Apeldoorn

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Apeldoorn

Nr. 439449

21 september 2026

Verkeersbesluit Gemeente Apeldoorn – Verkeerscirculatie binnenstad

Zaaknummer: 6384597

Onderwerp

Verkeersbesluit voor het weren van doorgaand, gemotoriseerd verkeer in de binnenstad van Apeldoorn.

Besluit

Het college van burgemeester en wethouders Apeldoorn besluit tot:

Het weren van het doorgaande autoverkeer in de binnenstad van Apeldoorn, door:

Het realiseren van een verkeersknip op Molenstraat Centrum, tussen de Stationsstraat en Korte Molenstraat, door het plaatsen van een bussluis en het plaatsen van bord(en) F19 en onderbord "Uitgezonderd taxi's en bromfietsers". Tevens door het plaatsen van borden D5 en D6 om een verplichte rijrichting op kruispunt Kalverstraat / Stationsstraat en Molenstraat Centrum / Korte Molenstraat aan te geven, als ook het plaatsen van de borden D2 welke een verplichte passeerzijde aangeven;

Het realiseren van een verkeersknip op de Stationsstraat, tussen Kalverstraat en Kanaalstraat, door het plaatsen van een bussluis en het plaatsen van bord(en) F19 en onderbord "Uitgezonderd taxi's en bromfietsers". Tevens ook het plaatsen van de borden D2 welke een verplichte passeerzijde aangeven;

Het realiseren van een verkeersknip op het Stationsplein, tussen de Sophialaan en Stationsstraat, door het plaatsen van een verzinkbare paal;

Om de drie verkeersknips mogelijk te maken worden er aanvullende maatregelen getroffen:

Het opheffen van de eenrichtingsweg op Stationsstraat tussen Kalverstraat en Kanaalstraat, door het verwijderen van de borden C2, C3, D5 & D6 inclusief onderbord "Uitgezonderd bussen, taxi's en fietsers";

Het in éénrichting openstellen van de weg langs het busstation aan de Molendwarsstraat, door het verwijderen van de paaltjes bij Stationsplein en het verwijderen van de geslotenverklaring voor (brom)fietsers en gemotoriseerd verkeer, borden C15 en C12. Tevens door het plaatsen van borden D5 en een uitritconstructie op het kruispunt Stationsplein met het busstation. Tevens worden borden C2 en C3 geplaatst om de eenrichtingsweg aan te geven.

Het opheffen van de eenrichtingsweg op Sophialaan tussen Stationsplein en Molendwarsstraat, door het verwijderen van de borden C2 en C3 inclusief onderbord "Uitgezonderd fietsers";

Het verplaatsen van de bushaltes 'Hoofdstraat' aan de Hofstraat naar de Kalverstraat ter hoogte van de Hoofdstraat, door het verplaatsen van de haltepalen en bijbehorende blokmarkeringen;

Het wijzigen van de voorrangssituatie op kruispunt Kalverstraat / Hoofdstraat, door het verwijderen van de zebrapaden met borden L2, het verwijderen van de borden B6 & B3 inclusief de haaientanden. Het plaatsen van borden B6 & B3 en haaientanden zodat de bestuurders op de Kalverstraat en de fietspaden voorrang krijgen op bestuurders uit de Hoofdstraat.

Een en ander overeenkomstig de bij dit besluit behorende tekeningen. Alle in dit besluit genoemde borden zijn overeenkomstig met bijlage 1 van het RVV1990.

Aanleiding verkeersbesluit

Door de gemeenteraad is de "Visie op Mobiliteit, in het stadspark van Apeldoorn" vastgesteld. De visie gaat uit van een binnenstad zonder doorgaand, gemotoriseerd verkeer. In het stadspark ontstaat daardoor meer ruimte voor fietsers/voetgangers/recreatie. Om het stadspark van Apeldoorn te kunnen

realiseren zijn ingrijpende maatregelen in de verkeerscirculatie van de binnenstad nodig. Met dit verkeersbesluit worden deze ingrepen op mobiliteit en verkeer besloten

Achtergrond en geschiedenis

Apeldoorn is een groeiende gemeente met meer dan 165.000 inwoners en 100.000 banen. Apeldoorn verwacht de komende jaren te groeien naar minstens 180.000 inwoners. Dit betekent dat er nieuwe woon-en werkgebieden worden toegevoegd, waarbij bouwen wel gepaard gaat met vergroenen. Specifiek voor de binnenstad betekent het een verwachte groei van 3000 inwoners naar een totaal van 10.000. De centrumgebieden kennen straks een mix van stedelijke functies waarbij ook nieuwe groenstructuren worden aangelegd. Er komt meer hoogbouw. Er wonen meer mensen, die ook voor extra levendigheid in het centrum zorgen.

November 2020: Vaststelling door gemeenteraad "Ontwikkelperspectief, het stadspark van Apeldoorn". Apeldoorn heeft de visie om de binnenstad te ontwikkelen als stadspark. De stad heeft een unieke ligging tussen de Veluwe en de IJsselvallei. Deze kwaliteiten zijn nog niet zicht baar in de binnenstad. De binnenstad mist een unieke uitstraling en is op veel plaatsen versteend. De leefbaarheid en woonkwaliteit van de gehele stad krijgt een structurele impuls. Het ontwikkelperspectief gaat uit van 4 pijlers waarop de ontwikkeling van het Stadspark wordt ontwikkeld:

1) Groen

2) Ontspanning

3) Ontmoeting

4) Apeldoorns

April 2021: Vaststelling door gemeenteraad "Visie op Mobiliteit, in het stadspark van Apeldoorn".

Mobiliteit vormt een belangrijk onderdeel van het plan voor het Stadspark in de binnenstad van Apeldoorn. Deze visie is een nadere uitwerking op de Verkeersvisie 2016 -2030 en de Parkeernota. Het vormt voor de binnenstad nieuwe kaders op het thema mobiliteit. De tabel hieronder toont op hoofdlijnen een overzicht van de uitgangspunten van de Binnenstad als Stadspark, de bijdrage die mobiliteit daaraan kan leveren en wie de voornaamste gebruikers van de binnenstad zijn.

Binnenstad als stadspark		
Groen • Park-uitstraling • Duurzaam	**Ontspanning** • Relaxed • Schoon	**Ontmoeting** • Plek om elkaar te ontmoeten • Wonen, werken, verblijven
Bijdrage mobiliteit		
Stimuleren gezonde mobiliteit • Voetganger • Fietser	**Beperken druk gemotoriseerde mobiliteit** • Auto • Bus	**Stimuleren bereikbaarheid** • Bereikbaarheid • Vindbaarheid
Doelgroepen		
Bewoners • Inwoner centrum • Inwoner Apeldoorn	**Bezoeker binnenstad** • Functionele bezoeker • Recreant	**Werknemer** • Werknemer binnenstad • Werknemer omgeving	**Ondernemer** • Ondernemer binnenstad • Distributie

Cruciaal voor het concept van het stadspark is dat de binnenstad goed bereikbaar is voor iedereen die er moet zijn, goed en minder goed ter been, en tegelijk uitnodigt om in een fijne en groene omgeving langer te verblijven. Het doorgaande verkeer, zonder bestemming in de binnenstad, wordt geweerd. Waarbij alle functies bereikbaar blijven, maar voor auto's niet altijd meer via de kortste weg.

Juli 2023: Rapport "Economische effecten mobiliteit binnenstad"

De mobiliteitsmaatregelen hebben ook een impact op de economie. De bereikbaarheid met verschillende vervoerswijzen verandert, waardoor economische effecten te verwachten zijn. Daar tegenover betekent de beoogde verbetering van het verblijfsklimaat eveneens een effect op de verwachte bezoekersstromen en verblijfsduur.

Motivering

Om het stadspark van Apeldoorn te kunnen realiseren zijn ingrijpende maatregelen in de verkeerscirculatie van de binnenstad nodig. Concreet betekent het dat er maatregelen worden genomen om het doorgaand autoverkeer te weren in de binnenstad.

Door het weren van het autoverkeer wordt een grote stap gezet in de mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie draait om het anders invullen van vervoer om zo toe te werken naar een aantrekkelijke stad voor iedereen. Het STOMP principe (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteits as a servive en Personenauto's) staat centraal. Met de verdichtingsopgave voor de woningbouw in de binnenstad zijn dergelijke aanpakken onvermijdelijk om te voorkomen dat de binnenstad volledig dichtslibt als gevolg van automobiliteit.

Separaat aan dit besluit worden projecten opgestart om de capaciteit op de stadsring te vergroten voor het autoverkeer. Daarmee is er ook de nodige aandacht voor de gevolgen van het verplaatsen van de verkeersstromen.

Uitgangspunten voor het bepalen van de locaties voor de knips:

Doorgaand verkeer weren uit de binnenstad;

Verplaatsen van het doorgaande verkeer naar de centrumring en stadsring;

Stimuleren van fietsgebruik voor verplaatsingen binnenstedelijk;

Het station blijft aan de noordzijde van het spoor zowel vanuit het oosten als het westen bereikbaar;

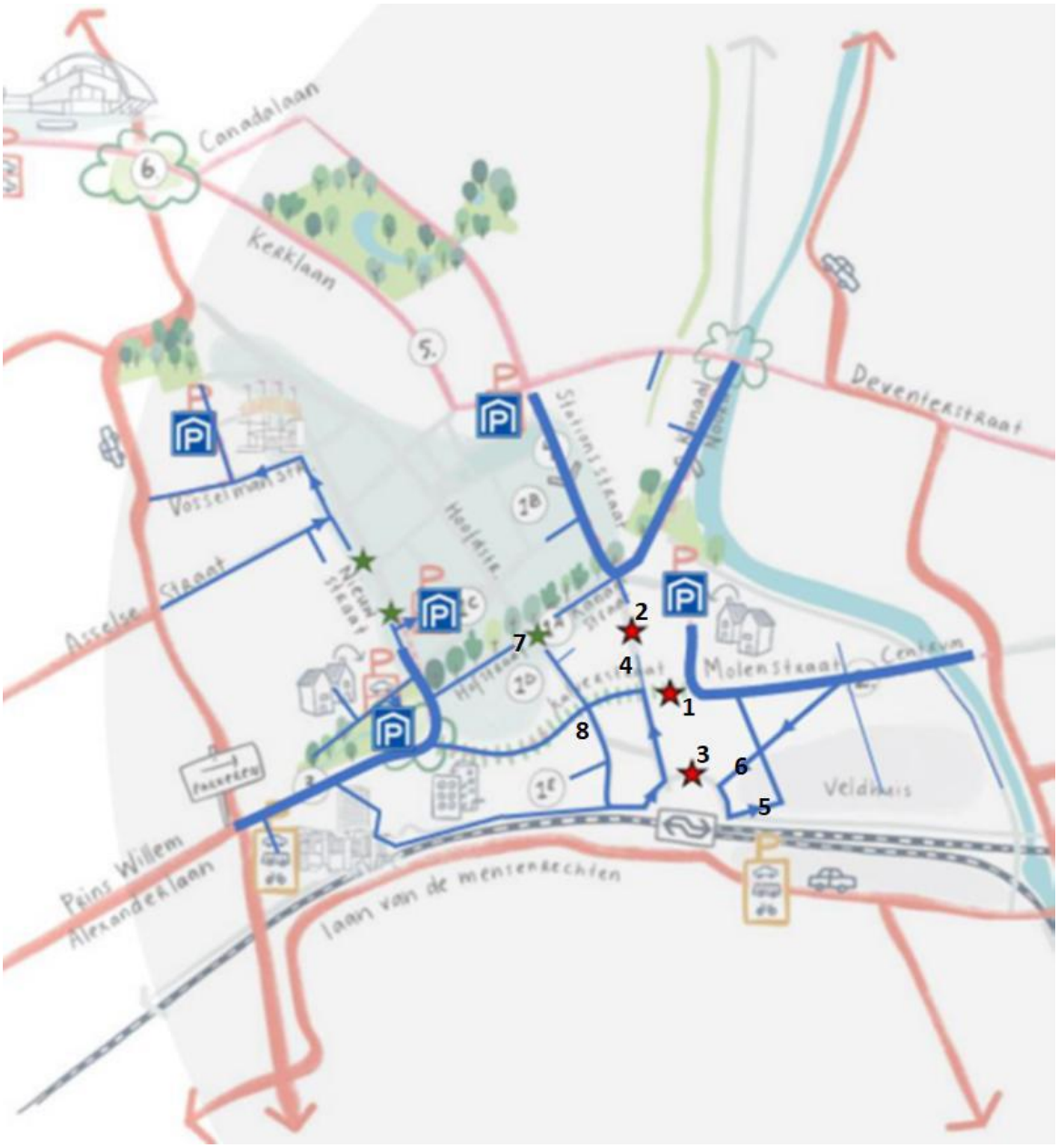
Geen doodlopende wegen creëren, maar lusjes waar kan worden rond gereden;

Alle panden en functies blijven bereikbaar per auto maar niet via altijd via de kortste route;

Vanuit alle windstreken is minimaal 1 parkeergarage bereikbaar voor bezoekers van de binnenstad. Het is noodzakelijk dat de parkeergarages goed bereikbaar blijven om als uitvalsbasis voor het winkelgebied te fungeren;

De maatregelen moeten sluitend zijn, zodat er geen ongewenste sluiproutes kunnen ontstaan.

De uitgangspunten resulteren in een drietal knips in de binnenstad, welke altijd in samenhang gezien moeten worden. De knips kunnen niet als zelfstandige maatregel uitgevoerd worden, omdat dit leidt tot verplaatsen van verkeer binnen de binnenstad. Onderstaande afbeelding is een visuele weergave van de drie verkeersknips (de rode sterren), en aangegeven hoe de nieuwe verkeersstromen zullen zijn.



Onderstaande een toelichting per maatregel.

Knip voor gemotoriseerd verkeer op de Molenstraat Centrum, tussen Korte Molenstraat en Stationsstraat.

De knip wordt vormgegeven door een bussluis op de weg, vergelijkbaar met de maatregel op de Hofstraat kruising met de Hoofdstraat. De maatregel voorkomt een oost/west verbinding door de binnenstad. De locatie is ten westen van de ontsluiting van parkeergarage Koningshaven. Bussen, vrachtwagens, taxi's, bromfietsers en fietsers wordt wel toegestaan om door te rijden. Het is voor groot verkeer niet mogelijk om veilig te keren, waardoor het noodzakelijk is voor deze doelgroep een uitzondering te maken. De uitzondering voor taxi's komt voort uit de huidige vorm van de eenrichtingsstraat op de Stationsstraat, waarbij taxi's ook uitgezonderd zijn. Juist om de ontsluiting van het station te waarborgen. Hulpdiensten kunnen ook ten alle tijden van de verbinding gebruik blijven maken.

Knip voor gemotoriseerd verkeer op de Stationsstraat, tussen Molenstraat Centrum en Kanaalstraat.

De knip wordt vormgegeven door een bussluis op de weg, vergelijkbaar met de maatregel op de Hofstraat kruising met de Hoofdstraat. De maatregel voorkomt een noord/west verbinding door de binnenstad. Het is voor groot verkeer niet mogelijk om veilig te keren, waardoor het noodzakelijk is voor deze

doelgroep een uitzondering te maken. De uitzondering voor taxi's komt voort uit de huidige vorm van de eenrichtingsstraat op de Stationsstraat, waarbij taxi's ook uitgezonderd zijn. Juist om de ontsluiting van het station te waarborgen. Bussen, vrachtwagens, taxi's, bromfietsers en fietsers wordt wel toegestaan om door te rijden. Hulpdiensten kunnen ook ten alle tijden van de verbinding gebruik blijven maken. Dit wegvak is in de huidige situatie een eenrichtingsweg in noordelijke richting.

Knip op Stationsplein, tussen Stationsstraat en Sophialaan

Het Stationsplein wordt afgesloten met een fysieke maatregel, een verzinkbare paal, voor alle gemotoriseerde verkeer. Enkel fietsers en hulpdiensten kunnen passeren. De maatregel voorkomt een sluiproute die ontstaat als gevolg van de afsluiting uit punt 1 op de Molenstraat Centrum. Dit wegvak is in de huidige situatie een eenrichtingsweg in westelijke richting. De locatie van de paaltjes is afgestemd met de aanliggende ondernemers.

Aanvullende maatregelen

Om de drie verkeersknips mogelijk te maken zijn aanvullende maatregelen in de verkeerscirculatie in de binnenstad nodig:

In twee richtingen openstellen van de Stationsstraat tussen Molenstraat Centrum en Kanaalstraat

De Stationsstraat is nu een eenrichtingsstraat, door het toevoegen van een knip (maatregel 1) zouden panden niet meer bereikbaar zijn. Opheffen van de eenrichtingsstraat is dus gewenst, waarbij het voor autoverkeer vanaf beide zijden een doodlopende weg wordt.

Openstellen in één richting van het busstation, tussen Stationsplein en Molendwarsstraat

Doel van deze maatregel is het creëren van een rondrijbeweging (via Molendwarsstraat, busstation, Stationsplein en Sophialaan) voor het haal en breng verkeer naar het station en het tegengaan van een doodlopende straat. Om dit mogelijk te maken moet de geslotenverklaring voor (brom)fietsers, bord C15, en gemotoriseerd verkeer, bord C12, worden opgeheven. Tevens moeten de paaltjes nabij Stationsplein worden verwijderd. De weg langs het busstation wordt dan een eenrichtingsweg waarbij verkeer van het Stationsplein naar de Molendwarsstraat mag rijden. De eenrichtingsweg wordt vanwege de vele bussen niet uitgezonderd voor fietsers. De eenrichtingsweg sluit aan bij de rijrichting van de bussen die via deze weg en in dezelfde rijrichting het busstation verlaten.

In twee richtingen openstellen van de Sophialaan tussen Molendwarsstraat en Stationsplein

Om de druk op het busstation te verminderen is het in aanvulling op maatregel 5 gewenst om de Sophialaan weer in twee richtingen open te stellen voor alle verkeer.

Verplaatsen van de bushaltes van Hofstraat naar Kalverstraat

Om ruimte te maken voor het stadspark Apeldoorn is het gewenst om enkele busroutes te wijzigen, waarbij de Hofstraat / Kanaalstraat uit de busroutes wordt gehaald. Op de Hofstraat is nu halte "Hoofdstraat" gelegen voor buslijnen 1, 10, 12, 21, 43, 108, 206, 302 en 519. De aanwezigheid van de busroutes heeft een grote ruimtelijke impact waardoor het gewenst is de bushalte te verplaatsen naar de Kalverstraat.

Omdraaien van de voorrangssituatie op kruispunt Hoofdstraat / Kalverstraat

In de huidige situatie is de voorrang ingesteld ten gunste van het verkeer op de Hoofdstraat. Ook voetgangers parallel aan de Hoofdstraat moet voor worden gelaten door de aanwezigheid van zebrapaden. Door het verplaatsen van de busroutes (maatregel 7) is het wenselijk om de voorrang om te draaien zodat bussen en overig verkeer voorrang hebben op verkeer uit de Hoofdstraat. Deze maatregel is nodig om de doorstroming en reistijden van de bussen te kunnen waarborgen. De zebrapaden worden daarvoor ook verwijderd zodat de situatie voor voetgangers aansluit bij het gemotoriseerde verkeer.

Belangenafweging - verkeer en omgeving

Het college is zich ervan bewust dat de maatregelen niet op unanieme steun kunnen rekenen van de stakeholders, maar dat er helaas geen enkele oplossing voorhanden is die daarin kan voorzien.

In de zomer van 2023 waren er twee informatiebijeenkomsten over de verkeersplannen in de binnenstad. Als vervolg hierop organiseerde de gemeente in maart 2024 een avond over de verdere uitwerking van de verkeersplannen. De mobiliteitsvisie en vergroeningsplannen in de binnenstad werden toegelicht en er werd gedeeld wat dit nu concreet voor verkeer betekent: 3 afsluitingen aan de Stationsstraat, Molenstraat Centrum en Stationsplein. De precieze ligging en vorm van de afsluitingen werden besproken.

Met Stadspark Apeldoorn kiezen de stadspartners in Apeldoorn voor een integrale aanpak om de binnenstad te vernieuwen. In combinatie met woningbouwplannen en herontwikkelingen in het gehele BSK-gebied: Binnenstad, Stationsgebied, Kanaalzone. Dit zorgt voor een enorme verdichting en daarmee voor een noodzaak om mobiliteit op een andere wijze te organiseren.

Het Stadspark Apeldoorn leidt tot een verschuiving van de buslijnen van Hofstraat / Kanaalstraat naar de Kalverstraat. Het belang van een goede en betrouwbare busroute maakt een ingreep in de verkeersstromen op de Kalverstraat noodzakelijk.

Door verschuiving van de bushaltes van Hofstraat naar Kalverstraat worden de loopafstanden naar de binnenstad vergroot.

Uitgangspunt blijft dat de binnenstad altijd van een kant bereikbaar is voor wie daar moet zijn, dat geldt dus ook voor bewoners van de binnenstad. De wijzigingen zorgen er wel voor dat zij zich minder gemakkelijk met de auto kunnen verplaatsen binnen het centrumgebied. Daar staat tegenover dat zij minder verkeersdruk gaan ervaren vanwege het afgenomen autoverkeer in de omgeving.

Voor bewoners van Apeldoorn, buiten de binnenstad, zorgen de wijzigingen ervoor dat ze niet meer de kortste route (als deze via het centrum gaat) kunnen rijden, maar gebruik moeten maken van de centrumring en stadsring. Aanwonenden van de centrumring en stadsring kunnen door de knips meer verkeer door de straat krijgen. Deze straten zijn hier beter op ingericht om verkeer te verwerken dan de (woon)straten in de binnenstad.

Voor bezoekers van de binnenstad verbetert het verblijfsklimaat, waardoor zij mogelijk langer verblijven en recreëren in de binnenstad. Nadeel voor bezoekers is dat zij moeten omrijden om bij een parkeergarage naar keuze kunnen komen. Bezoekers, woonachtig buiten de binnenstad, worden door de maatregelen extra gestimuleerd om op de fiets te komen.

Voor werknemers, leveranciers en overig bestemmingsverkeer zullen de beoogde wijzigingen een verhoogde reistijd betekenen, met mogelijk langere wandeltijden vanaf de auto tot bestemming. Mogelijk verandert het vestigingsklimaat voor sommige bedrijven die van bereikbaarheid per auto afhankelijk zijn.

Voor ondernemers zullen de beoogde wijzigingen van invloed zijn op de bereikbaarheid en daarmee mogelijk op de omzet. De kortste route via het centrum is niet altijd mogelijk, maar alle panden blijven bereikbaar ook voor het autoverkeer. Bezorgdiensten moeten overwegen of de auto nog wel de meest efficiënte manier van vervoer is. Bevoorrading, met vrachtwagens, kan ongehinderd over de knip op

Stationsstraat en Molenstraat Centrum en heeft daardoor geen negatieve effecten te verwachten. Tegelijkertijd zorgt de maatregel voor veel ondernemers ook voor een aantrekkelijker centrum waar bezoekers langer zullen verblijven. Sommige functies zijn afhankelijk van doorgaand verkeer (impulsaankopen). Door minder autoverkeer neemt de potentie af. Mogelijk is dan een relocatie beter, al verbetert de bereikbaarheid voor fiets/voetganger natuurlijk wel.

Door wijzigingen in de bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen veranderen verkeersstromen en betekent dit mogelijk een wijziging in routes, vervoerswijzen en daarmee voor een deel ook de keuze voor winkels / winkelgebieden. Vooral aan de randen (Stationsstraat, Asselsestraat) zitten de nodige auto-afhankelijke functies. Deze functies kennen door de verkeerswijzigingen (knips) langere reistijden en kunnen een deel van de autobezoekers verliezen.

Op basis van de huidige plannen of hoofdlijnen uit de centrumvisie, kunnen voetgangers binnen acceptabele loopafstand de auto parkeren in of rondom de binnenstad van Apeldoorn. Voor voetgangers zijn de beoogde wijzigingen in en rondom het centrumgebied van Apeldoorn positief te noemen. Het verblijfsklimaat wordt beter, door meer groen in de omgeving en minder leegstand. Dit maakt het aantrekkelijker om te lopen en past bij een centrum met een hoofdzakelijk recreatieve functie. Tevens is dit een trend in de meeste binnensteden.

Belangenafweging – natuur en milieu

Voor de onderbouwing van dit verkeersbesluit zijn de effecten op milieuaspecten, meegewogen. Door de wijziging van de verkeersstructuur zal het verkeer zich gedeeltelijk verplaatsen, waardoor op sommige locaties een toename van verkeersintensiteiten en daarmee samenhangende emissies en geluidbelasting kan optreden. De milieueffecten zijn beoordeeld en afgewogen tegen de met het verkeersbesluit beoogde belangen. Voor wat betreft stikstofdepositie geldt dat eventuele negatieve effecten worden gecompenseerd door middel van extern salderen, zodat per saldo wordt voldaan aan de geldende wettelijke vereisten. Op basis van deze afweging wordt geconcludeerd dat de milieubelangen zorgvuldig zijn betrokken bij de besluitvorming en geen belemmering vormen voor het vaststellen van het verkeersbesluit.

Grondslag belangen verkeersbesluit op basis van Wegenverkeerswet 1994 - artikel 2

1a en1b. het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers

Het verminderen van autoverkeer in de binnenstad bevordert de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer. Het verkeer verplaatst zich naar de stadsring en centrumring, deze wegen zijn echter beter geschikt en veiliger voor het verwerken van de verkeersstromen.

1c. het in standhouden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan

Voor de instandhouding van betrouwbare busroutes via Kalverstraat is het verminderen van autoverkeer noodzakelijk.

1d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;

Met het realiseren van de drie verkeersknips wordt dit belang aangetast.

2b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden

Zonder ingrijpende maatregelen aan de verkeerscirculatie dreigt het centrum dicht te slibben. Het doorgaande verkeer heeft een grote invloed op de aantasting van de verblijfsfunctie en leefbaarheid van de binnenstad.

Het college heeft met dit besluit alle belangen afgewogen. Het belang voor een leefbaar en veilige binnenstad wordt zwaarder gewogen boven het belang van de vrijheid van het verkeer en het belang om (met de auto) de kortste route naar een bestemming te kunnen nemen. Het belang voor extra woningbouw en het realiseren van een stadspark wegen bovendien zwaarder dan het omrijden voor het doorgaande verkeer.

Overleg politie

Mede op grond van artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) heeft overleg plaatsgevonden met de verkeersadviseur van politie-eenheid Oost, district Noord- en Oost Gelderland, die daartoe is gemandateerd door de Korpschef.

De politie heeft positief geadviseerd ten aanzien van de verkeersknips, de aanvullende maatregelen en de handhaafbaarheid daarvan.

Wettelijk kader

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, bevat de belangen die kunnen leiden tot het nemen van verkeerbesluit.

In artikel 15, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, is bepaald dat voor de plaatsing en verwijdering van bepaalde verkeerstekens, onderborden en fysieke maatregelen een verkeersbesluit vereist is.

In artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 is bepaald welk bestuursorgaan bevoegd is om een verkeersbesluit te nemen.

Artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer bepaalt voor welke verkeerstekens het plaatsen en verwijderden een verkeersbesluit is vereist.

Artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer schrijft voor dat verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de korpschef van de politie.

De wegen Molenstraat Centrum, Stationsstraat, Stationsplein, Hofstraat, Kalverstraat, Sophialaan zijn in eigendom en beheer bij de gemeente Apeldoorn.

In het Algemeen bevoegdhedenbesluit van de gemeente Apeldoorn is vastgelegd dat het Afdelingshoofd Ruimtelijk Ontwerp en Realisatie is gemandateerd voor het nemen van verkeersbesluiten.

Apeldoorn, <DATUM>

Burgemeester en wethouders van Apeldoorn

Namens deze,

Gydo Matthijssen

Afdelingshoofd Ruimtelijk Ontwerp en Realisatie

Heeft u vragen over dit besluit of bent u het niet eens met dit besluit?

Als u het niet eens bent met dit besluit of u heeft vragen over het besluit, belt u ons dan eerst. Wij kunnen het besluit uitleggen en zo nodig een fout herstellen. Bent u nog steeds niet eens met dit besluit en bent u belanghebbende, stuur dan een bezwaarschrift naar het college van burgemeester en wethouders, t.a.v. de afdeling Juridische Zaken, Postbus 9033, 7300 ES Apeldoorn. Vermeld in uw brief:

uw naam en adres;

de datum waarop u de brief schrijft;

het zaaknummer van het besluit;

waarom u het niet eens bent met dit besluit;

uw handtekening.

Let op: Een persoon is slechts belanghebbende bij een verkeersbesluit als er sprake is van een bijzonder, individueel belang bij dat besluit, dat zich in voldoende mate onderscheidt van het belang van andere weggebruikers. Voordat u een bezwaarschrift indient, is het raadzaam na te gaan of u als belanghebbende kan worden aangemerkt. Bent u geen belanghebbende dan wordt uw bezwaar niet inhoudelijk in behandeling genomen.

U moet het bezwaarschrift hebben ingediend binnen zes weken na de dag van publicatie van dit besluit. U kunt ook bezwaar maken via ons formulier op www.apeldoorn.nl/bezwaarschrift.