

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

VERKEERSBELEID



ZEVENAAR

AUTEURS: BRAM LOUWERS | GIJS NEDERSTIGT



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Deze rapportage	3
2	Beleid per thema	4
2.1	Fietsverkeer	4
2.2	Voetganger en lopen	8
2.3	Openbaar vervoer	10
2.4	Hulpdiensten	12
2.5	Landbouwverkeer	13
2.6	Autoverkeer	15
2.7	Vrachtverkeer	17
2.8	Verkeersveiligheid	19
3	Categorisering wegennet conform Duurzaam Veilig	21
3.1	Principes Duurzaam Veilig	21
3.2	Onderscheiden wegtypen	21
3.3	Categorisering wegennet gemeente Zevenaar	22
4	Doelstellingen per ambitie	24



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 komt te vervallen en wordt verplaatst van de Doesburgseweg naar Hengelder. Daarnaast komt er op de dan doorgetrokken A15 een nieuwe aansluiting op de Arnhemseweg. Als gevolg van deze veranderingen, gaat het verkeer zich anders door Zevenaar verplaatsen. De gemeente is haar eigen wegennet daar infrastructureel op aan het voorbereiden en aanpassen.

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

De effecten van de verkeerskundige veranderingen zijn groot. De gemeente heeft behoefte aan een visie over hoe met deze veranderingen om te gaan. In het voorliggende GVVP legt de gemeente de richtingen op hoofdlijnen vast. De basis voor de verkeersvisie komt voort uit de inventarisatie van de huidige verkeerssituatie. De benoemde ambities zijn doorvertaald in doelstellingen en verkeersbeleid om vervolgens acties en maatregelen te benoemen en prioriteren.

1.2 Deze rapportage

Voorliggende rapportage beschrijft het verkeersbeleid, nadat we de belangrijkste richtingen hebben beschreven in een verkeersvisie. We werken het beleid per modaliteit uit en hebben daarbij expliciet aandacht voor de drie ambities; leefbare, bereikbare en een verkeersveilige gemeente Zevenaar.

We formuleren richtinggevende doelstellingen, zodat duidelijk is wat gedaan moet worden om de ambities te realiseren.

Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding en opzet van deze rapportage. Vervolgens is het beleid in hoofdstuk twee per thema uitgewerkt. In hoofdstuk drie zijn de principes van Duurzaam Veilig vertaald in een categorisering van het wegennet. Tot slot vatten we de doelstellingen per ambitie, vanuit de thema's samen in hoofdstuk vier.



2 Beleid per thema

Op basis van de vertrekpunten uit de algemene verkeersvisie wordt het verkeersbeleid per thema uitgewerkt. We benoemen per thema op welke wijze het beleid bijdraagt aan de drie ambities van een leefbare, bereikbare en verkeersveiligere gemeente Zevenaar. Hierbij wordt de onderstaande volgorde als prioritering voor de thema's gehanteerd:

1. fietsverkeer
2. voetgangers
3. openbaar vervoer
4. hulpdiensten
5. landbouwverkeer
6. autoverkeer
7. vrachtverkeer, inclusief bevoorrading bedrijventerrein
8. verkeersveiligheid

2.1 Fietsverkeer

Beleid fietsverkeer

Het stimuleren van fietsen draagt bij aan een gezondere levensstijl en kan, zeker als elektrische fiets of speed-pedelec, een duurzaam alternatief zijn voor de auto. Fietsen heeft bij hogere overheden veel aandacht en prioriteit. Specifiek voor Zevenaar gaan we ervan uit dat fietsverkeer aansluit op de structuur voor de verkeersafwikkeling (eigen voorzieningen voor fietsers), dat het netwerk (zie figuur 1) wordt gesloten en dat binnen de verblijfsgebieden fietsen meer prioriteit krijgt dan het gemotoriseerd verkeer. Daarom heeft fietsverkeer ook de hoogste prioriteit gekregen in de uitwerking.

Bijdrage aan de ambities leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Het thema 'fietsverkeer' draagt bij aan de ambities van het hiervoor beschreven beleid en kan in de volgende doelen worden samengevat:

Doelstelling 2.1.1 Het lokale fietsnetwerk van de gemeente Zevenaar staat in 2030 in verbinding met het regionale snelfietsroutenetwerk

Vanuit de regionale Samenwerkingsagenda Fiets draagt Zevenaar bij aan de snelfietsroutes 'SFR De Liemers', de 'F12' en de toekomstige 'F15'. Dit zijn fietsverbindingen die van meerwaarde zijn voor forensen en de lange afstandsfietser. De gemeente zet actief in op het verlengen van deze snelfietsroutes, waarbij er goede en aantrekkelijke 'feeders' gerealiseerd moeten worden. Dit zijn de verbindingen die vanuit de kernen aansluiten op de snelfietsroutes. In combinatie met de zogenaamde 'doorfietsroutes' wordt een bijdrage geleverd aan het utilitaire fietsnetwerk.





Doelstelling 2.1.2 Alle lokale school- en doorfietsverbindingen tussen de kernen in de gemeente Zevenaar zijn in 2025 gerealiseerd of geoptimaliseerd

Het moet aantrekkelijker worden voor inwoners om zich tussen de verschillende kernen per fiets te verplaatsen. Hiervoor zijn logische, comfortabelere en veiligere fietsverbindingen noodzakelijk. Dit vertalen we door in het realiseren en optimaliseren van nieuwe en bestaande fietsverbindingen. Tijdens het beheren en onderhouden van fietspaden en het wegennet hebben wij aandacht voor het toepassen van verbeteringen en optimalisaties. Op het wegennet van de provincie vragen wij bij onderhoudstrajecten aandacht voor het verbeteren van de fietsvoorzieningen. Daarnaast dient er een nieuwe fietsverbinding gerealiseerd te worden naar en vanaf het treinstation in Elten, zodat er voor inwoners van o.a. Lobith en Tolkamer een goed alternatief beschikbaar is voor het gebruik van de auto. Dit leidt tot een directe stimulans van het gebruik van de trein, wat bijdraagt aan het gebruik van duurzame mobiliteitsalternatieven.

Tevens stimuleert de gemeente het recreatieve fietsverkeer, mede vanuit de wens tot versterking van recreatie en toerisme in de gemeente.

In Figuur 1 zijn de fietsverbindingen / fietspaden opgenomen die geoptimaliseerd of gerealiseerd dienen te worden om het gemeentelijke fietsnetwerk van Zevenaar te completeren en aan te laten sluiten op het regionale snelfietsroutenetwerk. Niet alle wegvakken langs de provinciale wegen zijn in het fietsnetwerk opgenomen, omdat bepaalde verbindingen al voldoen. Deze fietspaden vervullen overigens wel een verbindende functie in het fietsnetwerk.

Doelstelling 2.1.3 Alle 30 km/h verblijfsgebieden in de gemeente Zevenaar zijn in 2030 Duurzaam Veilig ingericht

Ook binnen de kernen willen we als gemeente het fietsgebruik stimuleren, bijvoorbeeld tussen de wijken onderling, naar (basis)scholen, sportvoorzieningen en naar de centra. Dit willen we bereiken door de alle 30 km/h verblijfsgebieden Duurzaam Veilig in te richten. Daarnaast moet het vanzelfsprekend worden om de fiets te pakken, en niet automatisch de auto. Daarom mogen routes voor het autoverkeer onaantrekkelijker en onlogischer zijn dan de directe routes voor de fiets.

Langs de gebiedsontsluitingswegen in Zevenaar liggen, vanwege de verkeersfunctie, vrijliggende fietspaden. Deze fietspaden worden bij voorkeur voorzien van gesloten verharding (asfalt of beton) en we hebben aandacht voor voldoende brede fietspaden. Daarnaast worden de fietsoversteekvoorzieningen op deze gebiedsontsluitingswegen Duurzaam Veilig ingericht.

Op de centrumring bestaan de fietsvoorzieningen uit fietsstroken. Deze structuur blijft behouden om de Fietsers een goede bereikbaarheid te bieden en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de centrumring te beperken.



Doelstelling 2.1.4 Per 1 januari 2021 gaan wij jaarlijks met tien Zevenaarse werkgevers in gesprek om het gebruik van de fiets onder werknemers te stimuleren

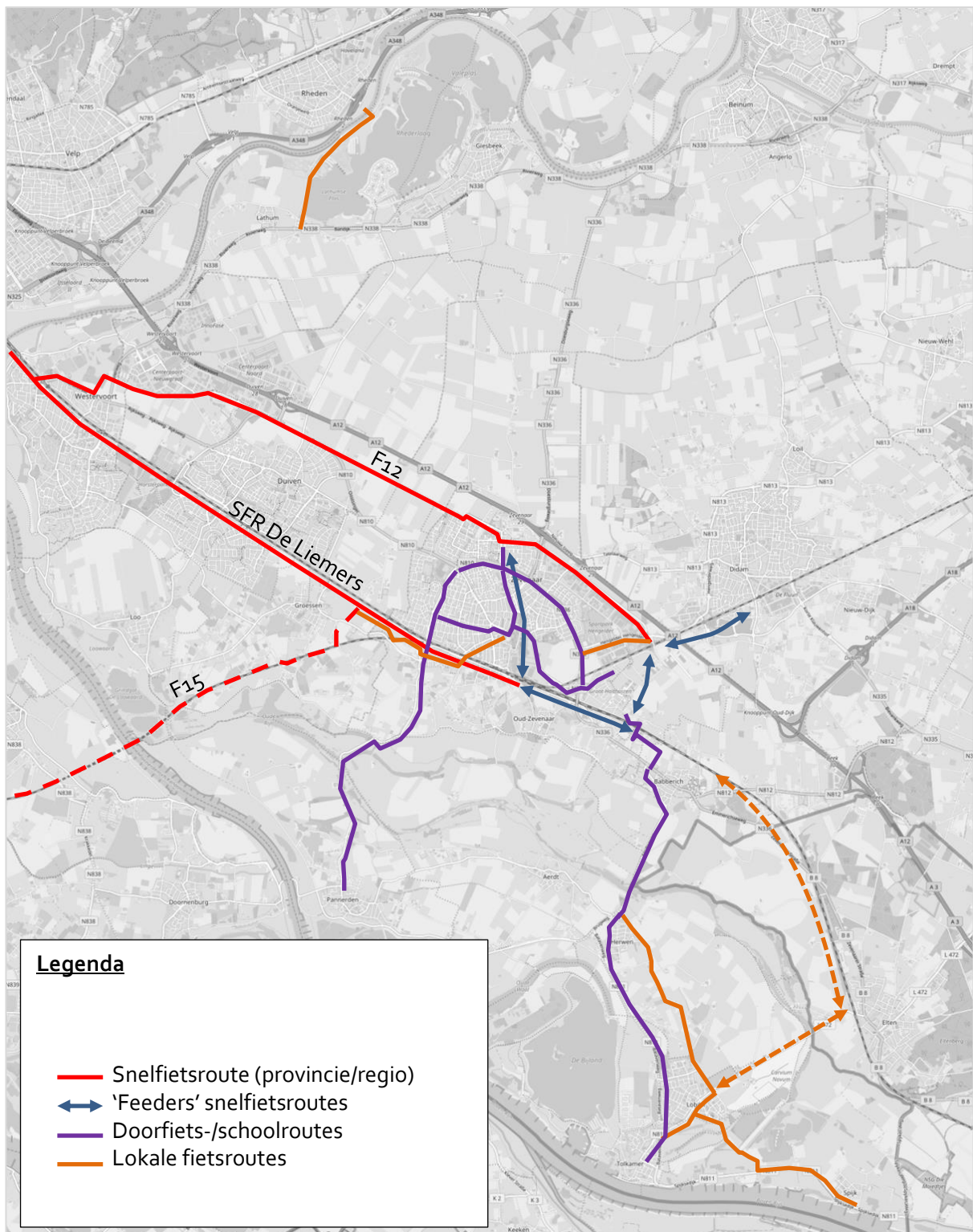
Het aansluiten van het gemeentelijke fietsnetwerk op het regionale (snel)fietsnetwerk zorgt voor nieuwe snelle en comfortabele fietsverbindingen in de regio. Hierdoor ontstaan in de vorm van de elektrische fiets en speed-pedelec aantrekkelijke duurzame mobiliteitsalternatieven voor de auto. Om dit onder de aandacht te brengen zetten wij in op het stimuleren van het gebruik van de fiets onder werkgevers en werknemers.

Doelstelling 2.1.5 Alle openbare stallingsvoorzieningen zijn in 2030 voorzien van het kwaliteitskenmerk 'Fietsparkeur'

Met name elektrische fietsen en speed-pedelegs hebben vaak een hogere aanschafwaarde. Goede stallingsvoorzieningen zijn daarom belangrijk om het gebruik van de fiets te stimuleren. We zetten in op voldoende openbare stallingen, bij voorkeur overdekt, in het centrum, bij sportbestemmingen en OV-knooppunten. De stallingen zijn voorzien van het kwaliteitskenmerk 'Fietsparkeur'. Daarnaast vragen wij aandacht en geven wij advies aan werkgevers voor het realiseren van goede stallingsvoorzieningen.



In centra en bij winkels zijn overdekte stallingen, door de beperkte vrije ruimte, vaak moeilijk in te passen. Om het parkeren van fietsen te centreren worden er op geselecteerde locaties clusters van fietsenrekken geplaatst. Dit nodigt uit om hier te parkeren en voorkomt het her en der plaatsen van fietsen. Vertrekpunt voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen is de landelijke CROW-norm, aangevuld met een locatieonderzoek. De uitkomst van dit onderzoek bepaalt of de norm voldoet, zodat beter maatwerk kan worden geleverd.



Figuur 1: Gemeentelijk fietsnetwerk Zevenaar en provincie Gelderland



2.2 Voetganger en lopen

Naast fietsers krijgen ook voetgangers in verblijfsgebieden een hogere prioriteit. Dat betekent dat er aandacht is voor de langzamere verkeersdeelnemers en dat gemotoriseerd verkeer minder prioriteit krijgt als er keuzes gemaakt moeten worden in verblijfsgebieden.

Beleid voetgangers en lopen

Veel mensen lopen in het centrum, als ze winkelen of boodschappen doen. Daarom is het wenselijk om binnen de centrumgebieden voldoende en goed begaanbare loopruimte te hebben. Deze is goed op orde. Wel hebben de loopstroken voor visueel gehandicapten aandacht nodig, omdat er soms reclameborden of een uitbreiding van het terras op wordt geplaatst.

Voor (basis)scholen is het belangrijk dat de schoolomgeving goed en veilig te voet bereikt en gebruikt kan worden. Daarom wordt er extra aandacht besteed aan het herkenbaar maken van schoolzones en oversteekvoorzieningen. Waarbij het gebruik voor mensen met kinderwagens of een fysieke beperking leidend is voor de inrichting.

Bijdrage aan de ambities leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Het thema 'voetganger en lopen' draagt bij aan de ambities van het hiervoor beschreven beleid en kan in de volgende doelen worden samengevat:

Doelstelling 2.2.1 De looproutes in centrum- en winkelgebieden in de gemeente Zevenaar zijn in 2025 van voetgangersvriendelijke voorzieningen voorzien

In de centrum- en winkelgebieden moet lopen prettig en comfortabel zijn. Ook voor ouderen, minder validen en mensen met een visuele beperking. Daarom vinden we het belangrijk dat de trottoirs in deze gebieden voldoende breed en vlak zijn. Uiteraard houden we daarbij rekening met de beschikbare ruimte, maar de prioriteit leggen we bij de voetgangers en eventueel fietsers.

Om lopen in de centrum- en winkelgebieden aantrekkelijker te maken passen we bij kruispunten bandverlagingen toe, zodat mensen ook makkelijk met een kinderwagen of rollator kunnen oversteken. Een mogelijkheid is om (kruispunt-)plateaus toe te passen, zodat gelijkvloers kan worden overgestoken. Daarnaast voorzien we de belangrijkste centrum- en winkelgebieden van geleidelijnen, zodat deze gebieden toegankelijk zijn voor mensen met een visuele beperking.

Doelstelling 2.2.2 Alle schoolomgevingen in de gemeente Zevenaar zijn in 2030 Duurzaam Veilig ingericht

Rondom (basis-)scholen vinden er veel verschillende vormen van mobiliteit plaats. Waarbij lopen vanaf huis of de auto richting school de meest voorkomende beweging is. Bij voorkeur moeten kinderen zelfstandig naar school kunnen lopen. Voor de jongere kinderen is dit echter geen vanzelfsprekendheid en voorzien ouders in de begeleiding. Daarbij moeten zij makkelijk van het trottoir gebruik kunnen maken. Het brengen van kinderen met de auto moet daarentegen onaantrekkelijk gemaakt worden. Dit betekent dat de auto bij herinrichtingsprojecten een lagere prioriteit krijgt rondom de schoolomgeving. We zetten dus in op het verbeteren van de voetgangersvoorzieningen in de nabijheid van scholen. Dit moet



duidelijker herkenbaar zijn, zodat voetgangers en automobilisten automatisch weten welk verkeersgedrag er van hen verwacht wordt. Daarnaast blijft er ook aandacht voor de kinderen die op de fiets naar school komen.

Bij scholen moet het trottoir voldoende breedte hebben en dient er wachtruimte te zijn voor de ouders die hun kinderen wegbrengen en komen ophalen. Hierbij moet er rekening worden gehouden dat er mensen met de fiets komen.

Doelstelling 2.2.3 **Alle bestaande voetgangersoversteekplaatsen in de gemeente Zevenaar zijn in 2030 geïnventariseerd, gesaneerd of geoptimaliseerd zodat het risico op ongevallen op deze locaties afneemt.**

We gaan terughoudend om met de toepassing van voetgangersoversteekplaatsen (hierna: VOP's genoemd) ook wel bekend als 'zebrapaden'. Onderzoek heeft uitgewezen dat VOP's schijnveiligheid opleveren omdat de interactie tussen voetganger en automobilist afneemt. Dit leidt tot een verhoogde ongevallenkans op VOP's. Het markeren van een oversteek is verkeersveiliger en laat de voetganger zelf het moment kiezen om over te steken. Als ondersteunende maatregel kan een oversteek in twee fasen gerealiseerd worden.

Op wegen die zijn geselecteerd voor de verkeersafwikkeling (gebiedsontsluitingswegen) is het toepassen van VOP's tegenstrijdig met de verkeersfunctie die aan deze wegcategorie hangt. Daarom passen we op deze wegen sowieso geen VOP's toe. Op erftoegangswegen heeft verblijven en uitwisselen prioriteit. Daar moet eigenlijk overal veilig overgestoken kunnen worden en hebben VOP's dus beperkt meerwaarde. Alleen als er sprake is van een zeer duidelijke locatie waar gecentreerd wordt overgestoken, is het aanbrengen van VOP's op erftoegangswegen mogelijk.

Op rotondes binnen de bebouwde kom, waar de fietser ook voorrang heeft, gaat de voetganger mee in die voorrang. Dat wordt zichtbaar gemaakt met VOP's.

Doelstelling 2.2.4 **Alle rotondes binnen de bebouwde kom van Zevenaar zijn in 2025 Duurzaam Veilig en uniform ingericht met vrijliggende voetgangersoversteekplaatsen**

Op rotondes binnen de bebouwde kom, waar de fietser middels vrijliggende fietsoversteekvoorzieningen voorrang heeft, gaat de voetganger mee in de voorrang. Voor de voetganger maken we deze locaties zichtbaar met VOP's. Dit betekent dat, indien de ruimte het toelaat, alle rotondes binnen de bebouwde kom een uniforme inrichting krijgen. Dit zorgt voor een duidelijk herkenbare verkeerssituatie, waarbij mensen automatisch weten welk verkeersgedrag er van hen verwacht wordt.



2.3 Openbaar vervoer

Beleid openbaar vervoer

De openbaar vervoer mogelijkheden in de kern Zevenaar zijn goed. Er is een treinverbindingen naar de Achterhoek, Duitsland en Arnhem. Daarnaast bestaat het aanbod uit één buslijn (lijn 6o) en drie buurtbusverbindingen (lijn 555, 560, 566). In de kleine kernen van de gemeente is het voorzieningenniveau niet overal gelijk. De aanbesteding van vervoersdiensten is de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland. De gemeente heeft hier beperkt invloed op, maar maakt zich sterk voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Vanuit alle kernen binnen de gemeente willen wij dat er minimaal één vorm van openbaar vervoer beschikbaar is naar Zevenaar. Dit geeft inwoners de mogelijkheid om over te stappen op de trein, te winkelen, boodschappen te doen en/of van gemeentelijke diensten en voorzieningen gebruik te maken.

Bijdrage aan de ambities leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Het thema 'openbaar vervoer' draagt bij aan de ambities van het hiervoor beschreven beleid en kan in de volgende doelen worden samengevat:

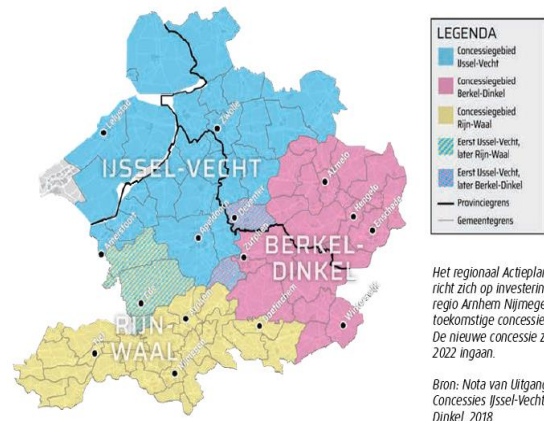
Doelstelling 2.3.1 In 2025 zijn de kleine kernen in Zevenaar met minimaal één vorm van (slim) openbaar vervoer bereikbaar

Momenteel bereiden de provincie en regio de nieuwe concessie voor die in 2022 afloopt. De nieuwe concessie bestaat uit grensoverschrijdende verbindingen van de drie concessies Flevoland, Gelderland en Overijssel.

Voor Zevenaar vinden we het belangrijk dat alle bestaande verbindingen gehandhaafd blijven met minimaal de bijbehorende frequentie. Daarnaast zetten we er op in dat alle kernen binnen de gemeente verbonden zijn met de stad Zevenaar met minimaal één vorm van (slim) openbaar vervoer. Oplossingen in de vorm van Mobility as a Service (MaaS) gaan wij onderzoeken en zijn bespreekbaar voor verbindingen die in het verleden zijn vervallen.

Smart Mobility

Er zijn momenteel veel ontwikkelingen gaande ten aanzien van het openbaar vervoer. MaaS en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) worden als belangrijke ontwikkelingen gezien. Dit kan op middellange termijn veranderingen opleveren in het huidige openbaar busvervoer. Bijvoorbeeld door meer flexibele systemen met kleinere voertuigen op de 'dunnere' lijnen en HOV-lijnen op de drukke verbindingen. Als gemeente houden we deze ontwikkelingen in de gaten. We lopen hierin niet voorop, maar anticiperen indien nodig. We vinden hier een regionale of provinciale vorm van sturing en stimulans wenselijk.





Onderdeel van een goede bereikbaarheid en leefbaarheid in de dorpen is de beschikbaarheid van mobiliteit. Openbaar vervoer is daar een vorm voor, maar slimme mobiliteit kan hier ook een rol in hebben. Denk aan deelauto's, deeltaxi systemen en misschien wel georganiseerd carpoolen. Ook op deze vlakken van Smart Mobility is de gemeente niet leidend, maar wel ondersteunend en of faciliterend.

Doelstelling 2.3.2 Vanaf 2025 halteert HOV-lijn 60 op 7Poort zodat de bedrijven en voorzieningen voor iedereen per openbaar vervoer bereikbaar 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 (hierna: HOV). We ondersteunen dit plan en nemen deel aan de overleggen met regio Arnhem Nijmegen, provincie en vervoerder. 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.

Het wijzigen van de huidige dienstregeling van lijn 60 biedt mogelijkheden om BusinessPark 7Poort aan te sluiten op het openbaar vervoer. Gezien de ontwikkelingen van de Fashion Outlet Zevenaar, bedrijvigheid en Groot Holthuizen zetten wij vol in op het halteren van HOV-lijn 60 op BusinessPark 7Poort. Hierbij dient de lijn in verbinding te blijven staan met station Zevenaar. Daarnaast zal de toegankelijkheid en verkeersveiligheid van de lijndienst verbeterd worden door het opwaarderen van de haltevoorzieningen conform richtlijnen.

Doelstelling 2.3.3 Na 2030 fungeert 7Poort als mobiliteits-hub ter verbetering van de bereikbaarheid van voorzieningen, bedrijven, forenzen en logistiek in de regio

Er is binnen de gemeente Zevenaar altijd rekening gehouden met de komst van een treinstation Zevenaar-Poort op BusinessPark 7Poort. De ontwikkeling van Groot Holthuizen, het bedrijventerrein en de komst van de Fashion Outlet Zevenaar (FOZ) kunnen van een treinstation op deze locatie profiteren. Daarnaast biedt een stationslocatie een mobiliteitsalternatief voor automobilisten op de A12.

De realisatie van een treinstation in combinatie met een HOV-halte, P+R voorzieningen, slimme mobiliteitsvoorzieningen en een aantrekkelijk verblijfsgebied kan Zevenaar-Poort als buiten stedelijke mobiliteits-hub laten fungeren. Op zowel Rijks-, Provinciaal- en Regionaal niveau zetten wij in op de realisatie van treinstation Zevenaar-Poort. De werkzaamheden aan de A12 en A15 kunnen een goede aanleiding zijn om station Zevenaar Poort in combinatie met de gedragsaanpak A12 vroegtijdig te realiseren.. Hierbij zijn wij afhankelijk van de hogere overheden.





2.4 Hulpdiensten

Beleid hulpdiensten

Voor hulpdiensten is het een vereiste dat iedere straat en ieder pand in de gemeente bereikbaar is. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen de belangrijkste aanrijroutes en buurten / straten die uitsluitend bij meldingen worden gebruikt. Uitgangspunt blijft dat iedere straat toegankelijk moet zijn voor hulpmaterieel.

Bijdrage aan de ambities leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Het thema 'hulpdiensten' draagt bij aan de ambities van het hiervoor beschreven beleid en kan in de volgende doelstelling worden samengevat:

Doelstelling 2.4.1 Per 2021 voeren wij halfjaarlijks overleg met de veiligheidsregio over de knelpunten en verbeterpunten van de infrastructuur binnen de gemeente Zevenaar

De afmetingen en rijcurve van een brandweervoertuig zijn maatgevend voor het ontwerpen van de openbare ruimte. Bij het toepassen van obstakels en verkeersdrempels hebben wij aandacht voor de ambulance, omdat zij hier het meeste hinder van ondervinden. Dit vertaalt zich in afstemming met de veiligheidsregio, tijdens het plannen, voorbereiden en uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte. Onderdeel van die planuitwerking is de bereikbaarheid van wijken en buurten vanaf twee zijden. Momenteel is dit niet overal het geval, waardoor hulpdiensten geen optimale bereikbaarheid hebben om hulp te kunnen verlenen. Dergelijke bereikbaarheid hoeft niet geschikt te zijn voor dagelijks autoverkeer. Een sluis via een fietsverbinding met bijvoorbeeld een klappaal, waarbij de breedte is afgestemd op een brandweervoertuig, is een mogelijke oplossing.

Praktisch betekent dit dat we uit gaan van geen verticale snelheidsremmers op gebiedsontsluitingswegen in Zevenaar. Verder houden we bij uitwerking van projecten rekening met de afmetingen van een brandweervoertuig en de bereikbaarheid en aanrijtijden van brandweer en ambulance. Om ervoor te zorgen dat zowel de bestaande als nieuw te realiseren infrastructuur aan de wensen van de hulpdiensten voldoet, gaan wij 1x per half jaar een overleg initiëren om knelpunten en verbeterpunten te verzamelen. Deze punten dragen bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van hulpdiensten waardoor snelle hulpverlening gefaciliteerd wordt en de overlast voor de omgeving beperkt blijft.



2.5 Landbouwverkeer

Beleid landbouwverkeer

De gemeente Zevenaar bestaat grotendeels uit landelijk gebied. Hier vinden veel landbouwactiviteiten plaats die de nodige verkeersbewegingen met zich meebrengen. Dit is landbouwverkeer en daaraan verbonden vrachtverkeer. Standaard voertuigen kunnen hierbij gewoon van het wegennet gebruik maken. Voor uitzonderlijke voertuigen is een ontheffing noodzakelijk.

Bijdrage aan de ambities leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Het thema 'landbouwverkeer' draagt bij aan de ambities van het hiervoor beschreven beleid en kan in de volgende doelstelling worden samengevat:

Doelstelling 2.5.1 Vanaf 2025 is landbouwverkeer op de N811/Batavenweg toegestaan en zijn de school- en doorfietsroutes geoptimaliseerd

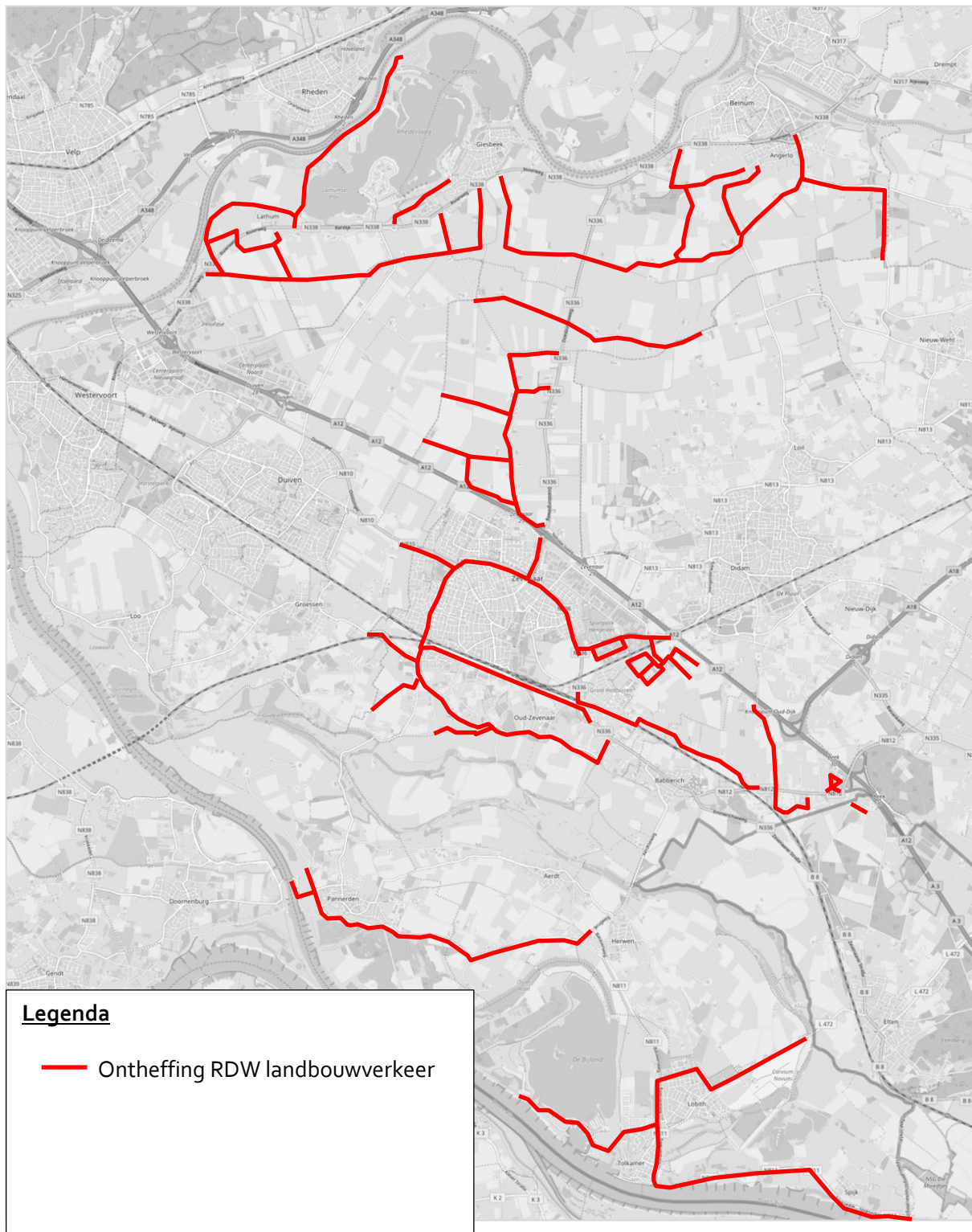
Er lopen diverse provinciale wegen door onze gemeente, maar deze hebben voor de provincie geen regionale functie. De volgende functies worden door de provincie onderscheiden:

- Ondersteunende weg (N336 door kern Zevenaar);
- Lokale ontsluitingsweg (N336 noordelijk van Zevenaar, Hengelder en N811 en N812);
- Lokale functie (N811 en N336 tussen Babberich en Zevenaar en binnen Zevenaar).

Het spanningsveld tussen het grote landbouwverkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemers speelt met name op het Gelders eiland een belangrijke rol. Landbouwverkeer zorgt voor (subjectieve) onveiligheid in de dorpen en op schoolfietsroutes. We lobbyen om deze redenen bij de provincie om landbouwverkeer toe te staan op de N811 / Batavenweg. Indien de provincie niet akkoord gaat met het toestaan van landbouwverkeer op de N811, kunnen op daarvoor geschikte delen, fietsvoorzieningen langs de weg opgewaarderd worden tot parallelwegen. Dit biedt landbouwverkeer de mogelijkheid om daar gebruik van te maken.

Ontheffingen voor bredere voertuigen

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 2). Dit netwerk is in 2018 vastgesteld. Het vrachtverkeer wikkelen we zo snel mogelijk af naar de hoofdwegen, zodat er zo min mogelijk overlast ontstaat in de woongebieden.



Figuur 2 : Landbouwverkeerroutes met ontheffing RDW



2.6 Autoverkeer

Beleid autoverkeer

Het autoverkeer moet alle (woon-)straten kunnen bereiken, maar heeft niet overal evenveel prioriteit. In de woonwijken is verblijven het meest belangrijk, die wegen worden binnen Duurzaam Veilig als erftoegangswegen benoemd. Binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur op erftoegangswegen. De gebieden buiten de bebouwde kom, waar gemotoriseerd verkeer geen prioriteit heeft worden ook bestempeld als erftoegangswegen. Hierbij geldt een maximumsnelheid van 60 km/h.

Op de wegen waar veel verkeer verzameld wordt, heeft doorstroming prioriteit. Deze wegen worden bestempeld als gebiedsontsluitingswegen en hebben binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 50 km/uur. Buiten de bebouwde kom geldt op gebiedsontsluitingswegen een maximum snelheid van 80 km/uur. Dit betreffen de provinciale N-wegen. In het huidige wegennetwerk van Zevenaar is de Doesburgseweg een belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor Zevenaar. Door de toekomstige opheffing van de aansluiting Griethse Poort op de A12, vervalt deze functie deels. Daarentegen neemt de verkeersfunctie op de Arnhemseweg en Hengelder juist toe. Deze wegen gaan namelijk de aansluiting vormen op respectievelijk de (dan doorgetrokken) A15 en de A12.

Bijdrage aan de ambities leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Het thema 'autoverkeer' draagt bij aan de ambities van het hiervoor beschreven beleid en kan in de volgende doelen worden samengevat:

Doelstelling 2.6.1 Vanaf 2030 is de centrumring van Zevenaar gecompleteerd en zijn de parkeerterreinen rondom het centrumgebied optimaal bereikbaar

In het centrumgebied vinden we het belangrijk dat verblijven de hoogste prioriteit krijgt. De centrum- en winkelfuncties dienen echter bereikbaar te blijven voor het autoverkeer. Daarom wordt het verkeer met behulp van de centrumring 'afgevangen' en naar de parkeerterreinen rondom het centrumgebied geleid. Onderdeel van het 'omkaderen' van het centrum is het vraagstuk rondom het completeren van de centrumring. In combinatie met de nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost op de A12, heeft het compleet maken van de centrumring meerwaarde voor de verkeersafwikkeling in Zevenaar. Het verkeer kan via verschillende routes het centrum, de parkeerterreinen en het station bereiken. Dit zorgt voor spreiding van het verkeer op het wegennetwerk. Het completeren van de centrumring zal gepaard gaan met een aantal infrastructurele aanpassingen rondom het stationsgebied, woonpark-BAT, Babberichseweg en Vondellaan. Hierbij is het mogelijk om de spoorwegovergang Stationsplein/Kerkstraat open te houden voor verkeer.



Doelstelling 2.6.2 Na 2030 staat het Gelders Eiland in directe verbinding met de A12, zodat de woongebieden in Zevenaar en Babberich minder belast worden met verkeer

Vanuit het Gelders Eiland is het wenselijk om een vlotte verbinding te hebben naar het hoofdwegennet (A12). Momenteel loopt deze verbinding via de bebouwde kom van Zevenaar (N336), of door de kom van Babberich (N812). Dit levert doorstromingsproblemen, (subjectieve) verkeersonveiligheid, trillingshinder en geluidshinder op. Langs de verbindingsweg Beekseweg/N812 staan relatief veel woningen die worden belast met (zwaar) verkeer richting het hoofdwegennet. Voor de N336 geldt dat deze verbindingsweg helemaal doorloopt naar de Doesburgseweg. Hierdoor worden woningen langs de N336 en verschillende woongebieden in Zevenaar belast. Met de aansluiting Zevenaar-Oost op de A12 verbetert de situatie in de kern van Zevenaar. De woningen langs de N336 en het sportpark op Hengelder worden in de nieuwe situatie alsnog belast met (zwaar) verkeer.

Er loopt een provinciale studie naar de huidige verkeers- en milieuproblemen en mogelijke oplossingsrichtingen voor de verbinding van het Gelders Eiland met de A12.

Doelstelling 2.6.3 Voor 2030 is het gemeentelijke wegennetwerk in Zevenaar aangepast op gewijzigde verkeersstromen die voortkomen uit de nieuwe aansluitingen van de A12 en A15. Hierbij worden verkeersbewegingen in woongebieden beperkt door directe aansluitingen op de gebiedsontsluitingswegen te prioriteren

De nieuwe aansluiting van Hengelder op de A12 biedt een directe verbinding van het hoofdwegennet naar BusinessPark 7Poort, bedrijventerrein Hengelder en de Fashion Outlet Zevenaar. Hierdoor wordt een grote stroom het auto- en vrachtverkeer direct afgevangen en verplaatst zich dus niet over het wegennetwerk in Zevenaar.

Rondom de huidige aansluiting Griethse Poort op de A12 liggen diverse bestemmingen. De ontsluiting van deze bestemmingen zal met het opheffen van de huidige aansluiting verschuiven en hierdoor minder direct aansluiten op het hoofdwegennet. De focus zal hierdoor komen te liggen op routes via de Arnhemseweg en Hengelder. Hierbij is het onwenselijk om de ontsluitingsroutes door of langs woongebieden te laten lopen. We onderzoeken bijvoorbeeld of het ziekenhuis ontsloten kan worden via Mercurion, zodat dit geen druk legt op de woongebieden rondom het ziekenhuis. Daarnaast 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.

Andere verbindingen die de druk van gemotoriseerd verkeer op de woonwijken kunnen ontlasten zijn de verbinding van het Gelders Eiland met de A12 en het completeren van de centrumring. Deze verbindingen zijn uitgangspunt voor de in hoofdstuk drie opgestelde categorisering van het wegennetwerk.



2.7 Vrachtverkeer

Beleid vrachtverkeer

De bedrijventerreinen van de gemeente Zevenaar moeten goed bereikbaar zijn voor het vrachtverkeer. Daarbij willen we snelle en directe verbindingen tussen de bedrijventerreinen en het hoofdwegennet. Dit geldt voor alle bedrijvigheid in de gemeente Zevenaar. Hierbij lopen 'transportroutes' niet door en bij voorkeur zo min mogelijk langs woonwijken. De aansluiting Zevenaar-Oost op de A12 levert hier, mede door de reconstructie van Hengelder, een belangrijke bijdrage aan.

Met name de verkeersafwikkeling van vrachtverkeer door de woongebieden vinden wij niet wenselijk. Dit levert een relatief grote impact op voor wat betreft overlast. Verkeer vanaf het Gelders Eiland rijdt nu via de bebouwde kom van Zevenaar en Babberich richting het hoofdwegennet. Vooral in de kern van Babberich ervaart men overlast, dat zich vertaalt in de beleving van verkeersonveiligheid, verminderde oversteekbaarheid, geluids- en trillingshinder. In de studie naar de verbinding van het Gelders Eiland met de A12 worden mogelijkheden verkend die Babberich en Zevenaar kunnen ontlasten.

Bijdrage aan de ambities leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Het thema 'vrachtverkeer' draagt bij aan de ambities van het hiervoor beschreven beleid en kan in de volgende doelen worden samengevat:

Doelstelling 2.7.1 Na 2030 vindt er centrale distributie plaats om de winkels in het centrumgebied van Zevenaar te bevoorraden

Voor de bereikbaarheid van de winkels en bestemmingen blijft het vrachtverkeer zo lang mogelijk gebruik maken van de hoofdwegen en gebiedsontsluitingswegen. Alleen voor het bevoorraden en bereiken van bedrijven en bestemmingen wordt gebruikt gemaakt van het lagere orde wegennet.

In het centrumgebied van Zevenaar geldt een tijdvenster voor de bevoorrading van winkels die niet via de achterzijde bereikbaar zijn of daar een bevoorradingsmogelijkheid hebben. Via de Grietsestraat, wat onderdeel is van een voetgangersgebied, zijn winkels bereikbaar. De rijrichting loopt hierbij van noord naar zuid. Dit functioneert goed en behoeft geen aanpassing.

In het kader van duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid willen we de toekomstige mogelijkheden van centrale distributie (met elektrische voertuigen) onderzoeken. In Nijmegen zijn daar goede ervaringen mee opgedaan die als voorbeeld kunnen dienen. De gemeente is hierin niet leidend, maar we willen hier een stimulerende en ondersteunende rol bij innemen.

Doelstelling 2.7.2 Voor 2022 is het parkeerverbod voor vrachtwagens, in de bebouwde kom van Zevenaar, ingesteld en zichtbaar op bebording langs de belangrijkste invalswegen van Zevenaar

Al langere tijd is het parkeren van vrachtwagens, en met name het verblijven en overnachten in geparkeerde vrachtwagens, een aandachtspunt. Op een aantal locaties leidt dit tot overlast omdat er geen voorzieningen zijn. Hierdoor ontstaat onder andere vervuiling en soms geluidsoverlast. Het gebrek aan sanitaire voorzieningen is het grootste probleem. Handhaving is lastig, mede vanwege het feit dat chauffeurs in afgesloten vrachtwagens kunnen verblijven, zonder dat dit aan de buitenzijde zichtbaar is.



De Nederlandse overheid treedt hier nu strenger tegen op, maar dat voorkomt niet dat chauffeurs soms moeten overnachten voordat zij kunnen laden of lossen en daar geen voorzieningen voor zijn. In Duiven is een betaalde voorziening, maar (buitenlandse) chauffeurs maken hier in veel gevallen geen gebruik van. Wij ontmoedigen het overnachten in geparkeerde vrachtwagens en gaan chauffeurs stimuleren naar de voorziening in Duiven te gaan. Daarnaast gaan we er voor zorgen dat het parkeerverbod voor vrachtwagens binnen de bebouwde kom (tussen 18.00 en 8.00 uur) zichtbaar wordt gemaakt bij de grote invalswegen.

De praktijk wijst echter uit dat het tegengaan van overnachten in vrachtwagens in veel gevallen leidt tot het verplaatsen van het probleem naar een andere locatie. Om een structurele oplossing te bieden voeren wij gesprekken met het parkmanagement van BusinessPark 7Poort om de problemen met betrekking tot het parkeren van vrachtwagens tegen te gaan.

Doelstelling 2.7.3 Vanaf 2025 is het voor doorgaand vrachtverkeer niet mogelijk om door 30 km/h verblijfsgebieden te rijden

In het kader van een goede wegenstructuur, leefbaarheid in de woongebieden en zorgen voor een verkeersveilige situatie, vinden we de route voor vrachtverkeer door bijvoorbeeld de Didamseweg niet geschikt. Deze route maakt onderdeel uit van een 30 km/uur-zone verblijfsgebied. In de ontwikkelingen rondom het sluiten van de Griethse Poort, het verbinden van de Edisonstraat met Mercurion en het mogelijk 'eigen' ontsluiten van Tatelaar nemen wij de fysieke afsluiting van de aansluiting Didamseweg op de Marconistraat mee. Hiermee voorkomen we dat er doorgaand vrachtverkeer door een verblijfsgebied blijft rijden. Daarnaast doen we onderzoek naar andere verblijfsgebieden waar dit probleem voorkomt, zodat er maatregelen getroffen kunnen worden om doorgaand vrachtverkeer te weren.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Voorgesteld wordt geen aparte routing voor vervoer van gevaarlijke stoffen op te stellen, maar uit te gaan van de meest logische route: zoveel mogelijk via het hoofdwegennet (de snelwegen) en vervolgens binnen de gemeente zoveel mogelijk via de gebiedsontsluitingswegen. Routes door de bebouwde kommen worden zo veel als mogelijk vermeden. Indien bedrijven ontheffing aanvragen voor gevaarlijke stoffen, worden bovenstaande uitgangspunten aangehouden. Om te voorkomen dat er in en langs woonwijken wordt gereden, dienen de bestemmingen voor bedrijven met gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk buiten de woongebieden te worden gehouden.



2.8 Verkeersveiligheid

Beleid verkeersveiligheid

Niet in de laatste plaats verdient verkeersveiligheid aandacht binnen de gemeente Zevenaar. De analyse van de ongevallencijfers laten (landelijk) een stijging zien in de laatste jaren. Deze wordt voor een belangrijk deel verklaard door een verbeterde ongevallenregistratie, maar toont ook aan dat we blijvend op verkeersveiligheid moeten inzetten. De aanpak van verkeersonveiligheid richt zich naast verbetering van verkeersonveilige locaties ook op de aanpak van doelgroepen, door inzet van verkeerscampagnes en verkeerseducatie. Daarnaast zijn verkeersmeldingen van burgers een belangrijke graadmeter om verkeersonveilige locaties in beeld te brengen.

Bijdrage aan de ambities leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Het thema 'verkeersveiligheid' draagt bij aan de ambities van het hiervoor beschreven beleid en kan in de volgende doelen worden samengevat:

Doelstelling 2.8.1 Door opvolging van het landelijk gedragen 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' is het aantal verkeerdoden en ernstig verkeersgewonden op wegen in beheer van de gemeente Zevenaar in 2030 gehalveerd. Dit draagt bij aan de landelijke ambitie naar nul verkeersslachtoffers in 2050.

Doelstelling 2.8.2 Alle 30 km/h verblijfsgebieden in de gemeente Zevenaar zijn in 2030 Duurzaam Veilig ingericht.

Door een grote spreiding aan oorzaken van verkeersongevallen, is het lastig om specifieke infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen. 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

Onderdeel van verkeersveilige woonwijken is het Duurzaam Veilig inrichten van alle 30 km/h verblijfsgebieden in Zevenaar. Hier zetten we ons allereerst op in.

Daarnaast voeren we maandelijks gesprekken met de hulpdiensten om verkeersonveilige locaties in beeld te krijgen. De verkeersonveilige locaties, die zich daar voor lenen en waar de gemeente wegbeheerder is, pakken we aan. Tijdens deze gesprekken wordt ook besproken of handhaving mogelijk. De gemeente is hier niet leidend in en moet zorgen voor een goede inrichting van het wegennet. Pas dan gaat de politie ook actief handhaven.



Doelstelling 2.8.3 Ieder jaar neemt de gemeente Zevenaar deel aan minimaal twee landelijke verkeerscampagnes en twee verkeersveiligheidsprojecten

Met communicatie, campagnes en verkeerseducatie zetten we sterk in op de mensgerichte aanpak. De mensgerichte aanpak voeren we zoveel mogelijk uit met lokale en regionale partners, onder andere VVN, Fietzersbond, ROV Oost-Nederland, verenigingen en het maatschappelijke middenkader. Zo nemen we deel aan verkeerscampagnes en ondersteunen we VVN in het organiseren van het praktisch verkeersexamen en de fietsverlichtingsactie. Het is belangrijk om in het beleid voor de komende jaren voldoende ambtelijke capaciteit en middelen te reserveren voor dit doel.

Doelstelling 2.8.4 Het aantal verkeersgerelateerde meldingen van burgers in de gemeente Zevenaar neemt, ten opzichte van het voorgaande jaar, jaarlijks met 25% af

Met het registratiesysteem Fixi is een laagdrempelig systeem geïntroduceerd voor onder andere het melden van verkeersgerelateerde onderwerpen. Dit betreffen meldingen over parkeerdruk, verkeersonveilige situaties, snelheidsovertredingen en het gevoel van verkeersonveiligheid. Ten opzichte van 2018 zijn er in 2019 26% minder verkeersgerelateerde meldingen geregistreerd. Deze trend willen wij jaarlijks doorzetten met een registratieafname van 25%. Op deze wijze kunnen wij met name het verkeersveiligheidsgevoel onder de burgers van de gemeente Zevenaar blijven toetsen. Waarbij een afname van het aantal meldingen in verhouding staat tot het gevoel van verkeersveiligheid in de gemeente Zevenaar.





3 Categorisering wegennet conform Duurzaam Veilig

De uitgangspunten van Duurzaam Veilig zijn een randvoorwaarde bij het beoordelen van verkeersaspecten en bereikbaarheidsvraagstukken. Hier hangt de inrichting van het wegennet mee samen. Duurzaam Veilig gaat uit van een proactieve benadering van de verkeersveiligheid, met weginrichting en educatie. Door het wegennet te categoriseren geven wij aan waar verkeer en waar verblijven prioriteit heeft.

3.1 Principes Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig richt zich op diverse terreinen, zoals infrastructuur, voertuigen, verkeersregels, handhaving, educatie en voorlichting. Hiervoor zijn vijf principes opgesteld:

- 1 **Functionaliteit van wegen:** Wegen moeten gebruikt worden op een manier waarvoor ze bedoeld zijn. Hiervoor zijn straten en wegen gecategoriseerd: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen.
- 2 **Homogeniteit van massa, richting en snelheid:** Conflicten tussen lichte verkeersdeelnemers en zwaar verkeer, tussen weggebruikers met grote snelheidsverschillen en tussen weggebruikers uit verschillende rijrichtingen moeten worden voorkomen.
- 3 **Herkenbaarheid:** Het wegbeeld moet overeenkomen met de functie van de weg, zodat weggebruikers hun verkeersgedrag automatisch aanpassen. Hierbij dienen wegmarkering en weginrichting uniform te zijn, zodat overall in Nederland duidelijk is op welk type weg men zich bevindt, wat men kan verwachten en welk verkeersgedrag er verwacht wordt.
- 4 **Vergevingsgezindheid:** Er moeten maatregelen zijn waarbij kleine fouten niet direct aflopen met letsel of erger. Een vergevingsgezind wegontwerp van bermen en verkeersborden.
- 5 **Statusonderkenning:** Weggebruikers moeten hun eigen taakbekwaamheid goed kunnen inschatten. Zelfoverschatting is zeer ongewenst en daardoor een bron van gevaar.

Het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet gebeurt aan de hand van een categorisering van wegen. Met de uitwerking van het beleid zetten we in op volledige invoering van de gewenste wegfuncties op alle wegen in de gemeente Zevenaar.

3.2 Onderscheiden wegtypen

Voor het categoriseren van de wegen wordt er onderscheid gemaakt in onderstaande functies.

Stroomwegen

Op deze wegen wordt het verkeer afgewikkeld over grotere afstand en met hoge snelheid. Dit zijn de snelwegen (130/120/100 km/uur) en autowegen (100 km/uur). De gemeente beheert deze wegen niet zelf, maar heeft hier wel mee te maken. Nu in de vorm van de A12 en in de toekomst ook met de (effecten van de) doorgetrokken A15.



Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Dit zijn de wegen waar de verkeersfunctie belangrijk is en kunnen zowel gemeentelijk als provinciaal zijn. Het verkeer dient zoveel mogelijk gebruik te maken van deze wegen. De gebiedsontsluitingswegen hebben een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u binnen de bebouwde kom en een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom.

Erftoegangswegen (ETW)

Dit zijn wegen in verblijfsgebieden (wonen, winkelen, werken en/of recreëren) waar de verblijfsfunctie prevaleert boven de verkeersfunctie. Op deze wegen zijn woningen en percelen aangesloten en vindt veel uitwisseling van verschillende vormen van verkeer plaats. Door dit (onrustige) verkeersbeeld is een lagere maximumsnelheid gewenst: maximaal 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom.

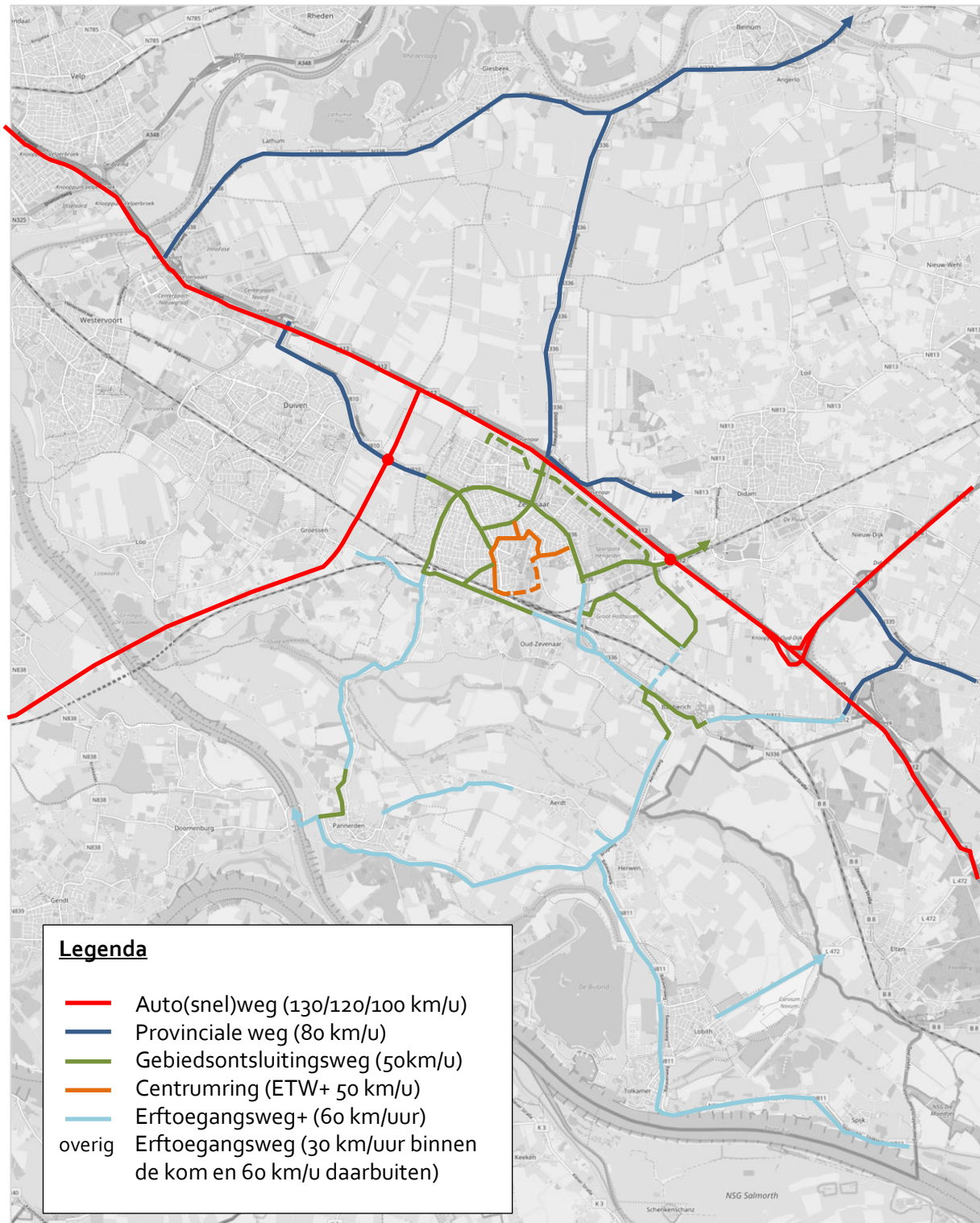
Erftoegangsweg+ (ETW+)

Een erftoegangsweg+ is een weg waarbij de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie elkaar tegen komen. De inrichting van de weg dient afgestemd te zijn op het verwerken van het aanwezige verkeer, maar dient ook rekening te houden met veel uitwisselingen van en naar percelen. De centrumring is hier een voorbeeld van. De centrumring dient als ontsluitende weg rondom het centrum en faciliteert de verbinding naar diverse parkeerterreinen en woongebieden.

De inrichting van deze weg verdient daarom extra aandacht vanwege de dubbele functie.

3.3 Categorisering wegennet gemeente Zevenaar

Onderstaand, figuur 3, de categorisering van het Zevenaarse wegennetwerk opgenomen. Hierbij wordt aangesloten op de functies van Rijk (stroomwegen) en provincie (gebiedsontsluitingswegen).



Figuur 3: Gewenste wegcategorisering wegennetwerk gemeente Zevenaar



4 Doelstellingen per ambitie

Per thema is het beleid uitgewerkt. De bijdrages van het beleid per thema aan de drie ambities zijn in dit hoofdstuk samengevat.

Thema's	Ambities		
	Leefbare woonomgeving	Bereikbare kernen	Verkeersveilige wegen
Fietsverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Meer fietsen (in plaats van de auto). • Duurzaam mobiliteitsalternatief van de auto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Goed verbonden kernen voor fietsers. • Goede aansluitingen op de snelfietsroutes 	<ul style="list-style-type: none"> • Afname ongevalskans en ernst van de ongevallen. • Voldoende brede (en vrijliggende) fietsvoorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen.
Voetganger en lopen	<ul style="list-style-type: none"> • Aantrekkelijker centrum en winkelgebieden door goede loopruimte. • Minder gemotoriseerd verkeer in centra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bestemmingen binnen de kernen worden beter bereikbaar als er meer gelopen wordt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Goede voetgangersvoorzieningen bij scholen. • Opheffen schijnveilige VOP's.
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Beschikbaarheid van (openbaar) vervoer. • Duurzaam mobiliteitsalternatief van de auto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Met (slim) openbaar vervoer bereikbare stadskern. • Realisatie Station Zevenaar-Poort. • Openbaar vervoer als (duurzaam) alternatief voor de auto vermindert congestie 	<ul style="list-style-type: none"> • Openbaar vervoer als veilig alternatief voor de auto.
Hulpdiensten	<ul style="list-style-type: none"> • Alleen snelheidsremmers op plaatsen waar dat noodzakelijk is. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle straten bereikbaar. • Wijken en buurten zijn bij voorkeur vanuit twee zijden bereikbaar, zodat de hulpdiensten altijd bij calamiteit kunnen komen. • Snelle hulpverlening bij incidenten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vermindering van ernstig(er) letsel.
Landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Geen overlast in de dorpen. • Een lagere gereden snelheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Afname (subjectieve) verkeersonveiligheid landbouwverkeer.



Autoverkeer	<ul style="list-style-type: none">• Afname verkeersoverlast in de leefgebieden.	<ul style="list-style-type: none">• Regionaal verkeer op het hoofdwegennet.• Verbindingen tussen de kernen.• Completeren van de centrumring optimaliseert de bereikbaarheid van parkeerterreinen.	<ul style="list-style-type: none">• Geen onnodig verkeer in de leefgebieden.• Goed ingerichte en verkeersveilige wegen.
Vrachtverkeer	<ul style="list-style-type: none">• Geen hinder van vrachtverkeer in de leefgebieden.	<ul style="list-style-type: none">• Een goede bereikbaarheid van vrachtverkeerbestedingen.	<ul style="list-style-type: none">• Duidelijke en verkeersveilige routes voor vrachtverkeer.
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none">• Gewenst gedrag van verkeer voorkomt negatieve effecten.	<ul style="list-style-type: none">• Verkeersveilige verbinding voor langzaam verkeer richting centrum kan bereikbaarheid verbeteren, want minder noodzaak om auto te pakken.	<ul style="list-style-type: none">• Verbetering verkeersveiligheid (aantal en ernst van ongevallen).• Een verkeersveiliger wegennet• Verkeersveiliger gedrag.• Vergroten bewustwording.• Afname subjectieve verkeersonveiligheid.