

# Omgevingsvisie Zevenaar 2040



**Participatieronde 2:**

**Verslaglegging werksessies Omgevingsvisie  
Zevenaar 2040**

**Datum: maandag 27 mei 2024**

**Tijd: 09.30-11.00 uur: Leefomgeving**

**11.30-13.00 uur: Mobiliteit**

**13.30-15.00 uur: Wonen**

**16.00-17.30 uur: Economie**

**Locatie: Gemeentehuis Zevenaar, Turmac fabriek**

## Participatieaanpak

### Aanpak en opbrengst

Bij het opstellen van de Omgevingsvisie 2040 zijn vanuit de gemeente Zevenaar nog enkele vraagstukken waar een keuze over gemaakt moet worden over wat hier wel, al dan niet, over wordt opgenomen in de visie. De vorige participatieronde heeft hier nog niet voldoende antwoord op kunnen geven. Daarom is er een tweede participatieronde georganiseerd.

Hiervoor is de gemeente Zevenaar op 27 mei 2024 het gesprek aangegaan met (potentiële) initiatiefnemers en deskundigen/ partners, die in de toekomst ook met de Omgevingsvisie zullen werken. Om zo tot een richting te komen wat er voor de vraagstukken opgenomen zal worden in de omgevingsvisie. Ook was er in deze gesprekken gelegenheid om te reageren op de inhoud van de conceptversie in brede zin. De gesprekken vonden per bouwsteen plaats, dus:

- Leefomgeving
- Mobiliteit
- Wonen
- Economie

In dit document deelt gemeente Zevenaar de resultaten van deze gesprekken. De dilemma's die nog spelen en/ of die vanuit de participatie en gesprekken naar voren zijn gekomen, zullen aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

# Gesprek Leefomgeving

27 mei 2024 09:30 – 11:00

## Aanwezige partijen:

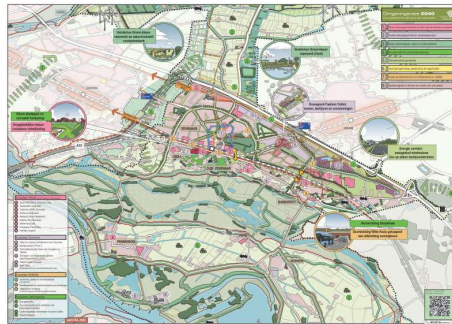
Agrariërs  
Leisurelands  
Waterschap Rijn en IJssel  
Gemeente Zevenaar  
SIR communicatie & participatie (verslaglegging)

## Vraagstuk 1: Hoe kunnen we de opgave groenblauw met agrarisch gebruik combineren?

Voor het eerste vraagstuk voor de bouwsteen Leefomgeving gingen we in gesprek over het combineren van het groenblauw raamwerk en het agrarisch gebruik. Voor dit vraagstuk richten we ons specifiek op Het Broek.

### Groenblauw raamwerk:

In het groenblauw raamwerk hebben we de kansen om natuur, landschap en cultuurhistorie te versterken beschreven. Door te investeren in de 'dynamische rivieren', 'gradiënt-bossen' en 'water- en broeklanden' kan er een sterke landschappelijke structuur komen in een stedelijke omgeving. Dat maakt de regio aantrekkelijker voor bewoners en bezoekers en versterkt de biodiversiteit.



Daarnaast spelen in Het Broek de opgaven vanuit de energietransitie en op het gebied van waterbeheer, bodembeheer, innovatie en de toekomst van agrariërs.

**Agrariërs** zien Het Broek als een bijzonder gebied met vruchtbare klei voor het duurzaam produceren van voedsel. Het is het laatste grote landbouwgebied in de Liemers, en het doel is om duurzame landbouw voor de toekomst mogelijk te maken.

Hoe kunnen deze twee opgaves gecombineerd worden in Het Broek en kan er samen opgetrokken worden om dit gebied te versterken?

- Er is op dit moment een toekomstvisie voor het Rhederlaag die nog actueel is. Deze visie kan als input dienen voor dit gebied.
- Het idee van het groenblauwe raamwerk is dat dit functioneert als een buffer om rode opgaves op te kunnen vangen binnen het landschap. Wat we nu wel zien is dat de kernen steeds groter worden en dat er minder natuur is om naartoe te gaan.
- Agrariërs hebben ideeën om recreatie te combineren met hun agrarisch bedrijf. Dit wordt ook al gedaan. Wel heel kleinschalig/ hobbymatig. Is de inzet om dit meer grootschalig te doen en wat is hiervoor nodig?

- Voor recreatie zouden we meer moeten spreken over uitloopmogelijkheden en wat er mogelijk is om de verschillende opgaven met het bestaande te combineren.
- Energietransitie. Hier liggen kansen voor biogas, waar agrariërs in Het Broek op in zouden willen zetten. Wordt er ook ruimte geboden voor zulke oplossingen?
- Een gevoelig punt is dat er in de omgevingsvisie gesproken wordt over stoppende agrarische bedrijven. Dit wordt genoemd omdat dit een ontwikkeling is die op dit moment door heel Nederland gezien wordt. We willen duidelijk maken dat we in de omgevingsvisie agrariërs niet stimuleren om te stoppen. Maar we reageren op deze ontwikkeling door te kijken naar alternatieven en hoe de huidige agrarische gebieden op een andere manier benut kunnen worden, wat past bij de gemeente Zevenaar.

### Conclusie:

Het is een logische gedachte om recreatie te willen combineren met agrarische gebruik. Hier zijn ook plannen voor. Maar wanneer er te veel mensen in groepen komen, gaat dit ook ten koste van de natuur. Hier moet rekening mee gehouden worden. Daarom moeten we in de visie op hoofdlijnen opnemen wat de kansen, uitgangspunten en doelen zijn voor dit vraagstuk. En wat we als gemeente hierin wel/niet mogelijk willen maken. Onderwerpen als water, droogte, energie etc. spelen hier ook een rol in. Kunnen we goede voorbeelden uitlichten in de visie, als voorbeeld voor andere plekken in onze gemeente. Dit omdat er nu ook al allerlei ontwikkelingen en initiatieven zijn. Door deze te omschrijven heb je een mooie start.

De visie voor Rhederlaag wordt verwerkt in de omgevingsvisie.

Droogte is een gebiedsbrede opgave. Hier is het waterschap mee bezig. In het groen blauwe raamwerk zouden functies als waterberging, landbouw en recreatie samen kunnen komen.

Voor de opgave van de agrariërs is een specifieke sessie georganiseerd. Hier gaan we verder in op het vraagstuk van hoe we de agrariërs en de ontwikkelingen van deze sector een plek kunnen geven in de omgevingsvisie. Ook deze uitkomsten zullen verwerkt worden in de visie.

Vooralsnog is in Nederland gekozen om in te zetten op de energietransitie door middel van zon- en windenergie. Gemeente Zevenaar werkt aan een duurzaamheidsvisie. Hierin wordt verder ingegaan op deze opgave.

### Vraagstuk 2: Recreatiemogelijkheden en de beleving van natuur.

We hebben als gemeente al veel te bieden met betrekking tot recreatie. Zoals het recreatiegebied Rhederlaag, De Bijland en de natuurgebieden. Voor de toekomst zien wij ook nog nieuwe kansen. Recreatie richt zich nu vooral op activiteiten voor één dag, waardoor bezoekers slecht voor een korte tijd in Zevenaar zijn. Door meer ruimte te bieden voor recreatie met een langer verblijf (verblijfsrecreatie), wordt dit verlengd. Wij zien dit als een kans voor meer leven/energie in gemeente Zevenaar en voor onze ondernemingen en voorzieningen. Het realiseren van deze ideeën zou negatieve effecten kunnen hebben op de natuur. Wat kan het gebied vanuit het perspectief van de natuur aan? En hoe verhouden deze opgaven zich tot elkaar?

- Vanuit de eerste participatieronde kwam naar voren dat een (groot) deel van de inwoners van de kernen meer recreatie met overnachting wel ziet zitten, omdat dit ook bijdraagt aan de leefbaarheid. Dit zou voor kleine ondernemers in de kernen eventueel kunnen betekenen dat ze kunnen blijven bestaan. Hiervoor kan ook ingezet worden op nieuwbouw van woningen. Als het gaat om uitbreiding van recreatie, wordt wel de term kleinschaligheid steeds genoemd. De vraag

die daarbij speelt is: Wat is kleinschalig en is met een kleinschalig plan wel geld te verdienen? Moeten we als gemeente duidelijkheid bieden hierin. Of dat aan de markt overlaten?

- Qua kleinschalige opties willen agrariërs ook graag recreatiemogelijkheden aanbieden op hun eigen terrein, maar dit werd in het verleden tegengehouden door de campings.
- Wat betreft het Uiterwaarden gebied. Hier zijn weinig mogelijkheden, omdat dit wordt tegengehouden door het beleid van Rijkswaterstaat.

### Conclusie:

Wat in de visie vastgesteld moet worden is wat is kleinschalig en grootschalig? Dit geeft richting voor wat er wel/niet mogelijk gemaakt moet kunnen worden en wat de ambities zijn voor de gemeente Zevenaar.

Daarnaast kan het geen kwaad om bepaalde initiatieven expliciet te benoemen in de visie. Zoals de Bahrse Pol, omdat dit aandacht verdient. Dit gebied kan bijvoorbeeld ingezet worden voor verdere ontwikkeling van het recreatiegebied/ woningbouw.

Verder worden er door initiatiefnemers soms wel kansen gezien, maar worden die tegengehouden door overheden/ regelgeving. Hier kan de omgevingsvisie ook een richting in kiezen. Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met de verkeerssituatie, wanneer er wel wordt ingezet op meer recreatie. Want recreatief gebruik zorgt voor meer fietsers en wandelaars. De wegen moeten hier wel geschikt voor zijn om bijvoorbeeld de agrariërs (landbouwvoertuigen) niet te hinderen.

# Gesprek Mobiliteit

27 mei 2024 11:30 – 13:00

## Aanwezige partijen:

Provincie Gelderland

Rijkswaterstaat

Gemeente Zevenaar

SIR communicatie & participatie (verslaglegging)

## Vraagstuk 1: Vervoersarmoede bewoners van Zevenaar en bereikbaarheid bedrijventerreinen.

We willen ervoor zorgen dat iedereen zich kan vervoeren binnen gemeente Zevenaar. We proberen vervoersarmoede tegen te gaan. Bijvoorbeeld door ervoor zorgen dat mensen in kleine dorpen ook in de toekomst de bus kunnen nemen in plaats van de auto. Dit kan met een gewone buslijn, een buurtbus, of een haltetaxi. We willen ook kijken naar andere opties zoals een automaatje of belbus. We vragen inwoners om mee te denken over deze mogelijkheden per dorp en hier creatief mee om te gaan. In het oostelijk deel van Zevenaar komen er veel nieuwe bedrijven en huizen bij. Het is belangrijk dat het openbaar vervoer hier goed op aansluit. Op dit moment is het openbaar vervoer naar de bedrijventerreinen nog niet goed genoeg. Kan dit beter?

- Over het algemeen gaat het nu niet goed met het Openbaar vervoer (OV). Dit komt omdat de hoeveelheid reizigers is afgenomen t.o.v. de periode voor corona. Dit effect is bij het busvervoer groter dan bij het treinvervoer.
- Door de financiële uitdagingen wordt er nu vanuit de hogere overheden eerst gefocust op het handhaven van het huidige OV. Wanneer het weer aanzienlijk beter gaat met het OV, kan er pas gekeken worden naar uitbreiding.
- In het kader van de participatie voor de omgevingvisie is gevraagd of onze inwoners vinden dat ze mobiel zijn. Hier kwam uit naar voren dat financiële redenen niet een grote belemmering zijn voor de mobiliteit, meer het gebrek aan goede verbindingen.
- Buslijnen naar bedrijventerreinen hebben een lage kostendekkingsgraad. Oplossing kan zijn om de voorzieningen bij het spoor te verbeteren zoals het inzetten van meer deelfietsen en/of -scooters. Daarnaast zou er gekeken kunnen worden of er vanuit de ondernemers zelf iets georganiseerd wordt: een busje van en naar het terrein laten rijden aan het begin/einde van werkdag. De gemeente Zevenaar zou zulke eigen initiatieven kunnen stimuleren. Een andere oplossing zou kunnen zijn om deelauto's of een automaatje-initiatief te initiëren. Wel bleek uit andere pilots dat dit niet direct aanslaat. Maar soms moet je gewoon blijven proberen/stimuleren als je verandering wilt zien.
- Wat verder cruciaal is, is dat de buurtbus behouden blijft richting 2040. Hoe kunnen we dit doen? Het netwerk hiervan in de gemeente Zevenaar is heel goed. Deze gaat nu bijvoorbeeld naar dorpen met slechts 450 inwoners. Er kan nog wel een verbeteringslag plaatsvinden in de momenten waarop de buurtbus rijdt. Soms zit deze bijvoorbeeld te vol rond schooltijden en 's avonds en in het weekend rijdt er niets. Hierdoor kunnen de jongeren niet weg, terwijl deze behoefte er wel is.
- Blijf investeren in goede fietspaden. Ook kun je (nieuwe) inwoners helpen met het inzichtelijk maken van hoe de bereikbaarheid in bepaalde gebieden is. Door te communiceren hoeveel minuten het kost om je van A naar B te verplaatsen met bepaalde vervoersmiddelen. Op deze manier faciliteer je mensen uit de omgeving en kun je de transitie naar nieuwe duurzame mobiliteit verder vormgeven.
- Wat ook een probleem is op het gebied van mobiliteit is parkeren, en dan met name rond het station. Dit kwam weliswaar niet naar voren uit de eerste participatieronde met de inwoners voor de omgevingsvisie, maar het kan wat betreft reistijd veel schelen om ook parkeren en een

toegang vanuit de zuidzijde van het station mogelijk te maken. Hier zou je reisminuten kunnen winnen met het aanleggen van parkeervoorzieningen. Belangrijk dat er nu ook vanuit de regio en provincie naar de ongelijke spoorovergangen wordt gekeken. Dit biedt voor de toekomst wellicht ook kansen voor het gebied rondom het station.

- De brug over de IJssel voor langzaam verkeer die nu in de omgevingsvisie genoemd wordt, werd positief beoordeeld door 75% van de inwoners die geparticipeerd hebben. Er zijn hoge kosten aan verbonden, waardoor het initiatief eerder afgewezen is. Het blijft een kans voor beide gemeenten (Zevenaar en Rheden) om de fietsers en wandelaars van de verschillende gebieden met elkaar te verbinden. De brug zou geen onderdeel worden van de snelfietsroute, want hiervoor is de locatie niet geschikt.

### Conclusie:

Voor dit vraagstuk wordt er de komende tijd niet ingezet op uitbreiding van het OV. Het beschikbare budget wordt alleen ingezet voor het verbeteren van dingen die er al zijn, zoals deelvervoer, de buurtbus en het stimuleren van eigen initiatieven. Dit komt omdat er op het gebied van OV weinig budget is omdat het OV niet voldoende rendabel is. Het toevoegen van meer bussen is erg duur. Waar we wel naar kijken is meer deelvervoer zoals OV-fietsen of scooters en carpoolen.

De brug over de IJssel voor langzaam verkeer die in de omgevingsvisie staat, zou de bereikbaarheid in de gemeente ook verbeteren en voorzieningen toegankelijker maken voor inwoners, omdat de gebieden verbonden zijn. Maar de brug is wel erg duur. Dit is een afweging. Is de verbinding van de gebieden zo belangrijk voor de bereikbaarheid, dat het deze kosten waard is?

Naast de opgave van de bereikbaarheid in de gemeente Zevenaar, is parkeren ook een belangrijk onderwerp. Vooral aan de zuidzijde van het station zouden meer voorzieningen aangelegd kunnen worden. Als dit een ambitie is, moet dit opgenomen worden in de omgevingsvisie.

### Vraagstuk 2: Noordelijke randweg en nieuwe verbindingsweg oost Zevenaar.

We zoeken een goed alternatief voor het vrachtverkeer dat nu vanaf de A15 via de Arnhemseweg door de kern Zevenaar rijdt. Hiervoor is het idee om een Noordelijke randweg aan te leggen. Deze weg sluit aan op de Arnhemseweg, loopt parallel aan de A15 en de A12, en komt uit bij het bedrijventerrein Mercurion. Hierdoor hoeven vrachtwagens vanaf de A15 niet meer door Zevenaar te rijden, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid verbetert. Maar het deel langs de A15 ligt in de gemeente Duiven. Om deze weg aan te leggen, zal er dus moeten worden samengewerkt. De Noordelijke randweg wordt dan onderdeel van een weg langs de A12, die in de toekomst via 7Poort verbonden wordt met het bedrijventerrein Transito. Deze weg kan ook (deels) gebruikt worden voor de nieuwe woningen in Reisenakker.



- De randweg creëert een nieuwe structuur, naast het wegennetwerk dat er al is. Waarom zou je dit willen? De randweg is gericht op vrachtverkeer en is een soort bypass route. Dit is om te voorkomen dat al het vrachtverkeer door Zevenaar komt. Met de randweg biedt je een

alternatief. Het is hierbij wel belangrijk dat deze noordelijke randweg niet een alternatief wordt voor de snelweg. Het is een back-up.

- Wanneer er steeds meer woningbouw blijft komen, zou je misschien wel beter in kunnen zetten op een goed fietspad. Of dat de weg iets afgezwakt wordt. Maar het is met name interessant om hem in beeld te houden, mocht er dan op termijn toch behoefte zijn gezien de verkeerssituatie. Insteek is om het realiseren hiervan niet onmogelijk te maken.
- Blijf inzetten op het doortrekken van het Witte Kruis. Dit ligt nu stil, mede door de hoge kosten, maar wanneer dit gerealiseerd wordt, scheelt dit 600 vrachtwagens per dag die nu door de kernen gaan.
- Het vrachtverkeer wat via het water gaat is op dit moment al geoptimaliseerd. Hier ligt de oplossing niet, maar het wordt wel benut en ondernemers staan hier ook wel voor open. Maar dit gaat lastig omdat dit in samenwerking met Duitsland zou moeten.
- Een weg die in de participatie aan bod is gekomen, is de Rivierweg. Dit is een provinciale weg, die nu door sommigen als racebaan gezien wordt. Zou het mogelijk zijn om ter hoogte van de kern de snelheid naar beneden te brengen? Bijvoorbeeld 50 of 60 km/u. Dit is een provinciaal brede discussie en ligt gevoelig. Vanuit de omgeving wordt nu het signaal opgevangen dat de weg onveilig is en het een barrière is in het gebied. Ook wordt de weg nu gebruikt om naar Doesburg te gaan, terwijl de snelweg hiervoor bedoeld is. Mocht het echt een wens zijn, kan deze ambitie opgenomen worden in de omgevingsvisie.
- Als laatste punt voor de bouwsteen mobiliteit is Station-Oost. Dat het station als niet realistisch gezien wordt, ligt op het gebied van infrastructuur (het station is volgens ProRail niet inpasbaar in de dienstregeling, tenzij grote infrastructurele aanpassingen worden gerealiseerd). In de plannen van de provincie en het Rijk is een extra station niet opgenomen omdat dit niet haalbaar is. Daarom is Oost nu afgeschaald naar een mobiliteitshub (een locatie waar meerdere vormen van mobiliteit samenkomen). Met de doorsteek op het BAT-terrein komt station Zevenaar binnen 5 minuten fietsafstand van Groot-Holthuizen te liggen. Het station in Babberich wordt gezien als een meer kansrijker scenario vanuit de inpassing in de dienstregeling, maar dit station komt dan op een Duits spoor te liggen. Daar komt alleen maar 1 keer per uur een trein.
- Het is fijn dat er een onderzoek loopt naar de ongelijkvloerse spooroverwegen van Zevenaar. Om een wensbeeld te communiceren naar ProRail, provincie en rijk moet er een visie op het totaal opgesteld worden, zodat dit gedeeld kan worden.

### Conclusie:

De noordelijke randweg is opgenomen als ambitie in de omgevingsvisie, omdat deze politiek gezien gewenst is. Een andere weg die verbeterd zouden kunnen worden is de Rivierweg. Qua verkeer wordt er verder meerwaarde gezien in het doortrekken van het Witte Kruis. Een extra station (zoals Station-Oost) toevoegen in de gemeente Zevenaar wordt door de hogere overheden op dit moment niet gezien als reëel. Misschien in de toekomst wel het station Babberich-Oost. Station-Oost is vanuit de gemeente gezien wel een wens. Verder moeten we inzetten op het versterken van het huidige station in combinatie met Zuidspoor en het verbeteren van de gelijkvloerse spoorovergangen.



# Gesprek Wonen

27 mei 2024 13:30 – 15:00

## Aanwezige partijen:

Baston Wonen

Vryleve

Volker Wessels

Veluwezoom Verkerk Bouw

Gemeente Zevenaar

SIR communicatie & participatie (verslaglegging)

## Algemeen

Hoe staat de omgevingsvisie t.o.v. de andere visies?

- Andere visies en beleidsstukken worden hierin meegenomen. De omgevingsvisie is een soort kapstok. Zoektocht naar het goede abstractieniveau.

Ontwikkelaar:

- Locaties zoals bedacht en getekend zijn heel logisch. Positief dat de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG) is gevestigd op bepaalde plekken. Wat bouwen we voor wie, kijkend naar vraag in de markt en een gezonde mix aan typologieën.
- Behoeftes aan woningen voor senioren en starters. Aanwezigheid van voorzieningen moet in de afweging goed meegenomen worden. In Babberich is bijvoorbeeld behoefte aan seniorenwoningen. Maar het is niet zo makkelijk om het goede beeld te krijgen van het type woning bij deze behoefte. We merken duidelijk een blijvende behoefte aan grondgebonden woningen. Wat niet altijd overeenkomt met het idee van seniorenwoningen (nultreden). De vraag is of appartementen gewenst zijn, als deze iets verder liggen van de voorzieningen.

Corporaties:

- Wordt er gekeken naar de vitale wijk als geheel en verbinding/ ontmoeting onderling? Zien we nog te weinig. We leven in een maatschappij waar dat iets minder aan de orde is. Hoe kunnen we dit ondervangen?
- We krijgen weleens ideeën mee voor collectieve woonvormen, maar geen concrete verzoeken.
- De corporaties richten zich minder op nieuwbouw, maar meer op bestaande vormen. Zoeken naar wat kan, ook met behulp van anderen.
- Heb er aandacht voor om de visie niet te baseren op iets wat nu tijdelijk is. Denk in lange termijn.
- De kleinere kernen ook zo goed mogelijk van voorzieningen voorzien. Meer bouwen dan alleen wonen. Klein beetje uitbreiden. Wat zijn voorzieningen? Voorzieningen in de kern zelf, zoals winkels, onderwijs, etc. Daar hoort een bepaalde uitbreiding bij. Echter, er moeten ook ondernemers zijn en initiatieven vanuit de samenleving.
- De dorpen moeten niet een verlengstuk van de kern Zevenaar worden. Blijft nog wel moeilijk sturen wie er dan inkomt. Ook denken aan de mix van bewoners, niet alleen het type woningen. De mensen van buiten zijn vaak wel actiever. Komt meer initiatief vanuit nieuwe bewoners van buitenaf dan van bewoners die geboren en getogen zijn in het dorp.
- Er lopen maar een paar nieuwbouwprojecten.

## Vraagstuk 1: Stel we hebben een stuk grond waar 100 woningen gebouwd kunnen worden en we hebben een opgave voor onze reguliere bewoners en aandachtsgroepen. Waar zetten we dan op in?

Hierbij spelen vragen zoals wat voor type woning, voor wie, welke ruimte in plan voor ontmoeten (gebouwd, openbare ruimte), voorzieningen, groen, infra en zorg nabij.

- Met zijn allen stoppen we heel veel tijd/geld/energie in het bedenken van nieuwe woonconcepten en opzet van woonblokken. We kunnen dezelfde woningen ontwerpen en gebruiken voor meerdere plekken.
- Streven naar diversiteit en een gezonde mix.
- Je kunt de woonomgeving ook anders inrichten met bijvoorbeeld meer groen.
- Eigenlijk wil je niet overal kleine projecten, maar grote woonwijken van 100 of meer woningen. We zijn nu te afhankelijk van kleine invullingen.
- Corporaties staan (naast nieuwbouw) positief tegenover deelwonen of woningen splitsen. Deelwonen is veel goedkoper dan een oude woning splitsen. Het is een alternatieve woonvorm om de krapte op te lossen. Splitsen betekent een flinke investering. Delen zou makkelijker moeten zijn. Zitten wel juridische kanten aan, waardoor het nu niet direct haalbaar is. Ook problemen met parkeren. En het kan ook niet overal, want daar krijg je ook een straatbeeld wat niet gewenst is. Gemeenten en rijk moeten dit mogelijk kunnen maken.
- Buiten het centrale deel (stedelijke zone) is grondgebonden bouwen gewenst. Appartementen zijn ook kostbaarder. Appartementen kun je wel vullen met doorschuivers die een groter huis achter zich laten. Moet wel een bepaalde grootte hebben om rendabel te zijn.
- Ontwikkelaar kijkt eerst altijd wie de klant is en welke voorzieningen er in de buurt zijn.
- Het is heel locatiespecifiek wie je kunt huisvesten. In de locatie moeten sowieso reguliere bewoners en aandachtsgroepen samengaan. Nu met de huidige mutaties gaat 25% naar aandachtsgroepen. Dit moet je goed spreiden, nu zie je het veel clustering wat soms ten koste gaat van de leefbaarheid.
- Rol van de buitenruimte? Aandacht voor elkaar? Ontmoeten zit in de ruimte en hoe je elkaar vindt en tegenkomt. Mensen moeten elkaar ontmoeten willen ze iets voor elkaar doen. Er is veel behoefte aan ontmoetingsplekken. Hier kun je met een goed ontwerp in sturen. Bijvoorbeeld door waar je je fiets parkeert, bankjes te plaatsen en zo mensen uit te nodigen tot een praatje.
- Concepten voor meer collectief doen/ meer ontmoeten moet voor de lange termijn passend zijn en moet zichzelf bewijzen. Soms moet je het ook gewoon met elkaar gaan doen. De ruimte alvast opnemen in je plan, met een mogelijkheid voor ontmoeten.
- Kijk ook naar wat de kracht van Zevenaar is. Mensen kiezen hier specifiek voor. Dit betekent dat je ruimte hebt, maar ook met een relatief goede prijs. Dat moeten we niet vergeten

### Conclusie:

Op basis van de vraag die we nu zien in gemeente Zevenaar is de grootste behoefte grondgebonden woningen. Met een goede mix van doelgroepen en aandacht voor de voorzieningen. Eerst de locaties aanwijzen en dan kijken wat hiervoor nodig is om de woningen te realiseren. En wat daar gebouwd wordt. Waar vraagt de locatie om? Dit is per plan en locatie verschillend.

In de gemeente zijn er beperkte mogelijkheden voor de bouw van appartementen. Maar dit hangt ook af van hoe stedelijk de locatie is. Of hoe dichtbij de snelweg. Voorzieningen als groen, mogelijkheden voor ontmoeten etc. blijven belangrijk.

## Vraagstuk 2: Hoe geven we op een goede manier invulling aan de woningbouwopgave in de spoorzone Zevenaar.

We onderzoeken met elkaar waar we na 2030 woningen gaan realiseren. Een belangrijk doel voor de toekomst blijft het ontwikkelen binnen de stad. Door meer te bouwen in de spoorzones, kan de groene ruimte buiten deze zones opengelaten worden. Door meer huizen te bouwen dichtbij het spoor (verdichting), wordt het makkelijker om goed openbaar vervoer te realiseren.

We willen de kansen hiervoor in de spoorzones verkennen en een beeld krijgen van de gewenste maat van verdichting. We zetten in Zevenaar ook in op een aanpak voor het gebied. Openbaar vervoer van hoge kwaliteit is daarbij een randvoorwaarde.

- Zeker interessante locatie en ook voor hoogbouw. Ook voor de doelgroepen van woningbouwcorporaties.
- In dit gebied heb je mogelijkheden en die moeten ook zeker benut worden. Als je het goed doet, zijn mensen ook wel heel blij hiermee.
- Het omgaan met de auto in dit gebied vergt ander beleid. Het is niet realistisch om te denken dat mensen geen auto nodig hebben, maar het moet wel op een andere manier.
- Bouwen wordt steeds moeilijker. Als gemeente moet je sturen op kwaliteit van plannen, maar de bouweisen en opgaven worden strenger. Als je overall aan moet voldoen, kun je niets meer.
- Geld blijft de factor. Appartementen zijn kostbaar om te bouwen. Kleine appartementen zijn in verhouding nog duurder en daarmee financieel uitdagender om te realiseren.
- Met zijn allen niet teveel proberen elke keer wat nieuws te maken. Gebruiken wat er ligt. Blijft ingewikkeld, want je wil kwaliteit bouwen en een locatie geven wat het nodig heeft. Maar je moet het wiel niet blijven uitvinden.
- Hoe om te gaan met het delen van tuinen/ gemeenschappelijke ruimtes. Wordt ook gekeken naar appartementen met gedeelde voorzieningen? Net wat meer dan een studentenkamer, maar wel iets betaalbaarder.
- Bezit in de nieuwe generatie wordt steeds minder belangrijk. Rijkdom zit in ervaringen.
- Nog andere dragers nodig om dat te realiseren? Kunnen ook economische functies hier een plek krijgen? Productiebedrijven niet, maar kantoren kunnen hier wel een plekje krijgen. Die zitten ook graag in de buurt van het OV. Door in te zetten op efficiënter ruimtegebruik zijn er lagere kosten/ shared spaces.
- Lage parkeernorm, zo strategisch mogelijk groenstructuur of een watergang. Dit wordt vanuit de planvorming tegenwoordig steeds belangrijker.
- Complimenten voor wat er nu in de Omgevingsvisie staat, dit is een mooi concept.

### Conclusie:

We moeten anders omgaan met ruimte, en dat heeft ook een andere "mindset" nodig. De eigen kavels van de corporaties zijn ongeveer op, maar met de opgave die er ligt kunnen de partijen goed aan de slag. In de omgevingsvisie kunnen we de opgave voor de bestaande bouw nog iets scherper opnemen.

De spoorzone biedt kansen om het anders te doen.

Bij het spoor is de openbare ruimte eromheen een aandachtspunt, maar ook het geluid en de trillingen etc. Uitgaande van sociale woningbouw en de haalbaarheid, is dat een uitdaging. Hier moet rekening mee gehouden worden in wat we realiseren, omdat de woningen ook moeten voldoen aan de wensen van (toekomstige) bewoners.

# Gesprek Economie

27 mei 2024 16:00 – 17:30

## Aanwezige partijen:

Ondernemers

Lindus

Gemeente Zevenaar

SIR communicatie & participatie (verslaglegging)

## Vraagstuk 1: Transformatie bedrijventerreinen.

Het uitgangspunt in de Omgevingsvisie is het behoud van de bestaande bedrijventerreinen en uitbreiding 7Poort II en eventueel III langs de A12. Maar er zijn een aantal bedrijventerreinen die geschikt zijn voor een transformatie. Gezien de groei van onze gemeente en de centrale ligging met goede bereikbaarheid per fiets en OV, is het bedrijventerrein Zuidspoor de meest geschikte locatie voor een transformatie. Ook Mercurion en Tatelaar zijn opties. Wat is er nodig voor de transformatie van bedrijventerreinen en welke punten moeten we hierover opnemen in onze Omgevingsvisie?



- Er moet een meer concreet beeld komen wat de visie is op Zuidspoor om te kijken of er überhaupt een business case is waar je het over kunt hebben. Die som moet vooraf gemaakt worden en niet eerst naar buiten gebracht worden.
- Dit is wel het moment om in één keer met duidelijkheid te komen. Geef bedrijven die vanuit een te transformeren bedrijventerrein komen bijvoorbeeld een voorkeurspositie op een nieuwe locatie. Er is nu een kans om op een andere plek uit te breiden (7Poort II).
- Geef duidelijkheid over de randvoorwaarden voor de transformatie, qua invulling en bereikbaarheid.
- Maak bedrijven moeten ook blijven in de regio. Faciliteer dit als gemeente. Is de verplaatsing van de bedrijventerreinen een belemmering voor personeel? Deze nieuwe bedrijventerreinen moet wel echt toegankelijk blijven. Aandacht voor hebben.
- Houd er rekening mee dat bij Zuidspoor dat de ondernemers op de erfgrans hebben gebouwd. Er is meer ruimte nodig om die 100% bebouwing om te zetten naar een ander bedrijventerrein.
- Bedrijven zullen moeten intensiveren. Wellicht kunnen er meer m2 teruggebouwd worden door te stapelen en in te zetten op collectieve voorzieningen zoals parkeren, laadinfra etc.
- Anders nadenken over het inrichten van een bedrijventerrein. Meer gezamenlijk. Bijvoorbeeld parkeerplekken delen (o.b.v. werktijden), maar ook andere voorzieningen gezamenlijk oppakken. De ruimte moet efficiënt ingezet worden.
- Inzet op broedplaatsen waar onderwijs/ opleiden en werken bij elkaar komen. Voorbeeld: Technoforum.
- Kijk hoe je werknemers kunt binden aan bedrijven. Breng wonen en werken dicht bij elkaar.
- Woonwerkunits wel mogelijk maken.
- Behoud van bedrijvigheid in de kleine kernen speelt ook een belangrijke rol in de arbeidsinclusie. Deze lokale bedrijven hebben een belangrijke lokale functie. De insteek is niet alles te laten verdwijnen, maar juist behouden.
- Er komen voor circulariteit en duurzaamheid ook extra meters kijken, recycling bijvoorbeeld kost extra ruimte. Ook rekening houden met eventuele groeiambities van de bedrijven.

- Eerst een visie, dan ruimte claimen.
- Doortrekken A15 vergroot zoekgebied voor sollicitanten aanzienlijk. 95 van de 100 mensen wonen nu binnen 20km. Tot 30km gaan verhuizen werknemers mee.
- Goede fietspaden zijn zeer gewenst. Wordt ook echt goed gebruikt. Ook met de elektrische fietsen. Als de fietspaden logische rechte lijnen zijn, helpt dit echt voor werknemers om de fiets te pakken voor woon-werkverkeer. Autorijden wordt duurder, betere fietsen, fietskleding en douchevoorzieningen op het werk.

### Conclusie:

Geef duidelijkheid over randvoorwaarden voor een goede transformatie van bedrijventerreinen, want dit is een lang proces, waarbij de verwachtingen goed gemanaged moeten worden. Daarnaast is het ook belangrijk dat kleinere bedrijventerreinen blijven bestaan, zodat inwoners die minder makkelijk ver kunnen reizen, ook een bedrijventerrein in de buurt hebben.

Een andere kans die we zien is om onderwijs en/of een innovatielab te integreren op bedrijventerreinen.

De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen blijft zoals eerder benoemd tijdens het gesprek over mobiliteit heel belangrijk. Dit geldt voor zowel de fiets, auto en OV. We moeten samen kijken naar hoe we verschillende opgaven op kunnen lossen voor één bedrijventerrein. Dit moet je vooraf afstemmen en inrichten, achteraf lukt dat niet. Ambitie om circulariteit in te zetten. Bijvoorbeeld restwarmte en reststromen inzetten voor de rest van het bedrijventerrein.

### Vraagstuk 2: Grootschalige detailhandel.

Voor de locaties Zevenaar Hengelder en Tatelaar ligt er voor Zevenaar een verplichting vanuit de provincie om de bestaande Perifere Detailhandels Vestigingen (PDV) op Tatelaar opnieuw te structureren en die te richten op Hengelder. Dit komt door de veranderingen aan de infrastructuur in de gemeente. De ruimte voor uitbreiding of versterking van de hierboven genoemde gebieden is beperkt volgens de huidige plannen. Maar het is wel belangrijk om juist op deze locaties vernieuwing, verplaatsing of uitbreiding te stimuleren. Om dit te ondersteunen, moeten we onderzoeken hoe we dit zouden kunnen doen. Welke maatregelen en/of randvoorwaarden moeten we hiervoor opnemen in de Omgevingsvisie?

- Opgave vanuit de provincie om hiermee aan de slag te gaan. Willen we dit? Zijn er eerder initiatieven afgeketst?
- In Zevenaar zie je een hobbyzaak, wat meubelzaken, maar met de PDV kan een nieuwe markt ontstaan. Bijvoorbeeld een showroom voor alle soorten auto's. Concept stores. Je kunt denken aan hele grote fietszaken met verschillende merken en soorten fietsen. Daar ontstaan dingen die niet in het centrum passen en onderscheidend zijn van concept in Duiven (wonen en bouwen). Dus daar zijn wel kansen voor. Er is niet veel traffic, maar als je echt onderscheidt komen mensen wel naar je toe. Wat is het meest geschikte bedrijventerrein, ook in relatie tot de bereikbaarheid?

### Conclusie:

Hengelder moet meer uitnodigend zijn. Bij de Fashion Outlet zien we mogelijkheden voor een ander hotel. Nieuwe PDV-functies staan op dit moment niet in de rij. We willen de kwaliteit van de locaties verbeteren. Waar zitten we dan op in? Hiervoor moeten we ons richten op unieke concepten die niet in de buurt te vinden zijn. Hier kunnen we een voorbeeld voor opnemen in de omgevingsvisie. Zoals het 'shop in shop' concept. Hiervoor zijn mensen bereid om te reizen en komen ze naar het bedrijventerrein toe.