

Raadsvoorstel

onderwerp	Enghuizen, tweede fase
zaaknummer	Z/25/498742
documentnummer	INT/25/1265422
portefeuillehouder	A. van Orden
portefeuille	Ruimtelijke Ordening

1. Samenvatting

De ontwikkeling van Enghuizen (fase II) bevindt zich in een bepalende fase. De laatste hand wordt gelegd aan de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar en het stedenbouwkundig plan krijgt steeds meer vorm. De invulling van de zogenaamde NS-strook is daarbij een belangrijk aandachtspunt. In het westelijk deel hiervan komt een parkeergarage, in het oostelijk deel woonbebouwing. In voorliggend voorstel worden voor het woongedeelte van de NS-strook 3 verschillende scenario's gepresenteerd, elk met hun eigen sterkte en risico's. Er is door het college geheimhouding opgelegd aan het onderzoeksrapport 'Verkenning Parkeerexploitatie', ter bescherming van de economische en financiële belangen van de gemeente.



Fig. 1 Plandelen: 1. Enghuizen oost, 2. NS-gronden Oost en 3. NS-gronden west

2. Raadsvoorstel

De raad wordt voorgesteld om:

1. onder geheimhouding kennis te nemen van het onderzoeksrapport 'Verkenning Parkeerexploitatie' van Sweco en het college de opdracht te geven het plan voor de parkeergarage aan de hand van het rapport verder uit te werken;
2. het stedenbouwkundig plan ten aanzien van het deelgebied Enghuizen oost vast te stellen;
3. kennis te nemen van de 3 ontwikkelscenario's voor deelgebied NS-gronden oost, het college de opdracht te geven deze verder uit te werken en een voorkeursvariant ter vaststelling voor te leggen.

3. Waarom naar de raad

Het vaststellen van ruimtelijke kaders, zoals het omgevingsplan, is aan uw raad voorbehouden. Door de raad gedurende de planvorming te betrekken kan zij zich uitspreken over de ruimtelijke en programmatische keuzes die worden gemaakt. Gelet op de omvang en ruimtelijke complexiteit van het project Enghuizen II is het gewenst dat de gemeenteraad actief betrokken wordt.

4. Doelstelling en beoogd resultaat

Het plan levert met 200 tot 300 woningen een substantiële bijdrage aan de woningbouwopgave die de gemeente Zevenaar heeft en geeft nadere invulling aan de richting uit de Omgevingsvisie ten aanzien van de Spoorzone. De parkeergarage zorgt voor een toereikende voorziening voor de parkeerbehoefte (uitgaande van duurzaam ruimtegebruik in het centrum en de spoorzone) vanwege de nieuwe woonwijk, de toekomstige supermarkt, Turmac cultuurfabriek en andere voorzieningen in de omgeving.

5. Argumenten en alternatieven

Argumenten

1.1 Het onderzoeksrapport voorziet in een gedegen uitgangspunt voor verdere ontwikkeling van de parkeergarage

Volgend op de door de raad gegeven opdracht om de ontwikkeling van de parkeergarage een passend vervolg te geven, is aan Sweco opdracht verstrekt om een nader onderzoek uit te voeren. Dit heeft geleid tot het rapport 'Verkenning parkeerexploitatie' van 14 augustus 2025. Uit dit rapport blijkt dat het exploitatieresultaat negatief is. De bestaande gemeentelijke parkeerexploitatie is in grote lijnen kostendekkend. Het toevoegen van de exploitatie van parkeergarage Enghuizen aan deze bestaande exploitatie leidt echter tot een negatief financieel effect.

Hoewel de exploitatie van parkeergarage Enghuizen een negatief financieel effect heeft, zijn er strategische en ruimtelijke argumenten om het plan toch verder te onderzoeken. De garage draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied, ondersteunt gewenste gebiedsontwikkelingen en kan parkeerdruk in de omgeving verminderen. Daarnaast biedt het kansen voor integrale oplossingen binnen de mobiliteitsstrategie van de gemeente.

Op het moment dat er tot overeenstemming is gekomen met de NS (zie kanttekeningen), komen we bij u met een integraal voorstel voor een investeringsbudget en bijbehorend voorbereidingskrediet voor de verdere ontwikkeling parkeergarage.

1.2 Er is geheimhouding opgelegd op het onderzoeksrapport

Het college heeft kennisgenomen van het onderzoeksrapport en aan de raad wordt verzocht hiervan tevens kennis te nemen. Het onderzoeksrapport ligt ter inzage bij de griffie. Het college heeft op dit rapport geheimhouding gelegd vanwege de economische en financiële belangen van de gemeente. Het rapport wordt onder geheimhouding aan de raad verstrekt. Daardoor is uitsluitend de raad bevoegd om de geheimhouding op te heffen, mocht dat aan de orde zijn. Dit volgt uit artikel 89 lid 4 van de Gemeentewet.



Voorts geldt dat op grond van artikel 89 lid 2 van de Gemeentewet de verplichting tot geheimhouding in acht wordt genomen door allen die van de informatie kennis dragen, in dit geval het college, de raad, de commissies en de betrokken medewerkers.

2.1 Het stedenbouwkundig plan voor het plandeel Enghuizen oost biedt een goede ruimtelijke en functionele inpassing van het planprogramma in de bestaande omgeving

Het stedenbouwkundig plan geeft de verdeling van functies en bouwmassa's in het plangebied weer. Het plan voldoet aan de eisen die hieraan gesteld wordt vanuit stedenbouwkundig, landschappelijk en verkeerskundig oogpunt.

Stedenbouw

Het oostelijk deel van Enghuizen wordt vanaf de bestaande groene wig een oostwaartse voortzetting van de bebouwing waarbij op passende afstand van de bestaande woningen, gelegen aan de groene ruimte een drietal appartementenblokken is voorzien die alzijdig een aantrekkelijk architectuurbeeld kunnen tonen. Hierachter begint het gedeelte met nagenoeg alleen maar grondgebonden woningen in diverse categorieën die de weg- en padstructuur van het plan begeleiden, waarbij erfafscheidingen van achtertuinen, bergingen en parkeervoorzieningen grotendeels uit het directe zicht staan. Het grondgebonden programma neemt richting het spoor in intensiteit toe, maar kent overal een gangbare bebouwingshoogte van maximaal 3 bouwlagen. Bij de toegang van de wijk aan de Babberichseweg wordt de bestaande blusvijver omgevormd tot een landschappelijk ingepaste waterpartij waaraan eenmalig een hoogteaccent in de vorm van een appartementenblok als markering komt te staan.

Landschap

De overgangen richting het landgoed aan noord- en oostkant behouden hun groene karakter, gelegen binnen de contour van het landgoed. De groenstructuur door het gebied is een logisch doorlopende structuur waardoor het totaal een behoorlijke maat kent die plek biedt om ambities op het vlak van spelen, ontmoeten en klimaatadaptatie te laten landen en samen met omliggende structuren een functie heeft binnen de totale groenstructuur met ruimte voor ommetjes. Hiertoe behoort ook de bestaande groene wig.

Infrastructuur

Plandeel Oost is opgezet met een heldere lusstructuur die voor autoverkeer is gekoppeld aan de fietsstraat Babberichseweg en daarmee geen directe koppeling kent met het reeds gerealiseerde plandeel aan de westzijde van de groene Wig. Deze is afdoende om woningen en parkeervoorzieningen te bereiken waarbij een groot deel van de parkeerplekken in geclusterde vorm is ingepast en deels aan het zicht onttrokken wordt. Voor langzaam verkeer wordt juist wel ingezet op goede verbindingen richting de voorzieningen van het centrum en de stationsomgeving. Specifiek voor de voetganger is er extra inzet gericht op maken van ommetjes waartoe ook nieuwe verbindingen door de groene wig aan bijdragen (waarvan een ook voor de fiets). Op hoger niveau biedt het plangebied een schakel in een veilige fietsverbinding tussen station en de fietsstraat Babberichseweg richting Groot Holthuizen.

Programmatisch voorziet het plan in 203 woningen. 10 woningen in dit plandeel van Solidiam vallen onder de categorie 'goedkope woningen'. 70% van het woningprogramma in dit plandeel valt onder de categorie 'betaalbaar'. Dit is in lijn met het raadbesluit van april 2023, waarin is opgedragen een plan te ontwikkelen

waarin meer betaalbare woningen zouden worden gerealiseerd ten opzichte van het toen geldende bestemmingsplan.

Daarnaast is de ambitie om minimaal 62 woningen die zich bevinden in het plandeel NS-gronden oost, als sociale huurwoning te realiseren. Dit uitgangspunt geldt voor de drie varianten die onder 3.1 worden besproken. Beschouwd vanuit het totaal valt dan 27% van de woningvoorraad in het goedkope/sociale segment. Dat voldoet aan de (destijds) geldende norm van 25%.

Het stedenbouwkundig plan vormt de basis voor de wijziging van het omgevingsplan of andersoortig planologisch besluit, dat nodig is om de woningbouw mogelijk te maken. In dat opzicht is er een verband met de invulling van het oostelijk deel van de NS-strook. Er zijn namelijk geluidswerende voorzieningen nodig om de woningen in het gebied een acceptabel woon- en leefklimaat te geven. Dit kan op twee manieren: door middel van een geluidsscherm (langs het spoor of verderop in het plangebied), of door een vorm van woningbouw op de NS-strook die mede dient als geluidswerende voorziening. Voorlopig is de ambitie om de realisatie van een geluidsscherm te voorkomen. Juist vanwege de onderlinge verbondenheid tussen de plandelen Enghuizen oost en NS-gronden oost is het nog mogelijk dat het stedenbouwkundig plan ondergeschikte wijzigingen ondergaat. Denk hierbij aan infrastructurele aanpassingen, of een ondergeschikte verschuiving van een bouwvlak. In het geval van een verstrekkende wijziging, bijvoorbeeld het toevoegen van een woongebouw, wordt de gemeenteraad uiteraard opnieuw om instemming gevraagd.

2.2. Het plan past binnen de Omgevingsvisie Zevenaar 2040 en bijbehorende programma's

Het plan is in overeenstemming met de gemeentelijke omgevingsvisie, waarin het gebied is gelegen in de Stedelijke Zone. Dit gebied kenmerkt zich door meerdere (grootschalige) ontwikkelingen op het gebied van nieuwbouw, waar Enghuizen er één van is (als onderdeel van de Spoorzone).

Spoorzone

Door te verdichten in de Spoorzone, kan de groene ruimte buiten deze zones opengelaten worden en door verdichting nabij het spoor ontstaan meer kansen voor hoogwaardig openbaar vervoer. [...] We zetten in op een gebiedsaanpak waarbij een integrale visie op mobiliteit, hoog stedelijke inpassing, groen en woon(zorg) samenkomen.¹

Inzet op hoogwaardige en voldoende woningbouw met veel oog voor een goed woon- en leefklimaat is het uitgangspunt. Daarbij is ook aandacht besteed aan samenhang met het Mobiliteitsprogramma.

Prioriteiten uit het Mobiliteitsprogramma zijn een leefbaarder Zevenaar, een verkeersveiliger Zevenaar en een betere multimodale bereikbaarheid.

Met de ligging van Enghuizen, woningbouw oost vlakbij het station Zevenaar is een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer gegarandeerd. Dit vermindert het aantal gemotoriseerde vervoersbewegingen in de wijk, die ingericht wordt als woonerf. Er is vooralsnog niet gekozen voor een lagere parkeernorm om zo het autobezit te beperken, noch voor het beperken van het aantal openbare parkeerplaatsen voor bezoekers. De ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan bevindt zich daarvoor in een te vergevorderd stadium. Wel is de openbare ruimte zo ingericht dat een heldere scheiding ontstaat tussen parkeerruimtes en groen- en speelvoorzieningen. Woningen zijn zoveel mogelijk op groene ruimtes gericht. Daarnaast is het centrale gebied in het plan ingericht als groene, verkeersvrije ruimte. Ook zijn er voldoende uitlopmogelijkheden naar omliggende natuur.

¹ Omgevingsvisie 'Zevenaar 2040: stad, dorpen en landschap in balans', paragraaf 9.2.2



2.3 Participatie

Het stedenbouwkundig plan is eerder aan de omgeving gepresenteerd tijdens een informatieavond op 1 april 2025 en is overwegend positief ontvangen. Er werd met name aandacht gevraagd voor behoud en versterking van de groene wig in het westelijk deel van het plangebied. Dit is geborgd in het plan door middel van een groenbestemming en bijbehorende inrichting.

3.1 Er resteren nog 3 varianten voor het plandeel NS-gronden oost

Zoals in de paragraaf 'kanttekeningen' nader is uitgewerkt, is de gemeente nog geen eigenaar van de NS-strook. Daarnaast zijn er verschillende mogelijkheden waar het aankomt op de ontwikkeling van dit plandeel. Het is daarom nog te vroeg om nu al een definitief stedenbouwkundig plan voor dit plandeel neer te leggen. Er is voor gekozen u door middels van 3 varianten mee te nemen in het traject rond de planvorming.

Variant 1: grondgebonden woningen

Deze variant behelst de realisatie van zo'n 62 woningen, allemaal grondgebonden. Het percentage betaalbare woningen blijft op 70% liggen, terwijl het percentage sociale woningen rond de 27% ligt. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is deze variant minder aantrekkelijk. De stedelijke allure die op basis van de omgevingsvisie nagestreefd wordt in het gebied rond het station, komt met een programma met enkel grondgebonden woningen minder goed uit de verf. Het stedenbouwkundig beeld is suboptimaal. Anderzijds kunnen de woningen wel dienen als geluidswerende voorzieningen, nu ze zodanig kunnen worden opgesteld dat ze een gesloten wand vormen.

Mede doordat er geen geluidsvoorziening hoeft te worden gerealiseerd, zou deze variant misschien zonder financieel tekort gerealiseerd kunnen worden. De financiële haalbaarheid, in combinatie met de samenwerkingsvorm en bijbehorende afspraken met betrokken partijen, moet in het vervolg verder verdiept worden.

Variant 2: vier appartementengebouwen

Deze variant behelst de realisatie van zo'n 102 woningen, allemaal appartementen. Deze variant is onderdeel geweest van de presentatie op de informatieavond in april 2025. Het uitgangspunt zou kunnen zijn dat al deze appartementen in het sociale segment gerealiseerd worden. Dit zou het percentage sociale woningen in het gebied ruim boven de 30% brengen. In ieder geval blijft het percentage betaalbare woningen boven de 70%, en sociale woningen 25%. Evenwel gaat dit scenario gepaard met een negatief financieel effect, wat waarschijnlijk opgevangen moet worden door de gemeente. Een mogelijk alternatief kan zijn om een deel van de appartementen in een duurder segment te (laten) realiseren, waarbij een derde partij deze appartementen realiseert. Dit verkleint de financiële impact voor de gemeente, maar verslechtert de programmatische verhoudingen.

Ruimtelijk gezien is deze variant het meest aantrekkelijk, wanneer deze langs de meetlat van de omgevingsvisie wordt gelegd. De ambitie een hoogstedelijke omgeving te creëren rond het station wordt hier zo optimaal mogelijk mee gediend. Vanuit akoestisch oogpunt is deze variant ingewikkelder, vanwege de open ruimtes tussen de bebouwing. Ook qua exploitatie geeft dit plan waarschijnlijk een grotere uitdaging.

Variant 3: combinatie appartementen en grondgebonden woningen

Een derde variant is een combinatie van hoog- en laagbouw. Vanuit de beoogde corporatie (Vivare-Baston) is deze variant ook denkbaar. Het programma blijft gelijk aan dat van variant 1 (62 sociale woningen), waarvan de helft in appartementsvorm wordt gerealiseerd. Logischerwijs biedt deze variant meer lucht tussen de bebouwing dan variant 1; in die ruimte kan parkeren worden opgelost. Ruimtelijk

gezien geeft het een iets meer hoogstedelijke sfeer dan variant 1, maar gelet op het beperkte aantal woningen zal de feitelijke hoogte van de appartementsgebouwen meevallen (de inschatting is vier tot vijf bouwlagen).

Omdat de realisatie van appartementen waarschijnlijk een geluidswal/-scherm (of kostenverhogende bouwkundige ingrepen aan de appartementen) vereist, is de verwachting dat ook dit scenario een negatief financieel resultaat voor de gemeente kent.

In alle gevallen geldt dat de verdere uitwerking van een (voorkeurs)scenario nader onderzoek vraagt, zowel ruimtelijk, financieel als wat betreft het ontwikkelscenario (met welke partijen wordt samengewerkt). Deze onderzoeksopgave ligt in eerste instantie bij de gemeente, evenals het financiële risico. De ambitie is in alle gevallen om het sociale programma door een toegelaten instelling te laten exploiteren. Daarnaast geldt dat op dit moment geen van de scenario's een sluitende exploitatie heeft. Het college zet zich in om de businesscase zoveel als mogelijk te optimaliseren, met een sluitende grondexploitatie als inzet.

Alternatieven

1. *De NS-gronden worden niet aangekocht.*

De gemeente is in onderhandeling met de NS over de aankoop van de strook grond waar de plandelen NS-gronden west en NS-gronden oost moeten landen. Er is nog geen sprake van overeenstemming. Hoewel in grote lijnen wel helderheid bestaat over de mogelijke aankoopsom, is het niet mogelijk om dit bedrag al met zekerheid te verwerken in een grondexploitatie. Dit is een belangrijke reden dat op dit moment nog niet gekozen wordt voor een definitief stedenbouwkundig plan voor de NS-strook.

Het is onduidelijk wat NS Vastgoed voor alternatieve invulling voor de gronden heeft als deze niet aan de gemeente wordt verkocht. Mogelijk kunnen we de gronden blijven huren ten behoeve van het parkeren, maar het is ook voorstelbaar dat NS Vastgoed de gronden (weer) gaat gebruiken voor spoorwegdoeleinden. Of dat deze aan een andere partij wordt verkocht.

In ieder geval is helder dat in dit scenario de realisatie van woningen en een parkeergarage op de gronden niet haalbaar is. Dit met gevolg dat er geen sociale huurwoningen gerealiseerd worden in het plangebied, en dat er (mogelijk) naar een andere parkeervoorziening moet worden gezocht. Daarnaast zal het tot gevolg hebben dat de gemeente geen invloed heeft op de ruimtelijke uitstraling van dit gebied, en daarmee een wenselijk afronding van de woonwijk richting het spoor ongewis blijft.

2. *Er wordt geen parkeergarage gerealiseerd.*

De haalbaarheid van de realisatie en exploitatie van een parkeergarage is afhankelijk van een aantal factoren. Er dient een ontwikkelaar te worden gevonden, er dient een geschikt exploitatiemodel te worden gevonden, en er dient voldoende investeringsruimte te zijn. Deze factoren maken dat het op dit moment nog niet zeker is dat de parkeergarage daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

Ook zonder parkeergarage blijft er sprake van een uitvoerbare en wenselijke gebiedsontwikkeling. Er zal dan een parkeerplaats op maaiveldniveau worden ingericht op het westelijk deel van de NS-gronden. 135 parkeerplaatsen zijn nodig voor de supermarkt. Het restant kan worden toebedeeld aan andere doelgroepen. Helder is dat hiermee niet wordt voorzien in de parkeerbehoefte zoals die nu aanwezig is en waarmee is gerekend in de businesscase voor de parkeergarage, aangezien er dan ruimte is voor zo'n 250 parkeerplaatsen in plaats van 350 parkeerplaatsen. Voor het tekort



moet dan alternatieve parkeerruimte in de omgeving worden gezocht. Mogelijke opties zijn bijvoorbeeld het uitbreiden van het huidige parkeerterrein in oostelijk richting wat ten koste gaat van de geplande woningbouw of het benutten van capaciteit in de parkeergarage aan het Masiusplein.

3. *Kans op negatief financieel resultaat voor gemeente*

Ondanks dat het college zich inzet om een sluitende grondexploitatie te behalen, is dit nog geen zekerheid. De eventueel benodigde (geluids-)voorzieningen en de te volgen ontwikkelstrategie zijn hierop van invloed.

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

Aan de hand van het vastgestelde stedenbouwkundig plan voor het plandeel Enghuizen oost wordt het planproces vervolgd. Eerste stap is het uitwerken van alle benodigde onderzoeken en het opstellen van een ruimtelijke motivering ten behoeve van de (5) omgevingsvergunningen. In die gevallen waarbij er meer dan 31 woningen worden gerealiseerd, dient de gemeenteraad in beginsel gevraagd te worden om advies (bindend adviesrecht).

Ten aanzien van de ontwikkelingen op de NS-strook, geldt dat eerste de onderhandelingen met NS Vastgoed een vervolg krijgen. Verder wordt het plan voor de invulling van het woongedeelte nader vormgegeven, in overleg met de daarbij betrokken partners. In het tweede kwartaal van 2026 leggen we u een voorkeursvariant voor de woningbouw voor.

7. Klimaat en duurzaamheid

Ten behoeve van de ontwikkeling wordt gewerkt aan een wijziging van het omgevingsplan. In dat kader zijn klimaat(adaptatie) en duurzaamheid relevante aspecten; deze komen dus in een volgende fase van de besluitvorming aan de orde. Voor nu is bij de opzet van het stedenbouwkundig plan in ieder geval voldoende ruimte gereserveerd voor openbaar groen en water, zodat aspecten als hittestress en wateroverlast vroeg in het proces een plek hebben in de planvorming.

8. Communicatie / Participatie

Het traject rond de planvorming voor de herontwikkeling van het voormalige BAT-terrein kent een lange voorgeschiedenis, met daarbij de nodige participatiemomenten. Na oplevering van de eerste fase van het project, heeft uw Raad verzocht om met de ontwikkelaar te onderzoeken of er op het oostelijk deel van het plangebied (Enghuizen II) meer (betaalbare) woningen mogelijk waren dan het bestemmingsplan uit 2010 toelaat. Daarnaast is voor de gemeente de mogelijkheid ontstaan de NS-gronden ten zuiden van het plangebied aan te kopen.

Voor de nieuwe invulling van die gronden heeft een participatietraject plaatsgevonden. De participatie is gestart met een participatieavond voor stakeholders op 9 mei 2023 in het Musiater. Op deze avond is een eerste idee voor de ontwikkeling van het terrein gepresenteerd aan de betrokkenen – waaronder de omwonenden in de directe omgeving van het plangebied. Er waren daarbij zo'n 200 personen aanwezig. Hun reacties en vragen ten aanzien van het plan zijn ter plekke besproken. Vervolgens is in 2024 een vervolg gegeven aan deze inloopbijeenkomst, en zijn er diverse individuele en groepscontacten geweest over de ontwikkeling. De meest recente



inloopbijeenkomst heeft plaatsgevonden op 1 april 2025. Hierbij zijn de meer definitieve plannen gepresenteerd aan de omgeving.

Het college en de ontwikkelaar hebben hiermee gekozen voor de tweede trede van de participatieladder (inventariseren). Het doel van deze trede is belanghebbenden te vragen om hun mening over een plan te geven. In deze trede wordt de stem van de belanghebbenden meegenomen in het plan of besluit. Niet alle meningen en adviezen worden gebruikt. De omwonenden zijn geconsulteerd op basis van een voorlopig plan, waarover zij mondeling (en schriftelijk achteraf) hun mening konden geven.

In het kader van de participatie is het van belang zo snel mogelijk een terugkoppeling te geven en de vervolgstappen nader toe te lichten. We willen dit op de volgende manier doen:

- schriftelijke terugkoppeling per mail aan alle mensen die een mailadres hebben achtergelaten.
- algemene terugkoppeling via website <https://www.woneninenghuizen.nl>. Hier kan men zich ook aanmelden op een nieuwsbrief.

9. Kosten, baten en dekking

De ontwikkeling van plandeel Enghuizen oost betreft een zogenaamde facilitaire grondontwikkeling. Dit betekent dat de gemeente geen actieve rol speelt in de grondexploitatie. De kosten die voortvloeien uit de planontwikkeling, evenals het bouw- en woonrijp maken van de gronden, komen in beginsel voor rekening van de ontwikkelaar. In een anterieure overeenkomst voor Enghuizen oost worden nog afspraken vastgelegd over het kostenverhaal voor onder andere de begeleiding van het planproces. Daarmee bestaat het risico dat niet alle kosten verhaald kunnen worden.

Afhankelijk van de uiteindelijke ontwikkelstrategie dient er wel of geen GREX te worden vastgesteld. Mocht dit nodig zijn, wordt de gemeenteraad op dat moment gevraagd om met de GREX in te stemmen.

In het verlengde van deze ontwikkeling speelt nog de realisatie van een supermarkt en 65 appartementen aan de Swanepol en Hydrofoor. De ontwikkeling van de supermarkt is gekoppeld aan de invulling van het westelijk deel van de NS-gronden. Het parkeren dient namelijk op deze gronden (al dan niet in de parkeergarage) plaats te vinden. Daarnaast is het waarschijnlijk noodzakelijk om verkeerskundige mitigerende maatregelen te treffen bij de ontsluiting aan het Stationsplein en aan de overzijde van de spoorwegovergang. Dit is nodig vanwege de verwachte intensivering van het weggebruik in dit gebied. Het gaat hierbij onder meer om het realiseren van een verkeerslichteninstallatie op het kruispunt Stationsplein-Ringbaan-zuid en verbeteren van opstelstroken. Voor deze ingrepen is een WoKT-aanvraag (Woningbouw op Korte Termijn) ingediend. Deze aanvraag is gehonoreerd en aan de gemeente is een subsidie toegekend van € 1.85 miljoen euro. Op een later moment wordt uw raad geïnformeerd over de verdere financiële kaders en de planning van deze ontwikkeling.



10. Bijlagen

De volgende bijlagen horen bij dit voorstel:

Volgorde	Documentnummer	Naam
1.	INT/25/1276310	Rapport Verkenning Parkeerexploitatie, Sweco, 14 augustus 2025 (geheim)
2.	INT/25/1276402	Stedenbouwkundig plan Enghuizen oost

Burgemeester en wethouders van Zevenaar

De secretaris
Danielle Jansen

De burgemeester
Lucien van Riswijk

Raadsbesluit

onderwerp Enghuizen, tweede fase
zaaknummer Z/25/498742
documentnummer INT/25/1265422

De raad van de gemeente Zevenaar;

overwegende dat;

- Een planologisch kader vastgesteld moet worden om de realisatie van 265 tot 303 woningen in het plangebied Enghuizen, fase 2 mogelijk te maken;
- Onderdeel van het planologisch proces het opstellen van een stedenbouwkundig plan is;
- Het voorliggende stedenbouwkundig plan voor het plandeel Enghuizen oost vanuit stedenbouwkundig, landschappelijk en verkeerskundig oogpunt past in het gemeentelijk beleid;
- Dit stedenbouwkundig plan de basis vormt voor de daaropvolgende planologische besluiten;
- Er nader onderzoek gedaan moet worden naar de invulling van het zuidelijk deel van het plangebied (NS-gronden oost en west);
- de variantenstudie voor de woningbouw binnen dit plandeel wordt vervolgd, en de ruimtelijke en financiële impact van de parkeergarage in beeld wordt gebracht;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Zevenaar:

Gelet op artikel 2.4 van de Omgevingswet;

besluit:

1. onder geheimhouding kennis te nemen van het onderzoeksrapport 'Verkenning Parkeerexploitatie' van Sweco en het college de opdracht te geven het plan voor de parkeergarage verder uit te werken;
2. het stedenbouwkundig plan ten aanzien van het deelgebied Enghuizen oost vast te stellen;
3. kennis te nemen van de 3 ontwikkelscenario's voor deelgebied NS-gronden oost, het college de opdracht te geven deze verder uit te werken en een voorkeursvariant ter vaststelling voor te leggen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Zevenaar, gehouden op 17 december 2025.

De griffier
Lennart Sluis

De burgemeester
Lucien van Riswijk