Gemeente Apeldoorn

Verkenning transferpunten, uitwerking transferpunt Zutphensestraat - A50

Colofon

RAPPORTGEGEVENS

Opdrachtgever:	Gemeente Apeldoorn
Contactpersoon opdrachtgever:	drs. J. Kuipers ir. A. Sluis
Projectomschrijving:	Uitwerking van het advies Verkenning transferpunten: transferpunt Zutphensestraat – A50
Trefwoorden:	Apeldoorn, Omnisportcentrum, transferpunt, carpool, parkeren, natransport, voorzieningen, communicatie, marketing
Kenmerk AGV:	AGV 20020111/ 2597
Auteurs:	drs. N.G. Nijhof ing. E. Verschoor
Datum:	24 juli 2003

ADRESGEGEVENS

Leidseveer 10
Postbus 2855
3500 GW Utrecht
Telefoon: 030 265 55 00
Telefax: 030 265 55 11
E mail: agv@agv-advies.nl
Website: www.agv-advies.nl

Lid ONRI
ISO 9001

Rapport

AGV ADVISEURS IN MOBILITEIT

Inhoud

blz

1	Inleiding	1
1.1	Verkeerskaart als vertrekpunt	1
1.2	Achterliggende studie: verkenning transferpunten	1
1.3	Uitgangspunten transferpunt Zutphensestraat – A50	2
1.4	Relatie met de Milieueffectrapportage	3
1.5	Opzet uitwerkingsrapportage	3
2	Situering transferpunt Zutphensestraat - A50	5
2.1	Resultaten werksessie	5
2.2	Globale ligging voorkeurslocatie	6
2.3	Bereikbaarheid	6
2.4	De locatie in de diverse nota's en studies	7
2.5	Grondeigendom	8
3	Parkeren	9
3.1	Carpool, transferpunt en opstapplaats collectief bedrijfsvervoer	9
3.2	Inrichting	10
3.3	Inzet PRIS	12
3.4	Tarieven en flankerende maatregelen	13
4	Natransport	14
4.1	Geen natransport (benenwagenvariant)	14
4.2	Geleid vervoersysteem, railgebonden	15
4.3	Geleid vervoersysteem, weggebonden (people mover)	15
4.4	Ongeleid vervoersysteem, weggebonden	16
4.4.1	Deventerstraat - Zutphensestraat	17
4.4.2	Verbinding door Zonnehoeve	18
4.5	Samenvatting en advies natransportsysteem	19
4.6	Inzet materieel	20
4.7	Totale vervoerplaatje	23
5	Voorzieningen	24
5.1	Voorzieningenniveau	24
5.2	Voorzieningen ten behoeve van carpoolers	25
5.3	Voorzieningen ten behoeve van transferanten	25
5.4	Sociale veiligheid	26
6	Marketing en communicatie	27
6.1	Kenmerken van de doelgroep in kaart brengen	27
6.2	Formuleren van de doelstellingen	27
6.3	Optuigen van de marketing- en communicatiestrategie	28

1 Inleiding

1.1 Verkeerskaart als vertrekpunt

In het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Apeldoorn speelt het stimuleren van het fiets- en openbaar vervoergebruik een belangrijke rol. Toch kan niet worden voorkomen dat veel bezoekers met de auto naar de stad komen. De gemeente Apeldoorn heeft de intentie om de overlast die het autoverkeer binnen de bebouwde kom veroorzaakt, zoveel mogelijk te beperken. In de Verkeerskaart is het realiseren van overstaplocaties voor automobilisten aan de rand van de stad, transferia of transferpunten genoemd, dan ook opgenomen als kansrijke oplossingsrichting die nader onderzocht dient te worden.[1] Dit beleidsdocument vormt dan ook een belangrijke basis voor dit onderzoek.

1.2 Achterliggende studie: verkenning transferpunten

De gemeente Apeldoorn heeft AGV Adviseurs in mobiliteit in augustus 2002 gevraagd de mogelijkheden in beeld te brengen die het realiseren van één of meerdere transferpunten kan bieden voor de te verwachten verkeers- en parkeerproblemen, wanneer in 2005/2006 het Omnisportcentrum in De Voorwaarts wordt gerealiseerd (afbeelding 1). In het betreffende onderzoek is verder gekeken of transferpunten ook kunnen worden ingezet als vervoeroplossing ter verbetering van de bereikbaarheid van andere publiekstrekkende voorzieningen in de stad, waaronder de grote attractieparken aan de westkant. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in de rapportage Verkenning transferpunten, dat in juli 2003 is verschenen.

In de Verkenning transferpunten is een vijftal mogelijke oplossingsstrategieën onderscheiden, uiteenlopend van het niet aanleggen van transferpunten (en in plaats daarvan de parkeercapaciteit bij De Voorwaarts vergroten) tot het aanleggen van een stelsel van transferpunten rond de stad, van waaruit meerdere bestemmingen kunnen worden bediend. In samenspraak met onder andere de Apeldoornse wijkraden en diverse betrokken partijen zijn de voor- en nadelen van de verschillende strategieën verkend.

[1] Het begrip transferium wordt vaak geassocieerd met grote, compleet uitgeruste parkeerplaatsen. Omdat op voorhand niet kan worden gesteld dat deze grote terreinen ook aansluiten bij de situatie in Apeldoorn, wordt in dit rapport gebruik gemaakt van het neutralere begrip transferpunten.

Het advies aan de gemeente Apeldoorn luidde als volgt:

> *'Aanleggen van enkele low profile transferpunten, welke op die tijdstippen dat de nood het hoogst is operationeel zijn, en van waaruit meerdere bestemmingen zijn te bedienen, te weten: het Omnisportcentrum en de grote attractieparken, en mogelijk ook het centrum en grote kantorenlocaties indien uit onderzoek blijkt dat hier voldoende draagvlak voor bestaat. Waar mogelijk dient hierbij medegebruik plaats te vinden van al bestaande parkeervoorzieningen'.*

In de Verkenning transferpunten zijn meerdere locaties als kansrijk aangeduid. Dit volgt ook uit de gekozen strategie; deze gaat uit van een netwerk van kleinere transferpunten, van waaruit zowel het Omnisportcentrum als de attractieparken aan de westkant zijn te bedienen, en indien hiervoor voldoende draagvlak bestaat, ook het centrum en kantorenlocaties. Dit betekent, dat voor de implementatie van de gekozen strategie meerdere transferpunten uitgewerkt dienen te worden. Naast een transferpunt langs de Zutphensestraat, ter hoogte van de aansluiting op de A50, is dat in ieder geval een transferpunt aan de westkant van de stad dat zich richt op de grote attractieparken.

De gemeente heeft er voor gekozen te starten met een nadere uitwerking van het eerstgenoemde transferpunt. In een later stadium worden ook nadere uitwerkingen van andere locaties opgesteld.

1.3 Uitgangspunten transferpunt Zutphensestraat – A50

In de Verkenning transferpunten is een globale locatiescan uitgevoerd. Mede op basis hiervan heeft de gemeente Apeldoorn AGV gevraagd een nadere uitwerking te maken van een transferpunt langs de Zutphensestraat, ter hoogte van de aansluiting op de A50. Deze locatie is in de Verkenning aangeduid als kansrijk. Voorliggend rapport vormt het eindproduct van de nadere verkenning.

In de Verkenning is geconcludeerd dat een transferpunt langs de Zutphensestraat, gelegen ter hoogte van de aansluiting op de A50, een aantal functies in zich kan verenigen:

- Inzet ten behoeve van bezoekers Omnisportcentrum op enkele dagen per jaar, bij evenementen wanneer bij het sportcentrum een tekort ontstaat aan parkeercapaciteit (capaciteit maximaal 1.500 parkeerplaatsen, uitbreidbaar).
- (Mogelijk) inzet ten behoeve van bezoekers centrum Apeldoorn, op koopavond en zaterdag (indien voldoende draagvlak; nader te onderzoeken).
- (Mogelijk) inzet ten behoeve van werknemers bedrijven en kantoren centrum Apeldoorn (indien voldoende draagvlak; nader te onderzoeken).
- Inzet ten behoeve van carpoolers, het gehele jaar door (ter vervanging van de huidige gedooglocatie op het viaduct) (capaciteit circa 50 parkeerplaatsen, uitbreidbaar).
- Low profile opzet: relatief kleinschalig, waar mogelijk aanhakend bij bestaande voorzieningen, beperkte kosten, flexibiliteit).

- Het transferpunt zal gereed moeten zijn bij opening van het Omnisportcentrum. Dit is voorzien in 2005.

In het kader van de gewenste inzet van het transferpunt ten behoeve van carpoolers zijn de plannen die zijn ontwikkeld door de Provincie Gelderland en Rijkswaterstaat voor de aansluiting Zutphensestraat – A50 van belang. Deze aansluiting kent thans een hoge mate van verkeersonveiligheid. Dit wordt mede veroorzaakt door de aanwezigheid van een niet-officiële carpoolvoorziening langs de Zutphensestraat, op ongebruikte rijstroken op het viaduct over de A50. De hier geparkeerde auto's belemmeren een vrij zicht. In combinatie met de aansluitingsvorm ontstaat hierdoor een gevaarlijke verkeerssituatie. De provincie en Rijkswaterstaat hebben een plan ontwikkeld voor verbetering van de verkeersveiligheid door middel van het ombouwen van de aansluiting (aan Apeldoornse kant) tot een rotonde, gecombineerd met de aanleg van een nieuw carpoolterrein en opheffing van de huidige carpoolstroken. Deze plannen zijn betrokken in de Verkenning transferpunten en zullen derhalve ook in voorliggende uitwerking worden betrokken. Uitgangspunt is een gecombineerd transferpunt/carpoolterrein.

De meest wenselijke locatie rondom genoemde aansluiting is bepaald in samenspraak met gemeentelijke ambtenaren van diverse afdelingen. Hiertoe is in januari 2003 een werksessie georganiseerd. De resultaten van deze werksessie zijn verwerkt in deze rapportage.

1.4 Relatie met de Milieueffectrapportage

Parallel aan de Verkenning transferpunten en voorliggende uitwerkingsrapportage voert de gemeente thans een Milieueffectrapportage (MER) uit voor het Omnisportcentrum, waarin onder meer de te verwachten toename van de verkeersdrukte en de parkeerproblematiek aan de orde komen. In de varianten die zijn ontwikkeld ten behoeve van het MER wordt uitgegaan van een transferpunt. De locatie en de uitwerking hiervan zijn onderwerp van voorliggende rapportage. De resultaten van zowel het MER als het voorliggend onderzoek worden betrokken bij de opstelling van het bestemmingsplan voor het Omnisportcentrum. Het bestemmingsplan is richtinggevend voor het uitvoeren van concrete projecten met betrekking tot het Omnisportcentrum.

1.5 Opzet uitwerkingsrapportage

In hoofdstuk 2 word ingegaan op de situering van het transferpunt langs de Zutphensestraat, ter hoogte van de aansluiting op de A50. Aan de orde komen de resultaten van de werksessie waarin verschillende locaties rondom de aansluiting zijn beoordeeld, de globale ligging van de voorkeurslocatie, de bereikbaarheid, de locatie in de diverse nota's en studies en het grondeigendom. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 aandacht geschonken aan het parkeervraagstuk. Dit is uitgewerkt voor de 'dubbelfunctie': carpool en transferpunt.

Ook word hierbij ingegaan op de gebruiksmogelijkheden van het PRIS en op de tarieven het te voeren flankerend beleid. In hoofdstuk 4 worden vervolgens vier varianten uitgewerkt voor het natransport. Ook wordt in dit hoofdstuk een mogelijke routing voor de bus geschetst (bussen naar Zonnehoeve en natransport vanaf het transferpunt) wordt stilgestaan bij het in te zetten materieel. Daarna wordt in hoofdstuk 5 de inrichting en het voorzieningenniveau van het transferpunt uitgewerkt. Tot slot komt in hoofdstuk 6 de communicatie- en marketingstrategie aan de orde.

Wanneer in de toekomst ook andere transferpunten uitgewerkt dienen te worden, kan dit aan de hand van dezelfde structuur als in deze uitwerking is gehanteerd. Op deze wijze kunnen eerdere, uniforme uitwerkingen van transferpunten verschijnen, welke voortbouwen op de onderliggende Verkenning transferpunten (afbeelding 2).

Deze rapportage geeft de stand van zaken weer in februari 2003. Inmiddels (zomer 2003) heeft de tijd niet stilgestaan en is een aantal onderdelen mogelijk achterhaald. De rapportage dient dan ook in dit licht gelezen te worden.

2 Situering transferpunt Zutphensestraat - A50

2.1 Resultaten werksessie

AGV heeft samen met de gemeente verschillende potentiële locaties voor een transferpunt rondom de aansluiting Zutphensestraat – A50 bestudeerd. Hiertoe is in januari 2003 een werksessie belegd, waaraan gemeentelijke ambtenaren van verschillende afdelingen (mobiliteit, stedenbouw, geluid, milieu) hebben deelgenomen. Tijdens deze werksessie zijn verschillende potentiële locaties geïnventariseerd en beoordeeld op tal van aspecten. De geïnventariseerde locaties zijn gerangschikt naar het kwadrant van de aansluiting waarin ze gelegen zijn. Afbeelding 3 geeft de locaties aan.

De verschillende locaties zijn gezamenlijk beoordeeld op de volgende aspecten:
- beschikbaarheid ruimte;
- bereikbaarheid per auto;
- bereikbaarheid per fiets;
- bereikbaarheid per openbaar vervoer (regulier en gericht op het Omnisportcentrum);
- randvoorwaarden natuur/landschap;
- randvoorwaarden lucht/geluid;
- randvoorwaarden inpassing/vormgeving;
- sociale veiligheid.

Uit de werksessie is gebleken dat een aantal potentiële locaties minder wenselijk is in verband met de plannen om een Groene Mal te realiseren. Niet elk gebied binnen de Groene Mal heeft evenwel dezelfde status. Locaties ten oosten van de A50 liggen in het meest waardevolle deel van de Groene Mal.

Ook de aanwezigheid van bebouwing legt beperkingen op. Aan de oostzijde van de A50 komt zeer extensieve bebouwing voor. Ten westen van de A50 dient rekening te worden gehouden met Woudhuis en (toekomstig) Zonnehoeve. Daarentegen draagt de aanwezigheid van (woon)bebouwing bij aan de sociale veiligheid op een transferpunt.

Verder is de bereikbaarheid van de locatie per auto en openbaar vervoer (aan- en afvoer van bezoekers) en per fiets (in verband met de gecombineerde carpoolvoorziening) een belangrijke factor gebleken. Belangrijke overwegingen zijn de bereikbaarheid vanaf de A50, de omrijafstand om op het transferpunt te komen en de mogelijkheden voor natransport.

De hoofdpunten uit de discussies zijn in een aantal tabellen samengevat. Deze tabellen zijn opgenomen als bijlage bij deze rapportage. Uiteindelijk hebben de discussies geleid tot overeenstemming over de meest wenselijke locatie. Dit betreft het gebied dat wordt omslo-

ten door de A50, de Zutphensestraat, de Barnewinkel en het bosje tussen Barnewinkel en de oprit naar de A50 (afbeelding 4). Op afbeelding 3 is deze locatie aangeduid als locatie D1.

2.2 Globale ligging voorkeurslocatie

Het transferpunt is zoals gezegd gelegen langs de Zutphensestraat, ter hoogte van de aansluiting op de A50. Meer specifiek: ten zuiden van de Zutphensestraat en ten westen van de A50. Het beoogde terrein wordt verder globaal begrensd door de Barnewinkel. Het oppervlak van dit gebied is circa 2,5 hectare.
De afstand tot het Omnisportcentrum bedraagt hemelsbreed circa 1.500 meter, tot het centrum (marktplein) circa 4.000 meter (via de Zutphensestraat – Deventerstraat). In de directe omgeving van het transferpunt liggen de wijken De Maten (ten zuiden, circa 30.000 inwoners) en Osseveld - Woudhuid (ten noorden, circa 11.000 inwoners). Tussen het transferpunt en het Omnisportcentrum bevindt zich de psychiatrische inrichting Groot Schuylenburg. In de toekomst (vanaf 2005) verrijst zuidelijk hiervan de nieuwe woonwijk Zonnehoeve (circa 600 woningen).

Het gebied waar het transferpunt is gesitueerd, maakt onderdeel uit van de Groene Mal, een samenhangende structuur voor de bestaande en nieuwe groene ruimte in en rond Apeldoorn (afbeelding 5). Het betreft een uitloper van het centrale, oostelijk van de A50 gelegen deel van de Groene Mal.

De Groene Mal kenmerkt zich door afwisselend groene gebieden en open gebieden. Om de relatie tussen de gebieden aan weerszijden van de A50 te versterken, dienen de open gebieden niet te groot te worden. De relatie kan worden versterkt door groene corridors te realiseren. Het bosje tussen de Barnewinkel en de oprit naar de A50 dat de locatie aan de zuidzijde begrenst, heeft in dit verband een functie.

2.3 Bereikbaarheid

Auto
De bereikbaarheid van het transferpunt per auto is goed; het is immers gelegen aan de Zutphensestraat, ter hoogte van de aansluiting op de A50. De afwikkelingskwaliteit van deze rijksweg is relatief goed. Ook in de toekomst worden hier geen structurele problemen verwacht. Het transferpunt is verder gelegen vóór de congestiegevoelige delen van de Zutphensestraat (richting de ring). Het transferpunt is via de A1 ook goed bereikbaar voor verkeer uit het oosten van het land (aansluiting Voorst) en het westen van het land (knooppunt Beekbergen).

Openbaar vervoer

De ontsluiting van de locatie per openbaar vervoer is nu matig tot slecht (2 keer per uur een regionale busverbinding richting Zutphen en richting het centrum (via de Zutphensestraat – Deventerstraat). Voorts kan er van uit worden gegaan dat ongeveer gelijktijd met de opening van het Omnisportcentrum in 2005, een voorstadshalte wordt gerealiseerd op de spoorlijn Apeldoorn – Zutphen, ter hoogte van het Omnisportcentrum (ten oosten van de kruising van de spoorlijn met de Laan van Erica). Op deze halte zal 2 x per uur worden gehalteerd, in beide richtingen (bij evenementen mogelijk vaker). De gewenste openbaar vervoersstructuur in relatie tot het Omnisportcentrum wordt nog nader onderzocht, onder meer in het kader van het Programma van Eisen van de aanbesteding Oost Veluwe. Ook speelt de keuze voor de ontsluitingsstructuur ten behoeve van het Omnisportcentrum, welke in het kader van de MER wordt gemaakt, hierbij een rol.[2]

Fiets

Voor fietsers geldt dat de Zutphensestraat in de Verkeerskaart is aangewezen als doorstroomas, hetgeen betekent dat voor fietsers een onbelemmerde doorgang richting het centrum dient te worden geboden. Nu zijn al vrijliggende fietspaden aanwezig langs de Zutphensestraat en langs de Laan van Erica. In de toekomst dient de kruising met de Laan van Erica in ieder geval voor fietsers ongelijkvloers te worden, zowel voor auto's als voor fietsers. Via de Barnewinkel en de Lupineweg is ook de bereikbaarheid vanuit de wijken De Maten en Osseveld/Woudhuis goed; deze kwaliteit dient in de toekomst behouden te blijven. Dit is van belang in verband met de bereikbaarheid van het transferpunt voor carpoolers.

2.4 De locatie in de diverse nota's en studies

In diverse nota's en studies heeft de gemeente de ambitie getoond in de toekomst transferpunten te realiseren, wanneer uit onderzoek zou blijken dat dit haalbaar zou zijn. Hierbij is ook al vooruit gelopen op mogelijk geschikte locaties. Een locatie langs de Zutphensestraat, ter hoogte van de aansluiting op de A50 wordt geregeld genoemd als mogelijk kansrijk. In de Verkeerskaart en de Parkeernota worden Apeldoorn Noord, langs de Zutphensestraat en de Zuidwestpoort genoemd als potentiële locaties; de eerste twee met name gericht op het centrum, de laatste op de attractieparken aan de westkant van de stad. Ook de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020 noemt deze potentiële locaties. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2002 spreekt zich in iets meer bedekte termen uit voor een transferpunt aan de oostkant van de stad, ten behoeve van de bezoekers van het Omnisportcentrum en de binnenstad van Apeldoorn. Verder is, zoals gezegd, in het MER al uitgegaan van een parkeervoorziening op afstand ten behoeve van het Omnisportcentrum.

[2] In concreto: de keuze tussen een verbreding van de Zutphensestraat of een nieuwe verbinding door Zonnehoeve.

2.5 Grondeigendom

De grond op het terrein waar het transferpunt is voorzien, is gedeeltelijk in handen van de gemeente Apeldoorn. Het is voor het kunnen realiseren van een transferpunt op deze locatie van belang dat de gemeente Apeldoorn de benodigde grond in eigendom heeft. Voor deze uitwerking is hier van uit gegaan, hoewel dit in de praktijk mogelijk een langdurig proces kan blijken te zijn.

3 Parkeren

3.1 Carpool, transferpunt en opstapplaats collectief bedrijfsvervoer

Gelet op de uitgangspunten dient bij transferpunt ook een carpoolterrein te worden gerealiseerd. Ten behoeve van carpoolers zijn in eerste instantie circa 50 plaatsen nodig (vergelijkbaar met de huidige capaciteit), maar uitbreiding naar 100 plaatsen in de toekomst is wenselijk. Het transferpunt zelf dient over (maximaal) 1.500 parkeerplaatsen te beschikken.

De maximaal benodigde parkeercapaciteit is afkomstig uit de uitgevoerde parkeerbehoeftebepaling. Hierbij is uitgegaan van één transferpunt ten behoeve van het Omnisportcentrum. Het is evenwel ook mogelijk dan vanaf meerdere transferpunten vervoer van en naar het Omnisportcentrum plaats vindt. Dit is bijvoorbeeld een mogelijkheid wanneer de gemeente ook kiest voor een transferpunt aan de westkant van de stad. Dit is het principe van een netwerk van kleinere, elkaar aanvullende transferpunten. Dit betekent dan wel dat de kosten voor het regelen van het natransport hoger zullen zijn dan wanneer vanaf één locatie wordt gereden. Daarnaast is een goede verwijzing vanaf de hoofdwegenstructuur een voorwaarde om mensen gebruik te laten maken van de verschillende transferpunten. Met name geldt dit wanneer bijvoorbeeld bezoekers van het Omnisportcentrum uit het westen dienen te worden opgevangen op een transferpunt aan de westkant van de stad.

In tegenstelling tot het parkeergedeelte voor het transferpunt, is het carpoolgedeelte het gehele jaar door operationeel. Geadviseerd wordt een ontwerp te maken op twee kwaliteitsniveaus. Ten eerste voor het dagelijks (carpool)gebruik een terrein uitgevoerd in vaste verharding en voorzien van fietsstalvoorzieningen. De overige benodigde capaciteit kan op een lager kwaliteitsniveau worden aangeboden. Dit overloopterrein kan worden voorzien van een andere verharding, waardoor dit deel van het terrein een groene uitstraling houdt.

Het is ook mogelijk vanaf het transferpunt tijdens de ochtend- en avondspits collectief bedrijfsvervoer te realiseren naar bedrijven en kantoren in de binnenstad (voor verkeer vanuit Apeldoorn en vanuit de richting Zwolle mogelijk ook naar de Ecofactorij). Werknemers kunnen dan gebruik maken van de parkeercapaciteit op het transferpunt, waarna zij met besloten busvervoer naar hun werkplek worden gebracht. De voordelen voor de werknemer zijn een parkeerplaatsgarantie en geen kans op congestie (wanneer het natransport kan beschikken over vrije infrastructuur; zie verder). Het transferium Arnhem Gelredome hanteert een systeem van abonnementen met bedrijven. Bedrijven kunnen dan voordelig parkeerplaatsen 'kopen' voor hun personeel, zodat het personeel gegarandeerd over een parkeerplaats kan beschikken. Ook andere transferia hanteren een dergelijk systeem. Bij de implementatie van bedrijfsvervoer vanaf het transferpunt is een belangrijke coördinerende en voorlichtende rol weggelegd voor het Vervoers Coördinatie Centrum. Eerst dient echter

een draagvlakonderzoek te worden uitgevoerd om de potentiële omvang van het gebruik te bepalen.

3.2 Inrichting

In het algemeen geldt dat het transferpunt dient te worden vormgegeven als 'bescheiden blikvanger'. Komende vanaf de A50 moet het terrein opvallen, maar het mag niet detoneren met de omgeving. Extreme hoogbouw is in dit opzicht dan ook niet wenselijk. Wel kan bijvoorbeeld de gekrulde geluidwal aan de overzijde (Lupineweg) worden 'gekopieerd', waardoor het transferpunt de aandacht trekt en waardoor teven de poortwerking van de Zutphensestraat als oostelijke invalsroute wordt versterkt.

De inrichting van het transferpunt moet aansluiten bij het gebruik. Bij de voorliggende locatie is een duidelijk onderscheid te maken tussen het reguliere wekelijks gebruik en het gebruik tijdens (top)sportevenementen in het Omnisportcentrum.

Het gedeelte van parkeerplaatsen dat frequent gebruik wordt, met name voor het carpoolgebruik, worden bij voorkeur uitgevoerd in asfalt. Deze plaatsen zijn het gehele jaar door in gebruik. Dit frequente gebruik en het streven om carpoolers goede faciliteiten te bieden, rechtvaardigt de toepassing van asfalt. Naar verwachting zal het aantal benodigde plaatsen voor carpoolers ook voldoende zijn om het aantal bezoekers van de binnenstad op koopavonden en zaterdagen te verwerken.

Aanvullende voorzieningen die wenselijk zijn met oog op carpoolgebruik zijn:
- fietsenstallingen;
- beperkte overdekte wachtruimte;
- informatiebord.

De bezoekers die met de auto naar de carpoolplaats komen, kunnen in geval van regen in het eigen voertuig wachten. Voor de gebruikers die de fiets als voortransportmiddel gebruiken is een overdekte wachtruimte (bijvoorbeeld een bushokje) wenselijk. Voor de gebruikers met bestemming de binnenstad is het belangrijk dat informatie beschikbaar is over (de frequente/vertrektijden) van het natransport.

De parkeerplaatsen op het gedeelte dat als overloop voor het Omnisportcentrum wordt gebruikt, worden maar enkele keren per jaar gebruikt. De relatief hoge kosten van een asfaltverharding en de aantasting van het groene karakter maken het niet wenselijk het gehele terrein in asfalt aan te leggen. Volstaan kan worden met een betonnen grondtoepassing met openingen waar het gras doorheen kan groeien (zogenaamde grasbetonstenen). Een dergelijke oplossing wordt ook toegepast bij het transferium in Renesse (900 parkeerplaatsen; afbeelding 6), dat eveneens een beperkte openstelling kent (half mei tot half september).

3.3 Inzet PRIS

Sinds 2000 is in Apeldoorn een Parkeerroute informatiesyteem (PRIS) operationeel. Het doel van het PRIS is het beperken van (overlast door) zoekverkeer door verkeer snel naar een vrije parkeerplaats te geleiden. Hiertoe wordt op verschillende keuzepunten dynamische informatie gegeven, op andere punten ondersteund door statische informatie (afbeeldingen 8, 9 en 10). Statische route-informatie betreft de naam van het gebied dan wel de parkeervoorziening en de verwijsrichting (windrichting). Dynamische route-informatie wordt gegeven per gebied of parkeervoorziening en heeft betrekking op het aantal vrije plaatsen (voorspelling). Ook kan het PRIS de teksten Gesloten, Vol of Vrij aangeven, of niets (gedoofd). De gegevens voor het PRIS worden verzameld door middel van lussen in het wegdek en door de exploitant van de parkeervoorzieningen. Het PRIS verwerkt deze gegevens en houdt rekening met onder meer het verloop van de bezetting en de afstand van het bord tot de parkeervoorziening.

Het PRIS is in wezen een flexibel systeem en leent zich daarom ook uitstekend om ingezet te worden ten behoeve van de verwijzing naar de transferpunten op die tijdstippen dat deze operationeel zijn. Op deze tijdstippen worden automobilisten dynamisch verwezen naar het transferpunt, wanneer de parkeercapaciteit bij het Omnisportcentrum vol is (of dreigt te raken). Hierbij heeft het de voorkeur in de verwijzing de naam van het evenement op te nemen; dit is waar de bezoekers op afkomen, de naam 'Omnisportcentrum' is voor hen van minder belang.
Het is daarnaast mogelijk om statische borden te plaatsen langs de belangrijkste invalswegen, met bijvoorbeeld de tekst 'Parkeren wielerwedstrijd: volg transferpunt', en daarnaast informatie over bijvoorbeeld tarieven en het natransport. Deze aspecten dienen in een later stadium te worden uitgewerkt in overleg met het Omnisportcentrum.

Ook op koopavonden en zaterdag kunnen automobilisten met behulp van het PRIS naar het transferpunt worden geleid. Bezoekers krijgen, afhankelijk van de locatie waar zij zich bevinden, informatie over de parkeercapaciteit in het centrum en over de parkeergelegenheid op en het natransport vanaf het transferpunt. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen, wordt de informatie op een hoger aggregatieniveau aangeboden. Het aangeven van de tekst 'Parkeren centrum vol' heeft de voorkeur boven het aangeven van het beschikbare aantal plaatsen, aangezien dit laatste naar verwachting aanleiding geeft om toch door te rijden naar het centrum, ook al is het aantal plaatsen dat wordt aangegeven beperkt. Dit vergt derhalve een aanpassing aan het PRIS, welke technisch goed realiseerbaar is.

3.4 Tarieven en flankerende maatregelen

Hoewel het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de bestemming bepalender is voor het succes van een transferpunt dan het geldende parkeertarief, speelt dit laatste wel degelijk een belangrijke rol. Automobilisten blijken in de praktijk gevoelig voor prijsmaatregelen en zullen geneigd zijn een goedkopere oplossing te prefereren boven een dure. Dit houdt in, dat het parkeren op het transferpunt goedkoper dient te zijn dan parkeren op de bestemming. Ook speelt het betalingsgemak een rol. De voorkeur gaat uit naar een gecombineerd tarief voor parkeren en natransport, zoals dat bijvoorbeeld ook het geval is bij de WinkelExpress te Utrecht en bij de diverse pilottransferia in Nederland. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kosten op een aantal transferpunten.

Plaats	Capaciteit	Kosten
Amsterdam	500 (maximaal 2000)	Parkeren + OV € 5,50 (2 OV-kaartjes)
Groningen	250 (maximaal 1000)	Parkeren + OV € 1,80 (maximaal 5 personen)
Renesse	900	Parkeren + OV gratis
Hoorn	550 (maximaal 670)	Parkeren € 0,40 (in combinatie met treinreis)
Arnhem	645	Parkeren + OV € 2,50 (maximaal 4 personen)
Utrecht	600 (uitbreidbaar)	Parkeren + OV € 3,40
Leiden	210 (uitbreiding mogelijk) (tevens carpoolplaats)	Parkeren gratis; OV Den Haag € 3,63; OV Leiden normaal tarief

(www.transferia.nl)

4 Natransport

Natransport is alleen van toepassing wanneer parkeerders op het transferpunt collectief vervoerd moeten worden naar hun bestemming. Deze bestemming is in ieder geval het Omnisportcentrum, en mogelijk het centrum (bezoekers en werknemers). Ten behoeve van de carpoolfunctie is geen natransport nodig; hier stappen automobilisten over op een andere auto, om gezamenlijk (met één auto) naar de werkplek te rijden.

Ten behoeve van de doelgroepen die natransport behoeven zijn in beginsel vier oplossingsrichtingen denkbaar:

- geen natransport (benenwagenvariant);
- geleid vervoersysteem, railgebonden;
- geleid vervoersysteem, weggebonden (people mover);
- ongeleid vervoersysteem, weggebonden.

4.1 Geen natransport (benenwagenvariant)

Op de eerste plaats kan er voor worden gekozen geen natransport in te stellen vanaf het transferpunt. Dit houdt in, dat parkeerders de afstand tussen het transferpunt en het Omnisportcentrum te voet moeten afleggen. Hoewel deze afstand niet groot is (circa 1.500 meter), is deze variant als enige oplossingsrichting op meerdere punten niet wenselijk. Op de eerste plaats zal niet iedere bezoeker in staat zijn een dergelijke afstand te lopen (denk bijvoorbeeld aan de doelgroepen ouderen en gehandicapten). Op de tweede plaats wordt het gebruik van een transferpunt tamelijk onaantrekkelijk, wanneer na het parkeren (of na het bijgewoonde evenement in het Omnisportcentrum) eerst een wandeling op het programma staat. Bovendien past het niet bij een ambitieus project als het Omnisportcentrum. Op de vierde derde biedt deze variant geen oplossing voor bezoekers van de binnenstad of werknemers van kantoren in het centrum. Deze bezoekers kunnen niet langs de Zutphensestraat lopen. Gelet op het drukke verkeer zal dit tot chaotische en onveilige toestanden leiden.

Voor de toekomstige bewoners van de wijk Zonnehoeve is de Benenwagenvariant wel een wenselijke oplossingsrichting. In de plannen voor deze wijk is rekening gehouden met een voetgangersverbinding door de wijk. Door deze aan te laten sluiten op de carpoolvoorziening ontstaat een aantrekkelijke looproute voor carpoolers naar de carpoolvoorziening.

De Benenwagenvariant is derhalve een oplossingsrichting die mogelijkheden biedt, maar welke dient te worden aangevuld met één van de onderstaande oplossingsrichtingen.

4.2 Geleid vervoersysteem, railgebonden

Gelet op het low profile karakter van het transferpunt en de in de tijd sterk wisselende vervoersstromen, ligt een railgebonden oplossing niet voor de hand. Het systeem zou volledig moeten worden gebouwd op de piekbelasting tijdens grote evenementen bij het Omnisportcentrum. Dat zou betekenen dat veel dure voertuigen moeten worden aangekocht, die in de dalmomenten niet op andere locaties kunnen worden ingezet. De kosten van een dergelijk systeem zijn derhalve hoog, de flexibiliteit daarentegen laag.

Verder kan het transferpunt langs de Zutphensestraat, ter hoogte van de aansluiting op de A50 voor deze vervoersoplossing slechts in beperkte zin een rol spelen. De afstand tot de spoorlijn is te groot en bovendien is er geen voorstadshalte gepland aan de stadrand.[3]

Wel kan de te realiseren voorstadshalte De Maten/Omnisport een rol vervullen bij de aan- en afvoer van bezoekers die per trein op Apeldoorn centraal station aankomen. Er wordt in de plannen nu uitgegaan van een halfuursdienst. Bij grote activiteiten in het Omnisportcentrum behoort een verhoging van de frequentie of een aparte treinpendel tot de mogelijkheden (vergelijk de extra treindiensten naar het stadion bij belangrijke wedstrijden). Dit betreft echter een vorm van natransport waarbij het transferpunt geen functie vervult.

4.3 Geleid vervoersysteem, weggebonden (people mover)

Een derde mogelijkheid heeft recentelijk een aantal malen de plaatselijke pers gehaald. Het betreft de inzet van een geleid weggebonden vervoersysteem tussen het transferpunt en het Omnisportcentrum, eventueel als onderdeel van een verbinding tussen het centraal station, via het Omnisportcentrum, de wijk Zonnehoeve en het transferpunt richting de Ecofactorij. Het betreft een systeem met people movers: kleine, onbemande voertuigen op een volledig vrije baan, vergelijkbaar met het systeem dat wordt gehanteerd bij het bedrijventerrein Rivium in Capelle aan den IJssel of tijdens de afgelopen Floriade in de Haarlemmermeer (afbeeldingen 11 en 12).

[3] Eén van de twee ontwikkelingsvisies voor de Stedendriehoek (Groene Valleistad) houdt rekening met een voorstadshalte te hoogte van de Ecofactorij. In dat geval zou een transferpunt mogelijk interessant kunnen zijn. Dit transferpunt is dan goed bereikbaar vanaf de A50 (aansluiting Zutphensestraat) en vanaf de A1 (aansluiting Voorst). Er is echter nog onvoldoende duidelijkheid over de uitkomsten van het Stedendriehoek-debat, zodat deze oplossing hier verder niet wordt uitgewerkt.

Een dergelijk systeem werkt imagoverhogend en past binnen een moderne stad: het is nieuw, 'sexy' en verzekerd van publiciteit. Daarentegen is het ook relatief kostbaar.

AGV acht de toepassing van people movers voor het vervoer van mensen tussen het transferpunt en het Omnisportcentrum op dit moment (komst Omnisportcentrum) niet haalbaar, op grond van dezelfde argumenten die ook gelden voor de hiervoor genoemde railgebonden vervoersoplossingen. Er is sprake van een concentratie van de vraag tijdens een beperkt aantal piekmomenten. Buiten die momenten is het systeem in principe 'werkloos'. Een flexibele toepassing van het materieel (tijdens daluren inzet op een ander traject) ligt niet voor de hand.

Eén en ander kan in de toekomst mogelijk veranderen wanneer functies in het gebied worden toegevoegd, waardoor een gelijkmatigere vervoersvraag tussen het transferpunt en het Omnisportcentrum ontstaat. In dit kader wordt ook wel eens gedacht aan een stadsdistributiecentrum aan de snelweg, ter hoogte van het bedrijventerrein Ecofactorij. Hier is nu nog geen zicht op. Indien een dergelijke ontwikkeling zich zou voordoen, is nader onderzoek nodig om het meest geschikte vervoerssysteem te bepalen.

4.4 Ongeleid vervoersysteem, weggebonden

Een vierde mogelijkheid betreft een ongeleid weggebonden vervoersysteem. In principe gaat het dan over busvervoer. Mogelijkheden zijn dan het gebruiken van het reguliere openbaar vervoer, dan wel het instellen van een aanvullende buspendel. [4]

Uitgangspunten bij het natransport zijn dat sprake is van een rechtstreekse, frequente en snelle verbinding naar de bestemming (in eerste instantie het Omnisportcentrum, mogelijk ook de binnenstad van Apeldoorn en kantorenconcentraties in het centrum). Het wordt niet wenselijk geacht gebruik te maken van het bestaande openbaar vervoersysteem; de huidige verbinding (lijn 114 naar Zutphen) rijdt slechts 2 x per uur. In de toekomst dient een nieuwe busontsluiting te worden gerealiseerd naar Zonnehoeve, welke in principe een kwartierdienst zal kennen. Ook deze frequentie is tijdens de piekmomenten onvoldoende. Er is dus een systeem nodig met aanvullend busvervoer op piekmomenten: tijdens grote evenementen richting het Omnisportcentrum, mogelijk op koopavonden en zaterdag richting het centrum en mogelijk tijdens de spitsperioden richting kantorenconcentraties.

De MER noemt het realiseren van een weg door de wijk Zonnehoeve als één van de mogelijke ontsluitingsvarianten. Met betrekking tot de vormgeving en de inrichting van deze twee routes dienen nog keuzes te worden gemaakt. Zo dient nader afgewogen te worden of deze weg vormgegeven dient te worden conform een 30 km-weg dan wel een 50 km-weg. Be-

[4] Deze busverbinding is noodzakelijk vanwege het uitgangspunt dat de gemeente hanteert, dat de maximale loopafstand tot een OV-halte 450 meter bedraagt.

sluitvorming in dit kader vindt plaats in het kader van het MER. In principe zijn er vier opties voor de inrichting en de vormgeving van beide routes:

	Zutphensestraat	Nieuwe verbinding door Zonnehoeve (30/50 km)
1	2x2 rijstroken	2x1 rijstroken
2	2x1 rijstroken (huidige situatie)	2x1 rijstroken
3	1x2 rijstroken (éénrichtingsverkeer stadinwaarts)	1x2 rijstroken (éénrichtingsverkeer staduitwaarts)
4	1x2 rijstroken (éénrichtingsverkeer stadinwaarts)	2x1 rijstroken

Een mogelijk routing voor de bus, welke hierna wat verder wordt uitgewerkt, is uitgebeeld op afbeelding 13. Ook hier geldt dat besluitvorming in een later stadium aan de orde is. Het kan bijvoorbeeld gaan om de volgende alternatieven:

- staduitwaarts via de Molenstraat – Kanaal Noord - Wapenrustlaan – Zutphensestraat; of
- staduitwaarts via de Stationsstraat – Deventerstraat – Zutphensestraat; en
- stadinwaarts via het transferpunt – nieuwe verbinding Zonnehoeve – Laan van Erica – Matenpoort – Kanaal Zuid – Kanaal Noord – Molenstraat.

Het gaat dan op de eerste plaats om de reguliere route voor de buslijn naar Zonehoeve, welke op bepaalde momenten ook kan worden gebruikt voor aanvullende buspendel vanaf het transferpunt richting het centrum van Apeldoorn. Delen van de route kunnen bovendien worden gebruikt voor buspendel tussen het transferpunt en het Omnisportcentrum. Deze bussen kunnen dan het 'rondje' transferpunt – nieuwe verbinding Zonnehoeve – Laan van Erica – Omnisportcentrum – Zutphensestraat – transferpunt maken. Ook kunnen de afzonderlijke onderdelen van deze route (Zutphensestraat dan wel nieuwe verbinding) in beide richtingen worden bereden tussen het transferpunt en het Omnisportcentrum.

Welke ontsluitingsvariant gekozen wordt, is onder meer afhankelijk van de gekozen inrichtingsvorm voor de Zutphensestraat en de nieuwe verbinding, zoals hiervoor in een tabel aangeduid.

4.4.1 Deventerstraat - Zutphensestraat

Het deel van de genoemde mogelijke route voor de bus voor Zonnehoeve (en aanvullend het Omnisportcentrum) staduitwaarts, loopt via de Wapenrustlaan – Zutphensestraat (of via de Deventerstraat – Zutphensestraat). Voorwaarde is wel dat het busvervoer zonder oponthoud het Omnisportcentrum en het centrum van Apeldoorn kan bereiken. Gelet op de huidige en te verwachten congestie op de Zutphensestraat betekent dit, dat in de huidige situatie een aparte voorziening voor de bus langs de Zutphensestraat nodig zou zijn. In de toekomst wordt er van uitgegaan dat maatregelen op de Zutphensestraat dan wel de aanleg van een nieuwe weg door Zonnehoeve, de congestie op de Zutphensestraat doen afnemen. Alleen wanneer geen sprake is van congestie is het reëel om een bus te laten rijden tussen het transferpunt en het Omnisportcentrum en verder richting het centrum van Apeldoorn. Medegebruik van de bus van de reguliere rijstroken houdt oponthoud voor de bus

in, waardoor het gebruik van het transferpunt niet aantrekkelijk is. Richting het centrum van Apeldoorn kan de bus in de toekomst vanaf de Tol gebruik maken van aparte infrastructuur (busstroken) langs de Deventerstraat. Deze worden momenteel aangelegd. Ook het knelpunt bij de Tol zelf wordt al aangepakt in het kader van de Verkeerskaart.

4.4.2 Verbinding door Zonnehoeve

Het deel van de genoemde route stadinwaarts loopt via een nieuwe verbinding door de wijk Zonnehoeve. Deze nieuwe verbinding zou kunnen lopen vanaf het transferpunt, in zuidelijke richting parallel aan de oprit naar de A50 en de rijksweg zelf, afbuigend in westelijke richting ter hoogte van de spoorlijn Apeldoorn – Zutphen en parallel hieraan richting de Laan van Erica. Voor de ontsluiting van het Omnisportcentrum volgt de bus vervolgens een klein stukje de Laan van Erica om vervolgens te halteren bij het Omnisportcentrum. Het natransport richting het centrum volgt vanaf de Laan van Erica de ringweg richting de Laan van Maten, om vervolgens via de busbanen langs de Matenpoort en Kanaal-Zuid, Kanaal-Noord en de Molenstraat richting het centraal station te rijden. Van hieruit zijn de binnenstad en de meeste kantorenlocaties in het centrum te voet te bereiken.

Een ander voordeel is dat de bussen tevens de te realiseren voorstadshalte De Maten/Omnisport kunnen aandoen, waardoor de bereikbaarheid van dit station vanuit de wijk De Maten wordt verbeterd. Dit voordeel is van toepassing op die tijdstippen dat de bussen rijden, maar overwogen kan worden of deze busverbinding permanent kan worden ingezet, ter vervanging van of in aanvulling op de bestaande OV-ontsluiting van dit deel van De Maten (lijn 3 en 4). Hiervoor is aanvullend onderzoek gewenst.

Tot slot kan in deze oplossing een extra halte kan worden gerealiseerd ter hoogte van de kruising van de Barnewinkel met de spoorlijn Apeldoorn – Zutphen. De Barnewinkel vormt een belangrijke langzaam verkeerroute voor verkeer vanuit De Maten richting de A50. Hierdoor ontstaat voor bewoners van het zuidelijk deel van De Maten (in ieder geval de Donken) een snelle openbaar vervoerverbinding richting het Omnisportcentrum en het centrum van Apeldoorn. De betreffende halte dient optimaal toegankelijk te zijn voor zowel fietsers (dus voldoende stallingsmogelijkheden) en voetgangers. Dat betekent in ieder geval een ongelijkvloerse kruising van de Barnewinkel met de spoorlijn. Deze aanvullende mogelijkheid dient nader onderzocht te worden om zicht te krijgen op het te verwachten gebruik van de bushalte en de technische en financiële haalbaarheid.

4.5 Samenvatting en advies natransportsysteem

	Voordelen	Nadelen
4.1 Geen natransport (Benenwagenvariant)	▪ Lage kosten (geen) ▪ Looproute vanuit Zonnehoeve naar carpoolplaats	▪ Niet iedereen kan de afstand lopen ▪ Geen sprake van hoogwaardig natransport
4.2 Geleid vervoersysteem, railgebonden	▪ Gebruik bestaand spoor	▪ Onvoldoende flexibiliteit ▪ Hoge kosten ▪ Geen voorstadshalte aan stadsrand
4.3 Geleid vervoersysteem, weggebonden (people mover)	▪ Innovatief, 'sexy' systeem	▪ Onvoldoende flexibiliteit ▪ Hoge kosten
4.4 Ongeleid vervoersysteem, weggebonden volgens aangeduide route	▪ Rechtstreekse verbinding ▪ Gebruik maken van bestaande busstroken (Deventerstraat) ▪ Geen nieuwe doorsnijding ▪ Versterkte bereikbaarheid voorstadshalte ▪ Extra OV-ontsluiting zuidelijk deel De Maten	▪ Thans alleen mogelijk bij aparte busbaan langs Zutphensestraat; voorwaarde is congestievrije verbinding ▪ Hoge kosten

Op grond van de analyse adviseert AGV de gemeente Apeldoorn de OV-ontsluiting van het Omnisportcentrum verder uit te werken conform de laatste variant, dat wil zeggen een **ongeleid weggebonden vervoersysteem**. Een mogelijke, nader uit te werken routing voor de bus is:

- staduitwaarts via de Molenstraat – Kanaal-Noord - Wapenrustlaan – Zutphensestraat; of
- staduitwaarts via de Stationsstraat – Deventerstraat – Zutphensestraat; en
- stadinwaarts via het transferpunt – nieuwe verbinding Zonnehoeve (30/50 km/uur) – Laan van Erica – Matenpoort – Kanaal-Zuid – Kanaal-Noord – Molenstraat.

Het gaat dan op de eerste plaats om de reguliere route voor de buslijn naar Zonehoeve, welke op bepaalde momenten ook kan worden gebruikt voor aanvullende buspendel vanaf het transferpunt richting het centrum van Apeldoorn. Delen van de route kunnen bovendien worden gebruikt voor buspendel tussen het transferpunt en het Omnisportcentrum.

4.6 Inzet materieel

Met betrekking tot het in te zetten materieel dient onderscheid gemaakt te worden naar de drie mogelijke functies van het transferpunt waarvoor natransport nodig is:

- Inzet ten behoeve van bezoekers Omnisportcentrum op enkele dagen per jaar, bij evenementen wanneer bij het sportcentrum een tekort ontstaat aan parkeercapaciteit.
- Inzet ten behoeve van bezoekers centrum Apeldoorn, op koopavond en zaterdag (nader te onderzoeken).
- Inzet ten behoeve van werknemers bedrijven en kantoren centrum Apeldoorn (nader te onderzoeken).

Omnisportcentrum

Een rekenvoorbeeld helpt om enig gevoel te krijgen voor de omvang van de bezoekersstromen en materieel dat nodig is voor de aan- en afvoer van mensen, alsmede de kosten die hiermee gemoeid zijn. Het grootste deel van de bezoekers van het Omnisportcentrum zal naar verwachting vanaf circa een uur voor aanvang van het evenement op het transferpunt willen parkeren om vandaar uit verder vervoerd te worden. Stel dat uitgegaan wordt van 600 geparkeerde auto's tussen 18:00 en 19:00 uur voor een evenement dat om 19:00 uur begint. Stel verder dat elke auto 2 inzittenden heeft. Er moeten dan dus 1200 mensen in één uur tijd worden vervoerd vanaf het transferpunt naar het Omnisportcentrum (bij 3 inzittenden per auto dus1800 mensen). Verder wordt aangenomen dat normale stadsbussen met een capaciteit van circa 60 personen (staanplaatsen) worden ingezet voor de pendel, en dat een reguliere bus in één uur 4 keer het rondje kan maken (dus 15 minuten per rondje, dat wil zeggen dat de bus 7½ minuut heeft voor de enkele reis, inclusief halteren). Een rekensom laat vervolgens zien dat in dat geval 5 bussen ingezet moeten worden (zowel vòòr als na de activiteit). Bij drie inzittenden zijn dat er al 8.

Evenzo kan het sommetje gemaakt worden voor een situatie waarbij minibusjes worden ingezet met een capaciteit van 20 personen (zitplaatsen, want staplaatsen niet mogelijk in dit type bus), die hierdoor een sneller rondje kan rijden waardoor 5 rondjes per uur mogelijk zijn: bij 1200 te vervoeren mensen zijn 12 busjes nodig, bij 1800 personen 18. En voor gelede bussen met een capaciteit van 100 personen (staplaatsen) en drie rondjes per uur (langere halteertijd in verband met meer passagiers): 4 bussen bij 120 personen en 6 bussen bij 1800 personen.

Het aantal in te zetten bussen is derhalve aanzienlijk. Dit heeft te maken met het feit dat de vervoersvraag zich concentreert in een zeer korte periode (1 uur). In dat uur zijn dus veel bussen nodig. Hierdoor is de wachttijd in alle hiervoor genoemde situaties ook erg kort. In wezen is hierdoor sprake van een vrijwel continue vervoersstroom van mensen. Eventueel kan het vervoer na het evenement terug naar het transferpunt met minder bussen worden uitgevoerd; een iets langere wachttijd is dan niet zo erg, men kan immers niet meer te laat komen voor de activiteit maar is op weg naar huis. Dit zijn zaken die nader dienen te worden uitgewerkt. Het kan zinvol zijn hierover afspraken vast te leggen in de voorwaarden voor wedstrijden of evenementen in het Omnisportcentrum.

Bovengenoemde voorbeelden zijn samengevat in onderstaande tabel.

	Reguliere bus Capaciteit 60 personen (staanplaatsen) 4x per uur (omlooptijd 15 min.)		Minibus Capaciteit 20 personen (zitplaatsen) 5x per uur (omlooptijd 12 min.)		Gelede bus Capaciteit 100 personen (staanplaatsen) 3x per uur (omlooptijd 20 min.)	
	Aantal bussen	Wachttijd	Aantal bussen	Wachttijd	Aantal bussen	Wachttijd
2 inzittenden	5	Ca. 3 minuten	12	1 minuut	4	Ca. 5 minuten
3 inzittenden	8	Ca. 2 minuten	18	<1 minuut	6	Ca. 3,5 minuten

Bezoekers centrum Apeldoorn

Op de tweede plaats kan het transferpunt worden gebruikt door bezoekers van het centrum van Apeldoorn op koopavonden en op zaterdag, wanneer de bereikbaarheid van het centrum onder druk staat. Hierbij is een afwijkende insteek gekozen, omdat niet bekend is hoe groot de bezoekersstromen zijn met een herkomst buiten Apeldoorn. Het te verwachten gebruik is voor deze doelgroep derhalve in dit stadium nog niet te bepalen. Hiervoor is een draagvlakonderzoek nodig onder de bezoekers van het centrum op genoemde tijdstippen. De gekozen insteek gaat daarom uit van het minimale kwaliteitsniveau dat geboden moet worden, in termen van maximale wachttijd op het transferpunt. Hierbij is vooral gekeken naar de bestaande voorbeelden van transferia en transferpunten en de ervaringen die men hier heeft opgedaan. Als maximale wachttijd geldt circa 10 minuten. Bij een langere wachttijd is een overstap voor de meeste reizigers niet meer interessant. Dat betekent dat met een minimale frequentie van 6 x per uur moet worden gereden. De omvang van de reizigersstroom bepaalt vervolgens het aantal benodigde bussen om deze frequentie te kunnen realiseren.

In principe kan voor deze doelgroep en op deze tijdstippen gebruik worden gemaakt van het reguliere openbaar vervoer van en naar Zonnehoeve, zoals hiervoor reeds beschreven. Afhankelijk van de gekozen frequentie voor deze buslijn dient bekeken te worden of een verhoging van de frequentie op koopavonden en zaterdagen gewenst is.

Werknemers kantoren centrum Apeldoorn

Zoals gezegd dient ook voor deze doelgroep eerst het draagvlak te worden bepaald. Indien voldoende draagvlak aanwezig is om het transferpunt ook te gebruiken als verzamelplaats voor collectief bedrijfsvervoer richting bedrijven en kantoren in het centrum van Apeldoorn, zullen afspraken moeten worden gemaakt met de afzonderlijke (of samenwerkende) bedrijven over onder meer het laten rijden van bijvoorbeeld bedrijfsbusjes. In principe zou hiervoor de nieuwe verbinding door Zonnehoeve worden gebruikt, maar nader onderzoek omtrent de wenselijkheid van medegebruik van deze businfrastructuur door collectief bedrijfsvervoer is wenselijk. Hierbij dient verder gekeken te worden naar onder meer de aanvangstijden bij de verschillende bedrijven en kantoren. Het Vervoers Coördinatie Centrum kan hierbij een stimulerende en coördinerende rol spelen.

Globale kostenindicatie

Het is in dit stadium niet mogelijk een volledige kostenraming te geven, aangezien nog teveel zaken met betrekking tot parkeren, natransport en inrichting onduidelijk zijn. Wel is een aantal kentallen te geven die bij het bepalen van het kostenniveau behulpzaam kunnen zijn. Hierbij is onderscheid te maken tussen het type voertuig (12/18 meterbussen, 20 persoons voertuigen, 9 persoons voertuigen) dat wordt ingezet. Deze kentallen zijn in onderstaande tabel weergegeven. Het basisjaar hierbij is 2002.

	12/18 meter	20 persoons	9 persoons
Vaste kosten	€ 75,--	€ 45,--	€ 25,--
Variabele kosten (per km.)	€ 0,45 (12 m.) / € 0,71 (18 m.)	€ 0,45	
Bij inzet van een uur en een af te leggen afstand van circa 7 kilometer (retour) en uitgaande van het scenario met 2 inzittenden per parkerende auto bedragen de kosten:			
	€ 450,-- (12 m.) / € 360,-- (18 m.)	€ 730,--	€ 560,--

Hierbij gelden verder de volgende kanttekeningen:

- 20 persoonsvoertuigen zijn schaars. Vervoerbedrijven (Connexxion, taxibedrijven) hebben ze vaak wel, maar meestal maar enkele en meestal bedoeld voor VIP-vervoer. Het lijkt derhalve niet realistisch hier van uit te gaan.
- Het maakt nogal wat uit of je een bus(je) laat rijden door een taxibedrijf of een openbaar vervoerder. Het all-in-tarief van het 9-persoonsvoertuig is van een bedrijf in de taxibranche, de overige tarieven zijn uit de OV-branche. Ook het soort contract dat gesloten wordt kan in de kosten schelen. De cijfers dienen derhalve slechts ter indicatie.
- Het uurtarief van een 12/18-m-voertuig is een all-in-tarief, inclusief overhead.
- Er is van uitgegaan dat sportevenementen niet op werkdagen en niet tijdens drukke uren plaatsvinden.

4.7 Totale vervoerplaatje

Het totale vervoerplaatje ziet er als volgt uit (te lezen als: *'van transferpunt naar ...., tijdens..., via..., door middel van...'*).

		...naar...					
		Omnisportcentrum		Centrum (bezoekers)		Centrum (werknemers)	
Van transferpunt...	...tijdens ...	Grote evenementen	Dal	Koopavonden/zaterdag	Overige tijdstippen	Spits	Dal
	...via...	Nieuwe verbinding Zonnehoeve dan wel Zutphensestraat		Nieuwe verbinding Zonnehoeve – Matenpoort – Kanaal Zuid – Kanaal Noord - Molenstraat			N.v.t.
	...door middel van...	Aparte buspendel + 'Benenwagenvariant'	Reguliere buslijn Zonnehoeve	Reguliere buslijn Zonnehoeve, eventueel hogere frequentie	Eigen vervoer of regulier OV, deel De Maten mogelijk via busverbinding Zonnehoeve (aparte halte nader te onderzoeken)	Collectief bedrijfsvervoer	Regulier busvervoer

5 Voorzieningen

In dit hoofdstuk wordt een aantal potentiële voorzieningen genoemd die op of bij het transferpunt gerealiseerd kunnen worden. De eis van voldoende parkeergelegenheid staat boven alles en is hiervoor reeds aan de orde gesteld. In dit hoofdstuk gaat het om *aanvullende* voorzieningen. Dit type voorzieningen heeft tot doel het gebruik van het transferpunt aantrekkelijk te maken. De keuze van het type voorzieningen is ingegeven door de karakteristieken van het transferpunt, zoals beschreven in deze rapportage. Dat betekent, dat verschillende doelgroepen op verschillende tijdstippen gebruik maken van het transferpunt. Ook betekent het, dat de voorzieningen low profile dienen te zijn, net als het transferpunt zelf. Dit vraagt derhalve om flexibiliteit; uitbreiding van het voorzieningenpakket is altijd mogelijk.

Daarnaast wordt specifiek ingegaan op de sociale veiligheid op het transferpunt, aangezien dit in de praktijk als één van de belangrijkste succes/faalfactoren van transferpunten naar voren komt.

5.1 Voorzieningenniveau

In de Verkenning transferpunten is onderscheid gemaakt naar vier voorzieningenniveaus:

- *Faciliterend* voor de gebruikers van het transferpunt.
- *Faciliterend – plus* met extra voorzieningen en/of uitstraling om het gebruik van het transferpunt 'op te krikken'.
- Voorzieningen die *medegebruik* maken van de faciliteiten van een transferpunt.
- Voorzieningen die in feite de *drager* (en aanleiding) voor een transferpunt zijn.

In het geval van een low profile transferpunt zoals in deze rapportage bedoeld, zijn de laatste twee voorzieningenniveaus niet aan de orde. De voorzieningen bij het transferpunt langs de Zutphensestraat zijn in principe faciliterend aan de gebruikers. Mogelijk kan dit in de toekomst worden uitgebouwd tot het niveau faciliterend-plus, waarbij extra voorzieningen worden toegevoegd. In onderstaand overzicht wordt een indicatie gegeven van de meest wenselijke voorzieningen en faciliteiten bij dit type transferpunten. Het overzicht is niet uitputtend.

Voorzieningen-niveau	*Woon – Recreatie (bezoekers Omnisportcentrum)*	*Woon –Winkel (bezoekers centrum op koop-avonden en zaterdag)*	*Woon – Werk (werknemers kantoren centrum)*
Faciliterend	▪ wachtruimte ▪ toiletten ▪ informatie over bestemming	▪ wachtruimte ▪ toiletten ▪ informatie over bestemming	▪ wachtruimte ▪ toiletten
Faciliterend – Plus	▪ wachtruimte ▪ toiletten ▪ informatie over bestemming ▪ ticketverkoop ▪ lectuur-tabak-snoep	▪ wachtruimte ▪ toiletten ▪ informatie over bestemming ▪ lectuur-tabak-snoep recreatie	▪ wachtruimte ▪ toiletten ▪ lectuur-tabak-snoep gemakssupermarkt ▪ kleine cadeauartikelen ▪ ambachtelijke diensten (stomerij, hakkenbar etc.) ▪ boodschappendienst ▪ car-fitter ▪ kinderopvang

5.2 Voorzieningen ten behoeve van carpoolers

Ten behoeve van het gebruik door carpoolers is een eenvoudige wachtruimte een wenselijke voorziening. Het betreft een overdekte, bij voorkeur verwarmde voorziening waar carpoolers op hun medereizigers kunnen wachten. In deze wachtruimte kan tevens een toiletvoorziening worden ondergebracht, alsmede een koffie/frisdrank-automaat en een telefoon. Ook een carpool-informatiebord is gewenst.

5.3 Voorzieningen ten behoeve van transferanten

Het is belangrijk dat de voorzieningen worden afgestemd op het gebruik dat ervan wordt gemaakt (frequentie), en op degene die er gebruik van maakt (doelgroep). De transferanten kunnen worden onderverdeeld in drie groepen:

- bezoekers evenementen Omnisportcentrum;
- bezoekers centrum Apeldoorn (potentieel);
- werknemers bedrijven en kantoren centrum Apeldoorn (potentieel).

De hiervoor genoemde voorzieningen voor carpoolers zijn ook wenselijk voor de drie groepen transferanten, dat wil zeggen een overdekte wachtgelegenheid, een toilet en een koffie/frisdrankautomaat. Daarnaast dient op het transferpunt informatie beschikbaar te zijn over de bestemming (zie ook afbeelding 14). Voor bezoekers van het Omnisportcentrum kan dat zijn informatie over de wedstrijden of evenementen. Bezoekers van het centrum van Apeldoorn hebben baat bij een goede plattegrond en informatie over winkels en horecagele-

genheden. Voor werknemers van bedrijven en kantoren die het transferpunt gebruiken als verzamelplaats voor collectief bedrijfsvervoer is dit aspect minder van toepassing.

Ook kan een mogelijkheid voor ticketverkoop bijdragen aan het gebruiksgemak van het transferpunt, en dus aan de aantrekkelijkheid ervan. Deze voorziening geldt alleen voor bezoekers van het Omnisportcentrum. Door hen al op het transferpunt in de gelegenheid te stellen kaarten te kopen voor de activiteit die ze gaan bijwonen, hoeven zij bij het sportcentrum niet meer in de rij te staan. Het is wel van belang dat deze mogelijkheid helder wordt gecommuniceerd (zie volgend hoofdstuk).

Aangezien het transferpunt niet permanent, maar slechts op bepaalde dagen en tijdstippen wordt gebruikt (afgezien van de werknemers die het transferpunt dagelijks kunnen gebruiken als opstaplocatie voor collectief bedrijfsvervoer), is het zaak de voorzieningen low profile aan te bieden. Een vaste (gebouwde) voorziening heeft als nadeel dat deze met grote regelmaat verlaten zal zijn, hetgeen vandalisme in de hand kan werken. Een alternatief is een flexibele voorziening, bijvoorbeeld in de vorm van een verrijdbare kiosk. Deze kan op tijdstippen dat het transferpunt niet in gebruik is, worden gestald.

5.4 Sociale veiligheid

Veiligheid is één van de belangrijkste succesfactoren van een transferpunt. Mensen moeten het gevoel hebben dat ze veilig van het transferpunt gebruik kunnen maken. Ook moeten ze hun auto veilig kunnen stallen en willen ze deze graag weer in goede staat terug vinden. Om hier voor te kunnen zorgen, zijn aspecten als een goed verlichte en bewegwijzerde route van parkeerplaats tot wachtgelegenheid en bushalte van triviaal belang. Ook door middel van beplanting kan al winst geboekt worden: zorg bijvoorbeeld voor een lage, niet te dichte begroeiing. Ten aanzien van het parkeren is bewaking gewenst op die momenten dat het transferpunt het meest intensief wordt gebruikt. Op tijdstippen dat fysieke bewaking niet aanwezig is, kan de veiligheid worden bevorderd door gebruik te maken van cameratoezicht.

Op zich dragen twee zaken reeds bij aan de sociale veiligheid op het transferpunt. Op de eerste plaats is het gelegen in de directe nabijheid van een woonwijk (Zonnehoeve). Op de tweede plaats kan een deel van het terrein dagelijks worden gebruikt door carpoolers. Er is derhalve voortdurend sprake van 'aanloop', wat de sociale veiligheid ten goede komt.

6 Marketing en communicatie

Het concept transferpunten is nieuw in Apeldoorn. Daarom moeten de uitgangspunten en voordelen effectief gecommuniceerd worden naar de diverse doelgroepen. Omdat het gebruik van transferpunten een keuzealternatief is voor de automobilist, is sprake van gedrags-beïnvloeding. Om de mogelijkheden van transferpunten bij potentiële gebruikers onder de aandacht te brengen, is een goed marketing- en communicatieplan essentieel.

Marketing en communicatie dienen optimaal op de doelgroep te worden afgestemd. Het transferpunt langs de Zutphensestraat, ter hoogte van de aansluiting op de A50, richt zich zoals gezegd primair op bezoekers van het Omnisportcentrum, en heeft daarnaast mogelijk een functie voor bezoekers van het centrum van Apeldoorn en van werknemers van bedrijven en kantoren, als verzamelplaats voor collectief bedrijfsvervoer (secundaire functies). In dit hoofdstuk staat de primaire functie van het transferpunt centraal. Waar nodig zal stil worden gestaan bij de twee secundaire functies.

6.1 Kenmerken van de doelgroep in kaart brengen

Op de eerste plaats is het van belang de kenmerken van de doelgroep in kaart te brengen. Wie zijn de potentiële gebruikers van het transferpunt: man/vrouw, leeftijd, leefstijl, inkomen, wensen en behoeften, et cetera. Dit is van belang voor onder andere de gevoeligheid voor bepaald marketingacties en de manier van communiceren met de doelgroep. Een vergelijkend onderzoek onder bezoekers van andere sportcomplexen en het uitvoeren van een bezoekersanalyse direct na opening van het Omnisportcentrum zijn instrumenten die kunnen worden ingezet.

6.2 Formuleren van de doelstellingen

Verder is het van belang dat in overleg met alle betrokkenen wordt vastgelegd wanneer het transferpunt geslaagd is, met andere woorden: wat zijn de doelstellingen en wanneer worden deze als gehaald beschouwd? Het vooraf gezamenlijk vasteggen van de doelstellingen is belangrijk, omdat hiermee een kader wordt gecreëerd waar het succes van het transferpunt kan worden opgehangen. Dit maakt besluitvorming over het al dan niet continueren van een proef met het transferpunt makkelijker. Mogelijke doelstellingen zijn het terugdringen van het autogebruik, het bereiken van een hoge mate van tevredenheid onder de doelgroep en het verbeteren van de exploitatie van het openbaar vervoer. Voor het Omnisportcentrum is het oplossen van het parkeerprobleem tijdens piekmomenten een belangrijke doelstelling. Voor de secundaire functie ten aanzien van de binnenstadsbezoekers gelden andere doelstellingen, bijvoorbeeld het tot een aanvaardbaar niveau terugdringen van de

reistijd vanaf de rand van de stad tot aan het centrum. Voor de bedrijven gelden mogelijk weer andere doelstellingen.

6.3 Optuigen van de marketing- en communicatiestrategie

Voor veel mensen is een transferpunt een onbekend product. De markt hiervoor moet nog ontwikkeld worden. Een marketingstrategie, waarvan een uitgekiende marktintroductie een belangrijk onderdeel is, is hiervoor cruciaal. De marketingstrategie kan de volgende onderdelen bevatten:

Verwijzing

Het is belangrijk dat goed wordt nagedacht over de verwijzing naar het transferpunt. In de verwijzing dient bij voorkeur de activiteit waarvoor het transferpunt wordt gebruikt, te worden vermeld. Een voorbeeld van een verwijzing die aan deze voorwaarden voldoet, is: 'Parkeren wielerwedstrijd, volg transferpunt Omnisport'.(afbeelding 16).

Bewustwording

Het transferpunt dient voorafgaand aan de opening reeds bekend te zijn bij bet grote publiek. De doelgroepen dienen geïnformeerd te worden over het bestaan van het transferpunt, de functie ervan en de diensten die er worden aangeboden. Het is belangrijk dat mensen geïnteresseerd raken in kennismaking met het transferpunt.

Marktintroductie

Om de bekendheid van het transferpunt te vergroten, dient een goed doordachte marktintroductie plaats te vinden. Mogelijke onderdelen van de marktintroductie zijn het organiseren van een openingsweek of openingsactie, het bespelen van de lokale en regionale media, het opzetten van een website en het actief benaderen van de potentiële gebruikers met bijvoorbeeld flyers (afbeelding 15).

Communicatiestrategie

Marketing kan niet zonder communicatie. Het is op de eerste plaats belangrijk dat automobilisten op de hoogte zijn van de problemen die het bezoeken van het Omnisportcentrum per auto met zich mee kan brengen (onmogelijkheid een parkeerplaats te vinden bij de bestemming, kans op congestie). Het zal dus aan de gebruikers voldoende duidelijk moeten worden gemaakt dat deze problemen te verwachten zijn en wat de omvang (in tijd of kosten) van deze problemen is. Daarnaast dienen zij gewezen te worden op de mogelijkheden die het transferpunt bieden om deze problemen te vermijden.

Aandachtspunten voor een gerichte communicatiestrategie zijn onder andere de toonzetting ('u bent verstandig als u van het transferpunt gebruik maakt') gedrag), het verpakken van de inhoud van de boodschap in een breder hoofddoel (nadruk niet leggen op het parkeren, maar op het evenementbezoek; het parkeren is bijzaak) en niet de collectieve voordelen

communiceren ('u helpt het parkeerprobleem oplossen'), maar verpakken in voor het individu interessante issues ('u bent sneller op de bestemming en bovendien goedkoper uit').

Actiemarketing

Ook na de eerste periode dient de doelgroep actief te worden benaderd. Mogelijkheden hiertoe zijn bijvoorbeeld het geregeld voeren van speciale acties, zoals een gratis autowasbeurt of een gratis entree bij een activiteit in het Omnisportcentrum.

Vaste klantenbenadering

Voor een efficiënte marktbewerking zijn grootverbruikers van essentieel belang. De afname van abonnementen aan bijvoorbeeld regelmatige bezoekers van Piet Zoomers/Dynamo werkt aan twee kanten door. Aan de ene kant worden de exploitatieresultaten positief beïnvloed, aan de andere kant is Piet Zoomers/Dynamo de werkgever een efficiënt distributiekanaal naar de bezoekers. Hetzelfde geldt natuurlijk voor abonnementen die door werkgevers aan worden verstrekt aan werknemers.

Prijsstrategie

Automobilisten blijken redelijk gevoelig voor prijsmaatregelen. Dit kan worden gebruikt om het gebruik te stimuleren, bijvoorbeeld door het invoeren van abonnementen (goedkoper dan 'losse' verkoop), prijsdifferentiatie (korting voor houders van een supporterspas) en plaatsreservering.

Intermediairs

Het is belangrijk bestaande distributiekanalen volop te benutten. Hiertoe dienen intermediairs te worden geselecteerd. Voorbeelden met betrekking tot het Omnisportcentrum zijn de KNAU en de Apeldoornse VVV. Voorbeeld met betrekking tot de binnenstad zijn de BOA en de Kamer van Koophandel.

Management

Voor de opening van het transferpunt moet een projectleider worden aangewezen die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de marketingstrategie. Na de ingebruikname van het transferpunt worden de taken van de projectleider overgedragen aan de exploitant of aan een daarvoor aangestelde commercieel manager. Belangrijke taken van deze persoon moeten worden vastgelegd.

Bijlagen

Resultaten ambtelijke werksessie

bijlage 1

Datum: 22 januari 2003
Locatie: Stadhuis, Apeldoorn
Tijdstip: 09:00 – 12:00 uur
Aanwezig: J. Kuipers, A. Sluis, H. Diddens, H. Veldman, H. Bolt, J. Vermeij, H. van Helden (gemeente Apeldoorn); E. Verschoor, N. Nijhof (AGV)

Doelen

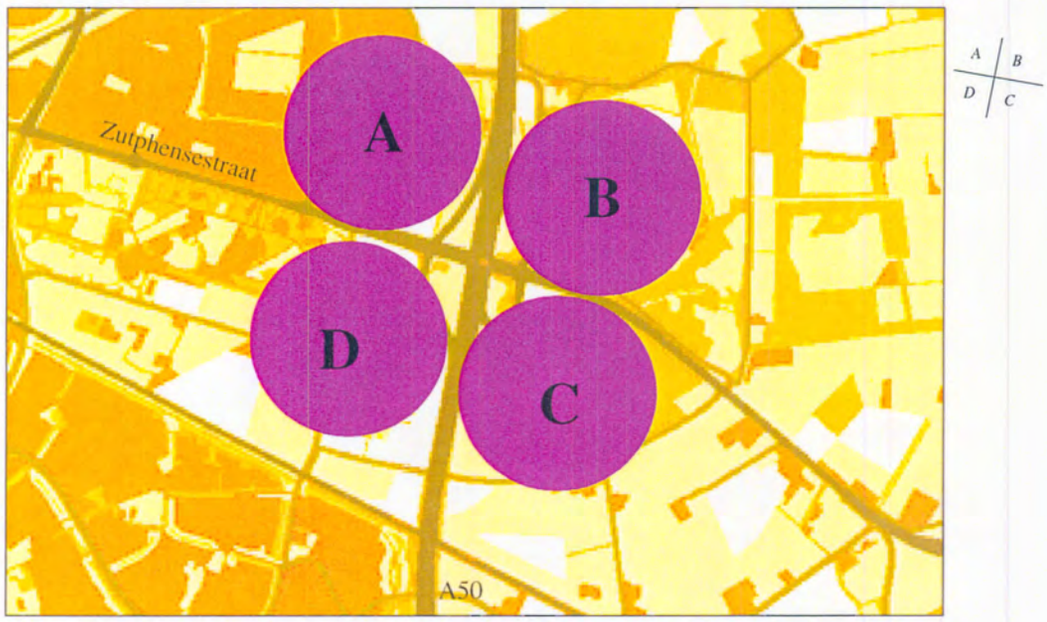
De bijeenkomst kende drie doelen:

- Het voeren van een open discussie met leden projectgroep (afdelingen mobiliteit, groen, grond/economie, geluid, stedenbouw et cetera) over de (on)mogelijkheden van de verschillende locaties rondom de aansluiting Zutphensestraat – A50;
- Het explicitering bezwaren tegen/voorkeuren voor bepaalde locaties, voor- en nadelen;
- Het creëren van draagvlak voor nadere uitwerking transferpunt Zutphensestraat.

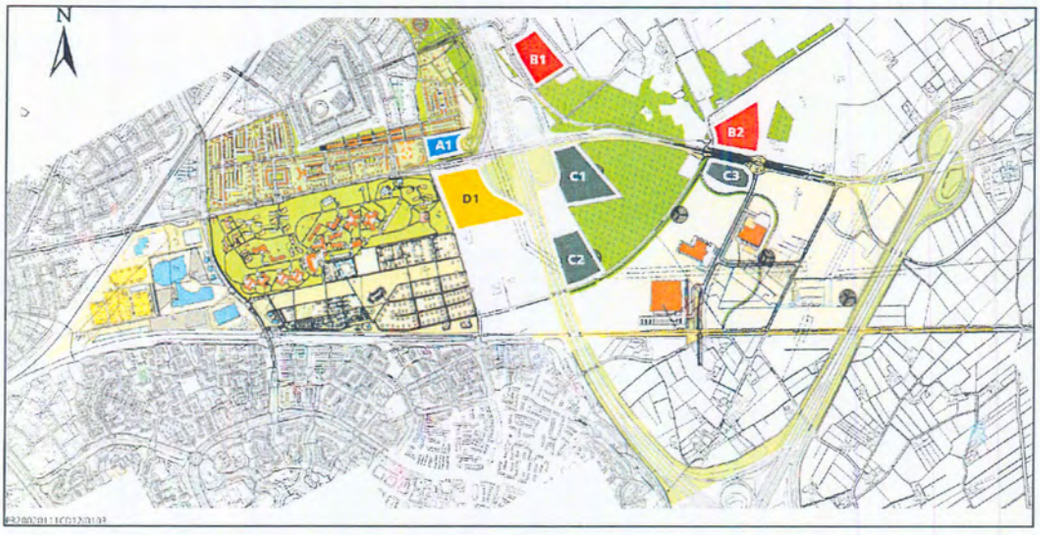
Werkwijze

De werksessie opende met een korte toelichting op de achtergrond van het onderzoek, zodat iedereen met dezelfde kennis aan de discussie kon deelnemen. Aan de muur hingen verschillende kaarten van het plangebied (omgeving aansluiting Zutphensestraat – A50), die inspirerend hebben gewerkt voor de discussie. Potloden, stiften en flap-overs boden iedereen de mogelijkheid zijn of haar creativiteit te laten spreken. Afsluitend zijn de bevindingen plenair samengevat en is geprobeerd de 'rode draad' te benoemen aan de hand van onderstaande matrix.

Kwadranten die in beschouwing zijn genomen (indicatief)



Geïnventariseerde locaties (indicatief)



Resultaten discussie (hoofdlijnen)

Kwadrant A – locatie A1	
Beschikbaarheid ruimte	Circa 1 hectare te gebruiken; onvoldoende voor 1500 pp. Grenzend aan nieuw te bouwen appartementen. Geluidcontouren leggen extra beperking op. Gebied is eigendom gemeente.
Bereikbaarheid per auto	Terrein op goed bereikbaar met vrije rechtsaffer. Terrein af lastig in verband met drukte op Zutphensestraat; met name bij vertrek is sprake van piekbelasting. Wachtrij dient op het transferpunt geborgen te worden. Mogelijk te combineren met tankstation (lijkt moeilijk in verband met veiligheidscontouren).
Bereikbaarheid per fiets (t.b.v. carpool)	Goed; vanuit de wijken goed bereikbaar. Lupineweg is fietsroute. Er bestaan plannen om ook fietsroute langs de Zutphensestraat mogelijk te maken (over de A50).
Bereikbaarheid per OV	Mogelijk via Zutphensestraat. Geen alternatieve routes.
Randvoorwaarden natuur / landschap	Locatie geen onderdeel van Groene Mal. Locatie heeft wel beperkt recreatieve functie voor Woudhuis (trapveld).
Randvoorwaarden lucht/geluid	Appartementen voldoen precies aan de Wet geluidhinder; parkeerterrein en aan- en afrijdend verkeer leveren geluidhinder op.
Randvoorwaarden inpassing/vormgeving	Moeilijk in te passen in verband met beperkte ruimte. Bij inpassing mogelijk combinatie met recreatieve functie (trapveld wanneer het transferpunt niet wordt gebruikt). Mogelijk gebruiken aarden wal (geluidwal) als 'blikvanger' voor transferpunt.
Sociale veiligheid	Nabijheid woonwijk vergroot sociale veiligheid.

Kwadrant B – locaties B1, B2	
Beschikbaarheid Ruimte	B1 – voldoende ruimte. Gebied is deels eigendom gemeente, deels Staatsbosbeheer. B2 –voldoende ruimte. Gebied is particulier eigendom.
Bereikbaarheid per auto	B1 – slecht, afstand tot de stad is groot. Veel omrijbewegingen staduitwaarts. B2 – Matig tot slecht, afstand tot de stad is groot. Veel omrijbewegingen staduitwaarts. Vanuit oosten (Zutphensestraat) wel goed bereikbaar; ontsluiting vanaf de nieuwe rotonde bij Ecofactorij. Ligging vrij dicht bij bestaande carpoolvoorziening A1 (aansluiting Voorst).
Bereikbaarheid per fiets (t.b.v. carpool)	B1 – matig, afstand tot de stad is groot. Bewoners uit de wijken rijden de snelweg voorbij om er te komen. Woudhuizermark is fietsroute. B2 – idem, nog verder van de stad.
Bereikbaarheid per OV	B1 – slecht, geen OV-verbinding mogelijk. B2 – kan mogelijk aanhaken bij OV-voorziening Ecofactorij. Aanvullende voorzieningen gewenst.
Randvoorwaarden natuur/ landschap	Slecht, boskap noodzakelijk om 1500 parkeerplaatsen mogelijk te maken. Gebieden maakt deel uit van Groene Mal. Open plekken in landgoed Woudhuis is juist karakteristiek element, doorbreken hiervan is niet wenselijk.
Randvoorwaarden lucht/geluid	B1 – verkeerslawaai en emissies hinderen geen bebouwing (boerderij bij B2 uitgesloten). Recreatief gebied, echter geen stiltegebieden op grond van Wet geluidhinder. B2 – geen extra toename hinder ten opzichte van hinder Ecofactorij.
Randvoorwaarden inpassing/ vormgeving	Aanhaken bij groene kwaliteiten gebied; levert beperkingen op.
Sociale veiligheid	B1, B2 - laag door perifere ligging.

Kwadrant C – locaties C1, C2, C3	
Beschikbaarheid ruimte	C1, C2, C3 – voldoende ruimte. Eigendom (waarschijnlijk) gemeente.
Bereikbaarheid per auto	C1, C2 – nader onderzoek nodig naar mogelijkheden ontsluiting via Zutphensestraat (hoogteverschil tussen talud en locatie); lijkt evenwel zeer lastig. C2, C3 - te ontsluiten via Woudhuizermark; ontsluiting 'linksom' via viaduct A50 (nader te onderzoeken) of 'rechtsom' via Zutphensestraat. C3 – mogelijk te combineren met tankstation. Verder alleen haalbaar indien deel parkeerfunctie Ecofactorij hier wordt geclusterd; echter ook in het weekend dan (deels) in gebruik door bedrijven. Besluitvorming over parkeren Ecofactorij al vrij ver gevorderd.
Bereikbaarheid per fiets (t.b.v. carpool)	C1, C2 – afhankelijk van plannen fietsroute langs Zutphensestraat over de A50 heen c.q. plannen viaduct Woudhuizermark (alleen aantrekkelijk voor De Maten). Nu slecht bereikbaar (met name C1). C3 - afstand tot de stad is groot.
Bereikbaarheid per OV	C1 – lijn 114, bushalte lijkt op voorhand moeilijk te realiseren. C2 – Nader onderzoek gebruik viaduct Woudhuizermark door bus, in combinatie met nieuwe route parallel aan het spoor richting De Voorwaarts. C3 – bus via Zutphensestraat, dan wel oplossing C2. Afstand is groter.
Randvoorwaarden natuur/landschap	C1, C2 onderdeel van Groene Mal. Toekomstig te realiseren windmolens. Ideeën om eco-viaduct over de A50 te realiseren (in het verlengde van bosje tussen Barnewinkel en A50). C3 – ontwikkeling transferpunt meenemen in ontsluitingsstructuur Ecofactorij.

Samenvattende tabel (niet op basis van weging)

	Beschikbaar-heid ruimte	*Bereikbaarheid auto*	*Bereikbaarheid fiets*	*Bereikbaarheid OV (OSCA)*	*Bereikbaarheid OV (regulier)*	*Randvoorwaar-den natuur/landschap*	*Randvoorwaar-den lucht/geluid*	*Randvoorwaar-den inpas-sing/vormgeving*	*Sociale veiligheid*
A1	-	+	+	+	+	+	-	-	+
B1	+	-	0	-	-	-	0	-	-
B2	+	0	-	0	+	-	+	-	-
C1	+	-	-	0	0	0	+	0	-
C2	+	0	0	+	-	0	+	0	-
C3	+	0	-	0	+	+	+	+	0
D1	+	+	+	+	+	0	0	0	+

Conclusies 'door de oogharen'

- Elke locatie kent zowel voor- als nadelen.
- Met name landschappelijke en sociale veiligheidsoverwegingen leggen een zware wissel op een aantal locaties.
- Veel aspecten vragen om een meer gedetailleerde uitwerking.
- Overall gezien lijkt locatie D1 het meest geschikt. Er is overeenstemming over nadere uitwerking van deze locatie.
- De gemeente heeft tevens de ambitie geuit in een later stadium nader te kijken naar locaties voor transferpunten aan de westkant van de stad, gericht op de grote attracties.