

Bundel - Commissie Ruimte 2022-2026 van 19 november 2025

Agenda bijlagen

Agenda commissie Ruimte 19 november 2025

- 1 Opening
- 2 Vaststellen agenda
De commissie wordt gevraagd de agenda vast te stellen.
- 3 Vaststellen verslag vorige vergadering
De commissie wordt gevraagd het verslag van de vergadering van 22 oktober jl. vast te stellen.
Verslag commissie Ruimte 22 oktober 2025 (concept)
- 4 Z/25/500848 Kaders en uitgangspunten Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar
Portefeuillehouder: Toon Albers
Raadsvoorstel - en besluit 1269844 - Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar
Bijlage 1. Mobiliteitsprogramma
- 5 Z/25/502131 Vaststelling stedenbouwkundig plan project Slenterweg
Portefeuillehouder: Aad van Orden
Raadsvoorstel - en besluit 1272675 - Vaststelling Stedenbouwkundig plan project Slenterweg
Bijlage 1. 1272718 - Stedenbouwkundig plan Slenterweg Zevenaar, 30 juni 2025
- 6 Agenderingsverzoeken commissie: agenderingsverzoek PvdA over het dumpen van afval
De leden van de commissie kunnen agenderingsverzoeken aan de commissie voorleggen.
De fractie van de PvdA heeft bijgaand agenderingsverzoek ingediend over het dumpen van afval.
Portefeuillehouder: Bart Kagei
Agenderingsverzoek PvdA dumpen van afval
25-1084 251112 Beantwoording TV PvdA 251014 agenderingsverzoek cie. Ruimte 19 nov. 25 dumpen afval
25-1015 250512 Beantwoording TV PvdA 250408 Aanhoudend dumpen van afval in wijken Methen en Zonnemaat
25-1000 250224 Beantwoording TV PvdA 250131 Afval in de wijk Methen
24-955 241008 Beantwoording TV PvdA 240701 Afval in de wijk Methen - vervolg
- 7 Mededelingen portefeuillehouders
Gelegenheid voor de portefeuillehouders om namens het college korte actuele en urgente mededelingen te doen.
- 8 Vragen aan het college
De leden van de commissie kunnen vragen stellen aan het college.
- 9 Sluiting

Agenda Commissie Ruimte 19 november 2025

Tijd	19:30 uur
Locatie	Raadzaal
Voorzitter	G.A. Stokman

1	Opening
2	Vaststellen agenda De commissie wordt gevraagd de agenda vast te stellen.
3	Vaststellen verslag vorige vergadering De commissie wordt gevraagd het verslag van de vergadering van 22 oktober jl. vast te stellen.
4	Z/25/500848 Kaders en uitgangspunten Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar Portefeuillehouder: Toon Albers <i>Voorgesteld besluit:</i> De raad wordt voorgesteld: - In te stemmen met de kaders en uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar "Voor een leefbaar, veilig en bereikbaar Zevenaar", namelijk: - Het hoofddoel: "een veilig mobiliteitssysteem dat de leefbaarheid versterkt en de bereikbaarheid waarborgt voor huidige en toekomstige inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Zevenaar". - Drie subdoelen en de voorgestelde volgorde: (1) Leefbaarder Zevenaar, (2) Verkeersveiliger Zevenaar, (3) Betere multimodale bereikbaarheid. - Een indeling in mobiliteitsmilieus: (a) centrum en stationsgebied, (b) overige bebouwde kom kern Zevenaar, (c) overige kernen inclusief landelijk gebied. - Het college opdracht te geven tot een nadere uitwerking van het Mobiliteitsprogramma met een investeringsplan en uitwerking van het parkeerbeleid. - Met ingang van het begrotingsjaar 2026 een structureel budget van € 40.000 beschikbaar te stellen voor eenvoudige maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

5	Z/25/502131 Vaststelling stedenbouwkundig plan project Slenterweg Portefeuillehouder: Aad van Orden <i>Voorgesteld besluit:</i> De raad wordt voorgesteld het stedenbouwkundig plan (d.d. 30 juni 2025) voor de woningbouwontwikkeling aan de Slenterweg in Zevenaar vast te stellen.
6	Agenderingsverzoeken commissie: agenderingsverzoek PvdA over het dumpen van afval De leden van de commissie kunnen agenderingsverzoeken aan de commissie voorleggen. De fractie van de PvdA heeft een agenderingsverzoek ingediend over het dumpen van afval. Portefeuillehouder: Bart Kagei
7	Mededelingen portefeuillehouders Gelegenheid voor de portefeuillehouders om namens het college korte actuele en urgente mededelingen te doen.
8	Vragen aan het college De leden van de commissie kunnen vragen stellen aan het college.
9	Sluiting

Zevenaar, 20 oktober 2025.
 Namens de Agendacommissie,
 Ellen Hondelink-Rinsma, commissiegriffier

Verslag commissie Ruimte 22 oktober 2025

Tijd	19:30 – 21:11 uur
Locatie	Raadzaal
Voorzitter	Glen Stokman
Aanwezigen	Frank Evers (CDA), Boudewijn van der Kroon (CDA), Peter Pollmann (Lokaal Belang), Louis Roelofsen (Lokaal Belang), Berno Stokman (VVD), Peter Vos (VVD), Micha van Aken (GroenLinks), Roy van Essen (WijZZ), Dorien Riswick-Keultjes (WijZZ), Erik Verkampen (D66), Linda Ruijs (D66), Maaïke Jansen (PvdA) en Geert Wieggers (PvdA)
Afwezigen	Lotte van der Velden (fractie Van der Velden), Henk Visser (Sociaal Zevenaar) en Martin Witjes (Ons Zevenaar)

1	Opening De voorzitter opent de vergadering om 19:30 uur.
2	Vaststellen agenda De commissie stelt de agenda ongewijzigd vast.
3	Vaststellen verslag vorige vergadering De commissie stelt het verslag van de vergadering van 10 september 2025 ongewijzigd vast.
4	Z/25/495875 2e Voortgangsrapportage 2025 Portefeuillehouder: Arthur Boone <i>Voorgesteld besluit:</i> De raad wordt voorgesteld : 1. de tweede voortgangsrapportage 2025 vast te stellen overeenkomstig het aangeboden ontwerp; 2. in te stemmen met 'stand van zaken' en 'voorstel raad' zoals bij de resultaten met een oranje status aangegeven; 3. het voordelig saldo van deze rapportage ten gunste brengen van het begrotingsresultaat 2025; 4. in te stemmen met het opheffen van zeven reserves, met een € 0,00 saldo, in verband met opschoning.

	<i>Toezegging:</i> Wethouder Van Orden zegt toe de raad te informeren over de stand van zaken/voortgang voor wat betreft de doorstroommakelaar (Pagina 94, 8.1.2) <i>Advies:</i> De commissie adviseert dit agendapunt als bespreekstuk te behandelen in de raadsvergadering van 28 oktober 2025.
5	Z/25/497405 Meerjarenbegroting 2026-2029 Portefeuillehouder: Arthur Boone <i>Voorgesteld besluit:</i> De raad wordt voorgesteld: 1. De meerjarenbegroting 2026-2029 vast te stellen overeenkomstig het aangeboden ontwerp; 2. In het begrotingsjaar 2026 een bedrag van € 2.148.000 te onttrekken aan de algemene reserve om de begroting sluitend te maken; 3. In te stemmen met het Meerjareninvesteringsplan (MJIP) voor de jaren 2026-2029; 4. In te stemmen om € 500.000 uit de bestemmingsreserve Duurzaamheid beschikbaar te stellen voor de verduurzaming van het dak van de Turmac Cultuurfabriek en hiervoor een kapitaallastenreserve "vervangen dakbedekking en zonnepanelen Turmac Cultuurfabriek" te vormen. <i>Toezegging:</i> Pagina 106 "investering duurzame vervanging dakbedekking en zonnepanelen": wethouders Kagei en Boone zeggen toe de raad te informeren over de reden van de vervanging van de dakbedekking en de zonnepanelen en waarom het gunstiger is om dit op een andere manier aan te pakken. Hierbij wordt ook uitgelegd wat dit betekent voor de postcodeactie voor bewoners in de buurt. <i>Advies:</i> De commissie adviseert dit agendapunt als bespreekstuk te behandelen in de raadsvergadering van 5 november 2025
6	Agenderingsverzoeken commissie Er zijn geen agenderingsverzoeken ingediend.
7	Mededelingen portefeuillehouders Er zijn geen mededelingen door de portefeuillehouders gedaan.
8	Vragen aan het college - Door de fractie van Lokaal Belang zijn schriftelijke vragen ter mondelinge

	beantwoording ingediend over "Voorwaarden Provinciale bijdrage doortrekking Witte Kruis". Wethouder Toon Albers heeft de vragen beantwoord bij de behandeling van agendapunt 4. - Door de fractie van Sociaal Zevenaar zijn schriftelijke vragen ter mondelinge beantwoording ingediend over "Verkeerslichten bij uitrit Zevenpoort aan het Hengelder". In verband met de afwezigheid van de fractie Sociaal Zevenaar is de commissie van oordeel dat de vragen schriftelijk door het college beantwoord kunnen worden. - Boudewijn van der Kroon (CDA) stelt een vraag over een eventuele heroverweging door het college van de bestemming van de Zweekhorst. Wethouder Aad van Orden beantwoordt de vraag. - Micha van Aken (GroenLinks) stelt een vraag over de voor omwonenden te verwachten overlast betreffende het bouwproject fase 2 Enghuizen Wethouder Aad van Orden beantwoordt de vraag.
9	Sluiting De voorzitter sluit de vergadering om 21:11 uur.

Aldus vastgesteld in de vergadering van de commissie Ruimte, gehouden op 19 november 2025.

De commissiegriffier,
Ellen Hondelink-Rinsma

De voorzitter,
Glen Stokman

Raadsvoorstel

onderwerp	Kaders en uitgangspunten Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar
zaaknummer	Z/25/500848
documentnummer	INT/25/1269844
portefeuillehouder	T. Albers
portefeuille	Verkeer en vervoer

1. Samenvatting

De gemeente Zevenaar staat de komende jaren voor grote ruimtelijke en mobiliteitsopgaven, onder meer door de ontwikkeling van woningbouw, uitbreiding van bedrijventerreinen, de ontwikkeling van het stationsgebied, de Fashion Outlet en de realisatie van ViA15. Dit vraagt om een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid waarin leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid centraal staan. In het Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar is de Omgevingsvisie Zevenaar 2040 uitgewerkt op het thema mobiliteit. Het is breed afgestemd met andere beleidsdomeinen binnen de gemeente en met partners in de regio en de provincie. Ruim 200 inwoners uit onze gemeente hebben via een enquête aangegeven hoe zij naar de mobiliteit in onze gemeente kijken. Het Mobiliteitsprogramma sluit het aan op lopende mobiliteitsonderzoeken en -projecten.

Het Mobiliteitsprogramma bevat een hoofddoel, drie subdoelen, een indeling in mobiliteitsmilieus en een uitvoeringsprogramma. De raad wordt gevraagd om de kaders en uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma vast te stellen. Dat betekent dat de raad de hoofdlijnen en randvoorwaarden bepaalt waarbinnen het Mobiliteitsprogramma wordt uitgevoerd. Het college werkt de beleidsregels en maatregelen uit en legt de financiële consequenties vervolgens ter besluitvorming aan de raad voor. Hiervoor wordt een investeringsplan opgesteld, dat als basis fungeert voor de jaarlijkse begrotingsbehandeling. Hiermee ontstaat duidelijkheid voor inwoners, ondernemers en partners en kunnen de komende jaren gerichte stappen worden gezet richting een leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar Zevenaar.

2. Raadsvoorstel

Wij vragen de raad om:

1. In te stemmen met de kaders en uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar "Voor een leefbaar, veilig en bereikbaar Zevenaar", namelijk:
 - a. het hoofddoel: "een veilig mobiliteitssysteem dat de leefbaarheid versterkt en de bereikbaarheid waarborgt voor huidige en toekomstige inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Zevenaar";
 - b. drie subdoelen en de voorgestelde volgorde: (1) Leefbaarder Zevenaar, (2) Verkeersveiliger Zevenaar, (3) Betere multimodale bereikbaarheid;
 - c. een indeling in mobiliteitsmilieus: (a) centrum en stationsgebied, (b) overige bebouwde kern Zevenaar (c) overige kernen inclusief landelijk gebied;
2. Het college opdracht te geven tot een nadere uitwerking van het Mobiliteitsprogramma met een investeringsplan.
3. Met ingang van het begrotingsjaar 2026 een structureel budget van €40.000 beschikbaar te stellen voor eenvoudige maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

3. Waarom naar de raad

Het Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar is een omgevingsprogramma onder de Omgevingswet. In een omgevingsprogramma geeft de gemeente aan hoe onderdelen van de omgevingsvisie (Zevenaar 2040, Stad, dorpen en landschap in balans) gerealiseerd worden. Het college van B&W (hierna: het college) is bevoegd om conform artikel 3.4 van de Omgevingswet omgevingsprogramma's vast te stellen. Rond mobiliteit acht het college het wenselijk om nadere kaders te bepalen om tot realisatie van ambities en doelen over te gaan. Het vaststellen van kaders is een bevoegdheid van de raad. Om deze reden vraagt het college aan de raad om met de kaders en uitgangspunten van het mobiliteitsprogramma in te stemmen. Op basis hiervan kan het college de maatregelen uitwerken om binnen de kaders de doelstellingen te realiseren en het complete mobiliteitsprogramma inclusief maatregelen vast te stellen. Hiermee wordt aangesloten bij de Omgevingswet. Daarbij merken we op dat omgevingsprogramma's nieuw zijn voor gemeenten en dat we in Zevenaar met het mobiliteitsprogramma voor het eerst ervaring op doen met dit instrument.

Door de hiervoor genoemde werkwijze te volgen ontstaat er helderheid over de rolverdeling tussen raad en college: de raad stelt de hoofdlijnen en financiële kaders vast, het college werkt de maatregelen uit en legt bij substantiële investeringen de financiële consequenties opnieuw aan de raad voor. Dit versterkt de transparantie en bestuurlijke voorspelbaarheid.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad m.b.t. Mobiliteitsprogramma:

- Omgevingsvisie vastgesteld op 25 juni 2025 (met onder andere Bouwsteenkaart Mobiliteit bij Omgevingsvisie Zevenaar 2024);
- Beeldvormende sessie Mobiliteitsprogramma 3 september 2025.

4. Doelstelling en beoogd resultaat

Het doel is om een samenhangend mobiliteitsprogramma vast te stellen dat richting geeft aan de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Het beoogde resultaat is een helder kader dat de basis vormt voor beleidsregels en maatregelen die bijdragen aan een leefbaar, veilig en bereikbaar Zevenaar.

5. Argumenten en alternatieven

Argumenten

1.1 Instemmen met de kaders en uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma geeft richting aan de verdere uitwerking

De kaders en uitgangspunten zijn een uitwerking van het thema mobiliteit in de omgevingsvisie. Deze kaders en uitgangspunten zijn doorontwikkeld op basis van een uitgebreid intern en extern participatieproces. Het sluit tevens aan op het nationale en provinciale mobiliteitsbeleid. Daarmee is het hoofddoel niet alleen beleidsmatig juist, maar ook breed gedragen.

De drie subdoelen – leefbaarheid, verkeersveiligheid en multimodale bereikbaarheid – zijn geformuleerd op basis van de omgevingsvisie en de participatie. Ze sluiten aan bij de belangrijkste wensen en zorgen die naar voren kwamen. Door ze in een bewuste volgorde vast te stellen, ontstaat een duidelijke prioritering die richting geeft aan keuzes in uitvoering en investering. Het feit dat de subdoelen breed gedragen zijn, zorgt voor bestuurlijke en maatschappelijke legitimiteit.

De onderverdeling in mobiliteitsmilieus: (a) centrum en stationsgebied, (b) overige bebouwde kom kern Zevenaar, (c) overige kernen inclusief landelijk gebied, geeft de mogelijkheid om het mobiliteitsbeleid



gebied specifiek te maken. Zo biedt het de mogelijkheid om in het centrum en stationsgebied een lagere parkeernorm toe te passen, dan in het landelijk gebied.

2.1 De kaders en uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma vragen om een verdere concretisering in de vorm van een investeringsplan

Het is van belang dat er voortvarend invulling wordt gegeven aan de mobiliteitsopgaven in Zevenaar. In een 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. Op die manier kan de Raad een integrale afweging maken van de investeringen. Op korte termijn is er behoefte aan een uitwerking van het parkeerbeleid, onder andere in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen zoals Enghuizen fase 2. In de parkeernota worden de beleidslijnen vanuit het Mobiliteitsprogramma doorvertaald en wordt per mobiliteitsmilieu een differentiatie aangebracht in de te hanteren parkeernormen.

Verdere ambities en projecten die voortkomen uit de doelstellingen zijn onder meer:

- Voetgangersvoorzieningen, zoals oversteekplaatsen verbeteren. Daarmee verbetert ook de toegankelijkheid bijvoorbeeld voor mensen met een beperking.
- Verder investeren in het hoofdfietsnetwerk door bestaande fietspaden te verbeteren en nieuwe fietspaden te realiseren. We denken daarbij aan het verlengen van de doorfietsroutes F12 richting Didam en De Liemers richting Duitsland).
- Behoud en streven naar verbetering van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld: de buurtbus, een bus via de doorgetrokken A15 richting Nijmegen en de OV bereikbaarheid van het oostelijk deel van Zevenaar met in de toekomst veel nieuwe woningen en nieuwe bedrijvigheid.
- In het kader van het verbeteren van de leefbaarheid en de verkeerveiligheid zal voor een aantal hoofdwegen worden verkend om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur.
- We werken de maatregelen uit voor de grootste knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid: T-splitsing Noordeinde – Lentemorgen, uitrit parkeervoorziening Kampsingel en rotonde Arnhemseweg– Wilhelminalaan.

3.1 Een jaarlijks budget ten behoeve van verkeersveiligheid vergroot de daadkracht en slagkracht

Verkeersveiligheid is een van de meest genoemde thema's in participatie met inwoners en partners. Een jaarlijks budget van €40.000 maakt het mogelijk om snel eenvoudige maatregelen te treffen voor het verbeteren van objectieve verkeersveiligheid en versterken van het gevoel van verkeersveiligheid. Tevens biedt het de mogelijkheid om snel in te spelen op signalen en knelpunten uit de samenleving.

Alternatieven

1.1 Geen Mobiliteitsprogramma vaststellen

Gezien de (grootschalige) ruimtelijke projecten die de komende jaren in Zevenaar worden ontwikkeld en de toenemende druk op de ruimte (denk ook aan hittestress, klimaatbestendig) moeten er keuzes gemaakt worden hoe we om willen gaan met mobiliteit. Geen helder kader betekent dat er meer ad hoc maatregelen worden getroffen, waardoor de leefbaarheid en veiligheid verder onder druk komen te staan.

2.1 Geen nadere uitwerking in de vorm van een investeringsplan en parkeerbeleid

Hiermee blijft het alleen een papieren plan en leidt het niet tot een gestructureerde uitwerking in maatregelen. In de gebiedsontwikkelingen kan er zonder nieuw parkeerbeleid geen maatwerk worden geleverd.

3.1 Geen structureel budget reserveren

Dit beperkt de daadkracht en slagkracht van de gemeente om snel en concreet in te spelen op verkeersveiligheidsknelpunten.

6. Hoe gaan we dat bereiken en is evaluatie nodig?

Het college werkt de maatregelen uit binnen de vastgestelde kaders van het Mobiliteitsprogramma. Daarbij wordt aangesloten bij de drie subdoelen: leefbaarheid, verkeersveiligheid en multimodale bereikbaarheid. In de uitwerking worden zowel locatie specifieke maatregelen als niet-locatie specifieke maatregelen (zoals gedragsmaatregelen of beleidsregels) opgenomen. Daarnaast zijn er enkele subdoel overstijgende maatregelen zoals het nieuwe parkeerbeleid.

Voor de uitvoering wordt een investeringsplan opgesteld inclusief een financieel overzicht. Het investeringsplan wordt jaarlijks geactualiseerd als basis voor de jaarlijkse begrotingsbehandeling en wordt op die manier ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. Hiermee houdt de raad grip op de grotere financiële keuzes, terwijl er flexibiliteit blijft voor het college om kleinere maatregelen snel en efficiënt te realiseren.

Evaluatie vindt plaats in de reguliere voortgangsrapportages over de uitvoering van de Omgevingsvisie en bij actualisatie van het investeringsplan/uitvoeringsprogramma.

7. Klimaat en duurzaamheid

In de omgevingsvisie is de ambitie verwoord om een klimaatneutrale gemeente te worden in de toekomst. Binnen het Mobiliteitsprogramma is hier invulling aan gegeven door duurzame vervoerswijzen zoals de fiets te stimuleren. Bijvoorbeeld door het fietsnetwerk verder uit te bouwen. Ook voor de voetganger (looproutes), openbaar vervoer (op niveau houden) en auto (faciliteiten elektrisch laden) worden maatregelen uitgewerkt.

8. Communicatie

De Omgevingswet kent bij omgevingsprogramma de verplichting om aan te geven hoe aan participatie vorm is gegeven. Voor het mobiliteitsprogramma hebben we inwoners bevestigd met een enquête en zijn gesprekken gevoerd met belangenorganisaties. Daarbij hebben we aangesloten bij de participatieleidraad Zevenaar. Ook bij de uitwerking van maatregelen wordt participatie georganiseerd, zodat belanghebbenden vroegtijdig kunnen meedenken en meedoen. Het Mobiliteitsprogramma wordt hiervoor via de gebruikelijke kanalen gedeeld met inwoners, dorpsraden, ondernemers en regionale partners.



9. Kosten, baten en dekking

Voor eenvoudige maatregelen ten behoeve van verkeersveiligheid wordt jaarlijks €40.000 gereserveerd. Deze kosten moeten een aanvulling vormen op het bestaande budget voor mobiliteit. In de begroting 2026 is hiervoor structurele dekking opgenomen.

Na de uitwerking van de maatregelen, binnen de vastgestelde kaders, legt het college de financiële consequenties vervolgens ter besluitvorming aan de raad voor. Voor grotere en complexere maatregelen komt het college afzonderlijk met een raadsvoorstel en financiële onderbouwing.

10. Bijlagen

De volgende bijlagen horen bij dit voorstel:

Volgorde	Documentnummer	Naam
1.	INT/25/1269852	Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar

Burgemeester en wethouders van Zevenaar

De secretaris
Danielle Jansen

De burgemeester
Lucien van Riswijk

Raadsbesluit

onderwerp	Kaders en uitgangspunten Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar
zaaknummer	Z/25/500848
documentnummer	INT/25/1269844

De raad van de gemeente Zevenaar:

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Zevenaar

gelet op artikel 2.2 en artikel 3.4 van de Omgevingswet

overwegende dat;

- Het mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar een uitwerking is van het thema mobiliteit in de omgevingsvisie "Voor een leefbaar, veilig en bereikbaar Zevenaar";
- Het programma het resultaat is een uitgebreid participatieproces (intern en extern);
- Het programma aansluit op het nationale en provinciale mobiliteitsbeleid. Daarmee is het hoofddoel niet alleen beleidsmatig juist, maar ook breed gedragen;
- Het van belang is dat er voortvarend invulling wordt gegeven aan de mobiliteitsopgaven in de gemeente Zevenaar en daarom een investeringsplan wordt opgesteld als nadere uitwerking van het mobiliteitsprogramma;
- Op korte termijn er behoefte is aan een uitwerking van het parkeerbeleid, onder andere in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen. In deze parkeernota worden de beleidslijnen vanuit het Mobiliteitsprogramma doorvertaald en wordt per mobiliteitsmilieu een differentiatie aangebracht in de te hanteren parkeernormen;
- Verkeersveiligheid een van de meest genoemde thema's is in participatie met inwoners en partners. Een jaarlijks budget van €40.000 maakt het mogelijk om snel eenvoudige maatregelen te treffen voor het verbeteren van objectieve verkeersveiligheid en versterken van het gevoel van verkeersveiligheid.



besluit:

1. In te stemmen met de kaders en uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar “Voor een leefbaar, veilig en bereikbaar Zevenaar”, namelijk:
 - a. Het hoofddoel: “een veilig mobiliteitssysteem dat de leefbaarheid versterkt en de bereikbaarheid waarborgt voor huidige en toekomstige inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Zevenaar”.
 - b. Drie subdoelen en de voorgestelde volgorde: (1) Leefbaarder Zevenaar, (2) Verkeersveiliger Zevenaar, (3) Betere multimodale bereikbaarheid.
 - c. Een indeling in mobiliteitsmilieus: (a) centrum en stationsgebied, (b) overige bebouwde kern Zevenaar, (c) overige kernen inclusief landelijk gebied.
2. Het college opdracht te geven tot een nadere uitwerking van het Mobiliteitsprogramma met een investeringsplan en uitwerking van het parkeerbeleid.
3. Met ingang van het begrotingsjaar 2026 een structureel budget van €40.000 beschikbaar te stellen voor eenvoudige maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Zevenaar, gehouden op 26 november 2025.

De griffier
Lennart Sluis

De burgemeester
Lucien van Riswijk



Mobiliteitsprogramma gemeente Zevenaar

Voor een leefbaar, veilig en bereikbaar
Zevenaar

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectteam Goudappel

Projectteam opdrachtgever

Status

© Copyright Goudappel BV 1-10-25

Gemeente Zevenaar

Mobiliteitsprogramma Zevenaar

018581.20251001.R1.01

1 oktober 2025

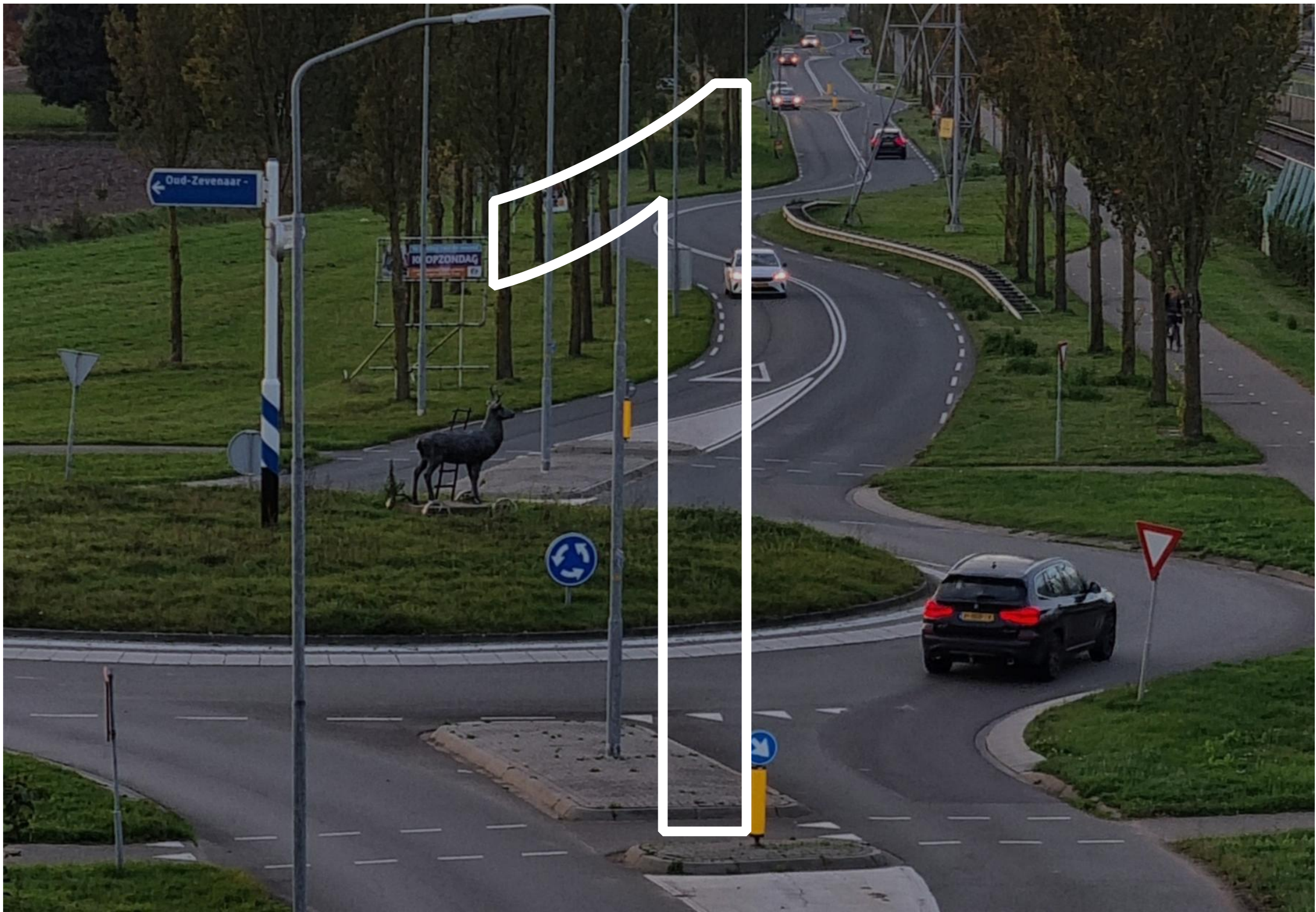
Floris Frederix, Aron Vossebeld, Suzanne Lansbergen

Malou Friedhoff, Arjan ter Haar, Willem Scheper,
Gerda Niemeijer

Concept

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5	4. Niet locatie specifieke maatregelen	28
1.1 Waaron een mobiliteitsprogramma?	5	4.1 Leefbaarder Zevenaar	28
1.2 Wat is de aanpak?	6	4.2 Verkeersveiliger Zevenaar	31
1.3 Leeswijzer	7	4.3 Betere multimodale bereikbaarheid	34
2. Bevindingen inventarisatie	9	5. Locatie specifieke maatregelen	38
2.1 Resultaten feiten en cijfers	9	5.1 Voetganger	38
2.2 Resultaten beleidsanalyse	13	5.2 Fiets	41
2.3 Resultaten bewonersenquête	15	5.3 Openbaar vervoer	45
2.4 Netwerkanalyse: welke opgaven verwachten we tot 2040	17	5.4 Gemotoriseerd verkeer	47
2.5 Hoofdpunten inventarisatie	18		
3. Ambities en doelen	20	6. Vervolg	54
3.1 Mobiliteit in de Omgevingsvisie gemeente Zevenaar 2040	20		
3.2 Doelen mobiliteitsprogramma	23		



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.

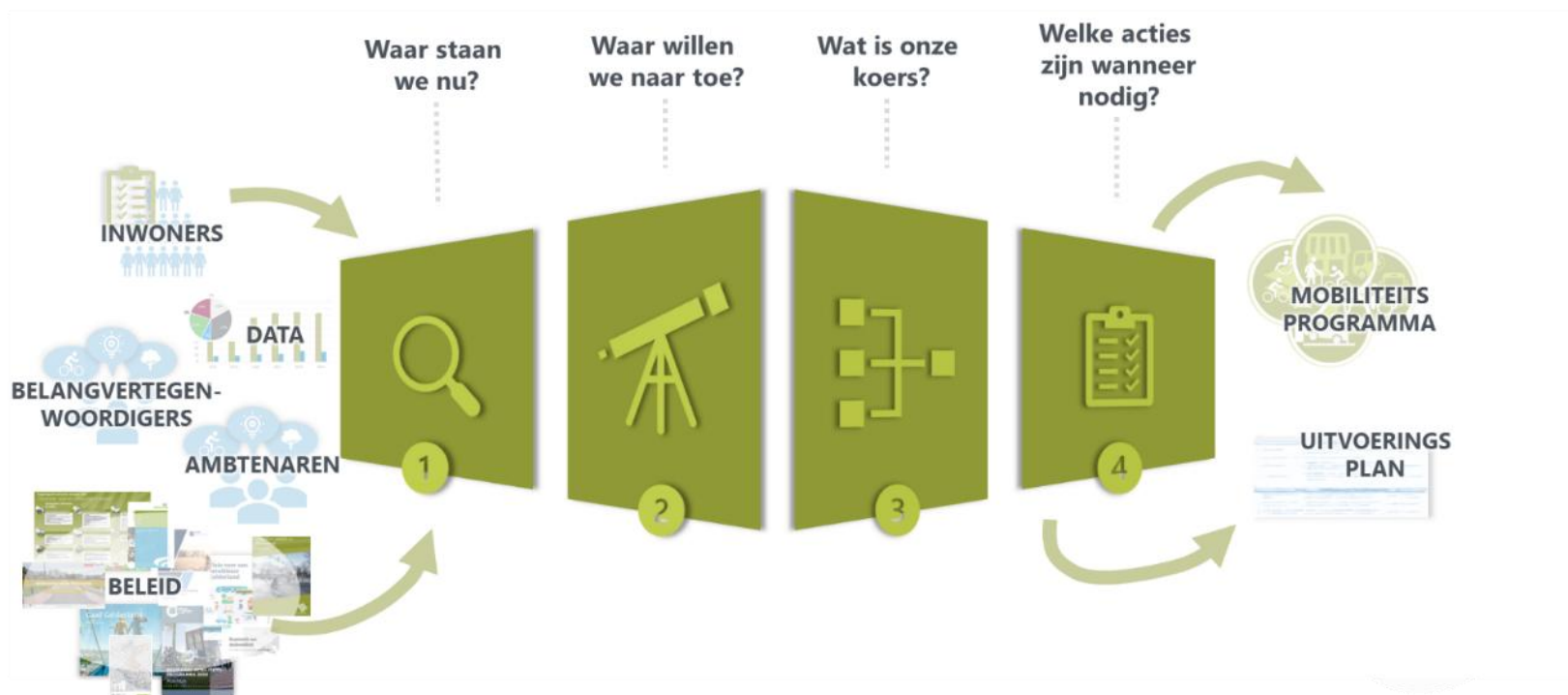
Dit mobiliteitsprogramma is een programma in de geest van de Omgevingswet en dus een uitwerking van de Omgevingsvisie Gemeente Zevenaar 2040, waarin een uitwerking van alle mobiliteitsthema's en netwerken is opgenomen, inclusief een uitvoeringsplan, dat 2040 als tijdshorizon heeft.

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 | <i>Waar staan we nu?</i> |
| Stap 2 | Thema's en doelen | <i>Waar willen we naartoe?</i> |
| Stap 3 | Mobiliteitsbeleid | <i>Wat is onze koers?</i> |
| Stap 4 | Maatregelen | <i>Welke acties zijn nodig?</i> |

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.





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.

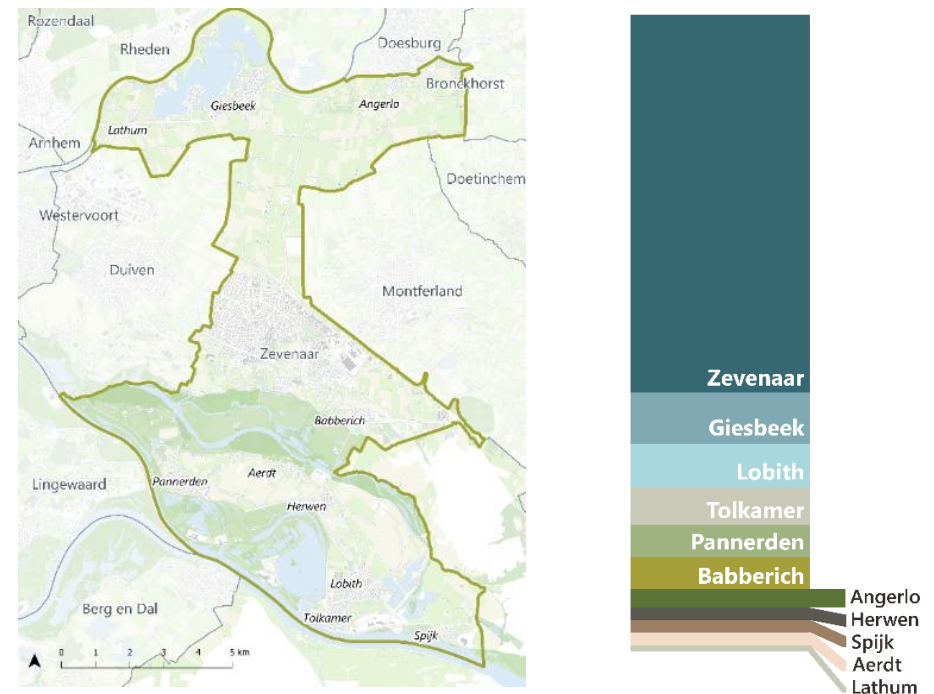
2.1 Resultaten feiten en cijfers

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.

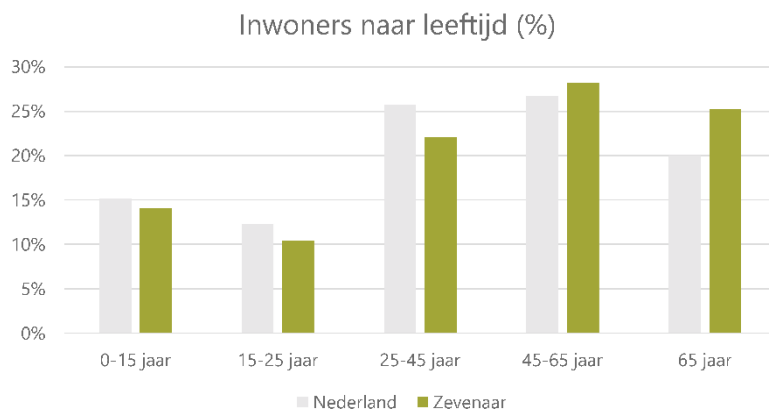
Op 1 januari 2024 telt gemeente Zevenaar 45.041 inwoners. Het aantal inwoners is tussen 2016 en 2023 sterk gegroeid. Sinds 2023 lijkt de groei te zijn gestagneerd. Het merendeel van de inwoners van de

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.

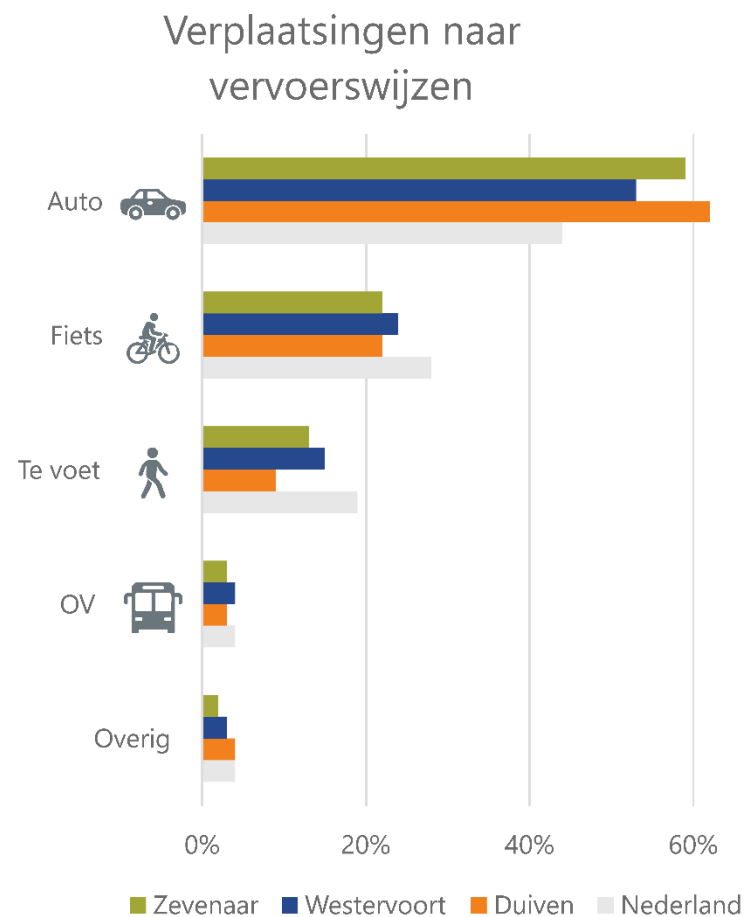


Figuur 2.2: aandeel van de bevolking in een leeftijdsklasse, vergeleken met het Nederlands gemiddelde

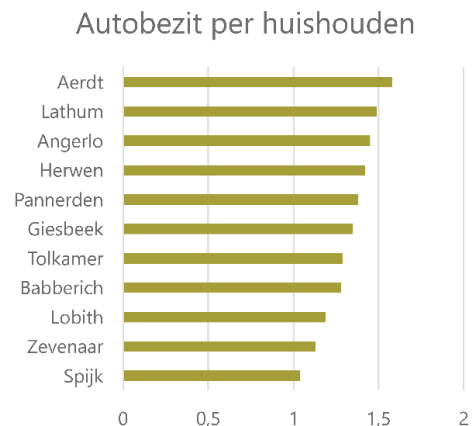
- De meeste dorpskernen hebben een (beperkt) aanbod van dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt, sportvoorzieningen en een (basis)school. De grotere kernen zoals Lobith, Tolkamer en Giesbeek hebben een volwaardig voorzieningenniveau. Kleinere kernen zoals Spijk, Aerdt en Angerlo zijn hiervoor afhankelijk 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 Aerd, 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

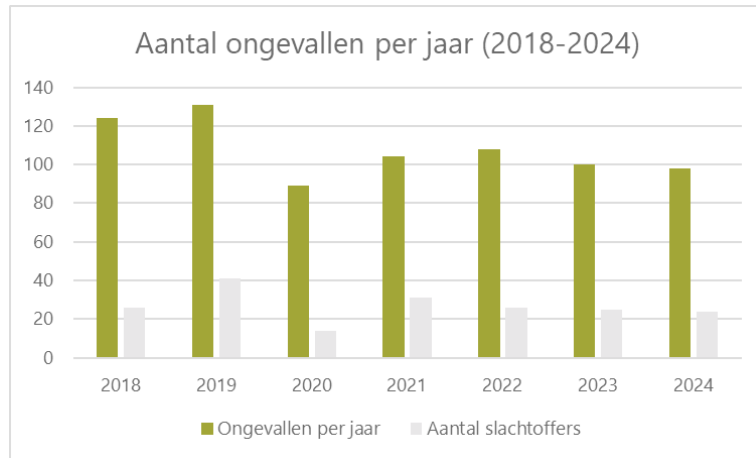
- Zevenaar is goed bereikbaar en multimodaal (auto, trein, bus en fiets) verbonden met de regio, waaronder Arnhem, Doetinchem en Duiven.
- De kleinere dorpskernen in de gemeente Zevenaar hebben met name met het openbaar vervoer een slechte bereikbaarheid. Ook de bereikbaarheid met de auto is doorgaans slechter doordat de aansluiting op de A12 verder weg is.
- Met een fietsscore van 3,8 staat Zevenaar op de 28^e plek van alle gemeenten in Nederland in de verkiezing van de fietsgemeente van de Fietzersbond. 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, Aerd 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

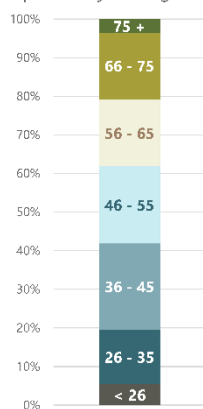


Verkeersveiligheid



Toegankelijkheid

Aantal respondenten
per leeftijdscategorie



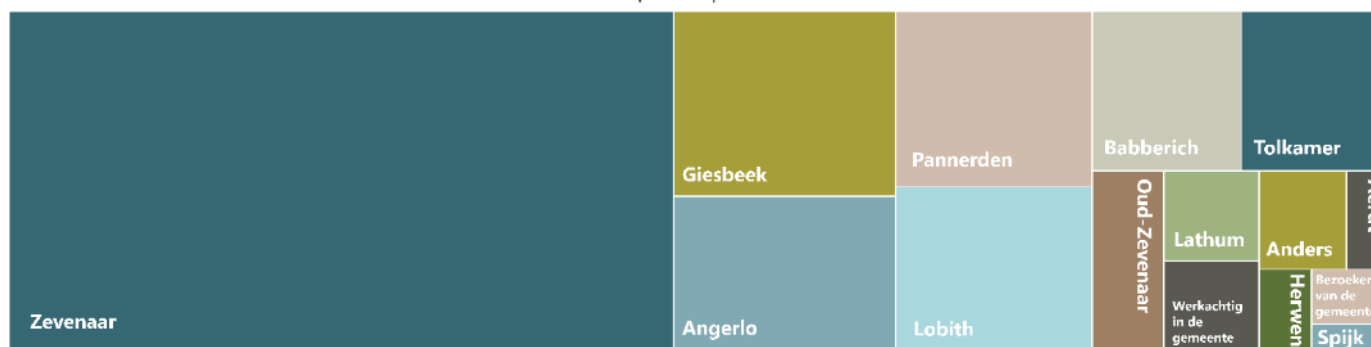
2.3 Resultaten bewonersenquête

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.

Woonplek respondenten



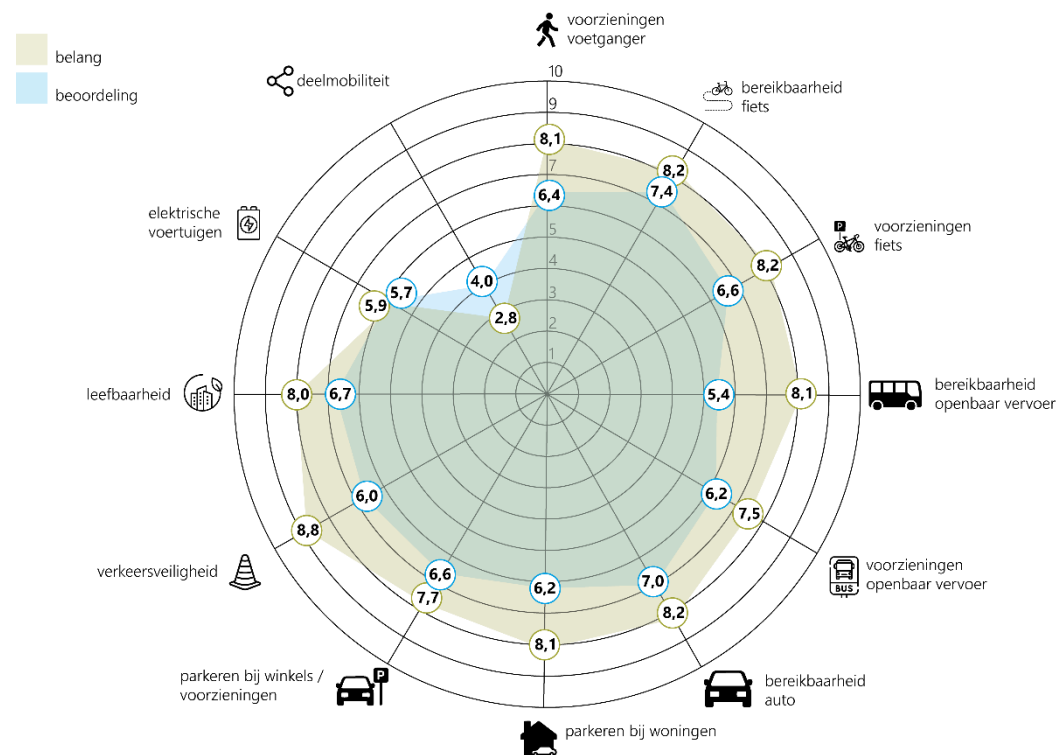
Wat zijn de belangrijkste mobiliteitsthema's?

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), gevolgd 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 bereikbaarheid 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. 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.

5



Een klimaatneutrale gemeente

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

6



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.

7



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.
- Fietzers 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.

8



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 *beter, meer, efficiënter en veiliger*. 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 GVP. 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.

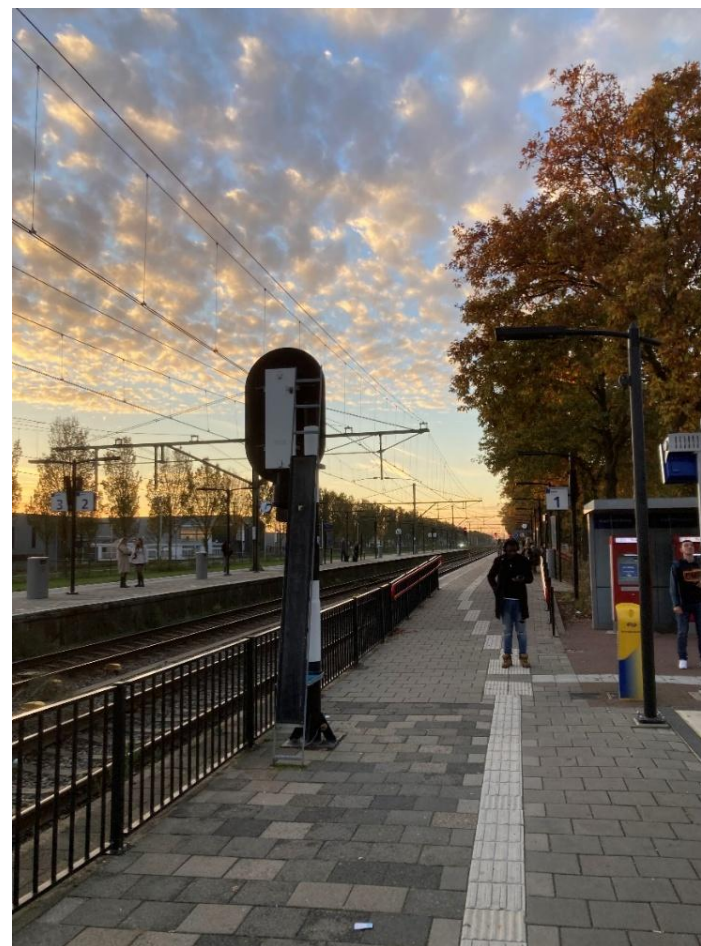
Ambitie per mobiliteitsmilieu

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'**

<i>Subdoelstellingen</i>	<i>Principes</i>	<i>Toelichting</i>
1. Leefbaarder Zevenaar 	• Er wordt meer ruimte gemaakt voor groen en er wordt minder ruimte gebruikt voor parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom. • Het aandeel doorgaande autoritten op het onderliggend wegennet binnen de bebouwde kom laat een dalende trend zien. • Het aandeel fiets- en OV-gebruik laat een stijgende lijn zien.	• Minder ruimte voor autobezit en autogebruik zorgt ervoor dat er meer ruimte overblijft voor verblijfskwaliteit zoals ontmoetingsplekken en groenvoorzieningen. • 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. • 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. • Bij gevoelens van verkeersonveiligheid handelen we volgens een gestandaardiseerde aanpak.	• Verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid • 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

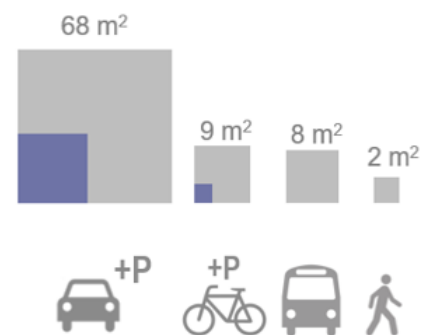
- We zetten in op goede overdekte fietsenstallingen bij het station, sportvoorzieningen en OV-knooppunten die voorzien zijn van het 'Fietsparkeur' kenmerk¹.
- We sluiten aan bij regionale campagnes gericht op het fietsgebruik van inwoners, werknemers en werkgevers, zoals *Slim & Schoon Onderweg*.

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 verblijfsruimte 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).

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.



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 belangrijkste 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

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 volgen 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 plaatsvinden. 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):

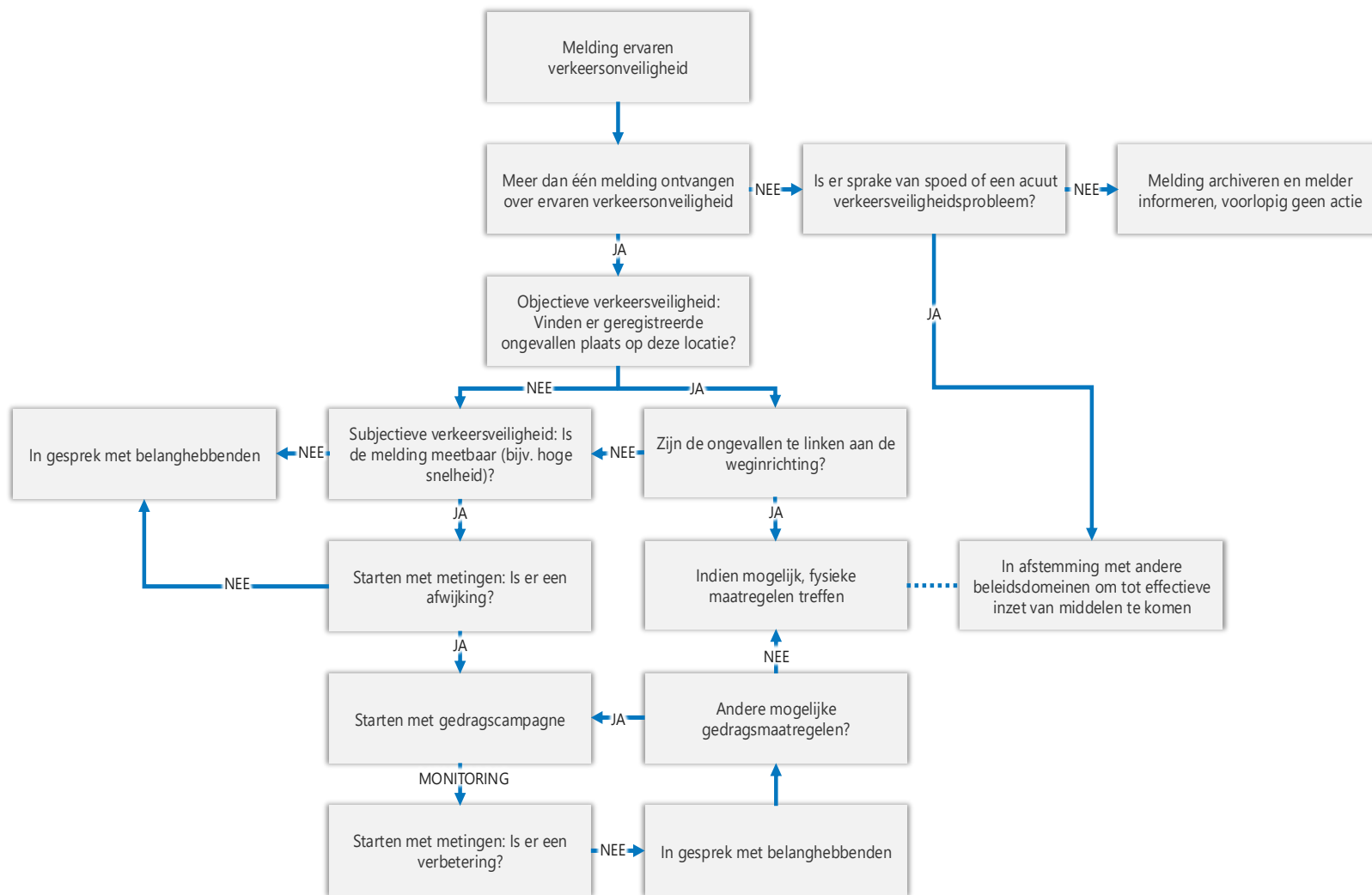
- We kijken naar de objectieve verkeersveiligheid. Vinden er op deze locatie veel ongevallen plaats (die ook geregistreerd worden)? En voldoet de weginrichting in combinatie met het gebruik van de weg?
- Als er ongevallenconcentraties zijn en deze zijn het gevolg van de weginrichting, dan kijken we in 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;
- Rtonde 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 éézijdig 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 klimaat aanpak 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

mobilitieithub 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 dienstregelingen 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

Centrum
Bibberich 6

Doesburg 12

Arnhem 12

5. Locatie specifieke maatregelen

5.1 Voetganger

5.1.1 Netwerk

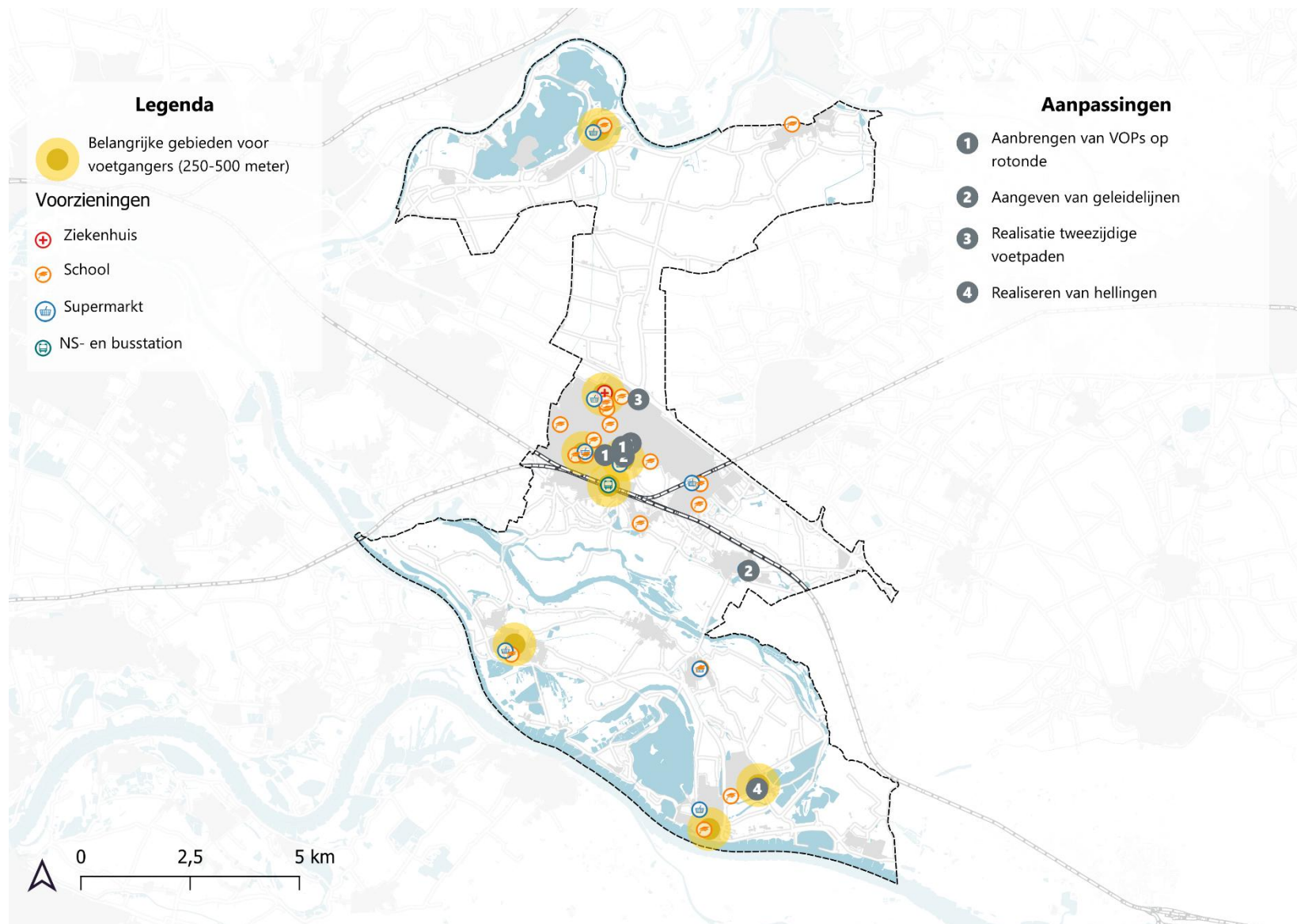
Bijna alle verplaatsingen, zowel functioneel als recreatief, beginnen en eindigen met lopen. Iedereen moet daarom overal te voet kunnen komen. Sommige gebieden worden echter intensiever door voetgangers gebruikt, zoals plekken waar mensen winkelen of overstappen op het openbaar vervoer. In deze gebieden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

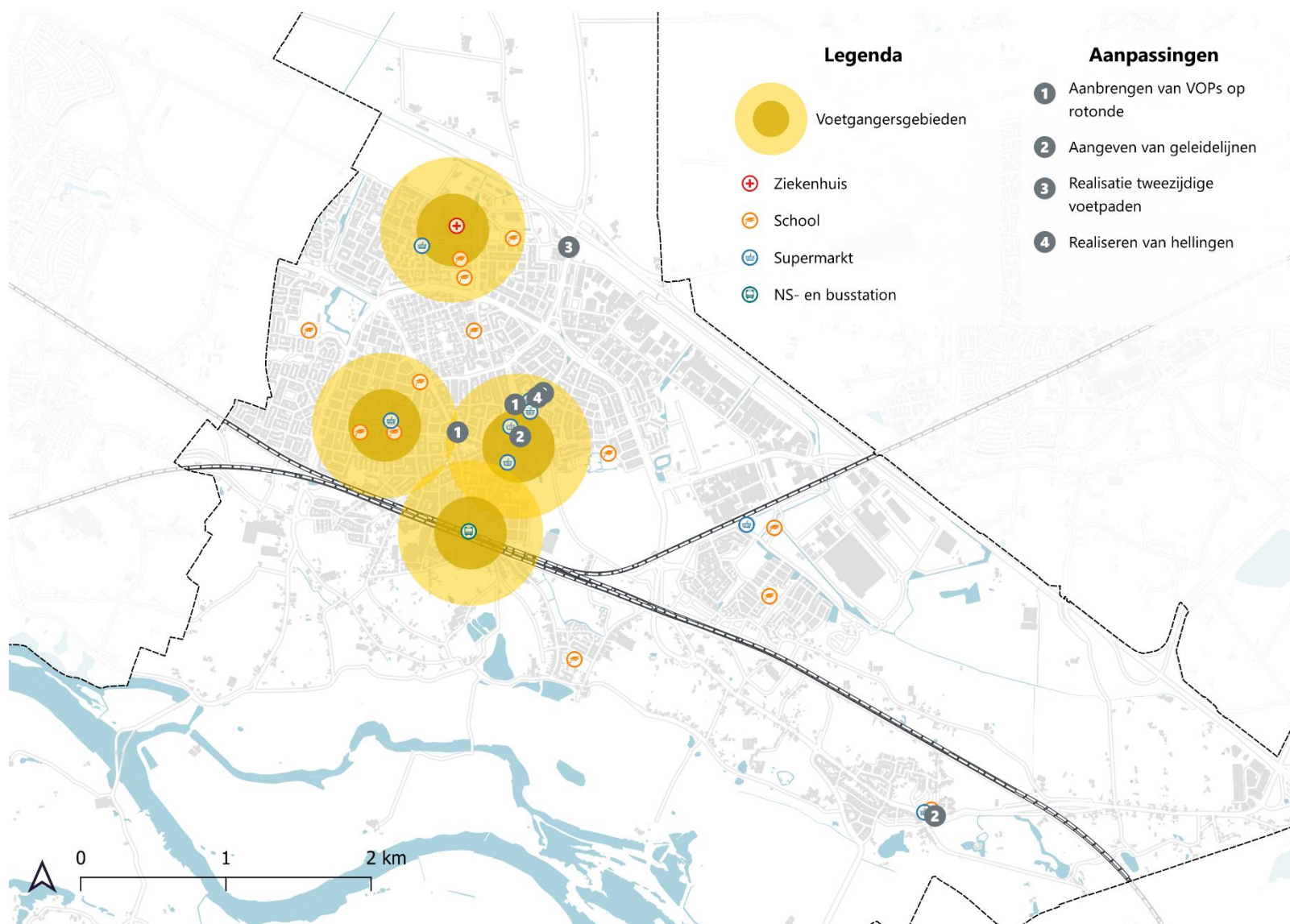
5.1.2 Gewenste aanpassingen

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 Rtonde Arnhemseweg – Julianalaan – Wilhelminalaan rotonde Arnhemseweg-Julianalaan-Wilhelminalaan (inclusief een vrijliggend fietspad rond de rotonde).





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.
- Veiligheid: 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.

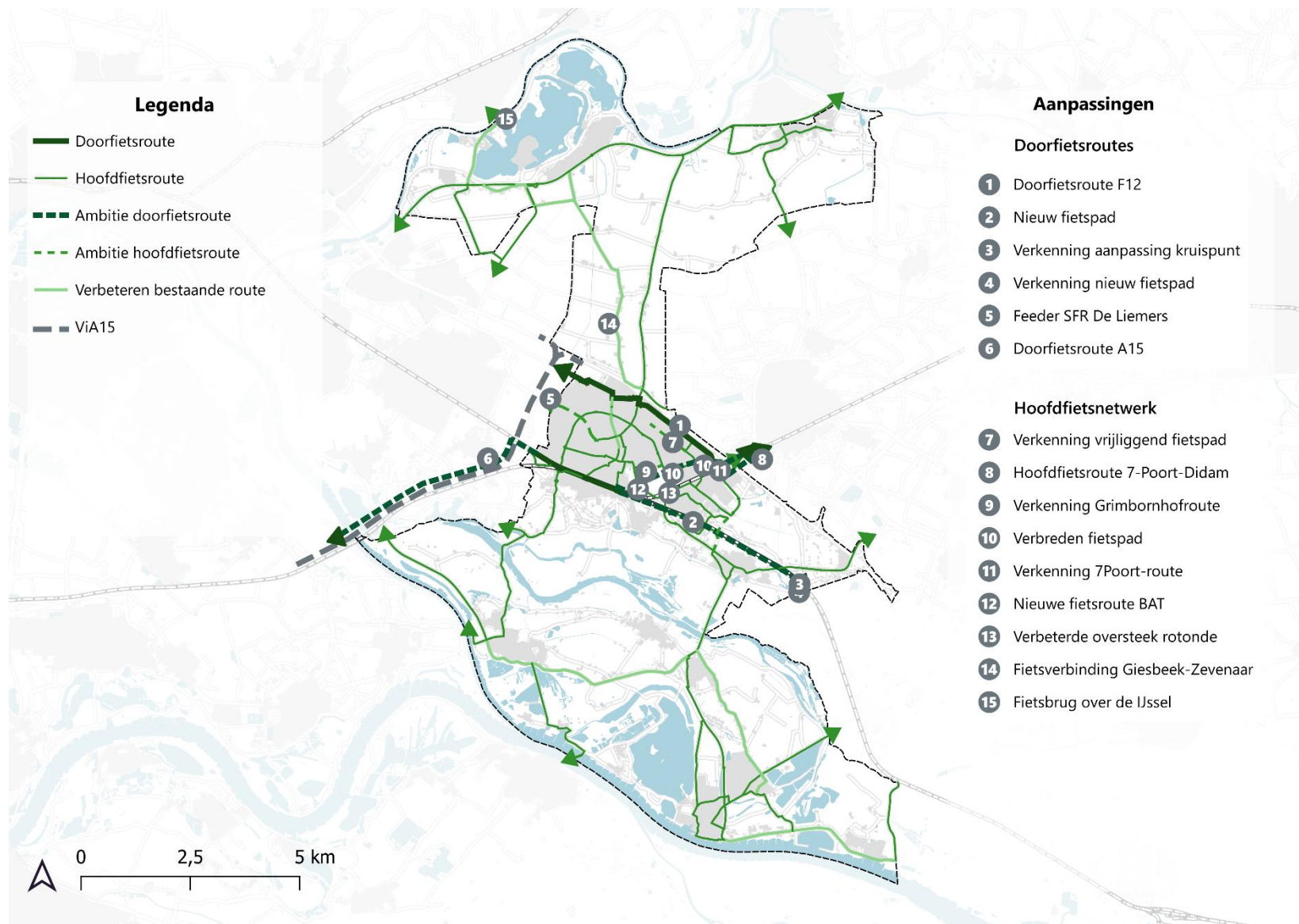
Doorfietsroutes

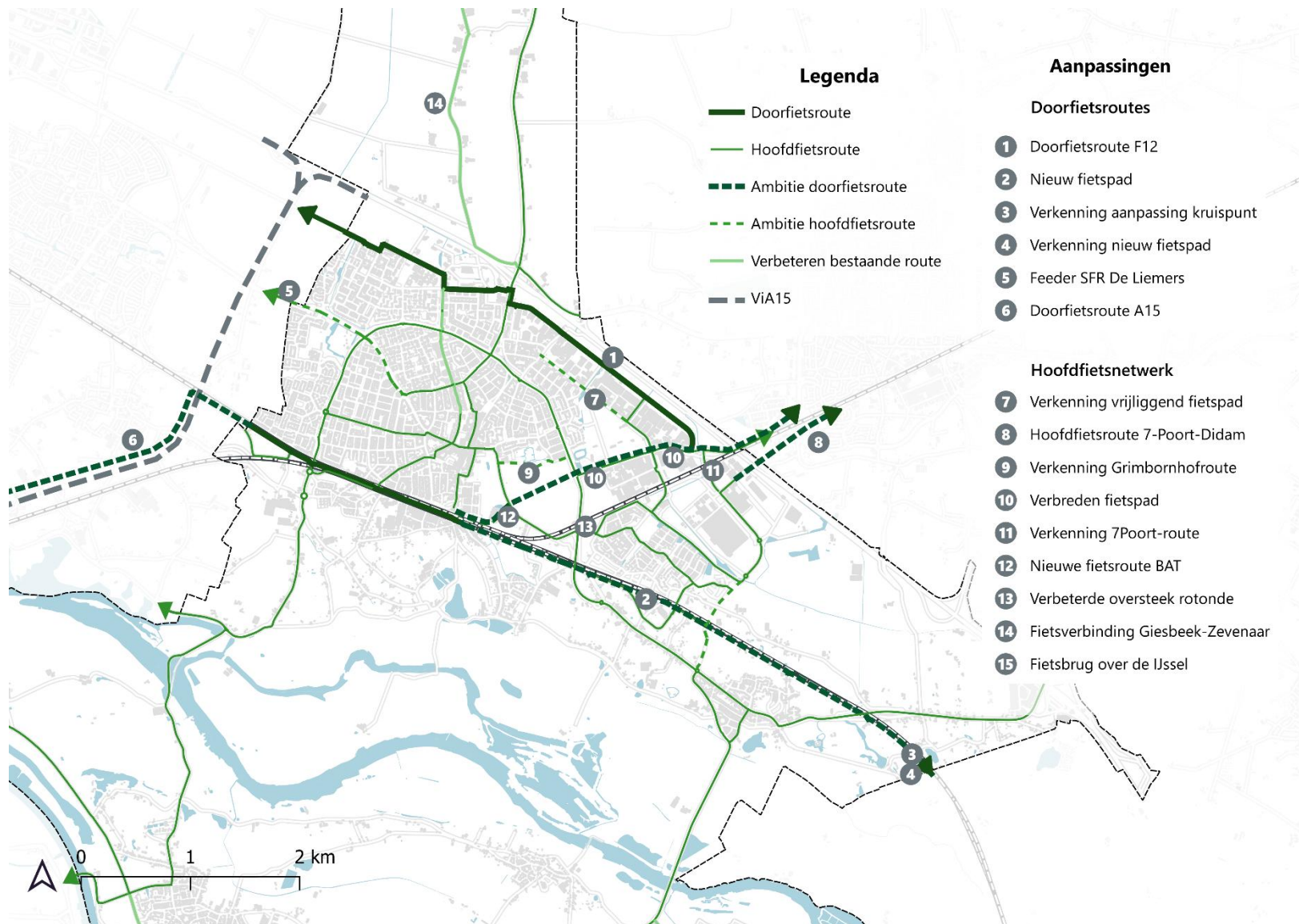
- Doorfietsroute F12
 - Verlengen doorfietsroute F12 richting Didam en Doetinchem (F18) (Regio Achterhoek, Achterhoek-Liemerspad).
 - Fietsverbinding (feeder) vanaf station Zevenaar via de stadskern (Schievestraat, Lentemorgen, Platanenlaan) aansluiten op doorfietsroute F12.
 - We onderzoeken naar aansluitingsvormen 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 Tengenelwaard;
 - Fietsverbinding verbeteren Tolkamer / Lobith – station Elten.
 - Fietsverbinding verbeteren Pannerden – Zevenaar





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 wegcategorisering, woningbouw en sociale voorzieningen.

5.3.2 Gewenste aanpassingen

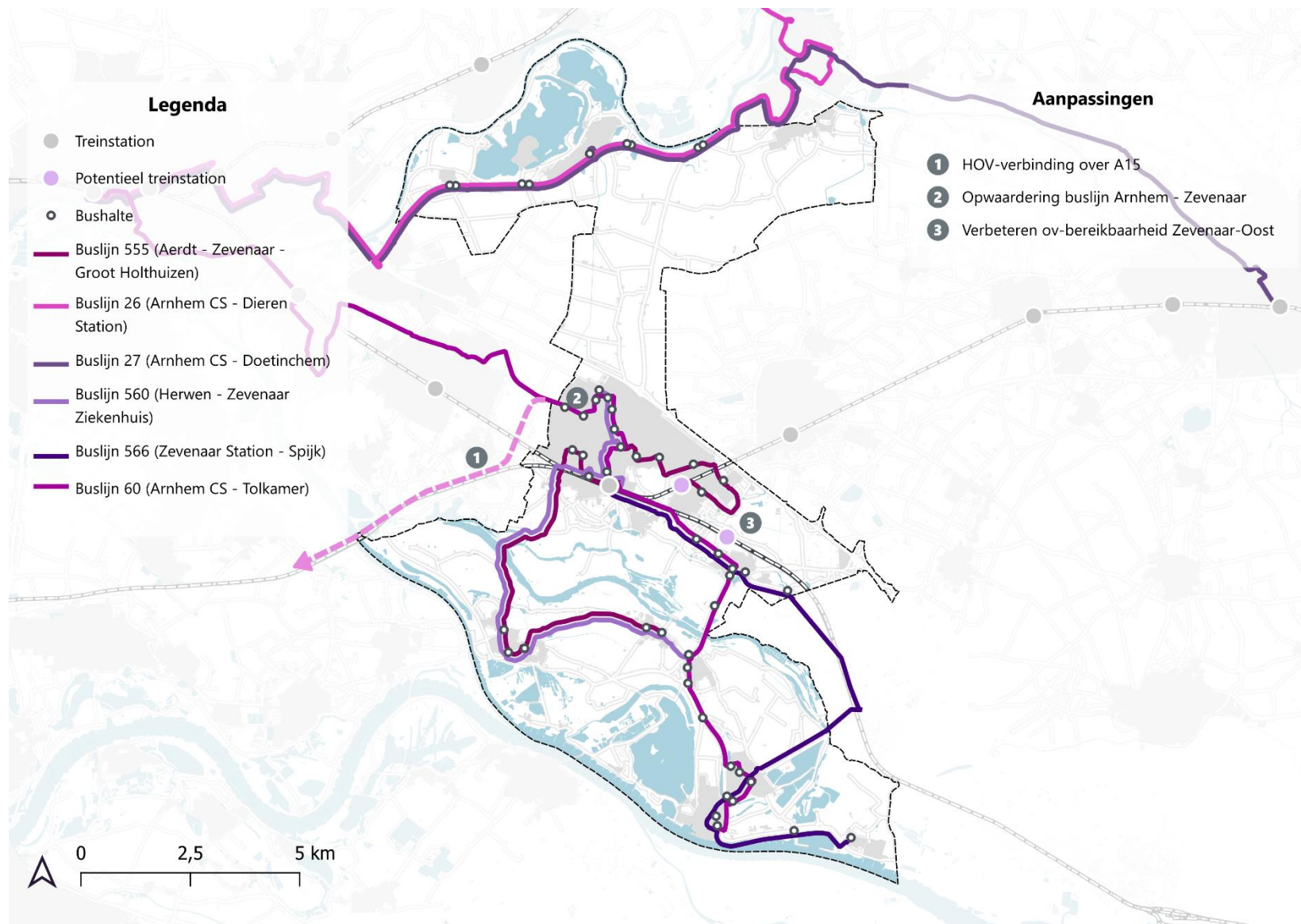
Ter verbetering van het OV-netwerk (en dus een verbetering van de multimodale bereikbaarheid) zijn de volgende aanpassingen gewenst.

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



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.

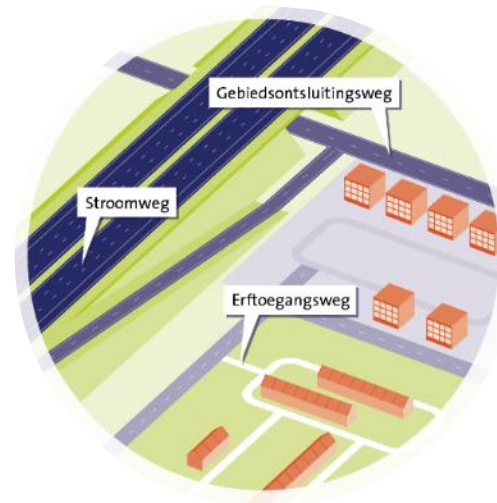
Uitgangspunten wegencategorisering

Een weg is in balans als vormgeving, functie en gebruik op elkaar aansluiten. Dit sluit aan bij de principes van Duurzaam Veilig², 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.

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.

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

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 verkeersveiligheid 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 Industrierrein 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.

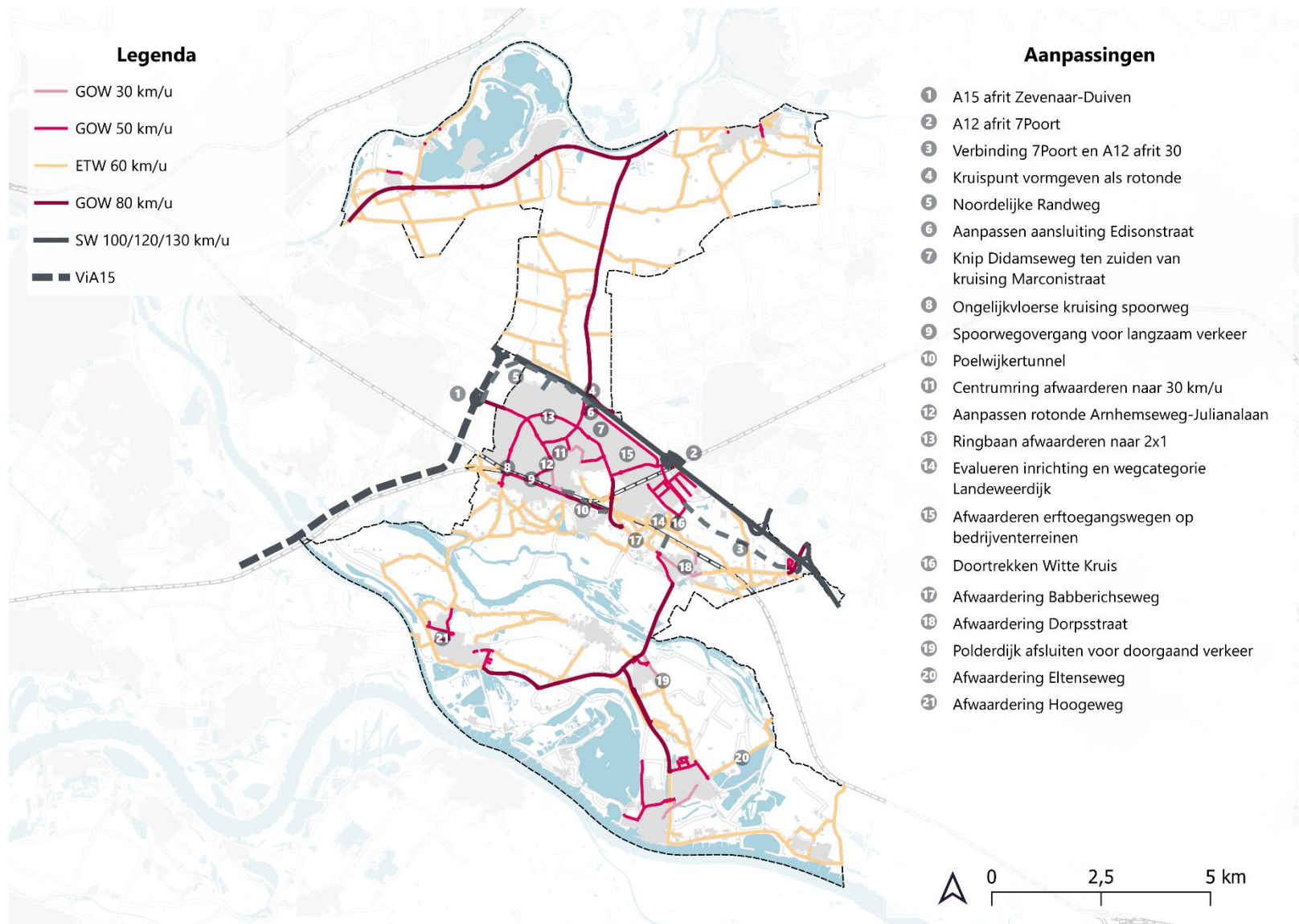
- **Spoorzone Zevenaar**
Het spoor vormt een barrière tussen het zuidelijke gebied en de kern van Zevenaar. Met het oog op bereikbaarheid, maar ook leefbaarheid en verkeersveiligheid (en de plannen voor bijvoorbeeld extra woningen in de Spoorzone) is de wens om de gelijkvloerse spoorkruisingen aan te 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 veiliger 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

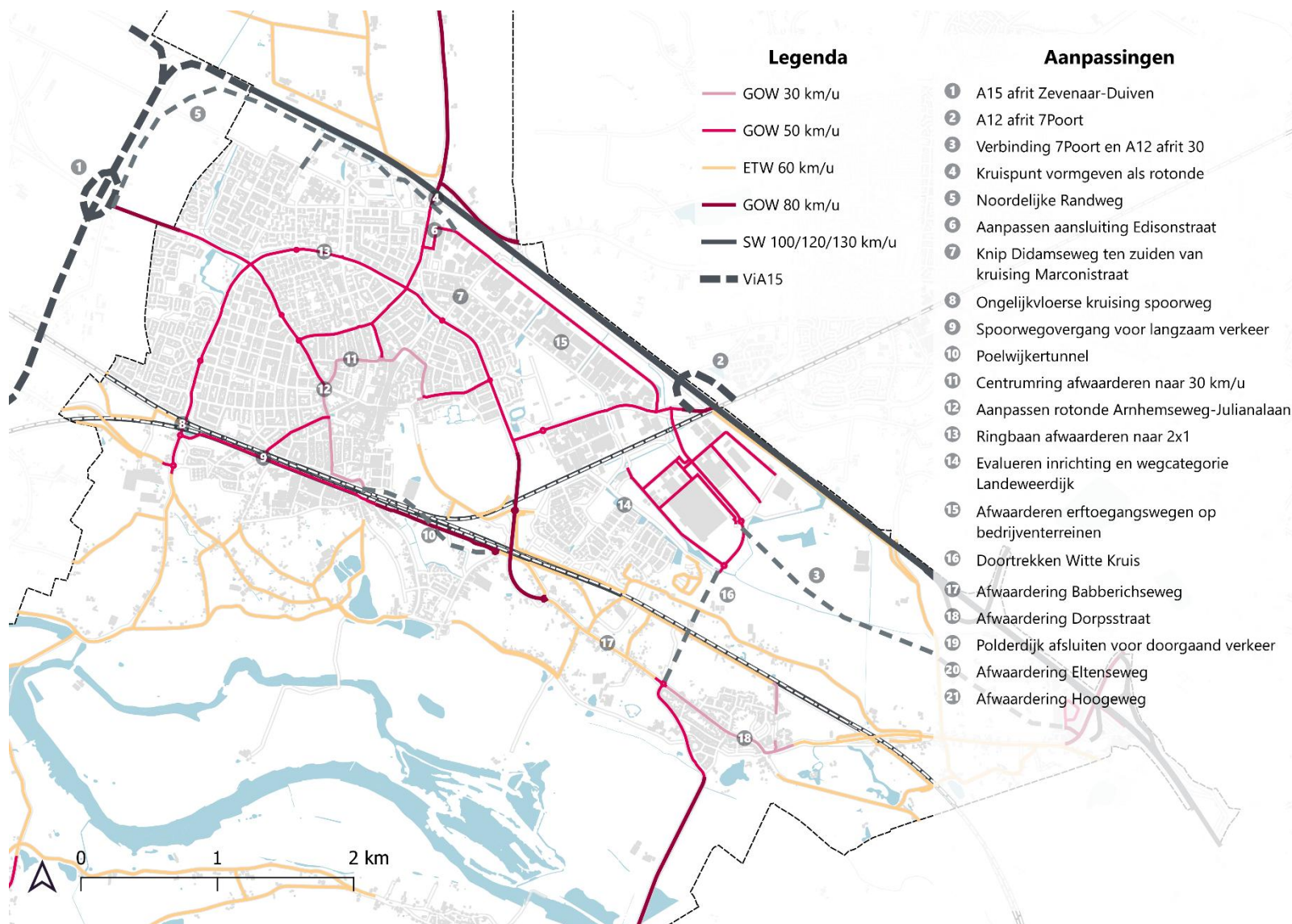
de korte termijn is er onvoldoende verkeer wat van deze route gebruik wil maken blijkt uit de netwerkanalyse. Wel willen we deze optie mogelijk houden voor de bereikbaarheid op de lange termijn.

- 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.
 - Dorpsstraat 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.







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
Oversteekvoorzieningen	Geen aparte oversteekvoorzieningen nodig	Verleiden van oversteek via geconcentreerde voorzieningen op wegvak	Alleen bij kruispunten of op wegvak met voorziening	Alleen bij kruispunten	geen apart oversteekvoorzieningen nodig	geen apart oversteekvoorzieningen nodig

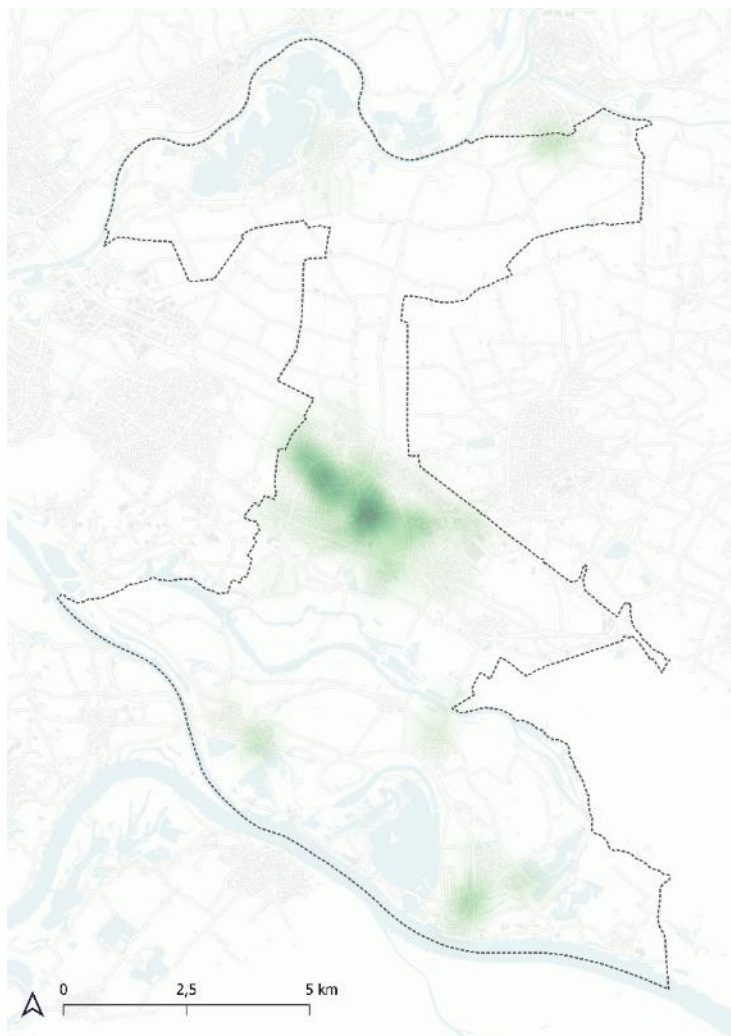
Bijlage 2: Basiskenmerken fietsnetwerk

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.

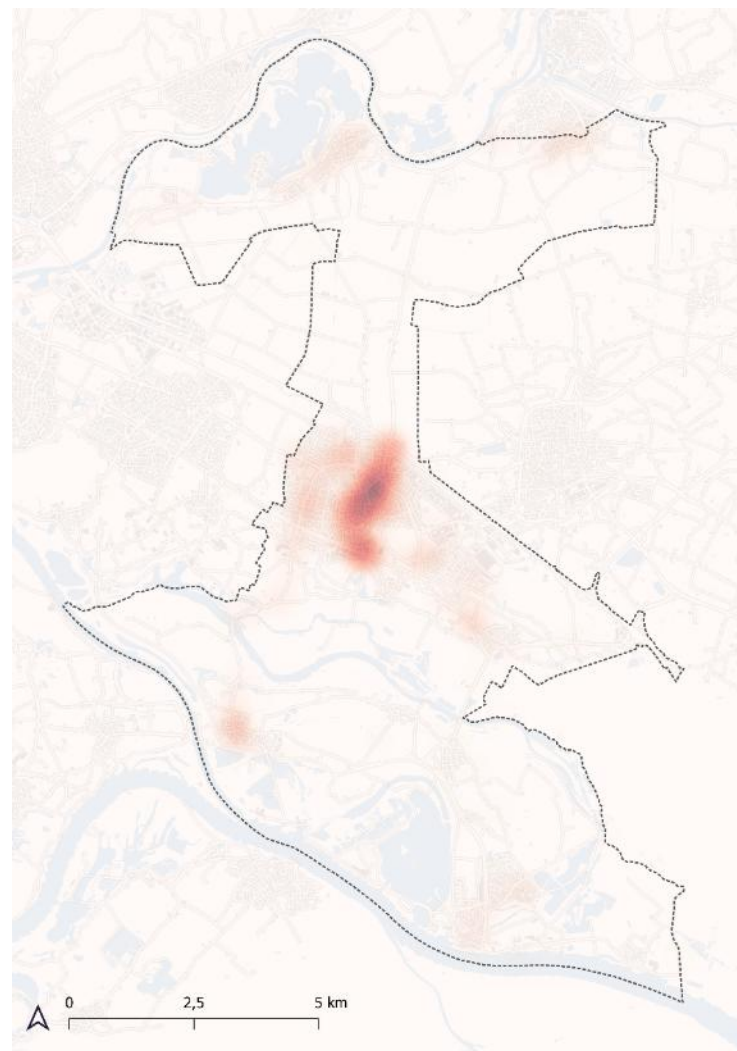
Hoofdeisen		Doorfietsroute	Hoofdfietsroute	Overig
Samenhang	<i>Vindbaarheid</i>	Bewegwijzering regionaal en belangrijkste stedelijke bestemmingen	Bewegwijzering regionaal en belangrijkste stedelijke bestemmingen	
	<i>Herkenbaarheid</i>	Rode kleur Asmarkering Symbolisering SFR	Rode kleur op aanliggende fietsstroken en bij conflictpunten Asmarkering	n.v.t.
	<i>Consistentie in kwaliteit</i>	Vormgeven als een herkenbare en doorgaande route	Herkenbaar als fietsroute	
Directheid	<i>Afwikkelings-snelheid</i>	Ontwerpsnelheid 30 km/u	Ontwerpsnelheid 30 km/u	Ontwerpsnelheid 20 km/u
	<i>Oponthoud en wachttijd</i>	Streven naar geen oponthoud, non-stop kruispunten met GOW bij voorkeur ongelijkvloers	Max. 45 seconden per VRI	
	<i>Omrijdfactor</i>	Min. < 1,2; streven naar <1,1	<1,2	
Aantrekkelijkheid	<i>Sociale veiligheid</i>	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	<i>Kruispunten</i>	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
	<i>Scheiden van voertuigsoorten</i>	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
	<i>Vergevings-gezind fietspad</i>	Obstakelvrij Voldoende breedte voor inhalen en passeren	Obstakelvrij Voldoende breedte voor inhalen en passeren	Zo weinig mogelijk obstakels

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

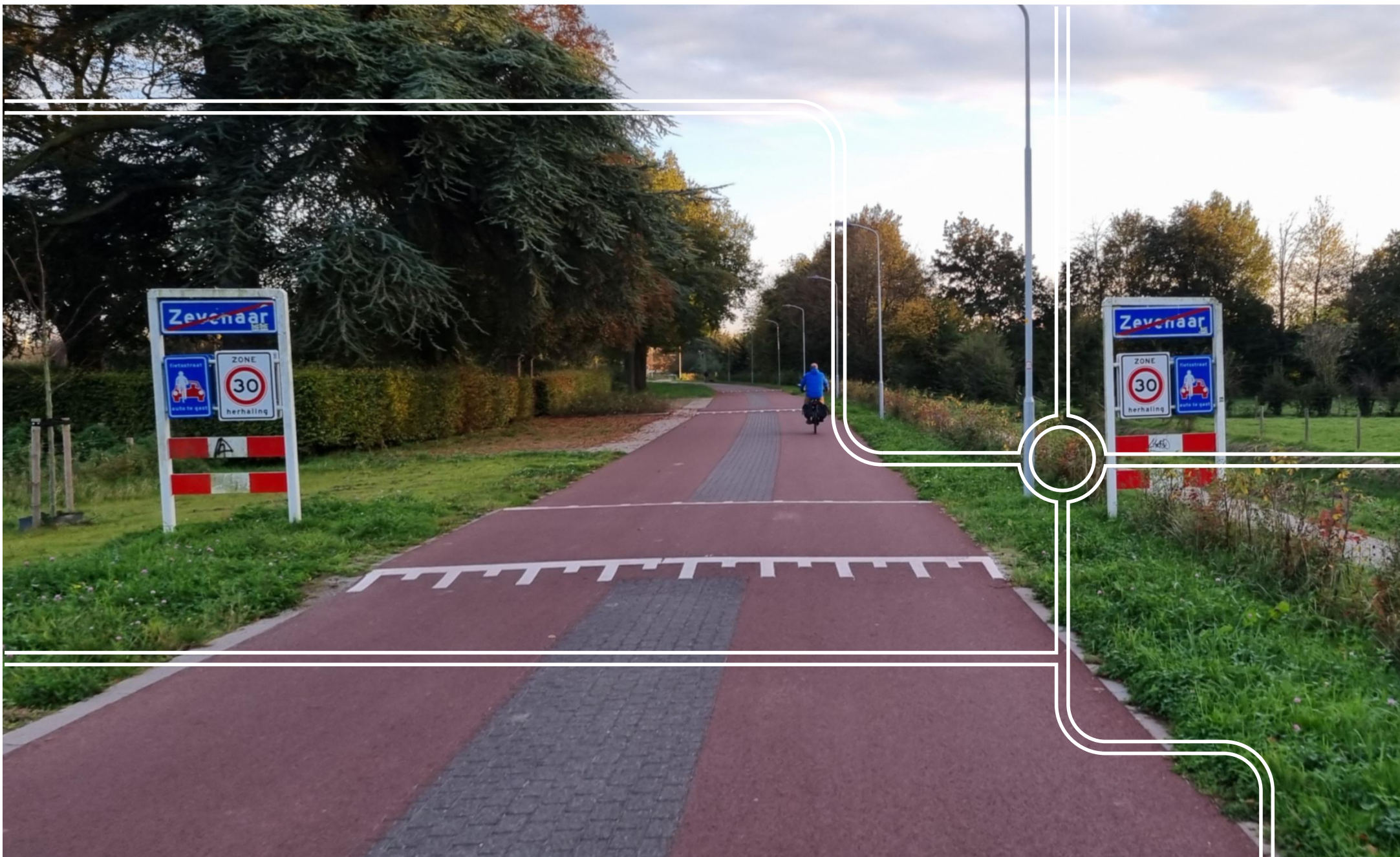
Bijlage 3: resultaten enquête



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
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Raadsvoorstel

onderwerp	Vaststelling Stedenbouwkundig plan project Slenterweg
zaaknummer	Z/25/502131
documentnummer	INT/25/1272675
portefeuillehouder	A. van Orden
portefeuille	Ruimtelijke ontwikkeling

1. Samenvatting

Rotij Grondontwikkeling Oost B.V. heeft – in samenwerking met Van Campen Bouwgroep B.V. – het voornemen om circa 110 woningen te realiseren aan de Slenterweg in Zevenaar. Dit plan is in lijn met de gemeentelijke omgevingsvisie. Het te ontwikkelen perceel is momenteel nog in gebruik als agrarische grond en sluit aan op het bestaande buurtschap Ooy. De gemeente heeft een faciliterende rol, wat inhoudt dat wij niet de initiatiefnemer zijn van het plan, maar het proces tot wijziging van het omgevingsplan begeleiden. Een eerste stap in het planologische proces is de vaststelling van het stedenbouwkundig plan.

2. Raadsvoorstel

Wij stellen de raad voor:

1. het stedenbouwkundig plan (d.d. 30 juni 2025) voor de woningbouwontwikkeling aan de Slenterweg in Zevenaar vast te stellen.

3. Waarom naar de raad

Door de raad in deze fase van de planvorming te betrekken kan zij zich uitspreken over de ruimtelijke en programmatische keuzes die tot nu toe zijn gemaakt. Gelet op de omvang van het project Slenterweg is het gewenst dat de gemeenteraad in dit stadium al actief betrokken wordt.

4. Doelstelling en beoogd resultaat

De vaststelling van het stedenbouwkundig plan markeert de afronding van een fase in het planproces. Aan de hand van het vastgestelde stedenbouwkundig plan wordt de vervolprocedure ingezet.

5. Argumenten en alternatieven

Argumenten

1.1 Het stedenbouwkundig plan voldoet aan de uitgangspunten van de omgevingsvisie

In de omgevingsvisie, en meer specifiek de bouwsteenkaart 'Wonen', zijn de zoekgebieden voor woningbouw visueel gemaakt. De locatie Slenterweg valt daaronder. Daarnaast is dit project specifiek benoemd bij de beschrijving van de ontwikkeling van buurtschap Ooy (paragraaf 10.2.2). Voor het overige biedt de omgevingsvisie geen specifieke kaders voor de ontwikkeling.

1.2 Het plan is vanuit stedenbouwkundig, landschappelijk en verkeerskundig oogpunt passend

Hoewel het niet strak tegen de jaren '90 wijk Ooy wordt aangelegd, is er wel op ingezet om deze nieuwe ontwikkeling als logische vervolg hierop te zien. Hiertoe worden ruimtelijke koppelingen gelegd op het vlak van zowel stedenbouw als landschap.

Hoofdropzet

De te ontwikkelen locatie is in de basis een vrij standaard perceel, gelegen tegen een eigenzinnig vormgegeven bestaande stedenbouwkundige omgeving. Door voldoende aandacht te geven aan logische verbindingen en de interne en omliggende groene ruimte kan deze uitbreidingslocatie tot een aantrekkelijk nieuw woongebied ontwikkeld worden, verweven binnen de bestaande ruimtelijke context.

Stedenbouw

Binnen het plangebied wordt qua woningtypologieën een logische uitbreiding gegeven aan de wijk Ooy. Een relatief lichte bebouwingsoptzet met het nodige groen van formaat, waarbij wordt ingezet op een grondgebonden programma van rijwoningen, tweekappers en vrijstaande woningen. Een nadere uitwerking van het architectuurbeeld volgt in het vervolgtraject.

Huisvesting van bijzondere doelgroepen is nog niet concreet in het plan opgenomen, maar kan in de nadere uitwerking binnen de geboden hoofdstructuur overwogen worden indien de vraag zich hiertoe aandient.

Logische verbindingen vanuit de bestaande woonomgeving worden opgepakt om richting deze uitbreiding te gaan en openbare verblijfsruimte te koppelen. De tussenliggende groenstructuur tussen bestaande en nieuwe woonomgeving wordt rianter van maat en in samenspraak met het Waterschap heringericht om een meerwaarde te kunnen bieden op het vlak van waterberging, biodiversiteit en beleving.

Landschap

Het principe van een omliggend groen verblijfs-/uitloopgebied zoals aan de noord- en westzijde van Ooy reeds aanwezig wordt verder uitgebreid en vormt tegelijkertijd een groene overgang naar de bestaande woningen aan de noordzijde en richting de doorgaande Pannerdenseweg aan de westzijde.

De bijbehorende padenstructuren in het groen worden onderdeel van een steeds groter geheel, waardoor het gebied steeds beter als uitloopgebied voor een grote doelgroep kan fungeren en waar tevens ruimte is voor toevoeging van landschapselementen, de waterbergingsopgave en speelvoorziening.

Ook binnen de wijk is er ruimte voor twee evenwichtig over het plangebied verdeelde groene ruimtes van formaat die, vrij van autoverkeer, bijdragen aan het woongenot en het groene karakter van de wijk.

Verkeer

Autoverkeer wordt afgewikkeld via een duidelijke hoofdentree aan de Slenterweg, waarbij door middel van een heldere lus-structuur de woonomgeving wordt ontsloten. Woningen met eigen opstelplekken voor de auto zijn direct hieraan gelegen. Het verdere parkeren is direct aan deze lus gelegen en wordt in een drietal grote 'verscholen' parkeervelden opgelost. Dit resulteert verder in een grotendeels autovrije en autoluwe openbare ruimte waarbij fietsen en wandelen gestimuleerd worden boven autogebruik, zeker voor de korte afstanden. Dit laatste sluit aan bij de in het mobiliteitsprogramma genoemde doelstelling voor de kern Zevenaar.



Fig 1. Stedenbouwkundig plan

1.3 Het plan levert een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave

In de concept anterieure overeenkomst, die ten grondslag ligt aan de verdere planuitwerking, zijn afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma. Hoewel dit een voorlopige afspraak is, en er op onderdelen nog beperkte afwijkingen mogelijk zijn, ziet dit programma er als volgt uit:

Aantal	Type
33	Sociale huurwoningen
12	Goedkope koopwoningen (rijwoningen)
10	Betaalbare koopwoningen (hoekwoningen)
16	Betaalbare koopwoningen of Middenhuurwoningen (rijwoningen)
26	Vrije sector Woningen (tweekapper)
13	Vrije sector Woningen (vrijstaand)
110	Totaal

Hieruit blijkt dat met het plan met name wordt ingezet op de sociale en betaalbare woningsector. 71 van de 110 woningen vallen in dit segment. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de norm.

1.4 Het plan lijkt ruimtelijk inpasbaar

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is ook aandacht besteed aan de ruimtelijke inpasbaarheid van het plan. Zo is onderzocht hoe de nieuwe woonomgeving zich verhoudt tot de nabije agrarische bedrijvigheid, is akoestisch onderzoek verricht en naar de staat van de bodem gekeken. Voorlopig vloeien uit die onderzoeken geen rode seinen voort. Uiteraard zijn er aandachtspunten die in het vervolg van de procedure nog nader onderzocht moeten worden. Denk hierbij aan het stikstofeffect en spuitzonering. Evenwel is de verwachting dat het plan kan voldoen aan het vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

1.5 Participatie is reeds in gang gezet met overwegend positieve respons

De ontwikkelende partijen zijn reeds in gesprek met de omgeving en potentiële woningkopers. Hiertoe zijn onder andere al twee goed bezochte informatiebijeenkomsten geweest. In hoofdlijnen is hier positief gereageerd op de plannen waarbij (zeker in deze woningmarkt) er vanuit de kopersmarkt voldoende animo is.

Alternatieven

n.v.t.

6. Hoe gaan we dat bereiken en is evaluatie nodig?

De vaststelling van het stedenbouwkundig plan is onderdeel van het planologisch proces om te komen tot realisatie van een nieuwe woonwijk. Aan de hand van het stedenbouwkundig plan wordt de aanpassing van het omgevingsplan verder vorm gegeven. De gemeenteraad wordt op termijn ook gevraagd om met deze aanpassing in te stemmen. Evaluatie van voorliggend besluit is niet nodig.

7. Klimaat en duurzaamheid

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling dient op basis van de provinciale Omgevingsverordening aandacht te worden besteed aan het aspect klimaatadaptatie. Ook duurzaamheid is een aspect dat in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties van belang is. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan zijn deze aspecten op hoofdlijnen meegenomen, bijvoorbeeld bij de positionering van de woningen en de inrichting van het openbaar gebied. De volgende stap in de planvorming is het opstellen van een omgevingsplan, inclusief toelichting. Hierin wordt nader ingegaan op deze aspecten.

8. Communicatie

De vaststelling van het stedenbouwkundig plan hoeft niet te worden gepubliceerd in het gemeenteblad. Initiatiefnemer heeft de omgeving tweemaal geïnformeerd over de plannen via een informatie- en inloopavond. Deze bijeenkomst heeft geleid tot waardevolle input vanuit omwonenden wat heeft geresulteerd in aanpassingen aan het stedenbouwkundig plan. Daarnaast heeft de ontwikkelaar meerdere gesprekken gevoerd met de Dorpsraad Ooy en op individueel niveau contact gehad met enkele direct betrokkenen. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het voorliggende stedenbouwkundige plan kan rekenen op voldoende draagvlak, met name onder de woningzoekenden die in grote getale aanwezig waren bij de laatste informatieavond.

9. Kosten, baten en dekking

Het voorliggende plan betreft een zogenaamde facilitaire grondontwikkeling. Dit betekent dat de gemeente geen actieve rol speelt in de grondexploitatie. Alle kosten die voortvloeien uit de planontwikkeling, evenals het bouw- en woonrijp maken van de gronden, komen volledig voor rekening



van de ontwikkelaar. In een anterieure overeenkomst zijn duidelijke afspraken vastgelegd over het kostenverhaal voor o.a. de begeleiding van het planproces.

10. Bijlagen

De volgende bijlagen horen bij dit voorstel:

Volgorde	Documentnummer	Naam
1.	INT/25/1272718	Stedenbouwkundig plan Slenterweg, 30 juni 2025

Burgemeester en wethouders van Zevenaar

De secretaris
Danielle Jansen

De burgemeester
Lucien van Riswijk

Raadsbesluit

onderwerp Vaststelling Stedenbouwkundig plan project Slenterweg
zaaknummer Z/25/502131
documentnummer INT/25/1272675

De raad van de gemeente Zevenaar;

overwegende dat;

- Een planologisch kader vastgesteld moet worden om de realisatie van 110 woningen aan de Slenterweg in Zevenaar mogelijk te maken;
- Onderdeel van het planologisch proces het opstellen van een stedenbouwkundig plan is;
- Het voorliggende stedenbouwkundig plan vanuit stedenbouwkundig, landschappelijk, verkeerskundig en programmatisch oogpunt past in het gemeentelijk beleid;
- Het voorliggende stedenbouwkundig plan de basis vormt voor de op te stellen aanpassing van het omgevingsplan;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Zevenaar:

Gelet op de bevoegdheid uit artikel 2.4 van de Omgevingswet om het omgevingsplan te wijzigen:

besluit:

1. Het stedenbouwkundig plan (d.d. 3 juni 2025) voor de woningbouwontwikkeling aan de Slenterweg in Zevenaar vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Zevenaar, gehouden op 26 november 2025.

De griffier
Lennart Sluis

De burgemeester
Lucien van Riswijk

Stedenbouwkundig plan



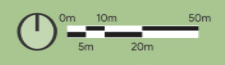
Zicht vanaf zuidwesten



Zicht vanaf noordoosten



Bepanting



Referenties beplanting



Spelen in wadi's



Combineren wateropvang en spelen



Bloemrijke beplanting t.b.v. biodiversiteit



Autovrij middengebied



Groene rand richting Slenterweg



Spelen en ontmoeten op straat

Verkeer

- Weg
- Parkeren
- Fietspad
- Trottoir



Referenties vekeer



Parkeren in grasbetontegels



Autovrije woonpaden



Eén materiaal



Groene uitstraling parkeerkoffers



Omgekeerde drempel



Inrit naar smal en groen omzoomd



Lage en schuine trottoirband



Losligende inritten in grasbetontegels



Parkeren uit het zicht

Woningbouwprogramma

- 33x Sociale huur rijwoning (30%)
- 12x Goedkope koop beneden-bovenwoning (11%)
- 26x Betaalbare koop rijwoning (24%)
- 26x Vrije sector Twee-onder-één-kapwoning (23%)
- 13x Vrije sector Vrijstaande woning (12%)



Architectuur en beeldkwaliteit



Agenderingsvoorstel

Raadscommissie



Ter bespreking in de agendacommissievergadering d.d. 19 november 2025

Naam: Maaïke Jansen
Fractie: PvdA
Datum: Dinsdag 14 oktober 2025
Onderwerp: Dumpen van afval
Te agenderen in: Commissie Ruimte

Aanleiding/ Reden/ Motivatie

De PvdA heeft vanaf april 2024 meerdere keren vragen gesteld over het dumpen van afval in met name de wijken Methen en Zonnemaat. Er wordt deels afval bij de nieuwe ondergrondse afvalcontainers gedumpt, maar ook op andere plekken wordt afval gedumpt. Het gaat niet alleen om afvalzakken, maar ook andere zaken zoals: bankstel, kasten, matrassen, autobanden etc.

In de commissie ruimte van 10 september jl. is bij de behandeling van de jaarrekening van de Reinigingsdienst De Liemers (RDL) eveneens het onderwerp aangekaart en ook een verantwoording over de acties die door de gemeente zijn uitgezet. De acties hebben (nog) niet tot het gewenste resultaat geleid.

Wethouder Kagei heeft in de commissie Ruimte van 10 september 2025 de suggestie gedaan om het onderwerp apart te agenderen voor een inhoudelijke bespreking.

Aanvullend op het voorgaande stond in het Zevenaars Nieuwsblad van 16 september 2025 een artikel over de groeiende ergernis over dumping afval bij containers aan de Bergvrede.

Doel van agendering

Het dumpen van afval is een breed probleem in de gemeente Zevenaar. Door het onderwerp te agenderen in de commissie Ruimte biedt dit de mogelijkheid om met het college over het dumpen en de groeiende ergernis in gesprek te gaan.

Waarbij het college de mogelijkheid heeft om de aanpak van het probleem in de afgelopen anderhalf jaar toe te lichten.

Daarnaast biedt het gesprek ruimte om concrete maatregelen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd te benoemen en daarover afspraken te maken om zo het dumpen van afval tegen te gaan.

Gewenste voorbereiding door college en/of fracties

College:

1. Welke acties zijn door het college in de wijk(en) in 2024/2025 uitgezet. (Is het college bijvoorbeeld met inwoners in de wijken in gesprek gegaan)
2. Wat is het beleid van de gemeente betreffende het ophalen van gedumpt of verkeerd aangeboden afval.
3. Welke wijzigingen in het beleid zijn er naar aanleiding van vragen/ meldingen in 2024/2025 doorgevoerd.
4. Er zijn meerdere meldingen van afval dumpen en de overlast ervan gedaan. Zowel via Fixi als bij het KlantContactCentrum (KCC)
 - Een overzicht vanaf januari 2024 tot oktober 2025 (per kwartaal) van het aantal en de soort melding in de wijken. Opgesplitst in Methen, Zonnemaat, overige wijken en dorpen.
5. Door de Reinigingsdienst zijn regelmatig extra ophaaldiensten uitgevoerd om gedumpt afval te ophalen. Breng in beeld wat deze extra ophaaldiensten de gemeente heeft kost in 2024 en 2025:
 - Aantal mens-/ materiaaluren incl. de kosten
 - De hoeveelheid afval incl. de kosten

Fracties:

Kennis te nemen van het aanhoudend dumpen van afval in de gemeente Zevenaar. Binnen de fractie het onderwerp te bespreken en mogelijke oplossingen voor de korte termijn te bedenken en deze tijdens de commissie Ruimte in te brengen.

Bijlagen

ID	Datum	Fractie	Onderwerp
1015	08-04-2025	PvdA	Aanhoudend dumpen van afval in wijken Methen en Zonnemaat
1000	31-01-2025	PvdA	Afval dumpen in wijk Methen
955	01-07-2024	PvdA	Afval dumpen in wijk Methen
----	10-04-2024	PvdA	Afval dumpen in wijk Methen (aan college/ RDL)

Vragen vanuit de raad aan het college:

A. Schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 42 Reglement van Orde (beantwoording binnen 30 dagen)

B. Schriftelijke vragen ter mondelinge beantwoording in de raads- of commissie-vergadering

C. Technische vragen over onderwerpen geagendeerd voor een commissie- en/of raadsvergadering

D. Overige technische vragen (vragen die geen betrekking hebben op een voorliggend raadsvoorstel of onderwerp op de commissieagenda; beantwoording binnen 30 dagen)

Categorie: A / B / C / D (doorhalen wat niet van toepassing is)

Onderwerp: Agenderingsverzoek PvdA dumpen afval (cie. Middelen 20 november 2025)

Naam en fractie: Maaïke Jansen, PvdA

Datum indienen: 14 oktober 2025

Inleiding/Aanleiding:

De fractie van de PvdA heeft een agenderingsverzoek ingediend over het dumpen van afval ter bespreking in de commissie Ruimte van woensdag 19 november 2025. In het agenderingsvoorstel worden vragen aan het college gesteld. Onderstaand de beantwoording van deze vragen.

Vraag/Vragen:

1. Welke acties zijn door het college in de wijk(en) in 2024/2025 uitgezet. (Is het college bijvoorbeeld met inwoners in de wijken in gesprek gegaan).

Antwoord:

Het college heeft in zowel 2024 alsook 2025 een flyer-actie uitgezet in de Methen. Op deze flyers stond informatie over de afvalinzameling (waar moet welk afval, wanneer zijn de ophaaldagen). Deze flyers hadden zo min mogelijk tekst en zoveel mogelijk beeld met informatie. Op de flyers van 2025 stond informatie in tekst zowel in het Nederlands als Engels.

Daarnaast is er vanuit het programma Integraal Gebiedsgericht Werken op 11 oktober 2025 een afvalopruimdag georganiseerd in de Methen. Op deze zaterdag stonden er meerder containers in de wijk waar bewoners gratis grofvuil in konden plaatsen. Een aantal bewoners heeft daarnaast ook zwerfafval geprikt.

2. Wat is het beleid van de gemeente betreffende het ophalen van gedumpt of verkeerd aangeboden afval.

Antwoord:

Als er adresgegevens worden gevonden in het gedumpte afval, worden de kosten voor het afvoeren van het afval verhaald via bestuursdwang. In 2024 is dit veertien keer gedaan, in 2025 tot nu toe negen keer. Elke woensdag rijdt er doorgaans een BOA mee met de prikkar van de Openbare Werken. Als de BOA illegaal afval aantreft en adresgegevens vindt, dan kunnen de kosten worden verhaald. Adresgegevens worden niet altijd gevonden, bijvoorbeeld bij het ophalen van de zakken plasticafval.

De gemeente constateert dat het huidige beleid wat betreft afvalinzameling bij hoogbouw in ondergrondse containers over het algemeen goed werkt. Het is met name in specifieke wijken dat er sprake is van overlast. Voor de wijk de Methen en de straat Bergvrede (wijk Schrijvershoek) rijdt de uitvoerende dienst sinds de plaatsing van de ondergrondse containers naast de woensdag ook op vrijdag een ronde voor het ophalen van grof huisafval. Sinds een aantal maanden is deze extra ronde uitgebreid en wordt op vrijdag standaard in heel Zevenaar een extra ronde gereden.

3. Welke wijzigingen in het beleid zijn er naar aanleiding van vragen/ meldingen in 2024/2025 doorgevoerd.

Antwoord:

In oktober/november dit jaar is er een aanpassing geweest in het te verhalen bedrag. Dit was voorheen 100 euro. De conclusie is echter dat dit bedrag de kosten niet meer volledig dekt. Daarom is het bedrag opgehoogd naar 150 euro. Er zijn nog geen zaken geweest waarin deze kosten zijn verhaald.

Zoals in het antwoord op vraag 2 al wordt benoemd, is sinds een aantal maanden de extra ronde op vrijdag uitgebreid. In heel Zevenaar wordt nu op vrijdag een ronde gereden voor het ophalen van grof huisafval. Als er zakken worden aangetroffen, worden deze ook meegenomen. Vanuit de RDL is aan het KCC medegedeeld dat melden daarom niet meer nodig is.

4. Er zijn meerdere meldingen van afval dumpen en de overlast ervan gedaan. Zowel via Fixi als bij het KlantContactCentrum (KCC)
- a. Een overzicht vanaf januari 2024 tot oktober 2025 (per kwartaal) van het aantal en de soort melding in de wijken. Opgesplitst in Methen, Zonnemaat, overige wijken en dorpen.

Antwoord:

Zie tabellen en toelichting hieronder

Fixi-meldingen 2024-2025 (per kwartaal en kern)										
	2024				Totaal 2024	2025			Totaal 2025	Eindtotaal
	Q1	Q2	Q3	Q4		Q1	Q2	Q3		
Angerlo	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Babberich	0	0	0	0	0	0	1	2	3	3
Giesbeek	0	1	0	0	1	1	0	0	1	2
Lathum	0	0	0	0	0	1	1	0	2	2
Lobith	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Pannerden	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1
Spijk	0	1	0	0	1	0	1	0	1	2
Tolkamer	6	0	1	0	7	0	1	0	1	8
Zevenaar	11	6	12	6	35	8	10	11	29	64
Totaal	17	9	13	6	45	11	14	14	39	84

Fixi-meldingen 2024-2025 (ingezoomd Zevenaar, per kwartaal en wijk)										
	2024				Totaal 2024	2025			Totaal 2025	Eindtotaal
	Q1	Q2	Q3	Q4		Q1	Q2	Q3		
Zonnemaat	4	3	4	1	12	7	2	5	14	26
De Methen	1	0	3	4	8	1	2	3	6	14
Schrijvershoek	2	0	4	1	7	0	4	3	7	14
Centrum	1	1	0	0	2	0	0	0	0	2
De Horst	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2
Stegeslag	0	1	1	0	2	0	0	0	0	2
Het Grieth	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1
Lentemorgen	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Geen straat bekend	2	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Totaal	11	6	12	6	35	8	10	11	29	64

Toelichting bij cijfers:

Het meldingenoverzicht geeft een enigszins vertekend beeld. Op basis van de Fixi-meldingen lijkt in de wijken de Methen en Schrijvershoek niet direct sprake van hoge afvaloverlast in verhouding met de wijk Zonnemaat. Dit heeft echter te maken met de eerder benoemde maatregelen: er vindt sinds de plaatsing van de ondergrondse containers in 2023 al elke vrijdag een extra ronde plaats voor het ophalen van grof huisafval in deze wijken. Afvaloverlast waar mogelijk een melding over zou worden aangemaakt, wordt vaak al opgehaald voordat er een melding gemaakt wordt. Zo is de ervaring dat bijvoorbeeld het Tortonaplein (2 meldingen) en de Privaslaan (1 melding) in de Methen hotspots zijn voor afvaloverlast, terwijl het aantal meldingen voor deze wijk juist relatief laag ligt. Voor de wijk Zonnemaat (en de rest van Zevenaar) wordt deze ronde pas sinds een paar maanden gereden. Dit heeft mogelijk voor de toekomst ook invloed op het aantal meldingen.

5. Door de Reinigingsdienst zijn regelmatig extra ophaaldiensten uitgevoerd om gedumpt afval op te halen. Breng in beeld wat deze extra ophaaldiensten de gemeente heeft gekost in 2024 en 2025:
 - a. Aantal mens-/ materiaaluren incl. de kosten
 - b. De hoeveelheid afval incl. de kosten

Antwoord:

Per week spreken we van zes uren OW-medewerker, twee uren BOA en vier materiaaluren voertuig. Op basis van deze kostenraming komen de kosten voor de rondes neer op circa € 43.000, - per jaar.

Algemene kosten afvalinzameling		
Type	Kosten	Specificatie
Kosten OW-medewerker	45 euro per uur	2 uur per ronde (2 OW-medewerkers op vrijdagen, op woensdagen 1 OW-medewerker en 1 BOA)
Kosten BOA	58 euro per uur	2 uur per ronde (alleen op woensdagen)
Kosten voertuig	110 euro per uur	2 uur per ronde
Verwerkingskosten afval	233 euro per ton	500kg per week

Vragen vanuit de raad aan het college:

A. Schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 36 Reglement van Orde (beantwoording binnen 30 dagen)

B. Schriftelijke vragen ter mondelinge beantwoording in de raads- of commissievergadering

C. Technische vragen over onderwerpen geagendeerd voor een commissie- en/of raadsvergadering

D. Overige technische vragen (vragen die geen betrekking hebben op een voorliggend raadsvoorstel of onderwerp op de commissieagenda; beantwoording binnen 30 dagen)

Categorie: D (doorhalen wat niet van toepassing is)

Onderwerp: aanhoudend dumpen van afval in de wijken Methen en Zonnemaat

Naam en fractie: M. Jansen, PvdA

Datum indienen: 8 april 2025

Inleiding/Aanleiding:

Op 10 april 2024, 1 juli 2024 en op 31 januari 2025 heeft de fractie van de PvdA vragen gesteld over het aanhoudend dumpen van afval in de wijk Methen Dit geldt ook voor Zonnemaat.

Naast de vragen PvdA zijn door bewoners meldingen via Fixi gedaan. In het verleden, maar ook recentelijk op meldingen via FIXI wordt aangegeven: *“Als wij het ophalen, houden wij juist het onjuist aanbieden/ illegale dumping in stand”*.

Op FIXI-meldingen met betrekking tot dit onderwerp in februari en maart was de reactie: *“Doordat er regelmatig afval aan de straat en/of bij de ondergrondse container ligt, anders dan de inzamel dag, wordt er door de RDL al vaker gereden om het afval op te halen. Het maken van een Fixi melding hierover op deze genoemde locaties is dan ook niet meer nodig om ons te informeren. We hebben het (helaas) al in beeld en de afdeling Beleid Afval is bezig om dit te verbeteren”*

In de commissie Ruimte van september 2024 zijn door het college de volgende maatregelen aangekondigd:

- Extra handhaving
- Overleg met onder andere Baston Wonen om inwoners nogmaals te informeren (flyer).
- Op vrijdag extra rondes door RDL i.v.m. dumpafval

Tijdens een wandeling op woensdag 19 februari door de wijken Zonnemaat en Methen hebben wij 's avonds binnen een afstand ~750 meter minimaal 6 dumpplekken aangetroffen. 3 bij ondergrondse containers en 3 elders (Zie de foto's in de bijlage) Op deze plekken troffen wij o.a.: huisraad (tafel, kast, stoel), zakken met afval (PMD?), een matras, oude fietsen, autobanden en een bankstel aan.

Donderdag 20 februari hebben wij een bericht ontvangen dat er extra dumpingen aan de Mozartlaan (zie eveneens bijlage) hebben plaatsgevonden. Rommel trekt rommel aan.

Ondanks de diverse vragen/meldingen en toezeggingen zien wij in de genoemde wijken geen verbeteringen. Dit terwijl we inmiddels bijna een jaar dit probleem aankaarten, waar omwonenden overlast van ervaren. Om die reden hebben wij de volgende vragen:

Vraag/Vragen:

1. Wat vindt het college van het dumpen van afval op minimaal 6 plekken in Zonnemaat en Methen? (zie bijlage).

A. Ongewenst, idealiter zouden wij dit probleem niet hebben. Het is echter een probleem dat zich zeker niet enkel in de gemeente Zevenaar speelt. Dit is een landelijk probleem wat sinds de jaren 90 bij de invoering van gescheiden inzameling van afval- en grondstoffen is ontstaan. Het is een negatief effect van o.a. het wegvallen van gratis huis-aan-huis inzameling van grof huishoudelijk afval en de invoering van een Diftar systeem. Het is doorgaans een probleem dat tot uiting komt in wijken waar een verzameling of concentratie van sociale, economische en fysieke problemen samenkomen. Een eventuele structurele oplossing zou dan ook integraal moeten worden benaderd, wat zeer complex is.

Verder is er vanuit de gemeente de uitdaging dat het ophalen het probleem in stand houdt, maar het laten liggen vanwege de zorgplicht niet mag. Het identificeren wie dit doen is zeer lastig en daarmee ook de handhaving.

2. Door RDL wordt op vrijdag extra rondes gereden om afval op te halen. Zo ook op 21 februari. Waarom wordt dan maar een deel van het dumpafval dat op 19 februari al op diverse plekken lag meegenomen? De dumping bij de o.a. de Mozartlaan is meegenomen, maar aan de Europalaan/Privaslaan is het tot na het weekend blijven liggen.

A. Op 19 Feb. hebben de boa's met de prikwagen de zakken fijn afval gecontroleerd op adressen en ook gelijk opgeruimd. Op 21 Feb. Heeft de RDL met de vuilniswagen het grof afval opgeruimd.

3. Hoeveel tijd wordt door RDL besteed om extra rondes te rijden en wat zijn globaal de kosten per week? (uren en verwerken van afval).

A. De RDL is ongeveer 2 uur per week bezig om het grof afval op te halen. Dit wordt in combinatie met andere routes ingezameld en gestort. Precieze aantallen zijn daarom niet bekend (schatting is 500kg per week). Handhaving is ongeveer 1 á 2 uur per week bezig om het fijn afval op te ruimen en boetes uit te schrijven indien de dader achterhaald kan worden (schatting is 500kg per week). Een globale schatting van de kosten op basis van loonkosten RDL/handhaving, kosten voertuig en verwerkingskosten = 700 euro per week.

4. Wat is nu het beleid van de gemeente/ RDL wanneer afval foutief wordt aangeboden dan wel wordt gedumpt? (Zie ook de gemeentelijke reacties in Fixi)

A. De boa's gaan indien er geen andere handhavingsprioriteiten zijn elke woensdag met de prikwagen controleren op adressen die in de vuilniszakken kunnen zitten. Zit er een adres in dan krijgen ze een boete van 100 euro voor de opruimkosten.

5. In een reactie op Fixi wordt aangegeven dat de afdeling Beleid Afval bezig is met verbeteringen. Het dumpen van afval is niet nieuw. Welke verbeteringen zijn in het afgelopen jaar al doorgevoerd?

A. De nieuwe beleidsmedewerker is begin januari gestart. Er is geborgd dat er regelmatig (wekelijks) controles plaatsvinden en boetes worden uitgedeeld waar mogelijk. Verder zijn wij in overleg met Baston om de communicatie verder op te pakken. Binnen de gemeente wordt onderzocht hoe dit probleem integraal en structureel kan worden aangepakt binnen het project *Integraal Gebiedsgericht Werken* (IGW). Op 21 mei wordt dit voorstel ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. De integrale aanpak staat nog in de kinderschoenen, maar vormt een veelbelovende basis voor duurzame oplossingen op de langere termijn.

6. Wat gaat het college vanaf nu concreet doen om het aanhoudend dumpen van afval echt tegen te gaan?

A. Zie antwoord 5

7. Op welke termijn kunnen wij sterke verbeteringen in het straatbeeld van onder andere deze wijken zien?

A. Met een brede maatschappelijke aanpak hopen we de problemen aanzienlijk te verminderen. Vanwege de complexiteit zijn het trajecten die veel tijd kosten. Vooral op langere termijn verwachten we daarom verbetering.

Vragen naar aanleiding van de antwoorden op vragen van 31 januari.

1. Waarom is de flyer alleen in het Nederlands verstrekt? In de commissie van september is nog aangegeven dat ook een andere taal (bijvoorbeeld Engels) zou worden gemaakt.

A. Inmiddels wordt de laatste hand gelegd aan een brief over het correct scheiden en aanbieden van afval. Deze brief wordt in verschillende talen vertaald, zo hopen wij ook inwoners die de Nederlandse taal niet machtig zijn te bereiken.

2. Wat is nu de status van de brief aan bewoners die in september is aangekondigd? Uit beantwoording van eerdere vragen bleek dat door afwezigheid van de vaste beleidsmedewerker onbekend was of de gemeente de brief heeft verstuurd.

Door omstandigheden is de brief nog niet verzonden en wij gaan dit met spoed oppakken.

Aanvullend: Bij de hoogbouw zijn/worden ondergrondse afvalcontainers geplaatst voor restafval. Bij enkele flats aan de Mozartlaan/ Willem de Zwijgerlaan zijn de oude restcontainers nog in gebruik.

1. Waarom zijn deze oude containers niet vervangen door ondergrondse containers met een passysteem?

A. Er is bezwaar aangetekend tegen de komst van ondergrondse restcontainers op deze locaties. Dit bezwaar loopt na dik 1,5 jaar nog steeds en ligt bij de Raad van state. Het is onduidelijk wanneer dit precies afgehandeld gaat worden.

2. Worden deze containers nog vervangen en zo ja wanneer staat dit op de planning?

A. Zie voorgaand antwoord, vervanging wordt uitgevoerd zodra de zaak behandeld wordt en in het geval dat de gemeente in het gelijk gesteld wordt.

Woensdag 19 februari 2025

Een route van 750 meter (Mozartlaan, Van Beethovenstraat, Europalaan, Weilburglaan, Tortonaplein, Privaslaan en Hallsteinstraat)

Mozartlaan (2x):



Van Beethovenstraat



Hoek Europalaan/Privaslaan



Weilburglaan/Tortonaplein



Privaslaan



Hallsteinstraat



Vrijdag 21 februari 2025: 's morgens aan de Mozartlaan.



Vragen vanuit de raad aan het college:

A. Schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 36 Reglement van Orde (beantwoording binnen 30 dagen)

B. Schriftelijke vragen ter mondelinge beantwoording in de raads- of commissievergadering

C. Technische vragen over onderwerpen geagendeerd voor een commissie- en/of raadsvergadering

D. Overige technische vragen (vragen die geen betrekking hebben op een voorliggend raadsvoorstel of onderwerp op de commissieagenda; beantwoording binnen 30 dagen)

Categorie: ~~A~~/~~B~~/~~C~~ / D (doorhalen wat niet van toepassing is)

Onderwerp: Bijzetten/dumpen van afval

Naam en fractie: Marcel Lap, PvdA

Datum indienen: 31 januari 2025

Afdeling:

Contactpersoon:

Inleiding/Aanleiding:

In april en juli 2024 hebben wij schriftelijke vragen gesteld over het “dumpen” van afval in o.a. de wijken Methen en Zonnemaat. Naast de antwoorden op de vragen is in een commissie ruimte van 11 september door de wethouder een mededeling gedaan. Dit waren drie punten:

- Strenger controleren en eventueel boetes uitdelen;
- Gesprek Baston Wonen om bewoners te informeren. Dit, omdat bij ondergrondse containers bij hoogbouw/hat-woningen de afvalbijzetting vaker voorkomt. (O.a. nieuwe bewoners worden geïnformeerd en daarbij wordt het afvalbeleid meegenomen.)
- In meerdere talen wordt een flyer gedrukt over het afvalbeleid en verstrekt.

Donderdag 30 januari zijn wij geweest op de onderstaande bijzetting/dumping aan de Weilburglaan in Zevenaar (Methen).



Vraag/Vragen:

1. Is aan de Weilburglaan op 30 januari 2025 sprake van bijzetting/dumpen van afval? Wordt het afval, wanneer dit apart wordt opgehaald, nog onderzocht door handhaving om de herkomst te achterhalen?

Antwoord: Er is hier sprake van afvaldumping. In de regel controleren de boa's elke week of ze adressen in de vuilniszakken die erbij liggen kunnen vinden.

2. Kan in deze specifieke situatie eventueel sprake zijn van een technische storing/defect.

Antwoord: Deze locatie is bekend vanwege afvaldumpingen, de kans is klein dat er een storing/defect is.

Hoe wordt de gemeente/ RDL geïnformeerd over technische storing bij het aanbieden van afval bij de container?

Antwoord: Via het ContainerManagementSysteem (CMS) krijgt de RDL een melding wanneer deze defect/verstopt is of geen communicatie meer heeft. Vaak gaat er iemand kijken van RDL (coördinator van RDL). Mocht er wat tussen de deksel zitten wordt dat verwijderd is er sprake van storing wordt er met Kliko contact opgenomen.

Heeft de gemeente/RDL inzage in het actueel gebruik van de afvalcontainers.

Antwoord: De gemeente Zevenaar heeft inzicht in de frequentie waarop afvalpassen worden aangeboden.

Op de locaties die wij in april/juli hebben aangegeven zien wij helaas geen tot weinig verbetering. Wekelijks ligt er afval bij de containers of op andere locaties in de wijken.

3. Waaruit blijkt dat er vanaf de zomer 2024 strenger wordt gecontroleerd.

Antwoord: In 2024 zijn er 43 beschikkingen verstuurd voor illegale afvaldumping.

4. Voor het weekend worden extra rondes door RDL gereden om afval in de wijken weg te halen. Zien wij een toename/afname in de hoeveelheid afval die wekelijks met deze extra ronde wordt opgehaald. Geldt dit ook voor de locaties waar het afval wordt opgehaald.

Antwoord: Dit geldt voor alle locaties waar de OVC staan. De hoeveelheid is ongeveer gelijk gebleven.

5. Hoe vaak heeft handhaving de herkomst kunnen achterhalen en zijn boetes opgelegd?

Antwoord: Er zijn in 2024 43 beschikkingen verstuurd voor illegale afvaldumping.

6. Heeft het gesprek met Baston Wonen inmiddels plaatsgevonden?

Antwoord: Ja, deze heeft plaatsgevonden met de afvalbeleidsmedewerker en de sociale wijkbeheerders van Baston.

7. Welke acties zijn door Baston Wonen (samen met de gemeente) ingezet om de nieuwe en de huidige bewoners over het afvalbeleid en het ongewenst bijzetten/dumpen te informeren.

Antwoord: Er is een conceptbrief opgesteld vanuit de gemeente Zevenaar (afvalbeleidsmedewerker) die door Baston wonen van feedback is voorzien. Het is onbekend of deze vanwege de afwezigheid van de vaste beleidsmedewerker afval verstuurd is. De brief is niet beschikbaar. Baston Wonen is gevraagd of zij de conceptbrief kunnen delen met de gemeente Zevenaar.

8. Vanaf wanneer zijn of waren de flyers in meerdere talen beschikbaar?

Antwoord: Is vorige jaar gebeurd, maar alleen in het Nederlands .

Worden de flyers alleen aan nieuwe bewoners verstrekt.

Antwoord: Nee aan de hele hoogbouw

Zijn de huidige bewoners over het ongewenst bijzetten/dumpen van afval ook via een flyer geïnformeerd.

Antwoord: Ja

Kan een voorbeeld van de flyer als bijlage bij de beantwoording van de vragen worden toegevoegd.

Antwoord: Er zijn twee versies van de flyer als bijlage bijgevoegd.

Vragen vanuit de raad aan het college:

A. Schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 36 Reglement van Orde (beantwoording binnen 30 dagen)

B. Schriftelijke vragen ter mondelinge beantwoording in de raads- of commissievergadering

C. Technische vragen over onderwerpen geagendeerd voor een commissie- en/of raadsvergadering

D. Overige technische vragen (vragen die geen betrekking hebben op een voorliggend raadsvoorstel of onderwerp op de commissieagenda; beantwoording binnen 30 dagen)

Categorie: A / B / C / D (doorhalen wat niet van toepassing is)

Onderwerp: Dumpen van afval in de wijk de Methen (omgeving Privaslaan)

Naam en fractie: Marcel Lap, PvdA

Datum indienen: 1 juli 2024

Afdeling:

Contactpersoon:

Inleiding/Aanleiding:

Op 10 april 2024 heb ik vragen gesteld aan het college/RDL over het dumpen van afval in de wijk Methen. Ik heb toen verzocht om de vragen nog niet met iedereen te delen, om samen met bijvoorbeeld Baston Wonen met bewoners in gesprek te gaan. Checken of de bewoners op de hoogte zijn van de regels over het aanbieden van afval, dan wel een uitleg te geven.

Na ongeveer 2 maanden zie ik nog geen verbetering. Wat heb ik de afgelopen week geconstateerd.

Op zondag 23 juni lagen op de hoek Europalaan/Privaslaan weer de nodig zakken met afval (eten, plastic, blik etc.). Dit afval van meerdere dagen/week of langer.



Ook op andere plaatsen in de Privaslaan waren in het weekend al meerdere afvalzakken met PMD aangeboden voor de ophaaldag van maandag. Maandag 24 juni heeft de reinigingsdienst alleen het PMD-afval eruit gehaald en de rest laten liggen. Ook op twee andere plekken aan de Privaslaan zijn zakken met ander afval blijven liggen.

Algemeen: Helaas zie ik dat op meerdere plaatsen afval wordt achtergelaten. Zo ook in de afgelopen week bij de ondergrondse container achter de flat aan de Mozartlaan (v. Beethovenstraat). Een bankstel en een opgerold matras.

Op vrijdag 28 juni is er blijkbaar een extra ophaalronde geweest. Zowel bij de ondergrondse container aan de Mozartlaan/van Beethovenstraat en ook op 3 plekken aan de Europalaan/Privaslaan is het afval opgehaald. Jammer van de inspanning. Op vrijdag 28 juni rond 17.00 uur lag op de locatie aan de Europalaan/Privaslaan alweer 1 zak met plastic/blikjes. Zondag 30 juni is het alweer aangegroeid.

Zondag 30-6: ~18:00 uur



Zondag 30-6: ~22:00 uur



Tot slot: de locatie op de bovenstaande foto is ook de doorsteek van de woningen/trottoir naar de weg. Voor o.a. mindervaliden is er aan de straat een verlaging. Door het afval op deze plek te dumpen/aan te bieden is deze route niet of nauwelijks begaanbaar.

Vraag/Vragen:

- Hoe zijn de bewoners van de HAT-woningen aan o.a. de Europalaan, Privaslaan, Tortonaplein en Walburglaan geïnformeerd over het afvalbeleid. (Eerder dit jaar of eind vorig jaar zijn ondergrondse afvalcontainers in gebruik genomen);

Antwoord:

De bewoners van deze woningen zijn in verschillende fasen middels een brief geïnformeerd over de wijziging van het inzamelen van restafval en de plaatsing van de ondergrondse containers.

1. Aankondiging;
2. Plaatsing;
3. Ingebruikname;
4. Invoering diftar met instructies scheiden afval;
5. Inname oude (verzamel) restafvalcontainers.

De communicatie van aankondiging tot invoering diftar heeft tussen januari 2023 en juli 2023 plaatsgevonden. De communicatie rondom de inname van de oude containers heeft begin 2024 plaatsgevonden.

- Hoe, op welk moment en door wie worden nieuwe bewoners geïnformeerd over het afvalbeleid.

Antwoord:

Nieuwe inwoners welke uit een andere gemeente naar Zevenaar verhuizen ontvangen een informatiepakket. In de gemeentegids worden nieuwe inwoners over de wijze van afvalinzameling, afvalscheiding en over de afvalwijzerapp en gemeentepagina geïnformeerd. Tevens ontvangen zij bij het informatiepakket gelijk een zak voor het PMD afval.

08-10-2024:

Inmiddels hebben er gesprekken met Baston plaatsgevonden. De sociaal wijkbeheerders van Baston gaan met inwoners in gesprek welke nieuw komen wonen en verhuizen. In het geval van statushouders brengen zij na 6 weken een bezoek om o.a. deze inwoners te informeren over het correct aanbieden van verschillende afvalstromen.

- Wanneer (nieuwe) bewoners schriftelijk over het afvalbeleid worden geïnformeerd: In welke taal/talen wordt het beleid toegelicht?

Antwoord:

De informatiebrieven worden vooralsnog in de Nederlandse taal geschreven.

08-10-2024:

Inmiddels wordt de laatste hand gelegd aan een brief over het correct scheiden en aanbieden van afval. Deze brief wordt in verschillende talen vertaald, zo hopen wij ook inwoners die de Nederlandse taal niet machtig zijn te bereiken.

Het bijplaatsen bij ondergrondse containers is volgens de beantwoording van de vragen van 10 april jl. bekend.

- Is het (structureel) verkeerd aanbieden van afval op een andere plek in de straat ook bekend (bijvoorbeeld Europalaan/Privaslaan)?

Antwoord:

Er wordt veel afval gedumpt op verschillende locaties in de wijk de Methen naast de ondergrondse containers. Zo ook aan de Europalaan en Privaslaan.

- Als dit bekend is, welke maatregelen zijn en worden ondernomen om het verkeerd aanbieden op korte termijn terug te dringen.

Antwoord:

- Begin juni zijn er flyers huis- aan huis verspreid in de buurt van de HAT- woningen. Deze flyer bevat enerzijds tekst en uitleg en anderzijds afbeeldingen over afvalscheiding. Er zit een QR code op de flyer welke direct verwijst naar de gemeentelijke afvalpagina. Inwoners kunnen er zelf voor kiezen om op hun device de pagina door google translate te laten vertalen in een taal naar keuze;
- Boa's reageren op meldingen en kunnen bestuurlijk handhaven, indien er bijvoorbeeld adresgegevens aangetroffen worden;
- RDL rijdt wekelijks op vrijdag, voor het weekend, een route om al het gedumpte afval weg te halen;
- Samenwerking omtrent afval met Baston moet nog verder opgepakt worden. Er wordt gewerkt aan het opzetten van een integrale pilot, waar afval ook onderdeel van zal zijn.

Algemeen: Bij de hoogbouw zijn het afgelopen jaar ondergronds containers in gebruik genomen, het aanbiedstation is verplaatst van de Didamseweg naar de Micro (7Poort) en de prijs per kg op het aanbiedstation is verhoogd.

- Is dit kalenderjaar binnen onze gemeente een toename van het verkeerd aanbieden van huishoudelijk afval te zien ten opzichte van voorgaande jaren?

Antwoord:

De exacte hoeveelheid wordt niet geregistreerd. De hoeveelheid gedumpt afval op basis van waarnemingen is vooral sinds de komst van de ondergrondse containers toegenomen. Echter werd op deze locaties waar voorheen een bovengrondse container/ cocon stond ook afval gedumpt, maar dit was minder zichtbaar. De kosten voor het brengen van grof huishoudelijk afval is in verhouding tot de kosten van het brengen bij het oude afvalaanbiedstation goedkoper geworden.

- Wanneer er een toename is, welke maatregelen gaat u ondernemen?

Zie eerdere beantwoording.