

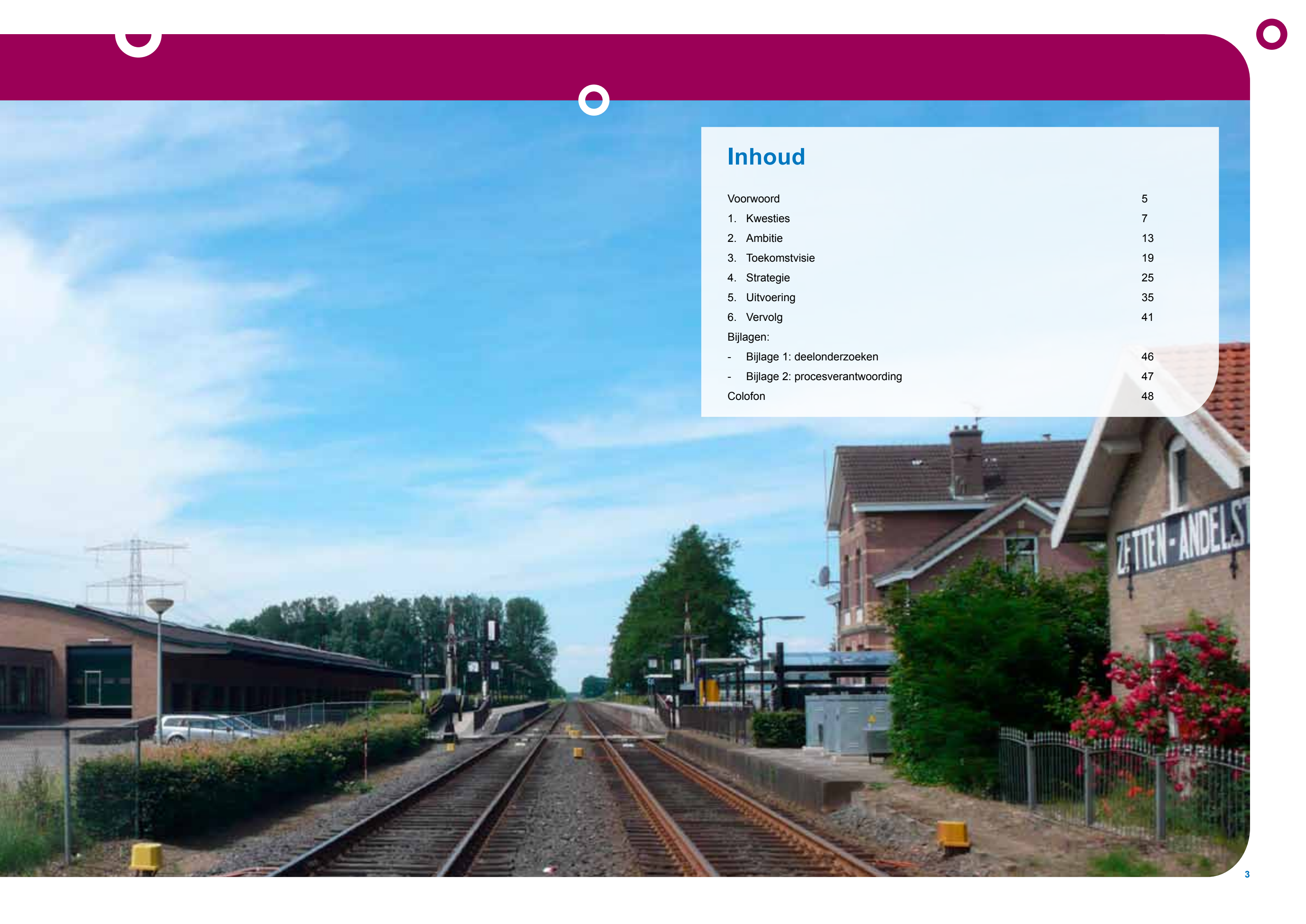


Gebiedsvisie

Stationsomgeving Zetten-Andelst

Impuls voor kwaliteitsverbetering
van het stationsgebied





Inhoud

Voorwoord	5
1. Kwesties	7
2. Ambitie	13
3. Toekomstvisie	19
4. Strategie	25
5. Uitvoering	35
6. Vervolg	41
Bijlagen:	
- Bijlage 1: deelonderzoeken	46
- Bijlage 2: procesverantwoording	47
Colofon	48



Voorwoord

Een kwaliteitsimpuls voor de stationsomgeving van Zetten-Andelst! Dat is waar deze gebiedsvisie voor staat. In deze economische magere tijden willen we als gemeente een solide basis leggen voor de herontwikkeling van het stationsgebied en een helder kader schetsen voor initiatieven en plannen van anderen, maar ook voor onszelf als gemeente.

Ik ben trots dat ik u deze integrale gebiedsvisie mag presenteren. Wat begon als een open verkenning naar mogelijkheden, samen met de Stadsregio Arnhem Nijmegen, is inmiddels uitgegroeid naar een volwaardig gebiedsplan om de stationsomgeving beter te laten functioneren en fors op te knappen. De concrete maatregelen hiervoor hebben we als gemeente zeker niet alleen bedacht. Integendeel, eerdere varianten en concept-visies zijn volop besproken met vele bewoners, ondernemers en andere partijen in het gebied. Bovendien is met diverse belanghebbenden aan de keukentafel of in de kantine verder gepraat over de visie en de mogelijke consequenties. Daarnaast hebben we informeel in de gemeenteraad discussie gevoerd over de koers en de aanpak van de herontwikkeling.

Ik hoop van harte dat we goed naar u en uw wensen hebben geluisterd. Natuurlijk kunnen we het niet iedereen naar de zin maken, maar ik hoop dat we in gezamenlijkheid het stationsgebied de kwaliteitsimpuls kunnen geven, die het verdient.

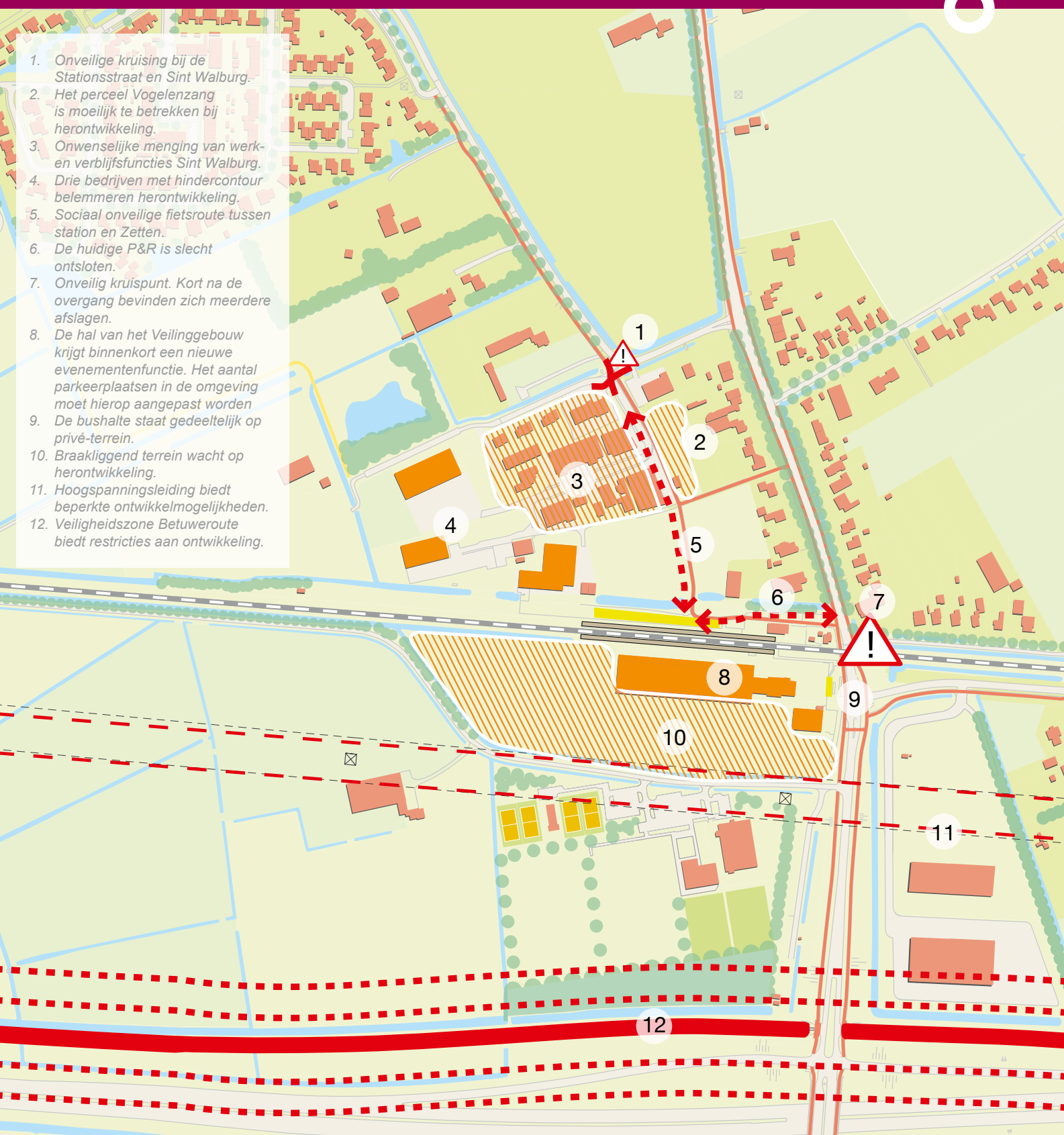
Dat zal wel een kwestie van lange adem zijn. In deze tijden van economische crisis en bezuinigingen laten marktinitiatieven op zich wachten, maar willen bewoners en ondernemers wel vooruit. Als gemeente kunnen we in deze tijden ook geen grootse investeringen doen maar willen we terdege initiatieven verder helpen en stimuleren. Deze gebiedsvisie toont aan dat er meer dan voldoende mogelijkheden zijn ter verbetering, niet alleen op lange termijn, maar ook morgen en overmorgen, met kleine stapjes, steeds weer vooruit. En daar ga ik voor!

Jan van Baal
Portefeuillehouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Openbare Ruimte,
Bouwen, Wonen, Bedrijventerreinen, Grondzaken en Infrastructuur
Gemeente Overbetuwe

1. Kwesties

De stationsomgeving van Zetten-Andelst is aan vernieuwing toe. Het gebied raakt steeds meer verrommeld en sluit niet goed aan op de dorpskern van Zetten. Ontwikkelingen lokaal en in de regio vragen om een nieuwe visie op het stationsgebied. Een gebiedsvisie die een tijdje meekan en een handvat biedt voor concrete maatregelen voor kwaliteitsverbetering van het stationsgebied.





Kwestiekaart stationsomgeving Zetten-Andelst

Waarom deze gebiedsvisie?

Deze gebiedsvisie biedt een nieuw toekomstperspectief voor de stationsomgeving van Zetten-Andelst. Dit is hard nodig omdat er een aantal urgente kwesties rond veiligheid, verkeersontsluiting en ruimtegebruik op relatief korte termijn moeten worden opgelost. Daarnaast komen allerlei initiatieven voor nieuwe ontwikkeling op, geïnitieerd door lokale ondernemers en ontwikkelaars, die vragen om een heldere publieke afweging door de overheid. Bovendien spelen er ook ontwikkelingen op regionaal schaalniveau, zoals de doortrekking van de A15, die consequenties kunnen hebben voor het stationsgebied Zetten-Andelst. De gemeente Overbetuwe wil daarom goed op een rijtje zetten welke ontwikkeling wenselijk is voor de noord- en zuidzijde van de stationsomgeving. Dit moet niet alleen goed passen binnen de Toekomstvisie+ (de strategische visie voor het grondgebied van Overbetuwe), maar ook aan de lopende initiatieven tegemoet komen.

Concrete kwesties vragen om maatregelen

In de stationsomgeving spelen op dit moment al een aantal urgente kwesties die in het kader van deze gebiedsvisie om concrete maatregelen vragen. In de 'kwestiekaart' worden kleine en grotere problemen benoemd die in het proces zijn aangedragen. De belangrijkste kwesties zijn terug te voeren op het verbeteren van de wegontsluiting van het gebied, en de toegankelijkheid van het station in het bijzonder. Het gaat onder meer om de onveilige kruisingen Wageningsestraat en Stationsstraat-Sint Walburg, de slechte ontsluiting van het P+R-terrein (de weg is gedeeltelijk fietspad) en de sociaal onveilige fietsroute tussen het station en de dorpskern van Zetten. Ook het perceel Vogelenzang moet worden betrokken in een goede ontsluiting van de noordzijde van het station. Ook kan de Stationsstraat, als hoofdontsluiting van Zetten, overbelast raken, mede als gevolg van toekomstige ontwikkelingen, waaronder Zetten-Zuid.

Naast sociale kwesties en verkeersveiligheid, zijn er ook kwesties die te maken hebben met een onwenselijke menging van functies in het noordelijk stationsgebied: kinderdagverblijf, woningen, fitness, bouwbedrijven, brandweerkazerne, naast grote mechanisatie- en agrarische loonbedrijven (met hindercontouren). Op de lange termijn kunnen deze functies elkaar in de weg zitten. Het zuidelijk deel van het stationsgebied is onderbenut, en vraagt om herontwikkeling. Het veilinggebouw zou weer een functie moeten krijgen, en de braakliggende percelen een nieuwe economische functie. Bovendien vragen de huidige sportfuncties en het zwembad om een duidelijk perspectief voor de langere termijn.

Herpositionering in de regio

Naast de lokale kwesties in het gebied, is het zaak ook goed te kijken naar de regionale positie en functie van het stationsgebied. De stationsomgeving is immers centraal gelegen tussen de kernen Andelst, Zetten en Herveld. Het station heeft een belangrijke betekenis voor deze drie kernen en is van belang voor het gehele westelijk deel van de gemeente Overbetuwe. Bij herontwikkeling heeft de stationsomgeving de potentie om uit te groeien tot een lokaal knooppunt.

Die functie als knooppunt kan versterkt worden door de 'doortrekking' van de snelweg A15 naar de A12 tussen Duiven en Zevenaar. Hierdoor ontstaat een meer directe verbinding tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland. Dit zal op termijn veel nieuwe ontwikkelingen langs de A15 met zich meebrengen, vooral binnen de regio Arnhem Nijmegen. Met name bedrijventerrein, bestaand en nieuw, zouden een nieuwe impuls kunnen krijgen. De ligging van het station en de stationsomgeving, zo in de directe nabijheid van de A15, biedt nieuwe werkfuncties een multimodale ontsluiting.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft tijdens de voorbereiding van de concessie Openbaar Vervoer 2013 veel aandacht gegeven aan knooppuntontwikkeling en verbetering van stationsomgevingen in de regio. Zetten-Andelst is één van de 16 knooppunten die hierbij bijzondere aandacht heeft. De optimalisatie van het openbaar vervoer in de regio heeft ook gevolgen voor station Zetten-Andelst. Mede als gevolg van de doortrekking A15 wordt er een toename van het gebruik van het station verwacht. Hiervoor zijn meer P+R-plekken, fietsenstallingen en verbeterde bushaltes wenselijk.

Helder kader voor lokale en regionale initiatieven

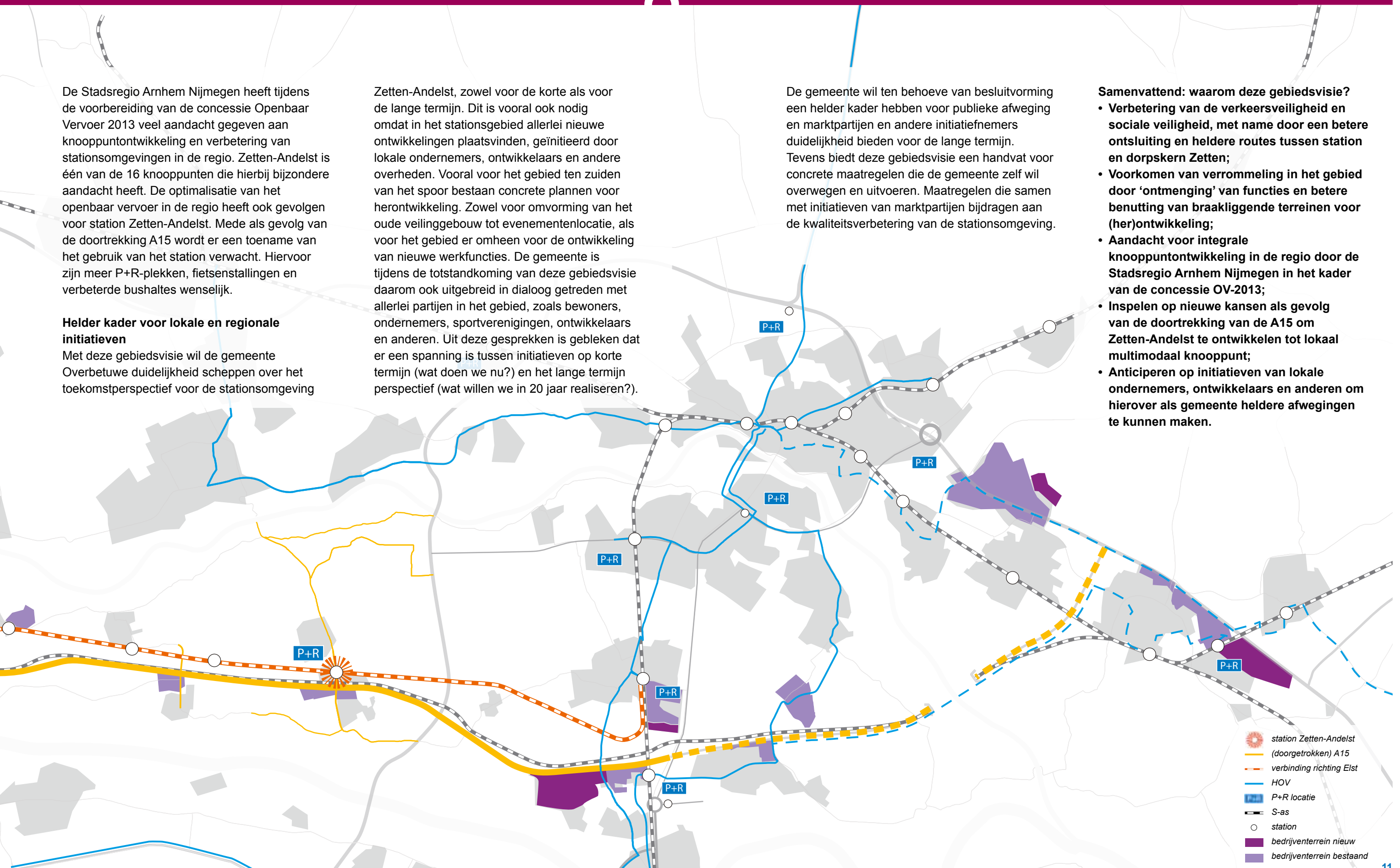
Met deze gebiedsvisie wil de gemeente Overbetuwe duidelijkheid scheppen over het toekomstperspectief voor de stationsomgeving

Zetten-Andelst, zowel voor de korte als voor de lange termijn. Dit is vooral ook nodig omdat in het stationsgebied allerlei nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden, geïnitieerd door lokale ondernemers, ontwikkelaars en andere overheden. Vooral voor het gebied ten zuiden van het spoor bestaan concrete plannen voor herontwikkeling. Zowel voor omvorming van het oude veilinggebouw tot evenementenlocatie, als voor het gebied er omheen voor de ontwikkeling van nieuwe werkfuncties. De gemeente is tijdens de totstandkoming van deze gebiedsvisie daarom ook uitgebreid in dialoog getreden met allerlei partijen in het gebied, zoals bewoners, ondernemers, sportverenigingen, ontwikkelaars en anderen. Uit deze gesprekken is gebleken dat er een spanning is tussen initiatieven op korte termijn (wat doen we nu?) en het lange termijn perspectief (wat willen we in 20 jaar realiseren?).

De gemeente wil ten behoeve van besluitvorming een helder kader hebben voor publieke afweging en marktpartijen en andere initiatiefnemers duidelijkheid bieden voor de lange termijn. Tevens biedt deze gebiedsvisie een handvat voor concrete maatregelen die de gemeente zelf wil overwegen en uitvoeren. Maatregelen die samen met initiatieven van marktpartijen bijdragen aan de kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving.

Samenvattend: waarom deze gebiedsvisie?

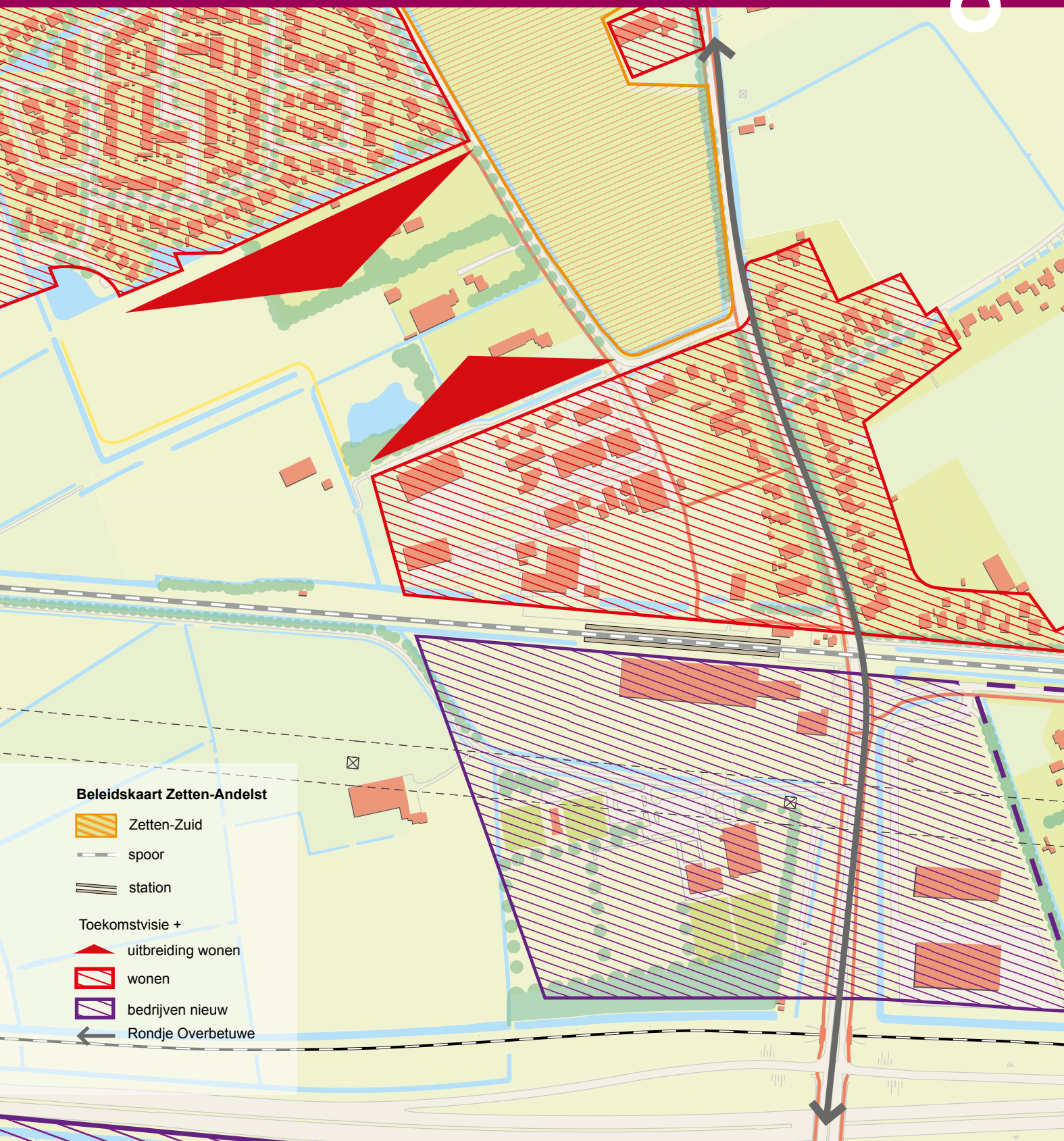
- **Verbetering van de verkeersveiligheid en sociale veiligheid, met name door een betere ontsluiting en heldere routes tussen station en dorpskern Zetten;**
- **Voorkomen van verrommeling in het gebied door 'ontmenging' van functies en betere benutting van braakliggende terreinen voor (her)ontwikkeling;**
- **Aandacht voor integrale knooppuntontwikkeling in de regio door de Stadsregio Arnhem Nijmegen in het kader van de concessie OV-2013;**
- **Inspelen op nieuwe kansen als gevolg van de doortrekking van de A15 om Zetten-Andelst te ontwikkelen tot lokaal multimodaal knooppunt;**
- **Anticiperen op initiatieven van lokale ondernemers, ontwikkelaars en anderen om hierover als gemeente heldere afwegingen te kunnen maken.**





2. Ambitie

De inzet van deze gebiedsvisie: een impuls geven aan de kwaliteitsverbetering van het stationsgebied. Veiliger, mooier en vooral beter functionerend. Niet door zomaar zaken lukraak aan te pakken, maar met een duidelijke koers voor de lange termijn. Kwaliteit vraagt om geduld, zorgvuldigheid en een heldere ambitie wat je wilt bereiken met deze gebiedsvisie voor de stationsomgeving.



Beleidskaart: Toekomstvisie + en plan Zetten-Zuid

Deze gebiedsvisie komt voort uit een aantal ambities die we als gemeente Overbetuwe koesteren voor de vernieuwing van het stationsgebied. Met deze gebiedsvisie willen we nader invulling geven aan de beleidsambities uit het strategische plan Toekomstvisie+.

Gebruik van openbaar vervoer stimuleren

Onze ambitie heeft in de eerste plaats betrekking op het functioneren van station Zetten-Andelst als multimodaal OV-knooppunt. Het station heeft voor de dorpen in de omgeving een belangrijke bovenlokale ontsluitingsfunctie. Nu is Zetten-Andelst geen omvangrijk station qua gebruik, maar is zeer stabiel met meer dan 700 in- en uitstappers per dag. Op korte termijn is verdere frequentieverhoging van de treindiensten niet te verwachten, maar op termijn kan dat aantal reizigers groeien door toenemende congestie in de regio Arnhem Nijmegen, prijsbeleid van parkeren en de doortrekking van de A15. De ambitie is gericht op verhoging van de frequentie van treindiensten naar 2x per uur in de daluren.

Een beter gebruik van openbaar vervoer vraagt vooral om een betere bereikbaarheid van het station en betere organisatie van de ketenmobiliteit. Dat kan door voldoende P+R-plaatsen en fietsenstallingen aan te bieden in de directe nabijheid van het station. Door te zorgen dat bussen dichtbij het station kunnen halteren, zodat mensen goed kunnen overstappen. En het gaat over het afstemmen van dienstregelingen, zodat er goede aansluitingen ontstaan tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer. Ook de inrichting van de stationsomgeving is van belang bij het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer. De inrichting van het station moet beter, veiliger en comfortabeler.

Verbeteren van de verkeersveiligheid

In de stationsomgeving zijn momenteel een aantal verkeersonveilige situaties aan te wijzen. De spoorwegovergang bij de Wageningsestraat is hiervan een voorbeeld: door afslagen te dicht op de overgang ontstaan soms gevaarlijke situaties. Ook de bocht in de Stationsstraat, de aansluiting met Sint Walburg en de aansluiting van de Parallelweg-Noord op de Wageningsestraat zijn hiervan voorbeelden. De ontsluiting van de P+R via het fietspad is verre van optimaal. Het beter functioneren van de stationsomgeving betekent ook het verbeteren van de verkeersveiligheid en een efficiënte bereikbaarheid van het station en de perrons. In deze gebiedsvisie worden een optimale ontsluitingsstructuur voorgesteld met een



Stimuleer gebruik van de fietsenstallingen door verbeterde bereikbaarheid !



Maak het P+R beter bereikbaar voor (omliggende) bewoners van Zetten



Stimuleer het gebruik van de bus door direct aan het station te halteren



Zorg voor een veilige verkeerssituatie door de spoorwegovergang te ontlasten



Maak de fietsroute tussen het station en Zetten sociaal veilig!



Voorkom verrommeling van het gebied!



Het combineren van verschillende functies als een kinderdagverblijf met bedrijvigheid verrommelt het gebied.



Ten noorden van het station bevinden zich functies die niet passen bij een stationsgebied

nieuwe gelijkvloerse spoorwegovergang, waardoor de huidige spoorwegovergang in de Wageningsestraat enigszins kan worden ontlast. Dit zal tevens de ontsluiting van het zuidelijk deel van het stationsgebied ten goede komen.

Betere relatie tussen station en dorp(en)

Naast deze infrastructurele ambities, koesteren we als gemeente de ambitie om de ruimtelijke relatie tussen het station en het dorp Zetten (en Andelst) te verbeteren. De fiets- en wandelroutes vanuit het dorp naar het station (en naar de zuidelijk gelegen sportfuncties) moeten een stuk veiliger worden. Woningen langs deze routes, goed zicht en heldere verlichting, en mensen op straat geven een gevoel van sociale veiligheid. Door de bedrijfsfuncties, de tussenliggende open kavels en de groene randen is er een amorfe ruimtelijke structuur, en is het moeilijk om veilige routes te maken.

Door het gebied ten noorden van het station te 'transformeren' naar een gebied met meer wonen, maatschappelijke voorzieningen en wellicht kantoren-aan-huis kan een veiligere stationsomgeving worden gemaakt en tegelijkertijd een goede aansluiting op het dorp Zetten. Op lange termijn kan Zetten doorgroeien naar het stationsgebied door dorpse woningbouw in de tussenliggende zone te ontwikkelen (na de ontwikkeling van Zetten-Zuid). Daarbij is aandacht voor het omliggende landschap van belang. Er liggen kansen voor een goede landschappelijke verbinding tussen de waardevolle komgronden ten zuidoosten en (zuid) westen van Zetten. En voor een groene dooradering van het gebied.

Herstructurering: voorkom verrommeling

Onze ambitie is een betere benutting en efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte in en rond het stationsgebied. Er liggen braakliggende kavels, oude bedrijfshallen, en functies die weinig binding hebben met openbaar vervoer in een gebied waar werk-, woon- en maatschappelijke functies niet goed meer op elkaar zijn afgestemd. Niets doen in de tussentijd is geen optie omdat het stationsgebied dan dreigt te verrommelen. Onze inzet richt zich op herstructurering en transformatie: de juiste functie op de juiste plaats. Dat kan niet in één keer, maar wel in kleine stapjes. Voor de herstructurering is het zaak om met elkaar een koers te bepalen voor de toekomst van de stationsomgeving. Het is immers belangrijk dat lopende

initiatieven worden geholpen en gefaciliteerd. Maar wel zo dat zij passen binnen een toekomstperspectief voor de lange termijn. En zorgen dat bij elke nieuwe ontwikkeling het stationsgebied erop vooruit gaat. Het kan ook nodig zijn om tijdelijke maatregelen te nemen, waardoor het gebied er goed 'bijligt' op plekken waar nog geen ontwikkelingen hebben plaatsgevonden of te verwachten zijn. Bijvoorbeeld door een braakliggend terrein tijdelijk een maatschappelijke functie te geven.

Impuls geven aan initiatieven

Aan de zuidzijde van het station komen nieuwe initiatieven naar voren voor ontwikkeling en investeringen. Er zijn plannen om de oude veiling te ontwikkelen tot centrum voor horeca en evenementen. Er zijn initiatieven van marktpartijen om een bedrijventerrein te ontwikkelen voor lokale bedrijven. Zwembad de Leygraaf, voetbalvereniging Excelsior en tennisvereniging T.C. de Leygraaf zijn al aanwezige sportfaciliteiten met een intensief gebruik. In principe kunnen deze sportfuncties het best op hun huidige locatie worden gehandhaafd. Op lange termijn is het echter denkbaar dat deze functies een meer centrale plek kunnen krijgen als de behoefte aan bedrijventerreinen groter wordt. Aan de zuidzijde is de fysieke ruimte aanwezig om lokale bedrijvigheid een plek te geven. Hierdoor zouden bedrijven aan de noordzijde van het station op termijn kunnen worden verplaatst. De zuidzijde van het station is hiervoor, met de directe ligging aan de A15, ook beter geschikt. Door het gebied hoogwaardig in te richten ontstaat een goede entree voor het dorp Zetten. Aan de oostzijde van de Wageningsestraat is ook nog beperkt ruimte voor ontwikkeling.

Samenvattend: wat willen we bereiken met de gebiedsvisie?

- **Gebruik van openbaar vervoer en station stimuleren;**
- **Verbeteren van de dorpsontsluiting en verkeersveiligheid;**
- **Versterken van de relatie tussen het station en het dorp Zetten;**
- **Sociale veiligheid van fiets- en wandelroutes verbeteren;**
- **Herstructurering: voorkomen van verrommeling in het stationsgebied;**
- **Een impuls geven aan (lopende) initiatieven in het gebied.**



Geef lokale bedrijven aan de zuidzijde ruimte voor uitbreiding!



Maak de aanleg van een derde veld mogelijk!



Geef impuls aan initiatieven voor de oude veiling!

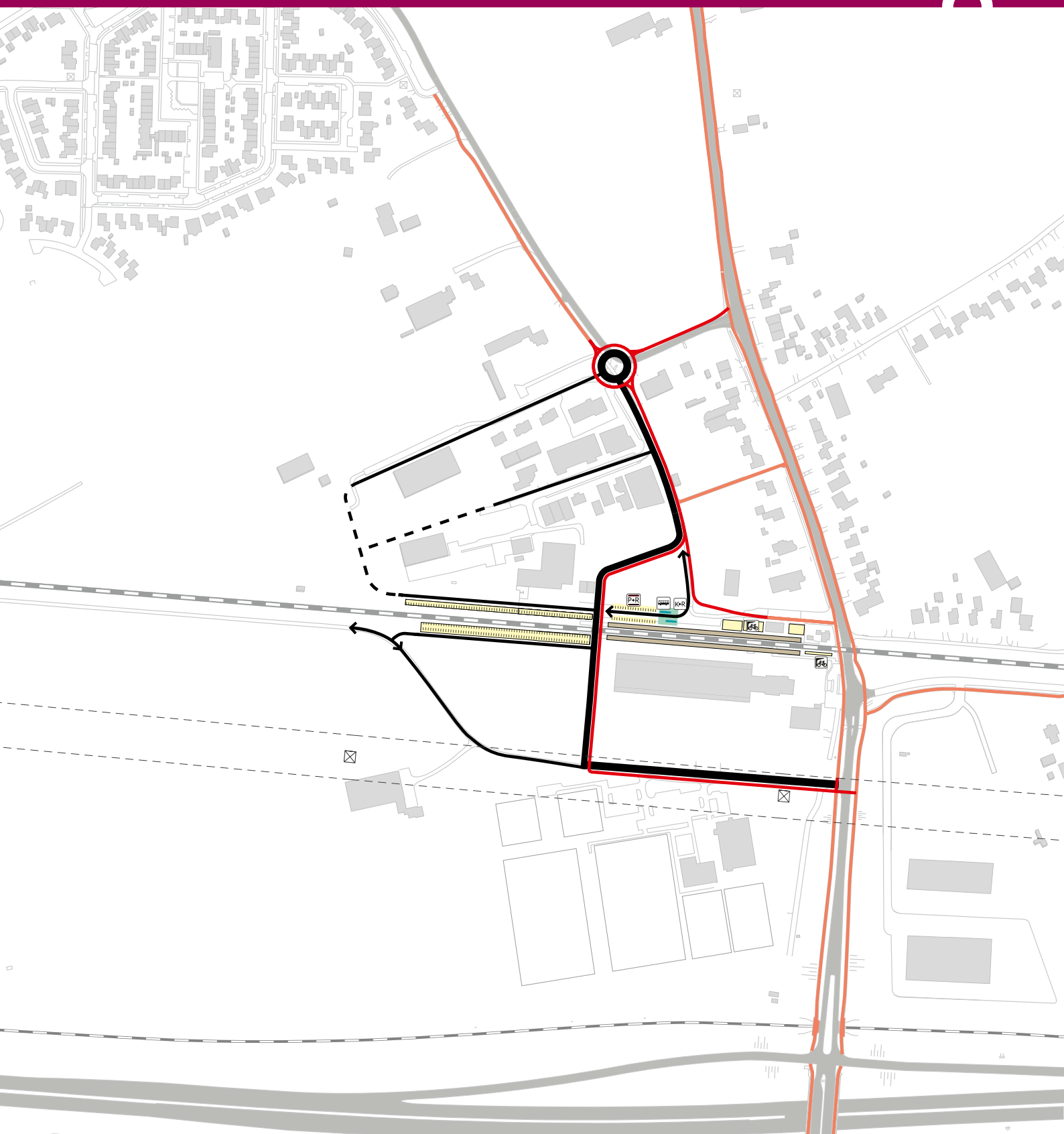


Ontwikkel braakliggende terrein aan zuidkant van station!

3. Toekomstvisie

De kwaliteitsimpuls voor het stationsgebied vraagt om een heldere visie op de toekomst. Een visie die voor langere tijd meekan en met maatregelen waar je later geen spijt van krijgt. We weten niet wat de toekomst brengt. Daarom zetten we in op het verbeteren van de infrastructuur die als casco dient voor nieuwe mogelijkheden voor wonen, werken en voorzieningen rond het station.





Casco van infrastructuur

‘No regret’: casco en flexibele invulling

Deze gebiedsvisie omvat de periode tussen nu en 2030. Dit betekent dat er tijd is. Tijd voor de economie om weer aan te trekken. Tijd om goed te anticiperen op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst. Die ontwikkelingen moeten niet concurreren met lopende bouwplannen, zoals Zetten-Zuid. We willen een impuls geven aan de stationsomgeving met maatregelen die bijdragen aan de kwaliteit van het gebied. Sommige van die maatregelen zijn op korte termijn te realiseren, andere pas op lange termijn. Het is de kunst om lokale initiatieven te laten bijdragen aan een heldere visie op lange termijn. Sterker nog, we mogen in de toekomst geen spijt krijgen van allerlei zaken die we nu en straks doen. Voorkomen is beter dan genezen.

Als toekomstvisie voor de stationsomgeving kiezen we voor een helder raamwerk van infrastructuur, die ruimte laat voor een flexibele invulling van wonen en werken in de toekomst. We ontwikkelen een nieuwe structuur van ontsluitingswegen in de vorm van een ‘casco’. Dit casco is een duurzame gebiedsontsluiting die als basis kan worden gezien voor toekomstige ontwikkelingen.

Duurzaam ‘casco’ van infrastructuur

Het casco van infrastructuur legt de basis voor een geleidelijke herontwikkeling van het gehele stationsgebied. Het casco van wegen verbindt het noordelijk met het zuidelijk deel van de stationsomgeving en ontsluit het gehele stationsgebied. Het casco heeft tevens een belangrijke functie voor de toegankelijkheid van het station voor fietsers, autoverkeer en bussen. Het verbindt invalswegen vanaf de Wageningsestraat met P+R-plekken, fietsenstallingen en bushaltes dichtbij het station.

Het gebied verdient een toekomstvaste, duurzame oplossing. Het casco wordt niet in één keer aangelegd, maar stapsgewijs gekoppeld aan de kansen voor herontwikkeling. Dat voorkomt onnodige maatregelen en hoge voorinvesteringen vooraf.

Flexibele invulling: heldere koers voor stationsomgeving

Het casco biedt de flexibiliteit om verschillende ontwikkelingen voor wonen, werken en voorzieningen te kunnen realiseren. We weten immers niet hoe de wereld er over 15 jaar uitziet en wat er dan precies moet worden ontwikkeld. In de loop der jaren kan steeds opnieuw worden bekeken wat de lokale en regionale behoeften zijn en wat dit betekent voor de stationsomgeving. Via een geleidelijke aanpak van herstructurering en transformatie kunnen nieuwe functies in het gebied worden toegevoegd. Als dat zorgvuldig gebeurt, leidt dat tot allerlei kwaliteitsverbeteringen in het gebied. Door bijvoorbeeld woningen toe te voegen aan het gebied, met de voorkanten naar langzaam verkeersroutes ontstaat een sociaal veilig gebied. Door de landschapsstructuur en kavelrichtingen op te nemen in het plan ontstaan een logische structuur die voortbouwt op het onderliggende landschap.

We kiezen voor een heldere koers voor nieuwe ontwikkelingen: transformatie naar dorps wonen en kleinschalig werken aan huis in het noordelijk deel van het stationsgebied (boven het spoor). In het zuidelijk deel van het gebied (onder het spoor) is er ruimte voor meer grootschalige vormen van werken. Slimme combinaties met (bestaande en) nieuwe sport- en leisurefuncties zijn in het zuidelijk deel evenzeer goed mogelijk. Het te ontwikkelen programma zal in ieder geval tot kwaliteitsverbetering van het gebied moeten leiden, met name voor de langzaam verkeersroutes naar en langs het station.



Gebiedsvisie stationsomgeving Zetten-Andelst

Met de keuze voor transformatie van het noordelijk deel naar wonen kan een goede ruimtelijke en functionele aansluiting tussen de dorpskern en het station groeien. Het biedt een heldere ruimtelijke structuur, versterkt de sociale veiligheid en voorkomt verdere verrommeling van het gebied. De 'ontmenging' geeft het stationsgebied een duidelijker profiel en genereert op termijn ook verdienencapaciteit om investeringen in het stationsgebied mogelijk te maken omdat geen groot ontwikkelprogramma te voorzien is.

Koers: heldere ordening van wonen en werk- en sportfuncties

Dit betekent dat het gebied op lange termijn geleidelijk 'van kleur zal verschieten'. Het noordelijk deel zal meer een woonfunctie krijgen, en zich ontwikkelen tot een groen, dorps woongebied. Het dorp Zetten wordt doorontwikkeld als woonkern tot aan het station. In het bedrijventerrein rond Sint Walburg staan nu al vrij veel woningen. De ontwikkeling van woningen wordt aansluitend op Zetten-Zuid gecontinueerd tot aan het station. Hierdoor is er begeleidende woonbebouwing langs het fietspad. Langs het station kunnen 'praktijk aan huis-woningen' worden gerealiseerd. De grote bedrijven aan de noordzijde van het station, die weinig binding hebben met het station, kunnen op termijn worden verplaatst naar de zuidzijde of elders, afhankelijk van de realiseringsmogelijkheden.

Aan de zuidzijde van het station wordt juist aangesloten op de goed ontsloten ligging nabij de A15, door bedrijvigheid te ontwikkelen. Dit kunnen nieuwe, grotere bedrijven zijn nabij de sportfuncties en meer kleinschalige bedrijvigheid richting het station. Zo ontstaat op termijn een multifunctioneel gebied met leisure, horeca en sport aan de oostzijde en grotere bedrijvencusters aan de westzijde. Dit sluit aan op de wens van meerdere lokale initiatiefnemers. Door op termijn het infrastructurele casco uit

te breiden ontstaan meer mogelijkheden voor (her)ontwikkeling. De sportvelden kunnen eventueel naar het westen worden uitgebreid en vormen een structuurdrager van het gebied. Het zuidelijk gebied kan zo een 'campusachtige' groene uitstraling krijgen met sport, leisure en bedrijvigheid.

Samenvattend: denk vanuit een casco

- **Ontwikkel een casco van infrastructuur dat de basis is voor de ontsluiting van het stationsgebied;**
- **Zorg dat het casco bijdraagt aan de multimodale ontsluiting van het station, met P+R, fietsroutes en -stallingen en bushaltes;**
- **Kies voor een heldere koers: dorps wonen in het noordelijk deel, terwijl in het zuiden ruimte is voor werkfuncties, sport en leisure;**
- **Zorg dat het casco flexibel genoeg is om verschillende ambitieniveaus in de geleidelijke (her)ontwikkeling te kunnen 'dragen';**
- **Stem nieuwe ontwikkelingen af op de verbetering van sociale veiligheid en de langzaam verkeersroutes naar het station.**



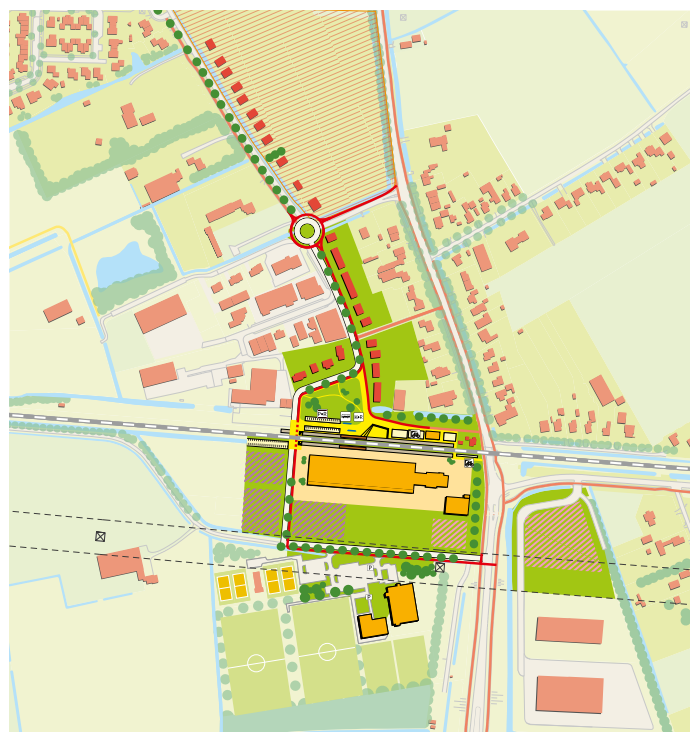
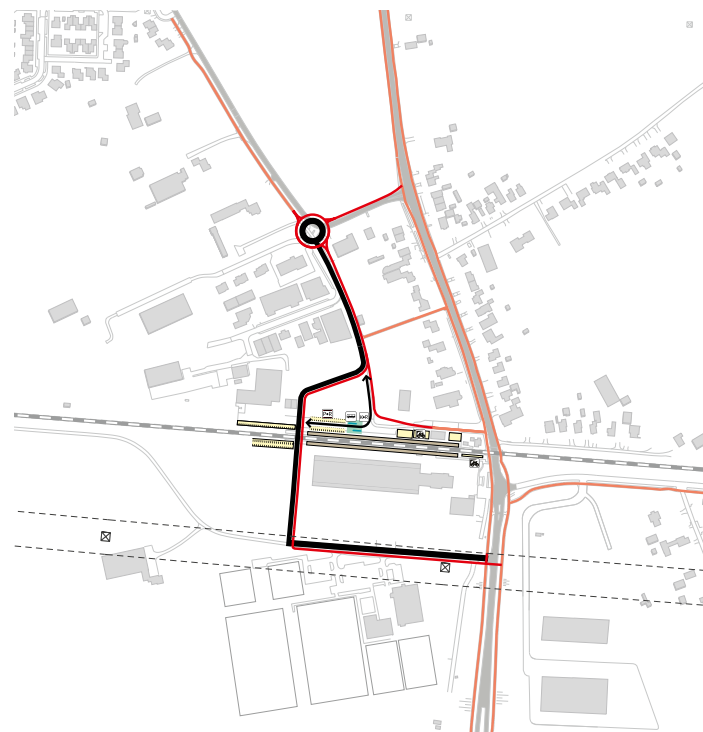
4. Strategie

De toekomstvisie voor de lange termijn kan zeker niet in één keer gerealiseerd worden, zeker in deze economisch onstabiele tijden niet. We kiezen voor een zorgvuldige, stapsgewijze strategie. In fasen werken we in kleine stappen aan concrete maatregelen. Dat stelt ons in staat om nieuwe kansen te benutten en flexibel te reageren op marktontwikkelingen en lokale behoeften.



Casco van infrastructuur

Gebiedsontwikkeling



Strategie van geleidelijkheid

De herontwikkeling van het stationsgebied kan alleen maar geleidelijk en in kleine stappen gebeuren. Er zijn geen grote marktontwikkelingen te voorzien, de private investeringen blijven achter en ook de gemeente moet bezuinigen. Maar dat wil niet zeggen dat er niets kan of moet gebeuren. Het is zaak goed te bezien wat er nu kan, en wat in latere fasen. Niet alles hoeft en kan immers tegelijk. Bij het beoordelen van toekomstige initiatieven prevaleert de te behalen doelstelling steeds boven de in deze visie gekozen oplossingen. Alternatieve oplossingen zijn denkbaar indien een gelijkwaardig of beter resultaat behaald kan worden. In geen geval mogen de gekozen oplossingen de verdere uitvoering van de visie in de weg staan.

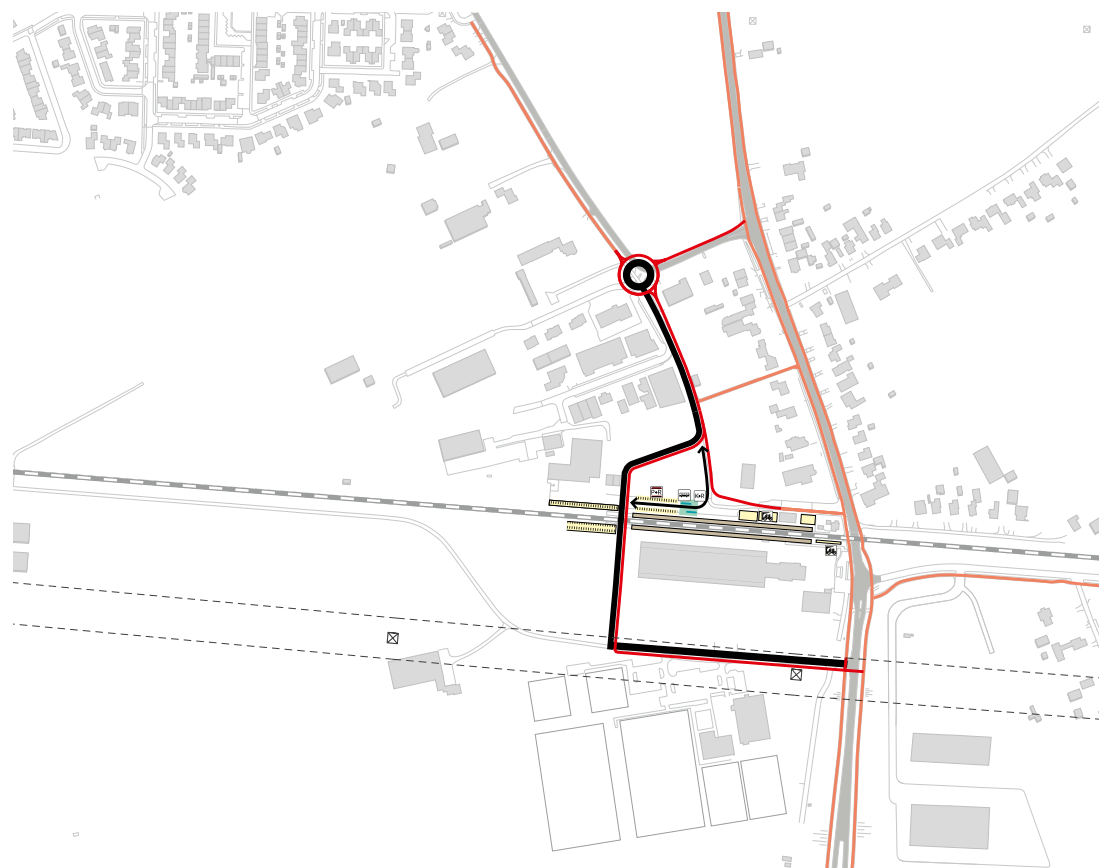
We onderscheiden twee fasen:

- korte termijn: relatief kleine maatregelen die binnen afzienbare termijn (tot 2025) zijn te realiseren en de condities scheppen voor de herontwikkeling van het gebied;
- lange termijn: maatregelen die pas na een periode van 10 jaar zijn te realiseren (na 2025) en afhankelijk zijn van de behoeften en marktontwikkelingen op dat moment.

Deze fasegewijze aanpak is van toepassing op zowel het casco van infrastructuur als voor hieraan gekoppelde ruimtelijke (her)ontwikkeling. Aanleg van het gehele casco van tevoren is onnodig, duur en vraagt teveel voorinvesteringen in deze tijd van crisis en bezuinigen. Het is zaak de infrastructuur stapsgewijs aan te leggen en te verbeteren, pas als de beoogde ruimtelijke ontwikkeling hierom vraagt. Vooruitlopend hierop kunnen desalniettemin op relatief korte termijn de nodige verbeteringen worden doorgevoerd. Met name aan het functioneren en de bereikbaarheid van het station valt het nodige te verbeteren.

We komen tot de volgende fasering van maatregelen. Steeds benoemen we als eerste de maatregelen voor het verbeteren van de infrastructuur en daarna de hieraan gekoppelde ruimtelijke ontwikkeling.





Infrastructuur korte termijn



Gebiedsontwikkeling korte termijn

Korte termijn: 'quick wins'

Vanuit de toekomstvisie voor de lange termijn komen we tot een aantal maatregelen die een start maken met de kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving:

Casco van infrastructuur:

- Uitbreiding en beter inrichten van P+R-plaatsen aan noordzijde van het station en op termijn parkeermogelijkheden in de hinderzone van de spoorlijn aan de zuidzijde;
- Aanleg van toeleidende weginfrastructuur tussen Sint Walburg, parallel aan bestaand vrijliggend fietspad, naar de P+R-plaatsen aan de noordzijde van het spoor;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid van de kruising van Sint Walburg en de Stationsstraat, zo mogelijk in de vorm van een rotonde;
- Aanleg van lokale verbindingsweg tussen Sint Walburg en de Leigraafseweg, primair voor langzaam verkeer en geschikt voor lokaal autoverkeer (shared space);
- Verplaatsen van de bushalte van de zuidzijde naar de noordzijde van het station en herinrichten van de plek van de voormalige bushalte in relatie tot het veilinggebouw.
- Verbeteren van de aansluiting tussen de Leigraafseweg en de Wageningsestraat, voor auto en ook voor het fietsverkeer (nader onderzoek);

Ruimtelijke ontwikkeling:

- Ontwikkelen van begeleidende woningbouw langs het vrijliggende fietspad tussen het dorp Zetten en het station ter verbetering van sociale veiligheid;
- Ontwikkelen van een centrale groene 'brink', tussen de nieuwe verbindingsweg en de ontsluiting van het station voor P+R, Kiss+Ride en fietsparkeren;
- Incidentele ontwikkeling van kleinschalige woon-werk woningen, rond de groene 'brink' in de nabijheid van het station op vrije kavels;
- Verbeteren van de toegang tot het station, door middel van brede entrees naar de perrons vanuit alle zijden en opknappen van de openbare ruimte (shared space);
- Ontwikkelen van nieuwe werkfuncties en kleinschalige kantoorfuncties ten zuiden van het spoor, gekoppeld aan de nieuwe verbindingsweg en een verbeterde Leigraafseweg;
- Mogelijke vernieuwing van het veilinggebouw en – terrein als locatie voor evenementen en andere leisu-activiteiten, afhankelijk van de private eigenaren;
- Herontwikkeling van de ontwikkelingslocatie aan de oostzijde van de Wageningsestraat.



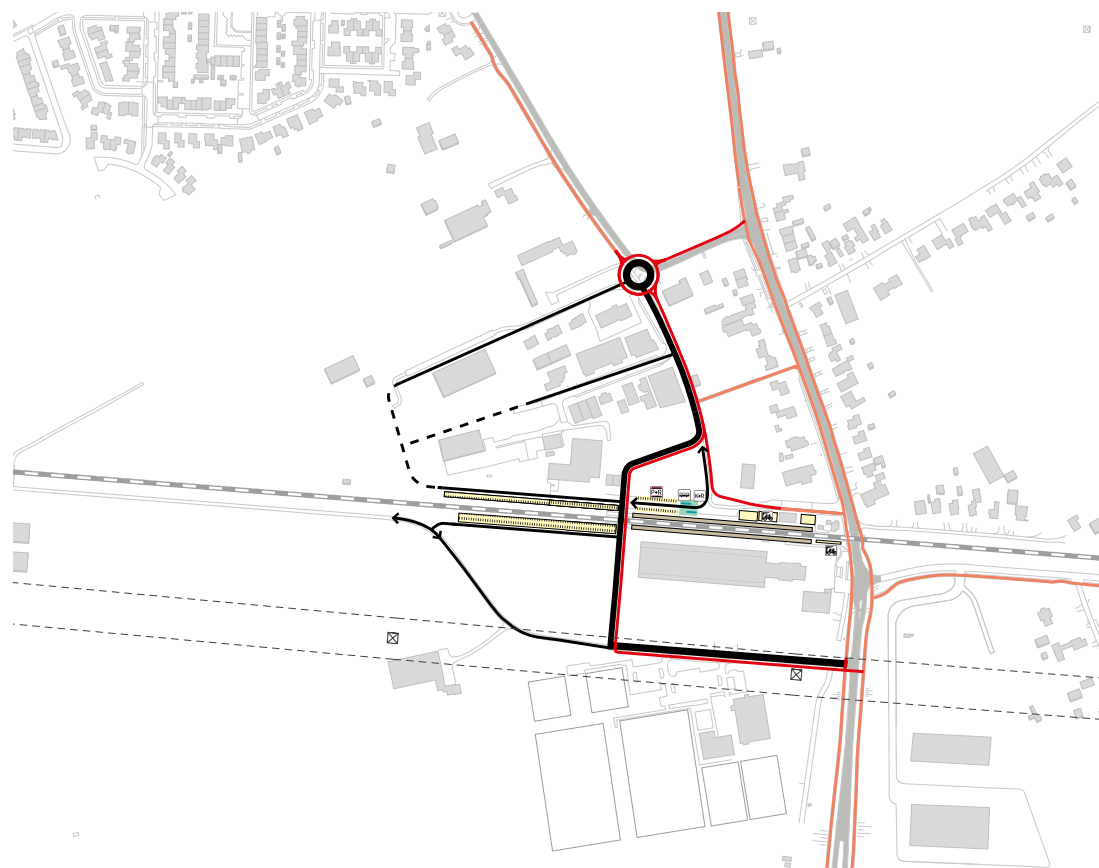
*



*



*



Infrastructuur lange termijn



Gebiedsontwikkeling lange termijn

Lange termijn: geleidelijke transformatie

Op lange termijn na 2025 zijn de meeste conditionerende maatregelen genomen en ligt de nadruk op de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen. Dat is echter afhankelijk van de lokale behoeften en de marktontwikkelingen op dat moment.

Casco van infrastructuur:

- Aanleg en verbetering van een parallelle ontsluitingsstructuur aan de noordzijde van het station, voor een goede ontsluiting van Sint Walburg bij herontwikkeling;
- Beperkte uitbreiding van parkeren en P+R in combinatie met parkeerbehoeften van nieuwe werkfuncties en piekbehoeften bij publieksevenementen;
- Aanleg van nieuwe lokale ontsluitingsweg ten zuiden, parallel aan het spoor gekoppeld aan een nieuwe bedrijfsfuncties rond de nieuwe verbindingsweg;
- Verbetering en herprofilering van de gehele Leigraafseweg, gekoppeld aan het tempo van de ontwikkeling van nieuwe bedrijfs- en leisurefuncties;
- Verbetering van de gelijkvloerse kruising tussen Sint Walburg en Leigraafseweg tot een ongelijkvloerse spookruising (nader onderzoek).

Ruimtelijke ontwikkeling:

- Voorrang geven aan het ontwikkelen van woningbouw op de woningbouwlocatie Zetten-Zuid, afhankelijk van marktontwikkelingen en behoeften;
- Geleidelijke omvorming van de noordzijde van het stationsgebied naar een dorps woongebied Sint Walburg met vrijstaande en geschakelde woningen;
- Ontwikkelen van kleinschalige woningbouw rond de kleine waterplas (boven Sint Walburg) na afronding van de woningbouw op de locatie Zetten-Zuid;
- Verder ontwikkelen van het gemengde bedrijventerrein aan zuidzijde van het spoor, met kleinschalige bedrijven nabij het station;
- Verbetering van de sportvelden en leisurefuncties aan de zuid- en westzijde, nieuwe horecafuncties in koelhuis en sportfaciliteiten.



Ingemonteerd op Zetten-Andelst

Ruimtelijke kwaliteit

Station Duiven



Foto: Corné van Oevelen

Station Zevenaar



Station Twello



Intermezzo: kwaliteit in de stationsomgeving

De stationsomgeving van Zetten-Andelst heeft goede mogelijkheden om het functioneren van het station aanzienlijk te verbeteren van een aantal gerichte maatregelen. Om een eerste indruk te geven, presenteren wij een aantal voorbeelden van andere stations in de regio. Deze voorbeelden bieden inspiratie voor de herinrichting van de stationsomgeving van Zetten-Andelst. De voorbeelden zijn 'ingemonteerd' in de situatie van Zetten-Andelst.

Station Duiven

De stationsomgeving van Duiven biedt inspiratie voor de manier waarop de openbare ruimte is vormgegeven. De lokale ontsluitingsweg is in het gebied volledig geïntegreerd door middel van 'shared space' met langzaam verkeer van fietsers en voetgangers. Vanuit de weg zijn brede toegangen gemaakt tot de perrons van het station. De uniformiteit in de bestrating maakt de openbare ruimte een samenhangend geheel.

Station Zevenaar

De voorzijde van station Zevenaar biedt zicht op een klein, groen plantsoen, omringd door extensieve woonbebouwing. Dit 'groene stationsplein' biedt een inspiratie voor de wijze waarop kan worden omgegaan met de groene weide aan de noordzijde van station Zetten-Andelst. Hier liggen goede mogelijkheden om deze groene ruimte te integreren in de stationsomgeving in de vorm van een groene 'brink'.

Station Twello

De ontsluiting van station Twello biedt inspiratie door de manier waarop de P+R, de fietsenstallingen en de toegangen tot en de voorzieningen van het station zijn geïntegreerd in één samenhangende openbare ruimte. De P+R en de fietsenstallingen liggen direct nabij de perrons en van alle zijden is direct toegang tot de perrons, en is ver (om)lopen niet meer nodig. Looproutes zijn kort en helder, sociaal veilig en overzichtelijk.

De gefaseerde strategie voor de korte en lange termijn biedt een adequaat handvat voor de geleidelijke (her)ontwikkeling van de stationsomgeving Zetten-Andelst. Flexibel en adaptief voor de toekomst. Ondanks de lange tijd die het ontwikkelingsproces zal vragen, is het van groot belang om de nodige voorbereidingen in gang te zetten. In de ruimtelijke ordening vergen projecten de nodige procedures en organisatorische voorbereidingen om daadwerkelijk met de uitvoering te kunnen starten. Dat maakt dat we niet kunnen wachten tot 2025. De uitvoering begint met alle organisatorische, juridische en financiële voorbereidingen die vooraf gaan aan alle fysieke maatregelen die genomen kunnen worden.

5. Uitvoering

De kwaliteit van het stationsgebied staat of valt met het uitvoeren van concrete maatregelen in het gebied. Dat is een kwestie van lange adem, gekoppeld aan de stapsgewijze aanpak. Het gaat deels om zichtbare fysieke ingrepen in het gebied, maar evenzeer om alle organisatorische, juridische en financiële voorbereidingen die nodig zijn om de uitvoering mogelijk te maken.





Bestemmingsplannen:
Overbetuwe, Parapluplan Bedrijventerreinen;
Veegplan, Andelst-Zetten (ontwerp);
Buitengebied Overbetuwe.

Organisatie: sturing en regie

Bij het (her)ontwikkelingsproces van de stationsomgeving is een keur aan partijen in en buiten het gebied betrokken. Dat zijn ten eerste uiteraard de eigenaren en gebruikers in de stationsomgeving: bewoners, ondernemers, grond- en vastgoedeigenaren, lokale ontwikkelaars, sportverenigingen en vervoerspartijen die een directe binding hebben met het gebied. Daarnaast zijn ook andere overheden en institutionele partijen van groot belang in relatie tot de uitvoering. De provincie Gelderland voor P+R-plekken, knooppuntontwikkeling, fietsroutes, stallingen, de verbetering van provinciale wegen en als opdrachtgever voor de exploitatie van de treindienst Elst-Tiel v.v. Bovendien raakt het de bevoegdheden en competenties van infrastructuurbeheerders (ProRail, Rijkswaterstaat) en vervoerders (Arriva, Connexxion).

De rol van de gemeente Overbetuwe is tweeledig. Vanuit haar publieke verantwoordelijkheid heeft de gemeente een regisserende en faciliterende rol. Als initiatiefnemer van deze gebiedsvisie is de gemeente regisseur van het ontwikkelingsproces. Dit houdt in dat de gemeente primair zorg draagt voor de publieksparticipatie, externe communicatie en voortgang van het ontwikkelingsproces. Initiatieven van eigenaren en marktpartijen worden op basis van deze gebiedsvisie (en andere publieke kaders) getoetst op geschiktheid voor de gewenste kwaliteitsverbetering. Afweging en besluitvorming zijn voorbehouden aan het College van B&W en de gemeenteraad.

Naast de publieke rol heeft de gemeente ook een privaatrechtelijke rol in het proces. Als eigenaar van gronden in het gebied en als investeerder in (lokale) infrastructuur en openbare ruimte. De gemeente betreft ook partijen die een belangrijke rol hebben in de uitvoering, zoals bijvoorbeeld

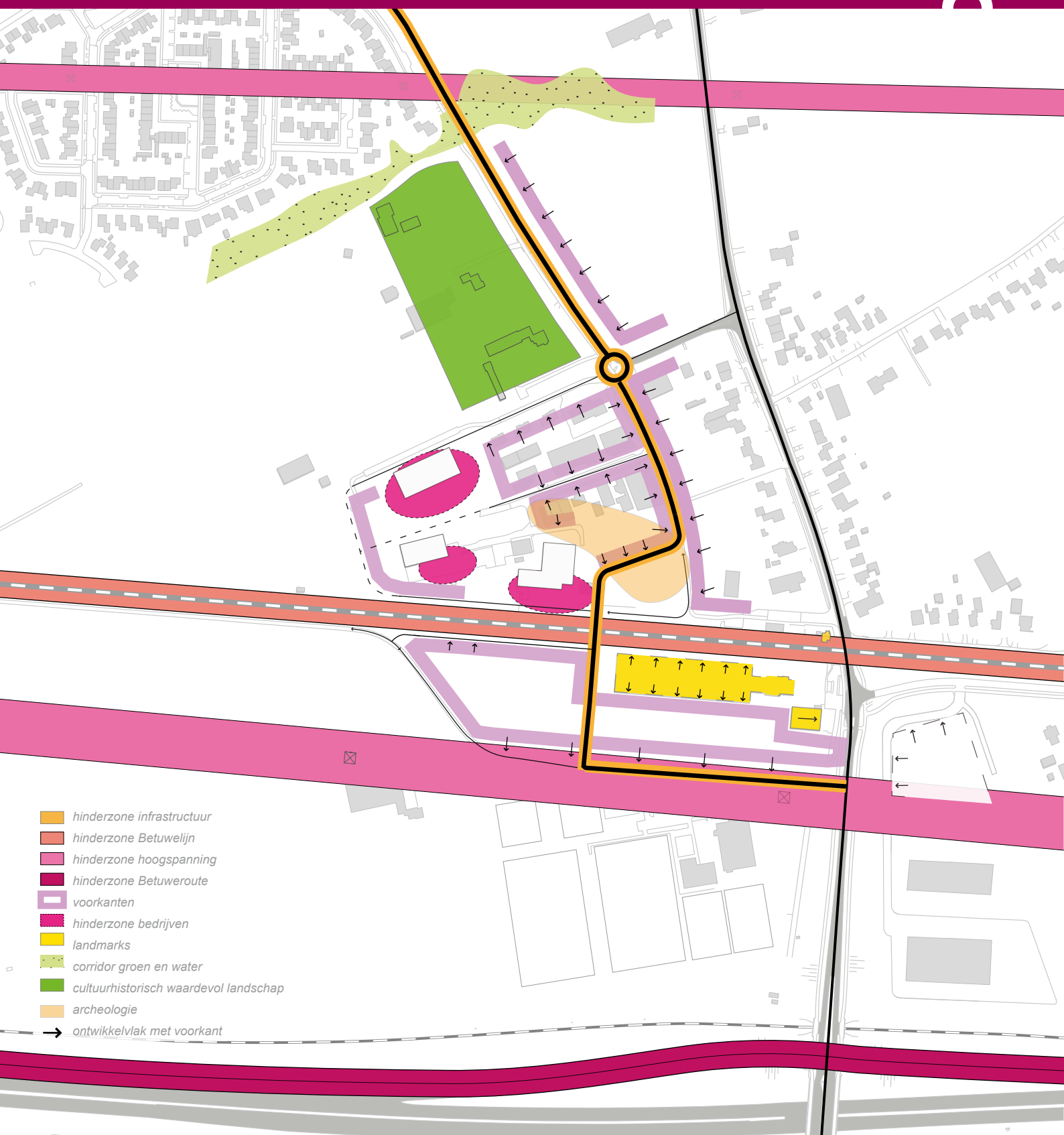
ProRail voor de nieuwe spoorwegovergang, de provincie als wegbeheerder en opdrachtgever voor het openbaar vervoer en NS Stations als eigenaar in de stationsomgeving. De gemeente neemt hierin een faciliterende rol: de gemeente gaat geen grootse voorinvesteringen doen, maar zal stapsgewijs mee-investeren als de eigenaren en marktpartijen ook bereid zijn hun investeringen te doen. Dit betekent niet dat de gemeente de gebiedsontwikkeling ook per definitie bekostigt.

Juridisch: bestemmingsplan en meer

Vanuit haar publieke rol faciliteert de gemeente de wettelijke procedures van het ontwikkelingsproces en het juridische instrumentarium dat noodzakelijk is voor de realisatie. Het belangrijkste instrument hiervoor is het bestemmingsplan met eventueel een exploitatieplan.

Het (her)ontwikkelingsproces vraagt om een heldere juridische grondslag in de vorm van een nieuw (partieel) bestemmingsplan, waarin de 'transformatie' naar nieuwe functies op een goede manier juridisch wordt geborgd. Dat geeft bewoners en eigenaren, maar ook investeerders en marktpartijen rechtszekerheid. Ten opzichte van het nu vigerende bestemmingsplan vraagt dit om gedeeltelijke bestemmingswijzigingen, met name voor Sint Walburg en de zuidkant van het stationsgebied. Hierbij wordt goed gekeken naar mogelijke planschade in relatie tot de milieucategorieën van de zittende bedrijven.

Het nieuw op te stellen bestemmingsplan biedt ook de grondslag om het casco van infrastructuur op te nemen in termen van strategische reserveringen van gronden, zonder dat actieve verwerving en directe investeringen noodzakelijk zijn. Juist met een langlopend (her)ontwikkelingsproces zijn juridische reserveringen van tracé's van infrastructuur en bestemmingen onontbeerlijk om aanleg van infrastructuur op termijn niet onmogelijk te maken. Expliciet



Randvoorwaarden: input voor bestemmingsplan

aandacht verdient het kostenverhaal voor het casco van infrastructuur, waarbij onderdelen van het casco dienen als ontsluiting voor nieuwe functies in het stationsgebied. Dat kan via minnelijke financiële afspraken met eigenaren en marktpartijen vooraf, maar evenzeer via juridisch kostenverhaal achteraf op basis van het exploitatieplan die hoort bij het nieuwe bestemmingsplan.

Financieel: investeringen

De (her)ontwikkeling van de stationsomgeving zal voor een groot deel afhangen van nieuwe initiatieven die eigenaren, marktpartijen en overheden – in en buiten het gebied – zullen ontwikkelen. Dit betekent dat de kwaliteitsverbetering voor een groot deel wordt bekostigd door eigenaren en marktpartijen op hun eigen gronden en kavels.

De gemeente wil primair investeren in een stapsgewijze uitvoering van het casco van infrastructuur. Vanzelfsprekend kan dat niet in één keer, maar zal de uitvoering en financiering verdeeld worden in deelprojecten en diverse fasen. Dit nieuwe casco lijkt grotendeels op gemeentelijke gronden gerealiseerd te kunnen worden. Slechts bij een beperkt deel zou verwerving en/of gedeeltelijk ruilen van gronden aan de orde kunnen zijn. In dit verband kan nader worden verkend of en in hoeverre het nieuwe instrument Stedelijke Herverkaveling perspectieven kan bieden voor een goede uitvoering van deze gebiedsvisie.

Voor het casco van infrastructuur is een verder uitgewerkt verkeerstechnisch ontwerp noodzakelijk. Hierbij hoort een heldere financieringsstrategie, inclusief subsidiescan, die ook geborgd is in de meerjarenbegrotingen van de gemeente. Vooruitlopend hierop kan deze gebiedsvisie worden besproken met partners in de uitvoering van het casco, o.a. provincie en

ProRail. Hier liggen ook potentieel kansen voor mede-financiering vanuit andere overheden voor onderdelen van het casco.

Nieuwe initiatieven die mede profiteren van de nieuwe ontsluitingsstructuur zullen op basis van proportionaliteit ook moeten meebetalen aan investeringen in het casco van infrastructuur. Dit geldt in ieder geval voor de wegvakken voor de korte termijn (Leigraafseweg, noordoostzijde Sint Walburg). Dit vereist een verkeerstechnisch ontwerp voor het casco van infrastructuur, met hierbij kostenramingen. Op basis hiervan kunnen financiële afspraken worden gemaakt met initiatiefnemers en marktpartijen.

Samenvattend: hoe gaan we de uitvoering doen?

- **Gemeente neemt een regisserende en faciliterende rol en organiseert procedures, participatie, besluitvorming en communicatie;**
- **Actief betrekken van partners in uitvoering (provincie en ProRail) en verkennen van mogelijkheden voor mede-financiering;**
- **Uitwerken van deelgebieden in concrete stedenbouwkundige ontwerpen als basis voor het bestemmingsplan en financieringsopzet;**
- **(Partieel) bestemmingsplan (en eventueel exploitatieplan) opstellen met bestemmingswijzigingen en strategische reserveringen voor tracé's;**
- **Kostenverhaal voor nieuwe infrastructuur van casco organiseren door financiële afspraken met maken met initiatiefnemers en marktpartijen;**
- **Verkeerstechnisch ontwerp, financieringsstrategie en uitvoeringsprogramma opstellen als basis voor bestemmingsplan en kostenverhaal.**



6. Vervolg

Deze gebiedsvisie vraagt om open communicatie met alle direct betrokkenen en zorgvuldige besluitvorming binnen de gemeente. Bij de totstandkoming van deze visie is al volop geluisterd en gediscussieerd met bewoners, ondernemers en andere partijen in en om het gebied. Voor besluitvorming zullen we opnieuw het overleg zoeken en met partijen in gesprek gaan over de uitvoering.



Publiek proces en besluitvorming

Als gemeente hebben we het ontwikkelingsproces voor de stationsomgeving in eerste instantie informeel ingezet. Dit was noodzakelijk door de urgentie om snel te starten met het project door de knooppuntontwikkeling van de Stadsregio en ontwikkelaars die een aantal bouwaanvragen hebben gedaan. Bij de totstandkoming van deze gebiedsvisie hebben we informeel gesproken met bewoners, ondernemers en anderen in het gebied om de urgente kwesties op te sporen en oplossingsrichtingen te verkennen. Ook de gemeenteraad is in de aanloop geconsulteerd over de te volgen koers. Hierbij is volop steun uitgesproken voor het casco en de richting waarop de transformatie wordt ingezet. Informeel werd duidelijk dat de ambities van deze gebiedsvisie breed worden gedragen.

De besluitvorming over deze gebiedsvisie vraagt om een zorgvuldig proces en heldere procedure. In de aanloop tot deze gebiedsvisie hebben we als gemeente een interactieve dialoog gehouden met bewoners, ondernemers, marktpartijen, verenigingen en andere overheden. Er zijn vervolgens enkele bilaterale gesprekken gevoerd met partijen die mogelijk direct in hun belang worden geraakt door maatregelen uit deze gebiedsvisie. Tijdens een bewonersavond zijn ondernemers en bewoners geïnformeerd over de gebiedsvisie. Vervolgens is het mogelijk geweest inspraakreacties in te dienen bij de gemeente.

Juridisch-financieel kader

Deze gebiedsvisie zal worden uitgewerkt in een gedetailleerd uitvoeringsprogramma waarin de uit te voeren acties en maatregelen helder worden beschreven, uitgewerkt en gefaseerd, en van kostenramingen worden voorzien. Dit uitvoeringsprogramma zal meer inzicht bieden in de exacte fasering van maatregelen en de juridische en financiële aspecten.

Op hoofdlijnen volgen we de wettelijke procedure voor structuurvisies (conform Wro c.q. Omgevingswet) om besluitvorming te organiseren. Dit betekent dat deze ontwerp gebiedsvisie zal worden vastgesteld door het College van B&W en vervolgens formeel voor inspraak wordt aangeboden. Op basis van inspraakreacties zal de definitieve gebiedsvisie worden opgesteld waarop nog zienswijzen kunnen worden ingediend. De aangepaste definitieve gebiedsvisie zal tenslotte worden door de gemeenteraad worden vastgesteld.

Uitvoeringsgerichte uitwerkingen

In relatie tot definitieve besluitvorming over deze gebiedsvisie moet er nader onderzoek gedaan worden naar de uitvoerbaarheid van maatregelen die hieruit voortvloeien. Hiervoor wil de gemeente een aantal, meer uitvoeringsgerichte acties in gang zetten:

Verkeerskundig – financieel:

- Verkeerstechnisch ontwerp van de infrastructuur op korte termijn, met bijbehorende kostenramingen, en financieringsmogelijkheden;
- Verkeerskundige verkenning naar de bereikbaarheid en functioneren van het station, voor auto, bus en langzaam verkeer in relatie tot de openbare ruimte;
- Een onderzoek naar de haalbaarheid van een nieuwe gelijkvloerse spoor kruising, als onderdeel van het casco van infrastructuur (in dialoog met ProRail).

Ruimtelijk – stedenbouwkundig:

- Vertaling van verkeerstechnisch ontwerp naar integraal stedenbouwkundig ontwerp inclusief water, groen en openbare ruimte; uitwerken van deelgebieden;
- Stedenbouwkundige uitwerking van de zuidzijde van het spoor, w.o. het veilingstermijn en afspraken met ontwikkelaars over de gewenste ontwikkeling op korte termijn;
- Nader onderzoek naar de archeologische verwachtingswaarde in het stationsgebied, gekoppeld aan de beoogde maatregelen en bestemmingsplan.



Juridisch – planeconomisch:

- Nadere analyse van nut en noodzaak van nieuw bestemmingsplan, exploitatieplan, bestemmingswijzigingen en tracéreserveringen;
- Een brede planeconomische verkenning voor de fase korte termijn. Hieruit moet duidelijk worden welke (publieke) investeringen hiermee zijn gemoeid;
- Verkennen van mogelijkheden voor het sluiten van een anterieure overeenkomst met ontwikkelaars over de ruimtelijke ontwikkeling ten zuiden van het spoor.

Bijlage

Bijlage 1: deelonderzoeken

De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd in aanloop tot deze gebiedsvisie:

Knooppuntnotitie Zetten-Andelst, maart 2011

Een verkenning naar de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van het nieuwe knooppunt Zetten-Andelst, zowel vanuit regionaal als lokaal schaalniveau. Centraal staat het streven naar integrale knooppuntontwikkeling, waarin maatregelen voor openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling worden gecombineerd. Hierbij wordt gekeken naar maatregelen op zowel lange als korte termijn.

Stedenbouwkundige verkenning Zuidelijk stationsgebied (november 2011)

In de verkenning van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rondom stationsomgeving Zetten-Andelst gelden de verbeterde toegankelijkheid voor auto, fiets en bus als randvoorwaarde. Dit betekent een aantal randvoorwaarden voor de ontwikkelende partijen, die aan de zuidzijde van het spoor actief zijn. Deze randvoorwaarden worden in deze stedenbouwkundige verkenning onderzocht.

Discussienota stationsomgeving Zetten-Andelst (april 2012)

Deze discussienota is bedoeld om met bewoners de dialoog aan te kunnen gaan over een aantal dilemma's en keuzes die spelen bij de ontwikkeling van dit gebied. Keuzes over ontwikkelingen in de toekomst. Maar ook keuzes over ontwikkelingen die nu spelen.

Nieuwsbrief (oktober/november 2012) en Poster (november 2012)

In de nieuwsbrief wordt aan bewoners kenbaar gemaakt welke ontwikkelingen er nu spelen voor het stationsgebied Zetten-Andelst. Om in gesprek te gaan met de bewoners van de omgeving is er ook een poster gepresenteerd op de lokale markt.

Verkeersonderzoek Goudappel Coffeng (juni 2013)

In dit verkeersonderzoek wordt inzichtelijk gemaakt welke verkeerskundige consequenties de gebiedsontwikkeling van stationsgebied Zetten-Andelst heeft voor de omliggende wegenstructuur. En zijn eerste verkeerskundige doorrekeningen opgesteld.

Planeconomische doorrekening

Op diverse momenten in de totstandkoming van deze gebiedsvisie zijn inrichtingsvarianten en mogelijke maatregelen financieel doorgerekend op hun kosten en mogelijke baten. Op basis hiervan zijn de maatregelen in deze gebiedsvisie aangescherpt en geoptimaliseerd.

Risicoanalyse spoorwegovergang (Movares)

In de risicoanalyse is een eerste verkenning uitgevoerd naar de kansrijkheid van het aanleggen van een nieuwe spoorkruising.

Bijlage 2: procesverantwoording

De volgende procesactiviteiten hebben plaatsgevonden in aanloop tot deze gebiedsvisie:

Bewonersavond 2011

In november 2011 is een brede informatieavond in het 'Witte Huis' te Zetten georganiseerd voor bewoners en ondernemers over de problematiek rond Zetten-Andelst en de eerste ideeën voor mogelijke oplossingsrichtingen.

Informatieavond 2012

In november 2012 heeft een brede informatieavond plaatsgevonden in De Wanmolen te Zetten over de discussienota Stationsomgeving Zetten-Andelst.

Keukentafelgesprekken

Verspreid over 2013 hebben diverse zogenoemde 'keukentafelgesprekken' plaatsgevonden waarbij het projectteam van de gemeente bilateraal in gesprek is gegaan met bewoners en ondernemers in het gebied.

Communicatie met bewoners/ondernemers

In de totstandkoming van deze gebiedsvisie zijn enkele deelsessies georganiseerd voor specifieke deelgebieden met enkele ondernemers. Tevens is een nieuwsbrief en brochure uitgebracht en zijn gesprekken gevoerd met bewoners en reizigers op station en de markt.

Werkateliërs

Voor de totstandkoming van deze gebiedsvisie zijn diverse werkateliërs georganiseerd met (ambtelijke) deskundigen van verschillende sectoren binnen de gemeente Overbetuwe voor inbreng van hun kennis en expertise in deze gebiedsvisie.

Consultatie College van B&W

In aanloop tot deze gebiedsvisie is het College van B&W van de gemeente Overbetuwe in 2010 en 2012 informeel geconsulteerd over de hoofdlijnen van de visie.

Informele consultatie Gemeenteraad

Naast het College van B&W is in 2012 ook een presentatie verzorgd voor de commissie RO van de gemeenteraad van Overbetuwe.

Informatieavond 2015

Op 24 maart 2015 is een informatieavond georganiseerd in Zetten voor bewoners en ondernemers. Vervolgens is het mogelijk geweest inspraakreacties in te dienen bij de gemeente.



Colofon

Gemeente Overbetuwe

Bezoekadres

Dorpsstraat 67, 6661 EH Elst

Postadres

Postbus 11, 6660 AA Elst

telefoon (0481) 362 300

fax (0481) 372 482

info@overbetuwe.nl

www.overbetuwe.nl

Gemeente Overbetuwe

Corné van Oevelen, projectleider

Stefan Tempelman, senior-beleidsmedewerker

Het Noordzuiden

Edwin van Uum, projectleider/planoloog

Winonah Rijs, stedenbouwkundige

Brochure:

Basistekst: Edwin van Uum

Kaartbeelden: Winonah Rijs

Foto's: Het Noordzuiden, tenzij anders vermeld

* bron onbekend

Mei 2015



gemeente **Overbetuwe**

