veiligheid & Digitalisering, waar onderwijs, kennis en bedrijfsleven samenkomen. Op De Zwitsal in de Kanaalzone zien we juist kansen voor creatieve industrie en voor dienstverlening. Dit wordt een gebied van wonen, werken en beleven. En in de binnenstad is de transformatie van een gebied met alleen winkels naar een gebied met veel meer een mix aan functies al ingezet. Zie ook de uitwerkingen per deelgebied in hoofdstuk 3.

Deze mix aan stedelijke functies, maar ook de mix van oud en nieuw en van hoog en laag, maakt het BSK-gebied aantrekkelijk. Voor panden die

⁴ Regionale woonagenda 2020

⁵ Gebaseerd op de gebiedsprofilen in de omgevingsvisie. Zie ook de tabel aan het begin van hoofdstuk 3 voor de aantallen per deelgebied. NB: in de gebiedsprofilen een mogelijke transformatie (op termijn) van de zuidelijke Kanaalzone niet meegenomen.

vanuit erfgoed het behouden waard zijn, kijken we naar mogelijkheden voor hergebruik. We zoeken aansluiting bij regionale opgaven rondom participatie en werk en stimuleren (sociaal) ondernemerschap. En we brengen in beeld hoe culturele en maatschappelijke voorzieningen kunnen meegroeien met de stad. Het - al of niet tijdelijk - gebruik maken van bestaande panden draagt bij aan de identiteit en levendigheid van het gebied. Daarmee hebben we op De Zwitsal al goede ervaringen opgedaan.

Stadmaken is veel meer dan woningen toevoegen. We zijn uit op een bijzondere mix aan stedelijke functies in het BSK-gebied die ervoor moet zorgen dat hier een levendig stadsmilieu ontstaat.

Het fysieke fundament uitbouwen in het BSK-gebied

We gebruiken de groei van de stad om meer kwaliteit te maken. De ontwikkeling van het BSK-gebied moet daarom toekomstbestendig en duurzaam zijn op het gebied van klimaat & energie, materiaalgebruik, mobiliteit en groen & water. We streven efficiënt en meervoudig ruimtegebruik na. Daarbij kijken we naar innovatieve oplossingen en benutten we kwaliteiten die nu al in het gebied zijn. Bijvoorbeeld als het gaat om erfgoed. Zoals het Apeldoorns Kanaal of het Herzberger-complex. Want onze huidige stad op de plek van het BSK-gebied biedt al veel aanknopingspunten. Juist de combinatie van oud en nieuw maakt de stad levendig. Zie ook hierboven.

Duurzaam stadmaken betekent een nieuwe manier van gebiedsontwikkeling. We gaan huizen en gebouwen op een andere manier verwarmen, maken meer gebruik van duurzame en circulaire materialen, gaan zuinig om met water en kijken anders naar (auto)mobiliteit.

Wat betreft energiegebruik hanteren we in principe het uitgangspunt van nul op de meter bij nieuwbouw. Voor te transformeren gebouwen betekent dit inzetten op maximaal isoleren en je voorbereiden op duurzame warmte. We onderzoeken de mogelijkheden voor een warmtenet en willen graag experimenteren met nieuwe vormen van energie opwekken. Bijvoorbeeld gebouwen of gevels die energieleverend zijn. En we benutten dakoppervlak zoveel mogelijk voor zonnepanelen. De energieopgave zal

niet overal in het gebied op dezelfde manier kunnen worden opgelost en vraagt daarom maatwerk en ruimte voor experiment.

We hanteren in principe het uitgangspunt van nul op de meter bij nieuwbouw. Voor te transformeren gebouwen zetten we in op maximaal isoleren en je voorbereiden op duurzame warmte. De energieopgave zal niet overal in het gebied op dezelfde manier kunnen worden opgelost en vraagt maatwerk en ruimte voor experiment.

Voor de groenblauwe ontwikkeling hebben we in de omgevingsvisie al de nodige beelden geschetst. Zoals dat van Stadspark voor de binnenstad⁶, Kanaalpark voor de Kanaalzone en het beeld van een campus en Kayersbeekpark voor de Spoorzone. En we gaan deze groenblauwe structuren ook onderling verbinden.

Doorgaande groenblauwe lijnen geven de aanliggende gebieden identiteit en verbinden ze met de rest van de stad en buitengebied. Denk aan een groene langzaamverkeersroute langs het Apeldoorns Kanaal of aan de “Royal Mile”: een aantrekkelijke groene verbinding voor langzaam verkeer vanaf het station via de Hoofdstraat tot aan Paleis het Loo.

Verdichting, vergroening en openbare gebruikruimte komen daarmee in balans. Het BSK-gebied bestaat straks ook uit ongeveer 40 procent groen. Dat realiseren we zowel op private grond als publieke grond (openbare ruimte).

Het BSK-gebied bestaat straks ook uit ongeveer 40 procent groen, zowel te realiseren op private als publieke grond (openbare ruimte).

We voeren op dit moment een zogenaamde netwerkanalyse uit naar de toekomstige hoofdwegenstructuur van Apeldoorn. Wat betekent de verdere groei van de stad voor de (auto)bereikbaarheid? Wat betekent een verschuiving van mobiliteit (modal shift) hierin? In het BSK-gebied willen we minder doorgaande autobewegingen en het autoverkeer zoveel mogelijk afvangen aan de rand. Wandelen, fietsen en openbaar vervoer worden meer de norm dan autogebruik. Hiervoor zijn goede fietsverbindingen en aantrekkelijke looproutes nodig, ook tussen de beide zijden van het station.

⁶Ontwikkelperspectief Binnenstad Apeldoorn. Vastgesteld gemeenteraad op 21 januari 2021.

We onderzoeken of we de binnenstadsring in de toekomst op een andere manier kunnen gebruiken en inrichten, ten gunste van langzaam verkeer en meer verblijfskwaliteit. De buitenring van Apeldoorn zal in dat geval meer verkeer moeten opvangen. Ook daarvan worden de effecten in beeld gebracht.

Net als de groenblauwe structuur is de toekomstige verkeersstructuur in hoge mate sturend voor gebiedsontwikkeling. Die zullen we als eerste moeten bepalen.

De toekomstige groenblauwe structuur en de verkeersstructuur die we in het gebied willen maken, zijn sturend voor de gebiedsontwikkeling. Die structuren zullen we daarom als eerste moeten bepalen.

We zetten “smart mobility” in om in het BSK-gebied minder auto's te krijgen, bijvoorbeeld door het stimuleren van deelmobiliteit. Daarnaast is parkeren een belangrijke sleutel voor het reguleren van automobilititeit. In het toekomstig BSK-gebied parkeren we zo weinig mogelijk op maaiveld en bieden we centrale parkeervoorzieningen aan de rand. Op weg daarnaartoe kunnen nog niet ontwikkelde terreinen worden ingezet als tijdelijke parkeerruimte. Dat geeft flexibiliteit voor de toekomst. De parkeernorm in het BSK-gebied zal variëren per deelgebied en de doelgroep waarvoor we bouwen. Voorkomen moet worden dat parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving.

In het BSK-gebied worden wandelen en fietsen meer de norm dan het gebruik van de auto. We onderzoeken verschillende mogelijkheden om dit te bereiken. Zoals een andere inrichting en gebruik van de binnenstadsring, parkeerbeleid en de inzet op meer deelmobiliteit en het stimuleren van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer.

Versterken van het sociaal fundament met het BSK-gebied

We willen een stad zijn waar iedereen mee kan doen. Met die bril van de Kadernota Maatschappelijke Ontwikkeling kijken we naar de verstedelijkingsopgave in het BSK-gebied.

Dat betekent divers bouwen, voor verschillende doelgroepen en in verschillende prijscategorieën. Voor de verdeling goedkoop-middelduur-duur hanteren we de verhouding 35-35-30 procent (70 procent betaalbaar)

voor heel Apeldoorn⁷. We willen de sociale woningvoorraad laten meegroeien met de stad, zoals afgesproken in de prestatieafspraken met corporaties⁸.

Voor het BSK-gebied sturen we op een verhouding goedkoop-middelduur-duur van 45-35-20 procent⁹. Gezien het stedelijke karakter van het gebied met relatief veel appartementen en de doelgroepen waarop we ons richten, zoals onder meer jongeren en 1-persoons huishoudens. Dat betekent 80 procent betaalbaar.

We streven ook in het BSK-gebied naar gemengde woonmilieus en sturen gebiedsgericht op deze verhouding en niet op elk project afzonderlijk. En in afstemming met de woningbouwprogrammering voor Apeldoorn als geheel. Zie ook hoofdstuk 4.

We bouwen divers in het BSK-gebied, voor verschillende doelgroepen en prijscategorieën. Als vertrekpunt voor de verdeling goedkoop-middelduur-duur hanteren we 45-35-20 procent. We sturen gebiedsgericht op deze verdeling en niet op elk project afzonderlijk.

Naast divers bouwen is het belangrijk het woningaanbod divers te houden. We verkennen daarom instrumenten als antispeculatie en zelfbewoningsplicht. Om snel in de grote woningbehoefte te kunnen voorzien, onderzoeken we in het BSK-gebied ook de mogelijkheid om tijdelijke woonunits te plaatsen.

We hebben aandacht voor specifieke woonvormen en de nabijheid van voorzieningen. De combinatie wonen & zorg is ook in het BSK-gebied een thema, evenals de vraag of er in het gebied gebouwd kan worden voor de extramuraliseringsopgave in de zorg.

Om daar wat gevoel bij te krijgen: tussen nu en 2040 zijn ongeveer 1600 woningen extra nodig in Apeldoorn, specifiek geschikt voor ouderen. Waarvan 800 met een welzijnsvoorziening in de buurt. We hebben jaarlijks ongeveer 75 jongeren die uitstromen uit de zorg en behoefte hebben aan zelfstandige woonruimte en nog eens 100 mensen die jaarlijks uitstromen uit beschermde woonvormen.

⁷ Dit getal is afkomstig uit het in voorbereiding zijnde afwegingskader woningbouw.

⁸ Prestatieafspraken 2022-2023, vastgesteld door B&W, december 2021

⁹ Dit getal is afkomstig uit het in voorbereiding zijnde afwegingskader woningbouw.

Niet elke woning of elk complex is voor al deze doelgroepen geschikt. Maar gezien de grote bouwopgave in het BSK-gebied de komende jaren willen we ook voor (een deel van) deze groep ruimte bieden.

We willen in het BSK-gebied ook ruimte bieden voor specifieke woonvormen. Bijvoorbeeld woningen specifiek geschikt voor ouderen al of niet gekoppeld aan voorzieningen of woningen voor mensen die uitstromen uit de zorg en zelfstandig willen wonen.

Ook maken we openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeten, te bewegen en die te toegankelijk is voor iedereen. Zo draagt een hoge verblijfskwaliteit bij aan ontmoeting en sport, spel en bewegen dragen bij aan gezondheid. We verbinden hiermee het fysieke en het sociale fundament.

3. Opgaven per (deel)gebied

In dit hoofdstuk zoomen we verder in op de gebieden Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone. We schetsen de opgave per gebied en gaan in op de verschillende deelgebieden en de belangrijkste projecten daarin. Verschillende zaken komen aan bod: wat zijn de acties voor de korte termijn (tot 2025), wat voor de lange termijn (2025 en verder), welk programma voorzien we en welke strategie zetten we in?

In onderstaande tabel een korte karakterschets van de drie gebieden:

Tabel 3: het toekomstperspectief voor de drie gebieden op hoofdlijnen

Zone	Binnenstad	Kanaalzone	Spoorzone
Beeld			
Thema	Stadspark	Royaal blauw	Lerend district
Programmaruimte Woningen	375-600	1.325 tot 2.300	1.900 tot 2.350
Primaire functionaliteiten	Wonen, Winkelen en Verbliven	Wonen, Werken, Maken en Beleven	Wonen, Werken en Leren (Safety & Security)
Opgaven	Vergroenen, verdichten, transformatie parkeerplekken en winkelruimtes (Herinrichting openbare ruimte)	Aanpak van ontwikkelingen, verdichten en puzzelen (verplaatsingen) – eisen neerleggen.	Gebiedscoalities/allianties, Verdichten
Rand voorwaardelijk	Grote mobiliteitsopgave	Bedrijfsverplaatsingen & Mobiliteitsopgave	Verdichting & Mobiliteitsopgave

3.1. Binnenstad

Toekomst: Stadspark Apeldoorn als aangename verblijfsplek om te wonen, werken, winkelen en verblijven en waar iets te beleven valt.

Opgave: We willen de binnenstad groener maken en verdichten met woningen. Door binnenhoven aan te pakken en parkeerplaatsen te laten verkleuren. Ook worden winkelpanden omgezet naar woon- en/of werkruimtes of andere functies. De binnenstad wordt een ontmoetingsplek, die alle dagen van de week leeft en waar iets te beleven valt.

Kernwoorden: een groene en levendige ontmoetingsplek, meer mensen wonen en werken in het centrum, een aangenaam woon- en verblijfsmilieu, auto-luw en duurzaam bereikbaar.

Deelgebieden: 1) Lijnen in het park 2) Plekken in het Stadspark

Programma: Circa 375-600 woningen, verminderen van de leegstand, verwachte afname 25% detailhandel, toevoegen van circa 40% groen op maaiveld en meer ruimte voor fietsers en wandelaars

Gebiedsafbakening

De binnenstad is het gebied dat grofweg wordt begrensd door de Stationsstraat, Regentesselaan, Loolaan (Grote Kerk / Orpheus), Wilhelmina Druckerstraat en de Kalverstraat.

De omgevingsvisie onderscheidt in de binnenstad twee deelgebieden: 1) Lijnen in het park en 2) Plekken in het park.



Toelichting op de opgave

Binnensteden in Nederland hebben het al enige tijd moeilijk. Ook Apeldoorn heeft een flinke opgave om de binnenstad toekomstbestendig te maken. Zowel wat betreft het economisch functioneren als klimaatbestendigheid.

Het toekomstbeeld dat we voor ogen hebben met de binnenstad is dat van een groen en ontspannen stadshart. Een stadshart dat de uitstraling heeft van een stadspark, waarin winkels, horeca en ambachten een plek hebben. Dat maakt de binnenstad bijzonder, nodigt uit tot bezoeken en ontmoeten en is goed voor de biodiversiteit en de klimaatopgave waarvoor we staan.

De binnenstad wordt verder autoluw gemaakt. Door mobiliteitsinnovaties, duurzame parkeeroplossingen en vergroening komt er meer ruimte voor fietsers en voetgangers. En onze voorzieningen bevinden zich in dat toekomstbeeld allemaal op de goede plek en zijn kwalitatief hoogwaardig. Naast het toevoegen van groen is er ruimte voor verlichting met andere functies. We voegen circa 375-600 woningen toe.

Veel projecten in de binnenstad zijn al in gang gezet. Zoals de herinrichting van het Marktplaatsplein, het lichtplan voor het Oude Raadhuis, uitbreiding van het voetgangersgebied ter hoogte van de Paslaan, de ontwikkeling van de Marktstraat - Beekstraat als klimaatstraat, herontwikkeling van Westpoint en de bouw van een woontoren op de hoek Hoofdstraat - Kanaalstraat. Ook worden met behulp van het Gevefonds veel historische winkelniveaus hersteld, wat bijdraagt aan de uitstraling en aantrekkelijkheid van het kernwinkelvegebied. Deze lopende projecten zijn niet meer opgenomen in deze uitvoeringsagenda.

3.1.1. Lijnen in het park

Apeldoorn is ontstaan langs historische lijnen en deze bepalen nog steeds de hoofdstructuur. Ook al is deze hoofdstructuur door verschillende ingrepen niet altijd goed meer leesbaar. Een ander kenmerk van de binnenstad is dat van een losse, kleinschalige, van oorsprong dorpsstructuur. Hierdoor zijn binnenterreinen, achterstraten en stegen ontstaan. Door gebruik als parkeerterrein of uitbreiding van panden nodigen deze hoven nu vaak niet uit tot verblijf. Door het werken aan achterstallig onderhoud aan de hoofdstructuur van de binnenstad en deze te verbinden met economische trends als het gaat om de detailhandel, mobiliteitsinnovaties, de klimaatopgave, uitnodigende buitenruimte en ruimte voor toevoeging van woningen ontstaan de volgende projecten.

Griffpark (Hofstraat – Kanaalstraat - Kalverstraat)

De Hofstraat en Kanaalstraat worden vooral gedomineerd door (bus)verkeer. Er is sprake van veel winkelleegstand. Door het busverkeer te verleggen, ontstaat ruimte voor een parkachtig verblijfsgebied tussen Amaliapark en het Kanaal, waarin de Griff een belangrijke rol speelt. De bus route wordt verlegd naar de Kalverstraat en ook deze straat krijgt een kwaliteitsimpuls.

Korte termijn (tot 2025)

- Verkenningen afronden + financiële verkenning
- Kredietaanvraag voorbereiden voorjaarsnota 2022
- Uitwerken gebiedsontwerp inclusief participatietraject en faseren
- Reserveren middelen MPB 2023-2026
- Voorbereiding + uitvoeren Kalverstraat 2023/2024
- Voorbereiding + uitvoeren Hofstraat/Kanaalstraat 2024/2025 (afstemming met project De Hoofdstraat)

Parkstraat (van Stationsplein naar Grote Kerk - Orpheus)

Voor deze historische lijn wordt een lange termijn ontwikkelvisie opgesteld.

Doel is de komende jaren een verregaande vergroening van de Hoofdstraat te realiseren. Aan deze lijn zijn enkele kenmerkende pleinen en plekken gelegen. De meest kansrijke of urgente plekken worden ruimtelijk en financieel verkend.

Korte termijn (tot 2025)

- Verkenningen afronden + financiële verkenning
- Kredietaanvraag voorbereiden kansrijke locaties, voorjaarsnota 2022
- Uitwerken gebiedsontwerp inclusief participatietraject + faseren
- Reserveren middelen MPB 2023-2026
- Voorbereiding + uitvoering werk eerste project 2023/2024

Strategie

- Naast het investeren in en plannen maken voor de openbare ruimte gaan we in gesprek met vastgoedeigenaren over toekomstbestendige vorm en functie van de plint en de gebouwen grenzend aan het nieuwe Griftpark.
- Onderzoeken subsidiemogelijkheden voor de transformatieopgave detailhandel (bijvoorbeeld impulsgeelden Rijk, Steengoed subsidie provincie).

Grote Markthof

De locatie rondom de fietsenstalling aan de Marktstraat is al opgeknapt en is nu een prettige verblijfsplek, als onderdeel van de klimaatstraat. Dit beeld willen we doorzetten in het gehele gebied dat ontsloten wordt door de achterkanten van de panden aan Marktstraat - Beekstraat - Hoofdstraat

- Raadhuisplein.

Korte termijn (tot 2025)

- Verkenningen afronden + financiële verkenning 2022
- Kredietaanvraag voorbereiden voorjaarsnota 2022
- Uitwerken ontwerp inclusief participatietraject + faseren
- Reserveren middelen MPB 2023-2026
- Voorbereiding + uitvoering werk 2023/2025

Oranjeriehof

Het Oranjeriehof is een parkeerplaats met achterkanten en momenteel de warmste plek in Apeldoorn. Door de auto's die hier parkeren elders een plek te geven, kan deze ruimte worden vrijgemaakt en groener worden ingericht, bijvoorbeeld samen met bewoners als openbare deeluin.

Korte termijn (tot 2025)

- Mede afhankelijk van ontwikkelingen Oranjerie

Lange termijn (2025 en verder)

- Koppelen aan ontwikkelingen Oranjerie

"Software van de binnenstad"

Voor een bruisende binnenstad is ook de "software" heel belangrijk. Dat er iets te beleven valt. Denk aan evenementen, kunst en cultuur, buitenspielen, ontmoeten, terrassen et cetera.

Korte termijn (tot 2025)

- Onderzoeken wat nodig is om de binnenstad - naast de fysieke ingrepen - te laten bruisen. Programmering van plekken en plinten.

Strategie

- Samen met partners verkennen en uitwerken

Stationsstraat en Nieuwstraat

In de binnenstad hebben fietsers en wandelaars prioriteit boven de auto. De Stationsstraat en Nieuwstraat worden heringericht.

Korte termijn (tot 2025)

- Eerste verkenning naar herinrichting.

3.1.2. Plekken in het park

Sturen op functies in de binnenstad

We hebben de wens om meer te kunnen sturen op functies in de binnenstad, zodat de goede functies op de goede plek terecht komen.

Bijvoorbeeld om winkelfuncties meer te kunnen concentreren of om plinten in te kunnen vullen met andere functies. Hiervoor zetten we het nieuwe omgevingsplan voor de binnenstad in. Eventueel gekoppeld aan de inzet van financiële middelen zoals verplaatsingssubsidies of aankoop van vastgoed.

Vooruitlopend hierop benaderen we actief vastgoedeigenaren om hen te faciliteren bij de transformatie naar passende functies. Denk aan de transformatie van leegstaande plinten naar bijvoorbeeld woningen.

Korte termijn (tot 2025)

- Verlengen inzet leegstand coördinator die actief contact zoekt met vastgoedeigenaren en hen faciliteert om leegstaande winkelplinten te transformeren naar andere functies
- Daarbij de focus op de aanloopstraten te verruimen naar de gehele binnenstad.
- Onderzoeken wat mogelijkheden/effecten zijn van verplaatsingssubsidies of een aankoopfonds
- Ter voorbereiding op het omgevingsplan een functiekaart op te stellen met gewenste functies op de goede plek. In samenspraak met onze partners in de binnenstad zoals CMA en (georganiseerde) bewoners
- In procedure brengen van het omgevingsplan binnenstad

KPN-Hof en omgeving

Een weinig toegankelijk hof op een strategische plek in de binnenstad. De plek wordt nu gedomineerd door achterkanten, parkeerterrein en diverse bedrijfspanden van KPN met wisselende kwaliteit. Er liggen kansen om dit gebied veel meer van betekenis te laten zijn voor de binnenstad. Zowel voor wonen als voor groen. Hierbij moeten ook aanliggende panden / terreinen worden betrokken en kijken we naar mogelijkheden voor herbestemming.

Korte termijn (tot 2025)

- Opstellen van een gebiedsontwerp + uitwerken plannen
- Voorbereiding treffen voor herziening planologische kader

Lange termijn (na 2025)

- Realisatie pas vanaf 2025, o.a. vanwege gebruik van bestaande opstallen door KPN

Strategie

- Rolneming gemeente bepalen in samenwerking met marktpartijen

Rosariumhof

Door het parkeren op het Rosariumhof elders onder te brengen, ontstaan mogelijkheden voor herontwikkeling en vergroening. Sloop van een kantoorgebouw maakt een grotere ontwikkeling mogelijk, met een of meerdere appartementengebouwen.

Korte termijn (tot 2025)

- Eerste verkenning

Lange termijn (2025 en verder)

- Dit betreft een ontwikkeling voor de langere termijn. Raakt ook het corporatiebezit aan de Kalverstraat.

Korenpassage

De Korenpassage heeft veel leegstand. Met het oog op het vitaal houden van de Parkstraat wordt verkend of hier transformatie richting wonen kan worden ingezet met een aantal appartementsgebouwen. Doelgroepen waaraan gedacht wordt zijn jongeren, alleenstaanden en ouderen.

Korte termijn (tot 2025)

- Verkenning samen met eigenaren
- Gebiedsontwerp + haalbaarheidsstudie

Lange termijn (na 2025)

- Realisatie op z'n vroegst vanaf 2025 aan de orde

Strategie

- Dit betreft een particuliere ontwikkeling. Gemeente faciliteert.
- Samen kijken naar subsidiekanalen (Bijvoorbeeld impulsgeiden Rijk, Steengoed subsidie provincie)

Parkeergarage Koningshaven/Haven Centrum

De veiligheid en gastvrijheid van de parkeergarage wordt verbeterd. Ook de route van de parkeergarage naar de binnenstad wordt verbeterd. Deze parkeergarage vangt de parkeerbehoefte op die ontstaat door de extra woningen en door de opgeheven maaiweldparkeerplaatsen.

Korte termijn (tot 2025)

- Ingang garage verleggen + nieuwe voetgangersroute naar het centrum
- Bouwen van woningen eromheen
- Verduurzamen
- Capaciteit elektrisch laden vergroten

Oranjerie

Ook in de Oranjerie staan steeds meer winkels leeg. Het complex staat momenteel in de verkoop. Met de nieuwe eigenaar willen we de mogelijkheden voor herontwikkeling/transformatie verkennen.

Korte termijn (tot 2025)

- In gesprek met nieuwe eigenaar

Lange termijn (na 2025)

- Eventuele herontwikkeling/transformatie

Strategie

- In gesprek met nieuwe eigenaar

3.2. Spoorzone

Toekomst: Veluws-stedelijk wonen, werken en leren

Opgave: Spoorzone transformeren tot een stedelijk milieu waar het onderwijs van de toekomst, innovatieve bedrijvigheid, slimme mobiliteit en stedelijk wonen samenkomen. Inzet op "human capital". We waarderen en stimuleren ieders kennis en talenten door hier een prettige leefomgeving en een sterk vestigingsklimaat te creëren. De spoorzone is het Lerend District van Apeldoorn. Door meer bewoners, bezoekers, studenten en werkenden versterken we de knooppuntfunctie van het centraal station.

Kernwoorden: ruimte voor stedelingen met groot dagelijks bereik, groene en uitnodigende openbare ruimte.

Deelgebieden: 1) Spoorzone Oost 2) Spoorzone West en 3) Spoorzone Stationsomgeving

Programma: 1.900-2.350 woningen, studenten/jongeren woningen, hoogwaardig binnenstedelijk werkmilieu, (commerciële) voorzieningen, cultuur-, uitgaans- en verblijfsfuncties, transformatie en uitbreiding kantoorruimte, Centrum voor Digitalisering & Veiligheid, meer studenten, 40 procent groen maken en meer arbeidsplaatsen.

Gebiedsafbakening

De spoorzone is het gebied dat grofweg wordt begrensd door de Koning Stadhouderslaan - Kalverstraat - Laan van de Mensenrechten - Kanaal Noord.

Aan de oostzijde is ook de voormalige busremise onderdeel van de het programmagebied. Naar het zuiden toe behoort de hoek Kayersdijk – Mezenweg ook tot de Spoorzone. Kenmerkend voor de gebiedsafbakening is de alzijdige oriëntatie rondom het spoor.

De omgevingsvisie onderscheidt in de Spoorzone drie deelgebieden: 1) Spoorzone Oost, 2) Spoorzone West en 3) Spoorzone Stationsgebied.



Toelichting op de opgave

De Spoorzone transformeert de komende jaren tot dé stadsentree van Apeldoorn. Rondom de thema's wonen, werken en leren moet hier een evenwichtig programma ontstaan. Het gebiedsprofiel voor de Spoorzone in de omgevingsvisie zet in op drie elementen: Veluws stedelijk wonen, werken en leren. We willen de Spoorzone transformeren tot een hoogwaardig stedelijk milieu waar het onderwijs van de toekomst, innovatieve bedrijvigheid, slimme mobiliteit, een slim energienetwerk en stedelijk wonen samenkomen. Daarmee versterken we de knooppuntfunctie van het station en genereren we meer reizigers. Randvoorwaarde voor de gebiedsontwikkeling is de realisatie van excellente ruimtelijke kwaliteit.

We zien ruimte om 1.900-2.350 woningen toe te voegen en daar bovenop nog eens 600 studenten/jongeren woningen. We realiseren nieuwe stedelijke woonmilieus. De focusgebieden voor wonen zijn Spoorzone Oost en Spoorzone West. In het deelgebied stationsomgeving ligt het accent op het maken van een hoogwaardig binnenstedelijk werkmilieu (Central Park District).

In de spoorzone is ruimte voor circa 13.000m²¹⁰ commerciële voorzieningen, 50.000m² modern kantoorvastgoed (transformatie en uitbreiding)¹¹ en willen we de werkgelegenheid flink laten groeien (+ 4000 banen). Daarmee komt de werkgelegenheid in dit gebied weer op het niveau van 2010 (voor de verhuizing van Centraal Beheer). Ook komt het Centrum voor Veiligheid & Digitalisering in de Spoorzone waarmee het aantal studenten verder groeit. We zetten in op 2000 studenten extra.

¹⁰ Bron: gebiedsvisie Veldhuis

¹¹ Bron: onderzoek CBRE

3.2.1. Stedelijke structuur

De groenblauwe structuur en de verkeersstructuur zijn bepalend voor de ontwikkeling van de Spoorzone en de aansluiting op omliggende gebieden. Langs het spoor hebben we de ambitie een brede parkstrook met fietsverbinding te maken. Die heeft niet alleen een functie voor de Spoorzone, maar verbindt uiteindelijk ook de IJsselvallei met de Veluwe. Met deze zogenaamde "groene loper" verbinden we Veldhuis (Spoorzone Oost) met Hertzebergerpark (Spoorzone West). We halen als het ware het Veluws groen het gebied binnen. Ook verbinden we de spoorzone op een goede manier met de binnenstad, zodat aantrekkelijke entrees naar het centrum ontstaan.

Ter hoogte van de Kayersbeek creëren we het Kayersbeekpark voor natuurontwikkeling, klimaatadaptatie, bewegen en ontmoeten. Bij de Christiaan Geurtsweg wordt de Grift heringericht tot een klimaat-robuuste beekzone

Het realiseren van duurzame vormen van mobiliteit, openbare vervoer, fietsen en wandelen is randvoorwaarde voor de gebiedsontwikkeling in de Spoorzone. De mobiliteitshub ten zuiden van het spoor is belangrijk voor de toekomstige inwoners van Veldhuis. Omdat dit een innovatief concept is schrijven we hiervoor een prijsvraag uit. Voor de langere termijn kijken we ook naar een andere functie en inrichting van de centrumring, zoals die door het gebied loopt. Dat wordt op dit moment onderzocht.

Korte termijn (tot 2025)

- Ontwerp groenblauwe structuur (groene loper van west naar oost, Kayersbeekpark, Kanaalpark van zuid naar noord en de aansluiting op omliggend gebied).
- Netwerkanalyse toekomstige mobiliteit (inclusief parkeren, fietsroutes en verplaatsing busstation)
- Ontwerp/voorbereiding oost-west verbinding fiets/voet over het kanaal
- Onderzoeken hoe barrières weggenomen kunnen worden, zoals:
 - o Kanaalpark: Matenpoort (tegenover Kanaal Zuid), Burgemeester Jonkheer Quarles van Uffordlaan (tegenover Dirk v/d Broek), Kanaal-Noord (ter hoogte van Deventerstraat), Kanaal-Noord/Noorderlaan, Kanaal-Noord/Sluisoordlaan

- Barrières groene loper wegnemen, onder andere Koning Stadhoudertlaan, Hoofdstraat/Arnhemseweg, groene loper Stationsplein
- Kayersbeekpark doorkruist de mobiliteitshub
- Kruising spoor/kanaal: fietsroute van zuid naar noord en van west naar oost moet over het Kanaal of onder het spoor door.
- Oplossing zoeken voor herstellen Hoofdstraat-Arnhemseweg. Brug over het spoor of tunnel
- Gebiedsontwerp mobiliteitshub zuidzijde station + financiële doorrekening

Lange termijn (2025 en verder)

- Herinrichting PWA laan - Kalverstraat
- Realiseren groenstructuur

Strategie

- Groenblauwe en verkeersstructuur basis voor gebiedsontwikkeling
- Consortium stakeholders over herontwikkeling stationsomgeving.
- Samenwerkingsovereenkomst herontwikkeling station

3.2.2. Spoorzone Oost

Veldhuis-locatie

Duurzame gebiedsontwikkeling: transformatie naar een aantrekkelijk stedelijk woon-werkgebied door het versterken van de gebiedskarakteristiek. We voegen circa 700 woningen toe (voorlopig) en verplaatsen Royal Talens en de supermarkten Lidl/Dirk van den Broek. We geven uitvoering aan de gebiedsvisie Veldhuis. Voor dit gebied is een WBI-aanvraag ingediend bij het rijk die is gehonoreerd.

Korte termijn (tot 2025)

- Start 1^e fase woningbouw
- Verplaatsing Royal Talens
- Gebiedsontwerp Wapenrustaan e.o. (verplaatsing supermarkten, ontwerp loop/fiets brug)
- Realisatie verbinding Veldhuis en Kayersmolen Noord
- Realisatie huisvesting Centrum voor Veiligheid en Digitalisering

Lange termijn (2025 en verder)

- Realisatie 2^e fase woningbouw
- Zone Kayersbeek realiseren
- Herontwikkeling supermarkthoek

Kayersmolen-Noord

Duurzame gebiedsontwikkeling: transformatie naar een groen gemengd stedelijk woonmilieu (circa 650 woningen). Ook voor Kayersmolen-Noord is een gebiedsvisie vastgesteld en een WBI-aanvraag ingediend bij het rijk die is gehonoreerd.

Korte termijn (tot 2025)

- Start realisatie gebiedsontwikkeling
- Verkenning mobiliteitsaanpak Kayersdijk
- Verplaatsen gasvulpunt

Wapenrustaan/busremise

Aan de Wapenrustaan ligt een busremise die niet meer in gebruik is. Voor dit gebied wordt een visie opgesteld, waarin wordt gekeken naar ruimte voor bedrijvigheid en woningen.

Korte termijn (tot 2025)

- Gebiedsontwerp Wapenrustaan inclusief locatie busremise

Lange termijn (2025 en verder)

- Start herontwikkeling Wapenrustaan
- Realisatie fiets/loop brug over kanaal (oost-west verbinding)

3.2.3. Spoorzone West

In de westelijke Spoorzone liggen de voormalige Centraal Beheer-locatie, het kantoorgebied aan de Christiaan Geurtsweg en het woongebied aan de Kalverstraat waar we (op termijn) transformatiemogelijkheden zien.

Centraal Beheer-locatie (Herzbergerpark)

In dit gebied is de herontwikkeling van de Pakhoektorens en het beroemde voormalige kantoorgebouw van Herzberger een belangrijke opgave. Dit monumentale gebouw wordt ingebed in een groente omgeving, het Hertzebergerpark. Het type woonmilieu hier is iconisch groen.

Korte termijn (tot 2025)

- Onderzoek naar herinrichting PWA-laan
- Opstellen gebiedsontwerp PWA-laan - Brinklaan – Kalverstraat - Amaliapark
- Start bouw in twee deelgebieden

Lange termijn (2025 en verder)

- Onderzoek/verkenning oversteek langzaamverkeer PWA-laan
- Afronding woningbouw
- Aanleg oversteek langzaamverkeer over PWA-laan
- Opheffen PWA-laan voor doorgaand verkeer, park verbinding Amaliapark-Herzbergerpark voltooiën

Programma

- Accent groen en verkeer (openbare ruimte) in gebied PWA-laan – Brinklaan – Kalverstraat - Amaliapark.
- Stedelijke programmamix, accent op wonen, gecombineerd met stedelijke voorzieningen, waarmee het Herzbergerpark een bestemming voor alle Apeldoorners wordt.
- Stedelijk (met hoge accenten) en hoogwaardig architectuur (iconisch).

Christiaan Geurtsweg

Transformatie/herontwikkeling van kantoren naar gebouwen met een mix aan stedelijke functies, waaronder wonen. Herinrichting beekzone Grift tot klimaat robuuste zone.

Korte termijn (tot 2025)

- Gebiedsontwerp maken, inclusief langzaamverkeersverbinding over PWA-laan en beekzone
- Mogelijkheden hergebruik van erfgoed onderzoeken

Lange termijn (2025 en verder)

- Start gebiedsontwikkeling

Programma

- Wonen, daarbij nieuwe doelgroepen verkennen
- Transformateren bestaande kantoorgebouwen naar mix aan stedelijke functies

Strategie

- Uitnodigingsplanologie naar initiatiefnemers

Kalverstraat

In de huidige inrichting van de Kalverstraat domineert verkeer, met veel versteende binnenterreinen. Doelstelling is de functie en inrichting te veranderen en het gebied te transformeren naar een groene stedelijke omgeving

Korte termijn (tot 2025)

- Gebiedsontwerp maken voor de Kalverstraat

Lange termijn (2025 en verder)

- Herinrichting Kalverstraat en afsluiten voor doorgaand verkeer

Programma

- Groen
- Wonen

Strategie

- Gebiedsontwerp maken

3.2.4. Spoorzone Stationsomgeving

In dit deelgebied spelen ontwikkeling op het Stationsplein, het station/P&R/Busremise en ROC-Aventus. We willen een verbindend stationsgebied aan beide zijden van het spoor. Belangrijk is om barrières op te heffen. Inzet is een betere verbinding tussen het Stationsplein en de Hoofdstraat. Aan de zuidkant maken we nieuwe busterminal, gecombineerd met deelmobiliteit en parkeren (mobiliteitsknooppunt) en kijken naar een slim energienetwerk. En we realiseren het Centrum voor Digitalisering & Veiligheid in het voormalige ABN-AMRO gebouw aan de Wapenrustlaan. We gaan ook letterlijk de hoogte in. Door het maaiveld op te tillen ontstaat een verbinding tussen noord en zuid, een toegankelijk campuslandschap met daarboven voorzieningen.

Korte termijn (tot 2025)

- Verkenning extra studentenwoningen (+600)
- Maken gebiedsontwerp Stationsgebied, inclusief Stationsplein, herinrichting openbare ruimte die ontmoeting stimuleert, mogelijkheid tot woningen, opillen maaipeeldniveau
- Onderzoek bereikbaarheid station per auto, station via de zuidzijde bereikbaar voor verkeer. Nadruk ligt op andere vormen van mobiliteit.
- Tijdelijke programmering initiatieven (Tijdelijke gastheerpunt Koninklijke Veluwe/informatiepunt Spoorzone)

Lange termijn (2025 en verder)

- Verbinding over het spoor tussen ROC (onderwijs) en de plek van Safety & Security. Verbinding noord-zuid
- Verbeteren openbare ruimte Stationsplein

Programma

- Accent op onderwijs en voorzieningen waardoor het een levendig gebied wordt. Cultuur- uitgaans- en verblijfsfuncties, wonen (studentenhuisvesting +600)
- Lerend district. 2000 studenten erbij.
- Central Park District: uitbreiding en vervangingsvraag nieuwe kantoorruimte, 4000 arbeidsplaatsen erbij.

Strategie

- Samenwerking met onderwijsinstellingen (ROC Aventus, Saxion Hogeschool, Wittenborg University, Fotovakschool)
- Voor Centrum voor Veiligheid & Digitalisering: samenwerking met Koninklijke Marechaussee, de Politieacademie, Stichting Aventus, hogeschool Saxion, Universiteit Twente
- Gebiedsmakelaar campusontwikkeling
- Tijdelijke (plint) programmering (stedelijke voorzieningen, “pocket parks”, sport, etc.

3.3. Kanaalzone

Toekomst: Royaal groen en blauw wonen, maken en beleven aan het Kanaal

Opgave: De Kanaalzone ontwikkelen als aantrekkelijk gebied met een mix aan stedelijke functies en diverse sociale en culturele activiteiten. Met grote en kleine gebouwen, met groene tuinen, gevels en daken, met stoere nieuwbouw en hergebruik van bestaande hallen en oude panden.

Kernwoorden: Stadmaken tussen blauw en groen, het Apeldoorns Kanaal dat verbindt en activeert.

Deelgebieden: 1) Kanaalzone Noord en 2) Kanaalzone Zuid

Programma: Circa 1.325-2.300 woningen, recreatieve infrastructuur, herontwikkeling circa 10 hectare bedrijventerrein, toevoegen 40% groen

Gebiedsafbakening

De Kanaalzone bestaat uit het gebied aan beide zijden van het Apeldoorns Kanaal. Zie kaartje voor de globale afbakening.

In de omgevingsvisie worden in de Kanaalzone twee deelgebieden onderscheiden: 1) Kanaalzone Noord en 2) Kanaalzone Zuid.



Toelichting op de opgave

De transformatie van de Kanaalzone van werkgebied naar een gebied om te wonen, werken en beleven zetten we de komende jaren door. Er is ruimte voor circa 1.325-2.300 woningen erbij.

Doelgroepen in de Kanaalzone zijn startende gezinnen, tweeverdieners en alleenstaanden. We zullen het gebied de komende jaren intensiever en compacter bebouwen en gaan op een aantal plekken de hoogte in. Voor nieuwbouw is de ambitie nul op de meter, voor hergebruik maximaal isoleren.

Het Apeldoorns Kanaal en de beken vormen in het gebied het groenblauwe casco. Verbindingen voor langzaam verkeer worden verbeterd en de huidige verkeersstructuur wordt aangepast voor een meer veilige verblijfskwaliteit.

Wonen, werken en beleven vormen de kern van de Kanaalzone. Voor winkels en gezondheid is in omliggende gebieden voldoende aanbod: sportvoorzieningen zijn dichtbij en worden toegevoegd met onder meer een zwembad.

Voor recreatief gebruik gaan we in gesprek met ondernemers, in het bijzonder voor voorzieningen aan het kanaal en de parken. Vooral willen we oog hebben voor recreatief gebruik door jongeren en jonge gezinnen. Voor bedrijvigheid wordt in gesprek gegaan met ondernemers waaraan behoefte bestaat; te denken is aan lunch-, fitness en openbare werkplekvoorzieningen.

Het Apeldoorns Kanaal leent zich goed voor recreatie op en langs het water. En voor erfgoedbeleving, door het zichtbaar maken van het verhaal van het Kanaal (wasserijen, (papier)industrie, VSM, etc.).

3.3.1. Stedelijke structuur

Groen en blauw vormen de basis van de nieuwe Kanaalzone. We benutten de stedelijke kansen van het water en de oevers. Het Kanaal wordt onderdeel van een langgerekt park en daardoor beter beleefbaar. De Grifzone wordt verbreed tot een klimaat-robuuste parkstrook.

De voorzieningen voor doorgaand fietsen komen aan de westkant van het Kanaal, waardoor de oostkant wordt vrijgespeeld voor recreatief gebruik. Goede en veilige bereikbaarheid is in de Kanaalzone essentieel. De verbindingen voor langzaam verkeer moeten daarom verbeterd. Ook de oversteekbaarheid van de Deventerstraat ter hoogte van de Deventerbrug is daarbij aandachtspunt.

De hoofdontsluiting van het gebied komt tussen de Ring en de Deventerstraat te liggen, via een nieuw tracé ten oosten van het Kanaal.

Korte termijn (tot 2025)

- Parkontwerp maken voor het hele Kanaal. Ontwerp sluit aan op omliggende gebieden.
- Netwerkanalyse toekomstige mobiliteit: onderzoek naar de verkeersstructuur, met daarbij aandacht voor parkeren, afsluiting Kanaal Noord en doorgaande route Sleutelbloemstraat.

- Kanaal-Noord en Sleutelbloemstraat als eerste oppakken voor definitief ontwerp en inrichting, qua groen en verkeer.

Lange termijn (2025 en verder)

- Ontwikkeling Kayersbeekzone, in aansluiting op het Kanaalpark.
- Inrichten van de parken met recreatieve en andere voorzieningen.
- Bruggen tussen west- en oostzijde van het Kanaal, voor langzaam verkeer.

3.3.2. Kanaalzone Noord

Gebied Vlijseweg/zwenbad

Dit wordt de plek voor het nieuwe zwembad aan de Vlijseweg. Daarnaast is er ruimte voor woningbouw en maatschappelijke, recreatie- en sportvoorzieningen. De wijken rondom de sportvelden worden richting de Vlijseweg afgemaakt. Qua woonmilieu zetten we in op een mix van kleinschalige en grootschalige bebouwing met een groene uitstraling. Er komt een groene verbinding tussen de Kanaalzone en Kerschoten.

Korte termijn (tot 2025)

- Gebiedsontwerp zwembad in relatie tot woningbouwontwikkeling en mogelijke aansluiting op een warmtenet
- Onderzoeken/inventariseren welke andere maatschappelijke, recreatie- en sportvoorzieningen te koppelen zijn aan het aan zwembad.
- Voeren van gesprekken met stakeholders, zoals naastliggende scholen en bedrijven en zwemverenigingen.
- Ontwikkelen en bouwen van het eerste deelplan, met daarin het nieuwe zwembad.

Lange termijn (2025 en verder)

- Afmaken van de wijken richting het kanaal met bijbehorende buitenruimte.
- Groene verbinding maken tussen de Kanaalzone en Kerschoten.
- Verbreding van de grifzone.

Programma

- Mix van kleinschalige en grootschalige bebouwing met een groene uitstraling.

- Voorzieningen: zwembad, koppeling mogelijk met andere maatschappelijke, recreatie- en sportvoorzieningen.
- Centrale parkeervoorziening.

Strategie

- Ontwikkeling van het nieuwe zwembad heeft prioriteit.

Gebied Vlijsekade/Zwitsal

De Zwitsal is een bruisende plek in de Kanaalzone. Het industriële complex transformeert zich naar een levendig gebied met functies als wonen, werken en beleven. Ook verschillende commerciële, culturele en maatschappelijke functies vinden hier hun plek. De herbestemming van de historisch industriële bebouwing maakt het gebied bijzonder. Qua woonmilieu wordt de Zwitsal de plek voor stedelijk wonen aan het water. De plek leent zich voor woonexperimenten, zoals zelfbouw en collectief opdrachtgeverschap. Er komen efficiënte gezamenlijke parkeervoorzieningen. We gaan een partnerschap aan met een ontwikkelende partij.

Ten zuiden van de Zwitsal worden de woningen in De Vijft 1b en Park Marialust op korte termijn opgeleverd. De Vijft fase 2 zal worden ontwikkeld naar een gebied met een stedelijk woonmilieu.

Het bedrijventerrein aan de noordzijde van De Zwitsal wordt geleidelijk getransformeerd naar een parkzone aan het Kanaal, met mogelijkheden voor dagrecreatie, woningen en passende bedrijvigheid. Daarvoor zullen bedrijfsverplaatsingen noodzakelijk zijn.

De Vlijseweg wordt een weg voor bestemmingsverkeer en krijgt een groen profiel en is niet langer een doorgaande weg van noord naar zuid.

Korte termijn (tot 2025)

- Partnerschap aangaan met ontwikkelende partij voor Zwitsal.
- Ontwikkelplan voor mobiliteit, waaronder efficiënte gezamenlijke parkeervoorzieningen.
- De Vijft 1B (circa 60 woningen) en Park Marialust (circa 80 woningen) worden ontwikkeld.
- Gebiedsontwerp Vlijsekade/Zwitsal
- Onderzoek naar bedrijfsverplaatsingen noordzijde Zwitsal

- Onderzoeken kans op aansluiten warmtenet.
- Ontwerp herinrichting Vijtseweg

Lange termijn (2025 en verder)

- Maken gebiedsplannen met investeerders en ontwikkelaars voor het bedrijfsterrein ten noorden van de Zwitsal.
- Verplaatsen bedrijven naar elders in Apeldoorn.
- Inrichten van de parkzone langs het Kanaal.

Programma

- Transformatie naar wonen, werken en beleven.
- Kansen voor woonexperimenten, zoals zelfbouw en collectief opdrachtgeverschap.
- Dynamisch gebied, variatie aan bebouwing.

Strategie

- Verkoop Zwitsal-terrein aan ontwikkelende partij
- Strategie ontwikkelen voor te verplaatsen bedrijven.

Gebied brug Deventerstraat

Dit kruispunt is één van de belangrijkste entrees naar het centrumgebied van Apeldoorn-stad. Het markeert de noordelijke kant van de Kanaalzone. Bij deze prominente locatie past hoogbouw met een unieke kwaliteit, afgewisseld met de bestaande laagbouw. Herkenbaarheid, allure en kwaliteit zijn de uitgangspunten voor zowel de gebouwen als de buitenruimte. De openbare ruimte wordt hoogwaardig en de oevers worden heringericht.

We onderscheiden verschillende gebiedsdelen met ontwikkelpotentie: De Kijssjes van Slagmolen, het Activerium, het terrein van de school de Ambelt/Jongeneel, het UWV en het bedrijf Ensing. Daarnaast worden gesprekken gevoerd met De Woonmensen over een transformatie van hun kantoorpand naar woningbouw.

Korte termijn (tot 2025)

- Opstellen gebiedsontwerp gebied brug Deventerstraat
- Erfgoedwaarde in beeld brengen
- In gesprek met stakeholders over verschillende projecten.
- Verplaatsen Jongeneel naar andere locatie.
- Starten realisatie WoodWood (voormalig Activerium)

Lange termijn (na 2025)

- Realisatie
- Ontwikkeling openbare ruimte en herinrichting van de oevers.

Programma

- Accent ligt op wonen, met ruimte voor andere stedelijke functies.
- De plek voor hoogbouw met unieke (architectonische) kwaliteit.

Strategie

- Actieve regierol vanwege de prominente locatie als entree van de binnenstad.
- School is eigendom gemeente. In samenhang ontwikkelen met Jongeneel locatie.
- Rndom gebiedsontwerp met eigenaren en ontwikkelaars in gesprek.

Gebied Sleutelbloemstraat

De ambitie is om Kanaal-Noord te transformeren van autoroute naar groene fietsroute. Op die manier wordt Kanaal-Noord onderdeel van het Kanaalpark, een park met dagrecreatie.

De ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied Sleutelbloemstraat hangt af van de functie die de weg straks krijgt als onderdeel van de ring. Dat wordt in de netwerkanalyse onderzocht.

Het gebied bestaat nu voornamelijk uit bedrijven en stukken onbebouwd terrein. We willen dit gebied langzaam transformeren naar meer wonen in een groene omgeving. Bedrijvigheid en wonen kan hier samengaan.

Voor het gebied tussen de Gemeentewerf en de Laan van Zevenhuizen wordt bedrijvigheid voorzien, die past in dit gebied.

Korte termijn

- Netwerkanalyse: onderzoek verkeersstructuur Sleutelbloemstraat en de aansluiting op de omgeving.
- Plan ontwikkelen voor groene zone langs het Kanaal en herstellen/creëren groenblauwe voorzieningen.
- Gebiedsontwerp Sleutelbloemstraat.
- Afspraken maken met gebiedseigenaren over transformatie
- Inventarisatie milieucriteria bedrijven en beperkingen daarvan voor woningbouwontwikkeling.

Lange termijn (2025 en verder)

- Inrichten parkzone langs het Kanaal.
- Kanaal-noord transformeren naar groene langzaamverkeersroute
- Verkeersstructuur aanpassen

Lange termijn (2025 en verder)

- Mogelijke transformatie

Programma

- Wonen aan het water, onder andere Apeldoornse urban villa's
- Mix van wonen (Sleutelbloemstraat), werken (bedrijvigheid Sleutelbloemstraat) en beleven (Kanaalpark)

Strategie

- Ontwikkelstrategie opstellen
- In gesprek met eigenaren/marktpartijen
- Grote rol voor de markt hier ligt voor de hand.

3.3.3. Kanaalzone-Zuid

Kanaalzone zuid is het gebied zuiden van de brug Deventerstraat. Hier speelt een aantal lopende projecten en op termijn een transformatieopgave langs de Kayersdijk.

Kanaalstraat

Gebied ligt al geruime tijd braak. Er is ruimte voor circa 100 woningen. Als huidige eigenaren niet tijdig met plan komen, zal een ontieningsprocedure worden gestart.

Havencentrum:

- Verkoop appartementen in de Silo is gestart
- Ons Huis ontwikkelt hier een aantal huurappartementen.

Bedrijventerreinen langs de Kayersdijk

Wellicht op termijn een transformatieopgave.

Korte termijn (tot 2025)

- Opstellen gebiedsprofiel
- Met verschillende eigenaren in gesprek.

4. Hoe krijgen we dit voor elkaar?

De ambitie die we met het BSK-gebied hebben is groot. En we willen vaart maken, want de behoefte aan woningen in Apeldoorn is groot.

Tegelijkertijd is transformatie complex, omdat het gebiedsontwikkelingen betreft in de bestaande stad. Onze grondpositie is beperkt en we zijn als gemeente zelf geen ontwikkelende of bouwende partij. We kunnen deze gebiedsontwikkeling alleen samen met anderen doen. Daarop is onze ontwikkelstrategie geënt.

Adaptief ontwikkelen

Hoofdstuk 3 geeft inzicht in welke deelgebieden we wanneer willen ontwikkelen, wat daarbij onze ambitie is en wat we daarin op de korte en lange termijn willen doen.

In onderstaande tabel het overzicht van de prioritaire projecten uit hoofdstuk 3: de projecten met start realisatie in de periode tot 2025. Andere projecten moeten daarnaast al wel worden voorbereid. De details daarvan zijn uitgewerkt in het vorige hoofdstuk.

Tabel: Prioritaire projecten, start realisatie voor 2025

BINNENSTAD		SPOORZONE	KANAALZONE
Griftpark	Centrum voor Veiligheid & Digitalisering	Vijf 1 B	
Grote Markthof	Kayersmolen Noord	Park Marialust	
Oranjeriehof	Veldhuis	Vijf 2	
Parkstraat	Hertzbergerpark	Zwitsal	
Software		Zwenbad	

We kunnen niet alles tegelijk en laten met deze prioritering zien wat we als eerste willen oppakken in het BSK-gebied en wat later.

Tegelijkertijd willen we ook adaptief zijn. Als zich nieuwe kansen voordoen, willen we hierop snel kunnen inspelen. En we weten ook dat nu geplande projecten soms toch vertragen of moeten worden bijgesteld.

De houdbaarheid van een uitvoeringsagenda voor vier jaar is daarom beperkt. Jaarlijkse bespreking met college en raad moet helpen overzicht te houden en bij te kunnen sturen waar nodig. Elk jaar voegen we weer een nieuw jaar toe aan de agenda en valt het afgelopen jaar af. Zo krijgen we een rollende agenda van telkens vier jaar.

We kiezen een adaptieve ontwikkelingsstrategie en werken met een rollende agenda voor telkens 4 jaar. Deze agenda wordt jaarlijks herzien.

Onderlinge afhankelijkheden

In de gebiedsontwikkelingen in het BSK-gebied zitten veel afhankelijkheden. Je kunt deze afhankelijkheden zien als de risico's waar we op moeten anticiperen om de transformatie succesvol te laten zijn. Zo is de verplaatsing van een aantal bedrijven cruciaal om hier andere functies mogelijk te maken. Bijvoorbeeld de verplaatsing van Talens uit het Veldhuisgebied of eventuele verplaatsing van bedrijven uit Kanaalzone-Noord. Bedrijfsverplaatsing lukt alleen als we ook elders voldoende ruimte hebben voor deze bedrijven. Dat wordt steeds lastiger, want beschikbare ruimte is op dit moment beperkt. Dit betekent dat we tijdig nieuwe bedrijventerreinen moeten ontwikkelen, zoals aangewezen in de omgevingsvisie. Zeker voor de langere termijn ontwikkeling van het BSK-gebied is dit een kritische factor.

Hetzelfde geldt voor de verplaatsing van het busstation naar de zuidkant van het station gekoppeld aan een mobiliteitshub. Ook dat is een kritische factor voor de komende jaren om hier de gewenste gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. Ook zijn de nieuwe inwoners van Veldhuis afhankelijk van deze nieuw te ontwikkelen hub.

En uiteraard de groenblauwe en verkeersstructuur. Beide zijn in hoge mate sturend voor de gebiedsontwikkeling. Het komend jaar moeten hiervoor samenhangende keuzes worden gemaakt en in beeld worden gebracht welke ingrepen wanneer in de tijd nodig zijn, inclusief welke investeringen dit vraagt. De eerste onderzoeken hiervoor lopen. Niet alles hoeft in een keer aangelegd, maar wel zit er een logische volgorde in wat we wanneer

realiseren. Zeker wanneer kostbare ingrepen nodig zijn in bijvoorbeeld infrastructuur, moeten we dit tijdig programmeren. Anders vertraagt de gebiedsontwikkeling.

Ook is er een afhankelijkheid met betrekking tot stikstof. Voor ruimtelijke ontwikkelingen moet worden aangetoond - op grond van de Wet natuurbescherming - dat deze geen negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden, in dit geval de Veluwe. Dat maakt ruimtelijke ontwikkeling in het BSK-gebied niet vanzelfsprekend.

Voor woningbouw is over het algemeen minder stikstofruimte nodig dan voor bedrijventerreinen. Ook ligt het BSK-gebied op relatief grote afstand van Natura 2000. Stikstof moet een lange weg afleggen: het verschil tussen emissie en depositie is vrij groot.

Minder uitstoten is nog beter. Dat kan door te investeren in openbaar vervoer, elektrisch vervoer, gasloos bouwen, hergebruik van materialen en gebouwen, etc. Daarnaast is het mogelijk intern en extern te salderen. Intern salderen kan als een bedrijf of locatie zodanig uitbreidt dat de stikstofemissie niet toeneemt, bijvoorbeeld door schonere technieken toe te passen. Bij extern salderen gaat het om het overnemen van stikstofrechten van andere bedrijven. Voor woningbouw kan ook een beroep worden gedaan op de zogenaamde stikstofbank (SSRS), maar stikstofruimte is schaars en de mogelijkheden hiervoor zijn beperkt.

We ontwikkelen op dit moment een stikstofstrategie voor de ontwikkeling van Apeldoorn als geheel. Ook voor het BSK-gebied zal de benodigde stikstofruimte in beeld worden gebracht.

ONDERLINGE AFHANKELIJKHEDEN	
Ruimte buiten BSK-gebied voor verplaatsing bedrijven	
Verplaatsing busstation naar het zuiden van het station	
Structuur groen/blauw en verkeer	
Voldoende stikstofruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen	

We sturen op de onderlinge afhankelijkheden om gebiedsontwikkelingen niet te vertragen.

Samendoen

We werken samen met anderen aan de ontwikkeling van het BSK-gebied. Deze uitvoeringsagenda geeft duidelijkheid over onze ambities en werkwijze, maar laat ook ruimte voor professionele inbreng van anderen. Dat is de manier waarop we graag willen werken. Als iedereen z'n professionaliteit inbrengt, krijgen we een beter resultaat. Dat geldt ook voor het betrekken van bewoners.

We richten een platform op voor het BSK-gebied met daarin de belangrijke partners. Zodat we individuele belangen oversijgen en elkaar gemakkelijker vinden om ook project overstijgend samenwerking te organiseren. Bijvoorbeeld als het gaat om kavelfruil, het opzetten van deelmobiliteit of het tijdelijk gebruik maken van elkaars gronden en/of opstallen. Een platform helpt om gemakkelijker ideeën, mensen en middelen bij elkaar te brengen en om samen uit te dragen waarvoor we in het BSK-gebied staan. Zie het als "De vrienden van het BSK-gebied".

We richten een platform op met onze belangrijke partners in het BSK-gebied.

Programmatisch werken

Als gemeente voeren we de regie op de gebiedsontwikkeling van het BSK-gebied. We richten hiervoor een programmabureau in. Het programmabureau is aanjager, stuurt op onderlinge samenhang, de gewenste programmering en de kwaliteit ervan.

In het programmabureau bundelen we geld en menskracht met de juiste expertise. Zodat we gericht kunnen ontwikkelen en tempo kunnen maken. Bestuurlijk werken we met twee programmawethouders die integraal sturen op de te behalen opgave in dit gebied.

Het programma wordt aangestuurd door een programmadirecteur. De programmaorganisatie bestaat verder uit de belangrijkste disciplines die nodig zijn voor gebiedsontwikkeling, zoals programmamanagement, stedenbouw, wonen (aanjager), economie, mobiliteit, (juridische)

planologie, groen, erfgoed, maatschappelijke ontwikkeling, planeconomie, data-analyse, communicatie en financiën.

Veelal zijn de mensen die worden verbonden aan het programma ook werkzaam in de lijnorganisatie. Daarmee borg je betrokkenheid en afstemming tussen beide. Ook op directieniveau, omdat de programmadirecteur tevens lid is van de directie.

Voor de verschillende projecten in het BSK-gebied worden projectleiders aangetrokken, vanuit de staande organisatie en/of als externe inhuur. En voor de benodigde aanvullende (vakinhoudelijke) expertise wordt zoveel mogelijk met vaste aanspreekpunten gewerkt vanuit de lijn. Zodat continuïteit in de advisering ontstaat en we snel kunnen schakelen.

In het programmabureau worden de belangrijkste disciplines ondergebracht die nodig zijn om het programma te “draaien”, met aan het hoofd een programmadirecteur vanuit de directie.

Initiatieven in het BSK-gebied die binnenkomen bij het Loket Ruimte worden hier geregistreerd en vervolgens opgepakt door het programmabureau. Die kijkt of de initiatieven kansrijk zijn. Passen ze bij de ambities die we in het BSK-gebied hebben? Of zijn ze wellicht passend te maken? Zo niet dan worden ze afgewezen.

Ook organiseren we de samenwerking tussen het programma BSK en de andere programma's, zoals bijvoorbeeld het programma energietransitie, wonen en zorg en buurtmaken. We stemmen af en kijken waar we elkaar kunnen versterken. Zijn er tegenstrijdigheden dan signaleren we dit via goed ambtelijk dan wel bestuurlijk samenspel.

Om de samenhang met de totale woningbouwopgave in Apeldoorn te bewaken, monitoren we regelmatig wat is gebouwd en in de planning staat. Zowel kwalitatief als kwantitatief.

Als bijstelling nodig is, organiseren we dit in een goed samenspel tussen de woningbouwprogrammeur (stadsbreed), de woningbouwaanjager (BSK-gebied), de (programma)directeur en de verantwoordelijke programma- en vakwethouder.

Bestuurlijk werken we met programmawethouders die sturen op de totale opgave in het BSK-gebied.

Als programmatische bijstelling nodig is, organiseren we dit in een goed samenspel met de betrokken vak-wethouders en zo nodig met college en gemeenteraad.

Grondstrategie

De grondstrategie die we inzetten, sluit aan bij onze regierol. We zijn er niet op uit om alles te verwerven in het BSK-gebied, maar hanteren situationeel grondbeleid. Zoals in de nota grond- en vastgoedbeleid¹² verwoord. Het liefst in samenwerking met onze (professionele) partners in het gebied. Per situatie kijken we wat het meest doeltreffend aankoopbeleid is op basis van integrale afweging.

We zetten het grondbeleid vooral in om gebiedsontwikkelingen vlot te trekken, het fysieke fundament uit te bouwen (aanleg van de groenblauwe structuur en aanpassingen aan de verkeersstructuur) of voor sociaal maatschappelijke opgaven (sociaal fundament versterken).

We zetten situationeel grondbeleid in, in samenwerking met onze partners. Afwegingen daarin zijn gebiedsontwikkelingen vlot trekken of bijdragen aan het fysieke- dan wel sociale fundament.

Investerings en lobby

Transformatie is niet alleen complex, maar ook kostbaar. Bedrijfsverplaatsingen, bodemsanering, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, etc. maken binnenstedelijke ontwikkeling relatief duur. De inbrengwaarden van benodigde gronden en opstallen zijn binnenstedelijk vaak hoger evenals de bouwkosten.

Op gebiedsniveau komen daar nog infrastructuurle maatregelen bij, bijvoorbeeld om de oversteekbaarheid van barrières als (spoor)wegen te verbeteren ten behoeve van langzaam verkeer. En de openbare ruimte moet in transformatiegebieden vaak grootschalig worden heingericht. En we hebben de ambitie dat de stad ook meegroeit als het gaat om culturele en maatschappelijke voorzieningen.

¹² Nota grond- en vastgoedbeleid Apeldoorn, 2021. Vastgesteld door de gemeenteraad 16 september 2021

Dit alles maakt dat ontwikkelende marktpartijen en/of woningbouwcorporaties deze gebiedsontwikkelingen vaak niet alleen financieel kunnen dragen en ook overheden moeten bijdragen. Ook de gemeente. Zeker als we ook nog eens betaalbare woningbouw willen realiseren in deze gebieden. Dan moet er vaak geld bij per woning¹³.

Via lobby en onze contacten bij waterschap, provincie, Rijk en Europa proberen we om ook andere overheden eigenaar te maken van de Apeldoornse opgaven. De woningcrisis is immers groter dan Apeldoorn. Eigenaarschap zal leiden tot betrokkenheid, financiële ondersteuning en ruimte in regelgeving waar nodig.

Voorbeeld hiervan zijn de WBI-aanvragen die we hebben ingediend en zijn toegekend door BZK. Daarmee gaan we de komende jaren door. Daarnaast zijn we, naar aanleiding van de motie Koerhuis in de Tweede Kamer, ook in gesprek met de Rijksoverheid over een mogelijke woondeal Apeldoorn, Deventer, Zwolle.

Maar we zullen als gemeente hoe dan ook meerjarig zelf geld beschikbaar moeten hebben. Als cofinanciering voor in te dienen projecten, als bijdrage aan de onrendabele top per woning en om te kunnen investeren in zaken als infrastructuur, groen en openbare ruimte.

Binnenstedelijke transformatie is kostbaar en heeft over het algemeen een onrendabele top per te bouwen woning. Als gemeente zullen we daarom zelf meerjarig financieel moeten bijdragen. Ook zetten we in op bijdragen van medeoverheden.

De totale omvang daarvan weten we op dit moment nog niet precies, dat brengen we in beeld. Ook de mogelijkheden voor dekking worden verkend. Voor de structurele middelen (bijvoorbeeld investeringen in openbare ruimte) is nieuwe kaderstelling in voorbereiding ten behoeve van de gemeenteraad.

Voor de incidentele middelen zetten we de BROA (bestemmingsreserve ontwikkeling Apeldoorn) in als ontwikkelingsfonds Apeldoorn 2040. In het

verleden werd de BROA gevuld met incidentele overschotten, bijdragen van derden (o.a. Rijk en provincies) en soms werden resultaten vanuit het Grondbedrijf toegevoegd. Er was in feite sprake van een spaarpot waaruit grote projecten werden gefinancierd. De laatste jaren is -mede door de financiële positie van de gemeente- de BROA minder ingezet.

Met het oog op de ambitie Apeldoorn 2040 willen wij de BROA nieuw leven inblazen. Voeding van de BROA verloopt jaarlijks via de MPB (als de algemene reserve dit toelaat), evenals de toekenning aan projecten. De projectenlijst van het BSK-gebied wordt daarmee onderdeel van de P&C cyclus.

Voor wat betreft de inzet van structurele middelen voor het BSK-gebied wordt de gemeenteraad om nieuwe kaderstelling gevraagd. Voor benodigde incidentele middelen zetten we de huidige BROA als ontwikkelingsfonds in. Voeding van de BROA verloopt jaarlijks via de MPB, evenals de toekenning hieruit aan projecten.

Ook voor het programmabureau zijn financiële middelen nodig. Die zijn inmiddels door de raad toegekend voor de begrotingsperiode 2022-2025.

En we passen kostenverhaal toe bij ontwikkelende partijen, zoals wettelijk verplicht. Net als bij andere gebiedsontwikkelingen in de stad. Dit betekent dat private ontwikkelingen ook financieel bijdragen aan het groenblauwe casco.

Communicatie

Communicatie is essentieel voor gebiedsontwikkeling waarbij veel partijen een rol spelen en er veel verschillende belangen zijn. Alle stakeholders moeten worden meegenomen in de beweging die we als stad maken in het BSK-gebied. De communicatie van het programma richt zich op het informeren van stakeholders en op het actief betrekken van deze stakeholders bij de opgaven

¹³ In de WBI-aanvragen Veldhuis en Kayersmolen-Noord gaan we uit van een gemiddeld publiek onrendabele top van € 15.000 tot € 20.000 per woning

Onze communicatiestrategie:

- Laat zien dat Apeldoorn zowel kwantitatief als kwalitatief groeit en dat we daarvoor zowel transformatie in de bestaande stad (BSK-gebied) als stedelijke uitteig nodig hebben;
- Brengt opgaven elke keer opnieuw onder de aandacht bij de juiste stakeholders;
- Activeert en faciliteert de samenwerking met partijen in de stad

We kiezen voor een communicatieaanpak waarbij we tijdig en consistent informeren en stakeholders laten participeren.

Dat betekent onder meer een goede online vindbaarheid van informatie. Andere instrumenten zijn de inzet van de participatie-tool Open-Stad en het faciliteren van een vaste plek waar gesprekken plaats kunnen vinden met ondernemers, inwoners en ontwikkelaars.

We pakken de communicatie op zijn Apeldoorns aan: met oog voor de omgeving en ruimte voor gesprek. Zodat we goed beeld houden bij de verschillende belangen en behoeften die spelen in de gebieden.

Voor communicatie over de ontwikkelingen in het gebied zoeken we ook de samenwerking met partners.