

# GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

## INVENTARISATIE



ZEVENAAR

AUTEURS: BRAM LOUWERS | GIJS NEDERSTIGT



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel en resultaat	3
1.2.1	Doel verkeersvisie	3
1.2.2	Resultaat na vaststelling door de gemeenteraad	3
1.3	Proces	4
1.3.1	Inventarisatie	4
1.3.2	Ambities	4
1.3.3	Beleid	4
1.3.4	Acties en maatregelen	5
1.4	Deze rapportage	5
<b>2</b>	<b>Actueel beleid</b>	<b>6</b>
2.1	Landelijke beleid	6
2.2	Provinciaal beleid	7
2.3	Regionaal beleid	10
2.4	Verkeersbeleid buurgemeenten	13
2.5	Gemeentelijk beleid	14
<b>3</b>	<b>Verkeersveiligheid</b>	<b>22</b>
3.1	Ongevallenanalyse	22
3.1.1	Doelstelling 2020	22
3.2	Klachten en meldingen	28
3.3	Beleving verkeer per kern	29
<b>4</b>	<b>Ontwikkelingen</b>	<b>30</b>
4.1	Project ViA15	30
4.2	BusinessPark 7Poort en Groot Holthuizen	32
4.3	Openbaar vervoer	32
4.4	Infrastructurele ontwikkelingen	34
<b>5</b>	<b>Inrichting en gebruik wegennet</b>	<b>35</b>
5.1	Verkeersintensiteiten	36
5.2	Inrichting wegennet	37
<b>6</b>	<b>Input voor uitwerking van beleid</b>	<b>38</b>
6.1	Mindset	38
6.2	Input vanuit inventarisatie	38
6.3	Ontwikkelingen	39
	Bijlagen	40
	Bijlage 1: Beleidsregels gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	41
	Bijlage 2: Overzichten klachten en meldingen	47
	Bijlage 3: Kaarten ongevallenanalyse	57



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De afgelopen jaren is gewerkt aan de voorbereiding van grootschalige infrastructurele veranderingen in en rondom Zevenaar. De A15 wordt doorgetrokken en de A12 wordt verbreed. Voor Zevenaar betekent dit dat de aansluiting op het hoofdwegennet gaat veranderen. De huidige aansluiting op de A12 vervalt en wordt verplaatst van de Doesburgseweg naar Hengelder. Daarnaast komt er een nieuwe aansluiting op de dan doorgetrokken A15 via de Arnhemseweg. Als gevolg van deze veranderingen, gaat het verkeer zich anders door Zevenaar verplaatsen. De gemeente dient haar eigen wegennet daar infrastructureel op voor te bereiden.

Daarnaast zijn Rijnwaarden en Zevenaar per 1 januari 2018 gefuseerd tot de nieuwe gemeente Zevenaar. Dat is mede de aanleiding om nogmaals onderzoek te doen naar een betere verbinding van het Gelders Eiland naar het hoofdwegennet.

## 1.2 Doel en resultaat

### 1.2.1 Doel verkeersvisie

Nu de beslissingen over de toekomstige veranderingen op hoofdwegenniveau definitief zijn, en daarmee de infrastructurele veranderingen voor Zevenaar inzichtelijk zijn, is het wenselijk dat de gemeente een visie op het gemeentelijke wegennet maakt. Een aantal vraagstukken en wensen zijn eerder benoemd, maar nog niet uitgewerkt en vastgesteld:

- Afwaarderen Doesburgseweg;
- Completeren centrumring;
- Verbinding Edisonstraat – Mercurion;
- Directe verbinding Gelders eiland met hoofdwegennet (A12).

Het sluiten van de aansluiting 'Griethse Poort' op de A12 ligt vast. Hierdoor is het noodzakelijk om na te denken over verkeersstromen in en dóór Zevenaar. De Arnhemseweg wordt een belangrijke ontsluitingsroute voor verkeer uit Zevenaar met bestemmingen in zuidelijke richting. Het is in het kader van leefbaarheid wenselijk om 'probleem veroorzakend verkeer' zoals doorgaand verkeer en vrachtverkeer niet langs leefgebieden af te wikkelen. Dit zorgt voor negatieve effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De verkeersvisie beschrijft de gewenste en ongewenste ontwikkelingen op hoofdlijnen.

### 1.2.2 Resultaat na vaststelling door de gemeenteraad

In de verkeersvisie beschrijven we onze ambities die de basis vormen voor het nader uit te werken verkeersbeleid. Deze documenten worden ter vaststelling aangeboden. De structuur voor de verkeersafwikkeling willen we opsplitsen in de verschillende vervoerswijzen/thema's:

1. fietsverkeer
2. voetgangers
3. openbaar vervoer
4. hulpdiensten



5. autoverkeer
6. vrachtverkeer, inclusief bevoorrading bedrijventerrein

Door een integrale afweging te maken tussen de verschillende netwerken, kunnen we een categorisering voor het wegennet samenstellen volgens de landelijke principes van Duurzaam Veilig. Per wegfunctie worden inrichtingsrichtlijnen samengesteld, die sturing geven aan de inrichting van het wegennet. Bij onderhoud en reconstructie van wegen geven de inrichtingsrichtlijnen sturing aan de vormgeving van de weginrichting.

### 1.3 Proces

Het opstellen van de verkeersvisie en de vertaling naar het beleid in het GVVP kent de volgende stappen:

1. Inventarisatie
2. Ambities
3. Verkeersbeleid
4. Acties en maatregelen

#### 1.3.1 Inventarisatie

De inventarisatie maakt inzichtelijk in hoe de gemeente Zevenaar er op dit moment voor staat binnen het thema verkeer en infrastructuur. Op welke aspecten is er op dit moment beleid beschikbaar, welke 'witte vlekken' zijn er nog en is het beleid nog actueel? We toetsen hierbij aan het landelijke, provinciale en regionale beleid.

Daarnaast wordt de huidige stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid (ongevallenanalyse en analyse klachten en meldingen) geïventariseerd, kijken we naar de inrichting en het gebruik van het wegennet en brengen we de grootschalige (bovenlokale) ontwikkelingen in kaart. Deze informatie dient als bouwstenen voor de verkeersvisie.

#### 1.3.2 Ambities

De eerder beschreven vraagstukken en daarmee samenhangende keuzes worden gebruikt om de ambitie van de gemeente Zevenaar voor het thema verkeer op te stellen. Het resultaat is een document dat richting geeft aan keuzes die gemaakt moeten worden op het gebied van verkeer en infrastructuur. In het kader van duaal bestuur wordt het ambitiedocument ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. De acties en maatregelen uit de volgende fase worden hierop geactualiseerd en aan het college aangeboden zodat de Raad de budgetten in een later stadium kan vaststellen.

#### 1.3.3 Beleid

Na vaststelling van de verkeersvisie, wordt het verkeersbeleid nader uitgewerkt in doelstellingen. Per thema wordt een module opgesteld. Dit onder verantwoordelijkheid van het college van B&W. Door in modules te werken, kan het beleid actueel worden gehouden. Wanneer een module niet meer actueel is, of een nieuw onderwerp moet worden toegevoegd, dan kan de module worden vervangen, of aan het stuk worden toegevoegd.





#### **1.3.4 Acties en maatregelen**

Iedere module wordt voorzien van acties en maatregelen, om uitvoering te geven aan het beleid. De acties en maatregelen worden voorzien van een kostenindicatie en/of benodigde urenbesteding. De acties en maatregelen vallen onder verantwoordelijkheid van het college. Uiteraard stelt de gemeenteraad de budgetten vast.

### **1.4 Deze rapportage**

Deze eerste rapportage over de verkeersvisie en het GVVP beschrijft de actuele stand van zaken op het gebied van verkeer en mobiliteit in de gemeente Zevenaar. Vanuit deze rapportage wordt verder gewerkt aan eerst de verkeersvisie en vervolgens de uitwerking van het beleid in het GVVP.

In dit eerste hoofdstuk is de aanleiding, het doel en het resultaat van deze rapportage beschreven. In hoofdstuk twee wordt een samenvatting van het actuele beleid, van landelijk tot aan actueel gemeentelijk beleid gegeven. Hoofdstuk drie gaat in op de huidige stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid. In hoofdstuk vier wordt de huidige inrichting van het wegennet in kaart gebracht. Tot slot gaat hoofdstuk vijf in op een aantal grootschalige ontwikkelingen die van invloed zijn op de verkeersafwikkeling in de gemeente Zevenaar. De rapportage sluit af met hoofdstuk zes, waarin aanbevelingen voor het vervolg worden benoemd.



## 2 Actueel beleid

De gemeente Zevenaar is verplicht om rekening te houden met het beleid van de hogere overheden en dat van de buurgemeenten. Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van dat beleid en gaat als laatste ook in op gemeentelijke beleid dat invloed uitoefent op verkeer en mobiliteit.

### 2.1 Landelijke beleid

#### *SVIR*

Het landelijke verkeersbeleid is beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De SVIR heeft de Nota Mobiliteit vervangen en benoemt (dezelfde) essentiële onderdelen van het verkeersbeleid. De SVIR geeft de volgende essentiële onderdelen aan die relevant zijn voor de gemeente Zevenaar:

#### *Afstemming met buurgemeenten is verplicht*

Verkeersproblemen zijn niet alleen lokaal van aard, maar zijn vaak gemeentegrens overstijgend. Daarom zijn gemeenten verplicht samen te werken in de regio en verkeersbeleid af te stemmen.

#### *Inzet op ketenverplaatsingen*

Verplaatsingen worden gemaakt van deur tot deur. Daarvoor worden verschillende vervoerswijzen gebruikt. Zeker in het openbaar vervoer is er sprake van gebruik van meerdere vervoerswijzen voor de verplaatsing van deur tot deur. Om de reiziger keuzes te kunnen laten maken, is het belangrijk dat juist de ketenverplaatsingen vlot en gemakkelijk gemaakt kunnen worden. Pas dan kan er sprake zijn van een volwaardig alternatief voor de auto.

#### *Mobiliteit voor iedereen als stimulans voor economische groei*

Niemand mag beperkt worden in zijn of haar mobiliteit of verplaatsingsgedrag. Ook niet als oudere, ouder met kinderwagen of als mindervalide. Dat betekent dat het vervoerssysteem daarop ingericht moet worden. Voorbeelden zijn het toegankelijk maken van bushaltes voor reizigers in bijvoorbeeld een rolstoel. Om economische groei mogelijk te kunnen maken, is vervoer nodig. Er wordt daarom geen beperking opgelegd aan de groei van mobiliteit. Extra verkeer als gevolg van (ruimtelijke) ontwikkelingen moet daarom gefaciliteerd worden.

#### *Stimuleren van fietsgebruik*

Fietsen is gezond, vermindert autogebruik en heeft positieve effecten op leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Overheden zijn verplicht de fietsnetwerken minimaal in stand te houden en daar waar mogelijk te optimaliseren. Alle overheden zijn verplicht het gebruik van de fiets te stimuleren als hoofdvervoerwijze en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur.

#### *Duurzame mobiliteit*

Het rijk zet in op een CO<sub>2</sub>-reductie. Verder is geluid een belangrijke factor en zet het Rijk in op bronmaatregelen om geluidsoverlast tegen te gaan.

#### *Verkeersveiligheid*

De landelijke overheid streeft naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. Lagere overheden leveren een evenredige bijdrage in de daling van het aantal verkeersdoden en gewonden. Inzet



vindt plaats op infrastructureel vlak en op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Doelen worden samen met de bestuurlijke en maatschappelijke partijen uitgewerkt in maatregelenpakketten. Er is in ieder geval aandacht voor vracht- en bestelverkeer. Handhaving is het sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid.

### ***Strategisch Plan Verkeersveiligheid***

In 2018 is het 'Veilig van deur tot deur: strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030)' geïntroduceerd. In dit plan wordt verkeersveiligheid van groot maatschappelijk belang gezien. Het raakt ons allemaal, elke dag. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming komen. We zien echter dat het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers landelijk blijft toenemen, en dat de daling van het aantal verkeersdoden stagneert. Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis zijn bijdrage levert om in 2050 het ambitieuze doel van nul verkeersslachtoffers te behalen.

Daarom volgen wij de maatregelen van het landelijk gedragen 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' om de inrichting van de infrastructuur verkeersveiliger te maken. Het kennisnetwerk van het landelijke 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV) geeft vijf maatregelen om het fundament op orde te krijgen. Daar gaan we in ieder geval mee aan de slag:

1. Verkeersveilige woonwijken
2. Veilige fietsinfrastructuur langs gebiedsontsluitingswegen
3. Veilige fietsinfrastructuur (een veilig ingerichte fietsinfrastructuur)
4. Veilig ingerichte 60- en 80 km/uur wegen
5. Effectieve verkeershandhaving

## **2.2 Provinciaal beleid**

### ***Tweede Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (2004)***

Het PVVP-2 van de provincie Gelderland is in 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. De provincie Gelderland zet in het PVVP-2 in op voorkomen van verkeersonveiligheid, beter benutten van infrastructuur, bouwen van nieuwe infrastructuur en beprijzen van gebruik van de infrastructuur. Naar aanleiding van de inspraak is in 2005 een wijziging vastgesteld, waarbij is besloten dat meer wordt ingezet op de fiets en er meer aandacht zal zijn voor landbouwverkeer. Het beleid van de provincie Gelderland is sindsdien niet meer gewijzigd of geactualiseerd in een nieuw integraal verkeersbeleidsplan.

### ***Functioneel kader wegennet Gelderland, Wegennetvisie (2017)***

Het Gelderse wegennet moet de economische ontwikkeling faciliteren. De provincie beheert haar wegen en heeft in de Wegennetvisie prioriteiten onderscheiden, om daar keuzes op te baseren. Het gaat om de rol die de provinciale wegen hebben voor het regionale verkeer. Aan de rol zijn inrichtingsaspecten gekoppeld. Provincie Gelderland geeft aan dat de wegennetvisie is opgesteld volgens de methodiek Gebiedsgericht Benutten plus (publicatie 290 van het CROW). De samenwerkende wegbeheerders komen met elkaar overeen hoe het regionale wegennet moet functioneren, om de regionale economie effectief te kunnen faciliteren. De Wegennetvisie bestaat uit drie deelproducten:



1. Regionaal Hoofdwegennet
2. Functionele indeling regionaal hoofdwegennet
3. Netwerkaart van Trajectvisies

De deelproducten kennen een vertaling naar de functionele indeling volgens de landelijke principes van Duurzaam Veilig en zijn als volgt ingedeeld:

Functiekaart	Maximum snelheid	Netwerkaart Trajectvisies	Weg-beheerder
Doorgaande snelweg	130 km/u	SW voorkeur	Rijk
Stedelijke verbindingsweg	100 km/u	SW voorkeur/ GOW voorkeur	Provincie
Regionale verbindingsweg	80 km/u	GOW voorkeur	Provincie
Stedelijke as	50 / 70 km/u	GOW voorkeur	Gemeente
Ondersteunende weg	80 km/u	GOW basis	Provincie
Lokale ontsluitingsweg	80 / 60 km/u	GOW basis/ ETW voorkeur	Provincie/ Gemeente
Geen RHwn	Maatwerk	Maatwerk	Gemeente

De functiekaart met gemeente Zevenaar en omgeving is opgenomen in Figuur 1.



Figuur 1: Functiekaart Provinciale Wegennetvisie

De A15 is in de afbeelding al doorgetrokken en er moet derhalve ook rekening worden gehouden veranderende aansluitingen op het hoofdwegennet (Arnhemseweg op de A15 en Hengelder op de A12).





### *Provinciaal fietsbeleid*

De provincie Gelderland heeft in 2014 'Gelderland fietst voor' vastgesteld, waarin wordt ingezet op versterking van de fiets. Hierin zijn de modelaanpak veilig fietsen, de opkomst van de e-bike en de koppeling tussen OV en fiets nader uitgewerkt. Gelderland profileert zich als dé fietsprovincie. Daarvoor zet men in de 'Fietskoers' in op:

- Bereikbaarheid;
- Veiligheid;
- Een volwaardig fietsnetwerk;
- Werkgelegenheid (fietstoerisme en maakindustrie);
- Innovatie (Gelderland als proeftuin);
- Gezondheid.

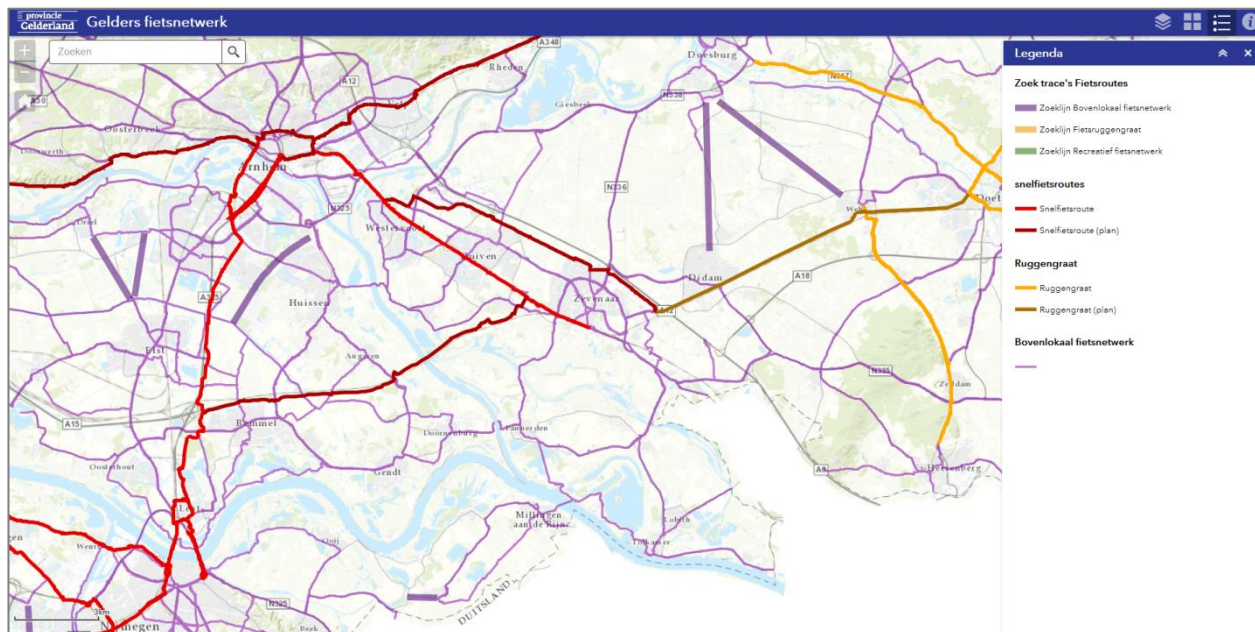
Mede door samenwerking met gemeenten, onderwijsinstellingen, wetenschap, bedrijfsleven en belangenorganisaties zet de provincie hierop in.

### *Actualisatie van fietsbeleid*

Inmiddels werkt de provincie aan actualisatie van het fietsbeleid. Die plannen zijn nog niet vastgesteld. Wel is er zicht op (gewenste) netwerken en structuren en waarop inhoudelijk wordt ingezet. Dat zijn vier plandoelen (presentatie januari 2018):

1. Kwaliteit netwerk (veilig voor kwetsbare groepen als scholieren en ouderen);
2. Bereikbaarheid stedelijke netwerken (snelle fietsroutes);
3. Versterken en benutten (internationale) verbindingen (concurrentie met auto, afstanden tot 25 km);
4. Ontsluiting voorzieningen buiten stedelijke netwerken (directe routes tussen dorpen en vanuit dorpen naar bestemmingen, als alternatief voor de auto maar niet concurrerend).

Voor het hoofdrouthenetwerk zet de provincie in op snelle fietsroutes, doorfietsroutes, schoolroutes en overige routes. Dit is nog niet nader uitgewerkt. Wel hanteert de provincie op haar website een kaart met het Gelderse fietsnetwerk. Figuur 2 laat deze zien voor de gemeente Zevenaar.



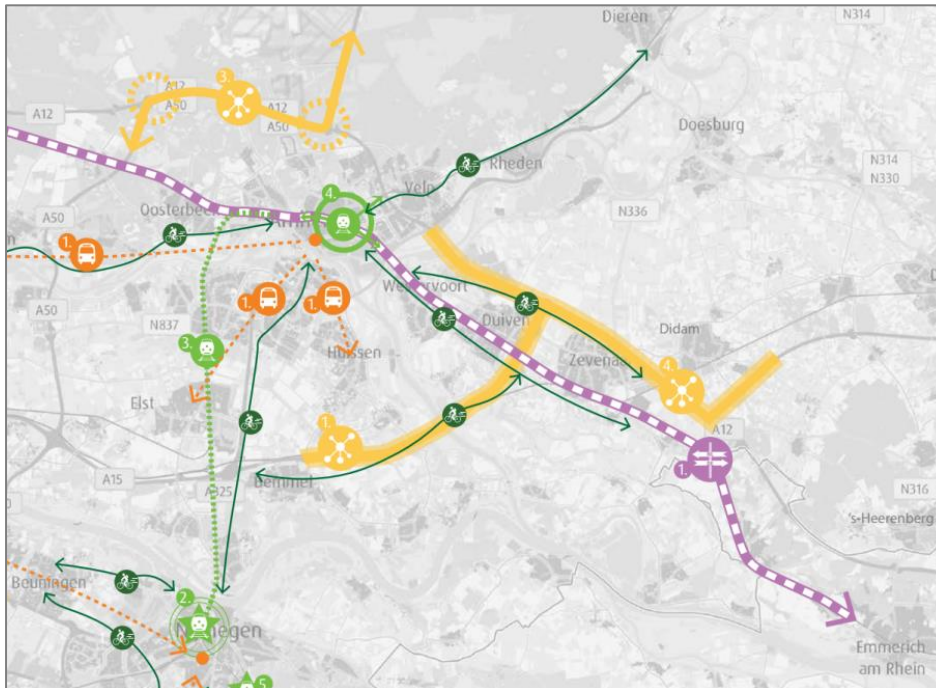
Figuur 2: Gelders fietsnetwerk

## 2.3 Regionaal beleid

De 18 gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen werken samen aan een aantal thema's; Duurzaamheid, Economie, Wonen en Mobiliteit. De aandachtsgebieden uit het thema mobiliteit zijn:

- Doelgroepenvervoer;
- Openbaar vervoer;
- Beter Benutten vervolg;
- Fietsverkeer;
- MIRT-agenda;
- Grote infrastructuur (doortrekking A15 en PHS);
- Financiën mobiliteit;
- Duurzame mobiliteit.

Figuur 3 laat een uitsnede van de bereikbaarheidsopgaven zien voor de gemeente Zevenaar. De doortrekking van de A15, (internationale) spoorverbindingen en snelfietsverbindingen zijn belangrijk voor bereikbaarheid van de gemeente Zevenaar.



Figuur 3: Bereikbaarheidsopgaven regio Arnhem Nijmegen

### ***Sámen, Slim & Schoon = Regionaal Uitvoeringsprogramma Mobiliteit***

Het programma Beter Benutten loopt af. De regio zet in op een vervolg van de samenwerking, vanuit het thema mobiliteit gebeurt dit onder de noemer 'Sámen, Slim en Schoon'. Het 'Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' vormt de leidraad en zet in op zes werksporen:

- Robuust wegennet;
- Betrouwbaar spoor;
- (H)OV voor iedereen;
- Aantrekkelijk fietsnetwerk;
- Schoon onderweg;
- Verkeersveilige omgeving.

In de tweede helft van 2018 is gestart met de concrete verkenning of uitvoering van de benoemde werksporen. Voor de gemeente Zevenaar betreffen dit de volgende onderwerpen:

- Robuust wegennet: Verbreding A12 en doortrekking A15.
- Betrouwbaar spoor: Spoorverdubbeling Zevenaar – Didam en onderzoeksfase RegioExpress.
- (H)OV voor iedereen: Verkenning HOV-lijn 60 Arnhem – Zevenaar.
- Aantrekkelijk fietsnetwerk: Verkenning en uitvoering van snelfietsroutes 'SFR De Liemers', de 'F12' en de toekomstige 'F15' om het fietsgebruik te stimuleren. Op regionaal niveau worden nog voor (te) veel korte ritten van de auto gebruik gemaakt. De elektrische fiets en/of speed-pedelec kunnen een deel van deze ritten over nemen. Snelfietsroutes kunnen een aantrekkelijk alternatief voor de auto vormen ( figuur 4 en 5).
- Schoon onderweg: Gezamenlijke aanpak mobiliteitsgedrag met o.a. de 'Gedragsaanpak A12' om het gebruik van alternatieve mobiliteitsvarianten te stimuleren. Daarnaast wordt er ingezet op



werkgeversaanpak om structureel duurzaam en slim reisgedrag bij forenzen, bewoners, bezoekers en logistiek te bewerkstelligen.

- Verkeersveilige omgeving: Meer structurele aandacht voor regionale verkeersveiligheid en verbondenheid tussen overheden en maatschappelijke organisaties.



Figuur 4: Auto en fiets op de korte afstand (bron: Samenwerkingsagenda Fiets)



Figuur 5: de snelfietsroutes, feeders en doorfietsroutes rondom Zevenaar





## 2.4 Verkeersbeleid buurgemeenten

Van de belangrijkste buurgemeenten is het verkeersbeleid in beeld gebracht. Dit om het verkeersbeleid op elkaar af te stemmen en verkeersstructuren op elkaar aan te sluiten. Voor de gemeente Zevenaar zijn de buurgemeenten Duiven, Montferland en Doetinchem van belang. De overige buurgemeenten hebben slechts een zeer kleine relatie (aansluiting gemeentegrens) of worden gescheiden door de rivieren, waardoor de overgangen minder relevant zijn voor de verkeersstructuur.

### *Duiven*

De gemeente 1Stroom heeft het 'Mobiliteitsplan 2016 – 2026', waarin acht kernopgaven zijn benoemd:

1. Meer ruimte voor de fiets, voetgangers en duurzame mobiliteit;
2. Pas hoofdstructuren aan op doortrekking A15 en verbreding A12;
3. Zet in op heldere lokale hoofdstructuren Duiven;
4. Aanpak verkeersveiligheid naar gebieden en doelgroepen;
5. Garanderen bereikbaarheid regionale bedrijventerreinen voor alle modaliteiten;
6. Leefbare en aantrekkelijke woonbuurten door 'maatwerk aanpak' parkeren;
7. Veranderende overheid: samen met de buurt;
8. Schone lucht en zo min mogelijk geluidshinder.

Er is een doorvertaling gemaakt naar 18 concrete projecten, vier onderzoekopgaven en enkele structurele (langlopende) projecten. Voor Zevenaar zijn de volgende maatregelen relevant:

- Snelfietsroute F12;
- Doorstroming N810 (relatie doortrekking A15);
- Aanpassingen rondom A15.

### *Montferland*

Het 'Integraal verkeers- en vervoersplan' van de gemeente Montferland kent een koepelrapport dat over de hoofdwegen gaat. Daarnaast zijn er vijf werkboeken voor de verblijfsgebieden binnen het hoofdwegennet. In deze inventarisatie gaan we uit van de koepelrapportage over het hoofdwegennet. Het plan dateert van december 2012.

Voor het hoofdwegennet gaat de gemeente uit van doorstroming (functie gebiedsontsluitingsweg) op de daarvoor geselecteerde wegen:

- Randweg Didam;
- Hengelderweg;
- Provinciale wegen, met uitzondering van N335 en N813.

Dat betekent dat de Tatelaarweg naar uitvoering van het project ViA15 afgewaardeerd wordt naar 60 km/h. Met de nieuwe aansluitingen van Zevenaar op de A15 (Arnhemseweg) en A12 (Hengelder) levert dit voor de ontsluiting van Zevenaar geen probleem op. Daarnaast zet de gemeente Montferland in op fietsen en lopen. Dit levert mogelijkheden op voor de fietsvoorzieningen langs Hengelder/Hengelderweg. Met de nieuwe aansluiting op de A12 (Hengelder) vinden er infrastructurele veranderingen plaats maar blijven de huidige fietsvoorzieningen beschikbaar.



### *Doetinchem*

In 2007 heeft de gemeente Doetinchem haar mobiliteitsplan opgesteld. Daarnaast is er een Mobiliteitsvisie 2016 – 2026 beschikbaar. De gemeente Zevenaar en gemeente Doetinchem hebben beperkt directe raakvlakken met elkaar. Wel heeft Doetinchem een regionale verzorgingsfunctie, waar men vanuit de gemeente Zevenaar ook op georiënteerd is. Deze verbinding wordt vooral gemaakt via het hoofdwegennet en/of met het openbaar vervoer. Hierbij zijn de netwerkstructuren van de hogere overheden leidend.

## **2.5 Gemeentelijk beleid**

Zevenaar heeft een regionale verzorgingsfunctie. De stad trekt mensen voor boodschappen, het ziekenhuis, theater, recreatie en gemeentelijke diensten. Hiermee is Zevenaar het hart van De Liemers en wil dit ook graag uitstralen. Het gebied tussen de Rijn en IJssel is een prachtig gebied, wat kansen biedt aan recreatie en toerisme. Er is een ruim aanbod aan watersport mogelijkheden, de Redoutes worden ontwikkeld en Hal 12 is omgebouwd tot cultuur centrum. Daarnaast is er sprake van een goede bereikbaarheid, over het spoor en met de auto. Aan de huidige doorstromingsproblemen wordt momenteel hard gewerkt en over een aantal jaren is het wegennetwerk goed te noemen. Een verdere optimalisatie is de realisatie van BusinessPark 7Poort met een mogelijk station Zevenaar-Poort. De realisatie van een nieuw treinstation maakt het mogelijk om duurzaam te reizen van en naar de stedelijke regio's. Daarnaast biedt het een optimale bereikbaarheid voor de Fashion Outlet Zevenaar, bedrijven en nieuwbouwwijk Groot Holthuizen die momenteel in ontwikkeling zijn. Daarnaast zet Zevenaar in op duurzaamheid door circulaire fietspaden aan te leggen, fijnstof af te vangen in de landelijke gebieden en in te zetten op laadmogelijkheden voor elektrische auto's.

### *Structuurvisie Zevenaar 2030*

Voorafgaand aan de fusie met de gemeente Rijnwaarden, op 1 januari 2018, heeft de voormalige gemeente Zevenaar een Structuurvisie 2030 opgesteld. Deze is op 20 februari 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. De Structuurvisie is het integrale kompas voor het verdere beleid van de gemeente Zevenaar en geeft hiermee richting aan het verkeersbeleid.

De structuurvisie geeft aan dat er met betrekking tot mobiliteit en infrastructuur sprake is van goede bereikbaarheid met auto en trein. Aandachtspunt is dat de leefbaarheid bewaakt dient te worden (barrièrewerking) tussen de gebieden onderling. Voor verplaatsingen binnen de kernen zijn vooral fietsen en lopen van belang. De fiets kan hierbij ook worden ingezet voor vóór- en natransport. De gemeente Zevenaar zet in op duurzame vormen van transport, zoals de fiets en het openbaar vervoer. Daarom wordt er ingezet op de realisatie van het treinstation Zevenaar-poort en het verbeteren van de spoorlijn naar Didam.

Met de toekomstige verbreding van de A12 en doortrekking van de A15 worden naast verbeteringen ook nieuwe problemen verwacht. Zoals een verdere groei van de mobiliteit en de parkeervraag. Inzetten op digitale mogelijkheden, het stimuleren van openbaar vervoer en het gebruik van de (elektrische) fiets worden als alternatieven benoemd. Om dit te bewerkstelligen is het van belang dat technologische ontwikkelingen samengebracht worden met mobiliteit. Denk hierbij aan routekeuze en bewegwijzering in het geval van navigatie, rijk hulpsystemen in de auto en samenwerking met regiogemeenten voor infrastructuurprojecten.



In de Structuurvisie wordt nadrukkelijk ingezet op landschappelijke waarden, (watersport)recreatie, duurzaamheid en aandacht voor de kwaliteit van de woonomgeving. Dit betekent dat landschappelijke voorzieningen bereikbaar gehouden moeten worden.

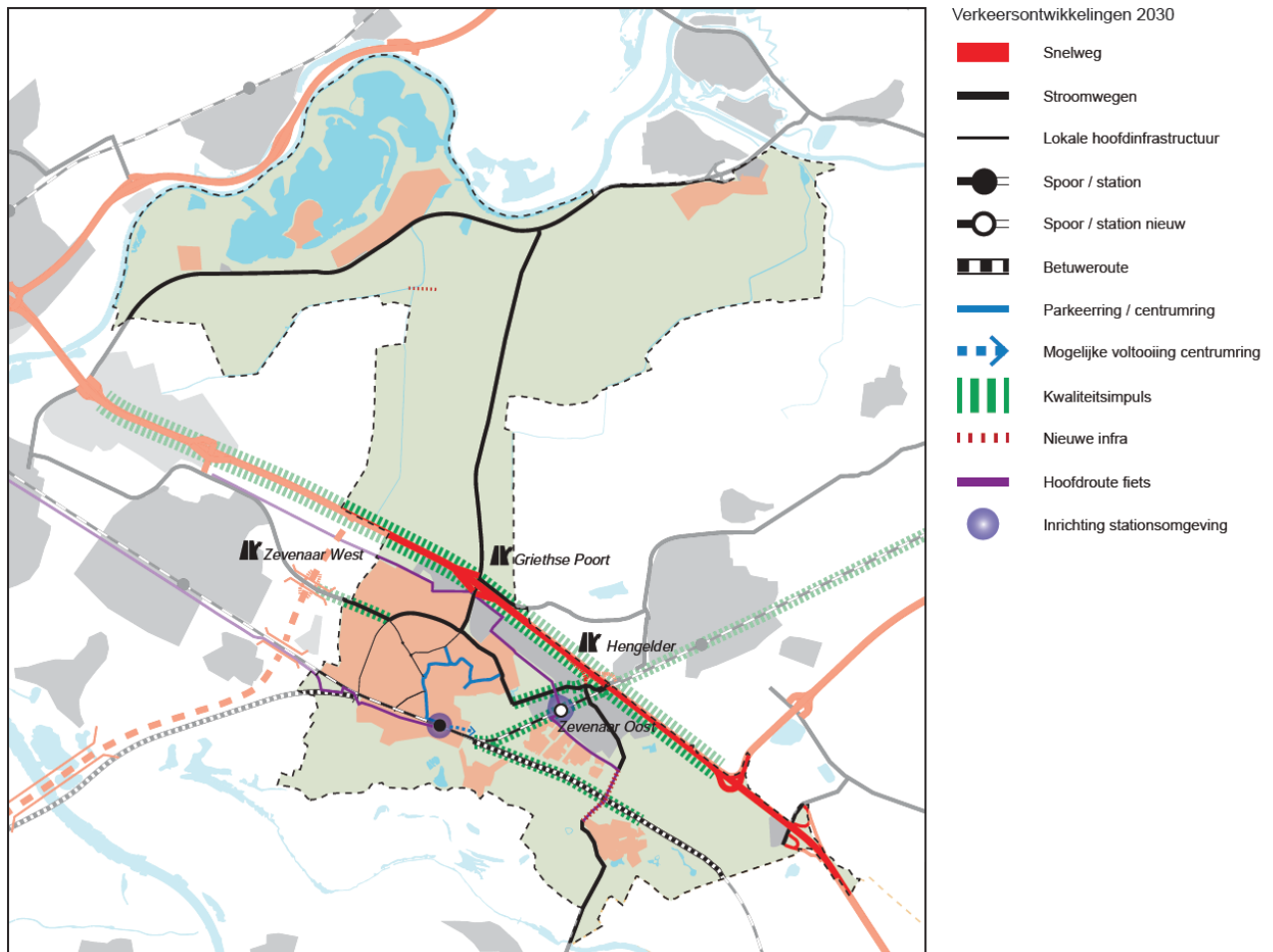
Op basis van de structuurvisie 2030 zijn de volgende keuzes en vraagstukken van belang voor het verkeersbeleid:

Concrete keuzes en positionering van verkeerskundig Zevenaar:

- Inzetten op (elektrische) fietsverkeer en fietsverbindingen;
- Verbindingen tussen de kernen optimaliseren;
- Inzetten op openbaar vervoer en de realisatie van station Zevenaar-poort;
- Directe ontsluiting van het Gelders Eiland op het hoofdwegennetwerk;
- Inzet op duurzame mobiliteit.

Vraagstukken en opgaven waar het verkeersbeleid rekening mee dient te houden zijn:

- Bereikbaarheid buitengebied voor landbouwverkeer;
- Openbaar vervoer verbindingen in de kleinere kernen, station Zevenaar Oost en ontwikkelingen van de stationsgebieden;
- Completeren van de centrumring Zevenaar;
- Snelle, logische en veilige fietsroutes;
- Groei van automobiliteit beperken door in te zetten op de fiets, openbaar vervoer en andere duurzame alternatieven.



Figuur 6: Opgaven 'mobiliteit en infrastructuur in Zevenaar van 2030' volgens structuurvisie 2030

### Omgevingsvisie Rijnwaarden

In april 2017 heeft de gemeenteraad van de voormalige gemeente Rijnwaarden de Omgevingsvisie 2030 vastgesteld. Dit met de nadrukkelijke wens om hier na de fusie met de gemeente Zevenaar op voort te bouwen. De structuurvisie is opgesteld met inbreng van burgers, ondernemers en organisaties. Net als de voormalige gemeente Zevenaar bestond de gemeente Rijnwaarden uit zes dorpen. Door het aantrekkelijke landschap en het water zijn er volop mogelijkheden om te recreëren. Op het Gelders Eiland wordt hoofdzakelijk gewerkt in de agrarische sector en bij de verschillende steenfabrieken. Ruimte, groene omgeving, rust en duisternis zijn sterke kanten van de voormalige gemeente Rijnwaarden.

Onder de bevolking is er sprake van vergrijzing. Dit betekent dat de behoefte verschuift naar kleinere woningen en zorg aan of nabij huis. Door veranderingen in de woningbehoefte en schaalvergroting van agrarische bedrijven is herbestemming van locaties naar wonen en vrijetijdseconomie een mogelijke oplossing. Het verdwijnen van voorzieningen en winkels levert een toename op in het gebruik van (digitale) mobiliteit. Er is daardoor behoefte aan goede ontsluiting met de (elektrische) fiets, openbaar vervoer en autoverkeer.





Verkeerskundig belangrijk zijn (fiets)bereikbaarheid, landbouwverkeer en onderlinge verbindingen tussen de dorpen. Maar ook duurzaamheid wordt belangrijk gevonden.

Vraagstukken en opgaven waar het verkeersbeleid rekening mee dient te houden zijn:

- Fietsverbindingen naar scholen, voorzieningen en dorpskernen;
- Directe(re) aansluiting van het Gelders Eiland op het hoofdwegennet (A12);
- Verbindingen met openbaar vervoer minimaal handhaven (buurtbus);
- Duurzaamheid.
- 

#### *Coalitieprogramma 2018 – 2022*

Per 1 januari 2018 zijn de gemeente Rijnwaarden en Zevenaar gefuseerd tot nieuwe gemeente Zevenaar. Er hebben verkiezingen plaats gevonden waaruit een coalitie is ontstaan van Lokaal Belang en CDA. Het coalitieakkoord 2018 – 2022 beschrijft uitgangspunten die richting geven aan het beleid:

- De gemeente Zevenaar wil dicht bij de burgers staan, bij de vorming van beleid. Participatie staat hoog in het vaandel. De vrijwilligers in de wijk- en dorpsraden worden ondersteund.
- In geval van calamiteiten moeten hulpdiensten tijdig ter plaatse kunnen komen. In alle kernen en het buitengebied. Indien nodig is er hierover overleg met de hulpdiensten en/of veiligheidsregio.
- Op het gebied van recreatie en toerisme wil de coalitie ontwikkelingen voortvarend oppakken. Onder andere door meer overnachtingsplaatsen te realiseren en de gebieden in noord en zuid, via stad Zevenaar met elkaar te verbinden.
- Gemeente Zevenaar wil eerder dan in 2050 energieneutraal zijn. Voor de organisatie al in 2025 en voor de samenleving in 2040.
- Inzet is een goede en duurzame bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Doel is 7Poort voor 2021 uit te geven en daar prioriteit aan toe te kennen, samen met de realisatie van de FOZ.

Op het gebied van verkeer en vervoer zegt het coalitieprogramma het volgende:

- Een goede bereikbaarheid van Zevenaar, met de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12. Samen met een snelle realisatie van de aansluiting Hengelder. Het directer ontsluiten van het Gelders Eiland op de A12 is een wens.
- Er is aandacht voor verkeerseffecten en daarvan afgeleide aspecten als geluid en fijnstof.
- Inzet op goede fietsverbindingen tussen de kernen onderling en naar de buurgemeenten.
- Aandacht voor verkeersveiligheid, zowel op infrastructureel gebied als op het gebied van voorlichting en educatie.
- Een goed aanbod aan openbaarvervoer, of in de kleinere kernen in alternatieven zoals vervoer op afroep of een buurtbus.
- Aandacht voor parkeren en een hoge parkeerdruk. Bij ontwikkelingen, maar ook in de bestaande omgeving. De parkeertarieven worden voor vier jaar bevroren.



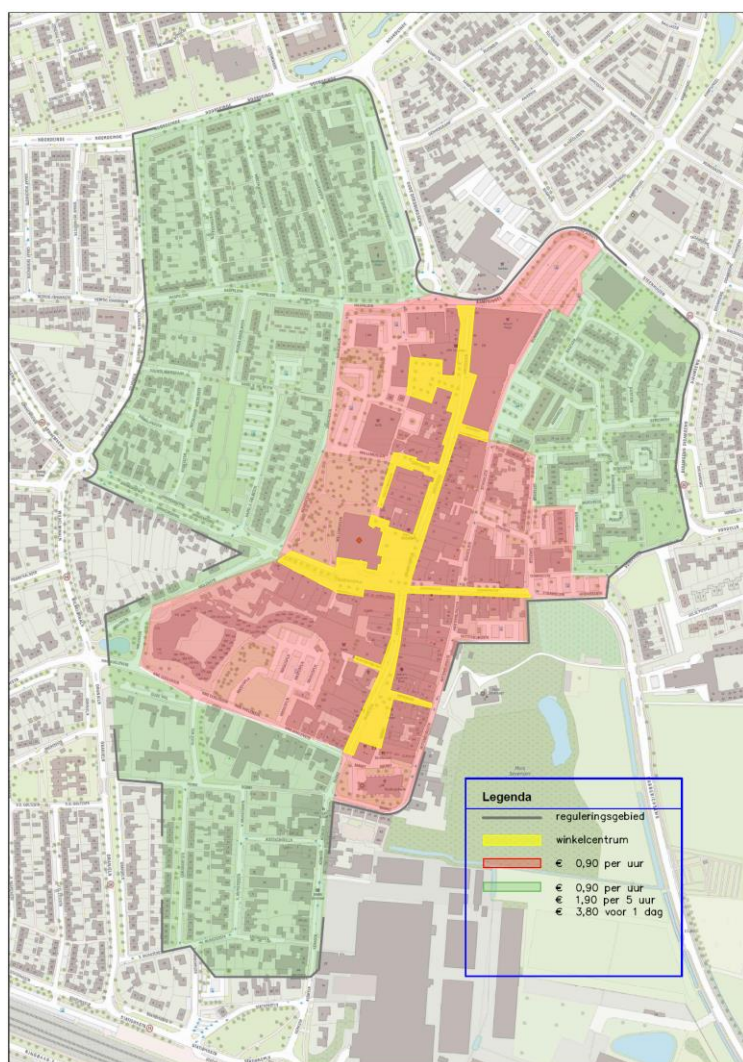
## Parkeeren

### Parkeernormen

De gemeente hanteert het vastgestelde 'Paraplubestemmingsplan parkeren gemeente Zevenaar' om de parkeernormen te bepalen en te toetsen. Voor dit plan zijn de kerncijfers van CROW publicatie 317 gebruikt.

### Parkeerregime Zevenaar

In de gemeente Zevenaar is parkeerregulering ingevoerd in de kern Zevenaar, in de vorm van betaald parkeren in het centrum een vergunninghouderszone daar omheen. Figuur 7 laat de parkeerregimes in Zevenaar zien.



Figuur 7: parkeerregimes kern Zevenaar

Direct rondom het centrum is er altijd sprake van betalen per uur, dat is de rode zone. Het uurtarief in deze zone is € 0,90. In de groene zone is het tarief vergelijkbaar, maar geldt per vijf uur en per dag een korting.



Het tarief per 5 uur en per dag is respectievelijk € 1,90 en € 3,80. Betalen is mogelijk via een zogenaamde stadspas achteraf naar daadwerkelijke parkeerduur, via betaalautomaten vooraf en via mobiel parkeren.

Verder is uit praktische overwegingen voor de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen in de Hooge Bongert een blauwe zone ingesteld voor de parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de sportzaal. In de overige kernen van de gemeente is er geen parkeerregulering. Het parkeren in Zevenaar functioneert over het algemeen goed. Op enkele punten wordt gekeken naar optimalisaties van de blauwe zone.

#### *Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken*

Er bestaan beleidsregels voor het toekennen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Deze komen vanuit de voormalige gemeente Zevenaar en zijn identiek aan die van de voormalige gemeente Rijnwaarden. De volgende beleidsregels werden aangehouden:

- Betrokkene heeft een gehandicaptenparkeerkaart (Europees model);
- Betrokkene is niet aangewezen op vervoer door een ander (bestuurder);
- Betrokken heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein.

Daarnaast geldt een hardheidsclausule om in bijzondere situaties van deze richtlijnen te kunnen afwijken. In bijlage 1 zijn de huidige beleidsregels opgenomen.

#### *Parkeerplaats met laadpaal voor elektrische en hybride auto's*

Er zijn binnen de gemeente Zevenaar een aantal openbare laadpalen beschikbaar. De gemeente is voornemens om te participeren in een provinciale aanbesteding voor uitbreiding van het aantal (openbare) laadvoorzieningen. Overigens werken provincies Gelderland en Overijssel hierin samen.

Op dit moment zijn er nog geen beleidsregels geformuleerd voor het wel of niet realiseren van laadpalen in de openbare ruimte. Hierbij moet gedacht worden aan voorwaarden voor plaatsing in de openbare ruimte (heeft aanvrager parkeergelegenheid op eigen terrein), de parkeerdruk (reserveert aanvrager zodoende een parkeerplaats voor de hybride of elektrische auto?) en of de locatie voor meerdere gebruikers geschikt is (qua afstand).

#### *Vrachtwagenparkeren*

Het parkeren van vrachtwagens is binnen de bebouwde kom van de gemeente Zevenaar niet toegestaan buiten werkdagen van 8.00 – 18.00 uur. Dit parkeerverbod wordt niet met bebording op de belangrijkste uitvalswegen van de bebouwde komgrenzen aangegeven. Uitzonderingen op het parkeerverbod zijn het parkeerterrein Tatelaar en de strook langs de geluidswal op BusinessPark 7Poort. Deze parkeervoorzieningen zijn druk bezet en worden ook voor overnachten gebruikt. Overnachten is niet toegestaan en zorgt met name rondom Tatelaar voor overlast en hinder in de omgeving.

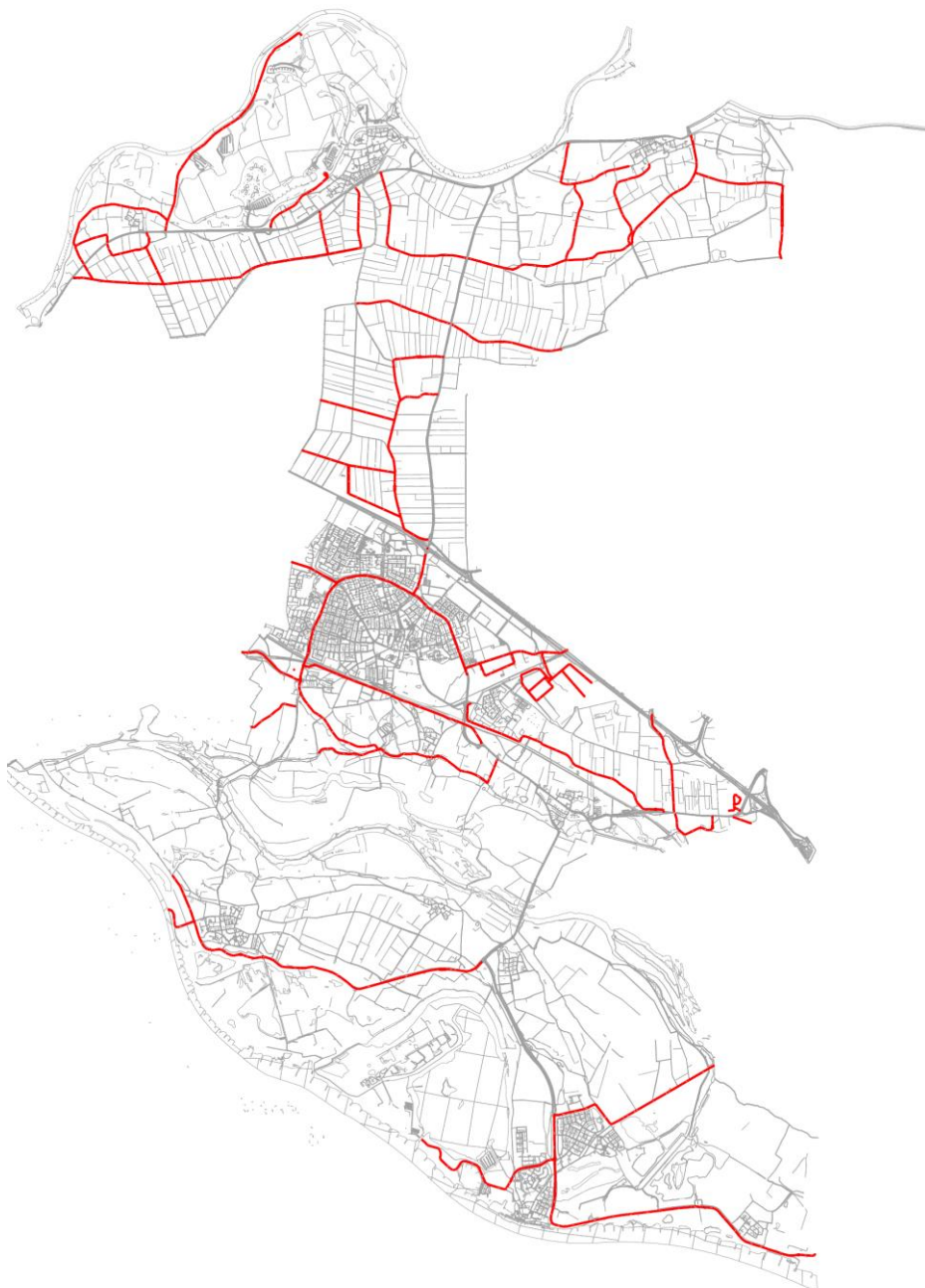
Indien chauffeurs meerdere dagen moeten wachten, voor een nieuwe rit of vanwege het rijtijdenbesluit, dan kunnen zij terecht op de betaalde parkeervoorziening in Duiven. De praktijk wijst uit dat hier nog onvoldoende gebruik van wordt gemaakt.

#### *Landbouwverkeerroutes*

Op sommige wegen is landbouwverkeer niet toegestaan, of niet gewenst. Bijvoorbeeld omdat de doorstroming belemmerd wordt. Landbouwverkeer kan met ontheffing een ladingbreedte tot 3,50m hebben. De gemeente Zevenaar heeft de RDW voor een aantal wegen gemandateerd om die breedteontheffingen af te geven. De wegen waarvoor dat mandaat is afgegeven zijn in het netwerk



opgenomen (figuur 8). Dit netwerk is in 2018 vastgesteld. In aansluiting op de regiogemeenten heeft ook de gemeente Zevenaar een netwerk aangewezen waar het RDW bevoegdheid heeft voor het afgeven van de breedte-ontheffingen.



Figuur 8: netwerk af te geven breedte-ontheffingen door RDW

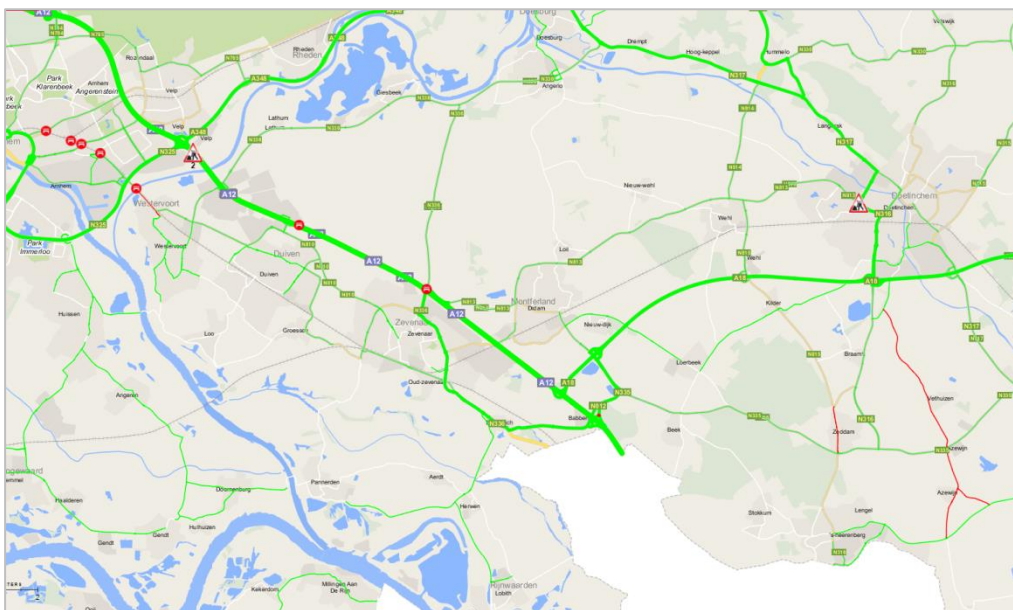




Op het Gelders Eiland liggen een aantal (relatief rustige) provinciale wegen. Deze zijn aangeduid in de Wegennetvisie als 'lokale ontsluiting'. Vanuit de omgeving worden klachten ontvangen van landbouwverkeer dat door de dorpskernen of over schoolfietsroutes rijdt. Het streven is om de Batavenweg/N811 open te stellen voor landbouwverkeer. Dit geldt voor het tracé tussen Lobith en Herwen. Eventueel kunnen aanvullende maatregelen als passeerhavens de doorstroming bevorderen.

#### *Breedte-ontheffingen routes vrachtverkeer*

Het RDW geeft ook ontheffingen af voor de bijzonder vervoer in de gemeente Zevenaar. Afhankelijk van het type vervoer zijn hiervoor netwerken aangewezen. Het gaat hierbij hoofdzakelijk over de hoofdwegen van de gemeente. Een voorbeeld is gegeven voor lange ladingen met een maximale breedte van 3,50 meter. Figuur 9 laat een screenshot zien waarin wegen zijn aangegeven waarop het RDW bevoegd ontheffing af te geven.



**Figuur 9: Netwerk met RDW-bevoegdheid voor af te geven ontheffingen voor ondeelbare ladingen tot 3,50 meter breedte**



## 3 Verkeersveiligheid

### 3.1 Ongevallenanalyse

Belangrijk aspect voor het inschatten van de effecten van het gevoerde beleid en de uitgevoerde maatregelen zijn de geregistreerde ongevalgegevens. Daarin wordt onderscheid gemaakt in ongevallen binnen de gehele gemeente Zevenaar, inclusief provinciale en rijkswegen, en op het gemeentelijke wegennet. Waar mogelijk is de data van de gemeente Rijnwaarden samengevoegd met de data van de gemeente Zevenaar. Waar dat niet mogelijk bleek, is dat apart vermeld.

#### 3.1.1 Doelstelling 2020

##### *Ontwikkeling aantal ongevallen*

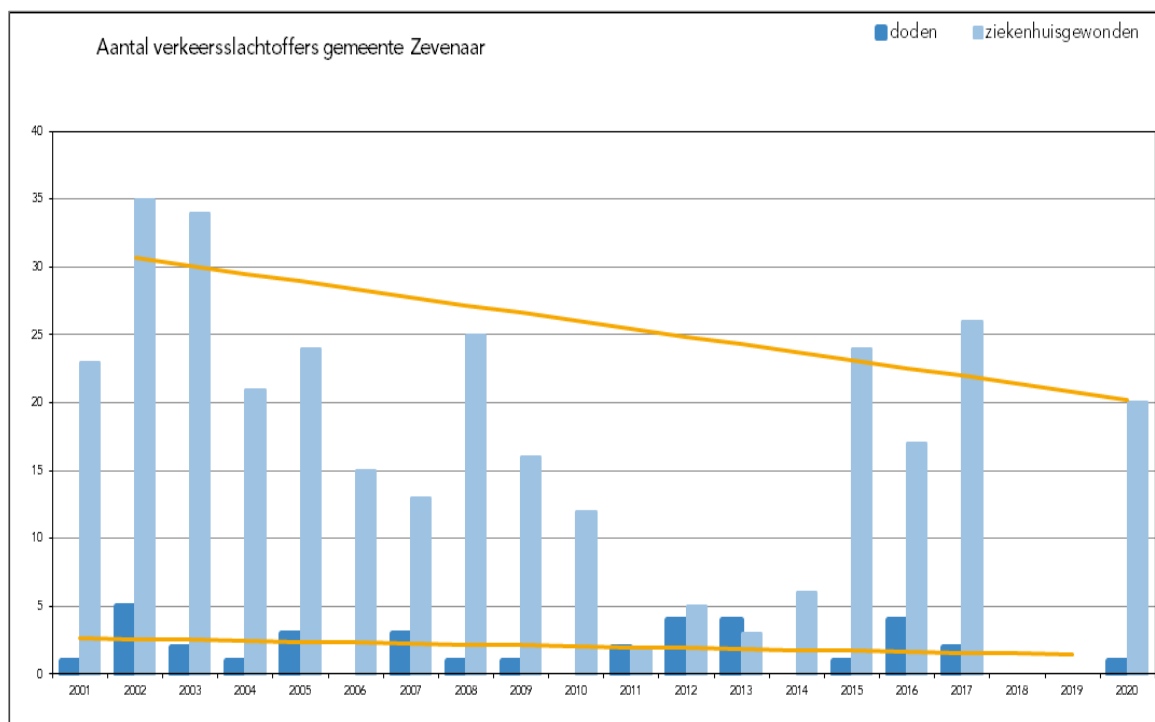
Voor de evaluatie van de verkeersveiligheid is een analyse gemaakt van door de politie geregistreerde verkeersongevallen over de periode 2001 tot en met 2020. Hierbij is gebruik gemaakt van de analysetool ViaStat. In de periode van 2010 tot 2013 is als gevolg van afspraken op rijksniveau bij de politie, sprake geweest van een zogeheten onderregistratie. De registratie is sinds 2013 verbeterd door een nieuwe en betere (landelijke) werkwijze. Dit verklaart de toename van het aantal registraties vanaf 2014. Het echte effect van deze nieuwe registratievorm is in 2015 te zien aan de toename van het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden. Dit betekent niet automatisch een toename van de verkeersonveiligheid. Aan de cijfers is te zien dat de registraties vanaf 2015 tot heden relatief stabiel blijven. Onderstaande tabel toont het verloop van het aantal ongevallen over de afgelopen jaren voor de gehele Zevenaar. Dit betreffen cijfers inclusief de ongevallen op wegen van andere wegbeheerders (Rijk en Provincie).

Ongevallen Zevenaar	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Overleden	1	5	2	1	3	0	3	1	1	0	2	4	4	0	1	4	2	1	1
Ziekenhuis gewond	23	35	34	21	24	15	13	25	16	12	2	5	3	6	24	17	26	20	18
Overig gewond	39	51	48	53	39	35	27	24	34	6	6	7	6	20	18	21	31	23	42
Uitsluitend materiele schade	553	518	424	516	405	384	297	152	106	57	16	10	86	164	238	171	190	182	204
<b>Totaal</b>	<b>616</b>	<b>609</b>	<b>548</b>	<b>591</b>	<b>471</b>	<b>434</b>	<b>340</b>	<b>202</b>	<b>157</b>	<b>75</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>99</b>	<b>190</b>	<b>281</b>	<b>213</b>	<b>249</b>	<b>223</b>	<b>226</b>

Figuur 10: ongevallen 2001 t/m 2020 op alle wegen binnen de gemeente Zevenaar (bron: ViaStat)

##### *Doelstelling 2020*

Voor de vergelijking van de ontwikkeling van het ongevallenbeeld met de doelstelling is gebruik gemaakt van de gegevens over de periode 2001 tot en met 2003. De doelstelling voor 2020 wordt gebaseerd op het driejaarlijks gemiddelde van de jaren 2001, 2002 en 2003.



Figuur 11: aantal doden en ziekenhuisgewonden, met doelstellingslijnen voor 2020

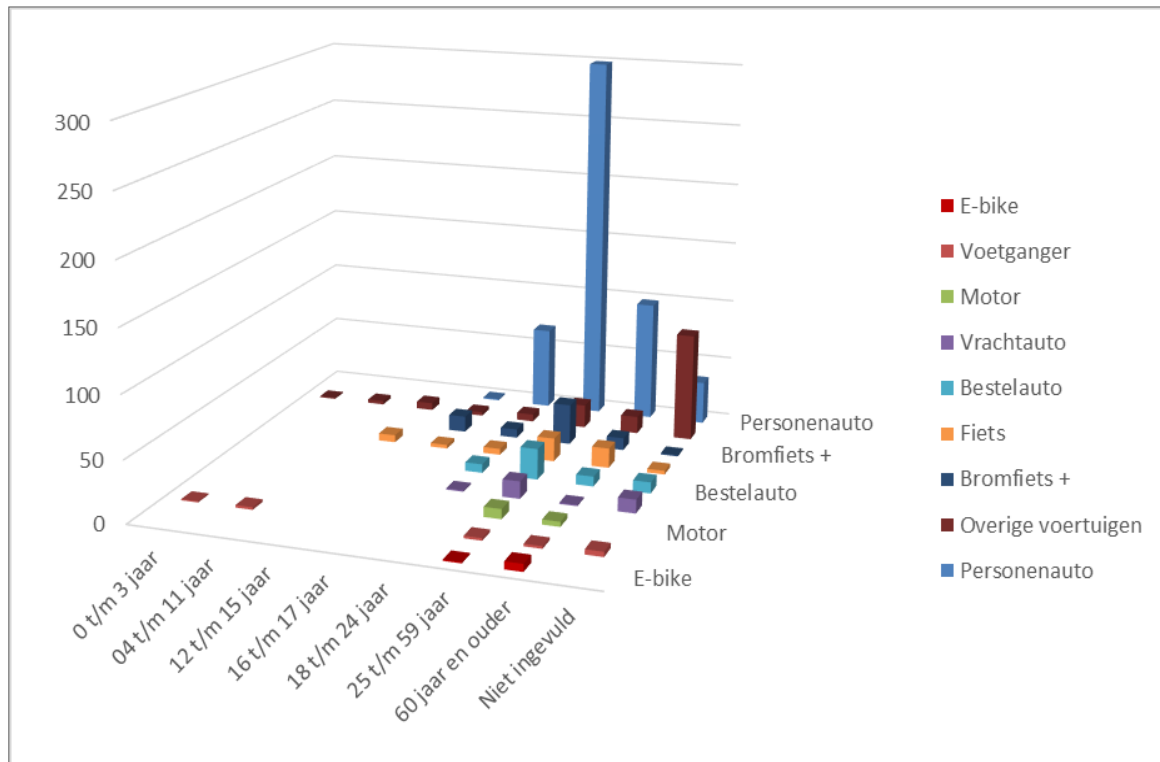
### Doelstelling 2020 binnen bereik

Bovenstaand figuur laat zien dat aandacht voor verkeersveiligheid noodzakelijk blijft om de daling van het aantal verkeersslachtoffers te behouden. Zo blijkt dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de jaren 2016 en 2017 boven de doelstellingslijn ligt. Het niveau van ziekenhuisgewonden toont een wisselend beeld. Het aantal ziekenhuisgewonden ligt overwegend ruim onder de doelstellingslijn, maar toont een aantal pieken. Mede door de verbeterde registratie is een aanzienlijke toename en een realistischer beeld zichtbaar. Hieruit blijkt dat momenteel de doelstelling niet gehaald lijkt te worden. Vanwege de nieuwe registratiemethode zal een langere analyseperiode een betrouwbaarder beeld kunnen geven. Dit zal de toekomst uitwijzen.

Gemeente Zevenaar is op de goede weg, maar ligt nog niet geheel op koers voor de 2020-doelstelling. Duidelijk is dat blijvende aandacht voor de verkeersveiligheid noodzakelijk is.

### Bij ongevallen betrokken doelgroepen

Onderstaande laat over de periode 2013 tot en met 2020 de **bestuurders** zien die waren betrokken bij ongevallen, naar leeftijd en vervoerwijze op wegen waar Zevenaar wegbeheerder van is.



Figuur 12: betrokken bestuurders naar leeftijd en vervoerwijze

Dat de leeftijdsgroepen van bij ongevallen betrokken bestuurders per vervoerwijzen verschillen, laat bovenstaande figuur zien. Het aantal bestuurders naar leeftijd en vervoerwijze geeft aan dat aandacht moet worden besteed aan de volgende doelgroepen:

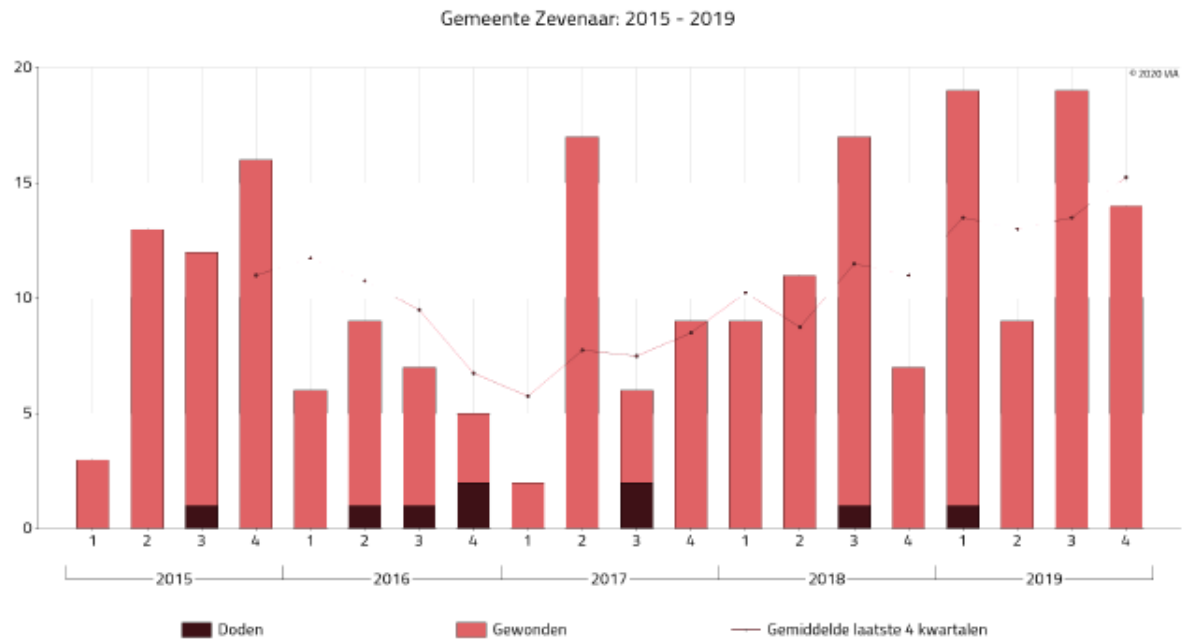
- personenauto en bestelautobestuurders
- bromfietzers van 16-17 jaar, 25-59 jaar en 60 jaar en ouder
- fietser en e-bikes, in de leeftijd 12-15, 60 jaar en ouder

Langzaam verkeer is relatief weinig betrokken bij geregistreerde ongevallen.

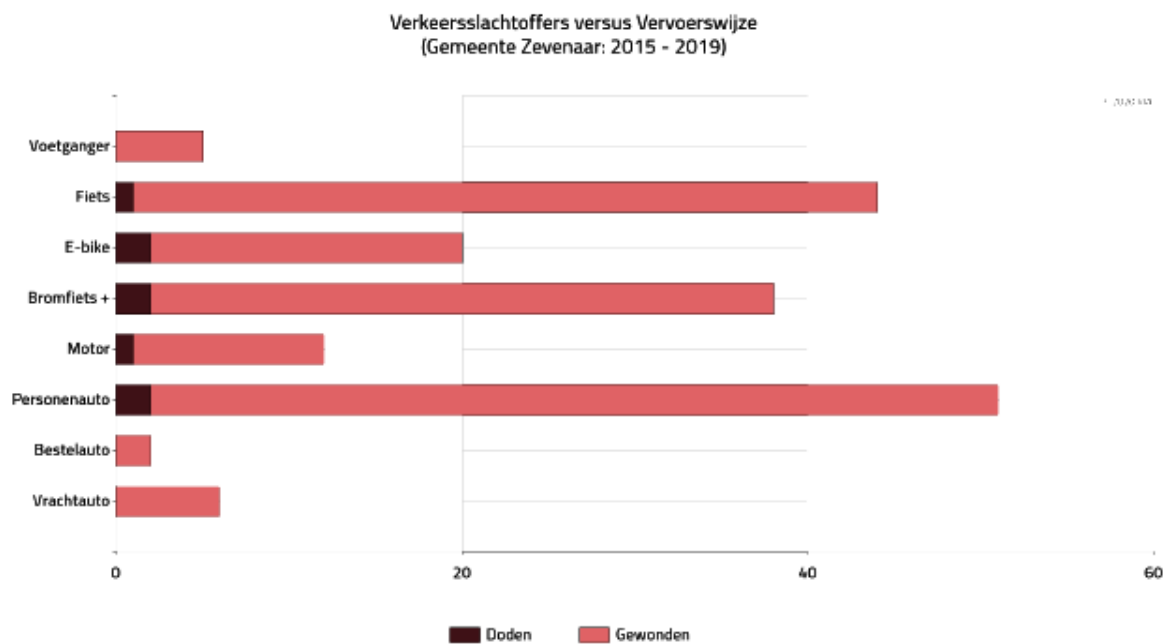
### Trend verkeersslachtoffers

Om te toetsen hoe het aantal verkeersslachtoffers zich vertaalt tot het aantal betrokken doelgroepen is voor de gemeente Zevenaar met behulp van de standaard in ViaStat beschikbare BLIQ-rapportage een verkeersveiligheidsrapportage gemaakt, op basis van de geregistreerde ongevallendata van kwartaal 1 van 2015 tot en met kwartaal 4 van 2019. Deze data is visueel beschikbaar.

De volgende figuren geven de verdeling weer over de verschillende leeftijden en vervoerwijzen voor de gemeente Zevenaar.



Figuur 13: verkeersslachtoffers naar leeftijd, gemeente Zevenaar, Q1 2015 t/m Q4 2019



Figuur 14: verkeersslachtoffers naar vervoerswijze, gemeente Zevenaar, Q1 2015 t/m Q4 2019



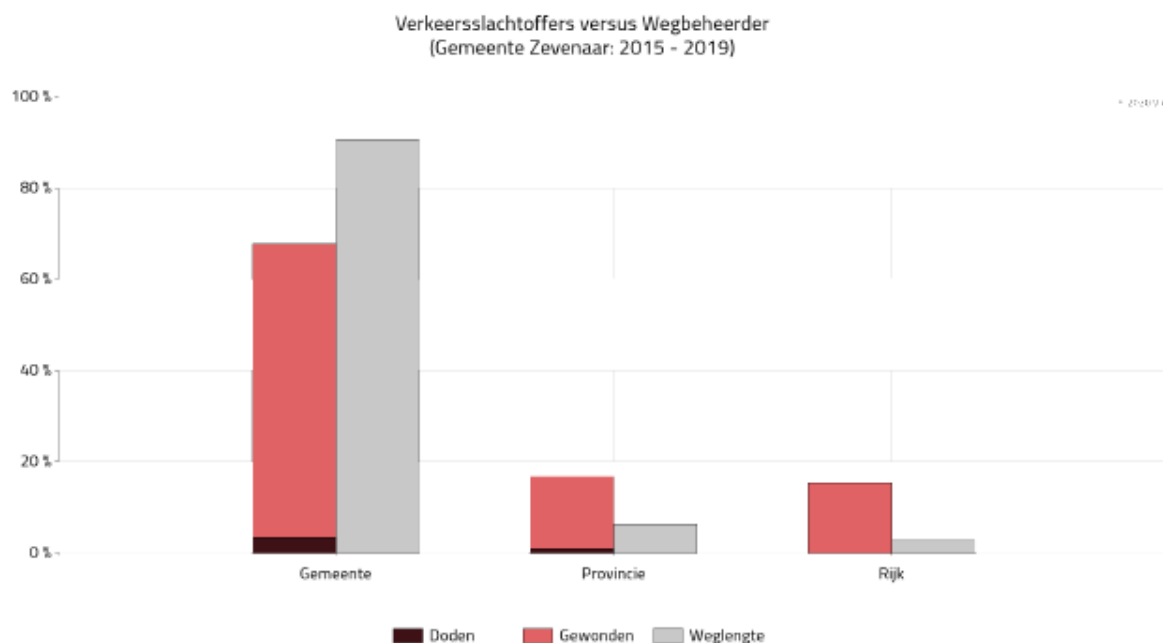


In tegenstelling tot het beeld van de betrokken doelgroepen bestuurders vallen de dodelijke verkeersslachtoffers hoofdzakelijk onder de kwetsbare vervoerswijzen (fiets, e-bike, bromfiets). Dit zal als aandachtspunt moeten worden meegenomen. De locaties van de ongevallen zijn opgenomen in bijlage 2.

### Onveilige locaties

Het wegennet heeft verschillend gebruik, met een andere inrichting en ook andere wegbeheerders. In onderstaande figuren is het aandeel weglengte per wegbeheerder vergeleken met het aantal verkeersslachtoffers. De kans op verkeersslachtoffers per ongeval is op rijks- en provinciale wegen het grootst, hoewel de meeste slachtoffers in absolute zin vallen op het gemeentelijke wegennet.

In de periode van Q1 2015 t/m Q4 2019 zijn er op de wegen met de gemeente Zevenaar als wegbeheerder 7 dodelijke verkeersslachtoffers gevallen. Uit analyse van de data is gebleken dat er geen dodelijke verkeersslachtoffers onder de leeftijd van 21 jaar zijn gevallen.



Figuur 15: verkeersslachtoffers naar wegbeheerder, gemeente Zevenaar, Q1 2014 t/m Q2 020

Onderstaande tabel geeft de VerkeersOngevallenConcentraties top 10 (VOC-Top 10) weer voor situaties met drie of meer ongevallen, in de periode van Q1 2015 tot en met Q4 2019. Deze getallen wijken af ten opzichte van het aantal van 7 dodelijke slachtoffers. Deels omdat bij één ongeval meerdere doden kunnen vallen en deels omdat niet alle dodelijke ongevallen binnen de black-spotlocaties hebben plaatsgevonden.



1	VOC Top 10 (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)	Gemeentenaam	Wegbeheerder	Ongevallen met		
				enkel schade	gewonden	doden
1	A12 143.0 L	Zevenaar	Rijk	19	3	0
2	A12 142.0 L	Zevenaar	Rijk	14	3	0
3	Doesburgseweg	Zevenaar	Gemeente	14	2	0
4	A12 144.0 L	Zevenaar	Rijk	10	2	0
5	A12 147.0 L	Zevenaar	Rijk	14	0	0
6	N336 7.7	Zevenaar	Provincie	5	0	1
7	Ringbaan-Zuid, Stationsplein, Zuiderlaan	Zevenaar	Gemeente	1	3	0
8	Hengelder	Zevenaar	Gemeente	3	2	0
9	Doesburgseweg	Zevenaar	Gemeente	5	1	0
10	Doesburgseweg, 't Hekke, Voltastraat	Zevenaar	Gemeente	5	1	0
11	Grote Veldstraat, Kleine Veldstraat, N336 16.6	Zevenaar	Gemeente, Provincie	5	1	0
12	Arnhemseweg, Willem de Zwijgerlaan, Zonegge 01	Zevenaar	Gemeente	2	2	0
13	Einsteinstraat, Hengelder, Marconistraat	Zevenaar	Gemeente	4	1	0
14	N813 0.4	Zevenaar	Provincie	4	1	0
15	Arnhemseweg, Schilderspoort, Wilhelminalaan	Zevenaar	Gemeente	4	1	0
16	Edisonstraat	Zevenaar	Gemeente	2	0	1
17	Pannerdenseweg	Zevenaar	Gemeente	2	0	1
18	Noordeinde, Oude Doesburgseweg	Zevenaar	Gemeente	3	1	0
19	Arnhemseweg, Roodwilligen	Zevenaar	Gemeente	5	0	0
20	de Berghoofdseweg, De Berghoofdseweg	Zevenaar	Gemeente	5	0	0

© 2020 VIA, VerkeersOngevallenConcentraties (2015 - 2019)

Tabel 1: Verkeersongevallenconcentratie top 10 gemeente Zevenaar Q1 2015 t/m Q4 2019

In bijlage 2 zijn kaarten ingevoegd waarop de locaties van de ongevallen uit bovenstaande tabellen zijn afgebeeld.

### Analyse snelheid en locatie

Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Voor de gemeente Zevenaar zijn de top 10 locaties geanalyseerd waar snelheid een aandachtspunt is. Over de periode van Q1 2014 tot en met Q2 2020 is gebleken dat er op gemeentelijke wegen één wegvak is waar een relatie te leggen is tussen te hard rijden en een dodelijk verkeersongeval. Dit is de Ringbaan Noord. Hier is één dodelijk verkeersslachtoffer gevallen. Op de wegen van de wegbeheerders Rijk en Provincie zijn de meeste zware snelheidsovertredingen begaan.

In bijlage 2 zijn de overzichtskaarten voor snelheidsovertredingen op de wegen van de diverse wegbeheerders opgenomen.

Uit de analyse van de snelheid en locatie van alle binnen de gemeente Zevenaar geregistreerde ongevallen naar ernstgraad geeft voor Zevenaar de volgende opvallende locaties, naar prioriteit:

1. N336/Doesburgseweg, tussen Ringbaan Noord en A12.
2. Ringbaan Zuid, oostelijk van spoorwegovergang Stationsplein
3. Ringbaan Oost, tussen Doesburgseweg en Didamseweg



4. Transeedijk Lobith
5. Ringbaan Zuid, tussen spoorwegovergang Stationsplein en Ooij
6. Doesburgseweg, Ganzepoelweg Angerlo
7. N811, tussen Tolkamer en Spijk
8. Ringbaan Noord, westelijk van de Doesburgseweg
9. N338, tussen Zevenaarseweg en de gemeentegrens
10. Herwensedijk, tussen Halve Maan en Eltenseweg

In bijlage 2 zijn overzichtskaarten opgenomen met daarin de snelheidsovertredingen binnen de gemeente.

### 3.2 Klachten en meldingen

Van bij de gemeente geregistreerde klachten en meldingen is een (globaal) overzicht gemaakt. Het aantal meldingen in 2019 is ten opzichte van 2018 afgenomen van 118 meldingen in 2018 naar 87 meldingen in 2019. Dit betreft een procentuele afname van 26%. Dit is met name toe te wijzen aan een afname van het aantal meldingen in de omliggende dorpskernen. De cijfers tonen de meldingen die zijn binnengekomen in Fixi en zijn vastgelegd in JOIN.

Uit analyse van de klachten en meldingen blijkt dat:

- Er in 2019 87 meldingen zijn gedaan, waarvan 57 in Zevenaar. Het aantal meldingen in Zevenaar is daarmee nagenoeg gelijk gebleven.
- Ook in 2019 de meeste meldingen één keer worden gemeld.
- De meeste meldingen van bewoners gaan over parkeren (20x) en snelheid (55x).
- De Veldhuizenseweg het meest in de meldingen is vertegenwoordigd. De Transeedijk in Lobith en de Aerdsedijk nog steeds vaak voorkomen in de meldingen. Evenals de verkeerssituatie rond de Bemschool.
- Er een aantal nieuwe locaties zijn bijgekomen. Dit zijn de Nieuwstraat in Pannerden, de situatie in de 's Gravenwaardsedijk in Tolkamer, parkeerproblematiek aan de Guido Gazellestraat in Zevenaar en rond de Europakade in Tolkamer.
- Er vooral parkeerproblematiek wordt ervaren in Zevenaar in de wijken Methen, Stegeslag en Lentemorgen.
- Er meer hinder wordt ervaren door snelheid in de omliggende dorpen. Met name Pannerden, Aerdt en Lobith deze problematiek ervaren.



### 3.3 Beleving verkeer per kern

Ieder dorp van de gemeente Zevenaar heeft sinds het aantreden van het college per 1 januari 2018 een zogenoemde dorpswethouder. Alle wethouders hebben als dorpswethouder de kernen in de gemeente bezocht, om hier een goed beeld van te krijgen. Tijdens deze bezoeken is er gevraagd naar de beleving van verschillende onderwerpen (onder andere groen, civiel en verkeer). De bevindingen omtrent verkeer zijn onderstaand samengevat, als vertaling naar verkeersbeleid:

- Parkeerdruk in de woonwijken;
- Verkeersveiligheid bij spoorwegovergangen;
- Bereikbaarheid (centrum) Zevenaar en completeren parkeerring;
- Snelheid van het gemotoriseerde verkeer;
- Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk;
- Hoeveelheid vrachtverkeer op wegen die hier niet voor bedoeld zijn (woonstraten).



## 4 Ontwikkelingen

### 4.1 Project ViA15

De regio Arnhem Nijmegen zet in op een verbeterde bereikbaarheid. Een robuust wegennet is hierbij noodzakelijk. Daarnaast wordt ingezet op een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het huidige wegennetwerk kan op termijn het verkeer niet meer verwerken. Er wordt daarom ingezet op versterking van het hoofdwegennet. Na een onderzoeksperiode heeft dit geleid tot de keuzes om de A15 vanaf knooppunt Ressen door te trekken naar de A12, tussen Duiven en Zevenaar. Tevens wordt de A12 verbreed, vanaf Westervoort tot aan knooppunt Oud-Dijk. Figuur 16 geeft het Project ViA15 weer.



Figuur 16: Veranderende hoofdwegenstructuur ViA15

Voor de gemeente Zevenaar hebben de volgende deelprojecten van Project ViA15 raakvlak met ons wegennetwerk:

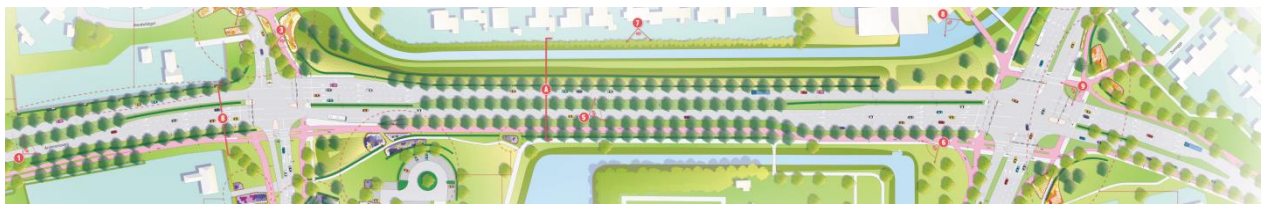
7. Realisatie nieuwe aansluiting A15 Duiven/Zevenaar;
10. Opheffen aansluiting 29 Giethse Poort (A12);
11. Realisatie nieuwe aansluiting A12 Zevenaar-Oost (Hengelder).



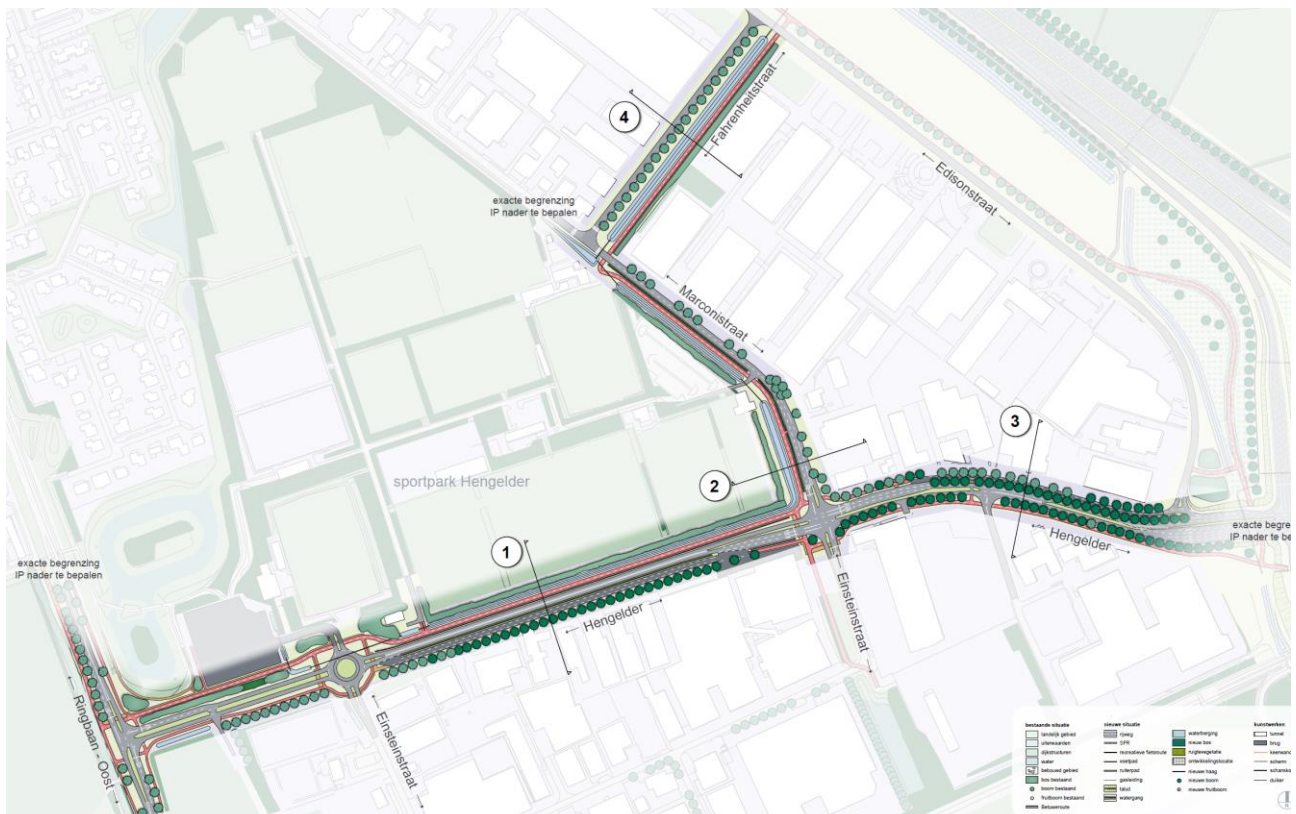


Deze ontwikkelingen hebben grote gevolgen voor de bestaande infrastructuur en verkeersafwikkeling in de gemeente Zevenaar. Verkeersstromen verschuiven en hier wordt in grote mate al op geanticipeerd. In de verkeersvisie wordt rekening gehouden met deze toekomstige ontwikkelingen en de gevolgen die dit met zich meebrengt. De verwachting is dat de werkzaamheden aan het hoofdwegennet in 2020 van start gaan en in periode 2022 – 2024 gefaseerd worden afgerond.

Het gemeentelijke wegennet is vooruitlopend op de werkzaamheden van Project ViA15 aangepast met een ingrijpende reconstructie en verbreding van de Arnhemseweg (figuur 17a) en Hengelder (figuur 17b). De ontwerpen van beide wegen staan hieronder weergegeven. Beide wegen zijn gereed.



Figuur 17a Arnhemseweg t.b.v. toekomstige aansluiting op A15



Figuur 17b Hengelder, Marconistraat en Fahrenheitstraat t.b.v. toekomstige aansluiting Zevenaar-Oost op A12



## 4.2 BusinessPark 7Poort en Groot Holthuizen

Binnen de gemeente Zevenaar zijn BusinessPark 7Poort en de woningbouwplannen Groot Holthuizen en Woonpark-BAT de grootste ontwikkelingen die plaatsvinden.

### *BusinessPark 7Poort*

BusinessPark 7Poort is momenteel volop in ontwikkeling. Steeds meer bedrijven beginnen zich te vestigen en voor andere kavels zijn concrete bouw- of ontwikkelplannen. De gemeente Zevenaar werkt op dit moment aan het bouwrijp maken van de kavels en aan de realisatie van de definitieve infrastructuur.

De grootste ontwikkelingen die op BusinessPark 7Poort plaatsvinden zijn de komst van Fashion Outlet Zevenaar en de realisatie van een XXL-distributiecentrum. Tegen het spoor aan wordt de Fashion Outlet Zevenaar ontwikkeld met naar verwachting 1 miljoen bezoekers per jaar. Zowel op het gebied van infrastructuur als OV-voorzieningen behoeft deze ontwikkeling aandacht in de verkeersvisie.

Bij de reconstructie van Hengelder is in de uitwerking van het ontwerp rekening gehouden met deze grootschalige ontwikkelingen. Dit betekent dat de nieuwe infrastructuur berekend is op het soepel afwikkelen van het verkeer.

### *Groot Holthuizen*

Woningbouwlocatie Groot Holthuizen voorziet in circa 950 – 1.300 nieuwe woningen. Deze worden gebouwd in drie of vier buurtschappen. De realisatie van de buurtschappen De Tol, De Bem en De Stede is in vergevorderd stadium en inmiddels is gestart met de eerste ontwerpfase van buurschap De Holtkamp. Voor de ontsluiting van deze buurtschappen wordt gebruik gemaakt van de Landeweerdijk. De Landeweerdijk sluit aan op de Provinciale weg N336 en 7Poort.

### *Woonpark-BAT*

Woonpark BAT is gesitueerd in het centrum van Zevenaar, rondom de historische gebouwen van British American Tobacco, en bestaat uit twee woondelen. Deze wijk vormt straks de overgang van de stad naar het groen van Landgoed Zevenaar. De ontsluiting van Woonpark-BAT vindt voor woondeel één voorsnog plaats op de Kerkstraat. Woondeel twee sluit aan op de Babberischseweg. Onderzoek loopt nog om Woonpark op de te completeren centrumring te laten aansluiten. Deze ontwikkeling dient nader verkent te worden.

## 4.3 Openbaar vervoer

### *Spoor*

Zevenaar is aangesloten op het spoor, met een station in de kern Zevenaar. In westelijke richting gaat het spoor naar Duiven, Westervoort en Arnhem. Aan de oostkant van Zevenaar is er een splitsing. Het Nederlandse spoornet sluit oostelijk van Zevenaar aan op het Duitse spoornet. Verder buigt het spoor oostelijk van Zevenaar af naar Didam, Doetinchem en de Achterhoek.

### *Spoorverbetering Zevenaar – Didam*

Het spoor tussen Zevenaar en Didam is door de provincie Gelderland verbeterd met de realisatie van een dubbelspoor. Dit als onderdeel van de toekomstige verbinding Arnhem – Winterswijk. De spoorverdubbeling maakt het mogelijk om sneller en betrouwbaarder met de trein te reizen, waarbij een betere aansluiting op andere trajecten in Arnhem ontstaat.



Extra maatregel die voortgekomen is uit de spoorverdubbeling Zevenaar – Didam is het sluiten van de spoorwegovergang op de Babberichseweg. In plaats daarvan is er een langzaam verkeertunnel voor teruggekomen. Voor fietsers en voetgangers heeft dit een verbetering van de verkeersveiligheid opgeleverd. Aansluitend aan dit project wordt de Babberichseweg heringericht tot fietsstraat.

Wens van de gemeente is om op de spoorlijn Zevenaar – Didam een tweede station Zevenaar-Poort te realiseren. Daarmee worden de woonwijk Groot Holthuizen, BusinessPark 7Poort, Fashion Outlet Zevenaar en het Liemers College beter bedient. Deze plannen zijn nog niet definitief, maar de gemeente Zevenaar blijft hier aandacht aan besteden en vragen bij de hogere overheden en vervoerders.

### **Bus**

Het aanbod van busvervoer bestaat uit één buslijn (lijn 60) en drie buurtbusverbindingen (lijn 555, 560, 566). Hierbij lopen een aantal ontwikkelingen die nog niet definitief zijn. Regionaal ligt er een actieplan-HOV waarin o.a. een verkenning wordt uitgevoerd naar de opwaardering van buslijn 60 'Arnhem – Zevenaar' naar een hoogwaardige openbaar vervoer lijn. Onderdeel van de verkenning is het loskoppelen van de verbinding Zevenaar – Tolkamer aan deze HOV-lijn. Dit om de frequentie tussen Arnhem en Zevenaar te kunnen verhogen. Voor de verbinding Tolkamer – Zevenaar blijft een volwaardige buslijn bestaan die o.a. de voorzieningen station Zevenaar en het ziekenhuis blijft bedienen.

Daarnaast speelt de verwachte opkomst van slimme mobiliteit in de vorm van Mobility as a Service (MaaS) en de aanbesteding van de nieuwe concessie in 2022 een rol in de ontwikkeling van het busvervoer. Waarbij MaaS een vorm van vervoer is die enigszins vergelijkbaar is met een vermenging van busvervoer en taxivervoer.

### **MaaS**

De verwachting is een verdere flexibilisering van het (openbaar) vervoer, waarbij bijvoorbeeld ook de ophaalpunten geen haltes meer hoeven zijn. Hoe deze ontwikkeling zich door zet en wat de potentie is, wordt door vervoerders en provincie Gelderland onderzocht. De verwachting is dat dergelijke voorzieningen vooral in het meer landelijke gebied openbaar vervoer beschikbaar kunnen houden.

### **Aanbesteding nieuwe concessie**

De provincie Gelderland is verantwoordelijk voor de aanbesteding van het openbaar vervoer. Samen met provincies Overijssel en Flevoland onderzoekt Gelderland of de aanbesteding slimmer kan. Daar is men nu mee gestart, omdat er sprake is van verschillende aanbestedingen, met andere einddata.

De gemeenten zijn gevraagd hierop te reageren. Binnen de samenwerkingsregio Arnhem Nijmegen hebben de gemeente een gezamenlijke reactie opgesteld. Punten waarvoor aandacht is gevraagd zijn:

- De samenhang tussen de verschillende deelgebieden en de (on)mogelijkheid van (flexibele) tarieven.
- Aandacht voor beschikbaarheid van openbaar vervoer in meer landelijke gebieden (rendabele lijnen en minder rendabele lijnen zouden apart aanbesteed worden).
- Duurzaamheid.
- Rekening houden met demografische ontwikkelingen binnen het concessiegebied.
- Betrokkenheid van gemeenten in de concessie.
- Bereikbaarheid van de kleine kernen.



## 4.4 Infrastructurele ontwikkelingen

De gemeente Zevenaar onderzoekt een aantal infrastructurele ontwikkelingen. Deze hebben een vlotte en veilige verkeersafwikkeling tot doel. Tevens moet deze nieuwe infrastructuur zorg dragen voor een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woongebieden en een vlotte bereikbaarheid voor en naar bedrijven en voorzieningen.

### *Verbinding Gelders Eiland*

Verkeer vanuit het Gelders Eiland rijdt via de bebouwde kom van Zevenaar (N336), of door de kom van Babberich (N812) richting het hoofdwegennet (A12). Dit levert doorstromingsproblemen, (subjectieve) verkeersonveiligheid, trillingshinder en geluidshinder op. Het is wenselijk een directe en snelle verbinding te maken van het Gelders Eiland naar het hoofdwegennet. In het verleden werd gesproken over het doortrekken van de N811/Witte Kruis naar bedrijventerrein 7Poort. De weg kruist het spoor, waardoor de doortrekking een forse investering vraagt.

In het kader van de samenvoeging van de gemeente Zevenaar met de gemeente Rijnwaarden is afgesproken dat er samen met de Provincie Gelderland een studie wordt uitgevoerd naar de verbinding van het Gelders Eiland naar het hoofdwegennet. Deze studie loopt. Er zal niet alleen gekeken worden naar het doortrekken van Witte Kruis, maar naar alle mogelijke oplossingen om het Gelders Eiland goed te verbinden met de A12. Verkenningen uit het verleden hebben laten zien dat de weg meerwaarde heeft maar niet noodzakelijk is. Met het nieuwe onderzoek wordt gewerkt aan een goede probleemdefinitie.

### *Verbinden Mercurion en Edisonstraat*

Rondom de huidige aansluiting Griethse Poort op de A12 liggen diverse bedrijven en bestemmingen. De ontsluiting van deze bestemmingen zal met het opheffen van de huidige aansluiting verschuiven en hierdoor minder direct aansluiten op het hoofdwegennet. Om geen druk op de woongebieden te leggen dient de ontsluiting van de bedrijventerreinen Mercurion, Tatelaar en Hengelder richting het hoofdwegennet geoptimaliseerd te worden. Onderdeel van dit onderzoek is de verbinding tussen Mercurion en de Edisonstraat.

### *Completeren centrumring*

Momenteel heeft Zevenaar een centrumring die niet geheel gecompleteerd is. Op de locatie van het BAT-terrein vindt woningbouw plaats. Dit biedt kansen om de centrumring te completeren. De nieuwe ontsluitingsstructuur van Zevenaar, met aansluiting Zevenaar-Oost bij Hengelder betekent dat een centrumring meerwaarde heeft voor de verkeersafwikkeling. De gemeente Zevenaar heeft hier aandacht voor en verkent de mogelijkheden naar het completeren van de centrumring.





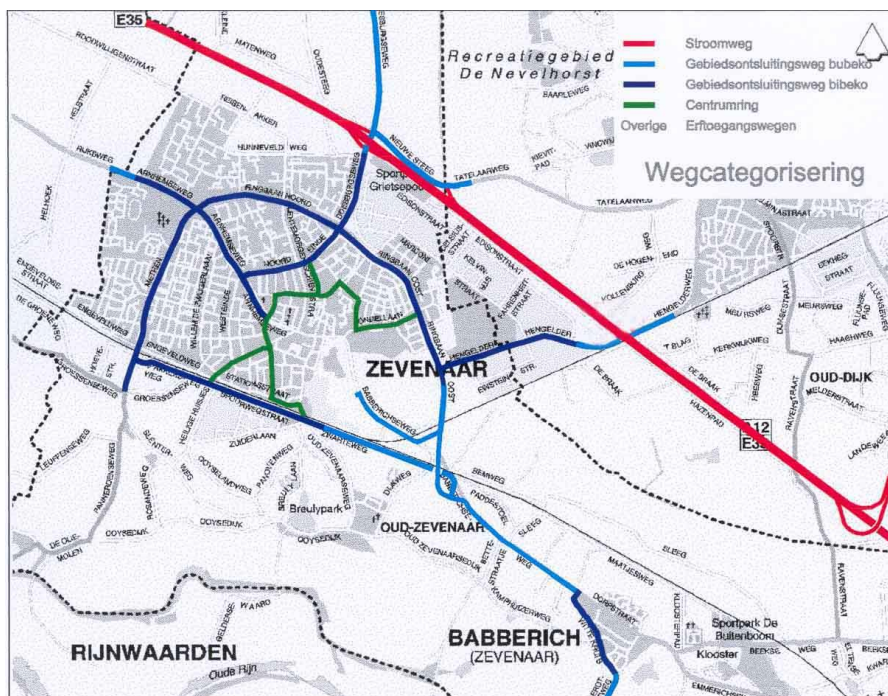
## 5 Inrichting en gebruik wegennet

De gemeente Zevenaar heeft een GVVP, dat stamt uit 2000 en is daarmee niet actueel. Er is behoefte aan actualisatie van het verkeersbeleid, zodat geanticipeerd kan worden op de grootschalige ontwikkelingen die (gaan) plaatsvinden en er beleidskeuzes vastgelegd kunnen worden over hoe hier mee om te gaan. Bepaalde aandachtspunten uit het oude GVVP bevatten onderwerpen die nog steeds actueel zijn:

- Doorstroming Doesburgseweg;
- Verkeersveiligheid;
- Barrièrewerking randwegen;
- Negatieve gevolgen ontsluiting vanuit het Gelders Eiland naar de A12.

Voor een aantal van de bekende knelpunten wordt gewerkt aan (de voorbereiding van) oplossingsrichtingen. De doortrekking van de A15, verbreding van de A12 en de nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost op Hengelder zijn hier voorbeelden van. De aansluiting van het Gelders Eiland op het hoofdwegennet zit nog in de onderzoeksfase.

In het oude GVVP is een wegencategorisering voor het wegennet opgenomen (figuur 18). Deze categorisering toetsen we aan verkeerstellingen en modelgegevens voor de huidige en de toekomstige situatie.



Figuur 17: categorisering wegennet Zevenaar volgens Verkeerbeleidsvisie 2000





## 5.1 Verkeersintensiteiten

In de beoordeling van verkeersintensiteiten is onderscheid gemaakt op basis van de huidige situatie en de toekomstige situatie waarbij de nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet in werking zijn gesteld..

### *Huidige situatie en aansluitingen hoofdwegennet*

Momenteel heeft Zevenaar met Griethse Poort één aansluiting op het hoofdwegennet (A12). De toegangsweg naar deze aansluiting is de Doesburgseweg. De Doesburgseweg is druk belast met circa 22.000 – 25.000 voertuigen per etmaal. Een gedeelte hiervan rijdt in noordelijke richting, naar de dorpskernen die daar liggen en/of naar de richting Didam. Naast het verkeer richting Didam betreft dit ook verkeer richting BusinessPark 7Poort die de kern van Zevenaar mijdt. Daarnaast maakt dit vrachtverkeer voornamelijk gebruik van Tatelaar, de Edisonstraat en Hengelder.

Het verkeer in Zevenaar maakt voornamelijk gebruik van de Ringbaan-Noord, Ringbaan-Oost en Methen. Deze wegen worden druk bereden, waarbij de Arnhemseweg wordt gebruikt als minder directe aansluiting op de A12, via Duiven. De belangrijkste wegen richting het centrum zijn Noordeinde, het verlengde van de Arnhemseweg, de Oude Doesburgseweg en de Vondellaan.

De ontsluiting van de noordelijk gelegen kernen Lathum, Giesbeek en Angerlo vindt voornamelijk plaats via N336/Doesburgseweg, of richting Arnhem via de N338/Rivierweg. De zuidelijke kernen (van de voormalige gemeente Rijnwaarden) gaan via de N811 naar het splitsingspunt Witte Kruis. Hierbij is het mogelijk om via de N336/Babberichseweg, door Zevenaar, de aansluiting met de A12 te bereiken. Alternatief is om door de kern van Babberich via de N812/Beekseweg de aansluiting op de A12 te bereiken.

Binnen de kleinere dorpskernen is vooral sprake van intern bestemmingsverkeer. In Zevenaar gaat er verkeer naar het centrum (werkenden en bezoekers) en rijdt er verkeer naar de bedrijventerreinen Mercurion, Tatelaar, Edisonstraat en Hengelder. Wat daarbij op valt is dat de centrumring niet volledig gesloten is. Aan de oostzijde ontbreekt er een schakel.

### *Toekomstige situatie*

Met de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 komt de aansluiting Griethse Poort te vervallen. Zevenaar krijgt een aansluiting op de A15, ter plaatse van de Arnhemseweg. De aansluiting op de A12 verplaatst en komt bij Hengelder. Daarmee worden de bedrijventerreinen directer aangesloten op het hoofdwegennet.

De hoeveelheid verkeer op de Griethse Poort gaat volgens het hoogste groeiscenario terug naar iets meer dan 10.000 voertuigen per etmaal. Op de Arnhemseweg en Hengelder wordt het drukker, omdat hier dan de aansluitingen op het hoofdwegennet komen te liggen. De Arnhemseweg krijgt ruim 28.000 voertuigen per etmaal te verwerken en Hengelder bijna 17.000, kort voor de aansluiting op de A12.

In de nieuwe situatie zal het verkeer zich over de Methen, de Arnhemseweg naar het centrum, Ringbanen Noord en Oost en Noordeinde verdelen. Onderdeel van de werkzaamheden aan A15 en A12 is dat de Arnhemseweg en Hengelder zijn aangepast om deze nieuwe verkeersintensiteiten te kunnen verwerken.



## 5.2 Inrichting wegennet

De gemeente Zevenaar heeft te maken met een aantal doorgaande verkeeroutes door de kernen Zevenaar en Babberich naar het zuidelijke deel van de gemeente (Gelders Eiland). Op de wegen buiten de bebouwde kom is de provincie wegbeheerder. De provinciale wegen beschikken allemaal over vrijliggende fietspaden.

De gemeentelijke wegen sluiten aan op de provinciale wegen en zijn overwegend ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. De belangrijkste en drukste wegen beschikken over fietsvoorzieningen en de centrumring bijvoorbeeld, is voorzien van fietsstroken. De centrumring heeft geen asmarkering, daar leent de breedte en functie van de weg zich niet voor.

Binnen de woonwijken zijn de straten over het algemeen goed herkenbaar als verblijfsgebied, hoewel er niet overal elementenverharding is toegepast. In sommige straten ligt nog asfalt. Bij groot onderhoud wordt beoordeeld of vervanging wenselijk en mogelijk is. Tevens is er in een aantal straten in het meer landelijke gebied sprake van relatief hoge rijsnelheden. Dit zijn onder andere de verbindingen tussen de kernen. De bebouwing staat hier dicht op de weg en de rechtstanden zijn relatief lang. Hierdoor wordt er wat harder gereden, wat met de korte afstand tot de bebouwing voor een onveilig gevoel zorgt. Hier is het wenselijk het verblijfskarakter te benadrukken en de snelheid te verlagen.



## 6 Input voor uitwerking van beleid

### 6.1 Mindset

#### *Input vanuit beleid*

Uit de verkenning van de Structuurvisie Zevenaar, de Omgevingsvisie Rijnwaarden en het coalitieprogramma 2018 – 2022 komt een aantal aspecten naar voren die richting geeft aan de denkwijze over verkeer en mobiliteit in de gemeente Zevenaar.

De gemeente Zevenaar wil er zijn voor de burger en stimuleert initiatieven uit de samenleving. Wel is het belangrijk dat de gemeente het algemene belang bewaakt. Op de volgende aspecten wordt ingezet, als deze relevant zijn voor verkeer en mobiliteit:

- De inzet op recreatie, onder andere bij de watersport gebieden;.
- Duurzaamheid en een maatschappelijk betrokken gemeente Zevenaar;
- Goede bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen;.
- Inzet op (elektrische) fietsgebruik en openbaar vervoer;
- Verbindingen tussen de kernen onderling, ook voor de fiets en openbaar vervoer.

#### *Visie op verkeer en mobiliteit*

Zevenaar is, met Arnhem en Nijmegen aan de westzijde en Duitsland aan de oostzijde, het knooppunt van autoverkeer en spoor in de Liemers. Dit in combinatie met de ontwikkelingen in werkgelegenheid, BusinessPark 7Poort en de Fashion Outlet Zevenaar (FOZ) maakt Zevenaar tevens een economisch knooppunt. Daarnaast zetten we in op versterking van recreatie en toerisme, bijvoorbeeld voor fietsers en watersport.

Een goede bereikbaarheid is hiervoor van belang. Bereikbaarheid van de stad Zevenaar, de groene buitengebieden om te fietsen en de watersportgebieden aan de noord- en zuidzijde van de gemeente. Er is daarbij volop aandacht voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor fietsen en de snelfietsroutes. Fietsen is immers duurzaam en levert positieve gevolgen op voor de leefbaarheid. Om de leefbaarheid in woongebieden te waarborgen streven we ernaar de hinder van grote hoeveelheden verkeer en/of vrachtverkeer te beperken.

### 6.2 Input vanuit inventarisatie

Uit deze inventarisatie is belangrijk dat voor de uitwerking van een verkeersvisie (en beleid met doelstellingen) voor Zevenaar het volgende wordt meegenomen:

- Aansluiting zoeken op het verkeersbeleid van de hogere overheden (landelijk, provinciaal en regionaal), waarbij de volgende thema's belangrijk zijn:
  - fietsbeleid en -stimulering
  - regionale samenwerking
  - smart-mobility oplossingen in de meest brede zin
- Een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, voorzieningen en de Fashion Outlet Zevenaar..
- Inzetten op de fiets (elektrisch) en openbaar vervoer. Dit in het kader van een goede bereikbaarheid, maar ook in het kader van duurzaamheid en leefbaarheid. Naast stimuleren van fietsen heeft ook de fietsinfrastructuur aandacht nodig.



- Blijvend aandacht voor verkeersveiligheid, zowel infrastructureel als mensgericht, waarbij regionale samenwerking op mensgerichte acties en maatregelen meerwaarde heeft en voor Zevenaar de volgende doelgroepen bij ongevallen betrokken zijn:
  - personenauto en bestelautobestuurders
  - bromfietzers van 16-17 jaar, 25-59 jaar en 60 jaar en ouder
  - fietser en e-bikes, in de leeftijd 12-15, 60 jaar en ouder
- Er is een aantal locaties waar meerdere keren melding van is gemaakt. Het gaat hier in bijna alle gevallen om snelheidsgerelateerde klachten. Deze komen meer voor in het landelijke gebied. Binnen de woonwijken van Zevenaar wordt er vaker melding gemaakt van parkeren.
- Input van beleving van de bewoners in de kernen rondom verkeer en vervoer:
  - Verkeersveiligheid bij spoorwegovergangen;
  - Bereikbaarheid (centrum) Zevenaar en completeren centrumring;
  - Snelheid van het gemotoriseerde verkeer;
  - Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk;
  - Hoeveelheid vrachtverkeer op wegen die hier niet voor bedoeld zijn (woonstraten).

### 6.3 Ontwikkelingen

Vanuit de toekomstige grootschalige ontwikkelingen rondom de A12 en A15, krijgt Zevenaar te maken met ingrijpende veranderingen van de verkeersstromen. In de uitwerking van de plannen is er rekening gehouden met de belangrijkste wijzigingen in de verkeersstructuur. Wel dient de gemeente nog keuzes te maken over de netwerken per vervoerswijze en eventuele aanpassingen en nieuwe infrastructuur die dat met zich mee brengt. Onderwerpen zijn:

- Verbinding zuidelijke deel van de gemeente (Gelders Eiland) naar het hoofdwegennet. Dit vraagt echter om forse investeringen. Er loopt een onderzoek naar de mogelijkheden en indien daaraan uitwerking wordt gegeven, start een tracéverkenning.
- Afwikkeling van vrachtverkeer naar de bedrijventerreinen. Voor de steenfabrieken in Spijk gaat het om vrachtverkeer door Babberich en Zevenaar (verbinding Gelders Eiland). Maar ook de verbinding van de bedrijventerreinen via de Edisonstraat en Hunneveldstraat met oversteek van de Doesburgseweg is in de toekomstige situatie een aandachtspunt. Een noordelijke randweg maakt het mogelijk vrachtverkeer buiten de kern om af te wikkelen. Dit zorgt dan voor een verbetering van de leefbaarheid binnen de kern.
- Het completeren van de centrumring. De nieuwe aansluiting op de A12 heeft voordelen, door de spreiding van het verkeer over het wegennet. Het sluiten van de centrumring zorgt voor een verdere spreiding van het verkeer in Zevenaar.
- De wens om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer vanuit de kleine kernen naar Zevenaar mogelijk te maken. Al dan niet met nieuwe vervoersconcepten van openbaar vervoer.



## Bijlagen

Bijlage 1: Beleidsregels gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Bijlage 2: Overzichten klachten en meldingen

Bijlage 3: Kaarten ongevalanalyse





## Bijlage 1: Beleidsregels gehandicaptenparkeerplaats op kenteken



## **Beleidscriteria gemeente Zevenaar inzake het nemen van verkeersbesluiten als bedoeld in artikel 15 Wegenverkeerswet ten behoeve van toewijzing van gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen**

### 1. Begripsbepalingen

- |    |                            |   |
|----|----------------------------|---|
| a. | RVV 1990                   | Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990   |
| b. | motorvoertuigen            | Alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen.  |
| c. | gehandicaptenparkeerkaart  | Een gehandicaptenparkeerkaart als bedoeld in artikel 49 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer 1990 en de Regeling gehandicaptenparkeerkaart.   |
| d. | gehandicaptenvoertuig      | Voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een gehandicapte, niet breder is dan 1,10 meter en niet is uitgerust met een motor, dan wel is toegerust met een motor waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer dan 45 km per uur bedraagt, en geen bromfiets is.   |
| e. | parkeren                   | Het gedurende een aaneengesloten periode doen of laten staan van een voertuig, anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk laden of lossen van goederen, op binnen de gemeente gelegen voor het openbaar verkeer openstaande terreinen of weggedeelten, waarop dit doen of laten staan niet ingevolge een wettelijk voorschrift is verboden.  |
| f. | gehandicaptenparkeerplaats | Parkeerplaats aangeduid met bord E6 uit Bijlage I van het RVV 1990 waar uitsluitend mag worden geparkeerd door:<br>a. een gehandicaptenvoertuig;<br>b. een motorvoertuig op meer dan twee wielen waarin een geldige gehandicaptenparkeerkaart duidelijk zichtbaar is aangebracht of<br>c. indien de gehandicaptenparkeerplaats is gereserveerd voor een bepaald voertuig, dat voertuig. |
| g. | bestuurder                 | Degene die het motorvoertuig of gehandicaptenvoertuig bestuurt  |
| h. | college                    | College van burgemeester en wethouders van Zevenaar   |



## 2. Reikwijdte

De beleidsregels hebben betrekking op de bevoegdheid van het college om op grond van Wegenverkeerswet verkeersbesluiten te nemen waarbij parkeerplaatsen worden aangewezen als gehandicaptenparkeerplaatsen met vermelding op het bord van:

- het kenteken van het desbetreffende voertuig;
- de tekst "gehandicaptenuvoertuig" bij specifieke gehandicaptenuvoertuigen.

## 3. Bestuurders

Voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats komen in aanmerking bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en bestuurders van gehandicaptenuvoertuigen, die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart.

## 4. Passagiers

- Passagiers van een motorvoertuig op meer dan twee wielen of een gehandicaptenuvoertuig komen in beginsel niet in aanmerking voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats.
- Een toewijzing vindt enkel plaats:
  - indien de gehandicapte in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart en het uit het oogpunt van verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer niet mogelijk is dat de bestuurder van het motorvoertuig in de directe omgeving van de woning van de gehandicapte passagier stopt om deze te ondersteunen bij het in- en uitstappen en zo nodig te begeleiden naar zijn/haar woning;
  - indien de gehandicapte in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart en tevens aantoonbaar permanente begeleiding behoeft. Hij/zij kan dus niet alleen worden gelaten bij zijn/haar woning wanneer de bestuurder niet in de directe omgeving van de woning het voertuig kan parkeren.

## 5. Parkeergelegenheid op eigen terrein

Indien er op eigen terrein gelegenheid is om zelf in een parkeerplaats te voorzien dan wel parkeergelegenheid bij derden wordt gehuurd of anderszins in gebruik wordt genomen, komt de aanvrager niet in aanmerking voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats.

## 6. Verkeersveiligheid

Indien uit een verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersveiligheid op de weg in het gedrang komt door het toewijzen van een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats wordt geen gehandicaptenparkeerplaats gereserveerd.



## 7. Parkeergelegenheid in eigendom van derden

Indien een parkeerplaats niet in eigendom en beheer is van de gemeente zijn de beleidscriteria inzake de toewijzing van gehandicaptenparkeerplaats op kenteken door de gemeente Zevenaar niet van toepassing.

## 8. Intrekkingsgronden

Ons college trekt in ieder geval het besluit in tot het aanwijzen van een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats:

- a. indien degene aan wie de parkeerplaats is toegewezen verhuisd is;
- b. indien degene aan wie de parkeerplaats is toegewezen niet meer in het bezit van een auto is;
- c. na overlijden van degene aan wie de parkeerplaats was toegewezen;
- d. indien de gezondheidssituatie van zodanig is verbeterd dat hij/zij niet meer voldoet aan de criteria voor toewijzing;
- e. indien de parkeerplaats is toegewezen op grond van door de aanvrager verschaft onjuiste gegevens en de parkeerplaats niet zou zijn toegewezen indien de onjuistheid van die gegevens ten tijde van de aanvraag bekend zou zijn geweest.

## 9. Locatie

- a. Het college wijst de locatie aan binnen een straal van 50 meter van de woning waarbij naast de omstandigheden van de aanvrager ook rekening wordt gehouden met de verkeers- en parkeersituatie in de directe omgeving;
- b. Indien blijkt dat binnen een straal van 50 meter geen ruimte is om een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats aan te leggen, wordt getracht om een parkeerplaats te creëren die deze afstand het meest benadert.

## 10. Hardheidsclausule

Het college is bevoegd, in gevallen waarin de toepassing van deze beleidsregels naar het oordeel van het college tot onaanvaardbare gevolgen kan leiden, ten gunste van de aanvrager af te wijken van deze beleidsregels.

## 11. Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking op de dag na publicatie ervan.

## 12. Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidscriteria toewijzing gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen gemeente Zevenaar.



## Toelichting

### *Algemene toelichting*

Er zijn van rijkswege geen nadere regels gesteld voor het aanwijzen van gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen. Het is dus aan de gemeente om zelf beleid vast te stellen. In het kader van de harmonisatie van werkprocessen is afgesproken dat de toewijzing van gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen geschiedt volgens het beleid en werkwijze van de voormalige gemeente Zevenaar. De toetsingscriteria zijn dan ook gebaseerd op het al jaren in de voormalige gemeente Zevenaar gevoerde beleid.

Door het schriftelijk vastleggen van de criteria, die worden gehanteerd bij de toepassing van de bevoegdheid tot het aanwijzen van gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen wordt:

11. de consistentie van beleid vergroot en daardoor de kans gereduceerd dat een door het bestuur gewenst besluit in rechte niet overeind kan blijven vanwege een gebrek aan consistentie;
12. het voor het bestuur eenvoudiger om voor belanghebbenden zichtbaar te maken dat een voorgenomen besluit steunt op een weloverwogen beleid. De kans op conflicten over dit besluit zal daardoor afnemen;
13. voor de burger van tevoren duidelijk welke beslissing in een bepaalde situatie mag worden verwacht.

### *Artikelsgewijze toelichting*

#### **Artikel 1**

Spreekt voor zich. Veelal wordt verwezen naar definities uit bestaande wetgeving.

#### **Artikel 2**

De beleidsregels hebben dus geen betrekking op *algemene* gehandicaptenparkeerplaatsen.

#### **Artikel 3**

Houders van een gemeentelijke parkeerontheffing die een minder strenge loopeis kent, komen derhalve niet in aanmerking voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Dit behoeft ook geen probleem te zijn nu in woonwijken over het algemeen binnen een straal van 200 m. voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Sinds 1 oktober 2001 worden Gehandicaptenparkeerkaarten niet meer op kenteken maar op naam met pasfoto verstrekt. Tot 1 oktober 2006 zijn er mogelijk nog wel oude invalidenparkeerkaarten op kenteken in omloop. Omdat in beginsel alleen bestuurders in aanmerking komen voor een gereserveerde plaats betekent dit dat bij de aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats een kopie van het rijbewijs moet worden overlegd.

#### **Artikel 4**

Passagiers komen in beginsel niet in aanmerking voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Achterliggende gedachte is dat zij door de bestuurder voor hun woning in- en uit kunnen worden gelaten en eventueel begeleid worden naar hun woning. Er zijn echter situaties denkbaar en in de praktijk ook voorgekomen waarin op dit beginsel een uitzondering zou moeten worden gemaakt. Deze uitzonderingen zijn nu vastgelegd. Daarnaast wordt nog gewezen op de hardheidsclausule in artikel 7.



#### **Artikel 5**

Indien er op eigen terrein voldoende stallingsgelegenheid voor de auto is, ligt het in de rede dat hier ook gebruik van wordt gemaakt. Dit geldt ook voor parkeergarages die specifiek ten behoeve van bewoners van wooncomplexen zijn aangelegd ongeacht of hiervoor een vergoeding moet worden betaald aan de eigenaar. Ook indien stallinggelegenheid elders wordt gehuurd (bijv. garageboxen) is er geen noodzaak om een parkeerplaats te reserveren en aldus de parkeerplaats aan de openbaarheid te onttrekken.

#### **Artikel 6**

Het kan zijn dat er geen geschikte locaties kunnen worden gevonden zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Dit is bijvoorbeeld het geval in situaties waar:

- een stopverbod geldt;
- een locatie te dicht bij een kruising ligt;
- de weg de functie heeft van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/h weg) zonder parkeermogelijkheden.

#### **Artikel 7**

Het komt voor dat parkeerplaatsen niet in eigendom en beheer zijn van de gemeente doch wel openbaar zijn in de zin van de Wegenverkeerswet. Meestal betreft het parkeerplaatsen in eigendom en beheer van woningcorporaties die een specifieke functie hebben voor de bewoners van een wooncomplex. In die gevallen kunnen woningcorporaties een eigen toewijzingsbeleid voeren.

#### **Artikel 8**

Voor het toekennen van een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats is een verkeersbesluit vereist als bedoeld in artikel 15 van de Wegenverkeerswet. In dit artikel worden situaties genoemd op grond waarvan het verkeersbesluit wordt ingetrokken.

#### **Artikel 9**

In de regel zal een parkeerplaats worden aangewezen zo dicht mogelijk bij de woning. Het kan echter zijn dat om verkeersveiligheidsredenen de door aanvrager gewenste plaats minder geschikt is. Ook het parkeerbeleid kan de keuze van de locatie mede bepalen. Zo zal bijvoorbeeld parkeergelegenheid die een wijkoverstijgende functie heeft minder in aanmerking komen om deze te reserveren dan een parkeerplaats die louter een functie heeft voor de directe omgeving.

#### **Artikel 10**

Dit artikel voorziet in omstandigheden waarbij een aanvraag weliswaar strijdig is met de gestelde beleidscriteria, maar vanuit het oogpunt van redelijkheid en billijkheid toch voor honorering in aanmerking komt.

#### **Artikel 11**

Dit artikel vloeit voort uit de Algemene wet bestuursrecht. Door de beleidscriteria openbaar kenbaar te maken kan bij de motivering van een begunstigende beschikking volstaan worden met het verwijzen naar de vastgestelde beleidscriteria.

#### **Artikel 12**

Dit artikel spreekt voor zich.





## Bijlage 2: Overzichten klachten en meldingen

In deze bijlage wordt een overzicht getoond van de meldingen/klachten die de gemeente Zevenaar heeft ontvangen op het gebied van verkeer. Hierbij is de locatie, het aantal en het onderwerp van de melding in kaart gebracht. Onderstaand de legenda voor het lezen van de overzichtskaarten.

Legenda	
	Snelheid
	Parkeren
	Verkeerssituatie



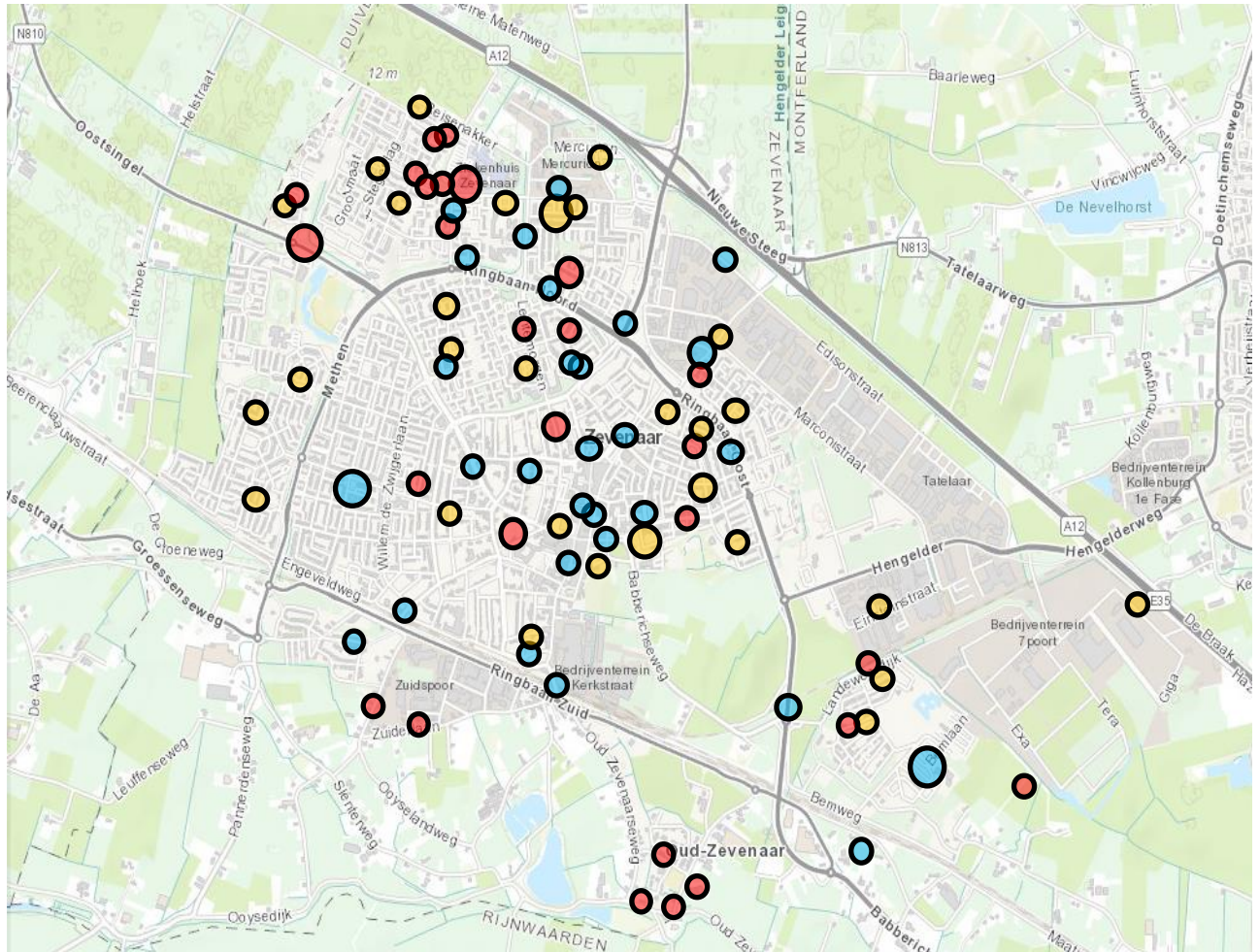
## Zevenaar, Oud-Zevenaar en Babberich:

Melding / klacht	Dorp	Wijk / Straat	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Snelheid	Oud - Zevenaar	Zuiderlaan / Heilige huisjes			1			
Snelheid	Babberich	Franciscusstraat			1	1	1	
Verkeerssituatie	Babberich	Witte Kruis (oversteek / bussluis)				1	2	
Vrachtwagenparkeren	Babberich	SV Babberich	1					
Oversteeklocatie	Babberich	Babberichseweg			1			
Loslocatie COOP	Babberich	Babberichseweg				1		1
Snelheid	Oud - Zevenaar	St. Annastraat			1			
Snelheid	Oud - Zevenaar	Dijkweg				1		
Verkeerssituatie	Zevenaar	Didamsestraat	1					
Snelheid	Zevenaar	Schievestraat				1	1	1
Parkeren	Zevenaar	Peddenakker				3		2
Parkeren	Zevenaar	Guido Gazellestraat				1	3	
Parkeren	Zevenaar	Didamseweg				1	1	
Drempels	Zevenaar	Schoolstraat				1		
Vrachtwagenparkeren	7Poort	Nano				1		
Vrachtverkeer / trillingen	Zevenaar	Didamseweg				1	1	1
Vrachtwagenparkeren	Zevenaar	Mercurion				1		1
Voorrangssituatie	Zevenaar	Acaciastraat				1		
éénrichtingsverkeer	Zevenaar	Karel van Gelrestraat	1					
Parkeren blauwe zone	Zevenaar	Hooge Bongert				1	1	1
Parkeren op straat / doorgang	Zevenaar	G-H Schoonevelstraat				1		
Verkeerssituatie Bem school	Zevenaar	Bemlaan				1	3	1
Autoverkeer De Sleeg	Zevenaar	De Sleeg				1	2	2
Snelheid	Zevenaar	Huygenslaan				1	1	
Voorrangssituatie	Zevenaar	Juli-postelstraat / Vondellaan				1		
Verkeersveiligheid Beethovenstraat	Zevenaar	Van Beethovenstraat				3	1	
Snelheid	Zevenaar	Platanenlaan				1	1	
Voorrangssituatie	Zevenaar	Platanenlaan				1		
Spoorwegovergang	Zevenaar	Ringbaan Zuid				1		
Oversteeklocatie	Zevenaar	Stationsplein				1		
Parkeren	Zevenaar	Zonegge hofje 16				1		
Parkeren Fysiotherapie	Zevenaar	Zonegge				1		1
Snelheid	Zevenaar	Hunneveldsweg				1	1	
Snelheid	Babberich	Ravenstraat				1		
Verkeerssituatie kruispunt	Zevenaar	Doesburgseweg				1		
Oversteeklocaties Parkeerring	Zevenaar	Parkeerring Zevenaar				1		
Snelheid	Zevenaar	Pakkebiehofstraat				1	1	
Bocht Didamseweg / Vondellaan	Zevenaar	Didamseweg				2		1
Parkeren t.h.v. pinautomaat	Zevenaar	Nieuwe Doelenstraat				1		
Voorrangssituatie rotondes	Zevenaar	Diverse locaties onduidelijkheid				1		
Parkeren	Zevenaar	Hazelaar				1		
Voorrangssituatie fietsers	Zevenaar	Koningslinde				1		
Parkeren	Zevenaar	Vedel				1		
Uitrijden Seats en Sofas	Zevenaar	Edisonstraat				1		
Parkeren vrachtwagens	Zevenaar	Einsteinstraat				1	1	
Snelheid	Zevenaar	Botterland				1	2	
Stofoverlast bouwverkeer	Babberich	Kwartiersedijk				1		
Zichtbaarheid fietspad	Ooij	Drostencamp				1		
Verkeersdrukke Zonegge school	Zevenaar	Zonegge				1		
Snelheid door verwijderen drempels	Zevenaar	Hunneveldsweg				4		
Aansluiting fietspad witte Kruis op Maatjes	Babberich	Maatjesweg				1		
Voetgangersoversteek	Zevenaar	Platanenlaan				1	2	
Fietsoversteek veiligheid	Zevenaar	Platanenlaan					1	
Snelheid	Zevenaar	Botterland				3	1	



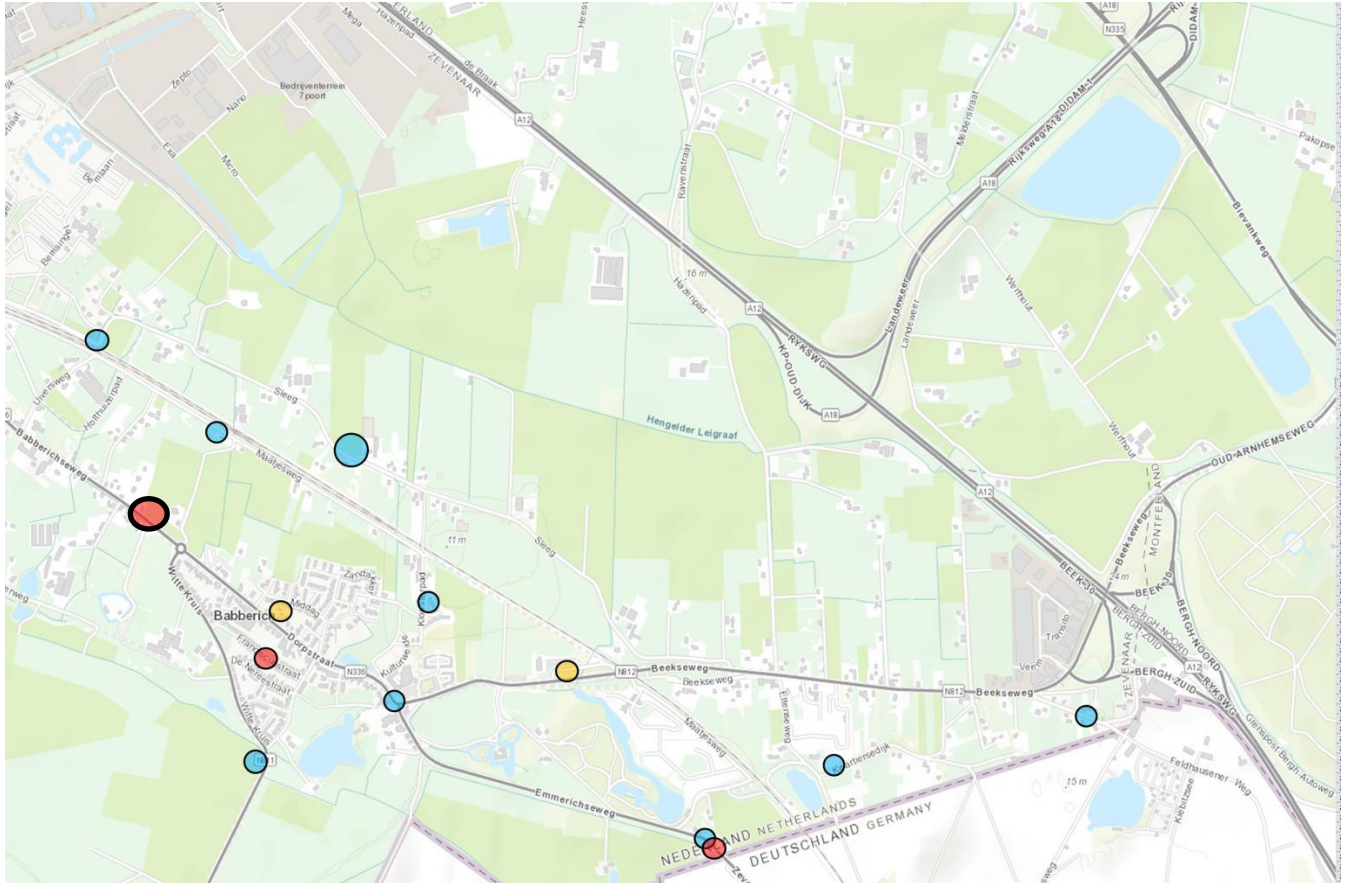


## Locaties meldingen en klachten: Zevenaar, Oud-Zevenaar





## Locaties meldingen en klachten: Babberich



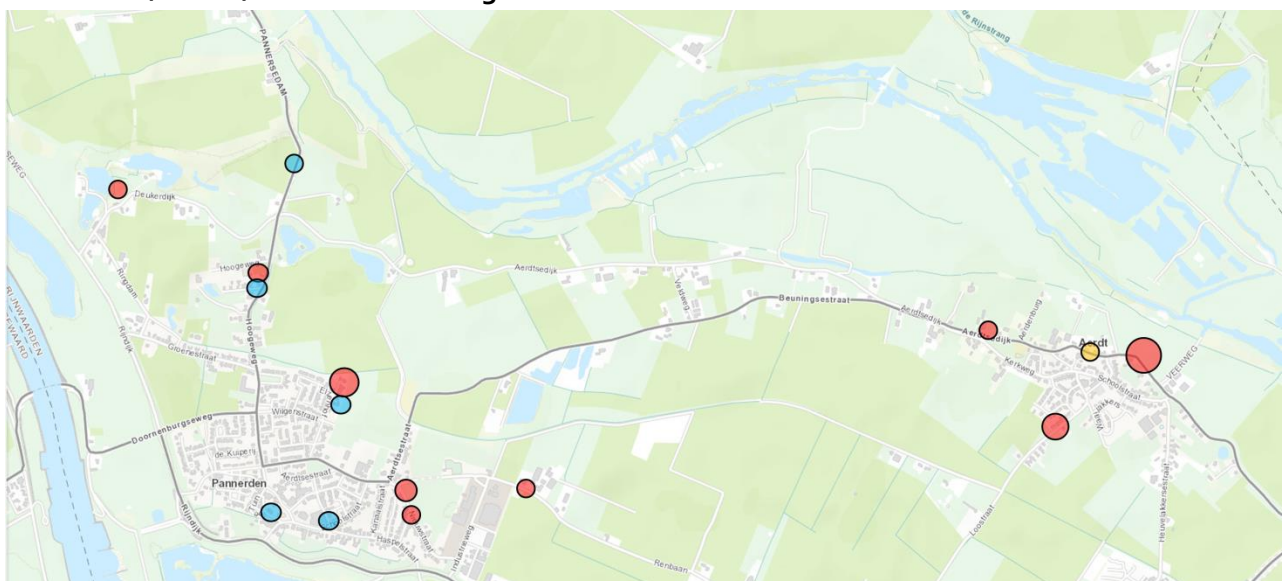




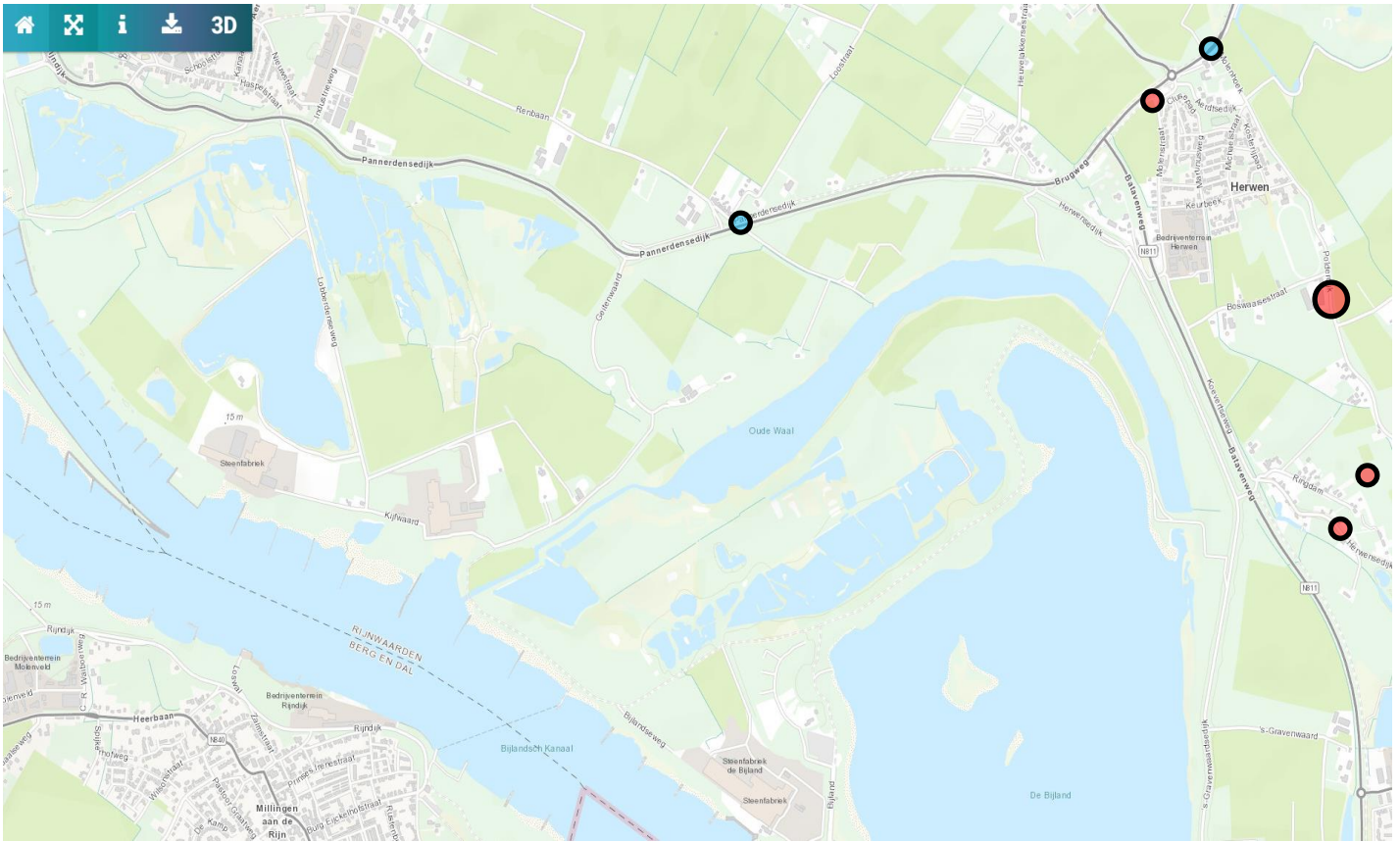
## Locaties meldingen en klachten: Pannerden / Aerdt / Herwen en buitengebied

Melding / klacht	Dorp	Wijk / Straat	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Parkeren ivm toeristen	Aerdt	Aerdtседijk				1		
Trillingen door vrachtwagen	Pannerden	Kerkstraat				1		
Snelheid	Aerdt	Lostraat				2	1	
Snelheid / Landbouwverkeer	Pannerden	Deukerdijk			1	1		
Snelheid / verkeerssituatie	Pannerden	Hoogeweg				1	1	
Snelheid	Herwen	Polderdijk / snelheid / gevaarlijke situatie				6	2	
Oversteek scholieren (fiets)	Herwen	Aerdtседijk / Molenstraat				1		
Snelheid	Herwen	Molenstraat				1		
Snelheid	Aerdt	Aerdtседijk				2	1	1
Verkeerssituatie	Pannerden	Ulepad				1		
Snelheid	Pannerden	Nieuwstraat					2	1
Snelheid	Herwen	Herwensedijk						1
Verkeerssituatie Fietsers	Pannerden	Pannerdensедijk						1
Snelheid	Pannerden	Renbaan					1	
Verkeerssituatie	Pannerden	Schoolstraat					1	
						17	9	4

## Pannerden / Aerdt / Herwen en buitengebied



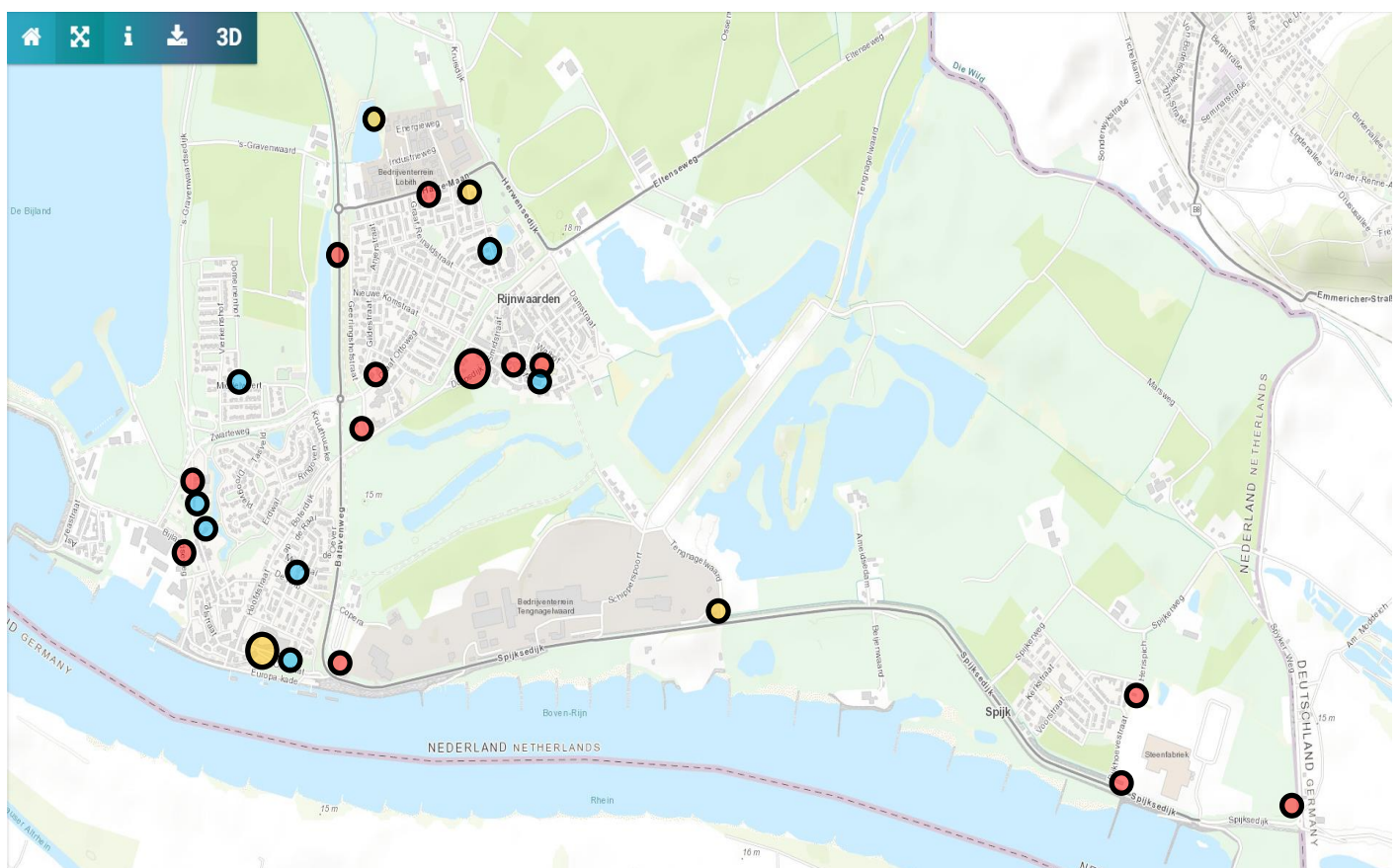






## Locaties en meldingen: Tolkamer / Lobith / Spijk

Melding / klacht	Dorp	Wijk / Straat	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Snelheid	Spijk	Hofstraat				1		
Geparkeerde vrachtwagens	Spijk	Tengnagelwaard				1		
Snelheid	Lobith	Kwekerstraat				1	1	
Parkeren	Lobith	Walhof				1		
Oversteeklocatie t.h.v. Jumbo	Tolkamer	Zwarteweg				1		
Slecht zicht t.h.v. bushalte	Tolkamer	De Krib				1		
Snelheid	Tolkamer	s Gravenwaardsedijk				1		1
snelheid	Lobith	Graaf Reinaldstraat				1		
Snelheid	Lobith	Transeedijk / Boterdijk				5	3	
Snelheid	Spijk	Spijkerweg / grens Duitsland				1		
Voetgangersoversteek Tragellijn	Lobith	Graaf Ottoweg				2		
Parkeren	Lobith	Graaf Reinaldstraat				4		
Parkeren	Lobith	Anjerstraat				1		
Verkeerssituatie slecht zicht	Tolkamer	Domeinenhof				1	1	1
Verkeerssituatie vrachtwagens	Tolkamer	s Gravenwaardsedijk						2
Voetgangerspad	Tolkamer	Park Hinkerman - Binnenweg					1	
Snelheid	Tolkamer	Spijksedijk					1	
Parkeren	Tolkamer	Europakade					3	1
Snelheid tussen Goris en garage	Lobith	N811					2	
Snelheid	Lobith	Graaf Ottoweg				1		
Snelheid	Tolkamer	Bijlandseweg						
Verkeerssituatie fietsveiligheid	Tolkamer	s Gravenwaardsedijk					1	
						23	13	5





## Locaties en meldingen: Lathum / Riverparc / Giesbeek / Angerlo

Melding / klacht	Dorp	Wijk / Straat	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Parkeeroverlast vissers	Angerlo	Bevermeerseweg				1		
Snelheid	Giesbeek	Ringoveren				1		
Parkeren t.h.v. kapsalon	Giesbeek	Meentsestraat				1		
Onduidelijkheid over doodlopende straten	Lathum Riverparc	Ijsvogel				1		
Fietspad dat aansluit op kruising/straat	Lathum Riverparc	Watervogel				1		
Fitsoversteek / Te hoge snelheid	Lathum Riverparc	De Muggenwaard				3		
Kruispunt Marsweg / TOP	Lathum	Marsweg				3		
Snelheid	Giesbeek	Meentsestraat					2	
Snelheid	Angerlo	Dorpsstraat					1	1
Verkeerssituatie eenrichting	Giesbeek	Pastoor Gribnaustraart						1
Parkeeroverlast vissers	Giesbeek	Bingerdensedijk						1
Verkeerssituatie	Angerlo	De Koppel					1	
Parkeren t.h.v. kapsalon	Giesbeek	Willemsestraat					1	1
Snelheid	Lathum	Watervogel					1	
Snelheid	Lathum	Koestraat					1	
Verkeerssituatie belijning	Lathum	Marsweg				1	1	1
Verkeerssituatie	Lathum	Huis te Lathumweg	1					
Parkeren	Giesbeek	Prins Clauslaan			1			
Verkeerssituatie Eenrichting	Giesbeek	Pastoor Gribnaustraart						
Parkeren	Angerlo	Het Kruisveld						
						12	8	5









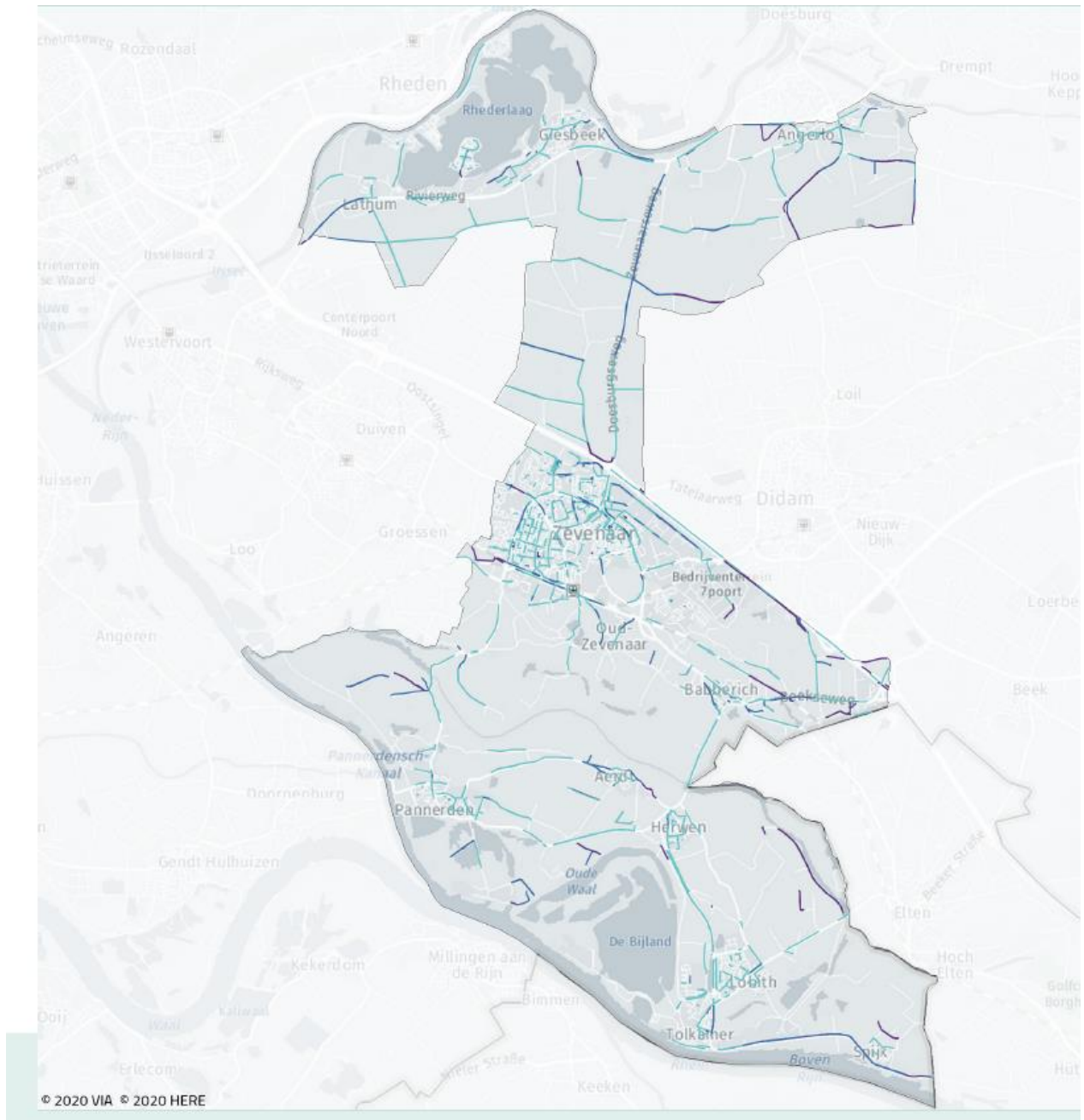
## Bijlage 3: Kaarten ongevalleanalyse

### VOC's

Onderstaande kaarten geven de VerkeersOngevallenConcentraties weer. De grootte van de cirkels staat voor het aantal ongevallen. Locaties met rijkswegen zijn daarbij rood aangegeven, provinciale wegen in het blauw en gemeentelijke wegen in het groen.



Figuur 18: Verkeersongevallenconcentratie en Top 10, Gemeente Zevenaar, periode Q1 2015 t/m Q4 2019



Figuur 19: Snelheidsovertreding i.c.m. controle richtlijn politie, Gemeente Zevenaar, periode Q1 2015 t/m Q4 2019