

Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar

Voor een leefbaar, veilig en bereikbaar Zevenaar

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

GEMEENTE ZEVENAAR

Opdrachtgever	Gemeente Zevenaar
Titel rapport	Mobiliteitsprogramma Zevenaar
Kenmerk	018581.20251001.R1.01
Datum publicatie	1 oktober 2025
Projectteam Goudappel	Floris Frederix, Aron Vossebeld, Suzanne Lansbergen
Projectteam opdrachtgever	Malou Friedhoff, Arjan ter Haar, Willem Scheper, Gerda Niemeijer
Status	Concept

© Copyright Goudappel BV 1-10-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5

1.1 Waarom een mobiliteitsprogramma? 5

1.2 Wat is de aanpak? 6

1.3 Leeswijzer 7

2. Bevindingen inventarisatie 9

2.1 Resultaten feiten en cijfers 9

2.2 Resultaten beleidsanalyse 13

2.3 Resultaten bewonersenquête 15

2.4 Netwerkanalyse: welke opgaven verwachten we tot 2040 17

2.5 Hoofdpunten inventarisatie 18

3. Ambities en doelen 20

3.1 Mobiliteit in de Omgevingsvisie gemeente Zevenaar 2040 20

3.2 Doelen mobiliteitsprogramma 23

4. Niet locatie specifieke maatregelen 28

4.1 Leefbaarder Zevenaar 28

4.2 Verkeersveiliger Zevenaar 31

4.3 Betere multimodale bereikbaarheid 34

5. Locatie specifieke maatregelen 38

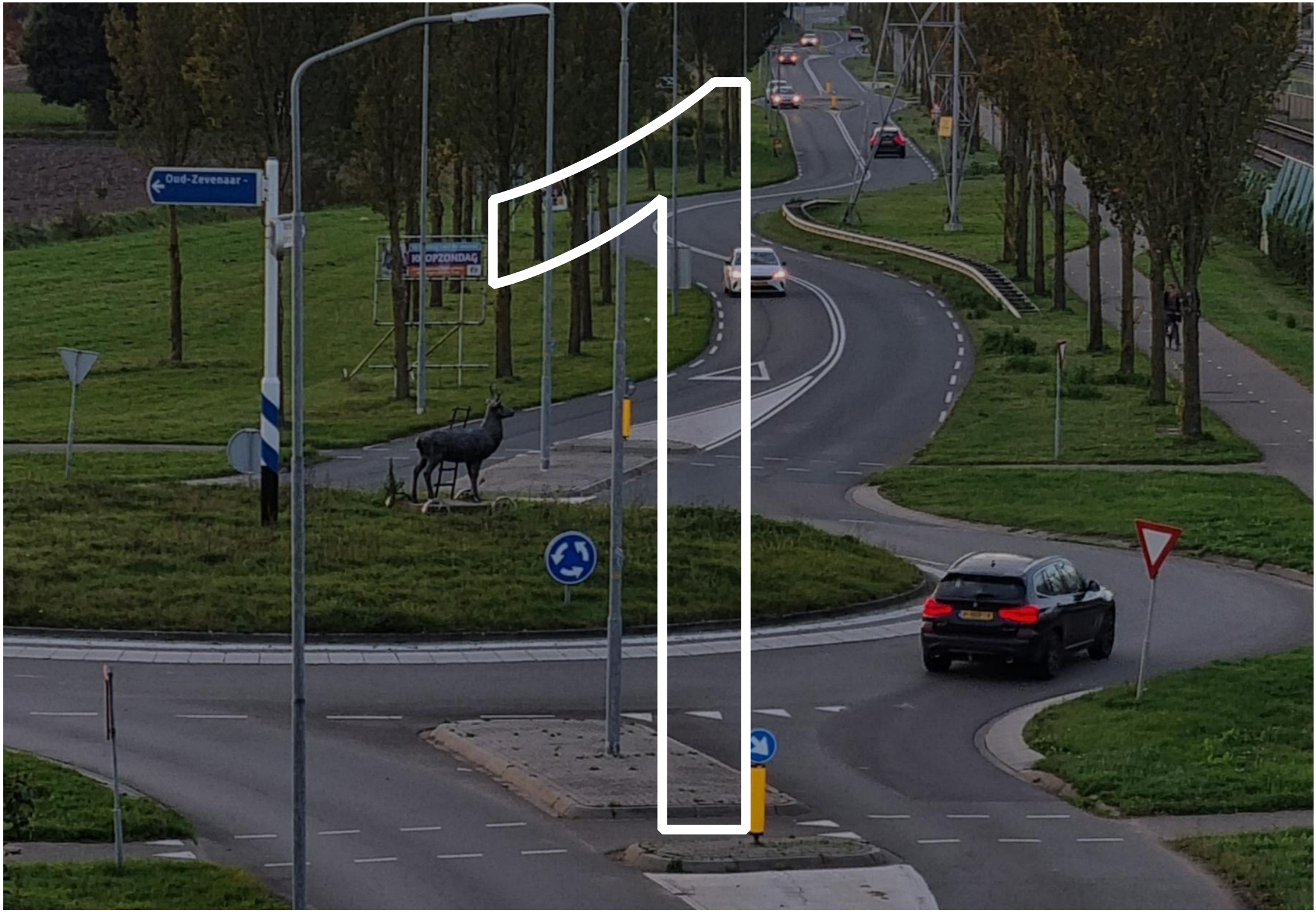
5.1 Voetganger 38

5.2 Fiets 41

5.3 Openbaar vervoer 45

5.4 Gemotoriseerd verkeer 47

6. Vervolg 54


Oud-Zevenaar

1. Inleiding

Voor u ligt het Mobiliteitsprogramma Zevenaar. Hierin staat waar we de komende jaren naar toe willen groeien met het mobiliteitssysteem van de gemeente Zevenaar. Dit mobiliteitsprogramma is de uitwerking van de Omgevingsvisie Gemeente Zevenaar 2040 voor mobiliteit. In de Omgevingsvisie zijn de opgaven en ambities voor onder andere mobiliteit op hoofdlijnen beschreven. In dit programma wordt daar verdere invulling aan gegeven en worden concrete acties aan de ambities gekoppeld. Voor de verschillende vervoerswijzen (modaliteiten) worden de netwerken en de bijbehorende verbeterpunten bekeken. Zo draagt het mobiliteitsprogramma bij aan een leefbaar en bereikbaar Zevenaar, waar inwoners, ondernemers en bezoekers zich op een veilige en gezonde manier kunnen verplaatsen, nu én in de toekomst.

1.1 Waarom een mobiliteitsprogramma?

De gemeente Zevenaar heeft grote ambities op het gebied van wonen en werken. Er spelen veel ruimtelijke ontwikkelingen. Voorbeelden zijn de woningbouwopgave, uitbreiding van bedrijventerreinen, de Fashion Outlet Zevenaar (FOZ), het stationsgebied, de doortrekking van de A15 en verbreding van de A12 (ViA15).

Al deze ontwikkelingen hebben ook invloed op de mobiliteit binnen Zevenaar. Het waarborgen van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid en het inzetten op duurzame mobiliteit spelen daarbij een belangrijke rol. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is bijvoorbeeld een belangrijk onderwerp in het coalitieakkoord. Daarnaast kiest het college er nadrukkelijk voor om het thema leefbaarheid hoog op de agenda te zetten.

Daarom heeft de Gemeente Zevenaar de wens een mobiliteitsprogramma op te stellen. Een mobiliteitsprogramma geeft richting aan de keuzes die we in de komende jaren gaan maken ten aanzien van ons verplaatsingsgedrag en de inrichting van de openbare (verkeers-)ruimte. Gezien de beperkte openbare ruimte waar veel verschillende belangen samenkomen, is het essentieel om onze doelen en prioriteiten te benoemen in het mobiliteitsprogramma.

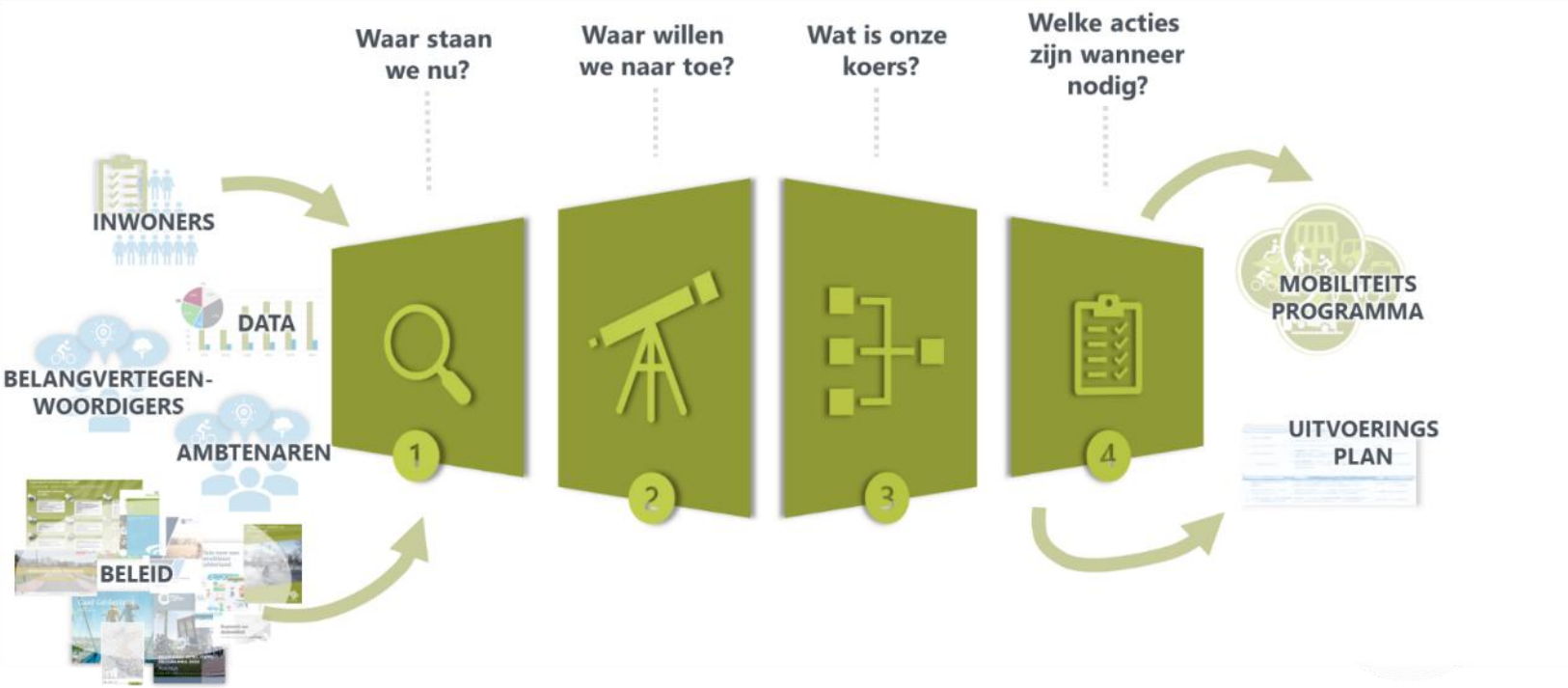
Dit mobiliteitsprogramma is een programma in de geest van de Omgevingswet en dus een uitwerking van de Omgevingsvisie Gemeente Zevenaar 2040. waarin een uitwerking van alle mobiliteitsthema's en netwerken is opgenomen, inclusief een uitvoeringsplan, dat 2040 als tijdshorizon heeft.

1.2 Wat is de aanpak?

Om tot een programma te komen, is het van belang om stapsgewijs te werk te gaan. Voor het opstellen van het mobiliteitsprogramma betekent dit dat er vier stappen worden doorlopen:

Stap 1	Inventarisatie	*Waar staan we nu?*
Stap 2	Thema's en doelen	*Waar willen we naartoe?*
Stap 3	Mobiliteitsbeleid	*Wat is onze koers?*
Stap 4	Maatregelen	*Welke acties zijn nodig?*

Tijdens de inventarisatiefase in stap 1 is de huidige situatie aan de hand van verschillende bronnen geanalyseerd. Hierbij heeft participatie een belangrijke rol gespeeld. Door input op te halen van inwoners en te spreken met de gemeenteambtenaren en belangenvertegenwoordigers, zijn de huidige en gewenste verkeerssituatie in Zevenaar zo compleet mogelijk in beeld gebracht. Inwoners zijn betrokken door middel van een enquête.



Stap 2 geeft antwoord op de vraag “waar willen we naar toe?”. De Omgevingsvisie Gemeente Zevenaar 2040 is hiervoor als basis gebruikt. De visie is verder uitgewerkt tot principes. Het beleid om de doelen te behalen is in stap 3 uitgewerkt. Ten slotte zijn concrete acties beschreven in stap 4.

1.3 Leeswijzer

Voor u ligt het Mobiliteitsprogramma Zevenaar. Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de inventarisatie. In hoofdstuk 3 is de visie op mobiliteit opgenomen. Hoofdstuk 4 beschrijft de niet locatie specifieke maatregelen die daarbij horen, waarna in hoofdstuk 5 de netwerken per vervoerswijze worden toegelicht (locatie afhankelijke maatregelen). Tot slot gaat hoofdstuk 6 over de vervolgstappen naar aanleiding van dit programma.




Didam
Doesburg
Centrum
Station
Duiven
Pannerden
Arnhemseweg
Arnhemseweg

2. Bevindingen inventarisatie

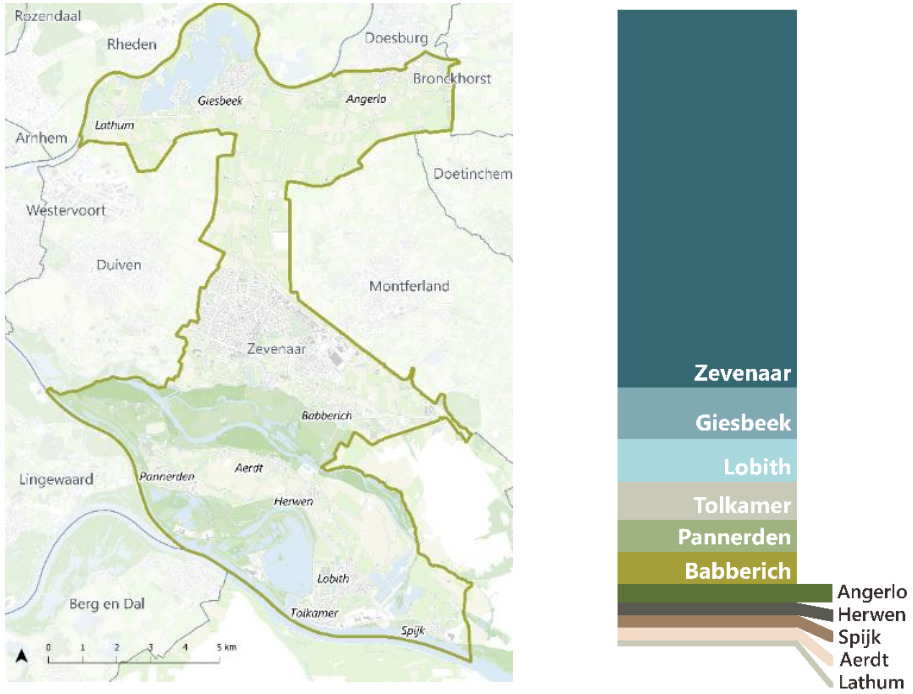
De eerste stap voor het opstellen van het mobiliteitsprogramma is het verkennen van de huidige situatie. In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten uit deze fase. Het is een verzameling van kennis over alle relevante thema's rondom mobiliteit in de gemeente Zevenaar, en resulteert uit verschillende bronnen: feiten en cijfers, beleidsdocumenten, een enquête onder inwoners, gesprekken met de ambtelijke brede werkgroep, de gemeenteraad, en andere belanghebbenden.

2.1 Resultaten feiten en cijfers

Demografie en ruimtelijke structuur

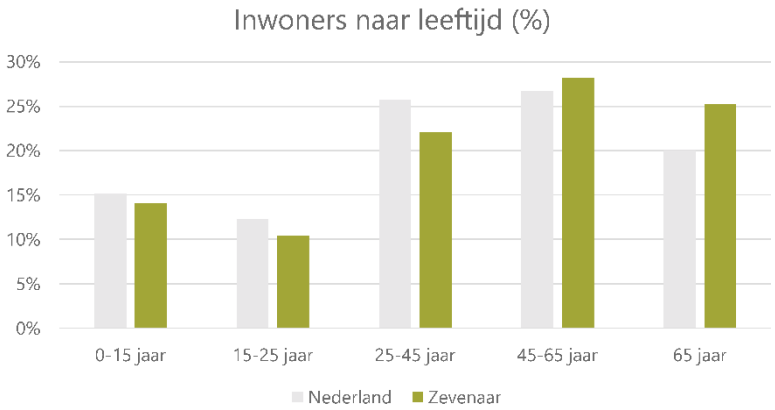
De gemeente Zevenaar bestaat uit de dorpskernen Zevenaar, Giesbeek, Lobith, Tolkamer, Pannerden, Babberich, Angerlo, Herwen, Spijk, Aerdt, Lathum en Oud-Zevenaar. De gemeente is gelegen tussen de rivieren de Nederrijn (in het zuidoosten) en de IJssel (in het noorden). Samen met buurgemeenten Duiven, Westervoort en Montferland, ligt Zevenaar in de streek Liemers. Verder is de gemeente Zevenaar onderdeel van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen.

Op 1 januari 2024 telt gemeente Zevenaar 45.041 inwoners. Het aantal inwoners is tussen 2016 en 2023 sterk gegroeid. Sinds 2023 lijkt de groei te zijn gestagneerd. Het merendeel van de inwoners van de gemeente heeft Zevenaar als woonplaats. In Zevenaar wonen ruim 26.000 mensen. Giesbeek en Lobith volgen met zo'n 3.000 inwoners.



Figuur 2.1: Ligging Zevenaar en aantal inwoners per dorpskern (bron CBS, 2024)

- In vergelijking met het Nederlands gemiddelde, woont er in Zevenaar een relatief klein aandeel jongeren en een groot aandeel mensen boven de 45 jaar oud.
- De verwachte bevolkingsgroei in 2040 is voor Zevenaar iets lager dan het Nederlands gemiddelde. Het aandeel 15 tot 29 jarigen zal tot 2040 in aandeel afnemen, terwijl het aandeel 75 plussers zal groeien. Er zal de komende jaren sprake zijn van vergrijzing in de gemeente. Dit maakt aandacht voor toegankelijkheid en verkeersveiligheid extra belangrijk.
- 9% van alle volwassenen in de gemeente Zevenaar heeft mobiliteitsbeperkingen, oftewel beperkingen met bukken, lopen of dragen van 5 kg.

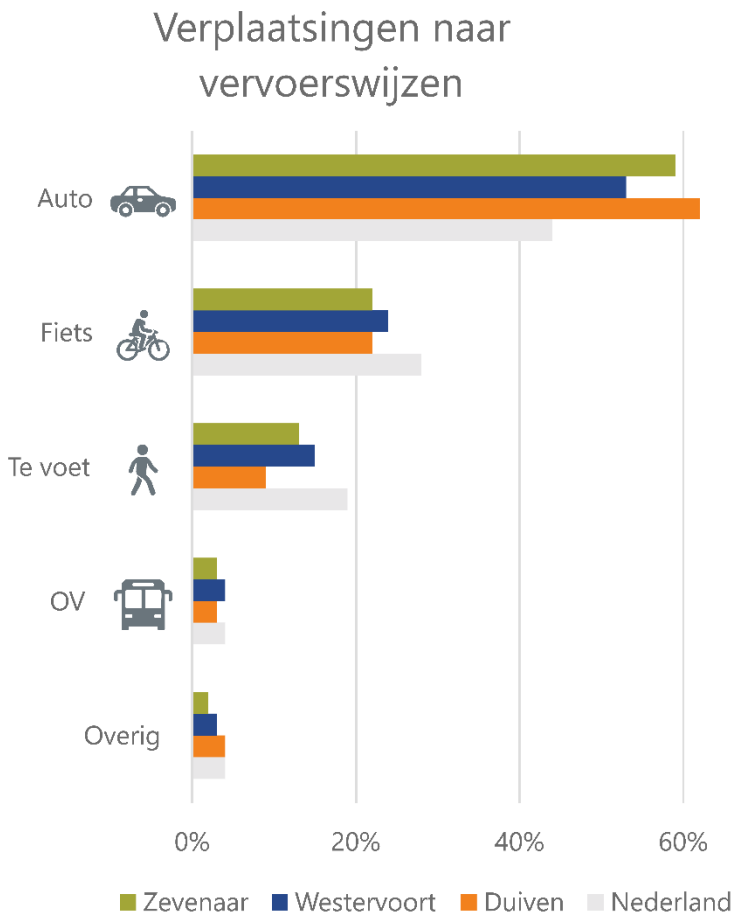


Figuur 2.2: aandeel van de bevolking in een leeftijdsklasse, vergeleken met het Nederlands gemiddelde

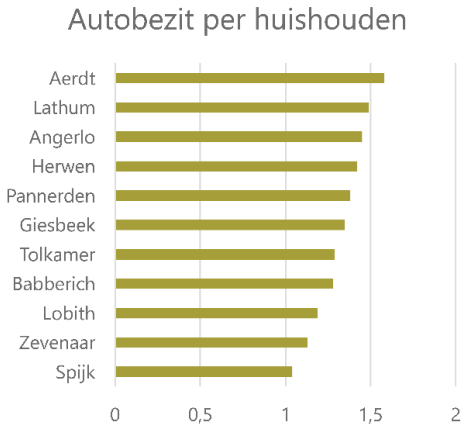
- De meeste dorpskernen hebben een (beperkt) aanbod van dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt, sportvoorzieningen en een (basis)school. De grotere kernen zoals Lobith, Tolkamer en Giesbeek hebben een volwaardig voorzieningenniveau. Kleinere kernen zoals Spijk, Aerdt en Angerlo zijn hiervoor afhankelijk van de naastliggende plaatsen (die zich op fietsafstand (binnen 5 km) bevinden). In Zevenaar zit een middelbare school met drie vestigingen. Dit vraagt om goede verbindingen tussen de kernen voor actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen).
- In vergelijking met omliggende gemeenten, missen bewoners van de gemeente Zevenaar relatief vaak aansluiting op het openbaar vervoer en een gevarieerd aanbod van diensten.
- Voor bovenlokale voorzieningen zoals hoger onderwijs en grotere OV-knooppunten is Arnhem een belangrijke bestemming.
- Aandachtspunten zijn ook de groei van woningen in Zevenaar (zoals Reisenakker, Enghuizen en Groot Holthuizen), evenals de toename van arbeidsplaatsen door de uitbreiding van 7Poort.

Mobiliteitsdata

- Hoewel vergelijkbaar met omliggende gemeentes, is het autobezit in Zevenaar hoger dan het Nederlands gemiddelde. Het autobezit verschilt per woonplaats. In kleinere kernen zoals Aerdt, Lathum en Angerlo is het autobezit het hoogst. Bewoners van deze kernen zullen vaker met de auto reizen om voorzieningen te kunnen bereiken.
- Het relatief hoge autobezit is ook terug te zien in het gebruik van de diverse vervoerswijzen. Het aandeel verplaatsingen per auto ligt hoger dan het gemiddelde in Nederland. Het aandeel verplaatsingen per fiets of te voet is daarentegen lager dan het Nederlands gemiddelde. Het gebruik van de trein is groter dan het Nederlands gemiddelde. Daarentegen speelt ander openbaar vervoer, zoals de bus, nauwelijks een rol in het verplaatsingsgedrag van bewoners van Zevenaar.
- Het elektrisch autobezit is lager dan het Nederlands gemiddelde. Het aantal laadpalen ligt ook iets lager.
- Het aanbod van deelmobiliteit beperkt zich tot alleen Zevenaar. Daar is een aantal deelauto's en –fietsen (OV-fietsen) beschikbaar.



Figuur 2.3 Verplaatsingen naar vervoerswijzen (ODiN 2018-2023 zonder Covid-19 jaren 2020 en 2021, via het ODiN Dashboard)



Figuur 2.4: Autobezit per huishouden in elke kern van de gemeente Zevenaar (CBS, 2023)

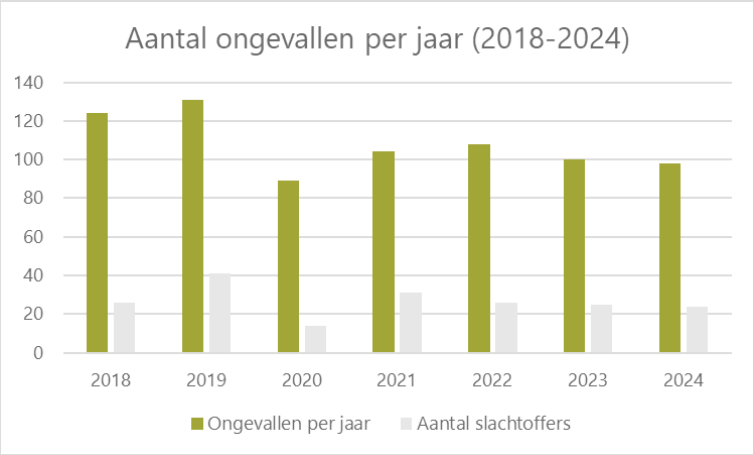
Bereikbaarheid

- Zevenaar is goed bereikbaar en multimodaal (auto, trein, bus en fiets) verbonden met de regio, waaronder Arnhem, Doetinchem en Duiven.
- De kleinere dorpskernen in de gemeente Zevenaar hebben met name met het openbaar vervoer een slechte bereikbaarheid. Ook de bereikbaarheid met de auto is doorgaans slechter doordat de aansluiting op de A12 verder weg is.
- Met een fietsscore van 3,8 staat Zevenaar op de 28e plek van alle gemeenten in Nederland in de verkiezing van de fietsgemeente van de Fietsersbond. Zevenaar scoort goed op factoren zoals rotondes in de voorrang voor fietsers binnen de bebouwde kom en een logisch fietsnetwerk.
- Het huidige OV-netwerk bestaat uit een oost-west treinverbinding, hoofdzakelijk oost-west busverbindingen, en beperkte OV-mogelijkheden tussen de kernen onderling.
  - Vanuit Zevenaar is er een frequente en snelle treinverbinding naar Arnhem (ca 15 min) en Doetinchem (ca 17 min). In de spits rijden de treinen 5 keer per uur en gedurende de rest van de dag 4 keer per uur.
  - Angerlo, Lathum en Giesbeek zijn per bus verbonden met Arnhem Centraal en Dieren. Deze buslijnen hebben een lage frequentie. Zevenaar heeft een buslijn richting Arnhem, deze bus rijdt 2 keer per uur in de ochtendspits en gedurende andere tijdstippen 1 keer per uur. Babberich, Herwen, Lobith en Tolkamer zijn ook aangesloten op deze buslijn. De kernen Pannerden, Aerdt en Spijk zijn enkel aangesloten op een buslijn naar Zevenaar en deze rijdt 1 keer per uur doordeweeks en in het weekend niet.
- Door de gemeente Zevenaar loopt de A12 van oost naar west. Het doortrekken van de A15 tussen Zevenaar en Ressen versterkt de bereikbaarheid van Zevenaar ten opzichte van het (zuid)westen van Nederland. Ook de fiets profiteert van de nieuwe doorfietsroute langs de A15.
- In Zevenaar is ook een recreatief wandel- en fietsnetwerk. Het gebied Rijnstrangen is een populair wandelgebied. Ook de Rhederlaag is een belangrijk recreatiegebied.

Verkeersveiligheid

- Het aantal geregistreerde verkeersongevallen in Zevenaar is de afgelopen jaren redelijk constant. De afgelopen jaren ligt dit (op alleen gemeentelijke wegen) tussen de 100 en 120 ongevallen per

jaar. In 2020 was het aantal ongevallen lager als gevolg van de coronamaatregelen.



Figuur 2.5: Aantal ongevallen per jaar, op basis van geregistreerde ongevallen in 2018-2024, op alleen gemeentelijke wegen (VIA, 2025)

- Het aandeel ongevallen op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u is met 46% vrij hoog. 20% van de ongevallen vindt plaats op een weg met een snelheidslimiet van 80 km/u en 19% van de ongevallen op een weg met een snelheidslimiet van 30 km/u.
- De hoogste concentraties van ongevallen zijn in de bebouwde kom van Zevenaar. Met name op de Doesburgseweg, Mozartlaan, Hengelder, Babberichseweg en N336 vinden veel ongevallen plaats. Buiten de bebouwde kom vallen wegen zoals de Zevenaarseweg en de N338 bij Angerlo op als risicovolle locaties.

2.2 Resultaten beleidsanalyse

Het lokale, regionale, provinciale en landelijke beleid vormt de basis voor de thema's en doelen van het mobiliteitsprogramma. De hoofdpunten uit beleid met betrekking tot mobiliteit worden hieronder beschreven.

Lokaal beleid

Het belangrijkste gemeentelijke document voor dit mobiliteitsprogramma is de omgevingsvisie. Op de inhoud van de omgevingsvisie wordt in het volgende hoofdstuk nader ingegaan. Daarnaast is de inhoud van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) verwerkt in dit mobiliteitsprogramma.

Regionaal en landelijk beleid

De belangrijkste thema's uit het regionaal, provinciaal en landelijk beleid zijn:

- Inzet op de fiets
- Verkeersveiligheid
- Duurzaamheid

De gemeente Zevenaar ligt in de provincie Gelderland en is onderdeel van de Groene Metropool Regio Arnhem - Nijmegen. In de Gelderse mobiliteitsvisie staat de realisatie van hubs waarmee verschillende vormen van mobiliteit met elkaar verbonden kunnen worden centraal. Andere bouwstenen die lokaal in de gemeente uitgewerkt kunnen worden zijn het inzetten op fietsen op de korte en middellange afstanden en het bevorderen van de verkeersveiligheid.

Ook in de Gelderse Omgevingsvisie hebben de fiets en knooppunten in het mobiliteitssysteem een belangrijke rol. Ambitie is dat in 2030 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets is.



Gemeente Zevenaar in de Groene Metropoolregio

De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (GMR) heeft in haar Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) gezamenlijke ambities geformuleerd. Het programma is opgedeeld in drie pijlers:

- Schone mobiliteit & gedragsaanpak, gericht op elektrificatie van voertuigen en stimuleren van actief vervoer, ov en deelmobiliteit.
- Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken, met fysieke verbeteringen aan fiets- en wandelnetwerken, het ov en knooppunten om multimodaal vervoer te bevorderen.
- Nationale en internationale corridors, voor verbetering van hoofdwegen en (inter)nationale spoorverbindingen.

In de Verstedelijkingsafspraken voor de regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (2022) wordt daarnaast de nadruk gelegd op het bevorderen van groene en gezonde leefomgevingen. Bij het ontwikkelen van nieuwe woon- en werkgebieden moet er van tevoren worden gezorgd voor goede ontsluitingen en bereikbaarheid voor alle vervoersmiddelen.

Voor Zevenaar betekent dit dat het mobiliteitsbeleid enerzijds aan moet sluiten bij de visie van de bredere regio en anderzijds moet voorkomen dat lokale mobiliteitsplannen een negatief effect hebben op de regio.

Gemeente Zevenaar in de provincie Gelderland

Er zijn ook een aantal ontwikkelingen die spelen in de Provincie Gelderland die invloed hebben op het mobiliteitsbeleid in de gemeente Zevenaar. Uit de mobiliteitsvisie van de provincie zijn dit de volgende bouwstenen:

- Met hubs de overstap van OV of de auto op de fiets faciliteren (korte afstand);
- Met hubs de overstap van de auto en fiets op het openbaar vervoer faciliteren (langere afstand);
- Faciliteren van hoogwaardige OV-verbindingen, goede rijks- en provinciale wegen, en verbetering van goederenvervoer;
- Bevorderen van verkeersveiligheid.

Ook vanuit de provincie is er veel aandacht voor **verkeersveiligheid** en het faciliteren en stimuleren van **duurzame vervoersmiddelen**. Net als vanuit de Groene Metropoolregio worden regionale en stadsrand hubs als belangrijke dragers gezien voor het faciliteren van een gemakkelijke overstap tussen vervoersmiddelen en overslag van goederen in het kader van zero-emissie logistiek. Tot slot zijn goede OV- en fietsverbindingen van groot belang.

Hoofdthema's in beleid

Thema's die veel terugkomen in het lokale, regionale, provinciale en landelijke beleid en daarom extra aandacht verdienen in dit gemeentelijke mobiliteitsprogramma, zijn:

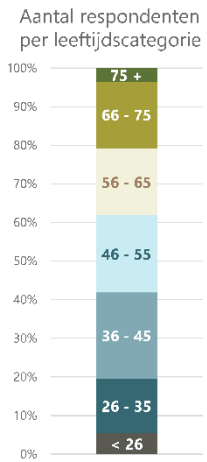
- **Duurzaamheid**
- **Lokale en regionale bereikbaarheid**
- **Verkeersveiligheid**
- **Toegankelijkheid**

2.3 Resultaten bewonersenquête

In december 2024 was het mogelijk voor inwoners (of regelmatige bezoekers) van Zevenaar om een enquête in te vullen over mobiliteit. In totaal zijn 220 reacties ingestuurd.

Wie vulde de enquête in?

De meeste respondenten zijn tussen de 36-45 jaar oud. Vergeleken met de daadwerkelijke leeftijdsopbouw in Zevenaar, zijn mensen tussen de 46 en 65 jaar oververtegenwoordigd, en zijn mensen onder de 26 jaar ondervertegenwoordigd. De grootste groep respondenten woont in Zevenaar (48%), gevolgd door Giesbeek (9%), Lobith (7%) en Pannerden (7%). Dit komt redelijk overeen met het aandeel inwoners van deze kernen in de gemeente Zevenaar. 5% van de respondenten woont niet in de gemeente Zevenaar, maar werkt in of bezoekt de gemeente regelmatig.





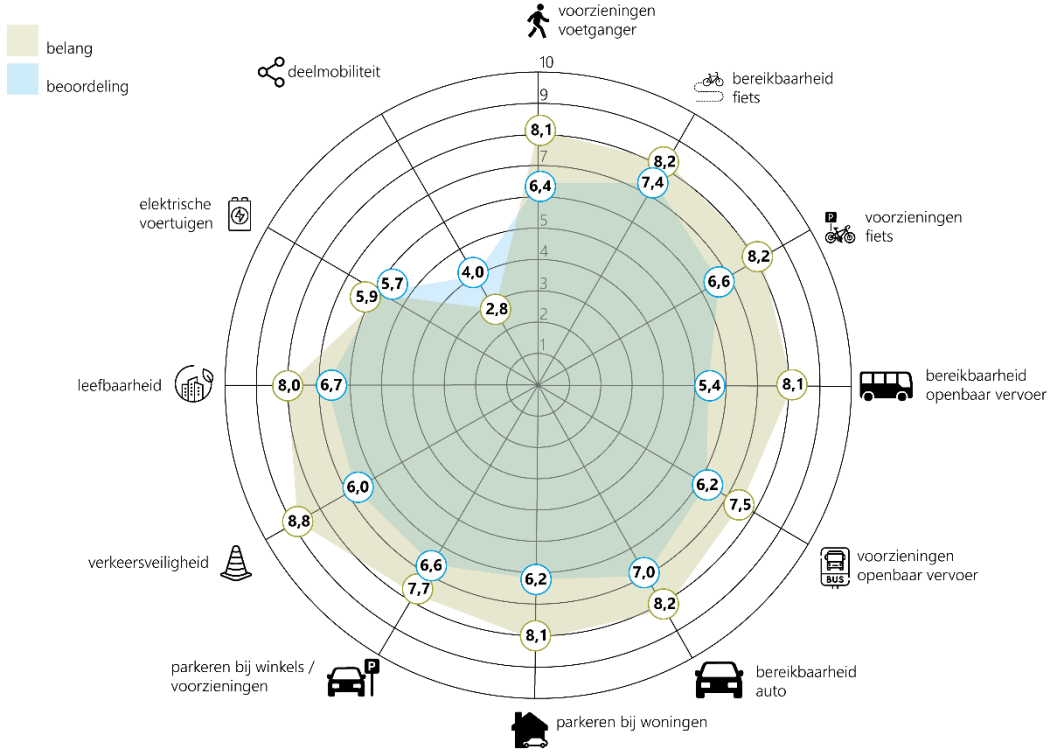
Wat zijn de belangrijkste mobiliteitsthema's?

Respondenten werden gevraagd om verschillende mobiliteitsthema's te beoordelen op zowel het belang (hoe belangrijk is dit thema?) en de kwaliteit (hoe scoort dit thema nu?). Bij de thema's verkeersveiligheid en bereikbaarheid openbaar vervoer is het verschil tussen belang en beoordeling het grootst, wat betekent dat beiden niet op het gewenste niveau liggen. Bij leefbaarheid, parkeren bij woningen, voorzieningen voor de voetgangers en voorzieningen voor de fiets is het verschil tussen belang en beoordeling ook goed zichtbaar. Respondenten beoordelen deelmobiliteit en elektrische voertuigen daarentegen hoger dan het belang ervan. Thema's met een zichtbaar verschil tussen de kwaliteit en het belang, hebben hoge prioriteit. Figuur 2.6 geeft het gescoorde belang en kwaliteit van elk thema weer. Het belangrijkste thema voor bewoners is verkeersveiligheid (8,8), gevolg door bereikbaarheid fiets (8,2), voorzieningen fiets (8,2) en bereikbaarheid auto (8,2).

Op welke locaties gaat het goed?

In de enquête was het mogelijk om reacties te geven op specifieke locaties binnen de gemeente. Hiervoor konden respondenten met punten op een kaart aangeven waar ze tevredenheid ervaren over de verkeerssituatie.

De meeste positieve punten gaan in op verkeersveiligheid van fietsers, wandelaars en gemotoriseerd verkeer. Veelal zijn het verbeteringen in de infrastructuur bij en rondom kruispunten en rotondes die als positief worden ervaren. Een voorbeeld is het toevoegen van bloembakken in de Nieuwstraat in Pannerden om de snelheid te verlagen. Verder worden locaties met parkeerplekken sterk gewaardeerd, net zoals



Figuur 2.6: beoordeling en belang van mobiliteitsthema's door bewoners van de gemeente Zevenaar

goede verbindingen en voorzieningen voor fietsers en wandelaars binnen en tussen de wijken en kernen.

Als we inzoomen op Zevenaar, dan worden met name recente verbeteringen in de infrastructuur gewaardeerd, zoals de rotonde Vondellaan – Didamseweg, de fietsvoorzieningen op de Babberichseweg, de rotonde Arnhemseweg-Noordeinde-Westeinde.

Op welke locaties kan het beter?

Respondenten geven verbeterpunten gerelateerd aan verkeersveiligheid en fietsvoorzieningen. Het gaat bijvoorbeeld om te hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en het ontbreken van mogelijkheden voor fietsers en wandelaars om veilig over te steken.
Als we inzoomen op de kern Zevenaar, dan worden met name verbeteringen genoemd rondom de doorstroming op kruispunten en de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers in de woonwijken. Respondenten zien graag dat er meer snelheidsremmende maatregelen komen voor gemotoriseerd verkeer, verbeterde verkeerslichtinstallaties en betere verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers.

2.4 Netwerkanalyse: welke opgaven verwachten we tot 2040

In en om Zevenaar zijn voor de komende jaren veel ruimtelijke ontwikkelingen gepland, zoals woningbouwlocaties en nieuwe bedrijventerreinen. Het gezamenlijke verkeerseffect van deze ontwikkelingen is inzichtelijk gemaakt door middel van een netwerkanalyse met het regionaal verkeersmodel Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (2024). Ontwikkelingen die hierbij zijn meegenomen zijn onder andere:

- Realisatie ViA15 incl. oprit Duiven/Zevenaar en A12 oprit 7Poort
- Groei van werklocaties 7Poort I, II en III, BAT-terrein en Mercurion
- Groei van inwoners door nieuwe plannen: Groot Holthuizen I en II, Reisenakker, Zuidspoor en BAT-terrein.

De opgaven die op het gebied van verkeer op ons afkomen in het geval dat er geen maatregelen worden genomen, bevinden zich met name in de kern Zevenaar. Deze zijn weergegeven in figuur 2.7.



Figuur 2.7: Opgaven vanuit netwerkanalyse

2.5 Hoofdpunten inventarisatie

De zeven hoofdpunten uit de inventarisatie, zijn:

- Realisatie en afronding van project ViA15 is het uitgangspunt en draagt in grote mate bij aan verbetering van de regionale bereikbaarheid en het verminderen van het sluipverkeer.
- Door de vergrijzing verandert de mobiliteitsbehoefte, zoals extra aandacht voor verkeersveiligheid.
- De mobiliteit die ontstaat door grote woningbouwplannen en plannen voor uitbreiding van bedrijventerreinen is een belangrijke opgave. Over het algemeen nemen de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer met circa 10% toe, met uitschieters bij grote ontwikkellocaties zoals 7Poort (+115%), Reisenakker (+100-115%) en Ringbaan Zuid (+115%).
- Het autobezit en autogebruik is relatief hoog ten opzichte van het Nederlands gemiddelde, met name in de andere kernen dan Zevenaar.
- De belangrijkste thema's uit het regionaal, provinciaal en landelijk beleid zijn: inzet op de fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid.
- Uit de enquête volgt dat het thema verkeersveiligheid de meest aandacht verdient volgens de respondenten. Daarna volgt de berkbaarheid van openbaar vervoer. Ook voor leefbaarheid, parkeren bij woningen, voorzieningen voor voetgangers en voorzieningen voor fiets wordt aangegeven dat er extra aandacht voor nodig is.
- De gemeente Zevenaar is voor wat betreft mobiliteitskeuzes in te delen in drie gebieden (mobiliteitsmilieus): het gebied rondom het station en het centrum, de overige delen van de bebouwde kom van Zevenaar en de andere kernen inclusief het landelijk gebied.




3

3. Ambities en doelen

De titel van de Omgevingsvisie Gemeente Zevenaar 2040 is: 'Zevenaar stad, dorpen en landschap in balans'. Het mobiliteitsprogramma bouwt voort op de omgevingsvisie. Daarom wordt in dit hoofdstuk op basis van de inventarisatie een vertaling gemaakt van de ambities uit de omgevingsvisie naar de doelen van dit mobiliteitsprogramma:

'Een veilig mobiliteitssysteem dat de leefbaarheid versterkt en de bereikbaarheid waarborgt voor huidige en toekomstige inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Zevenaar'

3.1 Mobiliteit in de Omgevingsvisie gemeente Zevenaar 2040

In de omgevingsvisie zijn acht samenhangende ambities opgenomen. Deze zijn beschreven aan de hand van de bouwstenen Wonen, Werken, Mobiliteit en Leefomgeving. Wat is hierin opgenomen over mobiliteit?

Ambities Omgevingsvisie



Een fijne woongemeente in een dynamische omgeving met een goed woningaanbod (voor jong en oud)

- Een goed wegennet en goede bereikbaarheid is randvoorwaardelijk.



Een onderwijsaanbod en werkgelegenheid passend bij de beroepsbevolking

- Nieuwe bedrijfslocaties sluiten aan op de structuur van de stad. Nieuwe (logistieke) bedrijfslocaties willen we plaatsen langs de A12.
- Bereikbaarheid van de werklocaties blijft heel belangrijk, voor zowel fiets, auto en openbaar vervoer.



Mooie landschappen en natuur en beleefbare cultuurhistorie, waar het fijn recreëren is



Een gezonde, veilige en schone leefomgeving

- Bij besluiten over ruimtelijke ontwikkelingen zijn veiligheid en gezondheid (bescherming én bevordering) een integraal onderdeel van de belangenafweging.
- De bescherming tegen een schadelijke luchtkwaliteit is belangrijk voor de gezondheid en leefbaarheid van de stad. Daarnaast draagt de verbetering van de luchtkwaliteit bij aan herstel van de natuurwaarden.



Een klimaatneutrale gemeente

- We willen zo goed mogelijk invulling geven aan afspraken in het Klimaatakkoord.



Een voorzieningenniveau passend bij de regiofunctie

- In de stedelijke zone zien we ruimte voor forse groeiambitie in wonen en werken.
- We gebruiken de omgeving van het station vooral voor wonen en voor voorzieningen waar veel mensen gebruik van maken, ook om de noodzaak van autobezit te beperken.
- We kijken hoe we de functie van de stad voor de omgeving nog sterker kunnen maken.



Een goede bereikbaarheid als noodzakelijke basisvoorwaarde voor de leefbaarheid en vitaliteit

- We koersen op meer autoluw met minder parkeren in het straatbeeld door andere vervoersmiddelen te stimuleren en auto's te verleiden andere routes te nemen.
- Fietsers en voetgangers krijgen prioriteit en duurzaam openbaar vervoer wordt dé vervoerswijze waar dit kan.
- Inzet op verbeteren van de spoorzone. Veiliger maken en beter aansluiten van het station. Ook willen we de bereikbaar vanuit de zuidzijde van de spoorlijn mogelijk maken met voorzieningen zoals shared mobility-faciliteiten en parkeren. We zetten daar in op een gebiedsaanpak waarbij de visie op verkeer en parkeren en de woon(zorg) visie (met daarin tevens de mogelijkheden voor meer gestapelde bouw) samenkomen. Hoogwaardig openbaar vervoer en fietsvoorzieningen zijn daarbij harde randvoorwaarden.
- We willen meer maatwerk in ons parkeerbeleid.
- We zullen moeten investeren in uitbreiding en verbetering van het wegennetwerk om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Het gaat daarbij om een mix aan maatregelen.
- We willen vervoersarmoede zoveel mogelijk tegengaan.
- We willen een hoofdstructuur parallel aan de A12. Insteek is adaptief te handelen bij lopende ontwikkelingen op basis van de visie en mogelijkheden open te houden binnen de ontwikkelingen. Verdere ontwikkeling van de stad maakt nut en noodzaak en daarmee haalbaarheid uiteindelijk groter.
- Een mooie en functionele fiets- en loopbrug over de IJssel ter hoogte van de Marsweg. Deze brug zien we als waardevolle toevoeging voor het Rivierklimaatpark IJsselpoort maar ook voor de verbinding tussen de gemeenten Rheden en Zevenaar.



Saamhorigheid in de kernen, ruimte voor ontmoeting en initiatieven

- We realiseren groen en een uitnodigende buitenruimte op wijkniveau. We willen een mooie openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten. Een openbare ruimte die toegankelijk en inclusief is en gericht op alle leeftijden (ommetje, fietsrouting, fitness in de openbare ruimte, skating, etc.).

Ambities bouwsteen mobiliteit in de omgevingsvisie

Algemeen

- Ambities vanuit de Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan (2020):
  - De leefomgeving leefbaarder maken
  - Betere bereikbaarheid van kernen, bedrijven en voorzieningen
  - Verkeersveiliger maken van wegen
- We zoeken de ruimte voor de verduurzaming van de mobiliteit. Dit leidt tot keuzes met betrekking tot elektrisch rijden, andere vormen van rijden en/of deelmobiliteit.
- We willen investeren in uitbreiding van het wegennetwerk om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Echter uitbreiding alleen is niet voldoende. Het gaat om een mix aan maatregelen.
- We willen een visie op het alternatief voor de auto. Hoe stimuleren we mensen om de fiets en het OV te gebruiken? Autogebruik willen we terugbrengen bij woningbouwontwikkelingen. We nemen de bereikbaarheid integraal mee bij ontwikkelingen.
- Aanbieders van deelmobiliteit kunnen op strategische plekken ruimte krijgen.
- De inzet is erop gericht om vervoersarmoede zoveel mogelijk tegen te gaan. We willen de individuele kernen ook in de toekomst met de bus een alternatief te bieden voor de auto. Dit betekent dat we proberen de buurtbus zo goed mogelijk te behouden en aanvullend hierop kijken of vervoeropties als automaatje/ belbus van toegevoegde waarde zijn: we willen deze mogelijkheden per dorp onderzoeken en vragen inwoners om creatief te zijn met deze alternatieven.

Auto

- Kansen voor smart mobility stimuleren: mensen te verleiden tot alternatieven.
- De plannen voor het doortrekken van de A15, de verbreding van de A12 en een nieuwe op- en afrit bij 7Poort zullen de komende jaren gerealiseerd worden.

Fiets

- Koppelkansen: Recreatieve verbindingen mee koppelen met verbindingen woon-werken

Openbaar vervoer

- Gezien de grootschalige ontwikkelingen in het oostelijk deel van Zevenaar (bedrijventerrein / woningbouw) is het een randvoorwaarde dat het voorzieningenniveau op het gebied van openbaar vervoer meegroeit. Dit in combinatie met de provinciale en regionale visie met betrekking tot de mobiliteitshub (plek waar meerdere vormen van vervoer samenkomen) maakt de locatie Zevenaar-Oost uiterst kansrijk voor de realisatie van een station. Ook een station Babberich is goed voorstelbaar gelet op de ontwikkelingen in dit deel van Zevenaar. Insteek blijft station Oost, echter station Babberich als alternatief willen we ook overwegen.
- Openbaar vervoer op bedrijventerreinen/werklocaties stimuleren en ontwikkelen we waar mogelijk.
- Afspraken rondom vervoer vanuit fysiek domein verbinden we met het sociaal domein.

Water

- We willen de verbindingen over de rivieren behouden, dan wel de barrières van het water terugdringen.

Verkeersveiligheid

- We willen gastvrije dijken. Bij herinrichtingsplannen kijken we naar mogelijkheden om fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer van elkaar te scheiden.

3.2 Doelen mobiliteitsprogramma

Vanuit de inventarisatie, de ambities in de Omgevingsvisie en de doelen uit het GVVP zijn de doelstellingen opgesteld voor dit Mobiliteitsprogramma. De doelstellingen zijn gestructureerd conform de basisopzet voor omgevingsprogramma's in Zevenaar. Dat houdt in dat het programma een hoofddoelstelling bevat die bestaat uit subdoelstellingen met bijbehorende principes.

Mobiliteitsmilieus

Zoals ook uit de inventarisatie volgde zijn de dichtheid van woningen en de beschikbaarheid van voorzieningen bepalend voor een groot deel van de mobiliteitskeuzes van bewoners, ondernemers en bezoekers. Hierdoor is niet elk gebied binnen onze gemeente hetzelfde. Daarom maken we binnen de subdoelstellingen onderscheid in de ambitie voor drie verschillende gebiedstypen: (1) het centrum en stationsgebied van de kern Zevenaar, (2) de overige delen van de bebouwde kom van de kern Zevenaar en (3) de overige kernen inclusief het landelijk gebied. Dit noemen we de drie mobiliteitsmilieus.

3.2.1 Hoofddoelstelling

Uit de inventarisatie, de Omgevingsvisie, het GVVP en ambtelijke en bestuurlijke overleggen zijn we tot de volgende hoofddoelstelling voor het Mobiliteitsprogramma van de gemeente Zevenaar gekomen: **'Een veilig mobiliteitssysteem dat de leefbaarheid versterkt en de bereikbaarheid waarborgt voor huidige en toekomstige inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Zevenaar'.** De keuze voor deze hoofddoelstelling wordt toegelicht per subdoelstelling.

3.2.2 Subdoelstellingen (ER-doelen)

Om deze hoofddoelstelling te behalen zijn er drie subdoelstellingen. Deze subdoelstellingen bestaan (volgens de basisopzet voor omgevingsprogramma's in Zevenaar) uit ER-doelen, zoals bet*er*, m*eer*, efficiënt*er* en veilig*er*. Op volgorde van prioriteit zijn er drie subdoelstellingen voor dit mobiliteitsprogramma:



Leefbaarder Zevenaar



Verkeersveiliger Zevenaar



Betere multimodale bereikbaarheid

Leefbaarder Zevenaar



De omgeving waarin mensen wonen, werken en recreëren heeft direct invloed op de kwaliteit van leven: de voorzieningen, het groen, de infrastructuur en de sociale omgeving. Mobiliteit speelt vaak een belangrijke, maar helaas vaak negatieve rol, bij de leefbaarheid van een locatie. Een straat vol geparkeerde auto's beperkt de ruimte voor bijvoorbeeld groen, terwijl intensief verkeer de verblijfskwaliteit vermindert en ervoor zorgt dat kinderen niet veilig op straat kunnen spelen. Onze inwoners geven aan dat ze graag in onze gemeente wonen, met woorden als rust,

veiligheid, groen, gezelligheid en ruimte die typerend zijn voor hun buurt. De meerderheid is tevreden over de leefbaarheid van hun omgeving, en we streven ernaar deze tevredenheid te behouden en waar mogelijk te verhogen door overlast van verkeer en stilstaande voertuigen te voorkomen.

De ambitie om een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren, zal leiden tot een toename van verkeer. We willen ervoor zorgen dat deze toename de leefbaarheid in onze gemeente niet negatief beïnvloedt. Daarom geven we de hoogste prioriteit aan het behoud van, en waar mogelijk het versterken van, de leefbaarheid voor zowel huidige als toekomstige inwoners, ondernemers en bezoekers. Deze behoefte is zowel uit de inventarisatie naar voren gekomen als dat het een belangrijk thema is binnen de Omgevingsvisie en het GVVP. Het principe van "leefbaarheid als hoogste prioriteit voor dit Mobiliteitsprogramma" heeft brede steun.

Ambitie per mobiliteitsmilieu



Binnen alle drie de mobiliteitsmilieus willen we voorkomen dat de mobiliteitsgroei een negatieve impact heeft op de leefbaarheid. Binnen de kern Zevenaar gaan we echter nog een stapje verder. Door de beschikbaarheid van voorzieningen en alternatieven voor autogebruik, kunnen we hier inzetten op maatregelen die de autogebruiker verleiden tot het kiezen voor een duurzamere vorm van mobiliteit, zoals de fiets. Zo kunnen we de leefbaarheid hier voorop zetten, zelfs als dat betekent dat bewoners, ondernemers en bezoekers minder snel op hun bestemming kunnen komen.

Verkeersveiliger Zevenaar



Veilig kunnen verplaatsen door de gemeente is essentieel voor het welzijn van alle inwoners. Uit de inventarisatie blijkt dat het aantal verkeersongevallen (geregistreerd door de politie tussen 2018 en 2024 op gemeentelijke wegen) de afgelopen jaren geen dalende trend vertoont. Daarnaast ontvangen we veel meldingen over onveilige verkeerssituaties van onze inwoners. Hierom is verkeersveiligheid als belangrijk thema opgenomen in de Omgevingsvisie en het coalitieakkoord. De vergrijzing zorgt bovendien voor een toename van kwetsbare verkeersdeelnemers, wat de noodzaak voor veilige verkeersomstandigheden extra benadrukt. Ook het Rijk wijst in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 op de urgentie hiervan.

Ambitie per mobiliteitsmilieu



Gezien al deze ontwikkelingen is structurele aandacht voor verkeersveiligheid in de hele gemeente Zevenaar (alle mobiliteitsmilieus) van groot belang – van het centrum van de kern Zevenaar tot aan de kleinere kernen.

Betere multimodale bereikbaarheid



Bereikbaarheid is de mate waarin mensen in staat zijn om bestemmingen te bereiken die voor hen van belang zijn, zoals werk, voorzieningen, sociale contacten en recreatie. Daarbij staat niet de reistijd centraal, maar vooral de beschikbaarheid van vervoersmogelijkheden en verbindingen die het mogelijk maken om overal te kunnen komen.

Met het project ViA15 is de toekomstige regionale bereikbaarheid van de gemeente Zevenaar op orde. Tegelijkertijd neemt de druk op de infrastructuur toe door de ruimtelijke groeiambities. Daarom is het van belang om ook op lokaal niveau de bereikbaarheid te versterken. Niet alleen voor de auto, maar juist ook voor alternatieve, duurzame vervoerswijzen.

In dit mobiliteitsprogramma staat het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van kernen, werklocaties en voorzieningen dan ook centraal. De omgevingsvisie benadrukt het belang van goed functionerende fietsroutes, zeker richting werklocaties waar al veel gebruik wordt gemaakt van (elektrische) fietsen. Duurzaam openbaar vervoer wordt daarnaast gezien als de voorkeursoptie voor verplaatsingen waar dit een concurrerend alternatief is. Door fiets en OV te stimuleren, ontstaat er meer ruimte op de wegen, wat de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer bevordert.

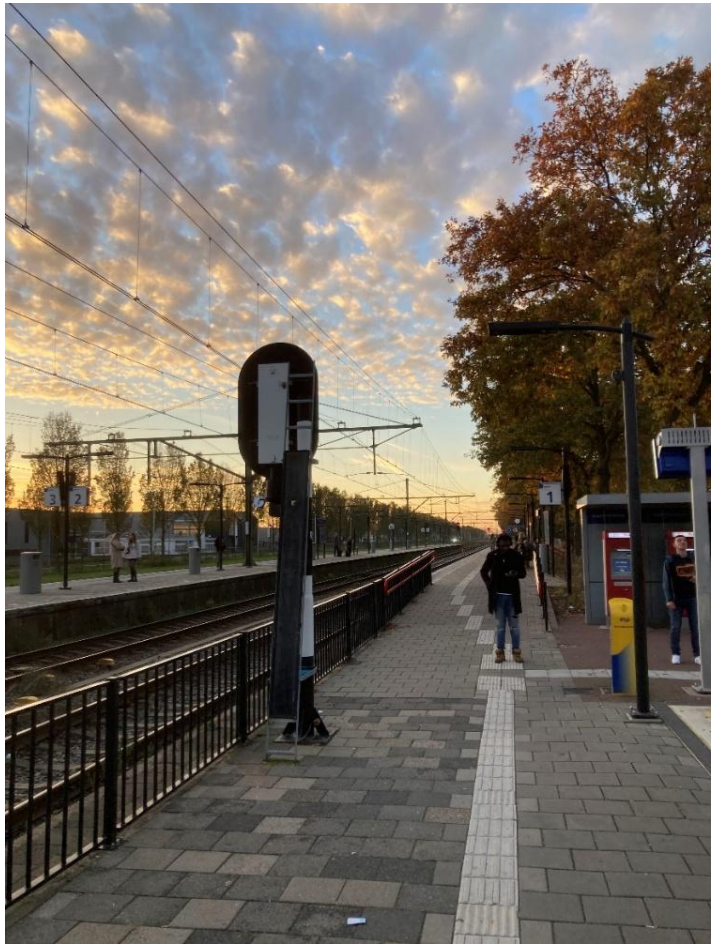
Ambitie per mobiliteitsmilieu



Elke van de drie mobiliteitsmilieus heeft zijn eigen aandachtspunten. Rondom het centrum van Zevenaar en het stationsgebied zetten we in op lopen, fietsen en OV. De auto krijgt hier wat minder prioriteit. Binnen de rest van de bebouwde kom van Zevenaar willen we sterk inzetten op fietsgebruik. Daarnaast zorgen we ervoor dat de huidige en de toekomstige bedrijven en woningen ook met de auto goed bereikbaar zijn. Buiten de kern Zevenaar blijft de auto belangrijk, maar blijven we de mogelijkheid voor OV en fiets op orde houden.

3.2.3 Principes

Om de subdoelstellingen concreter te maken, zijn deze uitgewerkt in principes zoals opgenomen op de volgende pagina.



‘Een veilig mobiliteitssysteem dat de leefbaarheid versterkt en de bereikbaarheid waarborgt voor huidige en toekomstige inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Zevenaar’		
Subdoelstellingen	*Principes*	*Toelichting*
1. Leefbaarder Zevenaar 	• Er wordt meer ruimte gemaakt voor groen en er wordt minder ruimte gebruikt voor parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom.	• Minder ruimte voor autobezit en autogebruik zorgt ervoor dat er meer ruimte overblijft voor verblijfskwaliteit zoals ontmoetingsplekken en groenvoorzieningen.
	• Het aandeel doorgaande autoritten op het onderliggend wegennet binnen de bebouwde kom laat een dalende trend zien.	• Gemotoriseerd verkeer zorgt lokaal voor luchtvervuiling, geluidsoverlast en meer onveilige situaties voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Voorkomen van onnodige autoritten is daarom een verbetering van de leefbaarheid.
	• Het aandeel fiets- en OV-gebruik laat een stijgende lijn zien.	• Vergroten van het aandeel fiets- en OV-gebruik in de modal split leidt tot minder autogebruik, wat de leefbaarheid ten goede komt.
2. Verkeersveiliger Zevenaar 	• Het aantal verkeersongevallen in Zevenaar laat een dalende lijn zien.	• Verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid
	• Bij gevoelens van verkeersonveiligheid handelen we volgens een gestandaardiseerde aanpak.	• Tegengaan van gevoelens van verkeersonveiligheid.
3. Betere multimodale bereikbaarheid 	• Een stijgende lijn in de toegankelijkheid van het voetgangersnetwerk. • Een stijgende lijn in het aantal directe fietsverbindingen tussen kernen, bedrijven en voorzieningen. • Minimaal het huidige voorzieningenniveau en de frequentie van het openbare (bus)vervoer handhaven. • De bereikbaarheid van voorzieningen en bedrijven met de auto op orde houden.	• Verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van kernen, bedrijven en voorzieningen



4. Niet locatie specifieke maatregelen

Om toe te werken naar de doelen voor mobiliteit in de gemeente Zevenaar zijn maatregelen nodig. De niet locatie specifieke maatregelen zijn in dit hoofdstuk per subdoelstelling toegelicht. De benodigde aanpassingen aan de verkeersnetwerken die hierbij horen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. Daar gaat het om locatie specifieke maatregelen.



4.1 Leefbaarder Zevenaar

De subdoelstelling die de meeste prioriteit krijgt is het behoud van, en waar mogelijk het versterken van, de leefbaarheid voor zowel huidige als toekomstige inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Zevenaar. Voor een leefbaarder Zevenaar zetten we in op:

4.1.1 Netwerken verbeteren (locatie specifiek)

Verkeer en mobiliteit zitten in een transitie, waarbij er steeds meer aandacht is voor alternatieven voor autogebruik. Desondanks wordt het hoofdwegennet steeds drukker, waardoor automobilisten alternatieve routes zoeken op het onderliggende wegennet. Vanuit leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid vinden wij dit een ongewenste ontwikkeling die voorkomen dient te worden. Verbindingen via het onderliggende wegennet moeten bestemmingen bereikbaar maken en ontsluiten, maar mogen geen alternatief zijn voor het hoofdwegennet.

Aanpassingen aan verkeersnetwerken kunnen ritten op het onderliggend wegennet voorkomen. Hoofdstuk 5 gaat uitvoerig in op de gewenste netwerken voor alle modaliteiten, en de locatie specifieke maatregelen die daarbij horen.

4.1.2 Stimuleren fietsgebruik

De fiets is een duurzame vervoerswijze die weinig ruimte inneemt. Uit de enquête blijkt dat ook inwoners de bereikbaarheid met de fiets en fietsvoorzieningen erg belangrijke onderwerpen vinden. Het fietsgebruik in Zevenaar ligt echter lager dan het gemiddelde van Nederland. We stimuleren fietsgebruik door prioriteit te geven aan de fiets in ontwerp en inrichting van de openbare ruimte.

Naast verbeteren van het fietsnetwerk (zoals opgenomen in hoofdstuk 5) nemen we de volgende niet locatie specifieke maatregelen:

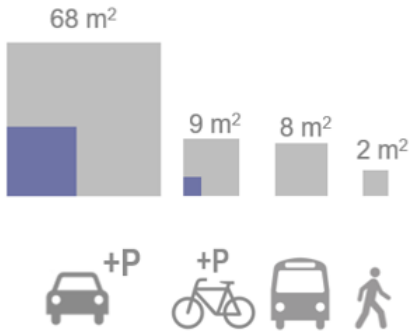
- Onderzoeken van logische en centrale stallingslocaties in het centrum, bijvoorbeeld een overdekte fietsenstalling op het Raadhuisplein

- We zetten in op goede overdekte fietsenstallingen bij het station, sportvoorzieningen en OV-knooppunten die voorzien zijn van het 'Fietsparkeur' kenmerk[1].
- We sluiten aan bij regionale campagnes gericht op het fietsgebruik van inwoners, werknemers en werkgevers, zoals *Slim & Schoon Onderweg*.

4.1.3 Minder prioriteit voor autobezit

De openbare ruimte rondom het station en in het centrum van Zevenaar is schaars, wat betekent dat we keuzes moeten maken waarvoor we onze openbare ruimte gebruiken. Een groot gedeelte van de openbare ruimte wordt gebruikt voor mobiliteit. Het ruimtebeslag van mobiliteit gaat ten koste van bijvoorbeeld verblijfruimte of ruimte voor groen. Figuur 4.1 laat zien dat de auto de meeste ruimte inneemt per afgelegde kilometer.

Om de openbare ruimte te kunnen gebruiken ten behoeve van de leefbaarheid van Zevenaar, geven we minder prioriteit aan autobezit en zetten we in op goede, betaalbare en duurzame alternatieven. Dit geldt voor het centrumgebied (binnen de parkeerring) en de herontwikkelingsgebieden rondom het station zoals Spoorzone en Enghuizen (het BAT-terrein).



Figuur 4.1: Theoretisch ruimtebeslag per vervoerwijze per kilometer (paarse vlak is ruimtebeslag voor parkeren)

Aan het terugdringen van autobezit in de gemeente Zevenaar zijn onlosmakelijk maatregelen gekoppeld om juist langzaam verkeer te bevorderen. Concreet zetten we in op de volgende maatregelen:

- In gebieden waar verblijven het belangrijkst is, krijgt de auto minder prioriteit.
- Het aanbieden van deelmobiliteit bij station Zevenaar. Zodat er een alternatief voor autobezit wordt geboden.
- Bij nieuwbouwplannen dient de initiatiefnemer een mobiliteitsplan op te stellen waarin ook de potentie van deelmobiliteit aan bod komt.
- Gemotoriseerd verkeer met het centrum als bestemming wordt met behulp van de centrumring/parkeerring 'afgevangen' en naar

[1] FietsParKeur is een onafhankelijk keurmerk voor fietsparkeersystemen, dat garandeert dat de systemen voldoen aan hoge eisen op het gebied van veiligheid, gebruiksgemak en duurzaamheid.

de parkeerterreinen rondom het centrumgebied geleid. De centrum- en winkelfuncties dienen echter bereikbaar te blijven voor het autoverkeer.

4.1.4 Gebiedsgericht parkeerbeleid

De invloed van de auto op de omgeving is in meerdere opzichten groot en door nieuwe inzichten, kostenontwikkelingen en ruimtegebruik is het ook lang niet altijd meer zo vanzelfsprekend dat dit de voornaamste vorm van mobiliteit is. Goede, betaalbare en duurzame alternatieven genieten steeds meer de voorkeur en de ruimte die bespaard kan worden met minder fysieke inrichtingsmaatregelen voor de auto, kan ingezet worden voor andere ambities op het vlak van bijvoorbeeld wonen of leefbaarheid.

Intensivering van woningdichtheden gaat maatregelen vergen ten opzichte van het huidige parkeerbeleid. De inzet op meerlaagse parkeervoorzieningen en het sturen middels het gericht beprijzen van het parkeren kan een bijdrage leveren aan de benodigde parkeerruimte voor centrumontwikkelingen. Ontwikkelruimte binnen het centrum is essentieel om een aantrekkelijk en goed functionerend centrumgebied naar de toekomst toe te kunnen behouden.

Het huidige parkeerbeleid voorziet niet in dergelijke ontwikkelingen waardoor hoge parkeernormen zwaar wegen bij nieuwe ontwikkelingen en groeiambitie en ruimtelijke kwaliteit regelmatig in de weg staan. In 2025 wordt een aanpassing voorzien van het parkeerbeleid, waarbij beter geanticipeerd kan worden op veranderende parkeerbehoeften in relatie tot andere doelstellingen. Bij aantoonbaar goede alternatieven of twijfel over de strikte noodzaak van veel parkeerruimte wordt ruimte geboden om met maatwerk tot oplossingen te komen.

Niet locatie specifieke maatregelen:

- Opstellen van nieuw parkeerbeleid dat maatwerk biedt voor verschillende gebieden, zodat minder ruimte gebruikt wordt voor parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom.
- Bij nieuwbouw of herontwikkeling maken we een grotere loopafstand naar de auto mogelijk. Hierdoor is meer ruimte voor het creëren van een aantrekkelijkere woonomgeving,
- Een betere verbinding tussen de verschillende parkeergelegenheden zal bijdragen aan een efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen met name rondom het centrum.
- We onderzoeken het beprijzen van parkeren.



4.2 Verkeersveiliger Zevenaar

Ongevallen ontstaan door een combinatie van factoren en hebben verschillende oorzaken. Een te hoge snelheid, afleiding, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en vermoeidheid spelen bijvoorbeeld een rol bij het ontstaan en/of de afloop van ongevallen. Ook de voertuigkenmerken en weginrichting kunnen bijdragen aan het ontstaan van een ongeval.

Ongevallen voorkomen is een samenspel van goede infrastructuur en verkeersgedrag. Goede infrastructuur is de verantwoordelijkheid van ons als wegbeheerder, maar is maar één van de verschillende ongevalsoorzaken. Ook het verkeersgedrag is belangrijk en daar zijn verkeersdeelnemers zelf verantwoordelijk voor. De verkeersveiligheid is daarom een gezamenlijke opgave van weggebruiker en wegbeheerder. Dit bestaat niet alleen uit het terugdringen van verkeersbewegingen en ongevallen. Ook bestaat dit uit het tegengaan van gevoelens van verkeersonveiligheid. We moeten daarop in (blijven) zetten en hier structureel aandacht aan geven en capaciteit voor vrij maken.

Voor een verkeersveiliger Zevenaar zetten we in op:

4.2.1 Netwerken verbeteren (locatie specifiek)

Een belangrijk middel om de verkeersveiligheid te verbeteren is het investeren in infrastructurele maatregelen. Snelheidsverlagingen voor gemotoriseerd verkeer en bijvoorbeeld een andere inrichting van een straat zorgt ervoor dat het risico op een ernstig ongeval vermindert. In hoofdstuk 5 zijn de gewenste netwerken voor voetganger en fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer opgenomen, met de bijbehorende maatregelen.

4.2.2 Gedragscampagnes en verkeerseducatie

Om (het gevoel van) verkeersveiligheid te verbeteren wordt ook ingezet op het beïnvloeden van het verkeersgedrag van de weggebruikers. We volgende de landelijke aanpak uit het ‘Strategisch Plan Verkeersveiligheid’ (SPV) en de provinciale en regionale acties en maatregelen. Dat vergroot het effect van de inzet. De volgende acties en maatregelen zijn door in ieder geval al (door derden) geïnitieerd:

- Verkeersexamens basisscholen
- Controle fietsverlichting (basisscholen en Liemers college)
- Opfriscursus rijvaardigheid voor senioren

Deze acties en maatregelen vullen we bij voorkeur aan met verkeerseducatie voor alle doelgroepen. De regio zet zich in op onder andere de volgende gebieden. Deze zijn relevant voor Zevenaar en als gemeente zullen wij hieraan bijdragen:

- Landelijke campagnes regiobreed implementeren en ondersteunen
- Een jaarlijks regionaal verkeerseducatieprogramma, met aandacht voor: smartphonegebruik, roodlichtnegatie, verlichting, snelheid en drugs- en drankgebruik

4.2.3 Gestandaardiseerde aanpak bij een gevoel van verkeersonveiligheid

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Zevenaar te peilen gebruiken we o.a. het registratiesysteem Fixi. Dit is een platform waar burgers op een laagdrempelige wijze meldingen en klachten over bijvoorbeeld de

verkeersonveilige situaties, snelheidsovertredingen en het gevoel van verkeersonveiligheid kunnen plaatsen. Met deze vorm van participatie kunnen wij zogenoemde hotspots in beeld brengen en hier passende maatregelen op nemen. Naast de klachten en meldingen van burgers, dienen de verschillende dorpsraden als klankbordgroep. Maandelijks vindt er door een geselecteerd team overleg plaats met de dorpsraden. Initiatieven, vragen, ontwikkelingen, verkeersonveilige situaties en alle overige onderwerpen m.b.t. verkeer worden door de afdeling verkeer beantwoord, behandeld en teruggekoppeld. Dit betekent dat er extra ambtelijke capaciteit benodigd is.

Niet locatie specifieke maatregelen:

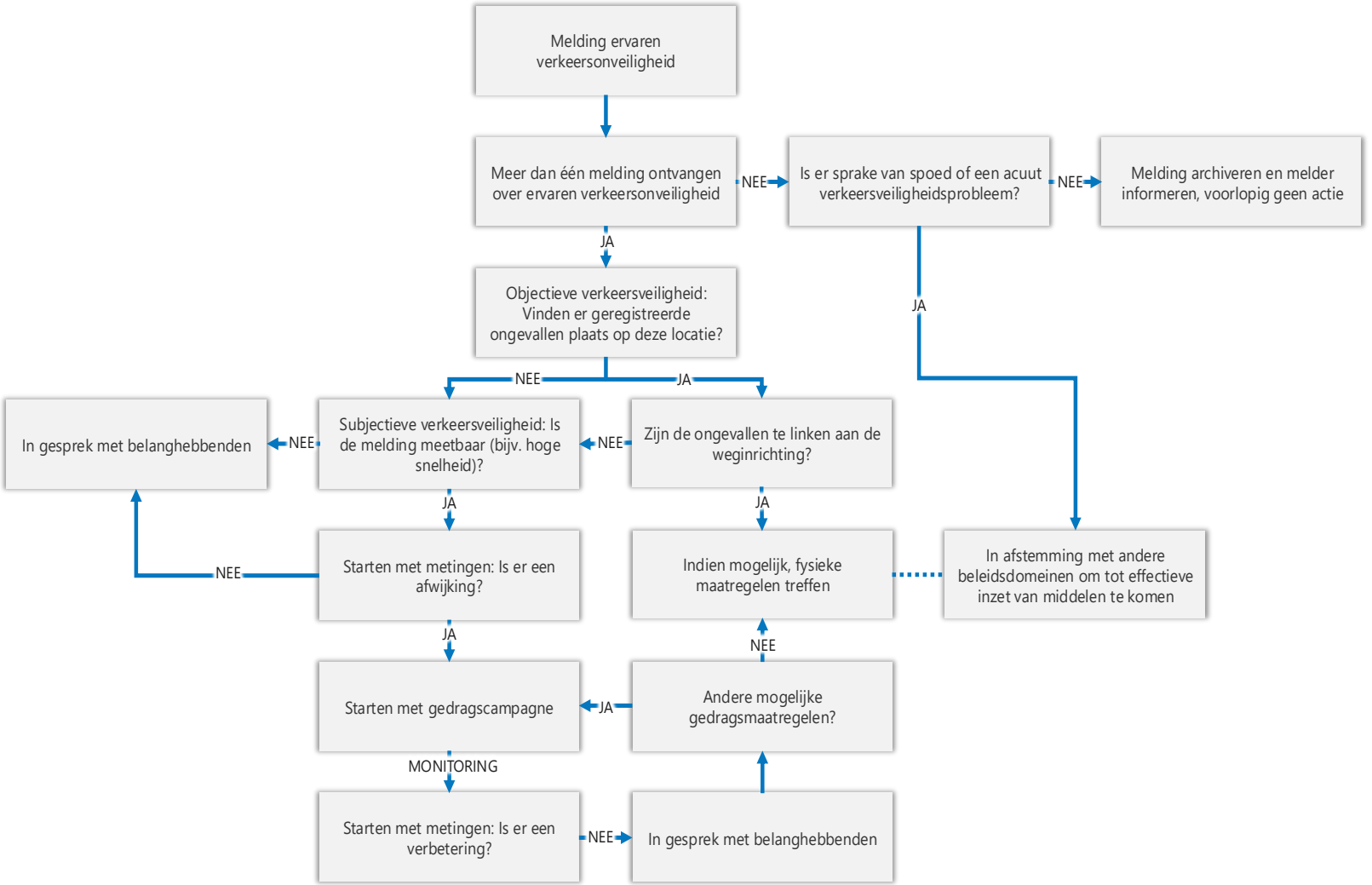
- We blijven inzetten op een goede communicatie en afhandeling van de meldingen, initiatieven van o.a. burgers en dorpsraden. Voor kleine aanpassingen is een jaarlijks budget beschikbaar.
- We voeren iedere drie jaar een uitgebreide analyse uit op geregistreerde ongevallen en benoemen daarin uit te voeren acties naar aanleiding van de analyse.

Daarnaast hanteren we een standaard aanpak voor meldingen van verkeersonveilige situaties: (zie ook figuur 4.2):

- We kijken naar de objectieve verkeersveiligheid. Vinden er op deze locatie veel ongevallen plaats (die ook geregistreerd worden)? En voldoet de weginrichting in combinatie met het gebruik van de weg?
- Als er ongevallenconcentraties zijn en deze zijn het gevolg van de weginrichting, dan kijken we in overleg met belanghebbenden of fysieke maatregelen nodig zijn om deze in het vervolg te voorkomen. Hierbij maken we gebruik van het Provinciale verkeersrisicomodel DOKDATA. Een wegvak of kruispunt met een hoog risicoprofiel komt eerder in aanmerking voor aanpassingen dan een wegvak met een lager risicoprofiel. Daarnaast zijn de aanpassingen die hieruit voortkomen kansrijker voor een cofinanciering of subsidie vanuit het Rijk en de Provincie.
- Zijn er geen ongevallenconcentraties, dan proberen we factoren die mogelijk bijdragen aan de subjectieve veiligheid meetbaar te maken. Bijvoorbeeld, als er wordt aangegeven dat op een bepaalde weg te hard wordt gereden, dan gaan we eerst de snelheid meten.
- Als blijkt dat de snelheid een risico is, dan starten we in overleg met belanghebbenden een gedragscampagne met bijvoorbeeld een snelheidsdisplay, of schakelen we Veilig Verkeer Nederland in.
- Bij het uitblijven van verbetering gaan we in gesprek met belanghebbenden over andere mogelijkheden en onderzoeken we infrastructurele maatregelen. Dit combineren we bij voorkeur met noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan de weg, tenzij er acuut gevaar is.

Een voorbeeld van toepassing van de standaard aanpak zijn de verkeersonveilige locaties in en rondom het centrum van Zevenaar. Daar is op basis van 4 bronnen (ongevallendata, meldingen van inwoners, een onafhankelijk bewonersonderzoek en de verkeerskundig adviseurs) gekomen tot drie meest verkeersonveilige locaties in het centrum van:

- T-splitsing Noordeinde – Lentemorgen;
- Uitrit parkeervoorziening Kampsingel;
- Rotonde Arnhemseweg – Wilhelminalaan.



Figuur 4.2: Gestandaardiseerde aanpak voor als onveilig ervaren locaties



4.3 Betere multimodale bereikbaarheid

Het doel is de multimodale bereikbaarheid van kernen, bedrijven en voorzieningen te verbeteren. Zoals opgenomen in de omgevingsvisie geven we daarbij prioriteit aan fietsers en voetgangers en wordt duurzaam openbaar vervoer dé vervoerswijze waar dit kan. Om de weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer ook goed te laten functioneren is het essentieel om deze vervoersvormen te stimuleren en daarmee bij te dragen aan de doorstroming.

Voor het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van kernen, bedrijven en voorzieningen zetten we in Zevenaar in op:

4.3.1 Netwerken verbeteren (locatie specifiek)

Een belangrijk middel om de multimodale bereikbaarheid te verbeteren is het investeren in infrastructurele maatregelen. In hoofdstuk 5 worden de gewenste netwerken voor voetganger en fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer gepresenteerd en toegelicht, met de bijbehorende maatregelen.

4.3.2 Voetganger

Bijna alle verplaatsingen, zowel functioneel als recreatief, beginnen en eindigen met lopen. Iedereen moet daarom overal te voet kunnen komen. We willen onze infrastructuur toegankelijk maken voor iedereen door rekening te houden met de wensen en beperkingen van verkeersdeelnemers. Het gebruik van scootmobielen, rollators en rolstoelen op straat neemt door de vergrijzing toe. Maar ook voor andere groepen is aandacht voor toegankelijkheid belangrijk, zoals voor kinderen of mensen met een (visuele) beperking. Versmallingen, oneffenheden en stoeprandjes kunnen een ware hindernisbaan vormen.

Niet locatie specifieke maatregelen:

- De gemeente zet zich in voor voldoende brede trottoirs en voor middengeleiders om het oversteken van drukke staten makkelijker te maken. Ook het verbeteren van de zichtbaarheid van de infrastructuur (goede verlichting, markering en geleiding) is hiervan onderdeel. *Het uitgangspunt binnen de bebouwde kom: minimaal een éénzijdig trottoir of voetpad langs gebiedsontsluitingswegen. Bij drukke gebiedsontsluitingswegen (meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal) tweezijdige trottoirs door de slechtere oversteekbaarheid van deze wegen.*
- Ernstige knelpunten krijgen prioriteit, de overige worden meegenomen in combinatie met onderhoud.
- Bij onderhoud of na herinrichting verwijderen we voetgangersoversteekplaatsen in de bochten op de centrumring van Zevenaar.

4.3.3 Fiets

Het verder uitbouwen van een robuust netwerk voor de hoofdfietsstructuur moet (geholpen door de populariteit van de elektrische fiets) ervoor zorgen dat ritten van geringe afstand zoveel mogelijk met de fiets worden uitgevoerd. De fiets moet daarmee voor de gebruiker een logische keuze zijn. Bijkomende voordelen zijn er op vlakken als klimaataanpak en gezondheid. Samen met een goed functionerend openbaar vervoer dat alle concentratiegebieden voor wonen en werken aandoet, ontstaan ook kansen voor een beter ingericht gebied met minder benodigde parkeergelegenheid. Waar

mogelijk wordt ingezet op vrijliggende fietspaden van voldoende breedte met zo min mogelijk barrières en goede aansluitingen op het regionale doorfietsnetwerk.

Niet locatie specifieke maatregelen:

- We willen als gemeente inzetten op het stimuleren van de fiets in de vorm van goede (lokale en regionale) fietsverbindingen voor woon-werkverkeer en goede verbindingen vanuit het station met de werklocaties, inclusief voldoende fietsvoorzieningen op het station en bij de werklocaties. De verdere uitbouw van een hoogwaardig (en grotendeels vrijliggend) fietsnetwerk met bijbehorende stallingsvoorzieningen en attractieve en veilige looproutes zijn hier onderdeel van.
- Het verder uitbouwen van een robuust netwerk voor de hoofdfietsstructuur moet (geholpen door de populariteit van de elektrische fiets) ervoor zorgen dat ritten van geringe afstand zoveel mogelijk met de fiets worden uitgevoerd.
- Waar mogelijk wordt ingezet op vrijliggende fietspaden van voldoende breedte met zo min mogelijk barrières en goede aansluitingen op het regionale doorfietsnetwerk.
- Bij herinrichtingsplannen bekijken we de mogelijkheden om fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer van elkaar te scheiden op de dijken.

4.3.4 OV

De ligging aan het spoor draagt reeds in hoge mate bij aan de bereikbaarheid van Zevenaar. Naar de toekomst toe heeft een verhoudingsgewijze groei van OV-ritten de voorkeur boven groei van autoverkeer. Daarom willen we station Zevenaar opwaarderen tot mobiliteitshub door fietsenstallingen met hoge kwaliteit, deelmobiliteit en extra parkeerplaatsen voor de auto toe te voegen.

Betrouwbare en vaak rijdende treinen zijn tevens essentieel, maar ook de haltering van de regionale trein is nodig voor de groei van OV. Verdere uitbreiding van de mogelijkheden die het spoor kan bieden wordt nadrukkelijk als kans gezien door in te zetten op mogelijkheden van een extra station bij toekomstig intensief bebouwd gebied.
De vervoersaantallen voor de bus liggen veel lager dan op het spoor, maar de bus is voor de dorpen en het landelijk gebied voor veel inwoners het enige alternatief voor de auto op lange afstand. Het bereikbaar houden van kleine kernen met openbaar vervoer is zodoende essentieel. In de op 1 juli gegunde OV-concessie Arnhem-Nimegen-Foodvalley wordt ingezet op meer bussen bredere bedieningsperiodes, zowel in stedelijk als landelijk gebied. Er is daarbij sprake van een bereikbaarheidsgarantie: alle kernen boven de 500 inwoners krijgen 18 uur per dag en 7 dagen per week OV. Er worden 22% meer dienstregelingsuren aangeboden dan in 2024.

In het kader van verbetering OV is er ook aandacht voor aanvullend OV (zoals de buurtbus). De buslijnen bestrijken lang niet alles in onze gemeente. Door in te zetten op logische en aanvullende verbindingen kunnen we de vervoersmogelijkheden verbeteren. Dit betekent dat we de buurtbus behouden en aanvullend hierop kijken of vervoeropties als automaatje/ belbus van toegevoegde waarde zijn: we willen deze mogelijkheden per dorp onderzoeken en vragen inwoners om creatief te zijn met deze alternatieven.

Het spoor vormt een barrière tussen het zuidelijke gebied en de kern van Zevenaar. Met het oog op bereikbaarheid, maar ook leefbaarheid en verkeersveiligheid is de wens om de gelijkvloerse spoorkruisingen om te zetten naar ongelijkvloers in de vorm van nieuwe over-/ onderdoorgangen ten westen en oosten van de tunnel van de Betuweroute. In het tussengelegen deel dient ingezet te worden op verbindingen voor langzaam verkeer. De ontwikkelingen zijn onlosmakelijk verbonden aan de kansen die grootschalige woningbouwontwikkeling in de Spoorzone biedt.

Niet locatie specifieke maatregelen:

- Een goed functionerend netwerk van openbaar vervoer dat alle concentratiegebieden voor wonen en werken aandoet.
- Extra parkeerplaatsen aanleggen bij station Zevenaar, zodat inwoners uit omliggende kernen kunnen overstappen op de trein.
- Inzetten op het behoud en van de buurtbus als aanvulling op het reguliere OV.
- We denken mee met mogelijke initiatieven voor een flexibele vorm van openbaar vervoer.

4.3.5 Auto

In het toekomstbeeld voor Zevenaar richting 2040 wijzigt het autonetwerk ten opzichte van de huidige situatie. Een nieuwe stadsentree bij Hengelder, intensivering van bebouwing en de doortrekking van de A15 vragen om cruciale wijzigingen in het huidige wegennetwerk. De realisatie van het project ViA15 met daarin de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 is een essentiële stap om de bereikbaarheid van de Liemers te waarborgen en het uitgangspunt voor het autonetwerk in dit mobiliteitsprogramma. Daarmee wordt ook het sluipverkeer door Zevenaar verminderd.

De hoofdstructuur van Zevenaar richt zich met de aansluiting op de A15 en A12 met name op de west- en oostzijde van de stad.

- De westelijke verbinding via de Arnhemseweg is vooral gericht op regulier autoverkeer en de ontsluiting van de woonomgeving op de A15.
- De oostelijke verbinding via de Hengelderweg en aansluiting Transito richt zich zowel op het ontsluiten van autoverkeer als vrachtverkeer op de A12. Het zwaartepunt van de aansluitingen Hengelder en Transito ligt op het ontsluiten van het vrachtverkeer zodat de kern van Zevenaar wordt vermeden.
- De gebieden ten zuiden (Pannerden), zuidoosten (Gelders Eiland) en noorden (noordelijke kernen) van de kern Zevenaar vinden aansluiting op de ringstructuur van Zevenaar en daarmee het stadscentrum. De doortrekking Witte Kruis wordt hierin als absoluut noodzakelijk gezien.


Duiven 3
Westervoort 7
Arnhem 12
Doesburg 12

5. Locatie specifieke maatregelen

5.1 Voetganger

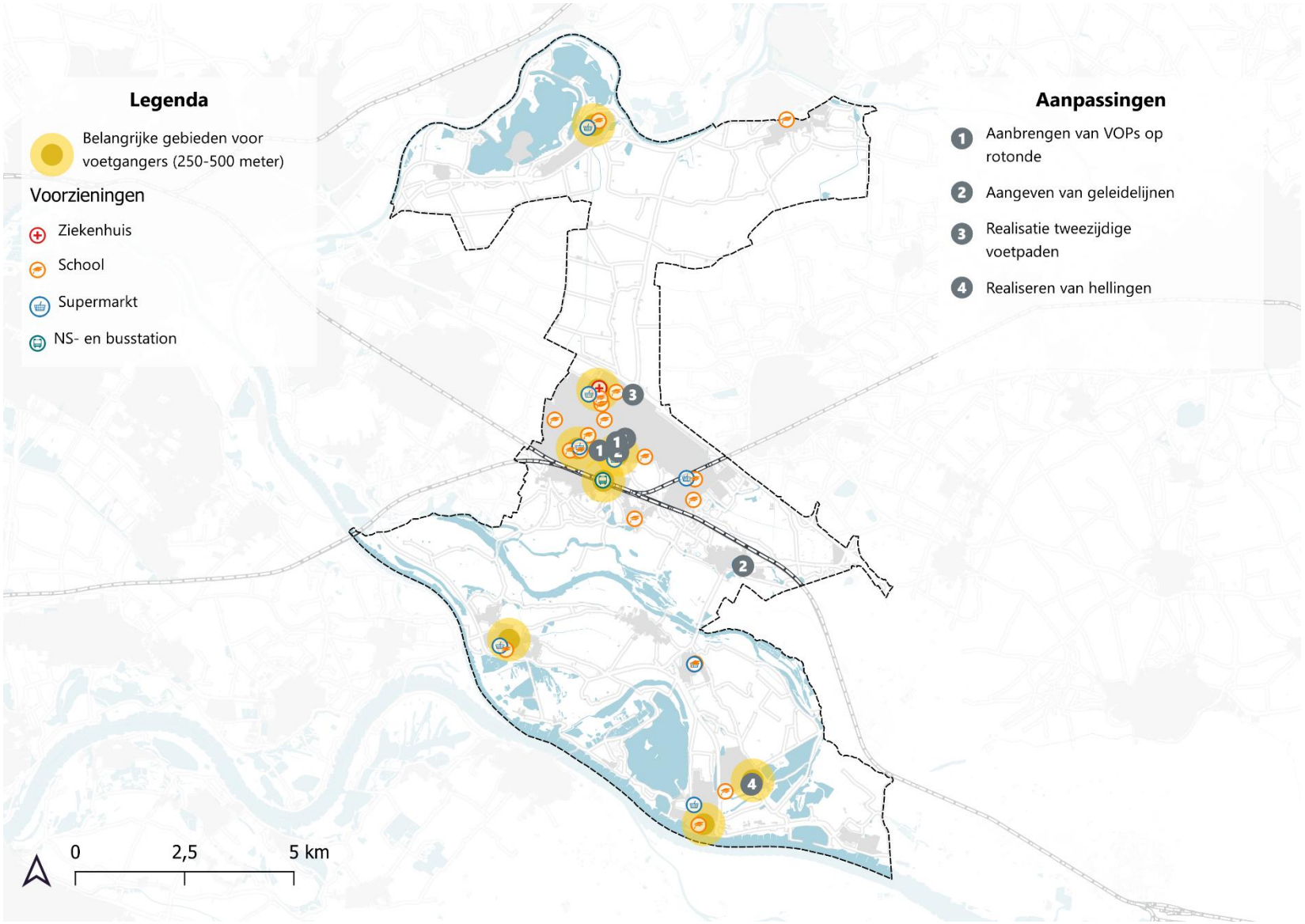
5.1.1 Netwerk

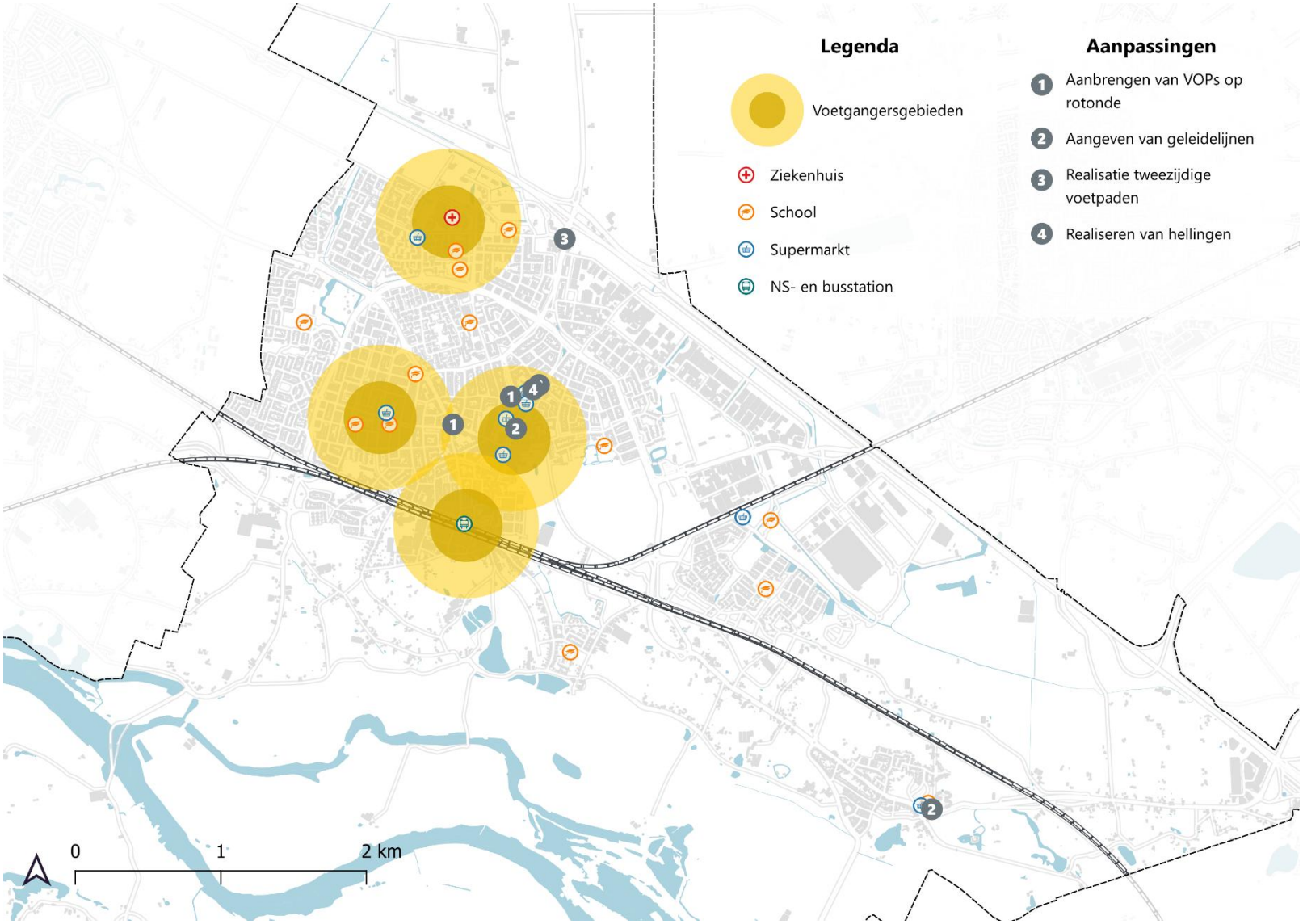
Bijna alle verplaatsingen, zowel functioneel als recreatief, beginnen en eindigen met lopen. Iedereen moet daarom overal te voet kunnen komen. Sommige gebieden worden echter intensiever door voetgangers gebruikt, zoals plekken waar mensen winkelen of overstappen op het openbaar vervoer. In deze gebieden is daarom extra aandacht voor de voetganger gewenst. De belangrijke gebieden voor voetgangers zijn weergeven op na volgende kaarten.

5.1.2 Gewenste aanpassingen

Onderstaande aanpassingen dragen bij aan de leefbaarheid van bijvoorbeeld mensen met een beperking, de verkeersveiligheid van voetgangers en de bereikbaarheid te voet zoals opgenomen in voorgaande hoofdstukken.

- Het aangeven van geleidelijnen voor minder validen is wenselijk op de volgende locaties:
  - Griethsestraat: 600 meter
  - Kampsingel, weerszijden 2x 200 meter: 400 meter
  - Babberich (rondom Babborgaplein): 200 meter
  - Lobith (Markt en omgeving): 250 meter
- We realiseren tweezijdige voetpaden langs de Doesburgseweg binnen de bebouwde kom.
- We realiseren hellingen voor aantrekkelijker oversteken op toegangsroutes van winkel- en centrumvoorzieningen.
  - Kampsingel:
    - oversteek supermarkt
    - oversteek centrumring (2x)
  - Lobith:
    - Komstraat (voormalig gemeentehuis)
    - Middenstraat – Markt (2x)
- We leggen looproutes aan en optimaliseren de bestaande looproutes in de omgeving van zorginstellingen rond de Kerkstraat in Zevenaar en de Markt in Lobith. (Markt in Lobith al onderdeel van centrumplan Lobith, hier hoeft dus geen aanvullend budget voor gereserveerd te worden).
- Aanbrengen van voetgangeroversteekplaatsen op rotondes d.m.v. zebramarkering op de rijbaan op locaties waar dit ontbreekt, zoals op de volgende locaties: Noordelijke en oostelijke tak rotonde Oude Doesburgseweg – Haspelstraat en Rotonde Arnhemseweg – Julianalaan – Wilhelminalaan rotonde Arnhemseweg-Julianalaan-Wilhelminalaan (inclusief een vrijliggend fietspad rond de rotonde).


Legenda
Belangrijke gebieden voor voetgangers (250-500 meter)
Voorzieningen
Ziekenhuis
School
Supermarkt
NS- en busstation
Aanpassingen
1 Aanbrengen van VOPs op rotonde
2 Aangeven van geleidelijnen
3 Realisatie tweezijdige voetpaden
4 Realiseren van hellingen
0
2,5
5 km


Legenda
Voetgangersgebieden
Ziekenhuis
School
Supermarkt
NS- en busstation
Aanpassingen
1 Aanbrengen van VOPs op rotonde
2 Aangeven van geleidelijnen
3 Realisatie tweezijdige voetpaden
4 Realiseren van hellingen
0
1
2 km

5.2 Fiets

5.2.1 Netwerk

De gemeente zet zich in voor een aantrekkelijk, samenhangend fietsnetwerk van utilitaire en recreatieve fietspaden. Het fietsnetwerk is opgenomen op navolgende kaarten. De doorfietsroutes zijn de regionale fietsroutes voor de langere afstanden. Het hoofdfietsnetwerk bestaat uit de belangrijk fietsverbindingen binnen de gemeente Zevenaar. Voor het utilitaire fietsverkeer zijn met name de volgende kwaliteitsaspecten van belang:

- Samenhang: het fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen van routes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden.
- Directheid: fietsroutes moeten zo direct mogelijk zijn.
- Aantrekkelijkheid: fietsinfrastructuur moet aantrekkelijk zijn voor fietsers en goed zijn ingepast in de omgeving.
- Verkeersveiligheid: de infrastructuur moet veilig zijn voor alle weggebruikers.
- Comfort: de fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk maken

5.2.2 Gewenste aanpassingen

Onderstaande aanpassingen verbeteren het fietsnetwerk. Daarmee wordt de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de fietser verbeterd. Bovendien stimuleert een goed fietsnetwerk het fietsgebruik en draagt dit daardoor bij aan de leefbaarheid zoals beschreven in voorgaande hoofdstuk.

Doorfietsroutes

- Doorfietsroute F12
  - Verlengen doorfietsroute F12 richting Didam en Doetinchem (F18) (Regio Achterhoek, Achterhoek-Liemerspad).
  - Fietsverbinding (feeder) vanaf station Zevenaar via de stadskern (Schievestraat, Lentemorgen, Platanenlaan) aansluiten op doorfietsroute F12.
  - We onderzoeken naar aansluitingsvormen tussen 7Poort, F12 en F18 richting Didam.
- Doorfietsroute De Liemers
  - Verlengen doorfietsroute De Liemers als internationale doorfietsroute via Witte Kruis richting Elten / Emmerich / Kleve.
    - Nieuw fietspad langs spoor richting Elten;
    - Verkenning aanpassen kruispunt bij fietspad langs spoor (Maatjesweg-Beekseweg);
    - Verkenning nieuw fietspad tussen Emmerichseweg en spoor richting Elten (verlengde van Maatjesweg).
  - Fietsverbinding (feeder) vanaf Zevenaar via Helhoek naar doorfietsroute De Liemers.
- Doorfietsroute langs de doorgetrokken A15 met een nieuwe brug over het Pannerdensch kanaal naar Zevenaar.

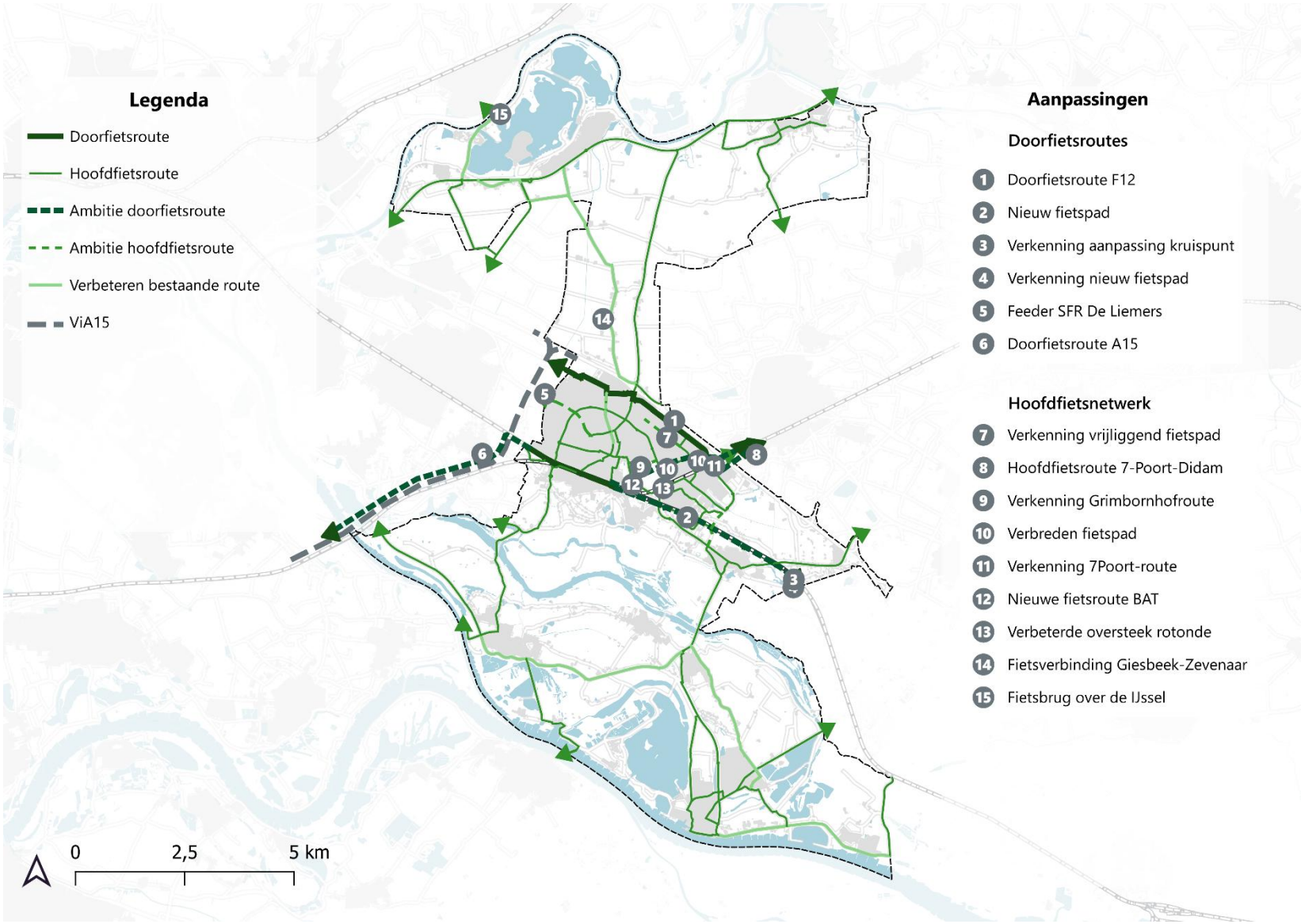
Hoofdfietsnetwerk

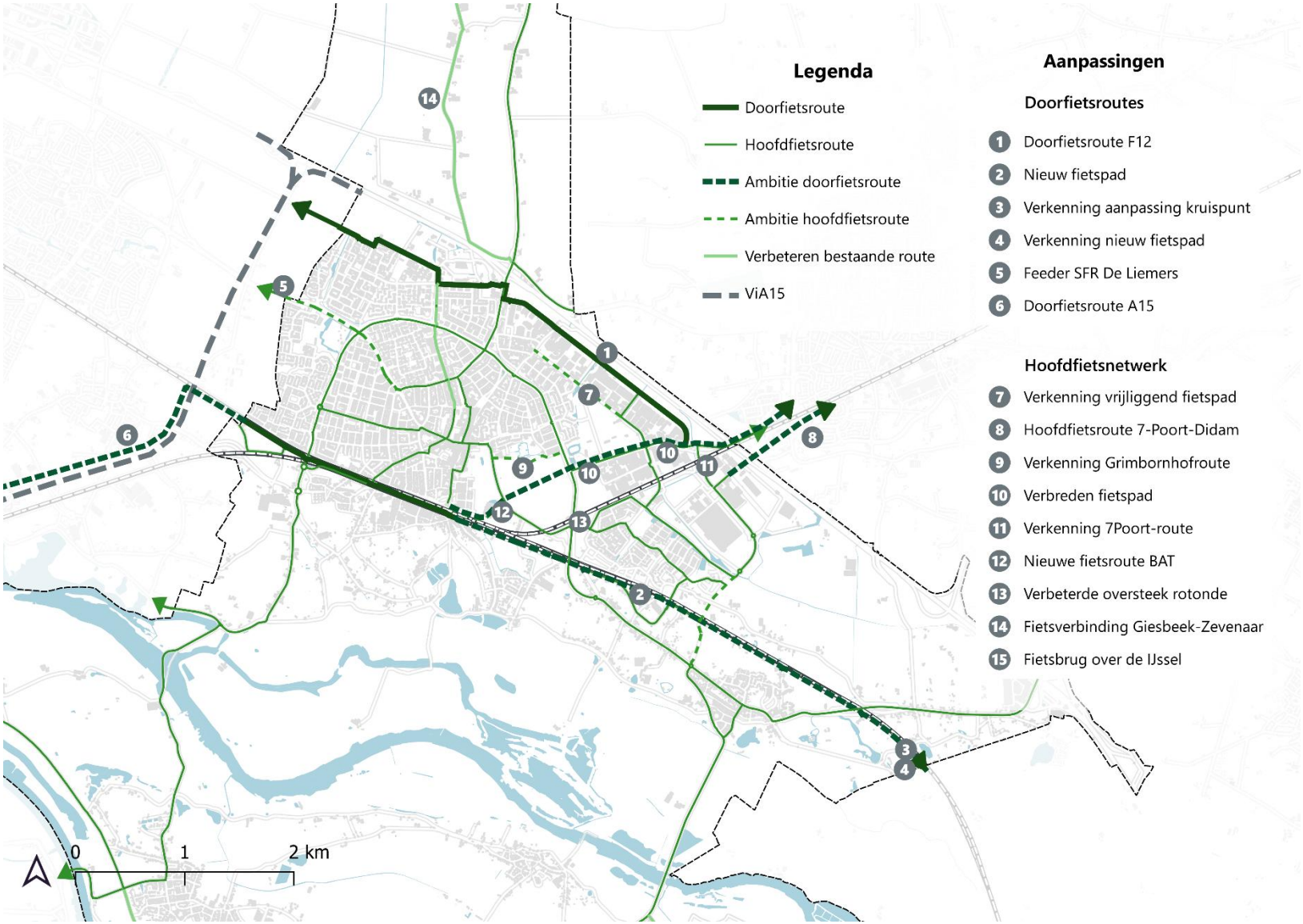
Om het hoofdfietsnetwerk te verbeteren zijn onderstaande aanpassingen gewenst. Omdat dit een groot aantal aanpassingen betreft is de prioritering een belangrijk aandachtspunt.

- Zevenaar
  - Fietsverbinding verbeteren Arnhemseweg – Zevenaar centrum;
  - Fietsverbinding Zevenaar centrum – Methen.
  - Fietsverbinding station Zevenaar via Woonpark-BAT aansluiten op Babberichseweg.
  - Fietsverbinding Zevenaar centrum – Groot Holthuizen / 7Poort via (fietsstraat) Babberichseweg.
  - Fietsoversteek verbeteren Landeweerdijk-Ringbaan-Oost;
  - Fietsverbinding De Sleeg – Groot Holthuizen.
  - Nieuwe vrijliggende fietsverbinding tussen Ringbaan-Oost, parallel aan park Gimbornhof, en Babberichseweg. Deze verbinding biedt een alternatief voor de Vondellaan.
  - Nieuw vrijliggend fietspad Marconistraat tot aan Didamsestraat.
  - Verkenning nieuw fietspad 7-Poortroute.
  - Fietsverbinding Zevenaar – Didam verbeteren: langs Ringbaan-Oost, Hengelder en Hengelderweg.
  - Fietspaden langs de Ringbanen van Zevenaar verbeteren;

- Ten noorden van Zevenaar
  - Fietsverbinding tussen Lathum en Rheden via de Marsweg (Project Rivier Klimaatpark) met een fiets- en loopbrug over de IJssel ter hoogte van de Marsweg.
  - Verbetering van recreatieve en utilitaire fietsverbinding tussen Giesbeek en Zevenaar (met eventueel fiets- en loopbrug over de A12).

- Gelders Eiland
  - Bij doortrekking Witte Kruis ook een fietsverbinding aanleggen.
  - Fietsverbinding Tolkamer / Herwen / Babberich – Witte Kruis;
  - Fietsverbinding tussen Spijk en Lobith via de Spijksedijk en Tengnagelwaard;
  - Fietsverbinding verbeteren Tolkamer / Lobith – station Elten.
  - Fietsverbinding verbeteren Pannerden – Zevenaar


Legenda
Doorfietsroute
Hoofdfietsroute
Ambitie doorfietsroute
Ambitie hoofdfietsroute
Verbeteren bestaande route
ViA15
0
2,5
5 km
Aanpassingen
Doorfietsroutes
1 Doorfietsroute F12
2 Nieuw fietspad
3 Verkenning aanpassing kruispunt
4 Verkenning nieuw fietspad
5 Feeder SFR De Liemers
6 Doorfietsroute A15
Hoofdfietsnetwerk
7 Verkenning vrijliggend fietspad
8 Hoofdfietsroute 7-Poort-Didam
9 Verkenning Grimbornhofroute
10 Verbreden fietspad
11 Verkenning 7Poort-route
12 Nieuwe fietsroute BAT
13 Verbeterde oversteek rotonde
14 Fietsverbinding Giesbeek-Zevenaar
15 Fietsbrug over de IJssel


Legenda
Doorfietsroute
Hoofdfietsroute
Ambitie doorfietsroute
Ambitie hoofdfietsroute
Verbeteren bestaande route
ViA15
Aanpassingen
Doorfietsroutes
1 Doorfietsroute F12
2 Nieuw fietspad
3 Verkenning aanpassing kruispunt
4 Verkenning nieuw fietspad
5 Feeder SFR De Liemers
6 Doorfietsroute A15
Hoofdfietsnetwerk
7 Verkenning vrijliggend fietspad
8 Hoofdfietsroute 7-Poort-Didam
9 Verkenning Grimbornhofroute
10 Verbreden fietspad
11 Verkenning 7Poort-route
12 Nieuwe fietsroute BAT
13 Verbeterde oversteek rotonde
14 Fietsverbinding Giesbeek-Zevenaar
15 Fietsbrug over de IJssel
0
1
2 km

5.3 Openbaar vervoer

5.3.1 Netwerk

Als gemeente hebben we zelf geen zeggenschap over de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar we kunnen wel potentiële verbeteringen onderzoeken en daarvoor lobbyen. Hiervoor werken we samen met de provincie, buurgemeenten en concessiehouders. Ook kunnen we als gemeente bijdragen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer door het aanbieden van goede gemeentelijke infrastructuur en haltevoorzieningen in samenhang met de wegencategorisering, woningbouw en sociale voorzieningen.

5.3.2 Gewenste aanpassingen

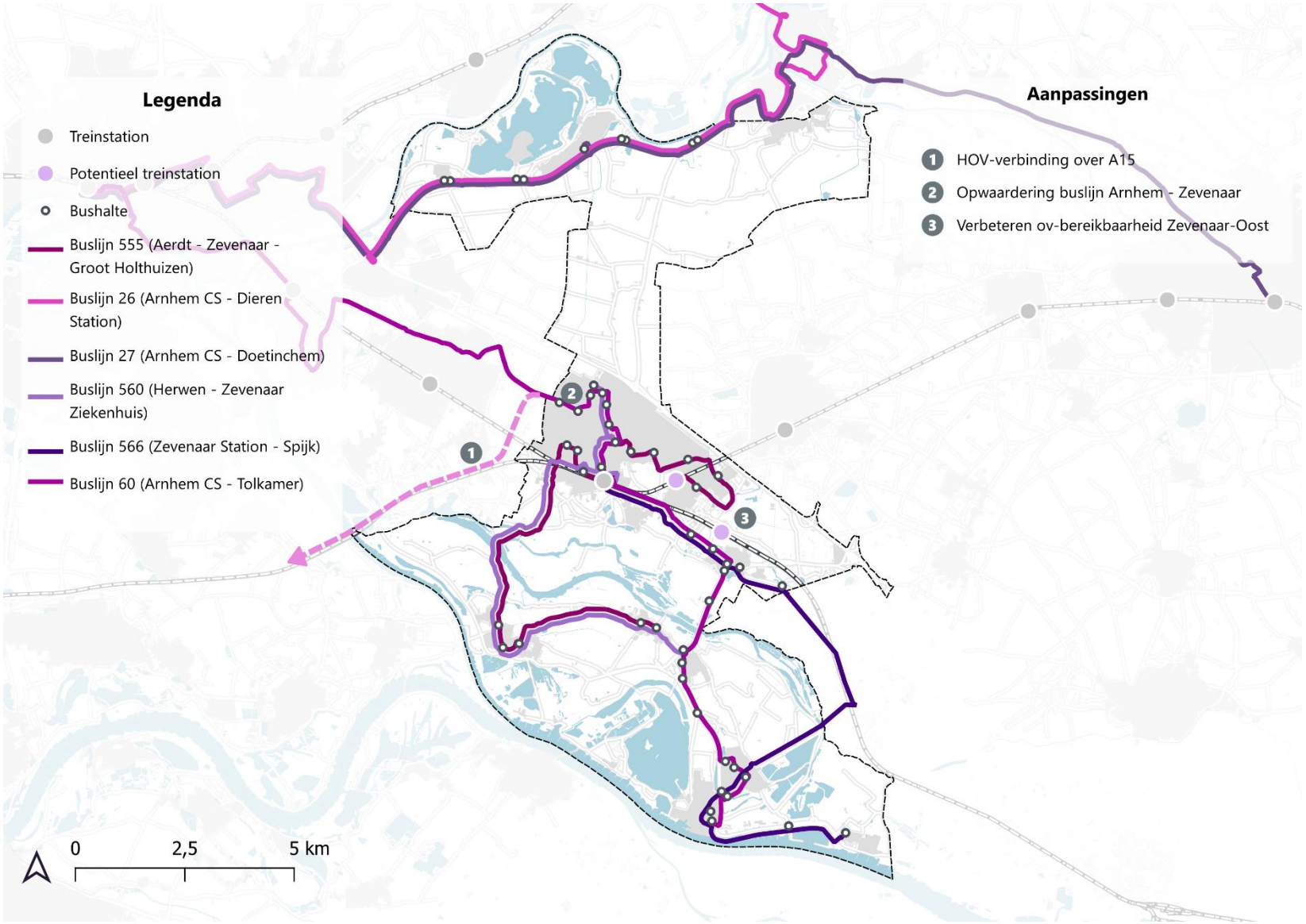
Ter verbetering van het OV-netwerk (en dus een verbetering van de multimodale bereikbaarheid) zijn de volgende aanpassingen gewenst.

HOV-verbindingen

- Met de realisatie van het project ViA15 ontstaat er de mogelijkheid om een busverbinding over de doorgetrokken A15 richting Lingewaard (Bemmel) en Nijmegen te realiseren. Het is onze ambitie dat deze HOV-buslijn via Duiven en de Fashion Outlet Zevenaar in de richting van Didam/Doetinchem loopt.
- Ondersteunen van opwaardering van de buslijn Arnhem – Zevenaar naar een hoogwaardige lijn (HOV). Het gaat hierbij om de buslijn die hierna verder rijdt naar Tolkamer. Het deel tussen Zevenaar en Tolkamer wordt niet opgewaardeerd naar een hoogwaardige lijn.

Verbeteren ov-bereikbaarheid Zevenaar-Oost

- In Zevenaar-Oost worden veel nieuwe woningen gebouwd en komt er veel nieuwe bedrijvigheid bij. Het is belangrijk om ook hier met het ov te kunnen komen. Daarom zetten we bijvoorbeeld in op:
  - Een extra treinstation (bijv. station Zevenaar-7Poort of Babberich).
  - Het realiseren van een mobiliteitshub.
  - De bereikbaarheid van de bus


Legenda
Treinstation
Potentieel treinstation
Bushalte
Buslijn 555 (Aerdt - Zevenaar - Groot Holthuizen)
Buslijn 26 (Arnhem CS - Dieren Station)
Buslijn 27 (Arnhem CS - Doetinchem)
Buslijn 560 (Herwen - Zevenaar Ziekenhuis)
Buslijn 566 (Zevenaar Station - Spijk)
Buslijn 60 (Arnhem CS - Tolkamer)
Aanpassingen
1 HOV-verbinding over A15
2 Opwaardering buslijn Arnhem - Zevenaar
3 Verbeteren ov-bereikbaarheid Zevenaar-Oost
0
2,5
5 km

5.4 Gemotoriseerd verkeer

5.4.1 Netwerk

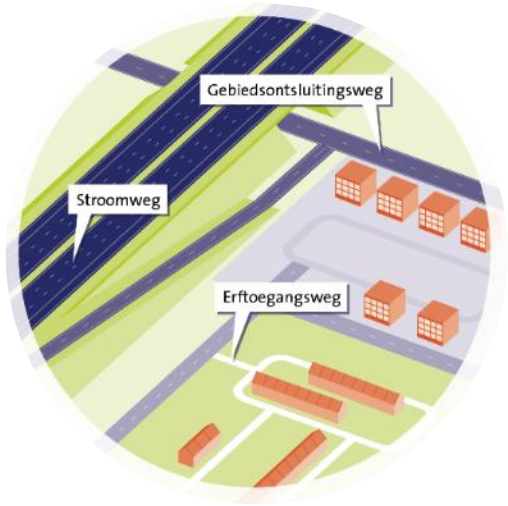
Met het project ViA15 is de toekomstige regionale bereikbaarheid van de gemeente Zevenaar op orde. Tegelijkertijd neemt de druk op de infrastructuur toe door de ruimtelijke groeiambities (woningen en bedrijven). Om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren is het van belang om ook het autonetwerk te versterken. Daarvoor is op navolgende kaarten de gewenste wegencategorisering opgenomen en worden in paragraaf 5.4.2. zijn de gewenste aanpassingen toegelicht.

Uitgangspunten wegencategorisering

Een weg is in balans als vormgeving, functie en gebruik op elkaar aansluiten. Dit sluit aan bij de principes van Duurzaam Veilig[2], en leidt tot uniform ingerichte en herkenbare wegen in heel Nederland. De wegencategorisering bevat een indeling van het wegennetwerk in Zevenaar in een aantal wegcategorieën. Dit geeft inzicht in het gewenste gebruik en de bijpassende vormgeving van de wegen voor gemotoriseerd verkeer. Hiermee wordt ook de plek op de weg voor fietsers en voetgangers bepaald.

Landelijk worden drie wegcategorieën onderscheiden in de opbouw van het wegennetwerk, in de bijlage zijn de kenmerken per categorie opgenomen.

- Stroomwegen: stromen op wegvakken en over kruisingen.
- Gebiedsontsluitingswegen: stromen op wegvakken en uitwisselen op kruispunten.
- Erftoegangswegen: uitwisselen op wegvakken en kruispunten.



Stroomwegen

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van punt A naar B te brengen. Dit betreft met name lange

[2] Duurzaam Veilig houdt in dat de verkeersomgeving zó is ingericht, dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. De weginrichting is daarbij vergevingsgezind en biedt weggebruikers ondersteuning en bescherming.

afstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer. Er geldt een maximumsnelheid van 100, 120 of 130 km/u.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)
De functie van gebiedsontsluitingswegen is het bundelen van de verkeersstromen vanuit de diverse gebieden en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen en stroomwegen. De nadruk ligt op het verwerken van verkeer. In de praktijk betreft het vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. Buiten de bebouwde kom geldt een snelheidslimiet van 80 km/u, en binnen de bebouwde kom een limiet van 50 km/u.

Een ontwikkeling van de afgelopen jaren is de opkomst van een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Deze categorie is passend bij wegen die zowel een verblijfsfunctie als verkeersfunctie vervullen, de zogenaamde 'grijze wegen'. Dit type gebiedsontsluitingsweg wordt al in verschillende gemeenten toegepast.

Erftoegangswegen (ETW)
Erftoegangswegen zijn met name bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen en andere bestemmingen. Hierbij staat de verblijfsfunctie voorop. Buiten de bebouwde kom is de snelheidslimiet 60 km/u, en binnen de bebouwde kom 30 km/u.

5.4.2 Gewenste aanpassingen

De gewenste aanpassingen om te komen tot een autonetwerk met een wegencategorisering dat optimaal bijdraagt aan een leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar Zevenaar zijn hieronder opgenomen.

- Bedrijventerrein 7Poort
  - Verbinding 7-Poort en afrit 30 (Beek) A12 voor een goede ontsluitingsstructuur en dus bereikbaarheid van de volgende fases van bedrijventerrein 7-Poort.
  - Een ontsluitingsstructuur voor de bereikbaarheid van het outletcenter.

- Doesburgseweg Zevenaar en omgeving
  - Vanwege de doortrekking van de A15 en de aansluiting op de N810, komt de huidige aansluiting Zevenaar te vervallen.
  - Het huidige kruispunt Tatelaarweg-Oude Steeg-Doesburgseweg vervangen door een rotonde om de verkeersveilgheid te verbeteren.
  - Vrachtverkeer op de Ringbanen ontmoedigen om de leefbaarheid te verhogen. Vrachtverkeer rijdt via Edisonstraat en Hengelder naar de aansluiting Zevenaar-Oost op de A12.
  - We doen verder onderzoek naar aansluitingsmogelijkheden tussen Industrieterrein Tatelaar en Doesburgseweg / Ringbaan voor vracht verkeer, woonwerkverkeer (personenauto's) en verbinding tussen woonwijk om daarmee te komen tot een goede balans van leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

- Spoorzone Zevenaar
  Het spoor vormt een barrière tussen het zuidelijke gebied en de kern van Zevenaar. Met het oog op bereikbaarheid, maar ook leefbaarheid en verkeersveiligheid (en de plannen voor bijvoorbeeld extra woningen in de Spoorzone) is de wens om de gelijkvloerse spoorkruisingen aan te passen door:
  - Verdiepen van het spoor en/of:
  - Spoorwegovergang Methen veranderen in tunnel
  - Spoorwegovergang Molenstraat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer open houden voor langzaam verkeer
  - Spoorwegovergang Kerkstraat veranderen in Poelwijkertunnel: tunnel tussen Stationsplein en Ringbaan Zuid.

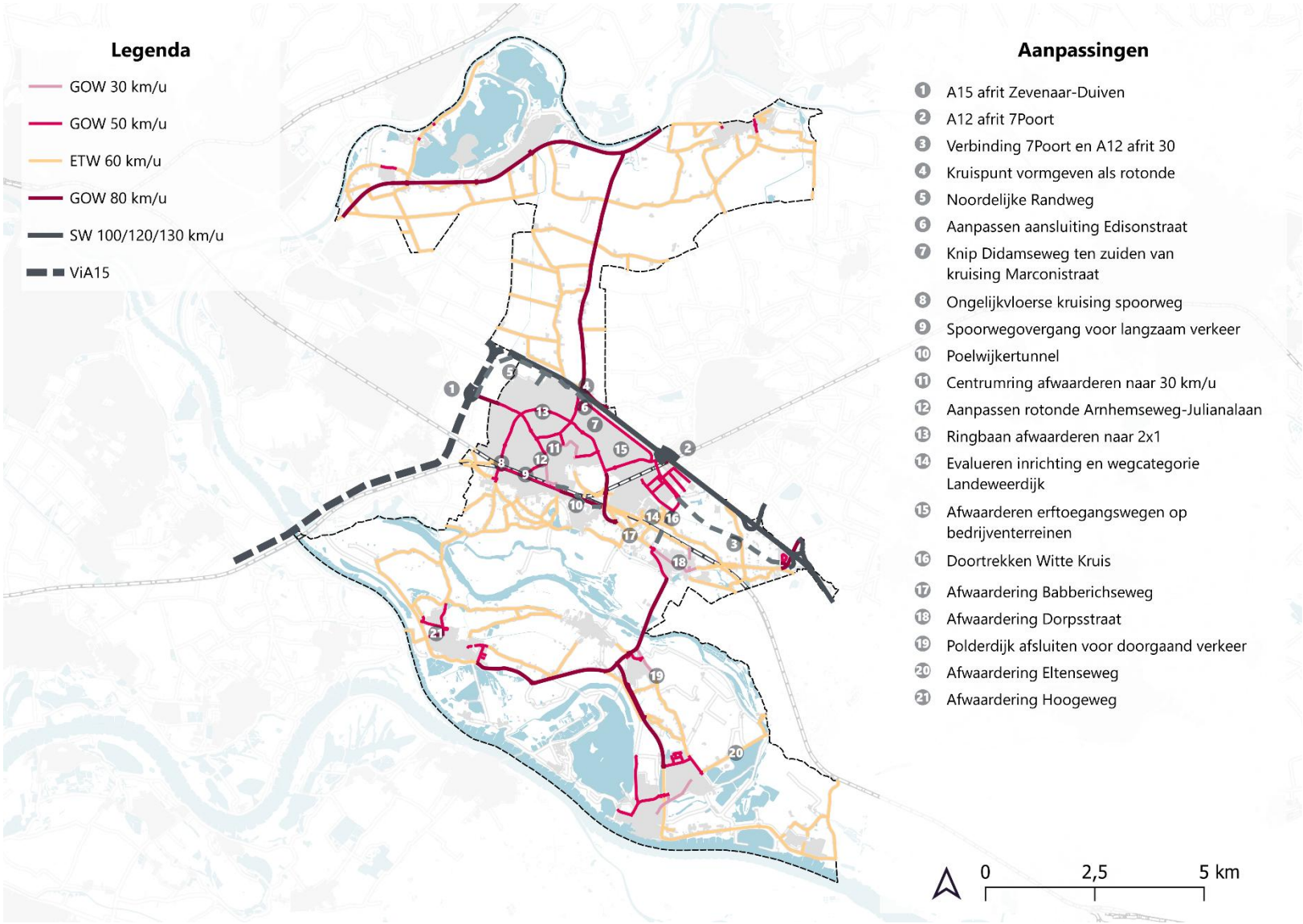
- Centrum Zevenaar
  - Maximumsnelheid centrumring/parkeerring aanpassen van 50 km/u naar 30 km/u in afstemming met hulpdiensten en openbaar vervoer, om de (aan)rijtijden te waarborgen. Hierdoor wordt deze weg verkeersveiliger en wordt verkeer van en naar de Spoorzone aangemoedigd van de hoofdwegen in Zevenaar gebruik te maken.
  - Verkeersveiligheid centrum verbeteren: T-splitsing Noordeinde – Lentemorgen, uitrit parkeervoorziening Kampsingel, rotonde Arnhemseweg – Wilhelminalaan.

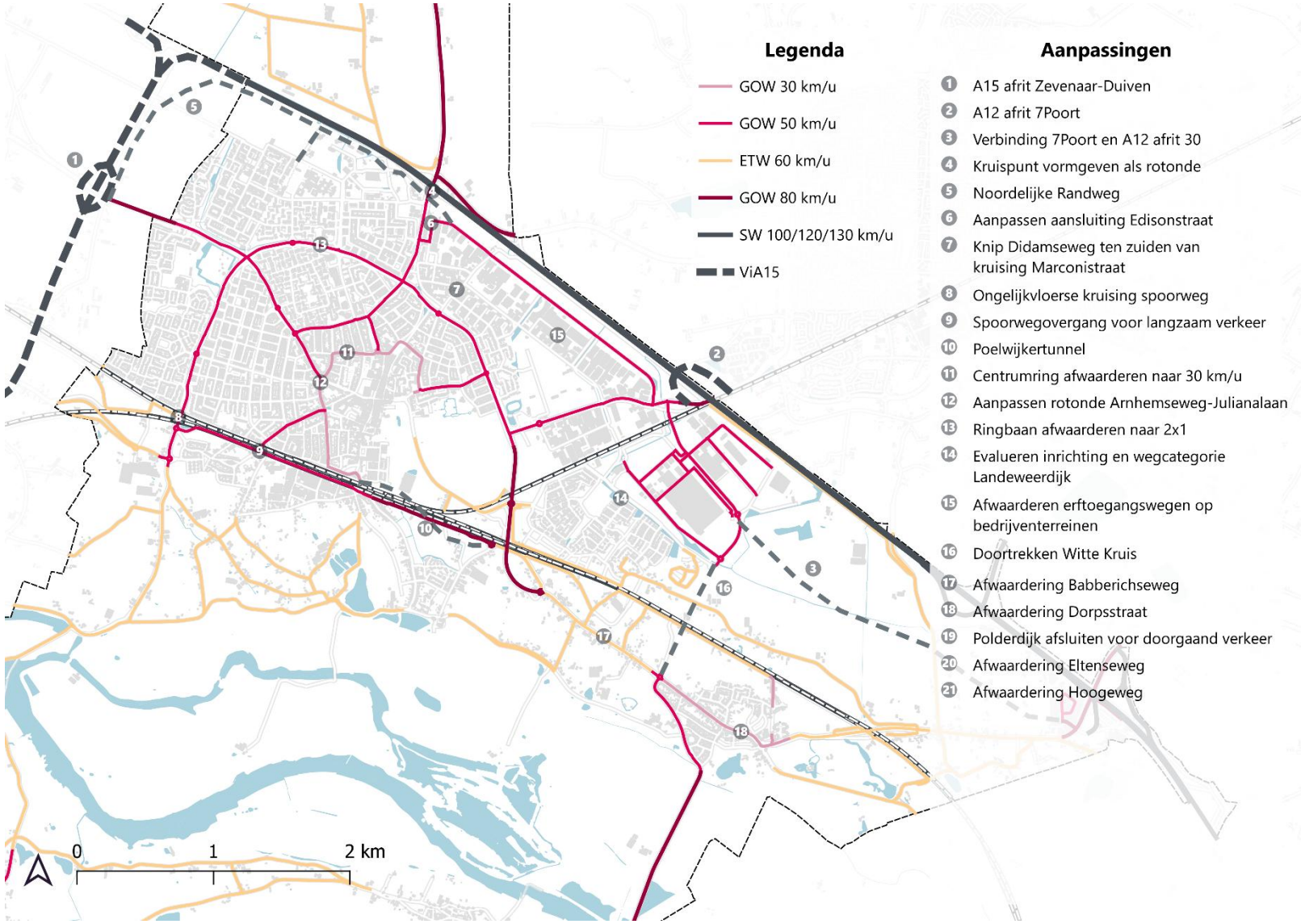
- Overig Zevenaar
  - Op lange termijn zou de Noordelijke Randweg (tussen Mercurion en N810 ter hoogte van Helstraat) een nuttige oplossing kunnen zijn voor de verkeerscirculatie van Zevenaar. Dit is nu echter niet iets waar we actief op in willen zetten. Op de korte termijn is er onvoldoende verkeer wat van deze route gebruik wil maken blijkt uit de netwerkanalyse. Wel willen we deze optie mogelijk houden voor de bereikbaarheid op de lange termijn.
  - Ringbaan tussen de Arnhemseweg en de Doesburgerseweg afwaarderen van 2x2 naar 2x1 rijbanen. Met vervangen huidige verkeerslichten op het kruispunt Platanenlaan – Ringbaan door een rotonde. Deze herinrichting draagt bij aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.
  - Evalueren huidige inrichting en wegcategorie van de Landeweerdijk.

- Gelders Eiland en omgeving
  - Voor de bereikbaarheid van het Gelders Eiland en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Babberich en van de Babberichseweg het doortrekken van Witte Kruis met:
    - Babberichseweg, tussen Zevenaar en de bebouwde komgrens van Babberich afwaarderen naar 60 km/uur.
    - Dorpstraat Babberich afwaarderen naar 30 km/u, een verbod voor (doorgaand) vrachtverkeer en de scherpe bocht in de Dorpsstraat - Babborgaplein vervangen door een rotonde om de oversteeksituatie te verbeteren en de ontwikkellocatie 't Centrum Reijmer aan te sluiten.
  - Verlaging van de maximumsnelheid op de Eltenseweg van 80 km/u naar 60 km/u voor de verkeersveiligheid.
  - Polderdijk afsluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer voor de verkeersveiligheid van de schoolfietsroute tussen Lobith en Herwen.

- Verlaging van de maximumsnelheid op de Boterdijk en de Hoogeweg naar 30 km/u voor de verkeersveiligheid.

• Overig
  - De maximumsnelheid van erftoegangswegen op bedrijventerreinen in overleg met de bedrijven aanpassen van 50 km/u naar 30 km/u om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit moet nog nader uitgewerkt worden, want de bereikbaarheid van de bedrijven met vrachtwagens moet gewaarborgd blijven. De Edisonstraat zou bijvoorbeeld een uitzondering op de 30 km/u kunnen zijn.
  - Als gevolg van de gebiedsgerichte maatregelen door de provincie is er sprake van verkeerstoename in en rond Angerlo. Hiervoor zijn verkeersveiligheidsmaatregelen nodig in en rond Angerlo zoals snelheidsremmers en aanpassingen aan de rotonde in Angerlo.


Legenda
GOW 30 km/u
GOW 50 km/u
ETW 60 km/u
GOW 80 km/u
SW 100/120/130 km/u
ViA15
Aanpassingen
1 A15 afrit Zevenaar-Duiven
2 A12 afrit 7Poort
3 Verbinding 7Poort en A12 afrit 30
4 Kruispunt vormgeven als rotonde
5 Noordelijke Randweg
6 Aanpassen aansluiting Edisonstraat
7 Knip Didamseweg ten zuiden van kruising Marconistraat
8 Ongelijkvloerse kruising spoorweg
9 Spoorwegovergang voor langzaam verkeer
10 Poelwijkertunnel
11 Centrumring afwaarderen naar 30 km/u
12 Aanpassen rotonde Arnhemseweg-Julianalaan
13 Ringbaan afwaarderen naar 2x1
14 Evalueren inrichting en wegcategorie Landeweerdijk
15 Afwaarderen erftoegangswegen op bedrijventerreinen
16 Doortrekken Witte Kruis
17 Afwaardering Babberichseweg
18 Afwaardering Dorpsstraat
19 Polderdijk afsluiten voor doorgaand verkeer
20 Afwaardering Eltenseweg
21 Afwaardering Hoogeweg
0
2,5
5 km


Legenda
GOW 30 km/u
GOW 50 km/u
ETW 60 km/u
GOW 80 km/u
SW 100/120/130 km/u
ViA15
Aanpassingen
1 A15 afrit Zevenaar-Duiven
2 A12 afrit 7Poort
3 Verbinding 7Poort en A12 afrit 30
4 Kruispunt vormgeven als rotonde
5 Noordelijke Randweg
6 Aanpassen aansluiting Edisonstraat
7 Knip Didamseweg ten zuiden van kruising Marconistraat
8 Ongelijkvloerse kruising spoorweg
9 Spoorwegovergang voor langzaam verkeer
10 Poelwijkertunnel
11 Centrumring afwaarderen naar 30 km/u
12 Aanpassen rotonde Arnhemseweg-Julianalaan
13 Ringbaan afwaarderen naar 2x1
14 Evalueren inrichting en wegcategorie Landeweerdijk
15 Afwaarderen erftoegangswegen op bedrijventerreinen
16 Doortrekken Witte Kruis
17 Afwaardering Babberichseweg
18 Afwaardering Dorpsstraat
19 Polderdijk afsluiten voor doorgaand verkeer
20 Afwaardering Eltenseweg
21 Afwaardering Hoogeweg
0
1
2 km


Station Zevenaar
555
560
566
breng
Station Zevenaar
30

6. Vervolg

Dit Mobiliteitsprogramma Zevenaar is de uitwerking van de Omgevingsvisie Gemeente Zevenaar 2040 voor mobiliteit. De hoofddoelstelling is: **'Een veilig mobiliteitssysteem dat de leefbaarheid versterkt en de bereikbaarheid waarborgt voor huidige en toekomstige inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Zevenaar'.** De drie subdoelstellingen zijn:



Leefbaarder Zevenaar

Verkeersveiliger Zevenaar

Betere multimodale bereikbaarheid

Om deze doelen te behalen zijn in de mobiliteitsprogramma maatregelen opgenomen. Deze zijn beschreven in hoofdstuk 4 en 5. Om de maatregelen te realiseren is de volgende stap het opstellen van een investeringsplan.

Investeringsplan

Na vaststelling van het mobiliteitsprogramma wordt een investeringsplan opgesteld. In het investeringsplan worden de maatregelen die voortkomen uit het Mobiliteitsprogramma beschreven, met de verwachte kosten, prioritering en financiering. Daarbij wordt ook gekeken welke subsidies aangesproken kunnen worden en waar werk met werk kan worden gemaakt. Het investeringsplan wordt jaarlijks geactualiseerd en vormt daarmee de input voor de jaarlijkse begrotingsbehandeling.

Bijlage 1: Basiskenmerken wegencategorisering

De tabel op de volgende pagina laat de gewenste basiskenmerken per wegcategorie zien, voor zowel wegen binnen als buiten de bebouwde kom. Deze kenmerken zijn gebaseerd op richtlijnen van het CROW. Bij het (her)inrichten van wegen dienen deze kenmerken als uitgangspunt te worden genomen. Maatwerk per weg blijft echter noodzakelijk.

	ETW 30	GOW 30	GOW 50	GOW 80	ETW I 60	ETW II 60
Functie	Verblijven	Verblijven en verkeer	Verkeer	Verkeer	verblijven en verkeer	verblijven en verkeer
Snelheid	30 km/u	30 km/u	50 km/u	80 km/u	60 km/u	60 km/u
Kantmarkering	Geen	Geen	Ja (of trottoirband)	Ja	ja (bij geen fietsstroken)	geen
Rijrichting-scheiding	Geen	Geen	(Dubbele) asstreep of middenberm	Dubbele asstreep of middenberm	geen	geen
Intensiteit (indicatief)	< 6.000 mvt/etm	2.000 - 8.000 mvt/etm	> 4.000 mvt/etm	> 3.000 mvt/etm	2.000 - 6.000 mvt/etm	< 3.000 mvt/etm
Fietsvoorziening	Geen (gemengd op rijbaan) of fietsstraat bij hoge intensiteiten fietsers	Vrijliggend fietspad of fietsstrook	Vrijliggend fietspad of parallelweg	Vrijliggend fietspad of parallelweg	vrijliggend fietspad (bij hoge intensiteiten fietsers of hoge snelheid autoverkeer) of fietsstrook	rijbaan
Busroute	Bij voorkeur niet	Ja	Ja	Ja	ja	niet aanwezig
Rijbaanbreedte	4,8 - 5,8 m	5,8 - 6,8 m	5,8 - 7,8 m	> 7,5 m	4,5 - 6,2 m	2,5 - 4,5 m
Verharding	Elementverharding (asfalt of beton op bedrijventerreinen)	Geheel of gedeeltelijk elementverharding	Asfalt of beton	Asfalt of beton	asfalt	asfalt
Parkeren	Op of buiten de rijbaan (haaks/langs)	Buiten de rijbaan (langsparkeren)	Niet op rijbaan Bij voorkeur niet langsparkeren	Niet aanwezig	in de berm	in de berm
Openbaar vervoer	Op de rijbaan of niet aanwezig	Halteren op de rijbaan of haltekom	Haltekom	Halteren op aanliggende voorziening	op de rijbaan	niet aanwezig
Snelheidsremmers	Remmers op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	Bij oversteeklocaties/ conflictpunten	Niet aanwezig	Niet aanwezig	remmers op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	niet aanwezig
Oversteek-voorzieningen	Geen aparte oversteek-voorzieningen nodig	Verleiden van oversteek via geconcentreerde voorzieningen op wegvak	Alleen bij kruispunten of op wegvak met voorziening	Alleen bij kruispunten	geen apart oversteek-voorzieningen nodig	geen apart oversteek-voorzieningen nodig

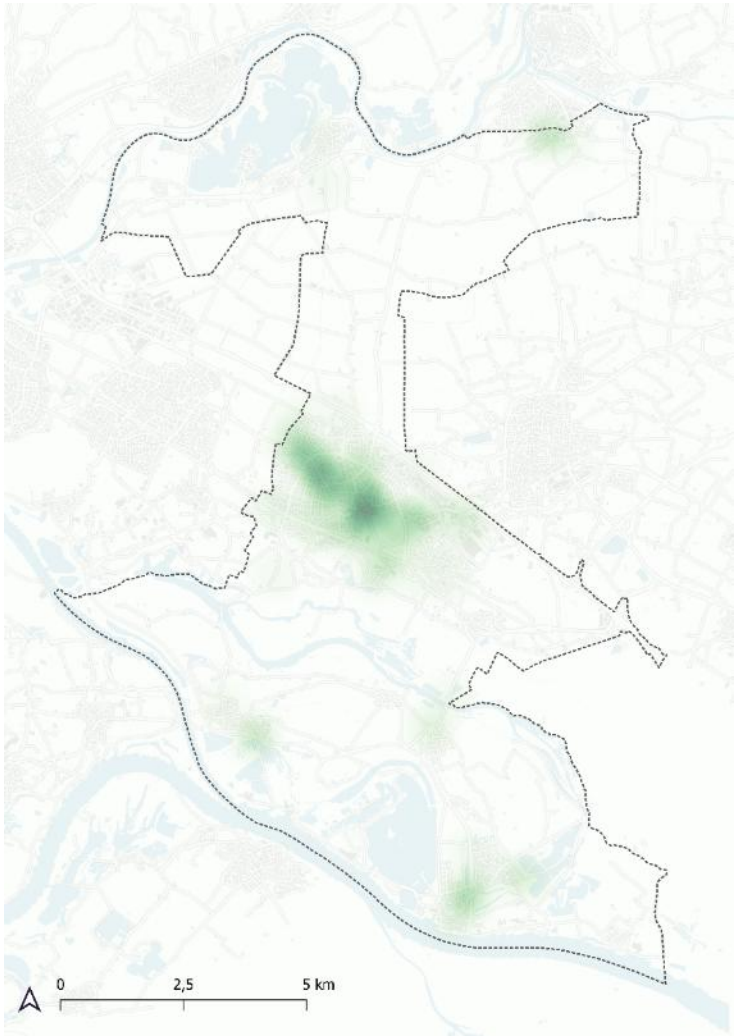
Bijlage 2: Basiskenmerken fietsnetwerk

De tabel op de volgende pagina laat de gewenste basiskenmerken voor de verschillende type fietsroutes in het fietsnetwerk zien. Deze kenmerken zijn gebaseerd op richtlijnen van het CROW. Bij het (her)inrichten van wegen dienen deze kenmerken als uitgangspunt te worden genomen. Maatwerk blijft echter noodzakelijk.

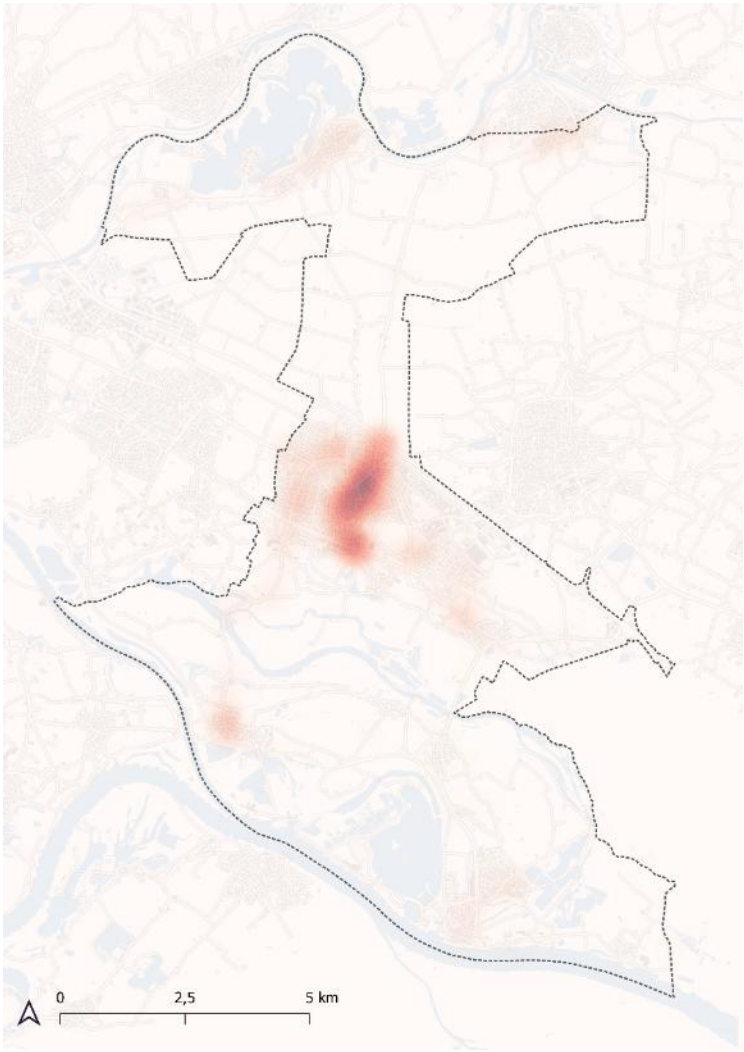
Hoofdeisen		Doorfietsroute	Hoofdfietsroute	Overig
Samenhang	*Vindbaarheid*	Bewegwijzering regionaal en belangrijkste stedelijke bestemmingen	Bewegwijzering regionaal en belangrijkste stedelijke bestemmingen	
	Herkenbaarheid	Rode kleur Asmarkering Symbolisering SFR	Rode kleur op aanliggende fietsstroken en bij conflictpunten Asmarkering	n.v.t.
	Consistentie in kwaliteit	Vormgeven als een herkenbare en doorgaande route	Herkenbaar als fietsroute	
Directheid	*Afwikkelings-snelheid*	Ontwerpsnelheid 30 km/u	Ontwerpsnelheid 30 km/u	Ontwerpsnelheid 20 km/u
	Oponthoud en wachttijd	Streven naar geen oponthoud, non-stop kruispunten met GOW bij voorkeur ongelijkvloers	Max. 45 seconden per VRI	
	Omrijdfactor	Min. < 1,2; streven naar <1,1	<1,2	
Aantrekkelijkheid	*Sociale veiligheid*	Verlichting, sociale controle en afstand tot beplanting	Verlichting (bibeko), sociale controle en afstand tot beplanting	Verlichting (bibeko), toezicht vanuit omgeving en afstand tot beplanting
Veiligheid	*Kruispunten*	Fiets in de voorrang Snelheid >50 km/u bij voorkeur ongelijkvloers, anders per situatie onderzoeken	Snelheidsremming op conflictpunten. Altijd voorzieningen bij 50 km/u weg: rotonde, VRI en/of middengeleider	Snelheidsremming op conflictpunten
	Scheiden van voertuigsoorten	Geen/beperkte menging verkeer; Max. 500 mvt/etmaal & 30 km/u (inrichten als fietsstraat)	Max. 2.000 mvt/etmaal & 30 km/u (bijv. inrichten als fietsstraat)	Max. 8.000 mvt/etmaal & 30 km/u
	Vergevings-gezind fietspad	Obstakelvrij Voldoende breedte voor inhalen en passeren	Obstakelvrij Voldoende breedte voor inhalen en passeren	Zo weinig mogelijk obstakels

Hoofdeisen		Doorfietsroute	Primaire fietsroute	Overig
	Ontmoetingen met overig langzaam verkeer	Zoveel mogelijk vermijden; realiseren aantrekkelijke verzamelplaatsen	Voetgangers toegestaan	Voetgangers toegestaan
Comfort	*Verharding*	Asfalt of beton	Asfalt of beton	In ieder geval vlak
	Breedte	Breedte > 4 m	Fietspad twee richtingen: >3,5 m Fietspad eenrichting: > 2,50 m	
	Stopkans	Liefst geen; Max. 0,4 stops/km	Max. 0,8 stops/km	
	Weerhinder	Maatregelen op windgevoelige plekken Schuilmogelijkheden	Maatregelen op windgevoelige plekken Schuilmogelijkheden	
	Verkeershinder	Liefst geen hinder van langsrijdend gemotoriseerd verkeer Minimaal autoluw	Streven naar autoluw	

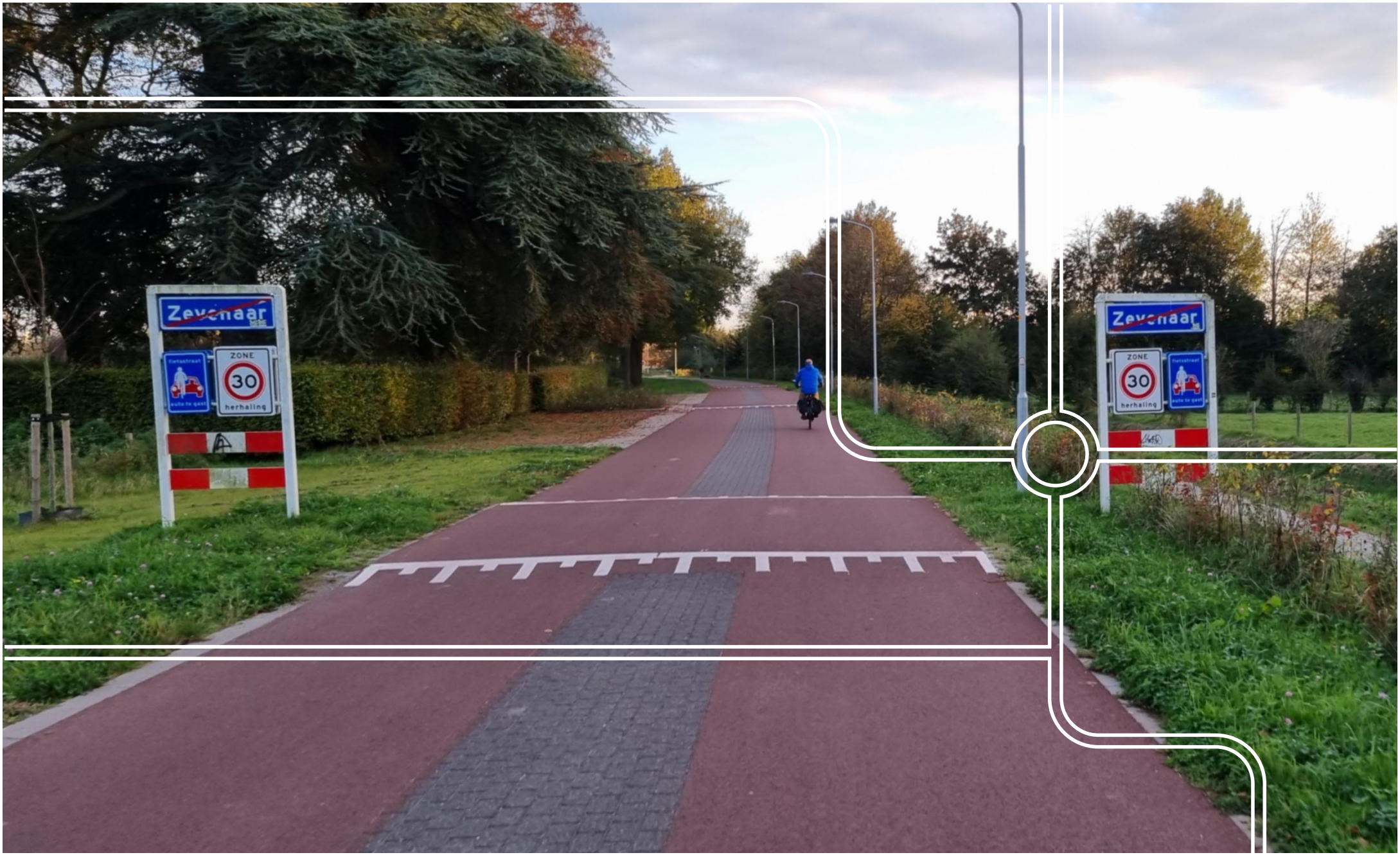
Bijlage 3: resultaten enquête



Figuur 6.1: positieve punten



Figuur 6.2: verbeterpunten



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4	Postbus 161	+31(0) 570 666 222	BTW	NL 0072 11 879 B01
7417 BJ Deventer	7400 AD Deventer	info@goudappel.nl	KVK	3801 7479
Nederland	Nederland	www.goudappel.nl	IBAN	NL09 INGB 0001 2746 32