



# *MONTFERLAND, MEER DAN VERKEER!*

december 2012



## **Integraal Verkeers- en vervoersplan gemeente Montferland**

Koepelrapport, naast vijf werkboeken voor verblijfsgebieden binnen het hoofdwegennet



Dit iVVP is opgesteld op verzoek van  
de gemeente Montferland door:

Auteurs : Ir. H.J.J.C.M. van Blerck, Schokland  
ing. W.M. Hauptmeijer, Hauptmeijer Verkeer  
M.m.v. : ing G.J. Baltjes, WATER buiten in beeld

Contact : [henk@schokland.com](mailto:henk@schokland.com) [www.schokland.com](http://www.schokland.com)  
[hauptm@planet.nl](mailto:hauptm@planet.nl) [www.hauptmeijerverkeer.com](http://www.hauptmeijerverkeer.com)

Plaats : Rhenen / Deventer  
Versie : 5 december 2012



Het huidige landschap van Montferland is te beschouwen als een vijftal sponzen. Tussen deze sponzen loopt het hoofdverkeerswegennet. Vandaar kun je via enkele instekers in de sponzen komen. Dat maakt dat de bereikbaarheid overal in de gemeente prima is.

Door de inrichting van de wegen en hun omgeving wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer binnen de sponzen afgeremd. Hoe dieper je de spons ingaat, hoe groter de afremming. Binnen de vijf sponzen vormen de kernen op een vergelijkbare wijze ieder ook weer een kleinere spons. In de woonstraten is de afremming het grootst.

Zo wordt het mogelijk enerzijds een optimale bereikbaarheid voor burgers en bedrijven te garanderen en anderzijds ook de ruimtelijke kwaliteit voor de inwoners en bezoekers van Montferland te versterken.



# Inhoudsopgave

|  |    |
|--|----|
| Voorwoord  | 5  |
| 1. Inleiding   | 6  |
| 2. Naar een integrale gebiedsgerichte visie                          | 7  |
| 2.1   Ontwerpfilosofie en werkwijze                                  |    |
| 2.2   Basisprincipes   |    |
| 3. Het landschap van Montferland                                     | 10 |
| 3.1   De geologische en historische basis                            |    |
| 3.2   Het LOP  |    |
| 3.3   Het GSP  |    |
| 3.4   Wegen in het actuele landschap                                 |    |
| 4. De mobiliteit in Montferland                                      | 13 |
| 5. Landschappelijk-verkeerskundige visie op hoofdlijnen              | 17 |
| 5.1   Veilig door het verblijfsgebied                                | 17 |
| 5.2   Snelheidsregime met menselijke maat                            | 17 |
| 5.3   Handhaven en stimuleren  | 17 |
| 5.4   Stem weg af op het landschap                                   | 18 |
| 5.5   Montferland: ruimte voor rust                                  | 19 |
| 5.6   Waardeer af en waardeer op                                     | 19 |
| 5.7   In de kern: deel ruimte als het kan .....                      | 19 |
| 5.8   ...maar scheiding waar het moet                                | 19 |
| 6. Uitwerking van de visie voor de verschillende verkeerstypen       | 21 |
| 6.1   Wensbeeld autoverkeer  | 21 |
| 6.2   Wensbeeld Kwaliteitsnet Goederenvervoer                        | 26 |
| 6.3   Wensbeeld fietsverkeer   | 27 |
| 6.4   Wensbeeld voetgangers  | 29 |
| 6.5   Wensbeeld landbouwverkeer                                      | 31 |
| 6.6   Wensbeeld openbaar vervoer                                     | 32 |
| 6.7   Wensbeeld parkeren en verpozen                                 | 33 |
| 6.8   Confrontatie van de wensbeelden                                | 34 |
| 7. Uitwerking in werkboeken voor de verblijfsgebieden                | 35 |
| 8. Participatie  | 36 |
| 9. Effecten  | 37 |
| Geraadpleegde literatuur   | 38 |
| Bijlagen   |    |
| Bijlage 1. Verkeerskundige analyse                                   | 39 |
| Bijlage 2. Tabel met te verwachten effecten op de verkeersveiligheid | 56 |

Naast dit koepelrapport met bijlagen bestaat dit iVVP uit vijf werkboeken voor de verschillende verblijfsgebieden:





# Voorwoord

De gemeente Montferland heeft de verantwoordelijkheid voor de wegen binnen de bebouwde kom en voor de meeste plattelandswegen. De laatste decennia heeft de gemeente er veel aan gedaan om die wegen duurzaam veiliger te maken. De zorgplicht die uit die verantwoordelijkheid volgt wordt - mede op aandrang van de gebruikers van de wegen en aanwonenden - door de gemeente de laatste jaren ook breder gezien. Men was verheugd met de verhoging van de veiligheid, maar de verkeerstechnische uitstraling van de daartoe genomen maatregelen blijkt men als een aantasting van het landschap te ervaren. Het publiek heeft vaak een aversie tegen elementen als drempels en paaltjes.

De gemeente heeft dan ook besloten om een integraal verkeers- en vervoersplan (iVVP) op te laten stellen met een benadering van de weg als integraal onderdeel van het landschap. Daarbij wordt de inrichting en het onderhoud van de weg op allerlei aspecten in de omgeving afgestemd. In de eerste plaats het huidig gebruik van die weg en zijn omgeving door inwoners en bezoekers van Montferland. Denk daarbij ook aan cultuurhistorische elementen als molens, weteringen, kapellen, oude beplantingen en zelfs archeologische vondsten, maar ook aan onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, of lokale tradities en gebruiken.

Voor u ligt een eerste concept voor dat iVVP waarin verkeerskundige, landschappelijke en functionele overwegingen worden geïntegreerd. Een voorbeeld: de Langeboomsestraat. Deze staat er om bekend dat je zo'n goed overzicht hebt over de soepel slingerende weg. Dat overzicht maakt dat automobilisten het gevoel hebben dat ze hier veilig hard kunnen rijden. Onbewust trapt men het gaspedaal dieper in dan eigenlijk verantwoord is. In een pilot voor het iVVP is o.a. voor deze weg een inrichtingsplan gemaakt - in samenspraak met de aanwonenden - waarbij juist die lange zichtlijnen over de weg zijn weggenomen. Hieronder ziet u een bewerking van een foto van de kruising van de Langeboomsestraat met de Grote Wetering. In het plan is de bestaande rij met knotwilgen langs de Hommekensweg verlengd tot over het kruispunt. Zeker als het blad aan de bomen zit zullen deze wilgen het zicht in de verte over de Langeboomsestraat beperken. Automobilisten zullen daardoor onbewust deze kruising voorzichtiger benaderen en meer opletten op wat er dichtbij op en om de weg gebeurt.

Dit is een voorbeeld voor de benadering in dit iVVP: met de i van integraal. Zo kunnen we de wegen veiliger én mooier maken!





# 1. Inleiding

## Aanleiding

Het landschap van Montferland is bij velen geliefd. Een puur civiel-technische herinrichting van vaak historische wegen kan tot een onrustbarende afname van landschappelijke kwaliteit en het verlies van cultuurhistorische waarden leiden.

Tegelijkertijd komt naar voren dat veel mensen in Montferland het gevoel hebben dat de verkeersveiligheid van met name de zwakkere verkeersdeelnemers kan verbeteren. Dit kan door de weggebruikers te verleiden tot een meer verantwoord rijgedrag met lagere snelheden.

Gelukkig biedt het landschap hier nog volop potenties om bijvoorbeeld via een landschapsbewuste weginrichting - in samenwerking met de inwoners van de gemeente - te werken aan vergroting van zowel de landschappelijke kwaliteit als de veiligheid.

## Doel en ambitie

In het projectplan staat als doel omschreven: "De gemeente Montferland streeft een verkeer- en vervoerssysteem na waarin de mens de maat der dingen is. Niet de auto is maatgevend voor de vormgeving en inpassing van wegen, maar de weg harmonieert met zijn omgeving. De weg dwingt hiermee het gewenste gedrag van alle verkeersdeelnemers op een natuurlijke wijze af, alle weggebruikers houden rekening met elkaar. Hiermee streeft de gemeente een duurzaam veilig ingericht wegennet na. Een wegennet dat bijdraagt aan een plezierige woon- en leefomgeving en dat bij uitstek geschikt is om de toeristisch recreatieve functies in de gemeente een positieve stimulans te geven. Een wegennet dat de economische positie van de gemeente Montferland versterkt."

Deze doelstelling kan vertaald worden in:

- een heroverweging over de functie, vormgeving en gebruik van de lokale wegen, in aansluiting op gewijzigde verkeersstromen door het completeren van een regionaal verkeersnetwerk,
- afstemming van de nieuwe functie van de lokale wegen op de belangen van de lokale bewoners en gebruikers;
- bieden van bedding voor toekomstige plannen;
- vorming van een kader voor beheer en onderhoud (alternatief wegbeheer) van de lokale wegen en externe ontwikkelingen.

Dit betekent dat het iVVP een integraal landschappelijk-verkeerskundig raamwerk levert voor de inrichting en het onderhoud van de wegen in de gemeente Montferland voor de komende 10 jaren (2012 t/m 2022).

Deze hoofddoelstelling wordt meer specifiek gemaakt in vier thematische doelstellingen, te weten:

- Het behouden en versterken van de omgevingskwaliteit;
- Het vergroten van de leefbaarheid;
- Het zorgen van voldoende bereikbaarheid;
- Het vergroten van de verkeersveiligheid.

Deze doelstellingen zijn deels kwalitatief en deels kwantitatief. Verderop in dit rapport zullen de doelstellingen zoveel mogelijk meetbaar worden gemaakt.

De ambitie hierbij is te streven naar een breed draagvlak en het versterken van de omgevingskwaliteit.

Dat betekent een hoge gebruikswaarde (functioneel), toekomstwaarde (duurzaam) en belevingswaarde (mooi) van de fysieke infrastructuur. Het landschap met de daarbijbehorende omgevingskwaliteit is leidend voor het ontwikkelen van de gevraagde visie, onder het motto "Meer dan verkeer".

## De i van iVVP

Dit verkeers- en vervoerplan zal integraal zijn. Dat betekent dat niet gekozen wordt voor een puur technische verkeerskundige benadering. Vanuit een bredere visie met aandacht voor veiligheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en economische vitaliteit wordt een plan voor het verkeer en vervoer in Montferland opgesteld. Net als de andere beleidsplannen van de gemeente zal dit iVVP ook inspelen op de economische krachten en kwaliteiten van de gemeente.

Dit laatste vraagt om een aanpak die verder strekt dan het op orde brengen van het hoofdverkeersnetwerk en het verkeerskundige afwaarderen van de voormalige doorgaande verkeerstracés. Het vraagt om een functionele visie op het verkeersnetwerk en als afgeleide daarvan een nieuwe invulling van openbare ruimtes in de diverse kernen en het rurale gebied, waarbij veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit centraal staan.

Meer specifiek komt het integrale karakter van dit Verkeers- en Vervoerplan tot uitdrukking in de volgende betekenissen:

- de samenwerking van alle betrokken partijen vanaf de ontwikkeling van de eerste ideeën, via ontwerp, naar het beheer en onderhoud;
- de samenwerking tussen de betrokken disciplines zoals verkeer, recreatie, economie, milieu, ruimtelijke ordening en landbouw;
- participatie van bestuur, bewoners en maatschappelijk betrokken partijen bij de ontwikkeling van dit plan;
- integratie van budgetten door samenvoegen van de diverse beschikbare financiële bronnen zoals verkeer, onderhoud, recreatie, subsidies, etc.

We zijn ons er van bewust dat het integrale karakter van dit iVVP zeer ambitieus is. We doen dit in de vaste overtuiging dat dit een mooi en veilig plan oplevert dat kan rekenen op voldoende draagvlak en op een efficiënte wijze omgaat met de beperkte beschikbare overheidsmiddelen.

## Werkwijze

Dit iVVP bouwt voort op het vigerende beleid binnen de gemeente, bijvoorbeeld op het bestaande Verkeers- en vervoerbeleid, de structuurvisie Didam en het Verkeerscirculatieplan van 's-Heerenberg. Het sluit aan op het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) en het Groenstructuurplan (GSP).

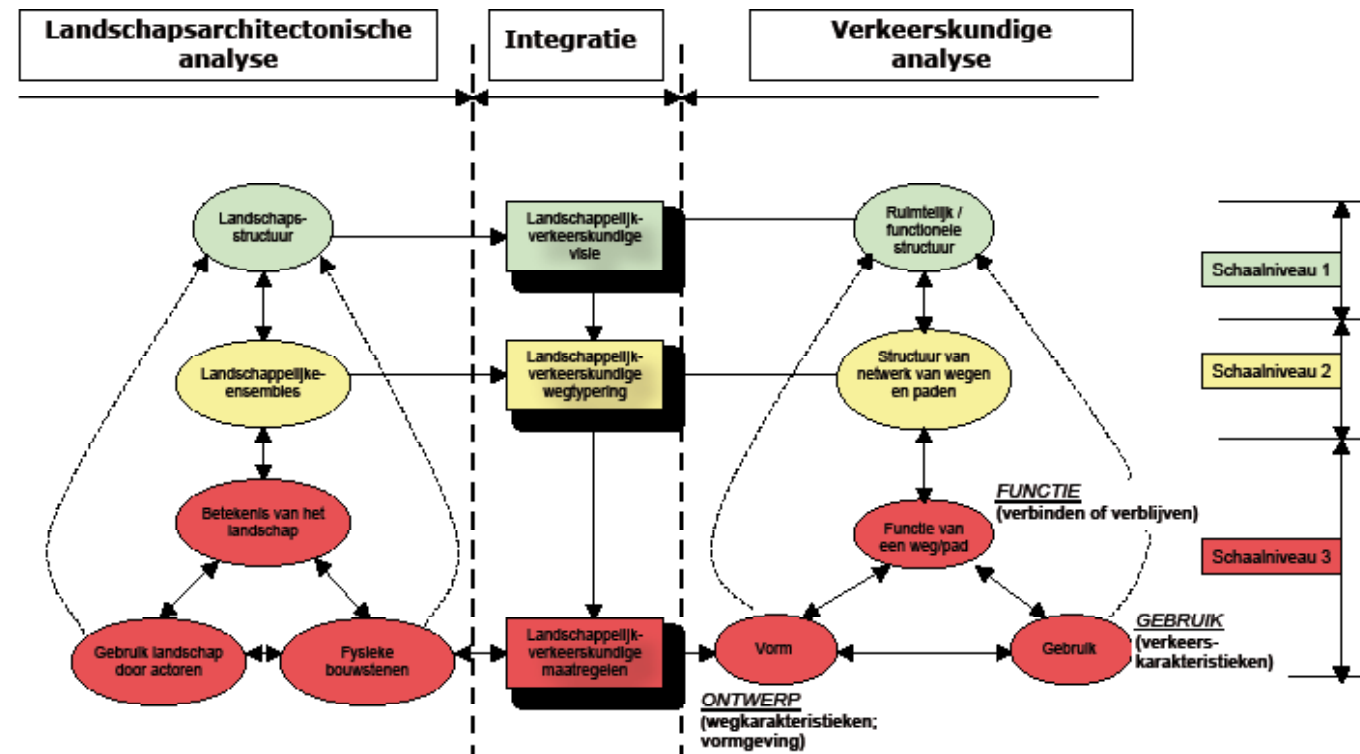
Op basis van dit beleid wordt een visie ontwikkeld voor het gehele netwerk van wegen en paden voor de gemeente en de aansluiting daarvan op de (inter)regionale netwerken. Deze visie wordt verwoord in voorliggend koepelrapport met daarin wensbeelden voor de netwerken voor alle vervoerswijzen. Vervolgens worden werkboeken voor samenhangende deelgebieden met daarin de verschillende kernen opgesteld waarbij het koepelrapport als uitgangspunt dient.

Om het draagvlak voor het iVVP te vergroten, maar vooral ook om de kwaliteit van het plan te versterken zullen de dorps-, wijk- en stadsraden bij het planproces worden betrokken. De ervaringen met het wijk- en kerngericht werken in de gemeente komen hierbij goed van pas. Ook wordt gebruik gemaakt van de informatie die vanuit de bevolking via de digitale "Meespraak" is verkregen.

Het integrale karakter van dit plan vraagt zowel van het bestuur als van het ambtelijk apparaat een omslag in de wijze van samenwerken in en de financiering van gemeentelijke projecten.



## 2. Naar een integrale gebiedsgerichte visie



Figuur 1. Wisselwerking tussen de verkeerskundige en de landschapsarchitectonische analyse op drie schaalniveaus

### 2.1 | Ontwerfphilosofie en werkwijze

Om meer inzicht te krijgen in het functioneren van het bestaande en toekomstige wegennetwerk is dit geanalyseerd aan de hand van onderstaand model. In dit model is op basis van de landschappelijke en verkeerskundige analyse van een gebied de relatie weergegeven tussen de ruimtelijk/functionele en landschapsstructuur, de structuur van het netwerk van wegen en paden en de landschapsensembles en de functie, vorm en het gebruik van weg en landschap. Er is sprake van een wisselwerking op 3 schaalniveaus. Verder is er binnen het laagste schaalniveau (niveau 3) sprake van een relatie tussen de functie, het daarbij behorende ontwerp en het gebruik. Ook hierin is er sprake van een onderlinge wisselwerking (figuur 1).

Integratie van de landschaps- en verkeerskundige analyse leidt tot een visie op het plangebied dat zich ook weer door 3 schaalniveaus beweegt: een landschappelijk-verkeerskundige visie, een landschappelijk-verkeerskundige wegtypering en landschappelijk-verkeerskundige maatregelen. Het opstellen van de gebiedsvisie richt zich met name op schaalniveau 1 en het opstellen van een visie op de functionele categorisering richt zich op schaalniveau 2. Het model uit figuur 1 is gebruikt om inzicht te verkrijgen in de aard en omvang van de problemen, op welk schaalniveau het probleem zich voordoet en op welk schaalniveau de potentiële oplossing moet worden gevonden.

Uitgangspunt van onze werkwijze vormde het gedachtegoed dat o.a. in het Shared Space concept wordt uitgewerkt. Daarmee wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit én democratische kwaliteit bij de inrichting van openbare ruimtes. In onze benadering vormt de openbare ruimte het hart van de samenleving: een gebied om in te verblijven, anderen te ontmoeten, activiteiten te ondernemen of te ontspannen. De inrichting van de openbare ruimte moet daarom recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is om hierbij te komen tot een balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies. Bij de inrichting van wegen in het rurale gebied staan hierbij veiligheid, menselijke maat en respect voor én het inspelen op de landschappelijke en cultuurhistorische context centraal.

Het landschap met zijn contrasten, overgangen, incidenten en allerlei andere karakteristieken biedt aanknopingspunten om plattelandswegen mooier én veiliger te maken. Bij de inrichting kan worden ingespeeld op de psychologische aspecten van de weggebruiker. Op een smalle weg bijvoorbeeld rijdt men vanzelf langzamer dan op een brede.

Juist op plekken waar een weg de karakteristieken van het landschap ontkent en zo vloeiend mogelijk is getraceerd, gebeuren er ongelukken, omdat mensen de logica van het landschap en het gebruik ervan moeilijker kunnen 'lezen'. Ook de intensiteit van gebruik van een weg kan doorklinken in de inrichting en het onderhoud ervan. Als er amper verkeer over een weg gaat volstaat wellicht een tweesporenpad of een semiverharding. Dat werkt ook in de hand dat automobilisten langzamer rijden en er minder snel gevaarlijke situaties ontstaan, bijvoorbeeld voor fietsers op die weg.

De weginrichting kan aansluiten op de wensen van de belangrijkste weggebruikers van die specifieke weg. Deze filosofie levert de basisprincipes voor de weginrichting voor het IVVP: hoofdwegennet voor een goede bereikbaarheid en binnen de mazen daarvan verblijfsgebieden. Deze verblijfsgebieden functioneren als een soort spons: naarmate je er dieper binnendringt wordt de weerstand groter.





voorbeelden uit de pilot herinrichting Langeboomsestraat door met gebiedseigen beplantingselementen meer beslotenheid bij de erven aan de weg te creëren en lange zichtlijnen weg te nemen wordt rijgedrag met veiliger snelheden gestimuleerd.



boven: huidige situatie  
onder: inrichtingsplan







## 2.2 | Basisprincipes

### Duurzaam Veilig

De gemeente Montferland streeft een verkeer- en vervoerssysteem na waarin de mens de maat der dingen is. Niet de auto is maatgevend voor de vormgeving en inpassing van wegen maar de weg harmonieert met zijn omgeving. De weg dwingt hiermee het gewenste gedrag van alle verkeersdeelnemers op een natuurlijke wijze af, alle weggebruikers houden rekening met elkaar. Hiermee streeft de gemeente een duurzaam veilig ingericht wegennet na.

### Shared Space

Naast deze aanpak die is gestoeld op de principes van "Duurzaam Veilig" streeft de gemeente ook naar een werkwijze gebaseerd op de principes van "Shared Space". Bij dit concept wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit én democratische kwaliteit bij de inrichting van openbare ruimtes. In de benadering van Shared Space vormt de openbare ruimte het hart van de samenleving: een gebied om in te verblijven, anderen te ontmoeten, activiteiten te ondernemen of te ontspannen. De inrichting van de openbare ruimte moet daarom recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is om hierbij te komen tot een balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies. In de praktijk is gebleken dat het concept van Shared Space goed toepasbaar is in de bebouwde omgeving, mits er voldoende rekening wordt gehouden met de positie van zwakke verkeersdeelnemers.

### Natuurlijk Sturen

Bij de inrichting van wegen in het rurale gebied staan veiligheid, menselijke maat en respect voor én het inspelen op de landschappelijke en cultuurhistorische context centraal. Het landschap met zijn contrasten, overgangen, incidenten en allerlei andere karakteristieken biedt aanknopingspunten om plattelandswegen mooier én veiliger te maken. Bij de inrichting kan worden ingespeeld op de psychologische aspecten van de weggebruiker. Een dergelijke aanpak is gestoeld op het concept "Natuurlijk Sturen". In dit iVVP wordt het principe van Natuurlijk Sturen vooral toegepast op de wegen buiten de bebouwde kom.

### Samenhang Duurzaam Veilig en Shared Space

In de praktijk blijken er nogal wat misverstanden te bestaan over de verschillen en overeenkomsten tussen Duurzaam Veilig en Shared Space.

Vergelijken we beide concepten als een visie, dan blijken beide grote overeenkomsten te vertonen als het gaat om de inrichting van verblijfsgebieden: beide pleiten voor een omgeving die veilige lage snelheden oproept, zodat er een veilige interactie tussen de verkeersdeelnemers en verblijvers kan plaatsvinden. De focus van de visies is wel verschillend. Zo is Duurzaam Veilig een visie op alle verkeersruimtes, inclusief de wegen die bedoeld zijn om te stromen, terwijl Shared Space een integrale visie is op het prettig inrichten, waarin niet alleen verkeerskundige inzichten, maar ook planologische, landschappelijke en cultuurhistorische inzichten belangrijke bouwstenen aanleveren.

### Samenhang Duurzaam Veilig en Natuurlijk Sturen

Begin jaren negentig van de vorige eeuw heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) het principe van een Duurzaam Veilig Wegsysteem geïntroduceerd, kortweg Duurzaam Veilig. Aanvankelijk was dit systeem gebaseerd op een drietal basisprincipes. In 2005 is het vervolg op deze Duurzaam veilig aanpak gepubliceerd "Door met Duurzaam Veilig" [lit. 36]. De bestaande drie basisprincipes zijn uitgebreid tot 5 basisprincipes (zie onderstaande tabel).

De veronderstelling is nu dat een inrichting van de weg volgens het gedachtegoed van Natuurlijk Sturen effect heeft op tenminste drie van de vijf basisprincipes van duurzaam Veilig, te weten homogeniteit, vergevingsgezindheid en herkenbaarheid.

| Duurzaam Veilig-principe  | Beschrijving  |
|---|---|
| <b>Functionaliteit</b> van wegen  | Monofunctionaliteit van wegen, stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen in een hiërarchisch opgebouwd wegennet                   |
| <b>Homogeniteit</b> van massa's en/of snelheid en richting  | Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden   |
| <b>Vergevingsgezindheid</b> van de omgeving en van weggebruikers onderling  | Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen                                      |
| <b>Herkenbaarheid</b> van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers | Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van wegontwerp |
| <b>Statusonderkenning</b> door de verkeersdeelnemer   | Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten  |

### Homogeniteit

Kenmerk van een plattelandsweg is dat de samenstelling van het verkeer verre van homogeen is. Allerlei typen gebruikers verkeren in dezelfde openbare ruimte. Conform Duurzaam Veilig betekent dit dat snelheidsverschillen tussen de verschillende massa's zoveel mogelijk moet worden beperkt. In onze huidige verkeerskundige richtlijnen gaan we uit van een obstakelvrije zone naast de wegverharding. Hoe hoger de ontwerpsnelheid, des te groter de obstakelvrije zone. In onze aanpak gaan we uit van het omgekeerde. Naarmate "obstakels" dichter langs de weg staan, zal dit de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer doen dalen. Met betrekking tot de bebouwde omgeving is hierover al enig onderzoek verricht [lit. 37]. Onze hypothese is dat door een weginrichting conform Natuurlijk Sturen in elk geval de snelheid van het gemotoriseerd verkeer doet verlagen.

### Vergevingsgezindheid

In tegenstelling tot onze huidige verkeerskundige richtlijnen willen we langs erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geen obstakelvrije zone, maar op potentieel gevaarzettende locaties naar een vergevingsgezinde berminrichting. De gedachte hierbij is dat voertuigen die uit koers raken niet meer met hun (voor)wiel in de berm raken waardoor de bestuurder de controle over het voertuig verliest. Onze hypothese is dat de aanwezige (haag)beplanting met dunne stammetjes en takken (diameter < 10 cm) uitstekend kan functioneren als een absorptiezone voor het uit koers geraakte voertuig.

### Herkenbaarheid

Over het algemeen ontbreekt in de huidige verkeerskundige richtlijnen een landschapskundig en landschapsarchitectonisch onderbouwde koppeling met de kenmerken van het landschap waar de weg deel van uitmaakt. Bij de inrichting van de weg biedt ieder typerend deel van het landschap evenwel een eigen karakteristieke 'gereedschapskist' met landschapselementen. Toepassing van elementen uit de juiste gereedschapskist verhoogt de herkenbaarheid en logica van de weginrichting voor de weggebruiker. Bij een strak geschoren goed onderhouden haag zal de weggebruiker bijvoorbeeld eerder een uitrit met kinderen verwachten dan bij een lange berm met hoogopgroeiend gras en doorgegroeid struweel. Uit omgevingspsychologisch onderzoek blijkt dat de weggebruiker juist elementen die deze als logisch in de omgeving passend ervaart wel waarneemt. Omgevingsvriendelijke elementen worden juist niet waargenomen.

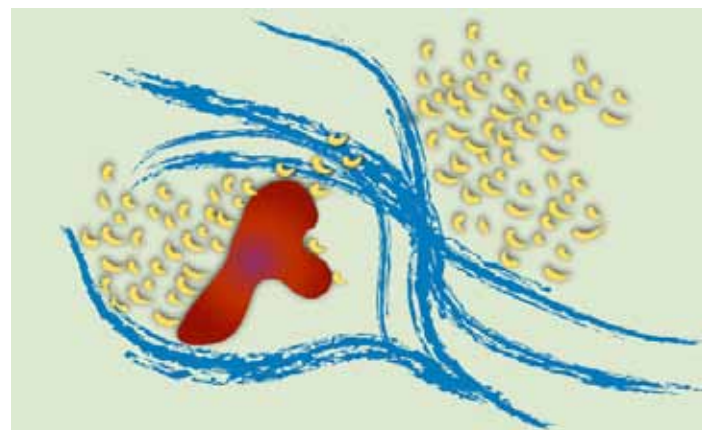
## 3. Het landschap van Montferland

### 3.1 | De geomorfologische en historische basis

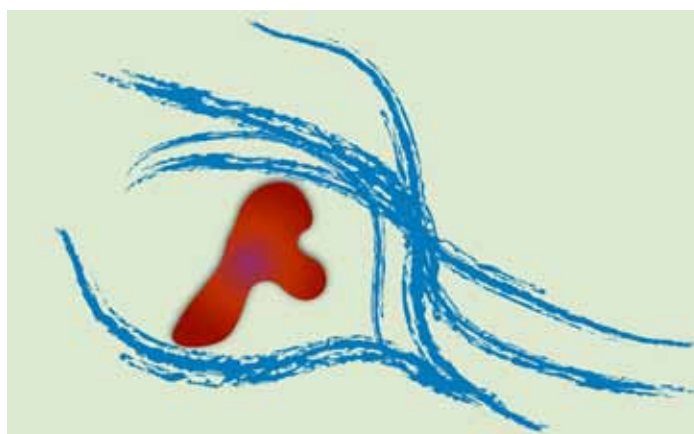


De volgende geomorfologische ontstaanswijze en zonering was de basis voor de mensen die in de afgelopen tweeduizend jaar dit gebied maakten tot het huidige cultuurlandschap.

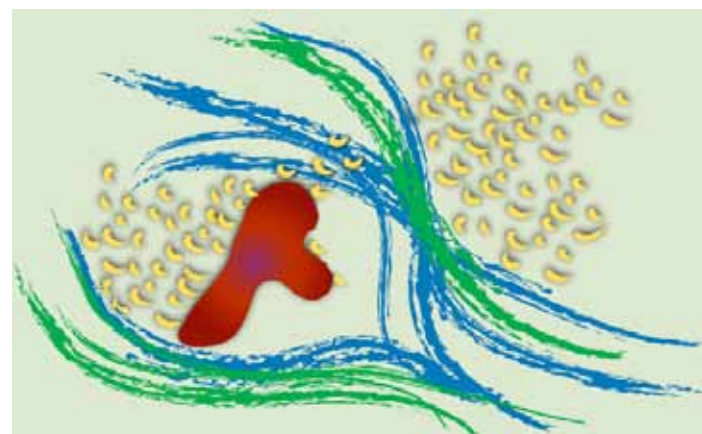
In de voorlaatste ijstijd wordt de Montferlandse berg - net als de stuwwallen bij Nijmegen en op de Veluwe door enorme gletsjers opgestuwd.



Vanuit het zuidwesten waait het in de laatste ijstijd duizenden jaren lang over de bevroren bodem. Het meegewaaid zand wordt in dekzandruggen afgezet: de basis voor het Achterhoekse zandlandschap. Het terras waarop tegenwoordig Azewijn en Vethuizen liggen ligt in de luwte van de berg. Daardoor werd daar weinig van dat zand heengewaaid. Bij Wijnbergen is dat zand wel afgezet.



Rijn- en smeltwater banen zich tussen de twee laatste ijstijden een weg door het gebied rond de berg. Onderweg spoelt dat water delen van de stuwwallen weg en zetten die stromen klei af: oude rivierklei genoemd.



Na die laatste ijstijd smelten de gletsjers in de Alpen en gaan de rivieren weer stromen. Oude IJssel en Rijn spoelen vanuit het zuid-oosten de dekzanden deels weer weg en zetten opnieuw klei af: jonge rivierklei. Deze keer ligt het zandgebied van Didam in de luwte van de berg. Vandaar dat daar de klei niet is afgezet.

Zo ontstond de basis voor drie verschillende zones binnen het plangebied: berg, rivierterrassen en zand.

### 3.2 | Het LOP

In Montferland is in 2008 een Landschapsontwikkelingsplan (LOP) vastgesteld. Daarin wordt het landschap uitgebreid geanalyseerd. De gemeente Montferland ligt op de overgang van het rivierengebied van Rijn en IJssel naar het zandgebied van Oost-Nederland. In de loop der eeuwen zijn, op hogere delen rond de berg, langs de IJssel en op het dekzand, nederzettingen gesticht die zijn uitgegroeid tot moderne dorpen als Didam, Zeddum en Azewijn en het stadje 's-Heerenberg.

Zo kunnen we in het huidige landschap van Montferland drie landschappelijke ensembles onderscheiden:

1. de Montferlandsche Berg met krans van dorpen;
2. de historische rivierterrassen van de oeroude IJssel rondom Azewijn en de Aa-strang;
3. het zandgebied rondom Didam;

De ligging van deze ensembles is gebaseerd op de wijze waarop mensen in het gebied het landschap beleven. Steeds is gekozen voor eenheden die mensen als hun landschap, hun leefomgeving, ervaren.

In het landschapsensemble van de Montferlandsche Berg komen de initiatieven vanuit de dorpen die als een krans om het bos en de bouwlanden liggen. Een belangrijke opgave ligt tevens in de inpassing van initiatieven in de lage broekgebieden.

De historische rivierterrassen bieden ruimte aan moderne en intensieve landbouwbedrijven, maar herbergen tevens allerlei karakteristieke elementen van de verre en nabije historie, zoals microreliëf, oude bewoningsplekken, knotbomen en vlechthekken.

De westelijke zandgebieden kennen een sterke verweving van landbouw, bewoning, recreatie, natuur en water. Dit heeft tot een rijk en kleinschalig landschap geleid, dat echter onder druk staat van onder meer schaalvergroting en wonen in het buitengebied. Vooral in de zoom, de overgang van het zandgebied naar het rivierengebied dreigt het contrast te vervagen.

Door de vaststelling van dit LOP door de gemeenteraad besloten de mensen in Montferland om samen zorg te dragen voor hun landschap.

Ten eerste door de waarden in het landschap te beschermen. Daar horen de bestaande natuur- en landschapselementen bij zoals bosjes en houtwallen, maar ook steilranden en oude molens, en de openheid op de overgang naar het rivierengebied.

Ten tweede willen ze in het landschap nieuwe waarden ontwikkelen, door aan te sluiten bij de initiatieven, wensen en ruimtelijke opgaven in het gebied.

Deze benadering is een belangrijke basis voor dit iVVP.

### 3.3 | Het GSP

Begin 2011 heeft de gemeente een Groenstructuurplan vastgesteld. Hierin wordt voor de kernen een aantal motto's geformuleerd. Die zijn ook van belang voor de wegen in dit project.

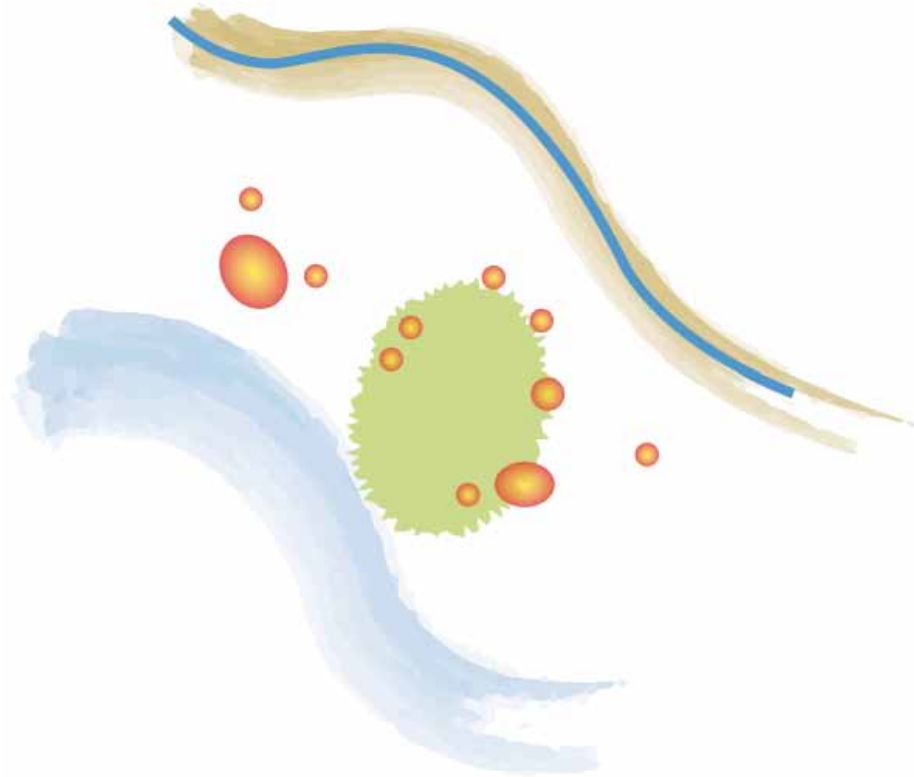
Deze motto's zijn:

- Sluit aan bij het landschap!
- Versterk de karakteristiek van het dorp!
- Creëer draagvlak in projecten!

Deze visie is uitgewerkt in een werkboek voor iedere kern. Die werkboeken bevatten vele projectvoorstellen die een sterke relatie hebben met het verkeer en het vervoer in die kernen. Vandaar dat de GSP-visie en de werkboeken ook een stevige basis voor dit iVVP vormen.

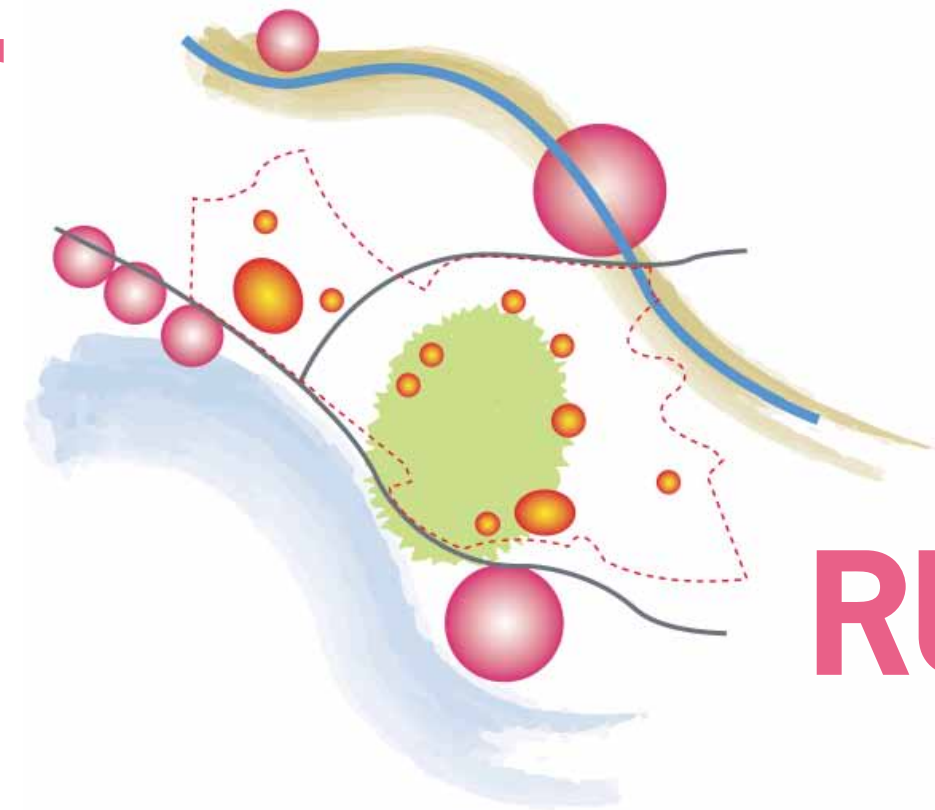


### 3.4 | Wegen in het actuele landschap



Montferland kan men zien als een groep kleinere oude kernen bij een berg, tussen historische occupatielijnen langs Rijn en Oude IJssel. De berg en de rivieren leverden de basis voor een prachtig cultuurlandschap dat grotendeels gaaf bewaard is gebleven. Het is een rustig gebied met grote landschappelijke schoonheid.

Sr  
A  
N



RUHR

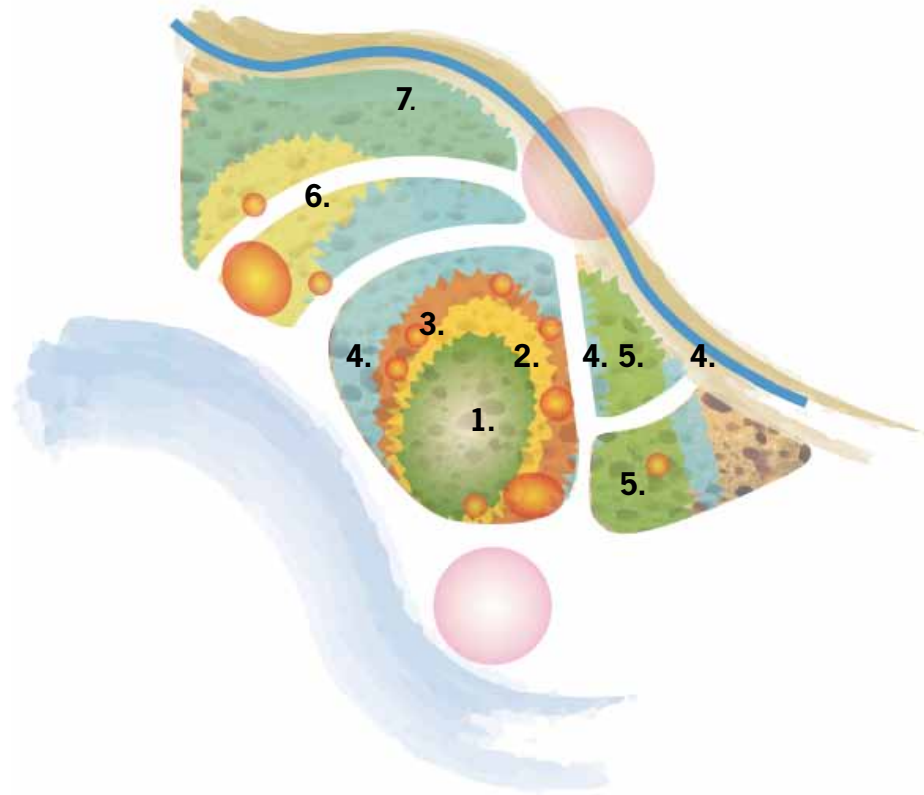
Tegelijkertijd is het gebied tegenwoordig regionaal verankerd aan de steden Emmerich en Doetinchem en ligt het boven-regionaal in de invloedssfeer van twee grote stedelijke agglomeraties: het Ruhrgebied en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

De (inter-)regionale infrastructuur (A12, A18 en BAB A3) zorgt er voor dat men vrijwel vanaf iedere plek in de gemeente in een mum van tijd op één van die snelwegen kan zijn.

Dat maakt deze gemeente een gebied waarin twee uitersten samengaan: optimale bereikbaarheid en optimale rust. Dit iVVP wil die bijzondere kwaliteit koesteren, veiligstellen en optimaliseren.



## De bestaande historisch gegroeide karakteristieken van de wegen bieden aanknopingspunten voor een veilige én mooie weg-inrichting.



Binnen de vijf verblijfsgebieden is de landschappelijke zonering te herkennen. Dat komt onder andere tot uiting in de wegen die ieder een eigen karakteristiek hebben per zone. In de verschijningsvorm van de wegen - ook de historische wegen - in de 'sponzen' en de elementen erlangs komt de karakteristiek van de verschillende landschapszones tot uiting.

1. **Bergboswegen:** met eiken(hak)houtsingels en linden
2. **Hellingwegen:** met lage beuken- en meidoornhagen en solitairen
3. **Dorpsringwegen:** brinken, bomen en gras en een ring van linden
4. **Broekwegen:** met elzensingels en elzenstruweelhagen
5. **Terraswegen:** met erfhagen en bomen aan de weg tegenover een erf,
6. **Kampeneswegen:** onderbroken hoge struweelhagen en erfkamers
7. **Komkleiwegen:** populieren en meidoornsingels

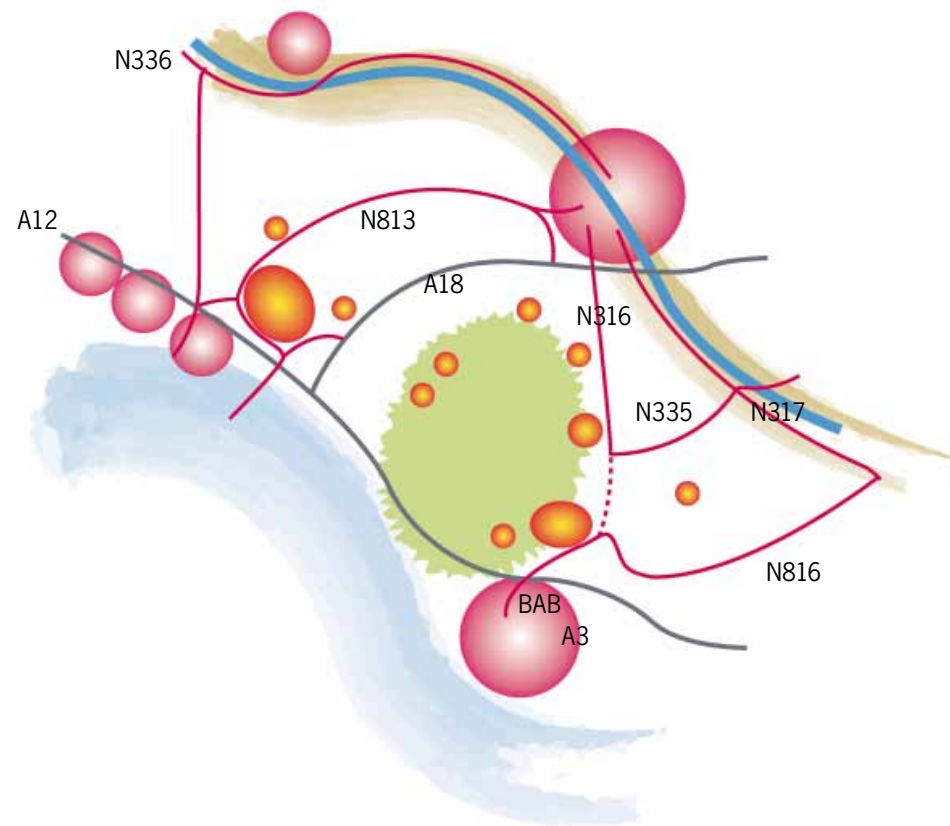
Ook in de wegen binnen de bebouwde kom is deze typering te herkennen. Daar komt evenwel via het GSP nog een verder verfijning bij waarbij mede in samenhang met de tijd waarin de woonwijk is ontworpen een onderscheid gemaakt kan worden in dorpshart, voortuinstraten, boerenlanen, herenlanen, parkstraten, nieuwe dreven en zoomgaarden.



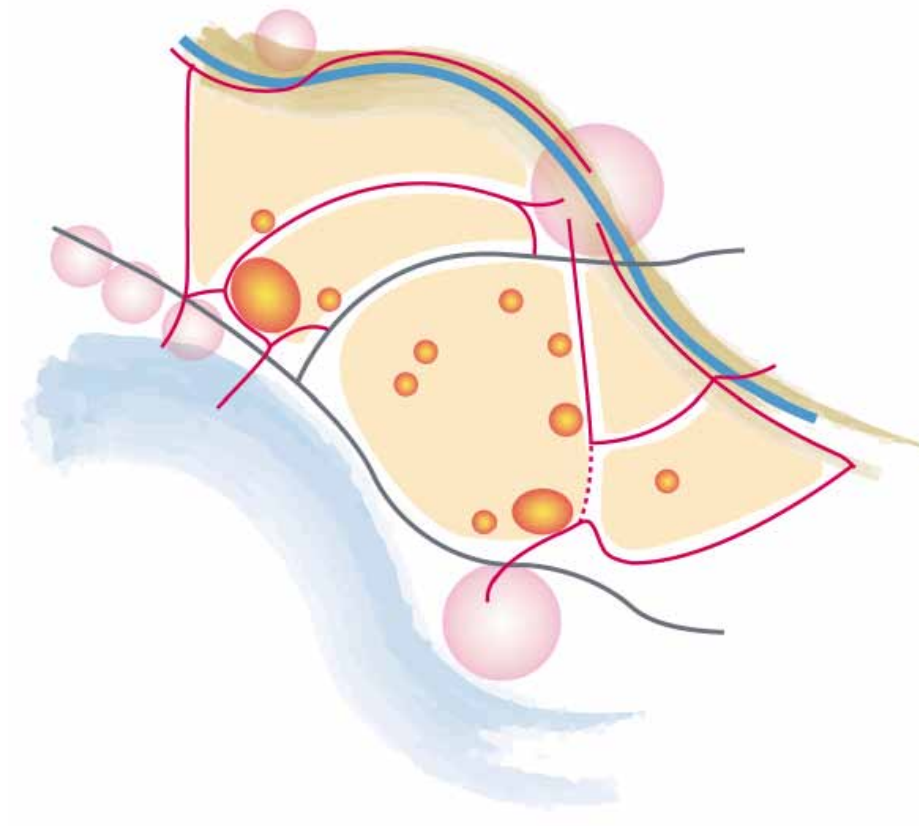




## 4. De mobiliteit in Montferland

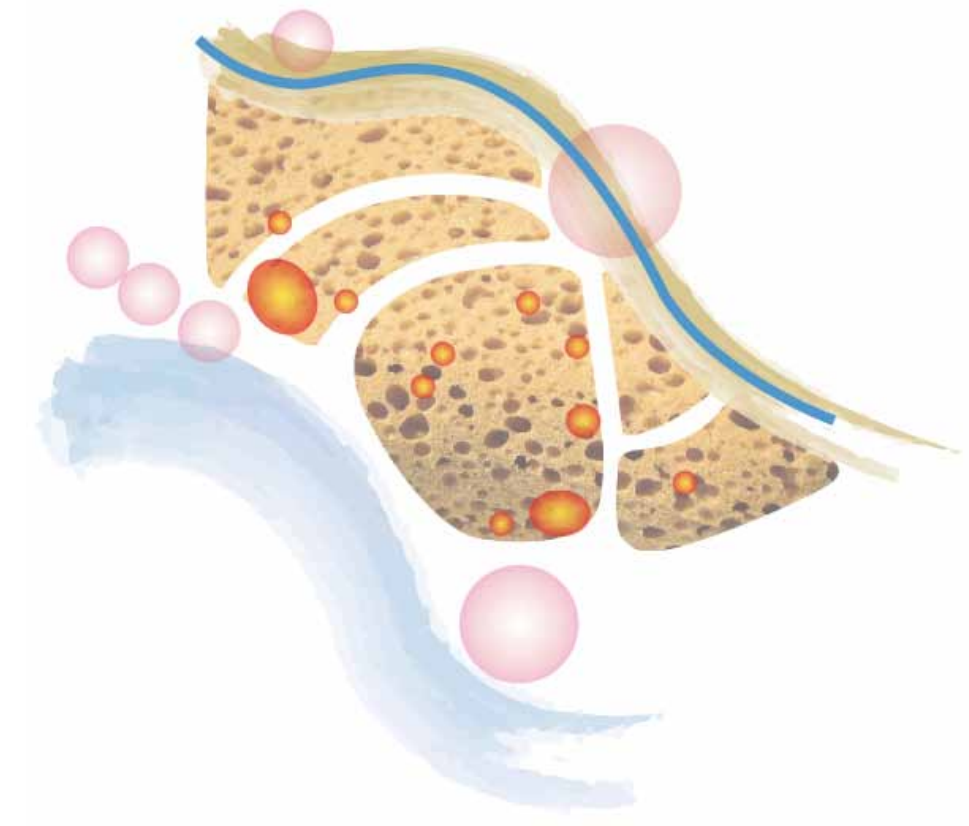


Het hoofdwegennet wordt behalve door de snelwegen (A12, A18 en BAB A3) ook gevormd door een aantal gebiedsontsluitingswegen (N316, N317, N335, N336, N813 en N816) .



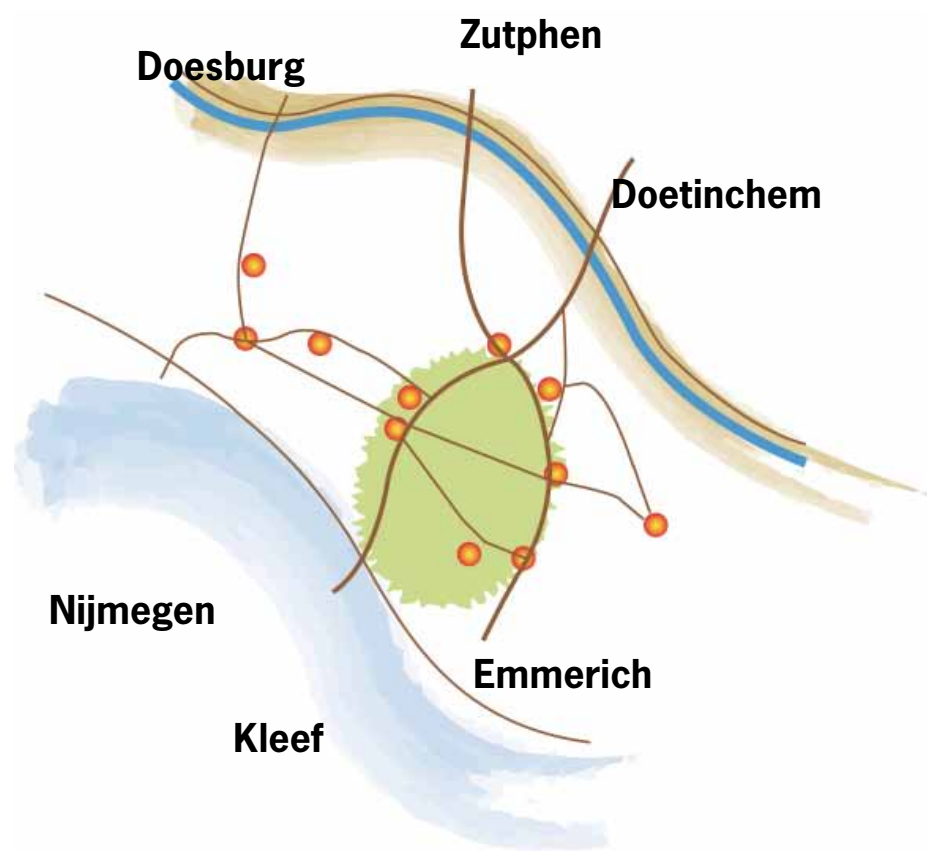
Dat hoofdwegennet deelt Montferland in vijf gebieden. Die vormen geheel of gedeeltelijk gebieden van waaruit met men met de auto ruim binnen 10 minuten het hoofdwegennet kan bereiken.

N.B. Het kleine deel van de gemeente ten zuiden van de N816 wordt in deze visie niet als apart verblijfsgebied opgevoerd. De verkeerskundige situatie voor dit deeltje van de gemeente wordt voornamelijk bepaald door het beleid van de de Gemeente Oude IJsselstreek en de planontwikkeling voor de afslag van de L90/ BAB A3.

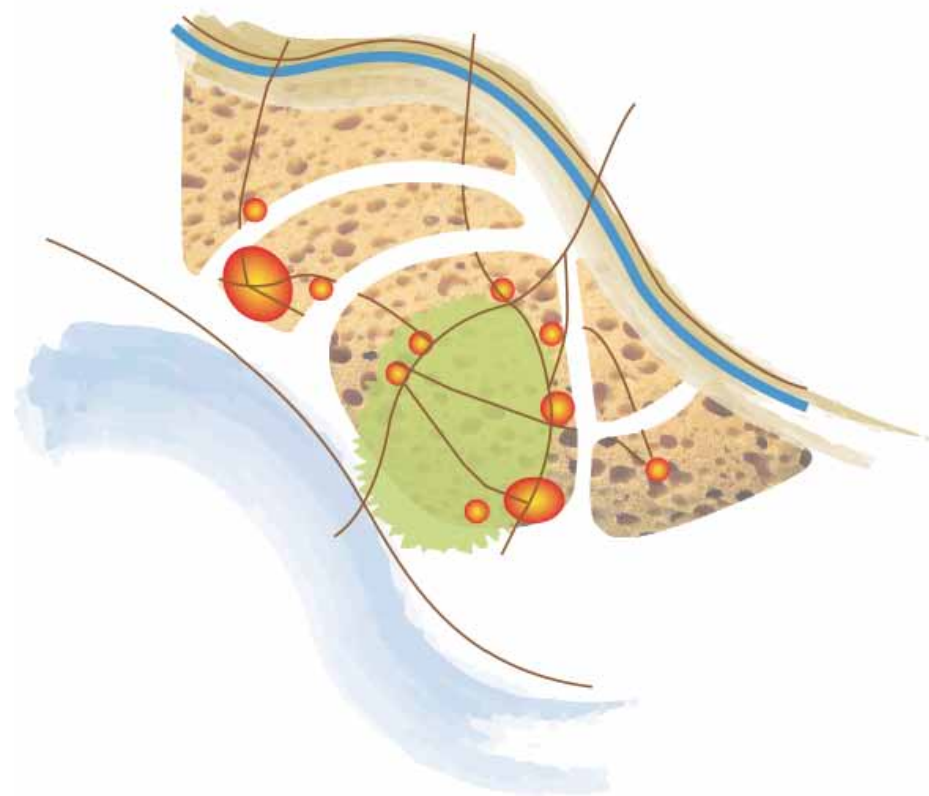


Die deelgebieden kunnen daarom functioneren als verblijfsgebieden waarbinnen de snelheid van het gemotoriseerd verkeer kan worden gedempt vanaf de randen naar het hart van zo'n gebied. Vergelijk het met sponzen. Net zoals de tegendruk hoger wordt naarmate je een spons dieper indrukt, wordt ook de inrichting van het wegennet binnen de verblijfsgebieden afgestemd op lagere snelheden.

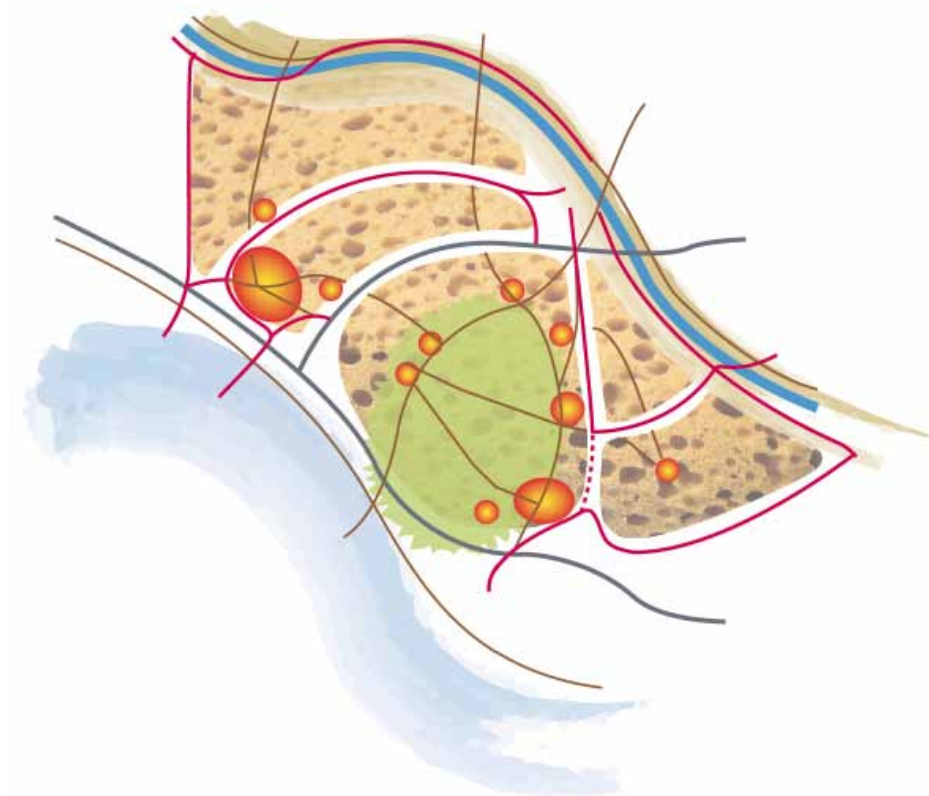
Sluipverkeer door de sponzen wordt daardoor ontmoedigd. Vrachtverkeer kan gebruik maken van het hoofdwegennet zodat het uit de sponzen geweerd kan worden.



Door Montferland lopen vanouds een aantal wegen die de kernen onderling verbinden, maar ook belangrijke boven-lokale routes waren, bijvoorbeeld voor de handel.



Binnen de vijf verblijfsgebieden, de 'sponzen', zijn deze wegen nog herkenbaar. Vaak hebben ze resten van oude laanbeplantingen en er liggen veel cultuurhistorisch belangwekkende elementen langs.



Enerzijds zijn dit belangrijke wegen die veel gebruikt worden. Ze zijn de laatste decennia vaak verbreed en steeds meer verkeerstechnisch ingericht. De historische en landschappelijke waarde heeft daar vaak van te lijden, maar ook het gevoel van onveiligheid voor aanwonenden is een concreet probleem.

Binnen het iVVP zijn dit anderzijds wegen waarop de 'sponswerking' veel aandacht behoeft. Juist omdat deze wegen vaak aan verkeer met hogere snelheden is aangepast.

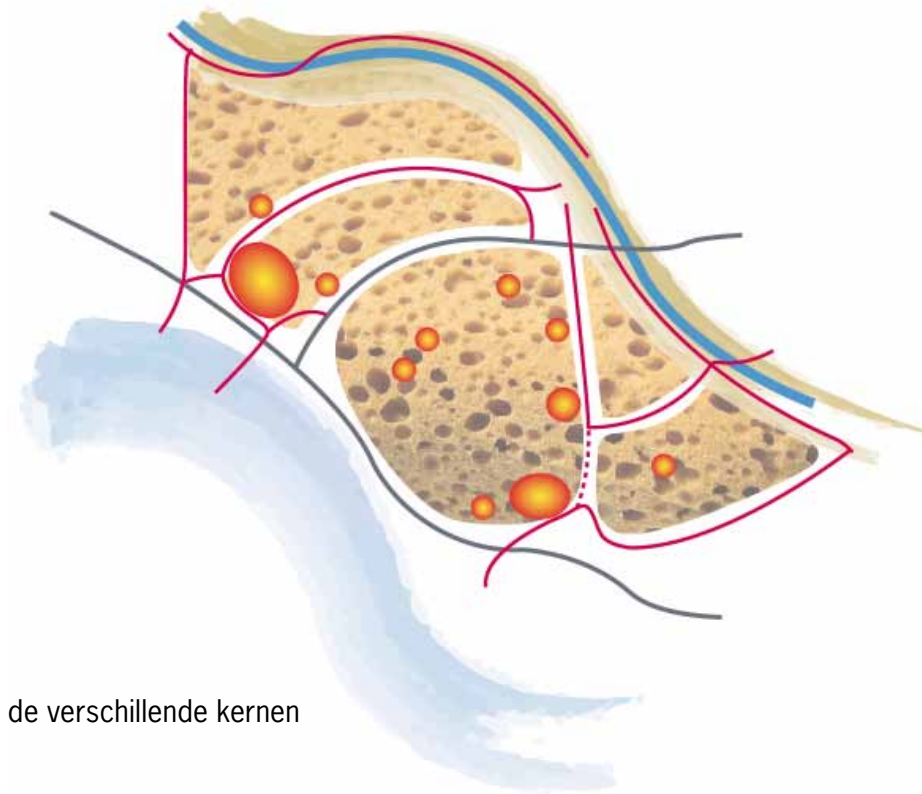
Juist waar deze historische wegen binnen de 'sponzen' liggen dienen zich grote kansen aan om behalve de verkeersveiligheid te verhogen ook aan te sluiten op de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Zo kunnen ze zich duidelijk onderscheiden van de wegen in het hoofdwegennet.



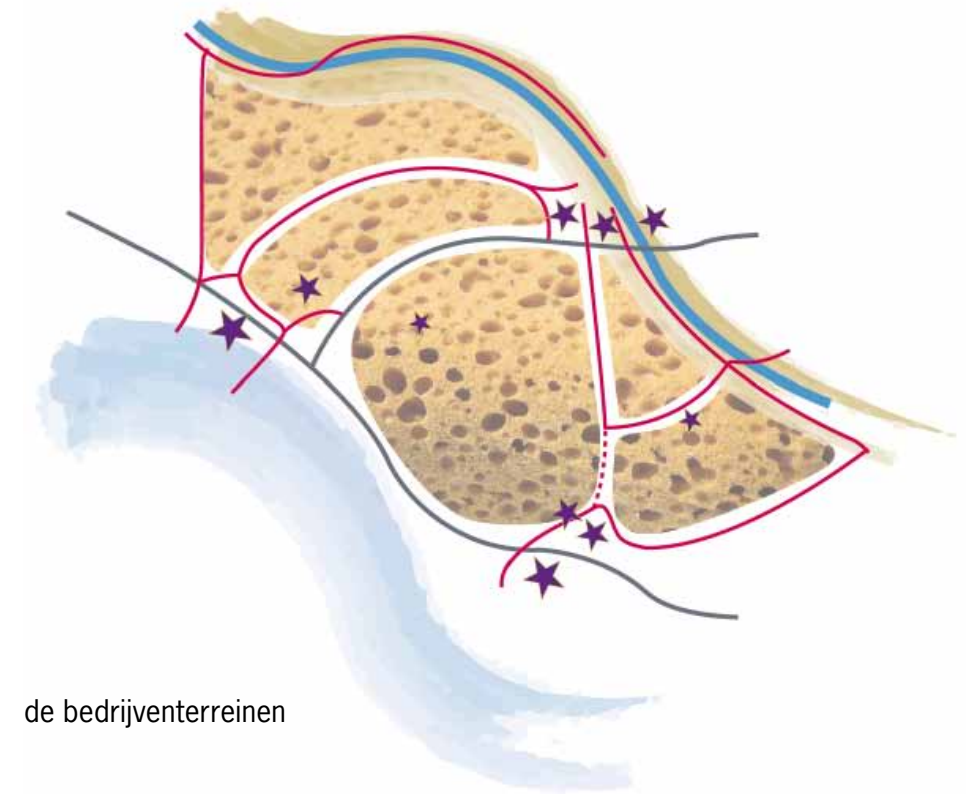


In tegenstelling tot de wegen in de sponzen dienen de wegen die deel uit maken van het hoofdwegennet eerst en vooral als verkeersruimte te worden ingericht. Duidelijkheid, eenduidigheid en een vlotte verkeersafwikkeling hebben hier prioriteit. De snelheid op deze wegen is 80 km/h of hoger en daar dient de inrichting op te worden afgestemd.

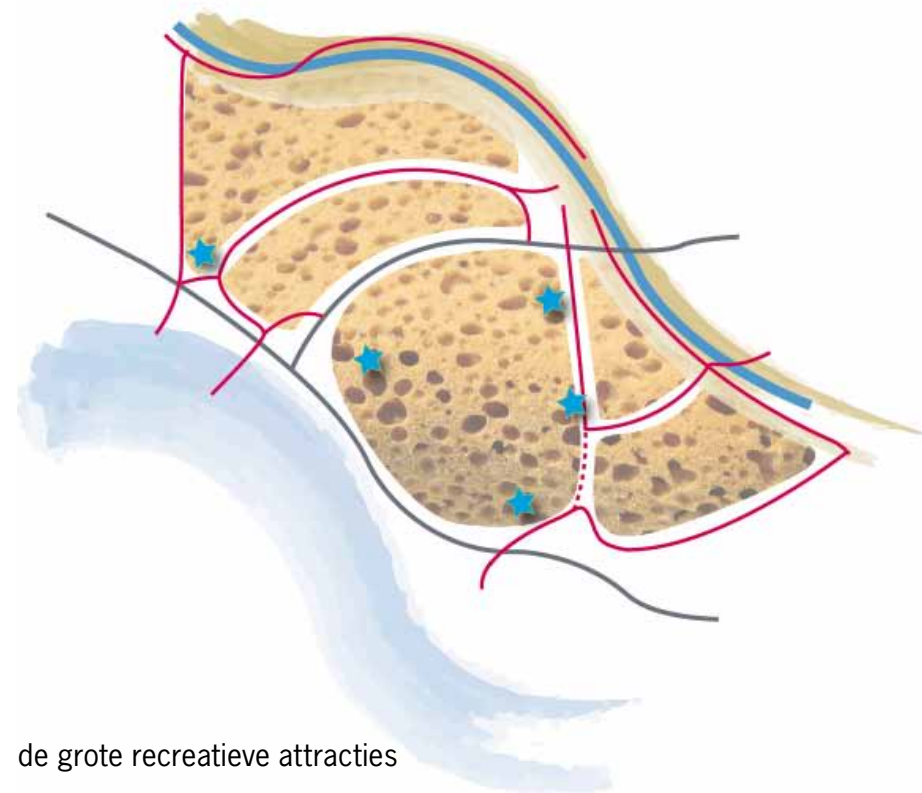
Dat betekent niet dat aansluiting bij het landschap achterwege kan blijven. Daar is zeker nog ruimte voor, als dat maar niet ten koste gaat van de verkeersfunctie.



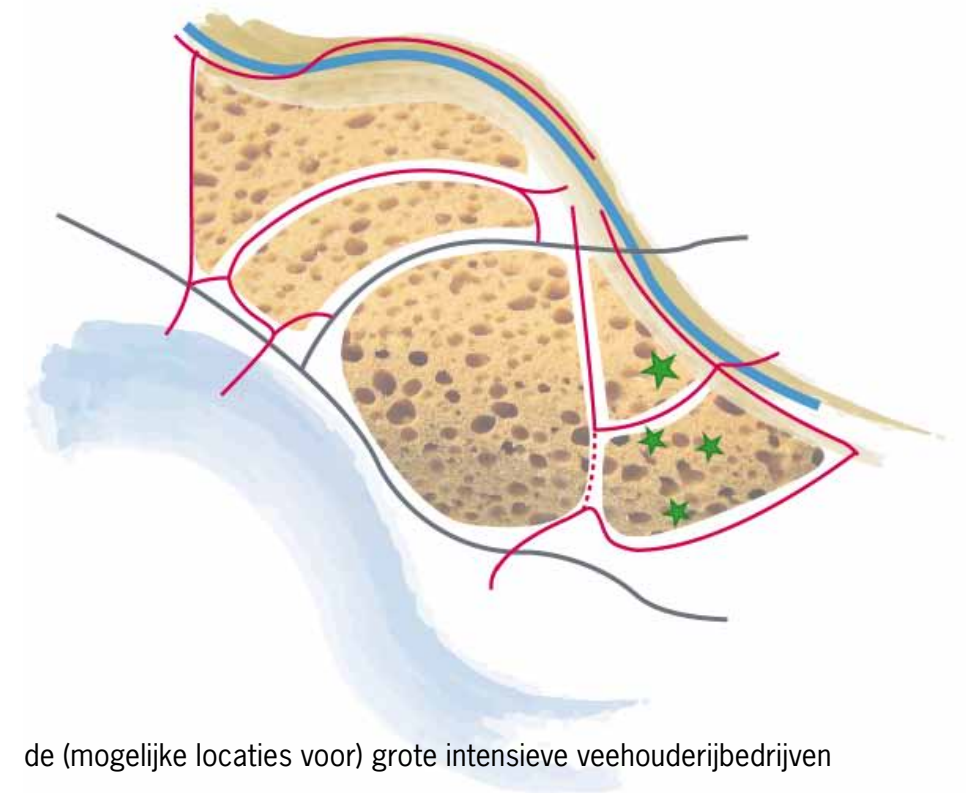
de verschillende kernen



de bedrijventerreinen



de grote recreatieve attracties



de (mogelijke locaties voor) grote intensieve veehouderijbedrijven

Vanaf het hoofdwegennet kunnen 'insteekwegen' ervoor zorgen dat de verschillende kernen, de grote recreatieve attracties en sportaccomodaties, de bedrijventerreinen en de (mogelijke locaties voor) grote intensieve veehouderijbedrijven kort verbonden zijn met het hoofdwegennet. Dat maakt dat het bovenlokale verkeer naar die locaties de wegen in de sponzen amper hoeft te belasten. Deze structuur van autosnelwegen en gebiedsontsluitingswegen vormt het hoofdwegennet. Binnen de mazen van dit hoofdwegennet liggen in de sponzen de erftoegangswegen.

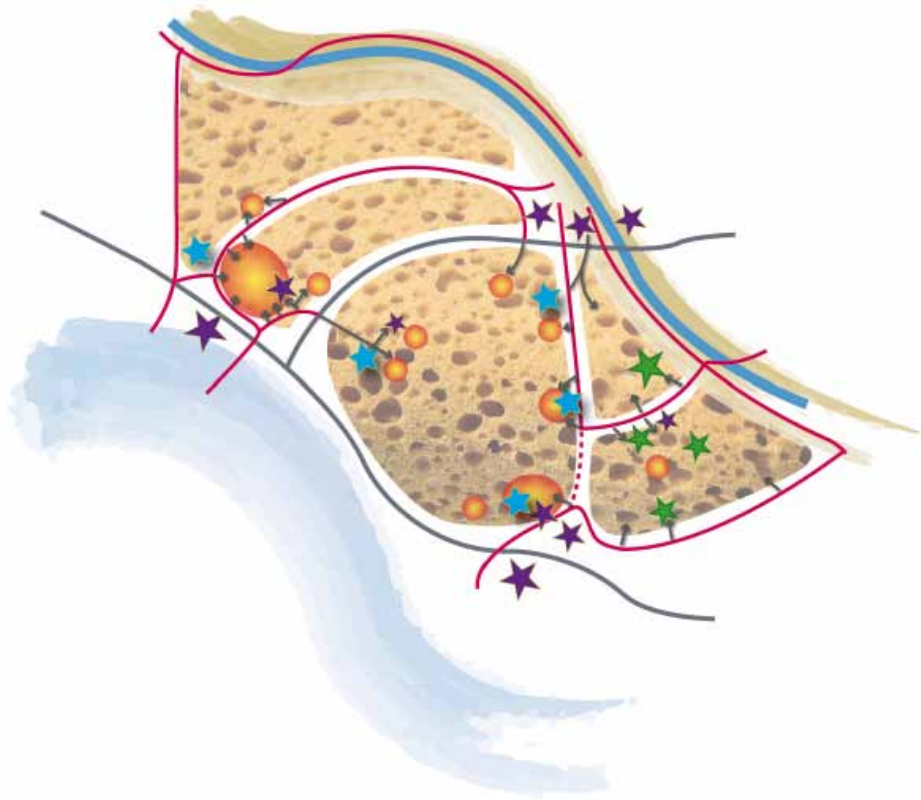
Voor de bebouwde kommen geldt nu reeds dat de kernen van Loil, Nieuw-Dijk, Beek, Loerbeek, Kilder, Braamt, Zeddam, Azewijn, Lengel en Stokkum zijn ingericht als verblijfsgebieden met alleen erftoegangswegen en een snelheidsregime van 30 km/h.

Voor de bebouwde kommen van Didam en 's-Heerenberg kunnen vanaf het hoofdwegennet enkele insteekwegen voorlopig nog worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 50 km/h. De overige wegen liggen in verblijfsgebieden (sponzen) met een snelheidsregime van 30 km/h. Hier wordt wel de kanttekening gemaakt dat deze categorisering gefaseerd zou moeten worden uitgevoerd. Belangrijk voor het eindbeeld voor Didam is de realisatie van de zuidelijke rondweg.

De gemeente kiest dan voor de volgende principes:

- alle wegen binnen de bebouwde kommen worden op termijn 30km/h. Wegen die nu nog 50km-wegen zijn, blijven dat tot het moment van herinrichting of groot onderhoud;
- alle wegen buiten de bebouwde kommen worden op termijn 60km/h (exclusief de randweg Didam, exclusief de Hengelderweg, exclusief de provinciale wegen, inclusief de Tatelaarweg, inclusief 'de weg door het bos' (N335) en inclusief de Drieheuvelenweg). Overleg met de provincie is noodzakelijk om de N335 en de N813 af te waarderen (zie bijlage 1).

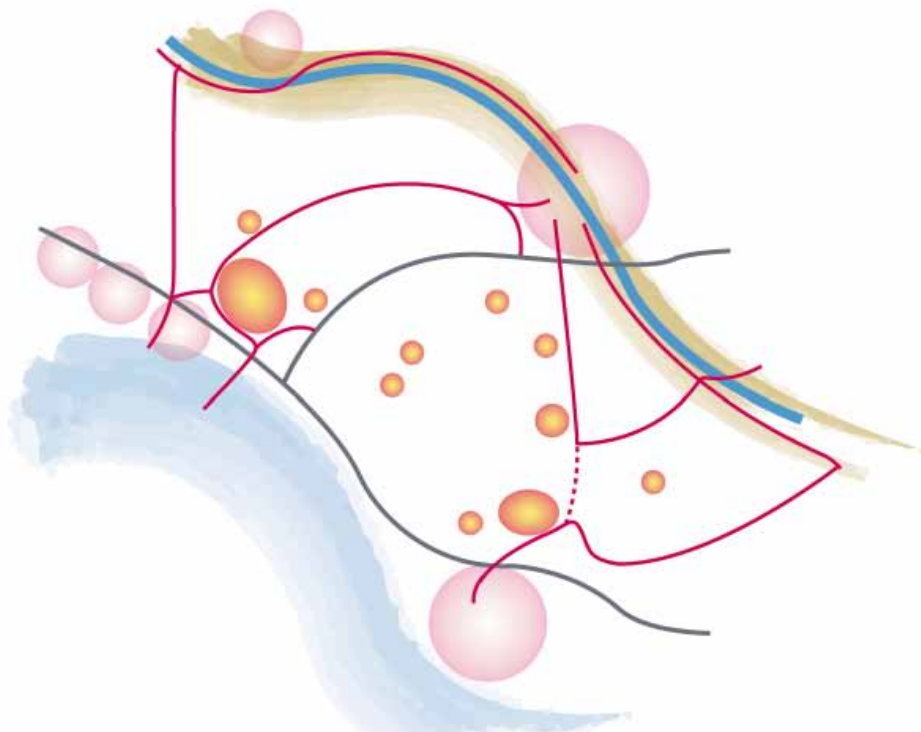
Bovengenoemde wegen die nu nog 80km-wegen zijn, blijven dat tot het moment van herinrichting of groot onderhoud.



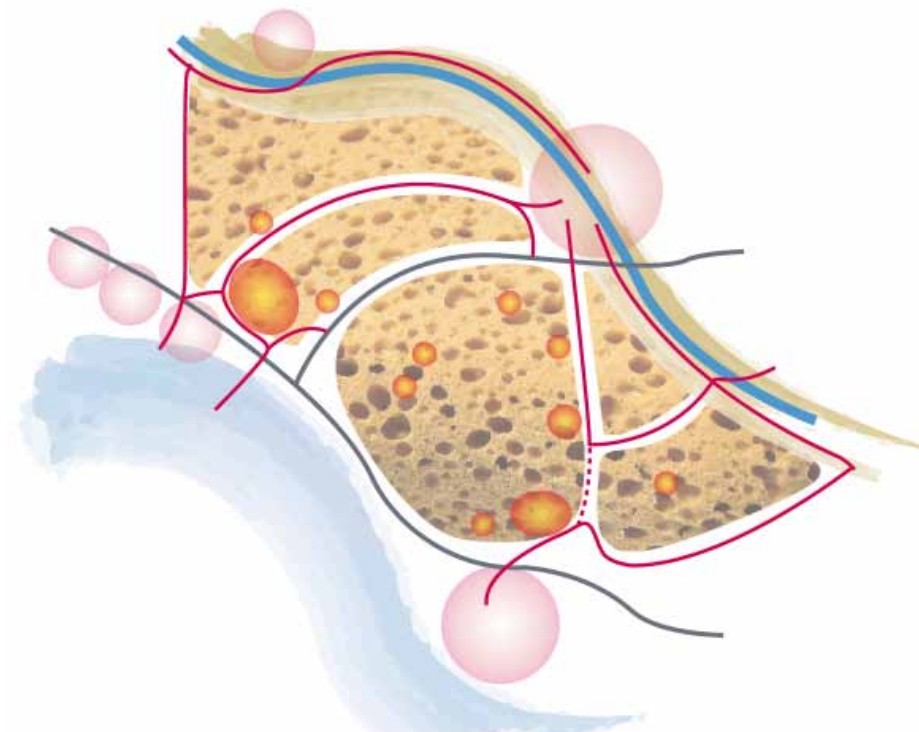




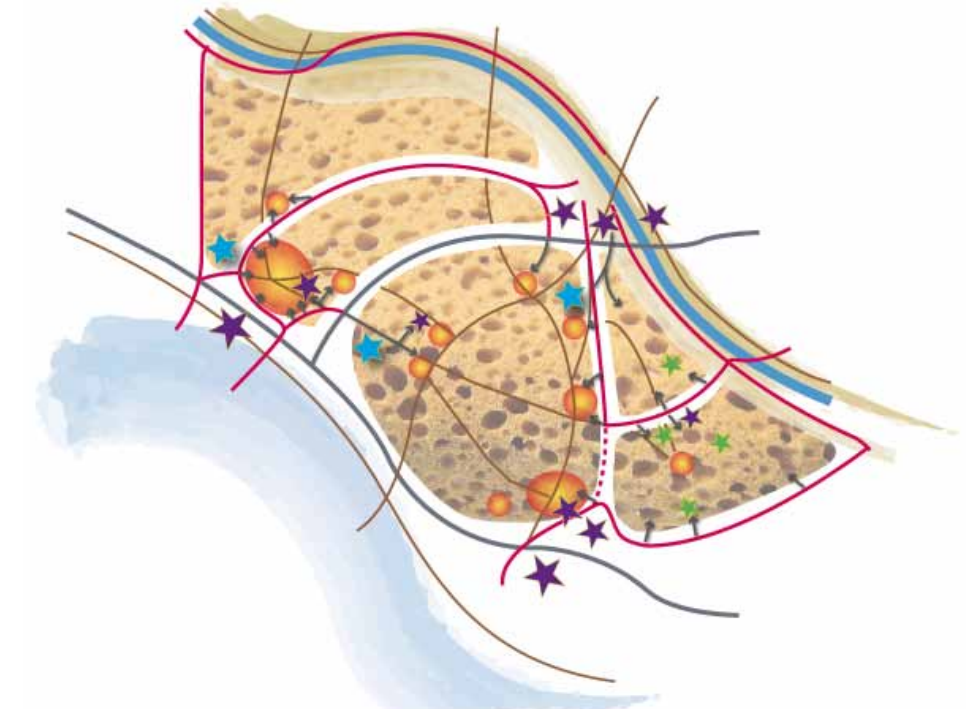
## 5. Landschappelijk-verkeerskundige visie op hoofdlijnen



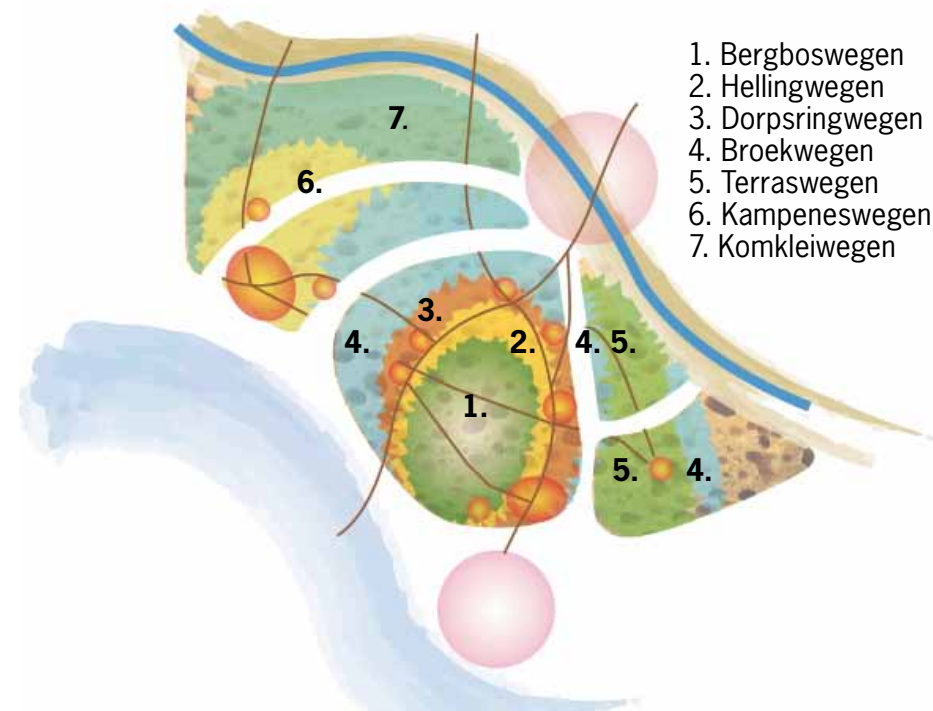
De gemeente Montferland heeft - zeker als de doortrekking van de N316 is gerealiseerd - een hoofdwegennet dat voor een optimale bovenlokale bereikbaarheid zorgt. Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 80km/h of hoger.



Daarbinnen liggen vijf 'sponzen': dat zijn verblijfsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Binnen de sponzen zijn hoge snelheden niet nodig. Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/h en binnen de kom van 30 km/h (op termijn) Voor de overgangen in snelheidsregimes is maatwerk in de inrichting nodig.

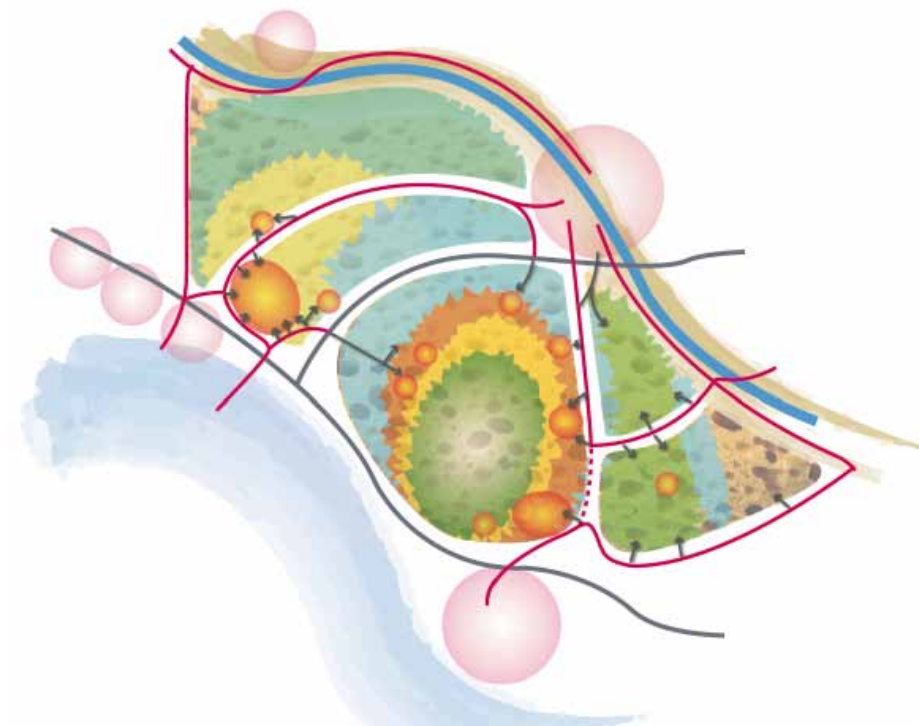


Via insteekwegen kan men de sponzen binnengaan, maar al snel zorgt de inrichting van de wegen ervoor dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag gaat. De insteekwegen zorgen er wel voor dat belangrijke verkeersaantrekkende locaties en het hoofdwegennet goed met elkaar verbonden zijn.

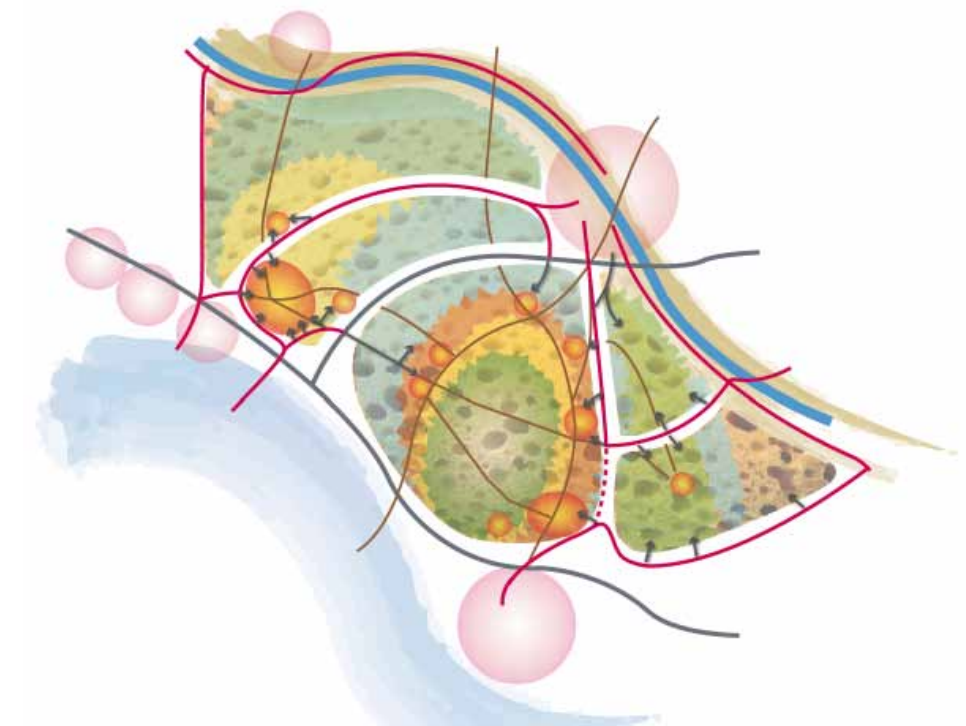


1. Bergboswegen
2. Hellingwegen
3. Dorpsringwegen
4. Broekwegen
5. Terraswegen
6. Kampeneswegen
7. Komkleiwegen

Binnen de vijf verblijfsgebieden is de landschappelijke zonering te herkennen in de verschijningsvorm van de wegen, ook de historische wegen. In de 'sponzen' kan met de elementen langs de wegen de karakteristiek van de verschillende landschapszones sterker tot uiting worden gebracht.



Dat biedt tal van kansen om de inrichting van die wegen - samen met aanwonenden - mooier en veiliger te maken. Met de inrichting van de wegen binnen de sponzen kan aansluiting bij de landschappelijke zonering en verscheidenheid in het gebied - ook in de kernen - worden gevonden.



Daarbij verdienen de historische (kernverbindings-)wegen extra aandacht. Veelal dienen juist die verkeerskundig te worden afgewaardeerd en daarmee kunnen ze landschappelijk worden opgewaarderd.



## 5.1 | Veilig door het verblijfsgebied

Het iVVP is erop gericht om de verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden te verhogen door doorgaand vrachtverkeer en sluisverkeer uit de verblijfsgebieden te weren.

De bereikbaarheid van het hoofdwegennet is vanaf alle plekken in de gemeente uitzonderlijk goed. In het iVVP worden de belangrijke verkeersaantrekkende locaties met zo kort mogelijke 'instekers' met het hoofdwegennet verbonden. Het is de bedoeling dat dit verkeer dan ook niet de wegen in de rest van het verblijfsgebied belast. Een vrachtwagenverbod voorbij die instekers versterkt dit nog een keer. De wegen in het verblijfsgebied worden zo ingericht dat deze een rustig rijgedrag uitlokken. Dat maakt het doorkruisen van het verblijfsgebied voor sluisverkeer onaantrekkelijk.

Daarnaast dienen vrijliggende fietspaden langs de gebieds-ontsluingswegen in het hoofdwegennet en de instekers te liggen. Ook dient op routes voor langzaam verkeer gezorgd te worden voor veilige oversteekplaatsen waar deze routes het hoofdwegennet kruisen.

## 5.2 | Snelheidsregime met menselijke maat

De gemeente Montferland streeft een verkeer- en vervoerssysteem na waarin de mens de maat der dingen is. Hiermee streeft de gemeente een duurzaam veilig ingericht wegennet na. Een wegennet dat bijdraagt aan een plezierige woon- en leefomgeving en dat bij uitstek geschikt is om de toeristisch recreatieve functies in de gemeente een positieve stimulans te geven. Een wegennet dat de economische positie van de gemeente Montferland versterkt.

In de visie van dit iVVP wordt het doorgaand verkeer over het hoofdwegennet afgewikkeld en wordt de rest van het gebied, zowel binnen als buiten de bebouwde kom als verblijfsgebied behandeld.

De gemeente kiest in dit iVVP daarom voor de volgende regimes:

- alle wegen binnen de bebouwde kom worden 30km/h. Wegen die nu nog 50km-wegen zijn, blijven dat tot het moment van herinrichting of groot onderhoud. Dit biedt mogelijkheden om bij de inrichting van die verblijfsruimtes principes van 'Shared Space' toe te passen.
- de maximumsnelheid voor alle wegen buiten de bebouwde kom die niet bij het hoofdwegennet horen is 60km/h. Dit biedt mogelijkheden om bij de inrichting van die verblijfsruimtes principes van 'Natuurlijk Sturen' toe te passen. Buiten de bebouwde kom wordt de inrichting van de wegen, bijvoorbeeld in de nabijheid van erven, afgestemd op een lagere ontwerpsnelheid dan 60 km/h.
- tenslotte is de maximumsnelheid op het hoofdwegennet 80 km/h op de gebiedsontsluitingswegen en op de snelwegen 100 km/h of meer.

## 5.3 | Handhaven én stimuleren

Regels dienen ook gehandhaafd te worden. De politie doet wat dat betreft wat binnen haar mogelijkheden valt en zal daar ook moderne technische middelen voor inzetten. De praktijk leert evenwel dat handhaven alleen niet tot een verantwoord rijgedrag bij alle weggebruikers leidt. Daarnaast is het onmogelijk om altijd en overal de wet te handhaven.

In dit iVVP wordt daarom behalve op handhaving ook - en vooral - ingezet op het inrichten van de wegen op een manier die positief rijgedrag uitlokt. Niet de auto is maatgevend voor de vormgeving en inpassing van wegen maar de weg harmonieert met zijn omgeving. De weg dwingt hiermee het gewenste gedrag van alle verkeersdeelnemers op een natuurlijke wijze af, alle weggebruikers houden rekening met elkaar.

|                          | Binnen de bebouwde kom             |  | Buiten de bebouwde kom |   |
|--------------------------|------------------------------------|--|------------------------|---|
|                          | Beeld                              | Kenmerken  | Beeld                  | Kenmerken   |
| Stroomweg                |                                    |  |                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwerpsnelheid = 120 km/h</li> <li>• Gescheiden rijbanen</li> <li>• Ongelijkvloerse kruisingen</li> </ul>   |
| Gebieds-ontsluitings-weg | In Montferland niet van toepassing | In Montferland niet van toepassing   |                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwerpsnelheid = 80 km/h</li> <li>• 2 (gescheiden) rijbanen of stroken</li> <li>• Geen aansluitingen op wegvakken</li> <li>• Voormangskruisingen (rotonde)</li> </ul>   |
| Ertoegangsweg            |                                    | <b>Ontsluitingsstraat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wettelijke snelheid = 30 km/h</li> <li>• Eén rijloper met onderbroken kantmarkering</li> <li>• Gelijkwaardige kruisingen (vrijliggende) fietsvoorziening</li> </ul>                   |                        | <b>Kernverbindingsweg</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wettelijke snelheid = 60 km/h</li> <li>• Ontwerpsnelheid = 60 km/h</li> <li>• Eén rijloper met onderbroken kantmarkering</li> <li>• Gelijkwaardige kruisingen (vrijliggende) fietsvoorziening</li> </ul> |
| Ertoegangsweg            |                                    | <b>Woonstraat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wettelijke snelheid = 30 km/h</li> <li>• Zwakke verkeersdeelnemer vormt vertrekpunt voor het ontwerp</li> <li>• Eén rijloper zonder markering</li> <li>• Gelijkwaardige kruisingen</li> </ul> |                        | <b>Toegang bieden aan erven:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wettelijke snelheid = 60 km/h</li> <li>• Ontwerpsnelheid = 40 km/h</li> <li>• Eén rijloper zonder markering</li> <li>• Gelijkwaardige kruisingen</li> </ul>                                       |



## 5.4 | Stem weg af op landschap

Door de karakteristiek van de zones in het landschap sterker in de inrichting van de wegen te laten doorklinken wordt de weg beter leesbaar, wat onduidelijke verkeerssituaties tegen gaat. Daarnaast bieden de karakteristieke landschapselementen allerlei middelen om een meer verantwoord rijgedrag met lagere snelheden te stimuleren.

Dit betekent bijvoorbeeld dat in de berm van de wegen door de bossen op de berg boomgroepen en eikenstruwelen in struikheide het beeld zullen bepalen, terwijl in de broekontginningen juist met nieuwe elzensingels en stroken knotwilgen en -elzen de wegen in het landschap worden gepast.

Op het eerste gezicht is deze aanplant van nieuwe bermbeplantingen wellicht vreemd, omdat hier zoals in vele regio's de oude hagen en struwelen juist zijn verwijderd in de afgelopen decennia om het onderhoud van het groen te vereenvoudigen en goedkoper te maken. Puur wat betreft het groenonderhoud vormde dit wellicht een besparing. De nieuwe beplantingen zijn echter niet alleen groen, ze zijn ook verkeerskundige maatregelen die de verkeersveiligheid en van het gebied versterken.

In dit iVVP worden juist besparingen verkregen door meerdere aspecten van het gemeentelijk beleid aan elkaar te koppelen. Als je bijvoorbeeld bedenkt dat de aanleg en het onderhoud van enkele verkeersdrempels vele malen duurder is dan het planten en beheren van honderden meters struweelhaag levert het voor de gemeente als geheel een grote besparing op om die struweelhagen juist weer wel aan te planten en veel dure verkeerstechnische maatregelen achterwege te laten. Daar komt nog bij dat een struweelhaag vele doelen dient terwijl een drempel bijvoorbeeld slechts één functie vervult. Deze aanpak is kenmerkend voor het integrale karakter van het iVVP.

In het schema op de pagina hiernaast is voor de verschillende categoriën wegen aangegeven welke verkeerskundige kenmerken kunnen worden ingezet. Met name bij de erftoegangswegen is er veel vrijheid om de verkeerskundige middelen met de landschappelijke karakteristiek te integreren. Als uitwerking van dit iVVP dient voor de wegen in iedere landschappelijke zone een 'bouwpakket met landschappelijk-verkeerskundige middelen' te worden opgesteld. Voor de vijf sponzen gaat het daarbij om de volgende landschappelijk: karakteristieken:

### **De spons van Greffelkamp en Loil:**

In het zuiden vindt men het gebied met kronkelende wegen langs grote en kleine dekzandruggen, met de es van Loil en de eenmansessen van Greffelkamp. Ten westen en noorden daarvan de lagere gronden met komklei- en broekontginningen. Daardoor onderscheiden we binnen dit verblijfsgebied landschappelijk 2 typen wegen:

- wegen over de dekzandruggen langs de erven op de randen ervan. Langs deze wegen vindt men een grote afwisseling in het landschap met weides en sloten, akkers op de eenmansessen en erven met (struweel)hagen en solitaire bomen.
- wegen door broekontginningen met een verkaveling met smalle kavels waar vroeger langs alle slootranden elzen en wilgen groeiden, die in deze tijd terug kunnen keren als elzenstruweelhagen.

### **De spons van Didam, Oud Dijk en Nieuw Dijk:**

Dit gebied heeft kronkelende wegen langs grote en kleine dekzandruggen, met de grotendeels bebouwde es van Didam en een krans van eenmansessen ten zuiden en oosten daarvan. Naar het oosten liggen de broekontginningen. Nieuw-Dijk ligt deels op de rand van de essen en deels in de broekontginning. Daardoor onderscheiden we binnen dit verblijfsgebied landschappelijk 2 typen wegen:

- wegen over de dekzandruggen langs de erven op de randen ervan. Langs deze wegen vindt men een grote afwisseling in het landschap met weides en sloten, akkers op de eenmansessen en erven met hagen en losse bomen langs de wegen.
- wegen door broekontginningen met rechte wegen en een verkaveling met smalle kavels waar vroeger langs alle slootranden elzen en wilgen groeiden, die in deze tijd terug kunnen keren als elzenstruweelhagen.

Sommige wegen lopen over de overgang tussen de twee zones en kunnen daardoor in de ene berm de karakteristiek van de broekontginning hebben en in de andere juist die van het dorp en de erven.

### **De spons van de kernen om de Montferlandse berg:**

Het landschap van de Montferlandse berg met zijn bossen en hellingen is van on-Nederlandse allure. In een kring om de berg, op de overgang van hoog naar laag, liggen zeven dorpen en het stadje 's-Heerenberg. De sfeer en het uiterlijk van die nederzettingen wordt bepaald door de glooiende hellingen en de uitzichten op de berg. Dit verblijfsgebied heeft een kenmerkende landschappelijke opbouw met vier zones met ieder een eigen type weg:

- Bovenop de berg lopen de wegen door het bos met hier en daar steile hellingen en veel onverharde paden. Linden en heide in de bermen.
- Daaromheen glooiende wegen op de hellingen naar de dorpen door een ring van akkers of essen met beukenhagen langs de zandpaden.
- Daaromheen ligt de ring van dorpen met lossen eiken en beuken in dorps straatjes en linden langs de historische wegen in en tussen de dorpen.
- Daar weer omheen ligt een zone onderlangs de berg met van nature natte gronden, broekontginningen met rechte wegen en een verkaveling met smalle kavels waar vroeger langs alle slootranden elzen en wilgen groeiden, die in deze tijd terug kunnen keren als elzenstruweelhagen.

### **De spons van Vethuizen en Wijnbergen-Zuid:**

Het verblijfsgebied met Vethuizen heeft een kenmerkende landschappelijke opbouw met drie zones:

In het noorden Wijnbergen op de terrasrestruggen met een dekzanddek.

In het midden het plateau met de hogere terrasrestruggen met daarop de Vethuizer erven.

Ten westen en oosten daarvan de lagere terrasrestgronden die natter waren door kwel van de berg en de rivier en die regelmatig overstromden als de Oude IJssel hoog water had. Daardoor onderscheiden we binnen dit verblijfsgebied landschappelijk 3 typen wegen:

- wegen over het terrasrestruggen met de Vethuizer erven. Deze kenmerken zich door een afwisselende beplanting met (knot-)bomen en hagen bij de erven.
  - Wijnbergse hagen en heggen. Deze lijken sterk op de vorige type aangevuld met bosjes tussen de erven.
  - wegen door broekontginningen met een verkaveling met smalle kavels waar vroeger langs alle slootranden elzen en wilgen groeiden die in deze tijd terug kunnen keren als elzenstruweelhagen.
- Sommige wegen lopen over de overgang tussen de twee zones en kunnen daardoor in de ene berm de karakteristiek van de broekontginning hebben en in de andere juist die van het dorp en de erven.

### **De spons van Azewijn:**

Het verblijfsgebied met Azewijn heeft een kenmerkende landschappelijke opbouw met twee zones:

In het midden het plateau met de hogere terrasrestgronden met daarop het dorp Azewijn en de erven daaromheen.

Ten westen, oosten en zuiden daarvan de lagere terrasrestgronden die natter waren door kwel van de berg en de rivier en die regelmatig overstromden als de Oude IJssel hoog water had.

Daardoor onderscheiden we binnen dit verblijfsgebied landschappelijk 2 typen wegen:

- wegen over het terrasrestplateau met dorp en erven. Deze kenmerken zich door een afwisselende beplanting met (knot-)bomen en hagen.
  - wegen door broekontginningen met een verkaveling met smalle kavels waar vroeger langs alle slootranden elzen en wilgen groeiden die in deze tijd terug kunnen keren als elzenstruweelhagen.
- Sommige wegen lopen over de overgang tussen de twee zones en kunnen daardoor in de ene berm de karakteristiek van de broekontginning hebben en in de andere juist die van het dorp en de erven.



## 5.5 | Montferland: ruimte voor rust

De kracht van Montferland is dat er in deze dynamische moderne gemeente ook veel ruimte is voor rust. Hier hoeft je niet te 'jakkeren en jagen' om ergens op tijd te komen. Dat is een zeldzame weldaad in deze tijd in Nederland.

Doordat de gemeente het hoofdwegennet binnenkort prima op orde heeft is het mogelijk om de 'sponzen' daarbinnen optimaal als verblijfsgebied uit te werken.

Uitgangspunt van onze werkwijze daarbij vormt het gedachtegoed dat o.a. in concepten als 'Natuurlijk Sturen' en 'Shared Space' wordt uitgewerkt. Daarmee wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit én democratische kwaliteit bij de inrichting van openbare ruimtes. In onze benadering vormt de openbare ruimte het hart van de samenleving: een gebied om in te verblijven, anderen te ontmoeten, activiteiten te ondernemen of te ontspannen. De inrichting van de openbare ruimte moet daarom recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is om hierbij te komen tot een balans tussen verkeer en alle andere ruimtelijke functies.

Bij de inrichting van wegen in het rurale gebied staan hierbij veiligheid, menselijke maat en respect voor én het inspelen op de landschappelijke en cultuurhistorische context centraal.

De openbare ruimte in de dorpen is niet alleen een verkeersruimte in dit iVVP. Als het kan moet daar de ruimte gedeeld worden door alle mensen in die ruimte. Alleen als het voor de veiligheid - of het veiligheidsgevoel - noodzakelijk is worden voor het autoverkeer en voor de kwetsbare verkeersdeelnemers aparte delen van de openbare ruimte ingericht (zie 3.3 en 3.4).

Ook in het buitengebied dienen volgens dit iVVP meer mogelijkheden voor het verblijven te worden geschapen. De afgelopen decennia is het buitengebied veelal erg functioneel voor de landbouw en het doorgaande verkeer ingericht. In dit iVVP wordt die functie van die wegen - die de openbare ruimte in het buitengebied vormen - juist weer verbreed.

Dat betekent dat er meer aandacht voor het langzaam verkeer dient te komen, maar ook dat er plekken ingepast kunnen worden om even te zitten, rond te kijken, even van het landschap te genieten.

In dit iVVP noemen we dit uitkijkstoolen. In samenwerking en in overleg met grondeigenaren en dorpingen kunnen hiervoor wellicht enkele mooie plekken gevonden worden. Met eenvoudige middelen en zonder dat het een kermis wordt kan dit een verrijking betekenen. In de eerste plaats voor de bewoners van dit gebied, maar ook voor toeristen waarvoor het gebied zo ook aantrekkelijker wordt.

## 5.6 | Waardeer af en waardeer op

Vanouds lopen door het gebied wegen die de kernen met elkaar verbinden, Vaak zijn die wegen zelfs onderdeel van langere routes door het gebied, van De Graafschap naar Duitsland bijvoorbeeld. Deze wegen hebben de afgelopen decennia vaak een inrichting gekregen die afgestemd is op veel doorgaand verkeer. Ook vrachtverkeer. Ook in de meespraak komt naar voren dat juist op deze wegen nu veel problemen worden ervaren. Ze lopen dan ook door de dorpen en langs veel erven.

In de visie van het iVVP dient het verkeer over deze wegen juist af te nemen. Daar heeft Montferland immers het hoofdwegennet voor dat het gebied overal optimaal ontsluit.

De vaak historische kernverbindingswegen die geen deel uitmaken van het hoofdwegennet kunnen verkeerskundig worden afgewaardeerd. En dat biedt de kans om ze landschappelijk op te waarderen en meer betekenis te geven voor de omgevingskwaliteit. Dat geldt zowel buiten als binnen de bebouwde kom.

Doordat binnen afzienbare tijd de N316 ook tussen Zeddam en 's-Heerenberg gereed zal zijn wordt het ook mogelijk de ontsluitingswegen door het stadje te versmallen. Dat betekent dat juist deze wegen stevig dienen te worden heringericht. Dat biedt mogelijkheden om juist voor het langzame verkeer betere voorzieningen te scheppen en het dorp enkele doorgaande groene dorpse boulevards te geven. Wellicht dat zelfs een deel als parkeerplaats voor toeristen gebruikt kan worden.

Buiten de bebouwde kom in dit verblijfsgebied komen hiervoor met name de Vierheuvelenweg vanaf Zeddam, de Sint Jansgildestraat en de historische wegen tussen Zeddam en Kilder, Braamt, Beek en Loerbeek in aanmerking.

## 5.7 | In de kern: deel ruimte waar het kan,...

In dit iVVP gaan we er van uit dat in de dorpen en de stad de auto's te gast zijn. Het is wellicht helemaal niet nodig om die openbare ruimte als een weg met wandelmogelijkheden erlangs in te richten. Beter is het vaak om de openbare ruimte in te richten als openbaar erf met daarnaast mogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer om door die ruimte te bewegen. In dit iVVP wordt het dus omgedraaid. Het is de ruimte waar dorpingen elkaar ontmoeten, waar zij wandelen en in het zonnetje zitten. Juist wandelaars en fietsers bewegen zich hierdoor naar de kerk, de winkel, het dorps huis, de burens. Met dat verpozen in het dorp dient bij de inrichting van de wegen rekening te worden gehouden.

Daarom zijn alle wegen binnen de bebouwde kom aangemerkt als erftoegangswegen met een snelheidregime van 30 km/h. De verblijfsfunctie is maatgevend voor het ontwerp. Het daarvoor gewenste gedrag is het uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte. In dit iVVP wordt voorgesteld om voor een dergelijke inrichting van het grootste deel van deze erftoegangswegen in de dorpen en woonwijken inspiratie te halen uit het principe van Shared Space. Dat betekent dat de ruimte tussen de voortuinen van de huizen aan beide kanten van de straat als één verblijfsruimte wordt vormgegeven en niet als een weg voor het autoverkeer met parkeerplaatsen erlangs en in de reststroken de trottoirs en de groenvoorzieningen.

Het zou eerder zo moeten zijn dat voor de voetgangers aansluitend op de voortuinen of voordeuren eerst redelijk brede stroken zonder hindernissen worden gereserveerd. Daartussen blijft dan een ruimte over die niet per se overal even breed is, waar het autoverkeer rustig zijn weg en parkeerplek kan vinden.

In dit iVVP is het uitgangspunt dat een de verblijfsfunctie in de kernen wordt versterkt door gebruik te maken van de karakteristieke elementen in het dorp om verkeerskundige plannen voor de inrichting van wegen, pleinen en straten te realiseren.

Het GSP biedt daarvoor veel handreikingen in de werkboeken de verschillende kernen. Bij al deze handreikingen worden specifieke elementen aangegeven die gebruikt kunnen worden om bij werkzaamheden aan de wegen de inrichting zowel verkeerskundig functioneel als landschapsarchitectonisch passend te maken.

Vaak zal blijken dat standaardmiddelen als paaltjes, drempels en hekken achterwege kunnen blijven, omdat het gewenste verkeerskundige effect ook met voor de regio karakteristieke elementen en structuren verkregen kan worden.

## 5.8 | ... maar scheiding waar het moet

Binnen dit stelsel van erftoegangswegen zijn er een beperkt aantal wegen waarbij het accent wat meer ligt op de verkeersfunctie: de ontsluitingsstraten. In de profilering van deze straten worden speciale voorzieningen voor langzaamverkeerroutes aangebracht, of versterkt. In de grotere kernen Didam, 's-Heerenberg en Zeddam worden ze boulevards genoemd en in de kleinere heten ze dorps-promenades en dorpsbrinken.

Een speciale positie wordt ingenomen door de centra van Didam en 's-Heerenberg. Hier vindt men een concentratie van allerlei winkels, horeca en voorzieningen langs straten en pleinen. Het aantal verkeersdeelnemers is hier groot en de ruimte vaak beperkt. Vooral voor de kwetsbare verkeersdeelnemers kan dit tot onzekerheid leiden. In dit iVVP wordt daarom voorgesteld om voor hen extra voorzieningen op te nemen door onderscheid te maken in:

\* flaneerstraten met brede stoepen zonder hindernissen voor de kwetsbare weggebruikers;

\* groene pleinen met 'langzame plinten' voor de gevels langs en een middengedeelte dat als gedeelde ruimte wordt 'open' gehouden.

In Didam en 's-Heerenberg worden deze ieder anders uitgewerkt, respectievelijk 'modern dorps' en 'historisch stads'

Daarnaast heeft Didam een ring van parken om het centrum en 's-Heerenberg een historisch groen gebied dat bij het kasteel en de omwallingen van de oude stad hoort. Deze gebieden zijn voor het grootste deel alleen voor voetgangers toegankelijk. Hier dienen enkele flaneerroutes van hoge kwaliteit te worden onderhouden en versterkt.





## 6. Uitwerking van de visie voor de verschillende verkeerstypen

### 6.1 | Wensbeeld autoverkeer

#### 6.1.1 Algemeen

Voor het autoverkeer gaan we uit van een wensbeeld dat onderscheid maakt tussen hoofdwegen en verblijfsgebieden (sponzen). In die visie bestaat het hoofdwegennet uit autosnelwegen, gebiedsontsluitingswegen en instekers naar belangrijke verkeersaantrekkende objecten in de sponzen. Met uitzondering van de autosnelwegen liggen langs dit hoofdwegennet altijd vrijliggende fietspaden. Alle overige wegen liggen in één van de vijf verblijfsgebieden, 'sponzen', en hebben een verblijfsfunctie.

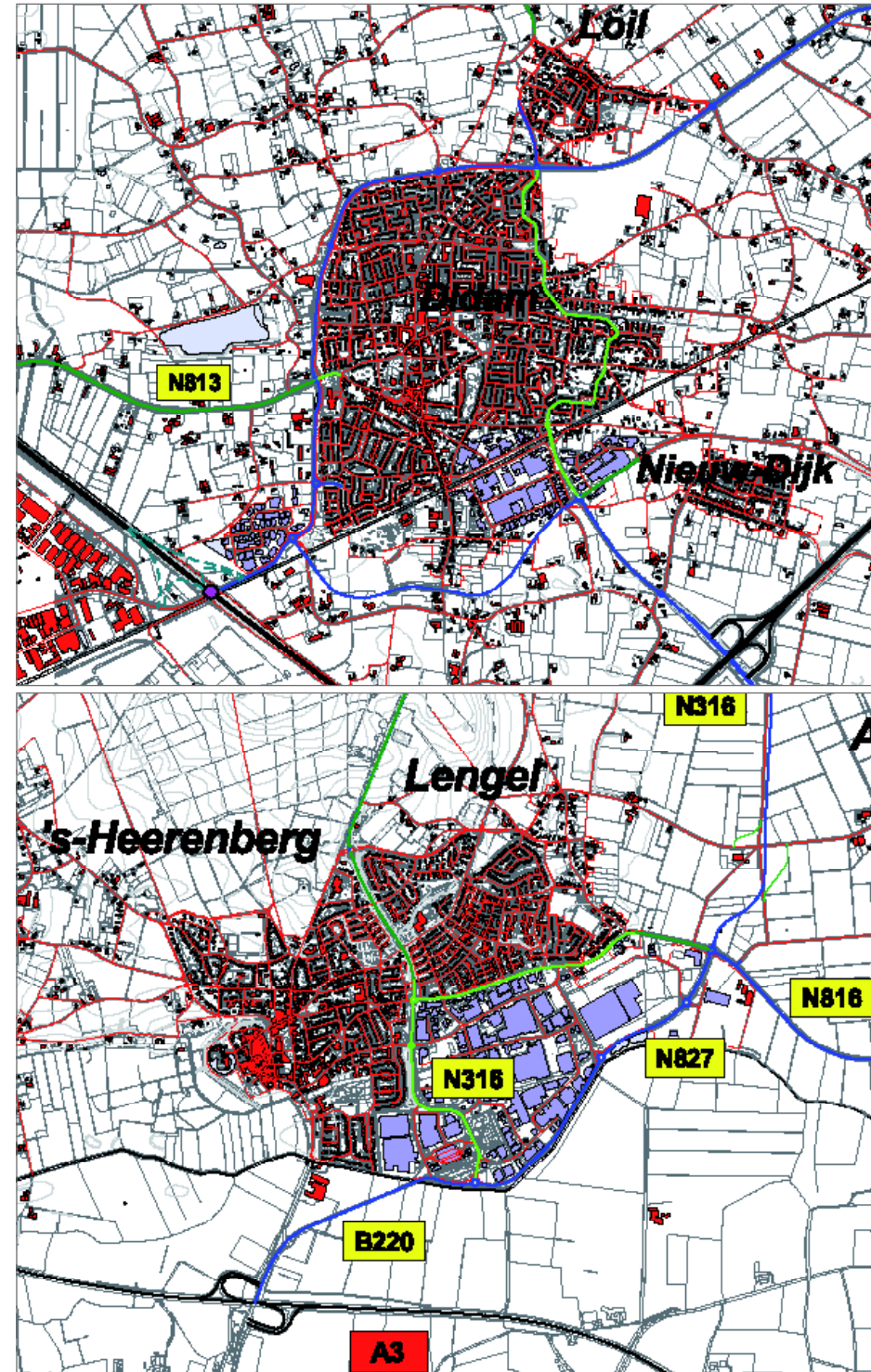
Een dergelijke indeling van de wegen vraagt om een herbezinning op de samenhang tussen functie, vorm en gebruik van de verschillende wegen. Deze herbezinning vormt de basis voor het verkeerskundig afwaarderen en landschappelijk opwaarderen van de gemeentelijke wegen in de verblijfsgebieden.

Speciale aandacht in dit wensbeeld wordt gegeven aan historische wegen die weliswaar binnen de sponzen zijn gelegen, maar van oudsher een verbindende functie hebben tussen de kernen van Montferland. Op deze wegen met een typerende verbindende functie, overheerst tot op heden de verkeersfunctie. In de visie van het iVVP worden deze wegen afgewaardeerd en zal de verblijfsfunctie belangrijker moeten worden, zeker op de delen van deze wegen binnen de bebouwde kom. Deze wegen houden evenwel een hogere verkeersintensiteit. Om die reden blijft er behoefte aan een vrijliggende fietsvoorziening langs deze wegen buiten de bebouwde kom.

#### 6.1.2 Wensbeeld autoverkeer binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kommen is het wensbeeld om alle wegen op termijn onderdeel te laten worden van de verblijfsgebieden. M.u.v. de bebouwde kommen van Didam en 's-Heerenberg is dat nu al gerealiseerd. Voor de voltooiing van dit wensbeeld voor de wegenstructuur binnen de bebouwde kom zullen een aantal wegen binnen deze twee kernen, die thans nog een functie hebben als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h), op termijn kunnen worden afgewaardeerd tot een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/h. Voor 's-Heerenberg is dit mogelijk na realisatie van de doortrekking van de N316 tussen Zeddam en 's-Heerenberg. Deze doortrekking wordt volgens de huidige planning gerealiseerd in 2014-2015.

Voor de bebouwde kom van Didam is dit mogelijk na realisatie van de zuidelijke rondweg, waarvan de uitvoering gepland staat in 2014. Na realisatie van deze rondweg kan het doorgaande vrachtverkeer uit de bebouwde kom worden geweerd. Met name wordt het afwaarderen van de Wilhelminastraat een reële optie. Binnen 30 km-zone in Didam en 's-Heerenberg wordt in de visie van dit iVVP wel onderscheid gemaakt in ontsluitingsstraten en erftoegangswegen. De laatstgenoemde hebben een verblijfsfunctie. Hier is de auto te gast. De eerstgenoemde hebben ook een verbindende functie tussen de wijken en het centrum of naar het hoofdwegennet. De maximumsnelheid is daar weliswaar 30 km/h maar in de profilering van de wegen wordt aparte ruimte opgenomen voor het langzaam verkeer.



Wensbeeld autoverkeer in de bebouwde kommen van Didam en 's-Heerenberg (gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom in blauw en ontsluitingsstraat binnen de bebouwde kom in lichtgroen)

#### 6.1.3 Wensbeeld autoverkeer buiten de bebouwde kom

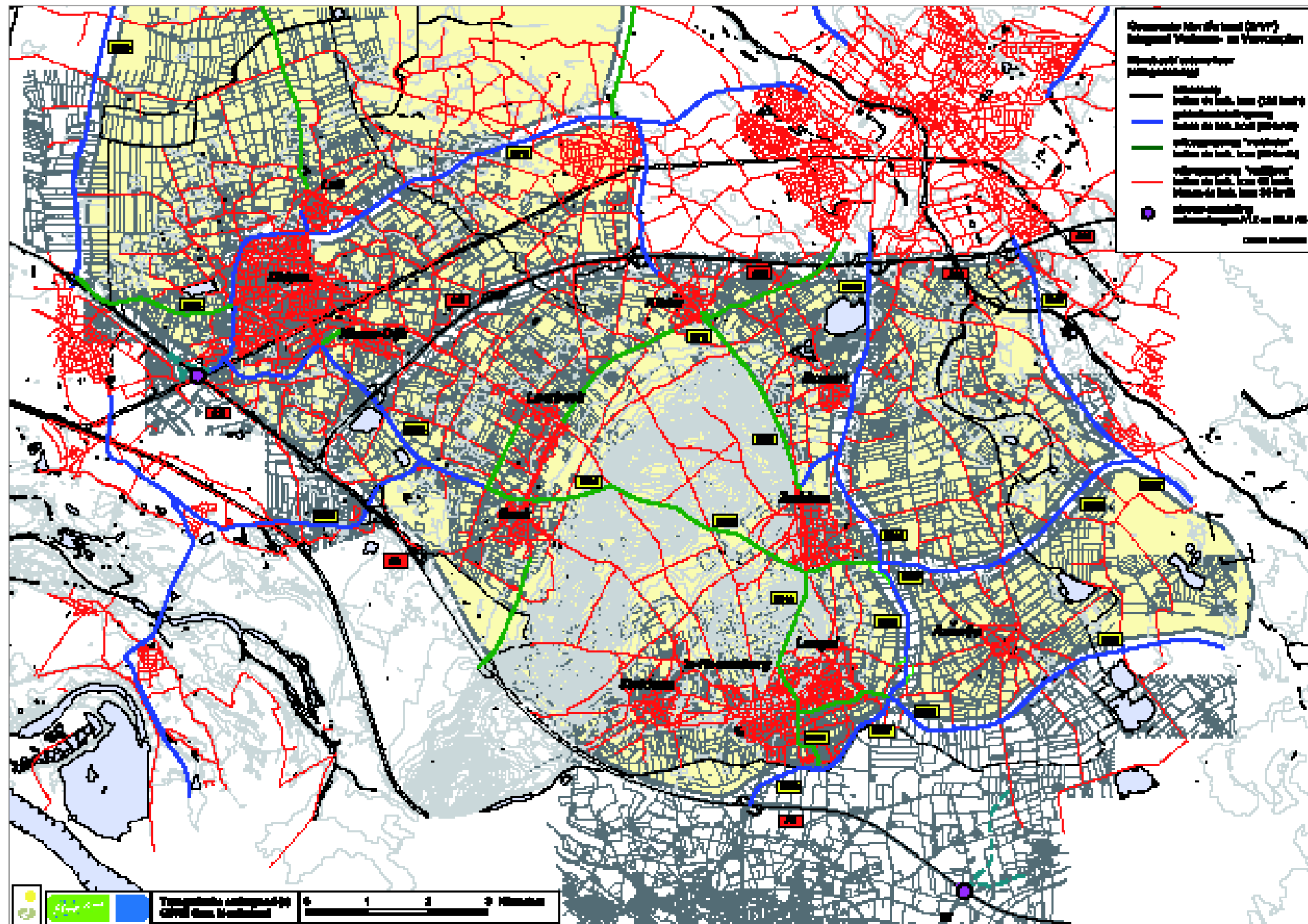
Voor het autoverkeer is het wensbeeld dat de zuidelijke randweg Didam en de doortrekking van de N316 tussen Zeddam en 's-Heerenberg worden gerealiseerd. Daarnaast is het besluit over de doortrekking van de A15 van invloed op de structuur en verkeersafwikkeling van het autoverkeer ten westen van Didam. In het wensbeeld wordt de N813 (Tatelaarweg) afgewaardeerd tot een erftoegangsweg en de Hengelderweg opgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg met 2x2 rijstroken. Er bestaat nog onzekerheid over de realisatie van een aansluiting van de Duitse L90 op de BAB A3 nabij Netterden. Deze aansluiting is van belang voor de EBT's van Emmerich en 's-Heerenberg. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Oude IJsselstreek zijn enkele varianten besproken [lit. 15]. Wat de gemeente Montferland betreft gaat de voorkeur uit naar een tracé dat buiten de bebouwde kom van Netterden om gaat, maar beter aansluit bij het omringende landschap dan de variant in het GVVP van Oude IJsselstreek.

De gemeente heeft in het voorjaar van 2012 in het verblijfsgebied ten oosten van de N316 (Langeboomsestraat e.o.) een snelheidsregime van 60 km/h op de wegen buiten de bebouwde kom ingesteld. Ook voor de andere sponzen (verblijfsgebieden) zal deze maatregel ingesteld worden. Dit betekent dat aan de randen van die gebieden zoneborden met 60 km/h zijn of worden geplaatst. Binnen deze gebieden zijn de kruispunten gelijkwaardig, waardoor de bestaande voorrangskruisingen kunnen worden opgeheven en de daarbij behorende verkeersborden kunnen worden verwijderd. Binnen een dergelijke zone geldt de gedragsregel dat bestuurders van rechts voorrang krijgen. Daarvoor is het noodzakelijk dat de kruispunten zodanig worden ingericht dat het voor alle weggebruikers duidelijk is dat er sprake is van een gelijkwaardig kruispunt.

Na de aanleg van de doorgetrokken N316 (gepland in 2014), kan ook een verbod voor vrachtverkeer worden ingesteld op de erftoegangswegen in het verblijfsgebied rondom Azewijn.

In het verblijfsgebied ten oosten van de N316 (Langeboomsestraat e.o.) heeft de gemeente middels zoneborden ook een verbod voor vrachtverkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer) ingesteld. Na de aanleg van de doorgetrokken N316 (gepland in 2014-2015), kan ook een verbod voor vrachtverkeer worden ingesteld op de erftoegangswegen in de spons rondom Azewijn.

Als bereikbaarheids criterium wordt landelijk een norm gehanteerd dat een gemotoriseerde weggebruiker, ongeacht de plaats waar hij zich bevindt, binnen 10-15 minuten een gebiedsontsluitingsweg of stroomweg moet kunnen bereiken. Gesteld kan worden dat bij het getoonde wensbeeld voor het autoverkeer in dit gebied het gemotoriseerde verkeer zelfs binnen 5 minuten het hoofdwegennet kan bereiken. Een dergelijk kwaliteitsniveau in de bereikbaarheid biedt de mogelijkheid om de functie van een aantal wegen in het gebied af te waarderen. Deze wegen worden dan onderdeel van een verblijfsgebied, waardoor zij de functie van erftoegangsweg krijgen en het snelheidsregime kan worden verlaagd naar 60 km/h. Dergelijke ingrepen in de structuur van het hoofdwegennet en aanpassing van functie en inrichting van de betreffende wegen, heeft per saldo een positief effect op de verkeersveiligheid (zie ook hoofdstuk 9).



Wensbeeld autoverkeer

Voorgesteld wordt om de volgende wegen verkeerskundig af te waarden en/of landschappelijk op te waarden:

- Kilder-Zeddam;
- Kilder-Loerbeek;
- Loerbeek-Beek;
- Zeddam-'s-Heerenberg;
- Beek-Zeddam (N335).
- Didam-Zevenaar (N813).

Hierbij moet worden opgemerkt dat de laatste twee provinciale weg zijn. Overleg met de provincie Gelderland is noodzakelijk om de afwaardering van die wegvakken te realiseren.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met een toenemende verkeersdruk op de Hengelderweg, vanwege de nieuwe aansluiting op de A12. Naar verwachting zal deze weg worden opgewaardeerd naar een profiel met 2x2 rijstroken.

Zandwegen

Aangaande zandwegen en de bermen daarvan gaat dit iVVP ervan uit dat deze een onderdeel vormen van het hart van de verblijfsgebied/sponzen en belangrijk zijn voor de landschappelijke karakteristiek en cultuurhistorische waarde. Om deze reden is het niet gewenst om ze te verharderen. De bestaande toestand van zandweg dient zo veel mogelijk te worden gehandhaafd. Ook halfverharding met bijvoorbeeld puin is ongewenst. Beleidsmatig gezien kunnen de zandwegen een functie hebben voor het bieden van toegang aan erven van aanwonenden en het toerisme. Beter kan er voor worden gekozen om gemotoriseerd verkeer van niet-aanwonenden te weren op dit soort wegen.

Er is een goed beheer voor dit soort zandwegen mogelijk dat uitgewerkt dient te worden in een afzonderlijk beheerplan.

Hierna wordt ingegaan op de gevolgen van deze visie voor het autoverkeer in de verschillende sponzen (verblijfsgebieden). Uitwerking van deze visie in concrete maatregelen voor de kernen gebeurt in de werkboeken.

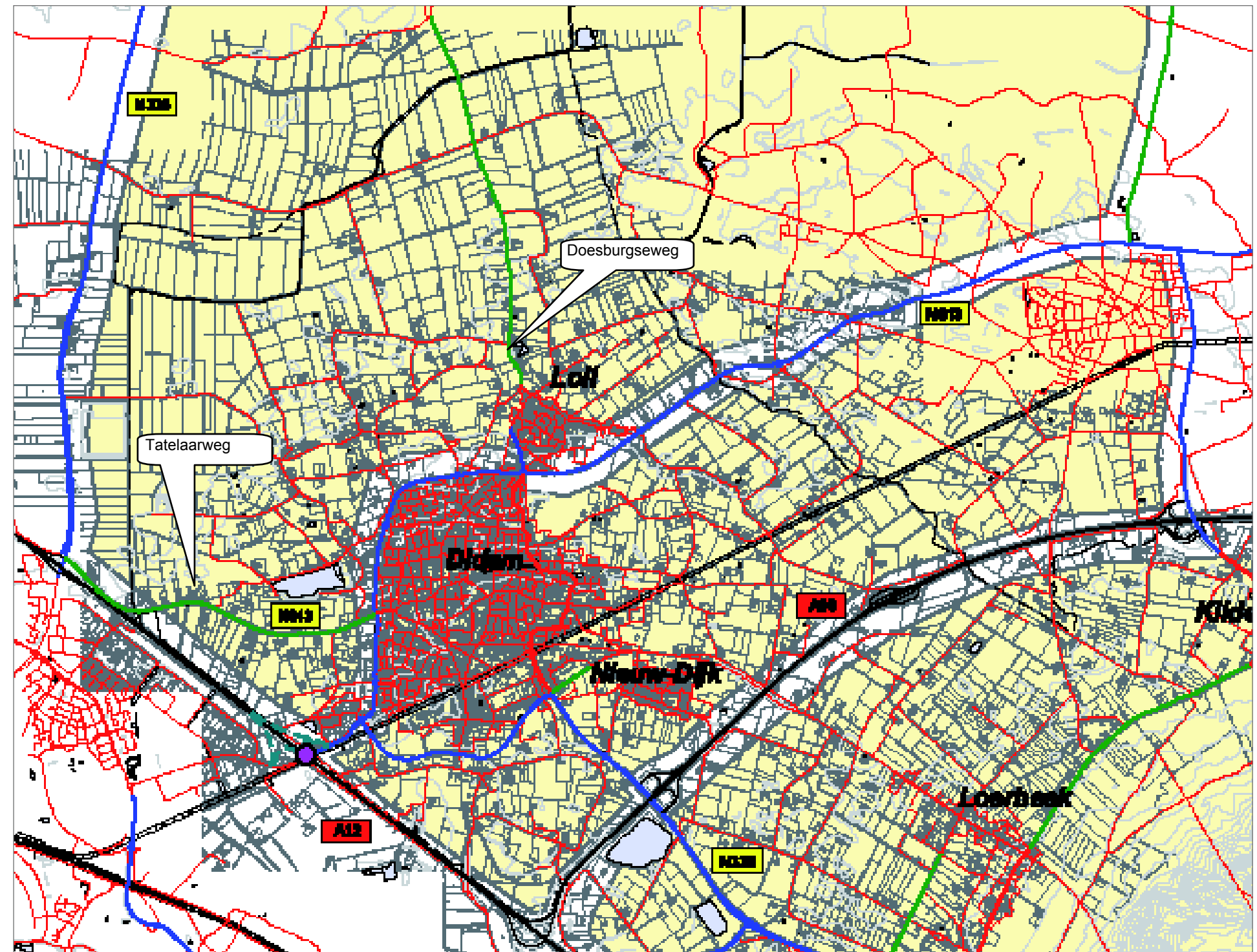


#### 6.1.4 Autoverkeer in de spons van Loil

De spons van Loil wordt ontsloten door de N813 (Doetinchemseweg), de N812 (Hengelderweg) en een insteeker naar Loil. De Tatelaarweg wordt in dit wensbeeld afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een verbindende functie. Ook de Doesburgseweg-Weemstraat wordt aangemerkt als een erftoegangsweg met een verbindende functie. In dit geval de verbinding tussen Didam, Loil en Doesburg. De overige wegen in de spons worden aangemerkt als een erftoegangsweg met een verblijfsfunctie.

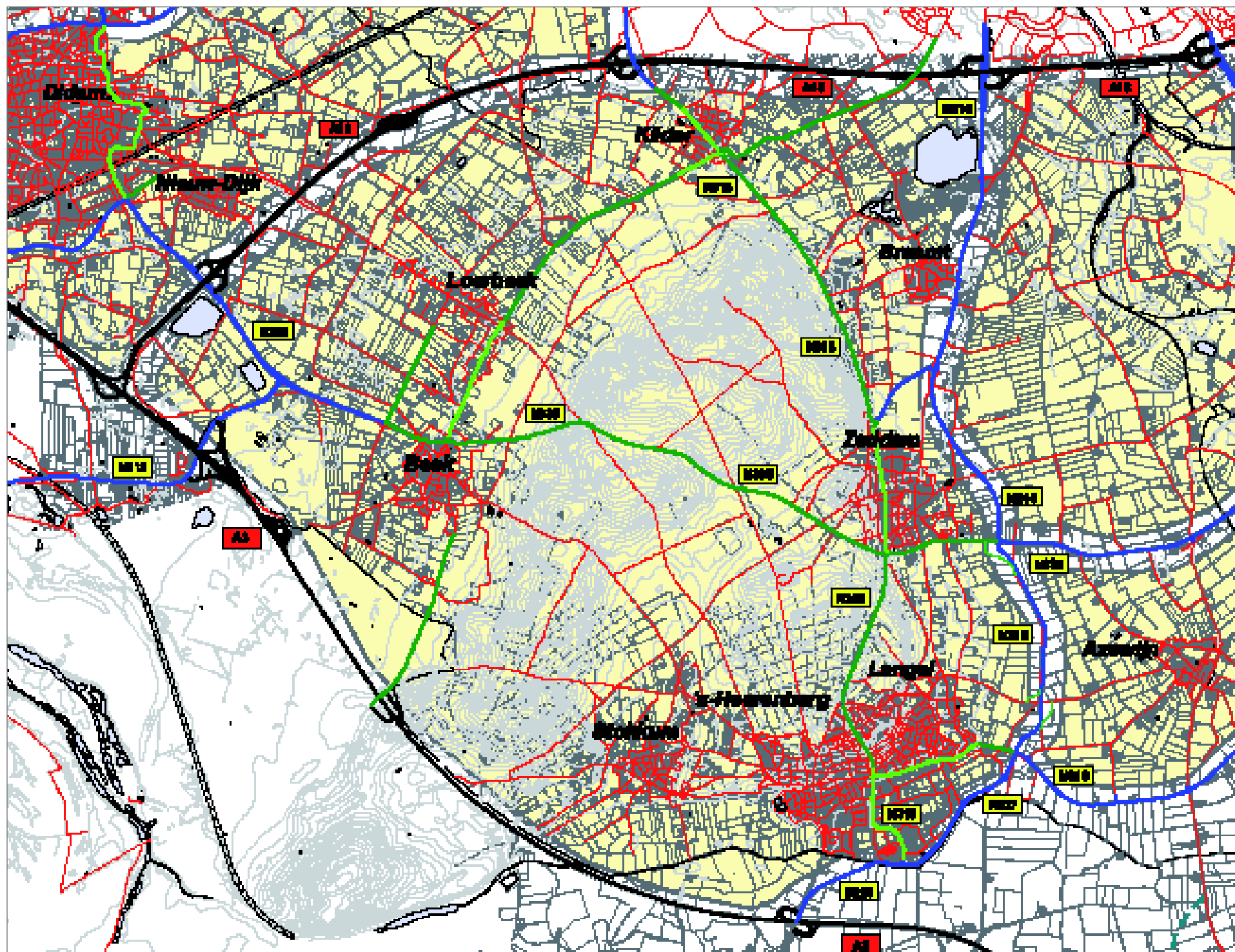
#### 6.1.5 Autoverkeer in de spons van Didam

De spons rondom Didam wordt voor het autoverkeer ontsloten door de stroomwegen A12 en A18, de gebiedsontsluitingswegen N813 en de instekers Bievankweg (vanaf de A18), de Beekseweg (ontsluiting bedrijventerrein) en de zuidelijke rondweg (ontsluiting woningen en bedrijven). Er is sprake van een hoog kwaliteitsniveau van de ontsluiting voor het autoverkeer. Wel wordt de spons doorsneden door de spoorlijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk. De spoorwegovergang in de Kerkwijkweg wordt als gevaarlijk ervaren. Op korte termijn wordt dit knelpunt opgelost door de aanleg van de zuidelijke rondweg Didam.



Wensbeeld autoverkeer in de sponzen van Loil en Didam





Wensbeeld autoverkeer in de spons van de berg

### 6.1.6 Autoverkeer in de spons van de Berg

De spons van de Berg wordt ontsloten door de autosnelwegen A12, BAB A3 en A18 en de gebiedsontsluitingsweg N316. Ten behoeve van de bereikbaarheid van de kern Beek wordt ook een gedeelte van de N335 (A18-Beek, Bievankweg-Arnhemseweg) en een gedeelte van de N812 (A12-N335, Oud-Arnhemseweg) aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg. Dit zijn instekers. Ook wordt de Zuidermarkweg aangeduid als insteeker ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein Matjeskolk te Loerbeek. Gezien de ligging in de spons kan dit een erftoegangsweg zijn met een verbindende functie. D.w.z. een snelheidsregime van 60 km/h en een vrijliggend fietspad. Op dit moment ontbreekt een dergelijke fietsvoorziening langs de Zuidermarkweg.

In het wensbeeld voor de spons Berg wordt aan enkele erftoegangsweg een verbindende functie toegekend. Het betreft:

- Kilder-Zeddam (Zeddamseweg-Hooglandseweg);
- Kilder-Loerbeek Doetinchemseweg-Beekseweg);
- Beek-Zeddam (N335, Beekseweg);
- N316-Zeddam-Noord (Zeddamseweg);
- Zeddam-'s-Heerenberg (Drieheuvelenweg) na oplevering van de doorgetrokken N316
- Elten-Beek (Eltenseweg).

Dit zijn historische wegen met een (kernen)verbindende functie waarlangs een vrijliggend fietspad gewenst is. Een dergelijke vrijliggende fietsvoorziening ontbreekt langs de Eltenseweg. Het aansluitende deel in Duitsland heeft al wel een vrijliggend fietspad.

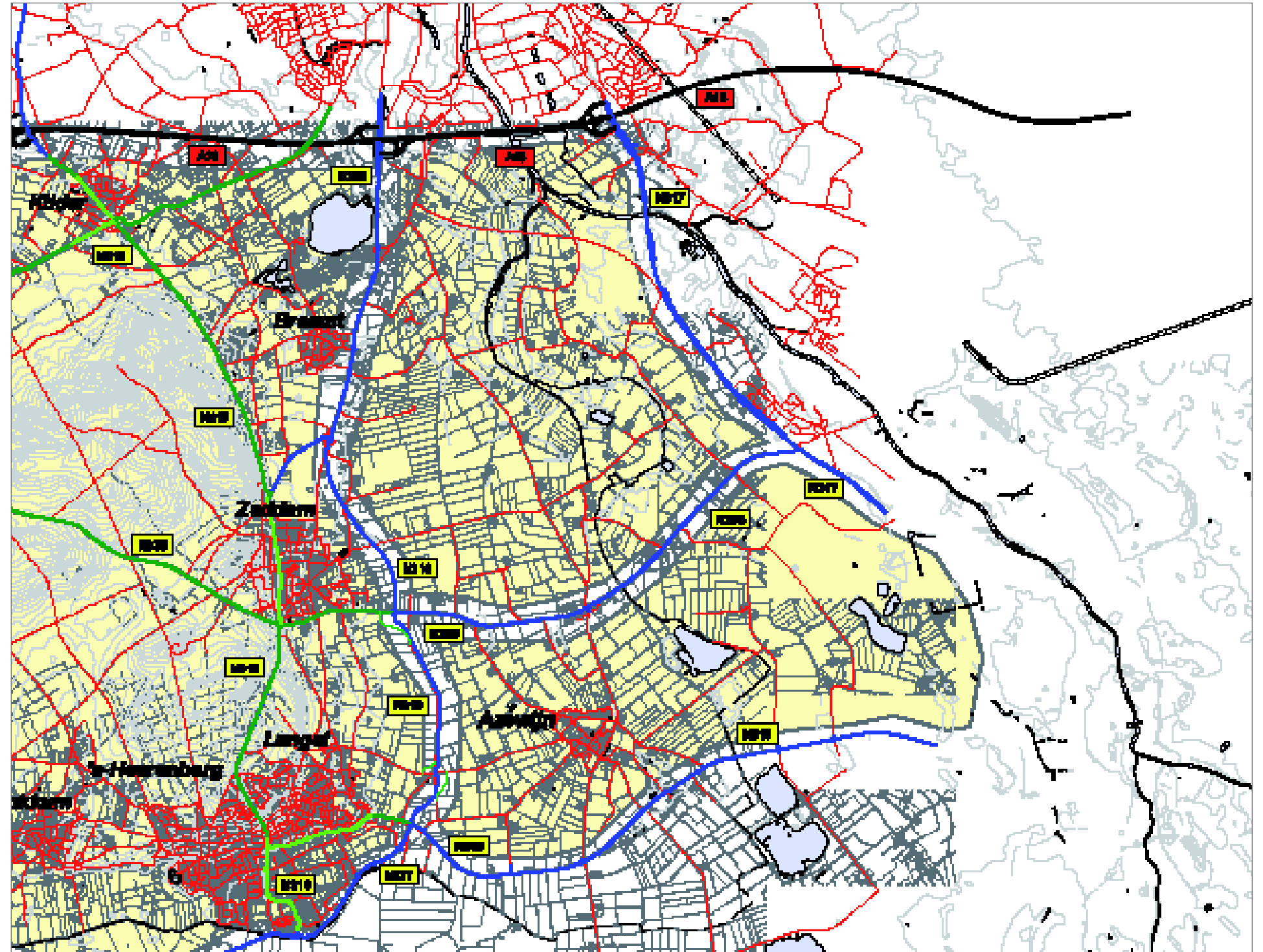


### 6.1.7 Autoverkeer in de spons van Vethuizen

De spons van Vethuizen wordt ontsloten door de autosnelwegen A18 en de gebiedsontsluitingswegen N316, N335 en N317. Alle wegen in de spons worden aangemerkt als erftoegangswegen met een verblijfsfunctie. Er zijn geen instekers.

### 6.1.8 Autoverkeer in de spons van Azewijn

De spons van Azewijn wordt ontsloten door de gebiedsontsluitingswegen N316, N335, N317, N817, N 816 en een korte insteeker op de Dr. Hoegenstraat ten behoeve van de ontsluiting van de steenfabriek.. Alle overige wegen in de spons worden aangemerkt als erftoegangswegen met een verblijfsfunctie.



Wensbeeld autoverkeer in de sponzen van Vethuizen en Azewijn

## 6.2 | Wensbeeld Kwaliteitsnet Goederenvervoer

### 6.2.1 Wensbeeld kwaliteitsnet binnen de bebouwde kom

Het goederenvervoer binnen de bebouwde kommen dient zo veel mogelijk te worden afgewikkeld via de ontsluitingsstraten genoemd in het wensbeeld voor het autoverkeer in paragraaf 6.1.2.

### 6.2.2 Wensbeeld kwaliteitsnet buiten de bebouwde kom

Het wensbeeld voor het Kwaliteitsnet Goederenvervoer bestaat uit de autosnelwegen A12, BAB A3, A18 en de gebiedsontsluitingswegen N316, N335 (gedeelte Didam-A18-Beek en gedeelte Zeddam-Terborg), N812 (Oude Arnhemseweg), N816, N827, L90 (indien deze weg met een nieuw tracé wordt aangesloten op de geplande uitbreiding van het EBT te 's-Heerenberg).

Een complicerende factor is het feit dat de BAB A3 deel uitmaakt van dit kwaliteitsnet. Daaraan kleven enkele praktische bezwaren, te weten:

- tolheffing op de BAB A3 (N.B. vanaf de Nederlandse grens tot aan de afrit Emmerich/ 's-Heerenberg bedragen de kosten per vrachtauto ca. € 1,50). Tolheffing is o.a. afhankelijk van weglengte, aantal assen, gewichtsklasse, tijd, etc.
- zon- en feestdagen (geen vrachtverkeer op het Duitse wegennet toegestaan);
- gewichtsbeporing van een vrachtauto (incl. lading) van 40 ton (in NL is het maximaal toegestane gewicht 50 ton);
- verzekeringen (Nationaal versus Europees).

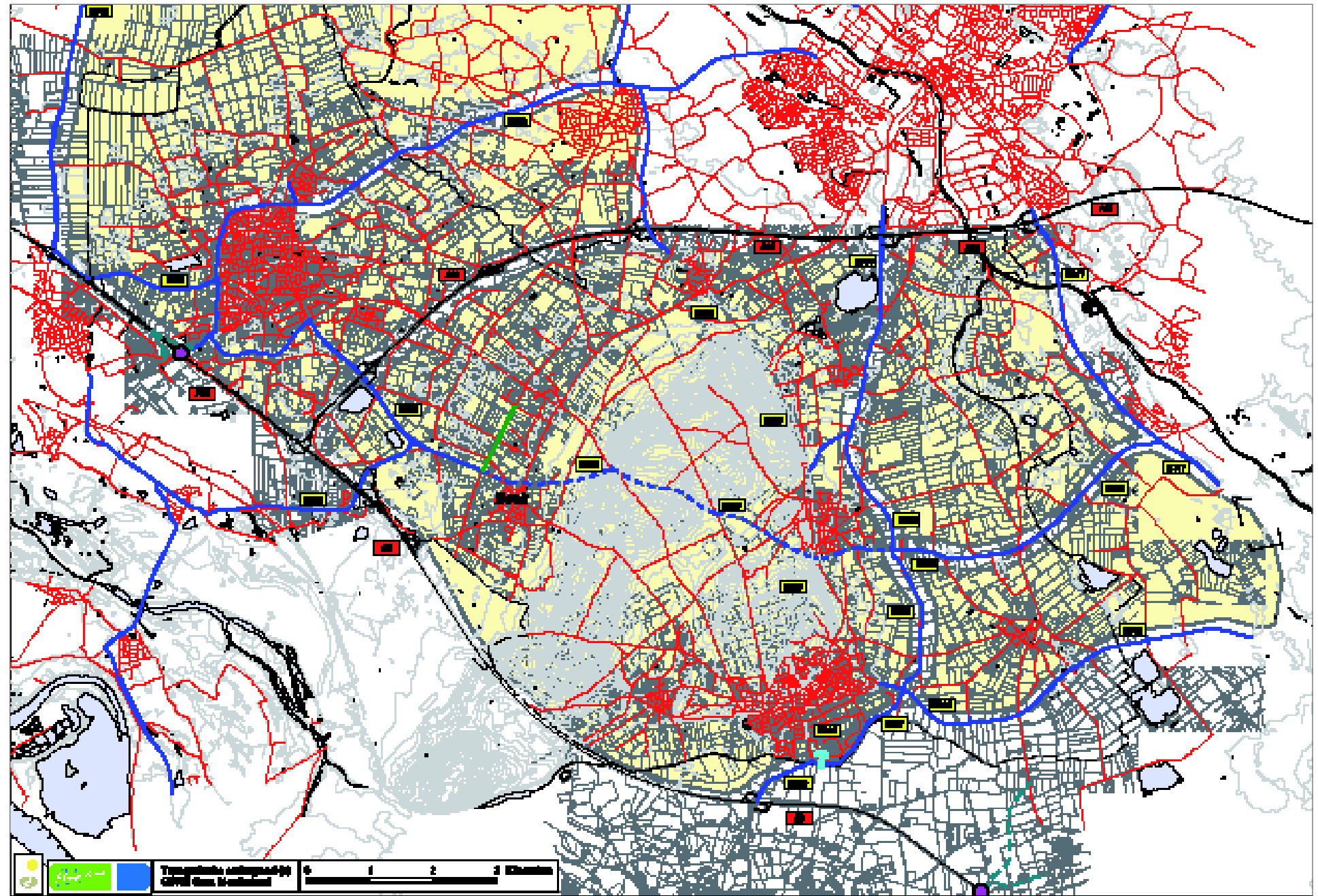
Om deze redenen is een volwaardig gebruik van de N335 tussen A12/A18 en 's-Heerenberg voor de vervoersector van belang. Vanuit de sector is daarom een pleidooi gehouden om de lengte waarover de N335 mogelijk wordt afgewaardeerd zo kort mogelijk te houden en te zorgen voor voldoende verhardingsbreedte.

Vanuit de vervoersector wordt aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer toestemming gevraagd om ontheffing te verkrijgen voor het rijden over de N316 met Lange Zware Vrachtauto's (LZV, ook wel Ecocombi genoemd). De maximale lengte van deze voertuigen bedraagt 25 meter. Dit vormt geen belemmering voor het berijden van rotondes in gebiedsontsluitingswegen, mits zij voldoen aan de richtlijnen van CROW [lit. 16].

Voor de kaart bij dit wensbeeld wordt verwezen naar wensbeeld autoverkeer. Het verslag van het overleg met de vervoersector is in dit rapport opgenomen als literatuurverwijzing [lit. 21].

In het overleg met de vervoersector is ingezoomd op de verkeersproductie van vrachtauto's door de bedrijventerreinen (bijlage 1). Uit het overleg blijkt dat de verkeersproductie van vrachtwagens van het huidige EBT te 's-Heerenberg 240 vrachtautobewegingen per etmaal bedraagt. Op basis van de kengetallen uit CROW-publicatie 256 [lit. 17] volgt een verkeersproductie van ca. 285 vrachtauto's en ca. 1000 personenauto's. Dit berekende aantal is wat hoger dan de verkregen informatie. Dat wordt vermoedelijk veroorzaakt doordat het bestaande bedrijventerrein nog niet geheel is volgebouwd. Wel kan worden gesteld dat de verkeersproductie binnen de CROW-norm voor dergelijke bedrijven blijft.

Uitgaande van deze getoetste kengetallen wordt voor het nieuwe EBT tussen 's-Heerenberg en Netterden een verkeersproductie verwacht van ca. 200 vrachtauto's en ca. 720 personenauto's. Dergelijke aantallen zware voertuigen vragen om een ontsluiting middels een gebiedsontsluitingsweg, met de daarbij behorende standaardbreedte van tenminste 7,20 m.



Wensbeeld Kwaliteitsnet Goederenverkeer, autosnelwegen (zwart), gebiedsontsluitingswegen (blauw), erfdoegangsweg (blauw onderbroken) en potentiële parkeerterrein (lichtblauw vraagteken)



Mogelijke locatie aan de Immenhorst voor pilot Facilitaire voorzieningen.

### 6.2.3 Wensbeeld facilitaire voorzieningen

Vanuit de vervoersector is een pleidooi gehouden voor de aanleg van enkele locaties voor het faciliteren van (verplicht) rustende chauffeurs. Een dergelijke locatie dient bij voorkeur te voldoen aan de volgende criteria:

- zo dicht mogelijk bij de aansluiting met de autosnelweg;
- ruimte voor tenminste 50 vrachtwagens;
- shop met toiletgebouw;
- omheining;
- camerabewaking;
- betaalsysteem.

Op het huidige bedrijventerrein te 's-Heerenberg zijn er 3 potentieel geschikte locaties. Voorgesteld wordt om samen met de sector een pilot te starten voor de aanleg van een dergelijke voorziening op de Immenhorst op het huidige parkeerterrein nabij de Elspasweg (N827).





## 6.3 | Wensbeeld fietsverkeer

### 6.3.1 Algemeen

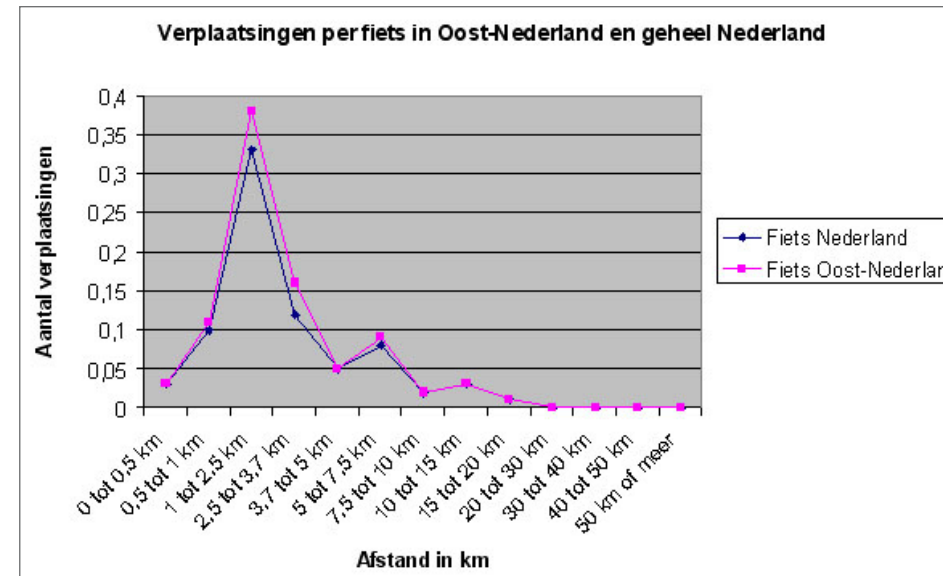
De fiets is een duurzaam vervoermiddel en draagt bij aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in Montferland. Daarnaast levert het een bijdrage aan het verbeteren van de gezondheid van de inwoners en de luchtkwaliteit. Tot op heden bedraagt de gemiddelde ritlengte op de fiets in Nederland ca. 2,5 km evenals in Oost-Nederland (zie onderstaande figuur). Het aantal verplaatsingen op de fiets in Oost-Nederland is iets hoger dan het landelijk aandeel. Het huidige aandeel van de fiets in het verplaatsingsgedrag in Oost-Nederland bedraagt ca. 28 %.

De gemeente Montferland heeft met betrekking tot haar fietsbeleid de volgende ambitie

- het fietsgebruik als aandeel in alle verplaatsingen te verhogen van 28% naar 35%;
- de gemiddelde afstand van een rit op de fiets te verlengen van 2,5 naar 7,5 km;
- te zorgen voor een gesloten en veilig fietsnetwerk;
- het verbeteren van de omgevingskwaliteit voor de fietsers. Het gaat daarbij niet alleen om de utilitaire fietser maar ook om de recreatieve fietser.

### 6.3.2 Fietsen binnen de bebouwde kom

In paragraaf 6.1.2 is de ambitie weergegeven om alle wegen binnen de bebouwde kom van Montferland op termijn in te richten als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/h. Al deze wegen maken onderdeel uit van het verblijfsgebied. Dit betekent dat alle verkeersdeelnemers in dezelfde ruimte verkeren. Daarbij hoort in principe geen vrijliggende fietsvoorziening. Alleen de ontsluitingsstraten in de grotere kernen en de historische kernverbindingswegen in Zeddam, Kilder, Loerbeek en Beek kunnen hierop een uitzondering vormen. Die hebben een hogere verkeersintensiteit door hun verbindende functie tussen de kernen, wijken en het centrum of naar het hoofdwegennet. De maximumsnelheid is daar weliswaar 30 km/h maar in de profilering van de wegen wordt aparte ruimte opgenomen voor het langzaam verkeer. Overwogen kan worden om deze straten te voorzien van rode fietsstroken teneinde de aandacht van het gemotoriseerde verkeer voor de kwetsbare fietsers te verhogen. Voortbouwend op bestaand beleid o.a. in Structuurvisies en het GSP kunnen deze routes ook een integraal onderdeel worden van een boomrijke boulevard in Didam, 's-Heerenberg en Zeddam. In Kilder, Loerbeek, Beek kunnen de Hoofdstraat en de St Jansgildestraat de vorm krijgen van een dorpspromenade, terwijl de Beekseweg bij Kilder en de Arnhemseweg met hun rotondes omgevormd kunnen worden tot dorpsbrinken met daarin ruime mogelijkheden voor het langzaam verkeer.



Verplaatsingsgedrag op de fiets in Oost-Nederland t.o.v. geheel Nederland  
[Bron: CBS Statline]

|                               | Hoofdfietsroute   | Fietsroute  |
|-------------------------------|---|---|
| <b>Autosnelweg</b>            | Ongelijkvloers  | Ongelijkvloers  |
| <b>Gebiedsontsluitingsweg</b> | Wegvak: ongelijkvloers<br>Kruispunt: rotonde            | Wegvak: ongelijkvloers<br>Kruispunt: rotonde  |
| <b>Erftoegangsweg</b>         | Wegvak: voorrang fietser<br>Kruispunt: voorrang fietser | Wegvak: gelijkwaardig<br>Kruispunt: gelijkwaardig<br>Hoogkwalitatieve inrichting t.b.v. de verkeersveiligheid met middelen die aansluiten bij de omgeving |

### 6.3.3 Het utilitaire en recreatieve hoofdfietsnetwerk

De hoofdeisen die aan een fietsnetwerk moeten worden gesteld zijn:

- samenhang;
- directheid;
- veiligheid;
- comfort;
- aantrekkelijk.

#### Samenhang en directheid

Het utilitaire en recreatieve hoofdfietsnetwerk bestaat uit vrijliggende fietspaden langs:

- alle hoofdwegen exclusief de autosnelwegen (dit zijn de gebiedsontsluitingswegen);
- de instekers die de verkeersaantrekkende objecten aan de randen van de sponzen met het hoofdwegennet verbinden;
- alle erftoegangswegen met een verbindende functie.

Daarnaast bestaat het recreatieve hoofdnetwerk uit erftoegangswegen in de verblijfsgebieden die onderdeel uitmaken van het recreatieve knooppuntensysteem.

Om de gestelde ambities waar te maken wordt het bestaande utilitaire en recreatieve hoofdfietsnetwerk uitgebreid met een enkele ontbrekende schakels. Zo ontbreekt in dit hoofdfietsnetwerk een vrijliggend fietspad langs de Zuidermarkweg (insteker). Deze weg heeft een verbindende functie met name voor het vrachtverkeer vanaf het hoofdwegennet naar het bedrijventerrein Matjeskolk te Loerbeek. Het is niet zozeer de omvang van het verkeer op dit wegvak (ca. 1000 motorvoertuigen per etmaal) maar meer nog de massa van het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein dat pleit voor de aanleg van een vrijliggend fietspad [lit. 18 en 19]. Ook is er behoefte aan een vrijliggend fietspad langs de Eltenseweg. Dit is een kernverbindingsweg van Elten naar Beek waarbij op Duits grondgebied reeds een vrijliggend fietspad aanwezig is. Het doortrekken van dit fietspad in de gemeente Montferland tot aan de kern Beek past in de visie voor het hoofdnetwerk voor de utilitaire en recreatieve fietser. Na realisatie van deze beide ontbrekende schakels kan gesteld worden dat wordt voldaan aan de eisen van samenhang en directheid.

#### Veiligheid

Na realisatie van de ontbrekende schakels liggen langs alle gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen met een verbindende functie een vrijliggend fietspad. Dit betekent dat langs hoofdlandbouwroutes en het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer altijd vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Overwogen kan worden om op (nieuwe) bedrijventerreinen de hoofdroute te voorzien van vrijliggende fietspaden.

Hiermee is voor een groot deel voldaan aan de eis van veiligheid. Van belang voor de veiligheid is verder dat de conflicten met het autonetwerk worden geminimaliseerd. Daar waar deze beide netwerken elkaar kruisen dient dit op een veilige wijze te gebeuren. Dit is in nevenstaande matrix weergegeven en in 6.8 uitgewerkt.

#### Comfort

De gemeente streeft ernaar om op termijn alle vrijliggende fietspaden die bij haar in onderhoud en beheer zijn te voorzien van een doorgaande asfalt- of betonverharding. Een dergelijk comfortabel fietsoppervlak ontbreekt nog op veel fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

### Aantrekkelijk

De kracht van het iVVP ligt in het gebruik van het landschap als inspiratiebron voor de inrichting van de wegen en paden in de gemeente. Door het toepassen van landschappelijk-verkeerskundige maatregelen -ook voor de fietsvoorzieningen- ontstaat een aantrekkelijk netwerk voor de utilitaire en recreatieve fietser. Hiernaast is het utilitaire en recreatieve hoofdnetwerk voor de fietsers in kaart gebracht. In het recreatieve netwerk ontbreekt een gedeelte van de schakel tussen de knooppunten 76 en 77 via de Oude Eltenseweg. Voorgesteld wordt om aan het fietsknooppuntensysteem een tweetal routes toe te voegen:

- fietsroute Azewijn-'s-Heerenberg via Op den Dam en Wethouder Brandtsweg. Deze route bevat minder hellingen dan de route via de Hartjensstraat;
- fietsroute Azewijn-Zeddum via de Ompertsestraat-Krommestraat-Holthuiserstraat;
- fietsroute Vethuizen-Braamt via de Koppelstraat;
- fietsroute Didam naar Nevelhorst;
- overige ommetjes nader uit te werken in de werkboeken voor de verblijfsgebieden.

### 6.3.4 Het lokale recreatieve fietsnetwerk

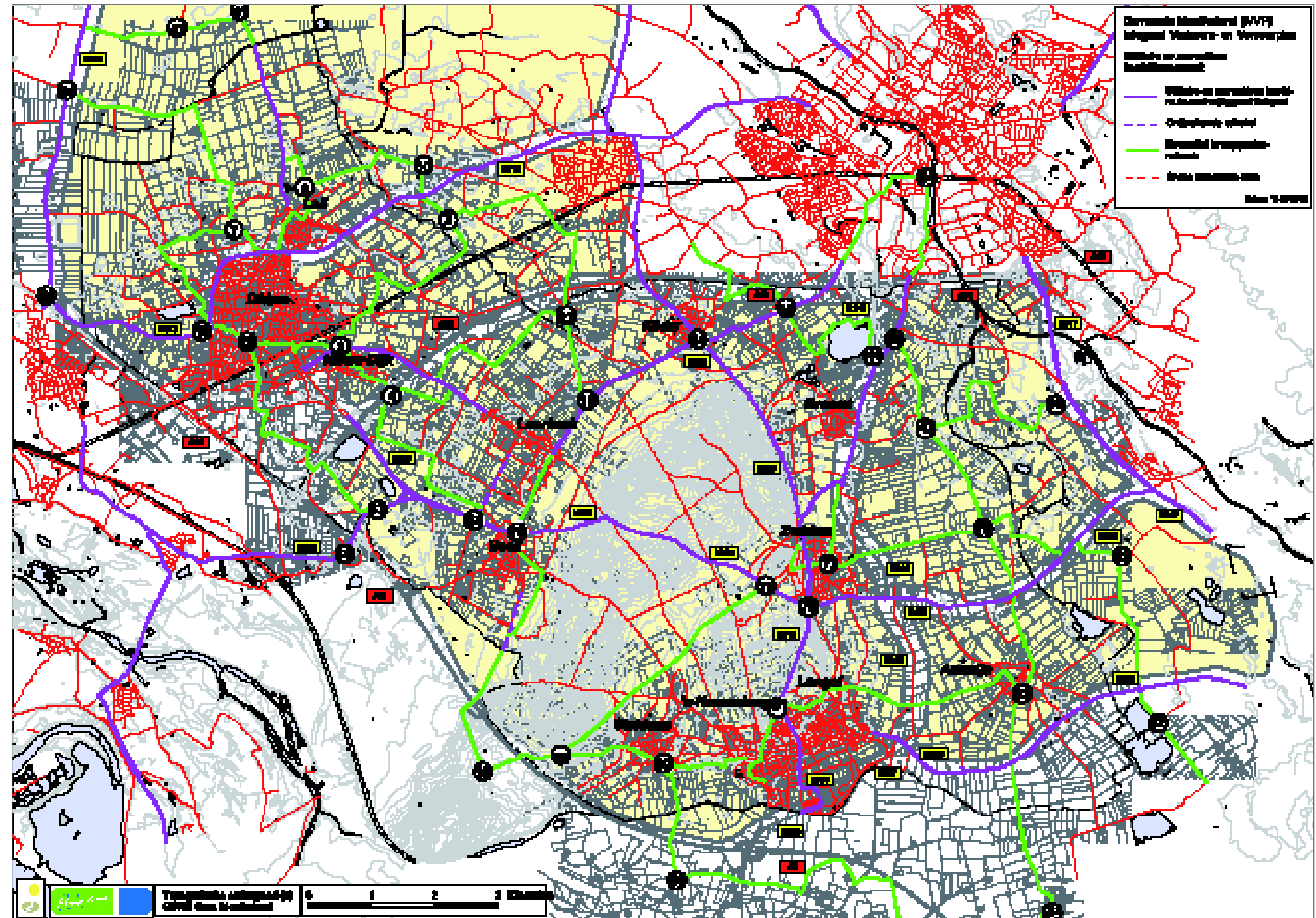
In paragraaf 6.3.3 is het recreatieve hoofdnetwerk weergegeven. De gemeente Montferland heeft de ambitie om de recreatie en het toerisme als economische pijler in de gemeente te versterken. Vanuit die ambitie is er behoefte aan een lokaal fietsnetwerk met een grote omgevingskwaliteit. Dat betekent dat in elk geval de reeds bestaande Lange Afstandfietsroutes (zie bijlage 1, blz. 13) op een hoog kwaliteitsniveau worden gebracht en de conflicten met het autonetwerk worden geminimaliseerd.

Verder ontbreken in het lokale recreatieve netwerk nog enkele schakels, zoals b.v. een route vanaf de Hommekensweg, via Carpe Diem naar Zeddum; We gaan er van uit dat dergelijke ontbrekende schakels in het overleg met betrokkenen in de workshops worden aangereikt en vervolgens een plaats krijgen in de werkboeken van de sponzen.

### 6.3.5 Overige voorzieningen voor de fietsers

Voor het goed functioneren van het netwerk voor de fietsers is het van belang ook de facilitaire voorzieningen goed op peil te brengen en te houden. Dit bepaalt mede de kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van het netwerk. Deze facilitaire voorzieningen kunnen bestaan uit:

- transferia, zoals de bestaande Toeristische OverstapPunten (TOP) (zie bijlage 1, figuren 6 en 19). Naast de vier bestaande TOP's is er behoefte aan een vijfde TOP in de directe omgeving van 's-Heerenberg;
- fietsverhuur en beschikbaarheid van fietspompen;
- fietsparkeren / stallingen;
- bewegwijzering;
- picknickplekken, bankjes;
- informatieborden



Wensbeeld utilitaire en recreatieve hoofdnetwerk







## 6.4 | Wensbeeld voetgangers

### 6.4.1 Binnen de bebouwde kom

In dit iVVP gaan we er van uit dat in de dorpen en de stad de auto's te gast zijn. Het is wellicht helemaal niet nodig om die openbare ruimte als een weg met wandelmogelijkheden erlangs in te richten. Beter is het vaak om de openbare ruimte in te richten als openbaar erf met daarnaast mogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer om door die ruimte te bewegen. In dit iVVP wordt het dus omgedraaid. Het is de ruimte waar dorpingen elkaar ontmoeten, waar zij wandelen en in het zonnetje zitten. Juist wandelaars en fietsers bewegen zich hierdoor naar de kerk, de winkel, het dorps huis, de bureu. Met dat verpozen in het dorp dient bij de inrichting van de wegen rekening mee te worden gehouden. Daarom zijn alle wegen binnen de bebouwde kom aangemerkt als erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30 km/h. De verblijfsfunctie is maatgevend voor het ontwerp. Het daarvoor gewenste gedrag is het uitgangspunt voor de inrichting van de openbare ruimte. Dit geldt bij uitstek natuurlijk ook voor schoolomgevingen en bejaardentehuizen.

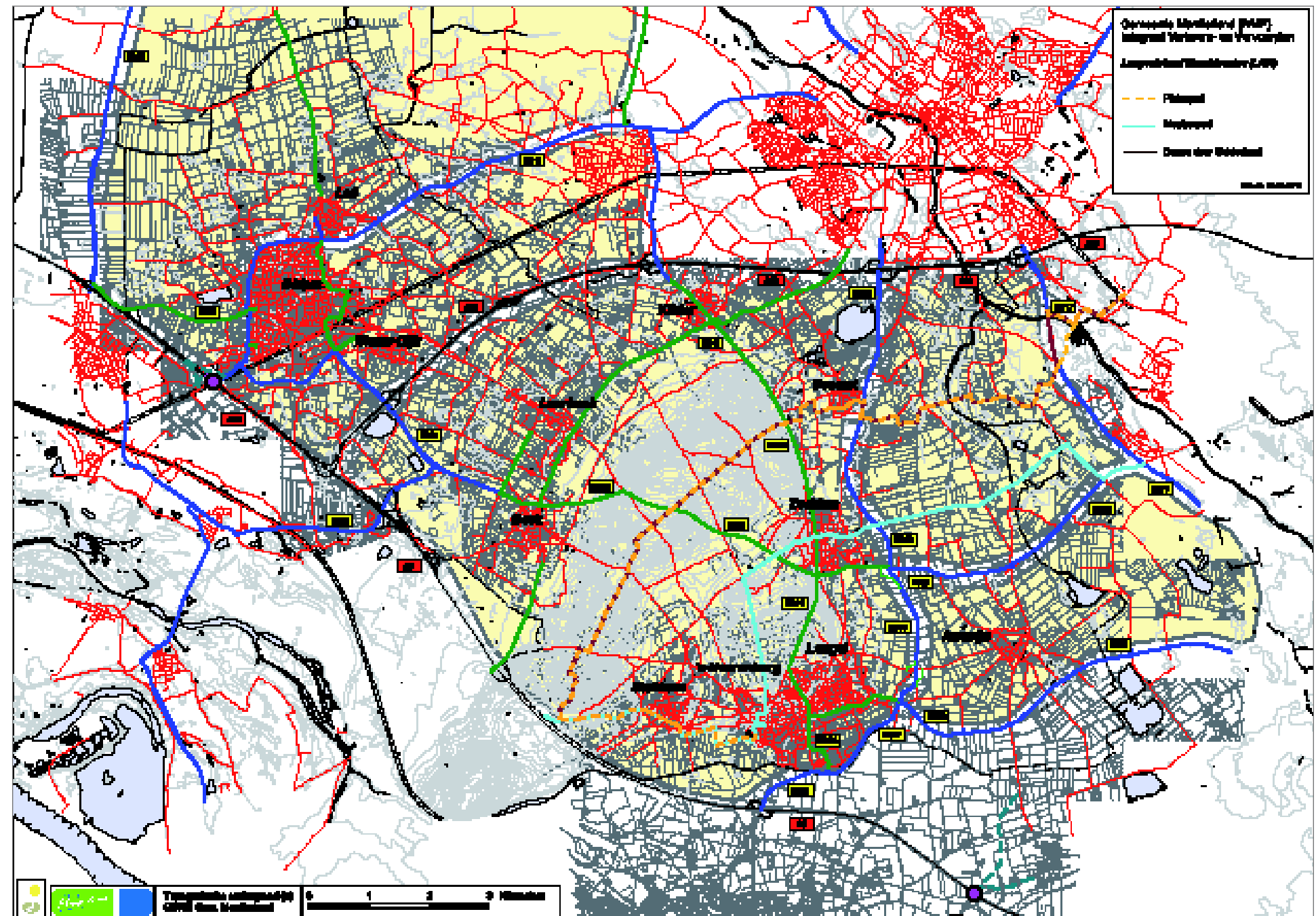
In dit iVVP wordt voorgesteld om voor een dergelijke inrichting van het grootste deel van deze erftoegangswegen in de dorpen en woonwijken inspiratie te halen uit het principe van Shared Space [lit. 22 en 23]. Dat betekent dat de ruimte tussen de voortuinen van de huizen aan beide kanten van de straat als één verblijfsruimte wordt vormgegeven en niet als een weg voor het autoverkeer met parkeerplaatsen erlangs en in de reststroken de trottoirs en de groenvoorzieningen. Het zou eerder zo moeten zijn dat voor de voetgangers aansluitend op de voortuinen of voordeuren eerst redelijk brede stroken zonder hindernissen worden gereserveerd. Daartussen blijft dan een ruimte over die niet per se overal even breed is, waar het autoverkeer rustig zijn weg en parkeerplek kan vinden.

Routing LAW's



Principebeelden voor de openbare ruimte in dorpen en stad waar het langzame verkeer leidend is [bron: Een KiSS voor Childstreet; foto's EK] [lit. 24]  
"a city friendly to children is a city friendly to all"

met een hek kan de doorgaande weg tijdens aanvang en sluitingstijd van basisscholen tijdelijk worden afgesloten



Binnen dit stelsel van erftoegangswegen zijn er een beperkt aantal wegen waarbij het accent wat meer ligt op de verkeersfunctie: de ontsluitingsstraten. In de profilering van deze straten worden speciale voorzieningen voor langzaamverkeerroutes aangebracht, of versterkt. In de grotere kernen Didam, 's-Heerenberg en Zeddam worden ze boulevards genoemd en in de kleinere heten ze dorpspromenades en dorpsbrinken (zie 6.3.2).

Ook deze ontsluitingsstraten worden ingericht voor een snelheidsregime van 30 km/h. Dat betekent dat er wel een duidelijk herkenbare baan voor het gemotoriseerd verkeer herkenbaar is, maar dat los daarvan ook ruimte voor routes voor voetgangers en fietsers herkenbaar zijn.

Een speciale positie wordt ingenomen door de centra van Didam en 's-Heerenberg. Hier vind men een concentratie van allerlei winkels, horeca en voorzieningen langs straten en pleinen. Het aantal verkeersdeelnemers is hier groot en de ruimte vaak beperkt. Vooral voor de kwetsbare verkeersdeelnemers kan dit tot onzekerheid leiden. In dit iVVP wordt daarom voorgesteld om voor hen extra voorzieningen op te nemen door onderscheid te maken in:

- flaneerstraten met brede stoepen zonder hindernissen voor de kwetsbare weggebruikers;
- groene pleinen met 'langzame plinten' voor de gevels langs en een middengedeelte dat als gedeelde ruimte wordt 'open' gehouden.

Daarnaast heeft Didam een ring van parken om het centrum en 's-Heerenberg een historisch groen gebied dat bij het kasteel en de omwallingen van de oude stad hoort. Deze gebieden zijn voor het grootste deel alleen voor voetgangers toegankelijk. Hier dienen enkele flaneerroutes van hoge kwaliteit te worden onderhouden en versterkt.



Ontsluitingsstraten in de kernen Didam, 's-Heerenberg, Beek, Kilder en Loerbeek

#### 6.4.2 Buiten de bebouwde kom

Ook in het buitengebied dienen volgens dit iVVP meer mogelijkheden voor het verpozen te worden geschapen. De afgelopen decennia is het buitengebied veelal erg functioneel voor de landbouw en het doorgaande verkeer ingericht. In dit iVVP wordt die functie van die wegen - die de openbare ruimte in het buitengebied vormen - juist weer verbreed. Dat betekent dat er meer aandacht voor het langzaam verkeer dient te komen, maar ook dat er plekken ingepast kunnen worden om even te zitten, rond te kijken, even van het landschap te genieten.

Binnen het stelsel van plattelandswegen zijn er een aantal wegen waarover een langeafstandswandelpad (LAW) is gelegen. Het gaat om het:

- Pieterpad;
- Noaberpad;
- Dwars door Gelderlandpad.

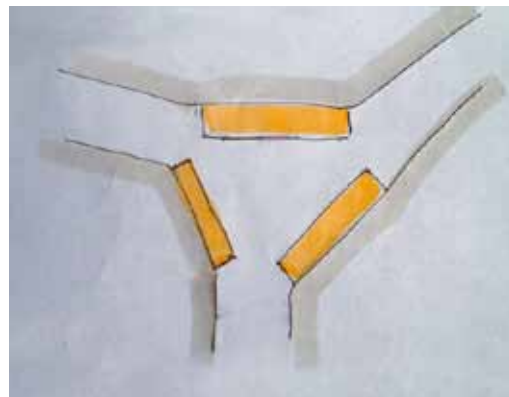
Deze drie LAW's zijn op blz 26 in kaart gebracht. De routes van het Pieterpad en Dwars door Gelderlandpad lopen nabij Braamt langs de provinciale weg N316. Voorgesteld wordt om bij de invulling van de werkboeken in overleg met betrokkenen te zoeken naar een alternatieve route voor dit deel van beide paden.

Daarnaast is er in het gebied behoefte aan het wandelen van z.g. ommetjes vanuit de kernen. Meer specifiek speelt dat bij de kernen van Didam en 's-Heerenberg, waar de bestaande provinciale wegen (N813 en N316) een barrière vormen voor het maken van een ommetje. Deze ommetjes zullen bij de volgende fase in de werkboeken een plaats krijgen.

In de praktijk blijkt dat voetgangers nog al eens geconfronteerd worden met ruiters en ATB-ers. Dat leidt nog al eens tot irritatie. In het kader van het iVVP streven wij er naar om waar mogelijk deze verkeersdeelnemers plaatselijk te scheiden. Dit is maatwerk en in de werkboeken zal hier aandacht aan worden besteed.



1. Denk alles weg behalve de gevels van het plein



2. Maak eerst ruimte voor de langzame plinten



3. Zoom af met bomen daaronder o.a. parkeren



4. Straat de middenruimte als één geheel, als één gedeelde ruimte

Ontwerpschetsen m.b.t. plinten, boulevards en promenades





## 6.5 | Wensbeeld landbouwverkeer

### 6.5.1 Algemeen

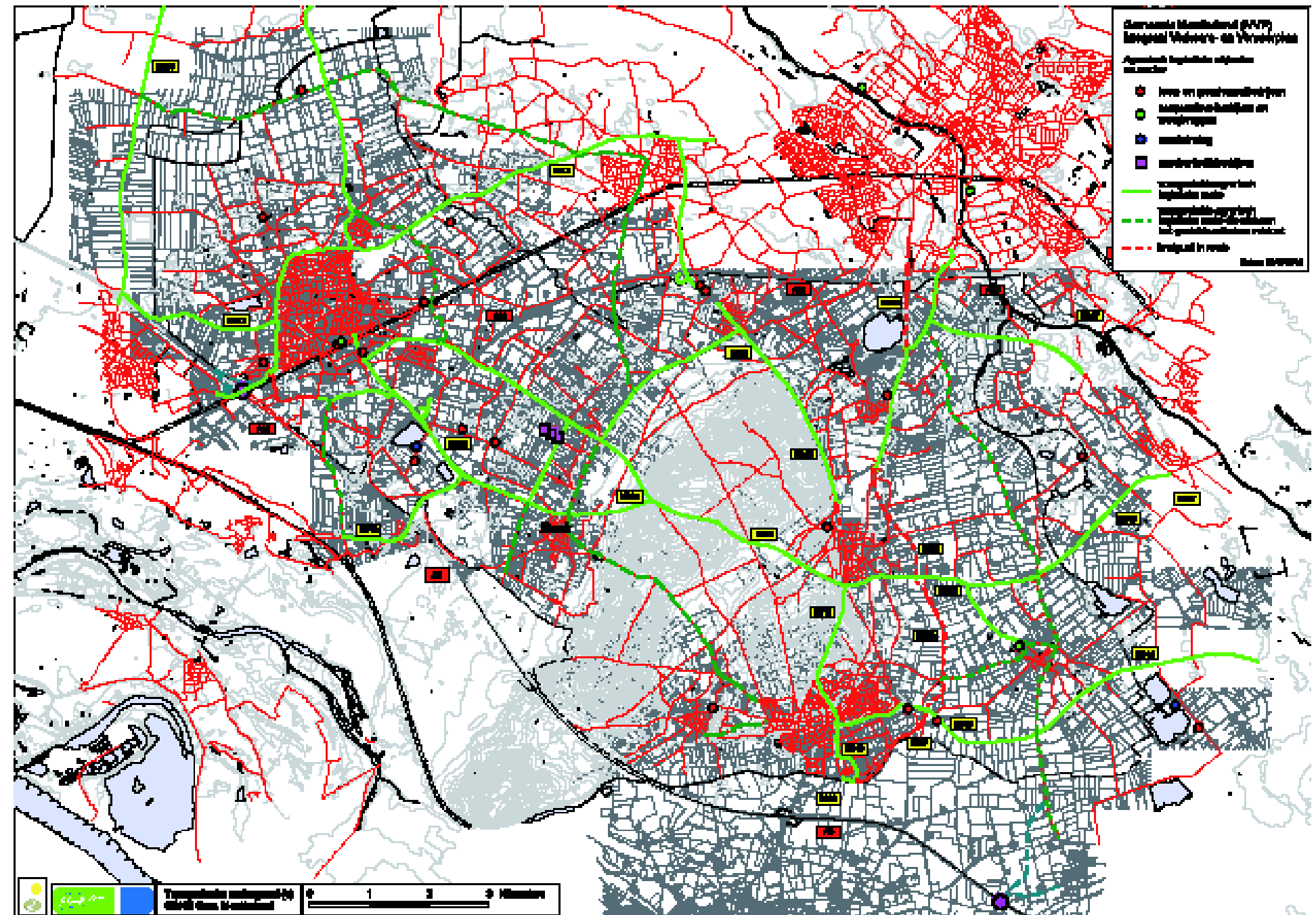
In de landbouwsector in Nederland is sprake van schaalvergroting. Het totale aantal landbouwbedrijven steeg tot in de jaren vijftig en is daarna fors gedaald. De verwachting is dat deze trend zich zal voortzetten [lit. 25]. Daarnaast is het platteland volop in ontwikkeling met name door de toename van de recreatie en de functieverandering van voormalige agrarische bedrijven. Dit leidt tot andere verplaatsingen en andersoortig gebruik van de wegen. Landbouwvoertuigen worden steeds groter en zwaarder [lit. 26] en de (platteland)wegen worden steeds meer gebruikt door recreatieve fietsers en wandelaars. Deze ontwikkelingen hebben grote invloed op de mobiliteit en daarmee op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

### 6.5.2 Landbouwroutes

Teneinde het landbouwverkeer op een vlotte en veilige manier af te wikkelen wordt voor het wensbeeld voor het landbouwverkeer onderscheid gemaakt in lokaal- en bovenlokaal landbouwverkeer. Hiervoor worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voor het lokale landbouwverkeer geldt dat herkomst en bestemming binnen één en hetzelfde verblijfsgebied (spons) valt. Dit lokale landbouwverkeer wordt afgewikkeld over de aanwezige erftoegangswegen;
- voor het bovenlokale landbouwverkeer geldt dat herkomst en bestemming in twee verschillende verblijfsgebieden (sponzen) liggen. Dit bovenlokale landbouwverkeer wordt zo veel mogelijk afgewikkeld over de beschikbare gebiedsontsluitingswegen en kernverbindende wegen;
- een landbouwroute is pas een bovenlokale landbouwroute als er in de periode maart-oktober tenminste 50 ritten per etmaal met een landbouwvoertuig worden geregistreerd. Voor dit criterium is gekozen omdat bij een lagere intensiteit van het landbouwverkeer de kans dat twee landbouwvoertuigen elkaar ontmoeten (bij een wegvaklengte van 4 km) kleiner is dan 2 ontmoetingen per uur [lit. 32];
- bovenlokale landbouwroutes lopen zo min mogelijk door de bebouwde omgeving en over historisch gezien belangwekkende wegen.

Op steeds meer plaatsen worden gebiedsontsluitingswegen onder voorwaarden opengesteld voor landbouwverkeer. Die voorwaarden hebben betrekking op de verkeersintensiteit, de lengte van een weg(vak) en aanliggende bebouwing. Met aanvullende maatregelen, zoals passeerstroken of afzonderlijke rijstroken, blijkt voor een aantal wegen een veiliger situatie te ontstaan. De ontwikkelingen van een mogelijke verhoging van de maximumsnelheid en kentekens geven daartoe een volgende impuls. Met bovenstaande indeling voor het lokale en bovenlokale landbouwverkeer wordt op deze ontwikkelingen voorgesorteerd. Wel dient hierover overeenstemming te worden bereikt met de provincie Gelderland als beheerder van de gebiedsontsluitingswegen in Montferland.



Wensbeeld landbouwverkeer, bovenlokale routes (lichtgroen), voorgestelde bovenlokale routes die niet aan de gestelde uitgangspunten voldoen (donkergroen onderbroken), knelpunten in de voorgestelde routes (rood onderbroken)

Met de landbouwsector is overleg gevoerd [lit. 27] over de gewenste routes voor het bovenlokale landbouwverkeer. Deze routes zijn gebaseerd op de belangrijkste verkeersaantrekkende objecten voor de agrarische sector. Het gaat daarbij om loon- en grondverzetbedrijven, coöperatieve bedrijven, locaties met een weegbrug, zandwinning en mechanisatiebedrijven. Dergelijke bedrijven hebben voor de regio een bovenlokale functie. Het verkeer van en naar deze bedrijven heeft veelal een herkomst en bestemming in twee verschillende sponzen. Deze bovenlokale verkeersaantrekkende agrarische bedrijven en de voorgestelde routes zullen het wensbeeld vormen voor het bovenlokale landbouwverkeer. Hierover wordt nog nader overleg gevoerd. Een voorstel is hierboven in kaart gebracht.

### 6.5.3 Eisen te stellen aan bovenlokale landbouwroutes

Aan een hoofdlandbouwroute worden de volgende eisen gesteld:

- een breedte van de verharding van tenminste 6,00 m;
- de aanwezigheid van een vrijliggende fietsvoorziening.

De voorgestelde routes die niet aan de criteria voor bovenlokale landbouwroute voldoen dienen wel met voorzieningen zoals voldoende passeerplekken te worden voorzien. Indien een dergelijke route samenvalt met een schoolroute kan overwogen worden toch een vrijliggend fietspad aan te leggen. Dit kan in het overleg met de sector worden betrokken, hoewel daarvoor maatwerk per wegvak nodig is.

## 6.6 | Wensbeeld openbaar vervoer

Door de regio Achterhoek loopt een radiaal netwerk van buslijnen gericht op Doetinchem als centrum van de Achterhoek. Deze radiale structuur krijgt in Montferland en omgeving gestalte in de vorm van :

- de buslijnen 91 en 24 (Emmerich-'s-Heerenberg-Lengel-Zeddambraamt-Doetinchem);
- schoollijn Okt-mrt 697 (Stokkum-'s-Heerenberg-Lengel-Azewijn-Almendecollege Uift)
- de buslijnen 28 en 195 (Megchelen-Etten-Terborg).

Deze radiale structuur wordt voor Montferland gecompleteerd door de spoorverbinding Zevenaar-Didam-Wehl-Doetinchem.

Daarnaast is er een meer tangentiële structuur in de vorm van de lijnen 196 en 197 die een aantal kernen in de regio van Montferland e.o. onderling verbindt (Nieuw Dijk-Didam-Loil-Wehl-Kilder-Loerbeek-Beek-Stokkum-'s-Heerenberg-Azewijn-Varsselder).

Op de hierboven beschreven wijze is elke kern van Montferland voorzien van enige vorm van openbaar vervoer. Het is echter een maatschappelijk gegeven dat de druk op het systeem van openbaar vervoervoorzieningen om (verder) te bezuinigen de komende jaren alleen maar zal toenemen. Wil de gemeente ook op langere termijn een kwantitatief en kwalitatief hoogwaardig systeem van openbaar vervoer voor haar burgers in stand houden, dan zal er op een creatieve manier met deze voorzieningen moeten worden omgegaan.

Hiervoor doen wij de volgende voorstellen:

### **Het versterken van het radiale netwerk.**

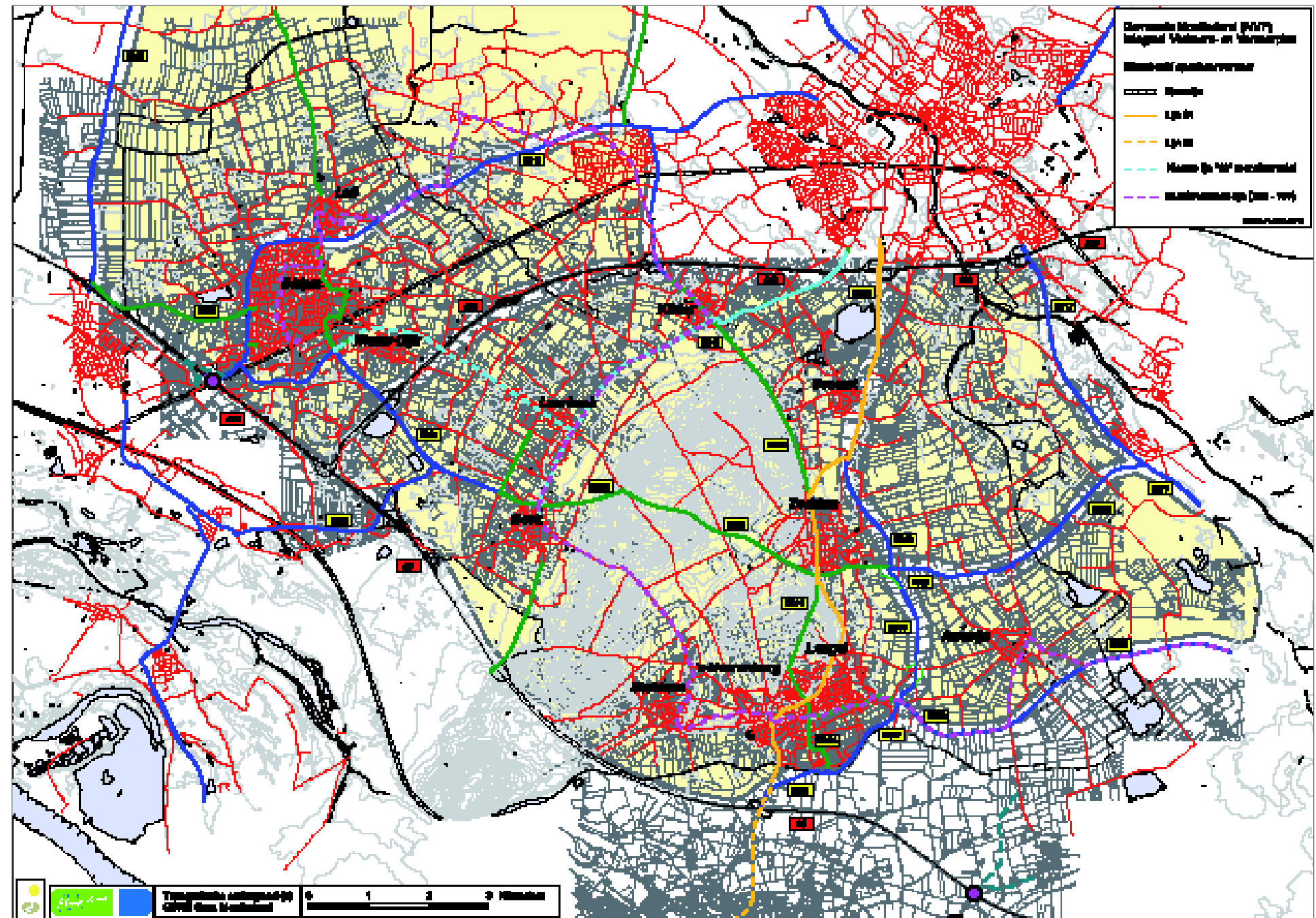
- een nieuwe lijn die een (snelle) route volgt 's-Heerenberg-Zeddambraamt-NS-station Didam. Hiervoor heeft ook Arriva al een voorstel ingediend.
- een treinverbinding Emmerich-Arnhem.
- het samenvoegen van buslijnen 91 en 24.

### **Het versterken van de tangentiële structuur.**

Dit kan door het op termijn omvormen van buslijn 196 tot een z.g. multifunctioneel boemeltje. Dit houdt in dat onderzocht wordt in hoeverre de thans beperkte functie van deze lijn kan worden uitgebreid met nieuwe functies zoals:

- personenvervoer;
- post- en pakketvervoer (een groeiende behoefte vanwege de groei van webwinkels);
- apotheek / drogist (vervoer van bestelde medicijnen);
- bibliotheek (vervoer van bestelde boeken);
- afvoer van oud papier en plastic.

In overleg met de provincie (verlener van de openbaar vervoer concessies) en overige betrokkenen (met name gebruikers) zal moeten worden gekeken hoe op een creatieve wijze meerdere maatschappelijke functies kunnen worden geïntegreerd.



wensbeeld voor het openbaar vervoer





## 6.7 | Wensbeeld parkeren en verpozen

### 6.7.1 Algemeen

In bijlage 1 zijn de bestaande parkeervoorzieningen beschreven en in kaart gebracht. Daarin zijn de volgende aandachtspunten benoemd:

- zoeken naar tenminste 100 parkeerplaatsen in de bebouwde kom van 's-Heerenberg;
- zoeken naar overloop parkeerruimte rondom het Bergherbos t.p.v. de bestaande TOP-locaties met een capaciteit van ca. 175 parkeerplaatsen;
- zoeken naar de mogelijkheid van een TOP-locatie aan de zuidrand van het Bergherbos.

Naast deze aandachtspunten genoemd in bijlage 1, is het ook van algemeen maatschappelijk belang om te anticiperen op ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer. Dit betekent dat er naar gestreefd moet worden om grote parkeerlocaties en TOP-locaties te voorzien van oplaadpunten voor elektrische fietsen, scootmobilen en auto's [lit. 28].

### 6.7.2 Binnen de bebouwde kom

Binnen de kernen is er over het algemeen voldoende parkeergelegenheid langs de erftoegangswegen in de wijken. Een uitzondering geldt er voor de bebouwde kom van 's-Heerenberg. Hier is er behoefte aan een of meer locaties waar ruimte is voor parkeerplaatsen.

In de bebouwde kom van 's-Heerenberg is er een potentiële locatie bij de zuidelijke entree van de stad aan de Emmerikseweg. Het aanwezige wegprofiel inclusief de aanwezige parkeerstroken is ca. 15 m breed. Deze locatie leent zich bij uitstek voor een herinrichting als fraaie entree van 's-Heerenberg en als locatie voor compensatie van de parkeerplaatsen die verloren zijn gegaan bij de stedelijke inbreiding. Vanaf deze locatie zijn de verkeersaantrekkende objecten zoals het stadscentrum en Huize Bergh op loopafstand bereikbaar. Vanaf deze locatie kan ook een fraai wandelpad langs de aangrenzende kavels worden gerealiseerd richting Huize Bergh. Nadere studie moet uitwijzen welk dwarsprofiel van onderstaande ontwerpschetsen de voorkeur heeft [lit. 29]. Voorshands wordt er voor gepleit om de noodzakelijke ruimte langs de Emmerikseweg voor het parkeren te reserveren.

Didam heeft een ring van parken om het centrum en 's-Heerenberg een historisch groen gebied dat bij het kasteel en de omwallingen van de oude stad hoort. Deze gebieden zijn voor het grootste deel alleen voor voetgangers toegankelijk. Hier

dienen enkele flaneerroutes van hoge kwaliteit te worden onderhouden en versterkt. Deze zones lenen zich ook uitstekend om te verpozen.

Zo ook zijn de plinten en stoepen in het centrum, de boulevards en dorpsromenades uitstekend geschikt om te wandelen en te verpozen.

### 6.7.3 Buiten de bebouwde kom

Voor uitbreiding van het parkeerareaal buiten de bebouwde kom wordt voorgesteld om aan de noordzijde van 's-Heerenberg nabij de kruising van de Zeddamseweg met de Drieheuvelenweg een zoeklocatie op te nemen. Nadere studie is noodzakelijk om in de omgeving van dit punt een vierde TOP-locatie voor het Bergherbos in te richten.

In het buitengebied dienen volgens dit iVVP, naast voldoende parkeergelegenheid, meer mogelijkheden voor het verpozen te worden geschapen. De afgelopen decennia is het buitengebied veelal erg functioneel voor de landbouw en het doorgaande verkeer ingericht. In dit iVVP wordt die functie van die wegen - die de openbare ruimte in het buitengebied vormen - juist weer verbreed. Dat betekent dat er meer aandacht voor het langzaam verkeer dient te komen, maar ook dat er plekken ingepast kunnen worden om even te zitten, rond te kijken, even van het landschap te genieten.

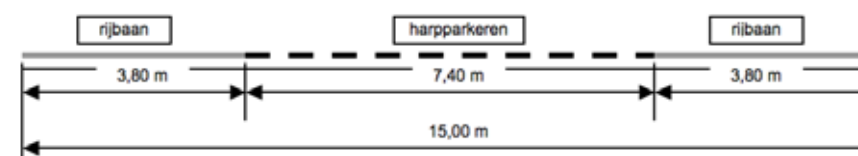
In dit iVVP noemen we dit uitkijkstoolen. In samenwerking en in overleg met grondeigenaren en dorpingen kunnen hiervoor wellicht enkele mooie plekken gevonden worden. Met eenvoudige middelen en zonder dat het een kermis wordt kan dit een verrijking voor het gebied betekenen. In de eerste plaats voor de bewoners, maar ook voor toeristen waarvoor het gebied zo ook aantrekkelijker wordt.

### 6.7.4 Bedrijventerrein

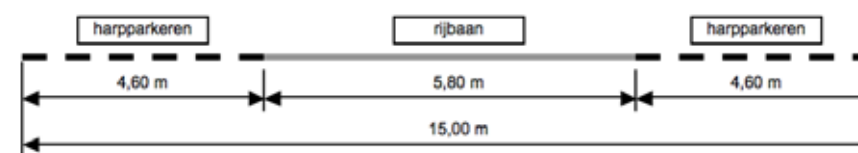
Op het huidige bedrijventerrein te 's-Heerenberg zijn er 3 potentieel geschikte locaties voor de realisatie van een specifieke parkeervoorziening voor het (internationale) vrachtverkeer (zie ook par. 6.3.2). Voorgesteld wordt om samen met de sector een pilot te starten voor de aanleg van een dergelijke voorziening op een eerste locatie, te weten op de Immenhorst op het huidige parkeerterrein nabij de Elspasweg (N827).

### 6.7.5 Parkeren campers

Naast parkeervoorzieningen voor personenauto's en vrachtwagens is er een groeiende behoefte aan voorzieningen die specifiek zijn ingericht voor campers. Gelet op het feit dat de gemeente Montferland de recreatie ziet als een belangrijke economische motor gecombineerd met het groeiende potentieel van (bijna)gepensioneerden, is het van belang te anticiperen op de behoeften van deze doelgroep en de groeiende omvang van het campergebruik. Voorgesteld wordt daarom om aan de rand van 's-Heerenberg een pilot te starten met een specifieke parkeervoorziening voor campers. Deze locatie dient in elk geval te zijn voorzien van stromend water, elektriciteit en een afvoermogelijkheid van de chemische toiletten.



Figuur .. dwarsprofiel A-A



Figuur .. dwarsprofiel B-B

## 6.8 | Confrontatie van de wensbeelden

### 6.8.1 Langzaam verkeer versus gemotoriseerd snelverkeer

In de voorgaande paragrafen is per vervoerswijze het wensbeeld voor het netwerk beschreven en in kaart gebracht. Confrontatie van deze netwerken laat zien dat er met name potentiële conflicten ontstaan tussen de netwerken voor het langzame verkeer (voetgangers en fietsers) en de netwerken voor het gemotoriseerde verkeer (auto, goederenvervoer, openbaar vervoer en landbouwverkeer). In nevenstaand figuur is dat in beeld gebracht. Ook vormen spoorwegen, autosnelwegen en gebiedsontsluitingswegen een barrière voor het langzaam verkeer.

Op basis van deze analyse zijn een aantal locaties geselecteerd waar deze barrièrewerking hinderlijk optreedt en waar zich conflicten kunnen voordoen tussen de netwerken van het langzame en gemotoriseerde verkeer. Het gaat met name om:

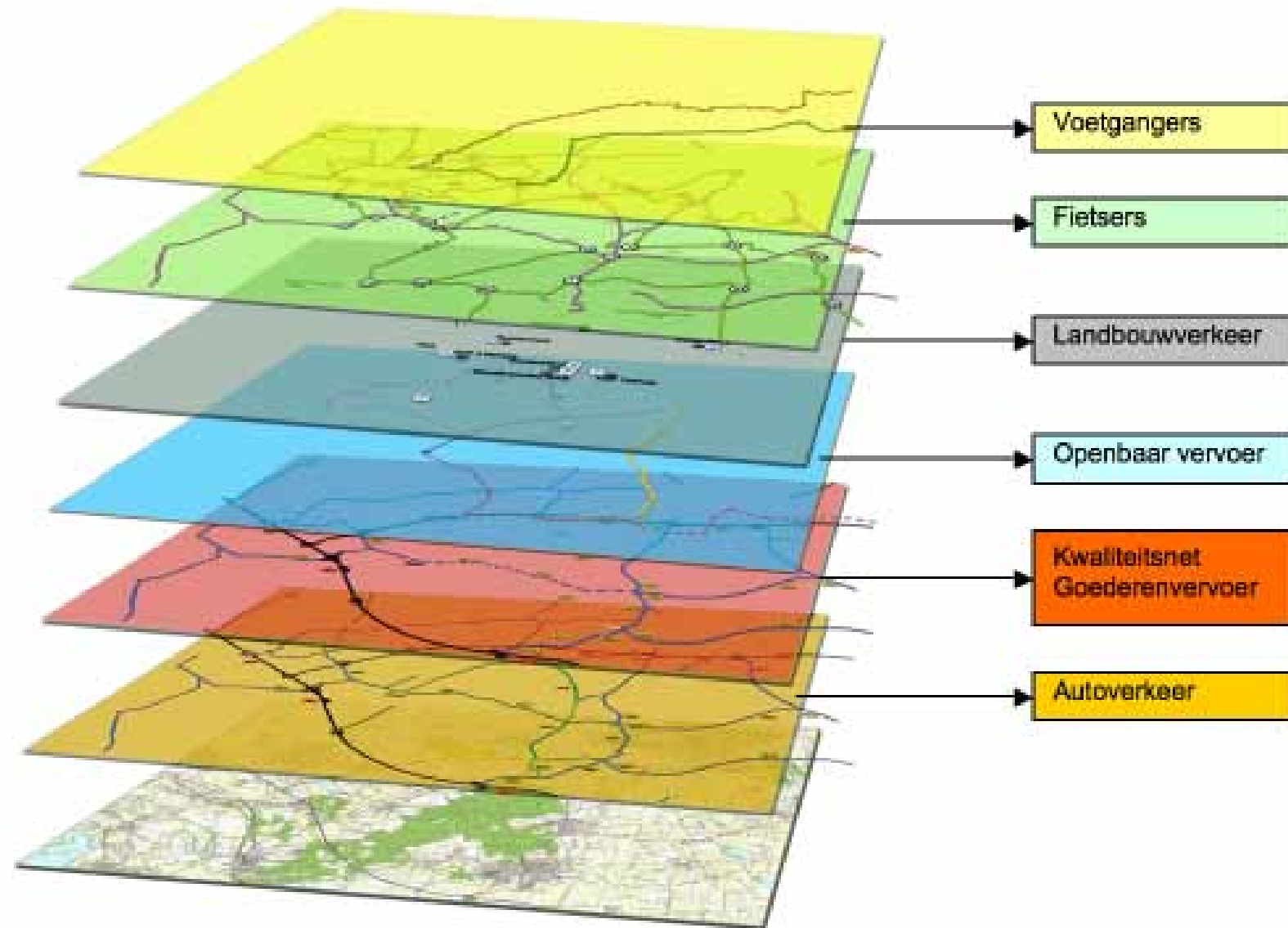
- 4 locaties van kruisingen van langzame routes met de N335 in het Bergherbos;
- kruispunt Domela Nieuwenhuisstraat met de rondweg Didam (N813);
- fietsknooppunt 63 (kruising van Landeweer met N812).

Bij de uitwerking van deze potentiële gevarenpunten in de werkboeken zal in overleg met betrokkenen moeten worden bekeken of het aantal conflictpunten kan worden verminderd door bundeling van enkele langzame routes of door het verminderen van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op deze locaties door een specifieke inrichting.

Ter illustratie is hieronder een referentiebeeld opgenomen van een dergelijke specifieke locatie van een kruising tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer.



Referentiebeeld voor de inrichting van een potentiële conflictlocatie in het Bergherbos



### 6.8.2 Verkeer van mensen versus verkeer van dieren

In dit iVVP kennen we een aanpak die onderscheid maakt tussen verkeer op het hoofdwegennet en verkeer in de sponzen. Daarbij gaat het steeds over menselijk verkeer. Bij de integrale aanpak willen we ook stilstaan bij de potentiële conflicten tussen verkeer van mens en dier. In bijlage 1 is het kaartbeeld opgenomen met natuurgebieden en de provinciale ecologische hoofdstructuur. Binnen Montferland manifesteren deze potentiële conflicten zich met name in en rond het Bergherbos en in de zone rond de Oude IJssel. Bij de uitwerking van projecten in de werkboeken gaat het met name om faunapassages, o.a:

- de behoefte aan dassentunnels in de Drieheuvelenweg [lit. 30];
- de behoefte aan voorzieningen voor otters bij de kruising met wegen in de spons van Vethuizen [lit. 31];
- overwegen om het van de N335 over de berg 's nachts af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.



## 7. Uitwerking van de visie in werkboeken voor de verblijfsgebieden

Verkeer en vervoer in de spons van  
Didam, Oud Dijk en Nieuw Dijk!



Aanzet tot een werkboek voor  
aan te vullen in workshop mei  
Onderdeel van het IVVP Montferland

Als brug tussen de visie van het iVVP en de uitwerking ervan in projecten bevat dit iVVP voor elk van de vijf verblijfsgebieden een apart werkboek. Deze zijn bedoeld voor degenen in de gemeenten die beroepsmatig betrokken zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen in brede zin in het buitengebied. Maar ook initiatiefnemers van projecten in de kernen kunnen er hun voordeel mee doen en er inspiratie uithalen. Het boek biedt handreikingen voor het ontwikkelen en begeleiden van dergelijke ontwikkelingen en projecten.

Verkeer en vervoer in de spons van de  
kernen om de Montferlandse berg!



Aanzet tot een werkboek voor het verblijfsgebied van de kernen op de flanken van de berg  
aan te vullen in workshop mei/juni met klankbordgroep  
Onderdeel van het IVVP Montferland 2012

Verkeer en vervoer in de spons van  
Vethuizen en Wijnbergen-zuid!



Aanzet tot een werkboek voor het verblijfsgebied Vethuizen,  
aan te vullen in workshop mei/juni met klankbordgroep  
Onderdeel van het IVVP Montferland 2012

Verkeer en vervoer  
in de spons van Loil en Greffelkamp!



Aanzet tot een werkboek voor het verblijfsgebied Loil-Greffelkamp,  
aan te vullen in workshop mei/juni met klankbordgroep  
Onderdeel van het IVVP Montferland 2012

Verkeer en vervoer in de spons  
van Azewijn!



Aanzet tot een werkboek voor het verblijfsgebied Azewijn,  
aan te vullen in workshop mei/juni met klankbordgroep  
Onderdeel van het IVVP Montferland 2012



## 8. Participatie

### 8.1 | Inleiding

Het integrale karakter van dit Verkeers- en Vervoerplan komt ook tot uitdrukking in de samenwerking van alle betrokken partijen vanaf de ontwikkeling van de eerste ideeën, via ontwerp, naar het beheer en onderhoud door participatie van bestuur, bewoners en maatschappelijk betrokken partijen bij de ontwikkeling van dit plan. Bij de start van dit plantraject werd daarom door de gemeente een Meespraak via internet opgezet. Dit leverde input voor de opstellers van het iVVP op. Daarnaast is in het planproces van het iVVP zelf gewerkt met interne en externe klankbordgroepen en gesprekken met vertegenwoordigers van specifieke doelgroepen en belangenorganisaties.

### 8.2 | Meespraak

In de periode van half december 2011 t/m half februari 2012 heeft de bevolking van Montferland de kans gekregen om knelpunten en kansen via een gemeentelijke website genaamd "Meespraak" kenbaar te maken. Dat is op ruime schaal gebeurd. Veel van de ingebrachte onderwerpen zullen worden meegenomen in de werkboeken voor de vijf sponzen.

Er zijn enkele onderwerpen die een wat meer algemeen karakter dragen. Het betreft o.a. de wens om een spoedige doortrekking van de N316 van Zeddam naar 's-Heerenberg. De gemeente werkt in nauw overleg met de provincie Gelderland hard aan de voorbereiding van dit wegvak dat door de provincie zal worden uitgevoerd. Naar verwachting is dit wegvak in 2015 gereed. Daarnaast was een veel voorkomende vraag om meer aandacht te schenken aan de zwakke verkeersdeelnemers zoals kinderen, bejaarden en mensen met een fysieke beperking. In dit koepelrapport wordt hier specifiek aandacht aan besteed in paragraaf 6.4, het wensbeeld voor de voetgangers.

In nevenstaande kaart is een beeld gegeven van de locaties binnen de gemeente waar inwoners een knelpunt of wens hebben ingebracht.

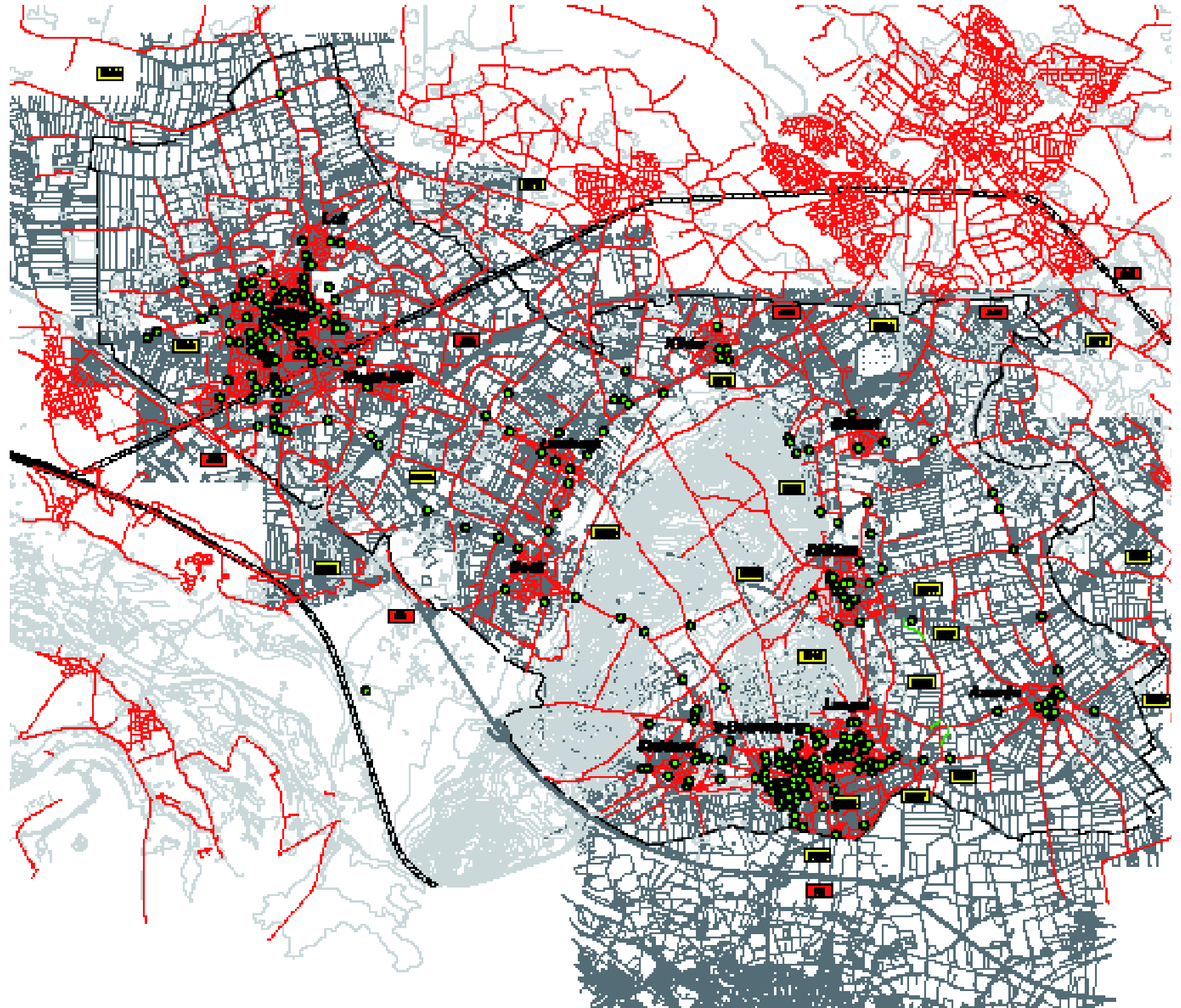
### 8.3 | Klankbordgroepen

Om het integrale karakter te ondersteunen en het draagvlak voor het iVVP te vergroten, maar vooral ook om de kwaliteit van het plan te versterken wordt bij de opstelling van dit iVVP gewerkt met klankbordgroepen.

Een interne klankbordgroep van medewerkers van de gemeente van verschillende beleidsvelden heeft tussenproducten van het plan in verschillende fasen becommentarieerd en aangevuld.

Bewust is de externe klankbordgroep in de loop van het proces steeds uitgebreid. In de vorm van vergaderingen waarvan steeds ook een workshop deel uitmaakte, is daardoor het veld van belangengroepen bij het proces betrokken.

In de eerste fase waar het ging over de uitgangspunten voor het plan is overleg gevoerd met een groep van 10 vertegenwoordigers van belangrijke maatschappelijke instanties of groeperingen. In de volgende fase over de visie en wensbeelden groeide deze groep uit tot een groep van 25. In de laatste fase zal de groep verder groeien, omdat dan ook maatregelen op lokale schaal - als uitwerking van de visie - aan de orde komen. Dan zullen bijvoorbeeld ook de dorps-, wijk- en stadsraden bij het planproces worden betrokken. De ervaringen met het wijk- en kerngericht werken in de gemeente komen hierbij goed van pas. In die laatste fase zullen ook sommige zaken die eerder in de klankbordgroep naar voren kwamen, maar te gedetailleerd waren om in het koepelrapport te verwerken, een plek krijgen.





## 9. Effecten

### 9.1 | Effecten op de verkeersveiligheid

Voor het beoordelen van de effecten van dit iVVP op de verkeersveiligheid kan gekozen worden voor een kwantitatieve of kwalitatieve aanpak.

Voor een kwantitatieve aanpak is het noodzakelijk te kunnen beschikken over een compleet bestand van verkeersongevallen. De huidige wijze van registreren van verkeersongevallen door de politie beperkt zich tot het vastleggen van verkeersongevallen met een dodelijke afloop of ernstig gewonde slachtoffers. Door deze aanpak gaan met name gegevens over de ongevallen met licht letsel en uitsluitend materiële schade verloren.

Om deze reden wordt hier gekozen voor een kwalitatieve aanpak die zich richt op hiervoor beschreven drie aspecten van Duurzaam Veilig die een veronderstelde relatie hebben met Natuurlijk Sturen, te weten homogeniteit, vergevingsgezindheid en herkenbaarheid.

Geconstateerd kan worden dat door functieverandering en herinrichting op ten minste 35 kilometer weg de verkeersveiligheid naar alle waarschijnlijkheid zal verbeteren (zie bijlage 2). Er is één weg die hierop een uitzondering vormt. Dat betreft de Hengelderweg. Deze weg wordt gereconstrueerd naar een gebiedsontsluitingsweg met 2 x 2 rijstroken en krijgt bovendien een aansluiting op de A12. Deze maatregelen zullen naar verwachting de verkeersveiligheid op deze weg niet ten goede komen. Daar staat tegenover dat de Tatelaarweg (N813) kan worden afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/h.

Per saldo betekent de aanpak van het iVVP een grote impuls voor het verhogen van de verkeersveiligheid op een groot aantal wegen binnen de gemeente Montferland.

### 9.2 | Effecten op de bereikbaarheid

In Nederland wordt over het algemeen het principe gehanteerd dat een automobilist vanaf een willekeurige plek in een verblijfsgebied binnen 10 tot 15 minuten het hoofdwegennet kan bereiken.

Nadat de zuidelijke rondweg om Didam is gerealiseerd en het gedeelte van de N316 van Zeddam naar 's-Heerenberg is doorgetrokken, kan gesteld worden dat het hoofdwegennet in de gemeente Montferland voor de komende 40 tot 50 jaar op orde is. Tussen de mazen van dit hoofdwegennet liggen vijf verblijfsgebieden. Gesteld kan worden dat na herinrichting van de wegen en instelling van de voorgestane snelheidslimieten een automobilist binnen 5 minuten het hoofdwegennet kan bereiken. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan het landelijke criterium en kan worden gesproken over een optimale bereikbaarheid.

### 9.3 | Effecten op de leefbaarheid

De effecten op de leefbaarheid zullen vooral in de verblijfsgebieden voelbaar zijn. Het gevoel van een veiliger omgeving van de erven en de wegen, die in de verblijfsgebieden in de eerste plaats gemeenschappelijke openbare ruimte zijn, is daarvoor belangrijk.

Ook zorgt de aanpak van de verblijfsgebieden in dit iVVP ervoor dat de wegen voor alle typen verkeersdeelnemers, maar ook andere vormen van ruimtegebruik, geschikt worden. De weg wordt weer meer deel van de leefomgeving van mensen. De weg is niet langer alleen een verkeersruimte die langs de erven 'raast'.

### 9.4 | Effecten op de omgevingskwaliteit

Door een functionele beeldtaal voor de inrichting van het hoofdwegennet zal dit zich helder onderscheiden van de verblijfsgebieden.

Door in de verblijfsgebieden de inrichting van de wegen op het landschap en het gebruik door mensen in de omgeving af te stemmen zal deze omgeving ook mooier worden. De weg wordt onderdeel van het landschap en zal een grotere bijdrage kunnen leveren aan het leesbaar maken van natuurlijke, cultuurhistorische en sociale waarden in de leefomgeving van mensen.

Door deze integrale aanpak ontstaat een structuur van wegen en paden met naar verwachting een toename van de gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde.

## Geraadpleegde literatuur

- [lit. 1] Bestemmingsplan Buitengebied vastgesteld op 29 september 2011
- [lit. 2] Ontwerp Stuctuurvisie Infrastructuur en Milieu
- [lit. 3] Streekplan Gelderland 2005, Vastgesteld door Provinciale Staten op 29 juni 2005
- [lit. 4] Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2
- [lit. 5] Economische Structuurvisie voor de Achterhoek (RES)
- [lit. 6] Opstellen verkeersmodel zuidwest Achterhoek, Uitgangspuntennotitie, Goudappel Coffeng 23 november 2009.
- [lit. 7] Actualisering woningbehoefte-onderzoek gemeente Montferland 2009, Atrivé, 20 juli 2009
- [lit. 8] Kentekenonderzoek Azewijn en Langeboomsestraat in de gemeente Montferland, Hauptmeijer Verkeer, Dorpsraad Azewijn, 16 september 2011
- [lit. 9] Recreatieonderzoek Bergherbos, NRIT, Breda, februari 2001
- [lit. 10] Report PPR 580, Infrastructure en Cyclist Safety; Department for Transport, Transport Research Laboratory UK
- [lit. 11] Trendrapportage 'Maak kennis met de vrijetijdseconomie in Gelderland'; Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme en Provincie Gelderland, december 2011.
- [lit. 12] Van nieuwe naobers en brood op de plank, LandschapsOntwikkelingsPlan PLUS voor de gemeenten Doetinchem, Montferland en Oude IJsselstreek; Schokland e.a., 2008
- [lit. 13] Groen met karakter! Groenstructuurplan gemeente Montferland; Schokland e.a., november 2010
- [lit. 14] Montferland, meer dan verkeer! Naar een integraal Verkeers- en Vervoerplan voor de gemeente Montferland, Plan van aanpak; Schokland e.a., augustus 2010
- [lit. 15] GVVP Oude IJsselstreek, Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020, Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen; Goudappel Coffeng, 7 november 2011
- [lit. 16] LZV's op het onderliggend wegennet, CROW-Publicatie nr. 260, CROW, Ede, februari 2009
- [lit. 17] Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, CROW-Publicatie nr. 256, CROW, Ede, oktober 2007
- [lit. 18] Ontwerpwijzer fietsverkeer CROW-publicatie nr. 230
- [lit. 19] Technische Vraagbaak voor Plattelandswegen, Mededelingen Landinrichtingsdienst nr. 189; Landinrichtingsdienst, Utrecht, 1988
- [lit. 20] Handboek voor Toegankelijkheid, M. van Wijk (ISBN 9789062286843)
- [lit. 21] Verslag van het overleg over het Kwaliteitsnet Goederenvervoer d.d. 28 februari 2012; versie 6 maart 2012.
- [lit. 22] Shared Space, Ruimte voor iedereen. Een nieuwe visie op de openbare ruimte; Keuning Instituut, Groningen; juni 2005
- [lit. 23] Shared Space, Het concept en zijn toepassing; Ministerie van Infrastructuur en Milieu; Sabine Lutz, e.a.; mei 2010
- [lit. 24] Een KiSS voor Childstreet, een verkenning van de kindvriendelijke straat; Tjeerd Deelstra en Eddie Kips; 2006, The International Institute for the Urban Environment
- [lit. 25] Handreiking landbouwverkeer, wegen met gemengd verkeer buiten de bebouwde kom; CROW-Publicatie nr. 240, CROW en KpVV, december 2006
- [lit. 26] Landbouwtrekkers en werkmaterieel op Weg. De positie van landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid op de openbare weg; DHV B.V. in opdracht van Cumela Nederland, 14 januari 2009
- [lit. 27] Verslag van het overleg over landbouwroutes d.d. 5 april 2012
- [lit. 28] Startgids voor gemeenten die aan de slag gaan met elektrisch vervoer; Agentschap NL, Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, maart 2012
- [lit. 29] Nederlandse Norm NEN 2443; Nederlands Normalisatie-instituut; april 2000
- [lit. 30] Verslag van het overleg met Natuurmonumenten d.d. 14 maart 2012; (2012\_03\_14\_Verslag\_overleg\_Natuurmonumenten.doc);
- [lit. 31] Verkenning otterkneipunten in het beheergebied van Rijkswaterstaat Oost-Nederland langs de IJssel; Freek Niewold en Bart Beekers; Rapport NWI.2011-3
- [lit. 32] Duurzaam Veilig in West Zeeuwsch-Vlaanderen. Een onderzoek naar verkeersintensiteiten en ontmoetingskansen van fiets- en landbouwverkeer op en langs provinciale wegen. Ir. A.P. Wolleswinkel en dr. ir. C.F. Jaarsma, Landbouwuniversiteit Wageningen. Nota nr. 68, juni 1997.
- [lit. 33] Lokale verbindingen en hoofdinfrastructuur; Opheffen of handhaven?; CROW-publicatie nr. 127; CROW, Ede, juni 1998
- [lit. 34] Barrièrewerking van lijninfrastructuur; CROW-publicatie nr. 299; CROW, Ede, september 2011
- [lit. 35] Infrastructuur: levensaderen van de samenleving; Invoering "Duurzaam Veilige" infrastructuur: veiligheid en bereikbaarheid tot doel, ontoegankelijkheid als neveneffect?; Ir. J.L.M. van der Voet, Rhenen, 9 juli 2008
- [lit. 36] Door met Duurzaam Veilig, Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020, Fred Wegman en Letty Aarts, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Leidschendam 2005
- [lit. 37] Rijden in de ruimte; De invloed van omgevingsbeelden op het rijgedrag; CROW-publicatie 198, CROW, Ede, oktober 2004

### Relevante e-mail

- 11 november 2011; Kees Fijnaut; verkeersgegevens en RO-informatie
- 24 november 2011; Kees Fijnaut / Sandra Duits; Cijfers R&T Montferland
- 28 november 2011; Kees Fijnaut / Sandra Duits / Gerard Bruens; Bezoekersaantallen Bergherbos; parkeren Peeske;
- 28 november 2011; Kees Fijnaut / Sandra Duits / Maaïke; Jaaroverzicht 2011 betalende – niet betalende bezoekers WV-winkel Montferland
- 20 maart 2012; Kees Fijnaut; overzicht woningbouw sedert 2002

### Geraadpleegde websites

[www.montferland.info](http://www.montferland.info)  
[www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)  
[www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)  
[www.oude-ijsselstreek.nl](http://www.oude-ijsselstreek.nl)  
[www.via15.nl](http://www.via15.nl)  
[www.emmerich.de](http://www.emmerich.de)  
[www.geoportal-niederrhein.de](http://www.geoportal-niederrhein.de)  
[www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)  
[www.wandelnet.nl](http://www.wandelnet.nl)  
[www.tln.nl](http://www.tln.nl)  
[www.natuurmonumenten.nl](http://www.natuurmonumenten.nl)  
[www.rolstoeltoegankelijkheid.nl](http://www.rolstoeltoegankelijkheid.nl)



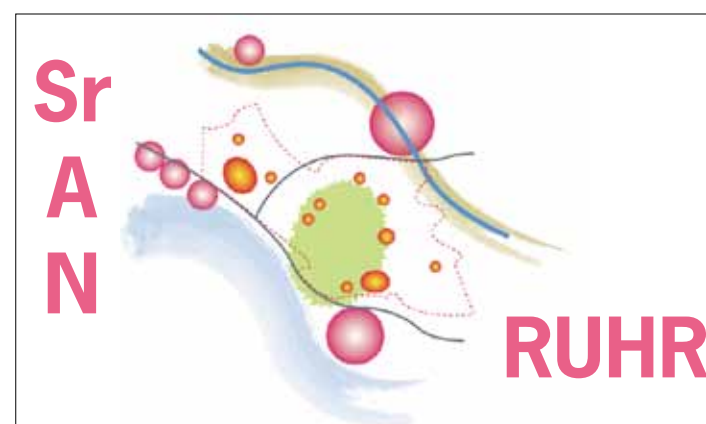


## Bijlage 1 Verkeerskundige analyse

## 1.1 | Algemeen

Voor de uitvoering van de verkeerskundige analyse is gebruik gemaakt van beschikbare informatie van de gemeente Montferland, het rijk, de provincie Gelderland, de regio Achterhoek en de buurgemeenten in Nederland en Duitsland. Voor de analyse is dus niet alleen gekeken naar beschikbare informatie binnen de gemeentegrenzen van Montferland, maar uitdrukkelijk ook naar de burens, omdat verkeer niet ophoudt bij de gemeentegrenzen van Montferland, maar ook omdat de ruimtelijke inrichting van de (inter)regio van invloed is op het verkeer in Montferland. In figuur 1 is het onderzoeksgebied weergegeven met daarin de ligging van de gemeente Montferland.

In dit hoofdstuk wordt een inventarisatie gemaakt van de ruimtelijke ontwikkelingen in en rond het onderzoeksgebied, een beschrijving van de verkeerskundige effecten op het netwerk van wegen en paden en een inventarisatie en globale analyse van de verkeers(on)veiligheid.



Figuur 1. Onderzoeksgebied met de situering van de gemeente Montferland

## 1.2 | Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen

De inventarisatie van het beleid heeft zich gericht op alle beleidsterreinen van de gemeente Montferland die raakvlakken kennen met verkeer en vervoer en het beleid van hogere overheden rijk, provincie en (inter)regio.

In onderstaande tabel worden per bestuurslaag en per beleidsterrein de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in beeld gebracht.

|                                  | Beleidssterrein   |   |   |   |
|----------------------------------|---|---|---|---|
|                                  | Wonen   | Werken  | Landbouw  | Recreatie en Toerisme   |
| <b>Bestuur</b>                   |   |   |   |   |
| <b>Gem. Montferland</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitbreidingsplannen in 's-Heerenberg en Didam</li> <li>Bevolkingskrimp verwacht van ca. 9%;</li> <li>Krimp van jeugd 30% (&lt; 12 jaar)</li> </ul>   | Uitbreiding Europees Bedrijventerrein (EBT) ten oosten van 's-Heerenberg      | <ul style="list-style-type: none"> <li>LOG Azewijn</li> <li>De belangrijkste (bovenlokale) agrarische verkeersaantrekken de objecten</li> </ul> | TROP Montferland<br>Rode draad: <ul style="list-style-type: none"> <li>Sportief in de openlucht met ambitie</li> <li>Proeven van het land</li> <li>Grenzenloze cultuur</li> </ul> |
| <b>Rijk (zie figuur 2)</b>       | <u>Ontwerp Stuurvisie Infrastructuur en Milieu</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bevolkingsgroei hoofdzakelijk in de steden</li> <li>Veranderende behoefte aan wonen en werken legt een extra druk op een markt waar de totale vraag afneemt: kwaliteit voor kwantiteit</li> <li>De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijft wel toenemen, vooral in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België</li> <li>Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.</li> <li>De (internationale) achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost-Nederland lopen zijn van internationaal belang voor het functioneren van de mainports en daarmee de topsector logistiek</li> </ul>   |   |   |   |
| <b>Provincie</b>                 | <u>Streekplan Gelderland 2005.</u><br>Ruimtelijke ontwikkelingen hieronder uitgewerkt bij de "Regio Achterhoek"   |   |   |   |
| <b>Regio Achterhoek</b>          | <u>Regionaal Economische Structuurvisie voor de Achterhoek (RES)</u><br>De regio heeft gekozen voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>versterking van de sectoren industrie, bouwnijverheid, recreatie en toerisme en zorg</li> <li>het behouden, benutten en versterken van het karakteristieke landschap en de schaal van de Achterhoek;</li> <li>het behouden van de zelfstandige positie te midden van de stedelijke netwerken als het KAN, Stedendriehoek en Twentestad;</li> <li>afstemming woningbouwopgave op woonwensen vanuit de regio zelf;</li> <li>bevorderen van een volwaardig voorzieningenpeil in de grotere kernen en het behouden van een minimaal noodzakelijk voorzieningenpeil in de kleinere kernen;</li> <li>profilering van recreatie en toerisme als aanvulling op de woon- en leefmilieus van de nabijgelegen stedelijke netwerken;</li> <li>een bereikbare Achterhoek.</li> </ul> |   |   |   |
| <b>Interregio (zie figuur 3)</b> | Bevolkingstoename in de stedelijke interregio Arnhem-Nijmegen-Kleve-Emmerich  | Ontwikkeling van een Europees Bedrijventerrein (EBT) ten noorden van Emmerich |   | Economische pijler met toenemend belang   |



Kaart Oost-Nederland



Figuur 2. Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Milieu, kaart Oost-Nederland



Figuur 3. Grensoverschrijdende actiekaart



## Wonen

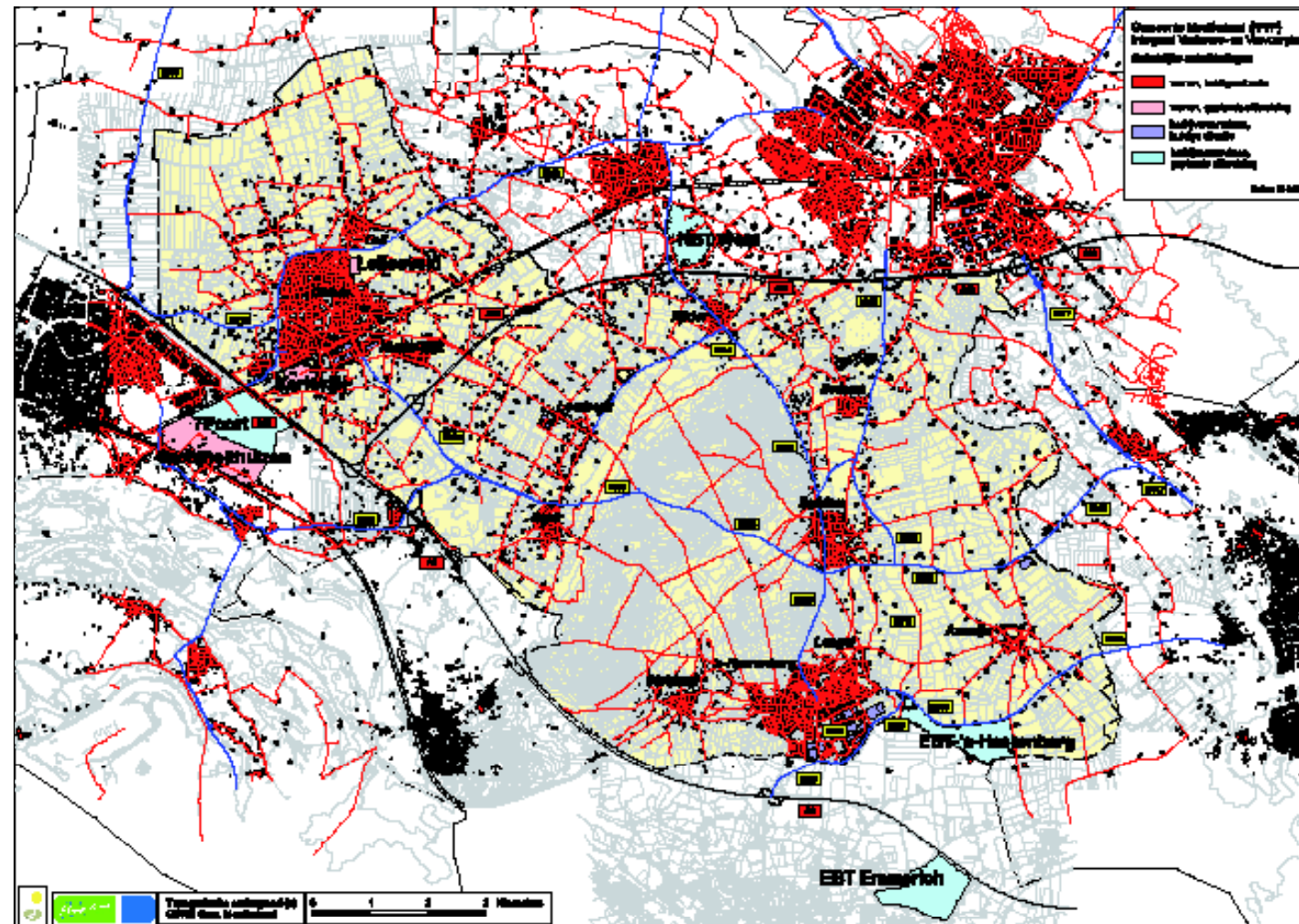
In en nabij de gemeente Montferland zijn er nog enkele locaties waar sprake is van woninguitbreiding, zoals:

- woningbouw Trambaan te 's-Heerenberg,
- woningbouw Emmerikseweg te 's-Heerenberg,
- woningbouw Plantsoensingel te 's-Heerenberg;
- woningbouw Loilseveld te Didam (25 woningen),
- woningbouw Kerkwijk te Didam (380 woningen),
- woningbouw Holthuizen te Zevenaar.

Over de gehele gemeente Montferland is er in het jaar 2020 sprake van een bevolkingskrimp van ca. 9%. Voor kinderen in Montferland wordt richting 2024/2030 een krimp verwacht van ca. 30%. De verwachting is dat het aantal scholen zal verminderen en als gevolg hiervan de mobiliteit van verzorgers/kinderen zal toenemen.

### Aandachtspunt wonen

- Woninguitbreiding in 's-Heerenberg, Didam en directe omgeving te Zevenaar;
- Bevolkingskrimp in 2020 van 9%;
- Krimp van de omvang van kinderen met ca. 30%.



Figuur 4. Bestaande en geplande woningbouw en bedrijventerreinen in en rond de gemeente Montferland

## Werken

In en nabij de gemeente Montferland is sprake van de volgende uitbreiding van bedrijventerreinen

- een Europees Bedrijventerrein ten oosten van 's-Heerenberg met een maximale oppervlakte van ca. 34 ha;
- een Regionaal bedrijventerrein ten zuiden van Wehl met een maximale oppervlakte van ca. 80 ha;
- het BusinessPark 7Poort te Zevenaar met een maximale oppervlakte van ca. 90 ha;
- een Europees Bedrijventerrein ten noorden van Emmerich met een maximale oppervlakte van ca. 90 ha.

De locatie van deze terreinen is weergegeven in figuur 4.

### Aandachtspunt werken

Zorgen voor een volwaardige aansluiting van de geplande Bedrijventerreinen op het hoofdwegennet, echter zodanig dat sluipverkeer binnen de mazen wordt voorkomen.







## Recreatie

Gelderland is met 2,9 miljoen vakanties per jaar een zeer populaire binnenlandse vakantiebestemming. Een op de zes binnenlandse vakanties wordt hier doorgebracht. Gelderland trekt vooral randstedelingen uit Noord- en Zuid-Holland. Gelderland heeft als vakantieprovincie voor buitenlandse gasten nog geen grote betekenis. Jaarlijks komen ongeveer 308.000 buitenlanders naar Gelderland voor een verblijfsbezoek. Dat is slechts 2,8 procent van het aantal buitenlandse toeristen in Nederland. Dit aandeel zou dus versterkt kunnen worden. De provincie Gelderland kijkt hierbij met name naar de Duitse markt [lit. 11].

De Achterhoek is een typische plattelandsgeregio met relatief veel kleine recreatiebedrijven. De sterke punten van het gebied zijn de kleinschaligheid, het gastvrije platteland, de wijnbouw en het cultuurtoeristische aanbod (zoals kastelen en landgoederen). De Achterhoek speelt hier onder andere op in met de slogan: 'Je komt op verhaal in de Achterhoek'. De agrarische sector komt steeds meer onder druk te staan, hierdoor ontstaan op het platteland kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. Hoewel het platteland dus kenmerkend is voor de Achterhoek, omschrijft slechts circa 40% van de vakantiegangers in de Achterhoek de omgeving als platteland of polder. Bijna de helft van de toeristen vindt de natuur het meest kenmerkende landschap voor de Achterhoek [lit. 11]. De gemeente heeft haar beleid ten aanzien van recreatie vastgelegd in het Toeristisch-recreatief ontwikkelingsplan Montferland. De rode draad voor dit beleid gaat uit van een drietal strategieën:

- Sportief in de openlucht met ambitie;
- Proeven van het land;
- Grenzenloze cultuur.

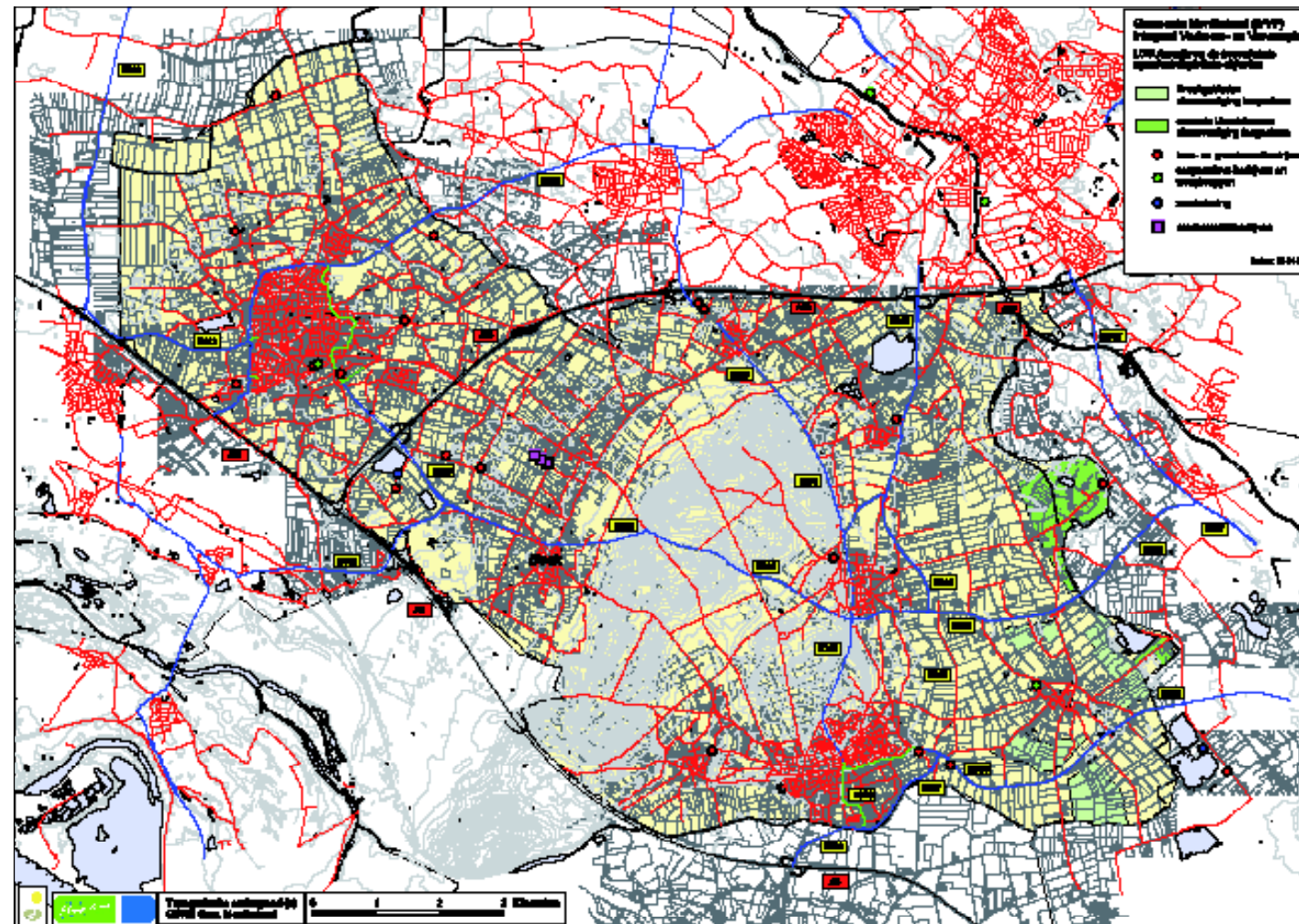
Voorwaarde voor dit beleid is dat er meer samenhang ontstaat en er maatregelen marktgericht worden opgepakt.

Voor het onderzoeksgebied is de opgave om in harmonie met de landbouwkundige ontwikkelingen in het LOG-Azewijn te zoeken naar een aantrekkelijk aanbod voor de recreant. Met betrekking tot het verkeer en vervoer betekent dit dat de vormgeving en inrichting van de wegen en paden aansluit bij de beleving van de kernen, gehuchten en het landschap zowel voor de "langzame" als voor de "snelle" toerist. Ons uitgangspunt daarbij is dat lokaal landbouwverkeer en langzaam verkeer elkaars bondgenoten zijn.

De belangrijkste verkeersaantrekkende recreatieve attracties in het onderzoeksgebied zijn in de figuur 6 weergegeven.

### Aandachtspunten recreatie

- Een heldere recreatieve geografische zonering ontbreekt;
- Vormgeving en inrichting van de wegen worden afgestemd op de kwaliteit van de omgeving, zowel voor de snelle als voor de langzame toerist;
- Aandeel buitenlandse toeristen versterken.



Figuur 6. Recreatieve objecten in het onderzoeksgebied





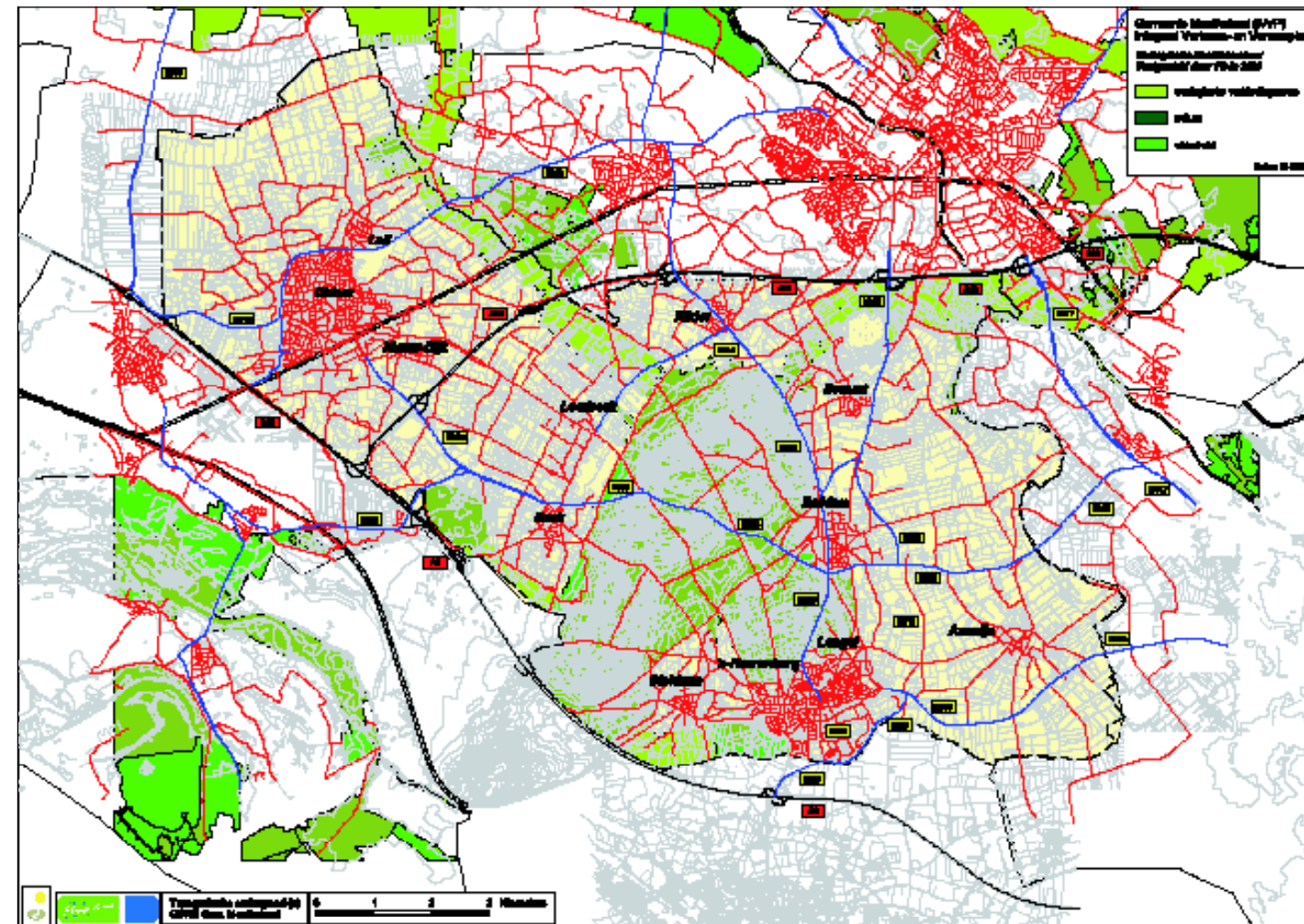
### Natuur

In 2009 hebben Provinciale staten van Gelderland de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) vastgesteld (zie figuur 7).

Deze PEHS biedt belangrijke aanknopingspunten voor de ontwikkeling van een visie op het wegennet van de gemeente Montferland. Bij de uitwerking van deze visie biedt de PEHS aanknopingspunten voor de beoogde landschappelijk-verkeerskundige maatregelen.

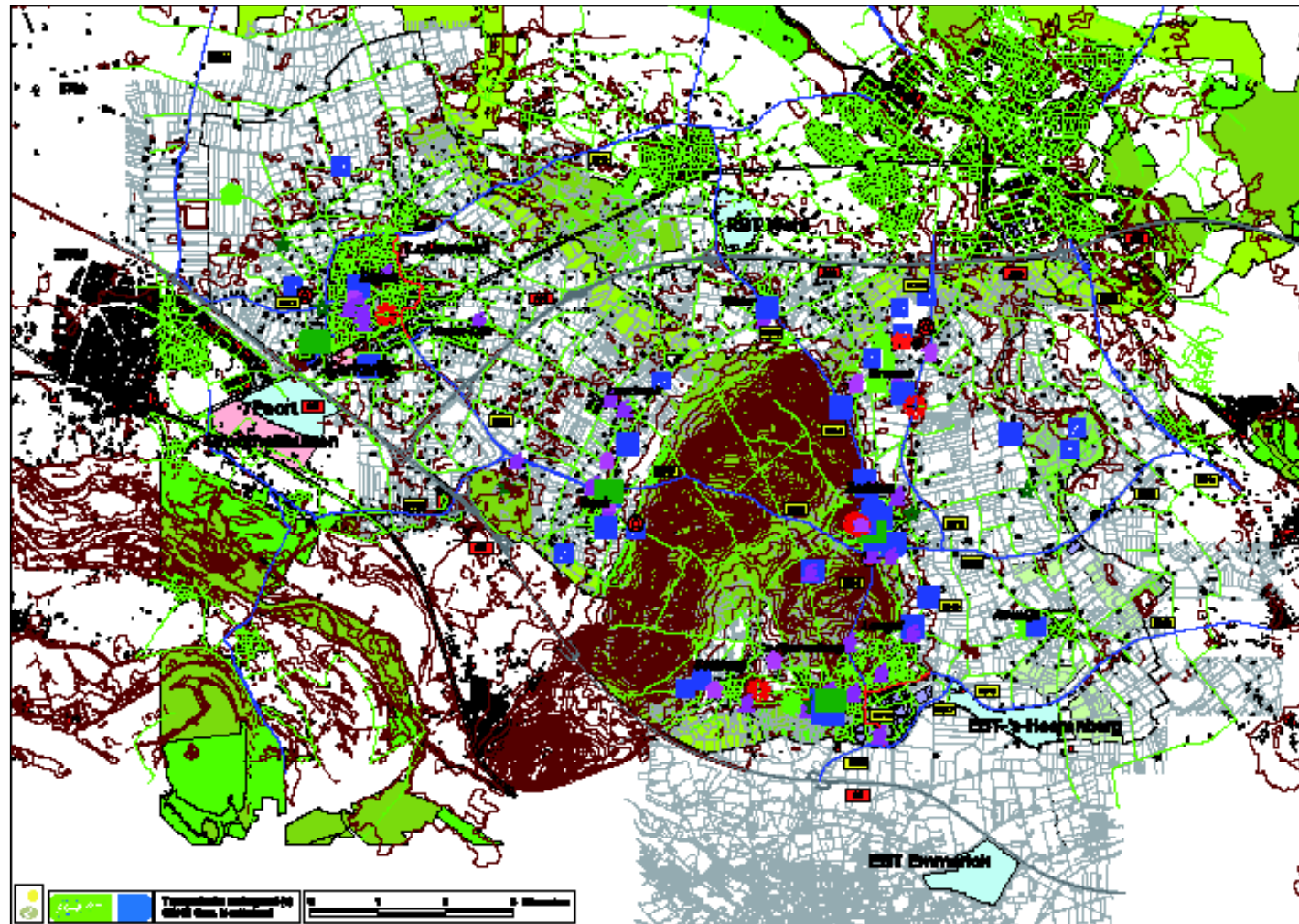
### Aandachtspunt natuur

PEHS biedt aanknopingspunten voor de beoogde landschappelijk-verkeerskundige maatregelen.



Figuur 7. Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Samenvattend staan alle thans bekende ruimtelijke functies en de geplande ontwikkelingen weergegeven in figuur 8. Deze situatie vormt de basis voor de verdere uitwerking van het iVP.



Figuur 8. Ruimtelijke functies en de geplande ontwikkelingen





### 1.3 | Netwerken

#### Auto

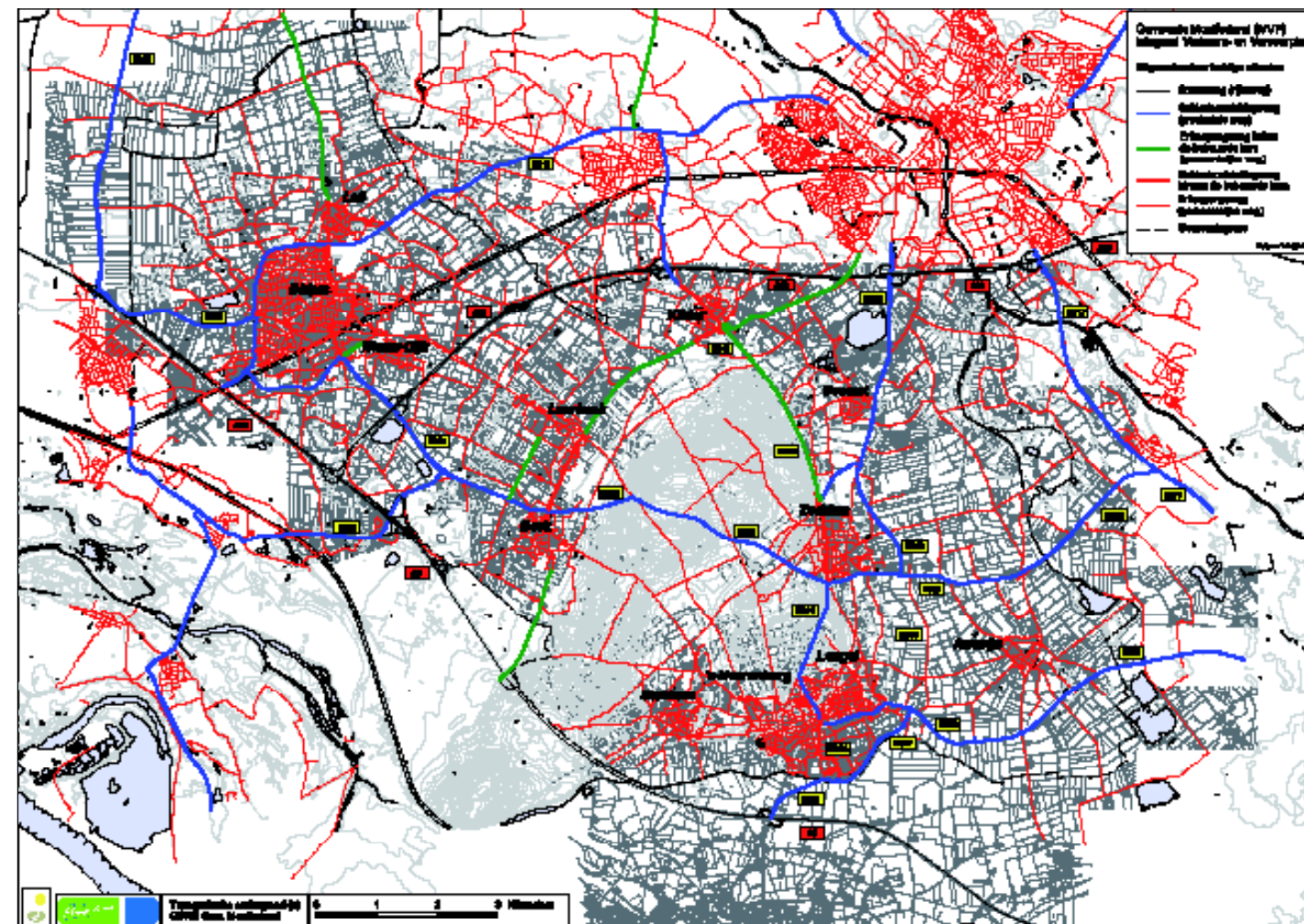
De hoofdwegenstructuur in en rond de gemeente Montferland wordt gevormd door de stroomwegen A12, A18, BAB A3 en de gebiedsontsluitingswegen N316, N317, N335, N336, N813, N816, N827 en B220. van dit netwerk liggen de verblijfsgebieden waarin de erftoegangswegen zijn gelegen (zie figuur 9).

Binnen de mazen van het netwerk van hoofdwegen liggen de verblijfsgebieden met daarin de erftoegangswegen. De overheersende functie van de erftoegangswegen is gericht op verblijven met ruime aandacht voor de beleving en veiligheid van de langzame weggebruikers. Alle wegen in de verblijfsgebieden worden beheerd en onderhouden door de gemeente, uitgezonderd de wegen van particulieren/Natuurmonumenten..

Voor de bebouwde kommen geldt dat de kernen van Loil, Nieuw-Dijk, Beek, Loerbeek, Kilder, Braamt, Zeddum, Azewijn, Lengel en Stokkum zijn ingericht als verblijfsgebieden met alleen erftoegangswegen en een snelheidsregime van 30 km/h. De bebouwde kommen van Didam en 's-Heerenberg worden doorsneden door enkele gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 50 km/h. Overwogen wordt of ook voor deze kernen als geheel een snelheidsregime van 30 km/h zal worden ingesteld.

#### Aandachtspunten netwerk auto

- Realisatie van het gedeelte van de N316 (Zeddum-'s-Heerenberg);
- Realisatie zuidelijke randweg Didam;
- Herbezinning op het wegennet ten westen van Didam als gevolg van de aanleg van de nieuwe aansluiting van de Hengelderweg op de A12 en de sluiting van de aansluiting Grietsche Poort op de A12;
- Nieuwe aansluiting van de BAB A3 op de L90 richting Netterden;
- Afwaarderen 80 km-wegen binnen de verblijfsgebieden;
- Aandacht voor een Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer;
- Onderzoek of ook in Didam en 's-Heerenberg een snelheidsregime van 30 km/h kan worden ingevoerd.



Figuur 9. Netwerk voor gemotoriseerd verkeer in 2010. Een deel van de provinciale wegen is inmiddels overgegaan in gemeentelijke handen.



### Fiets

Het netwerk voor de fietsers bestaat uit een utilitair en een recreatief netwerk van wegen en paden.

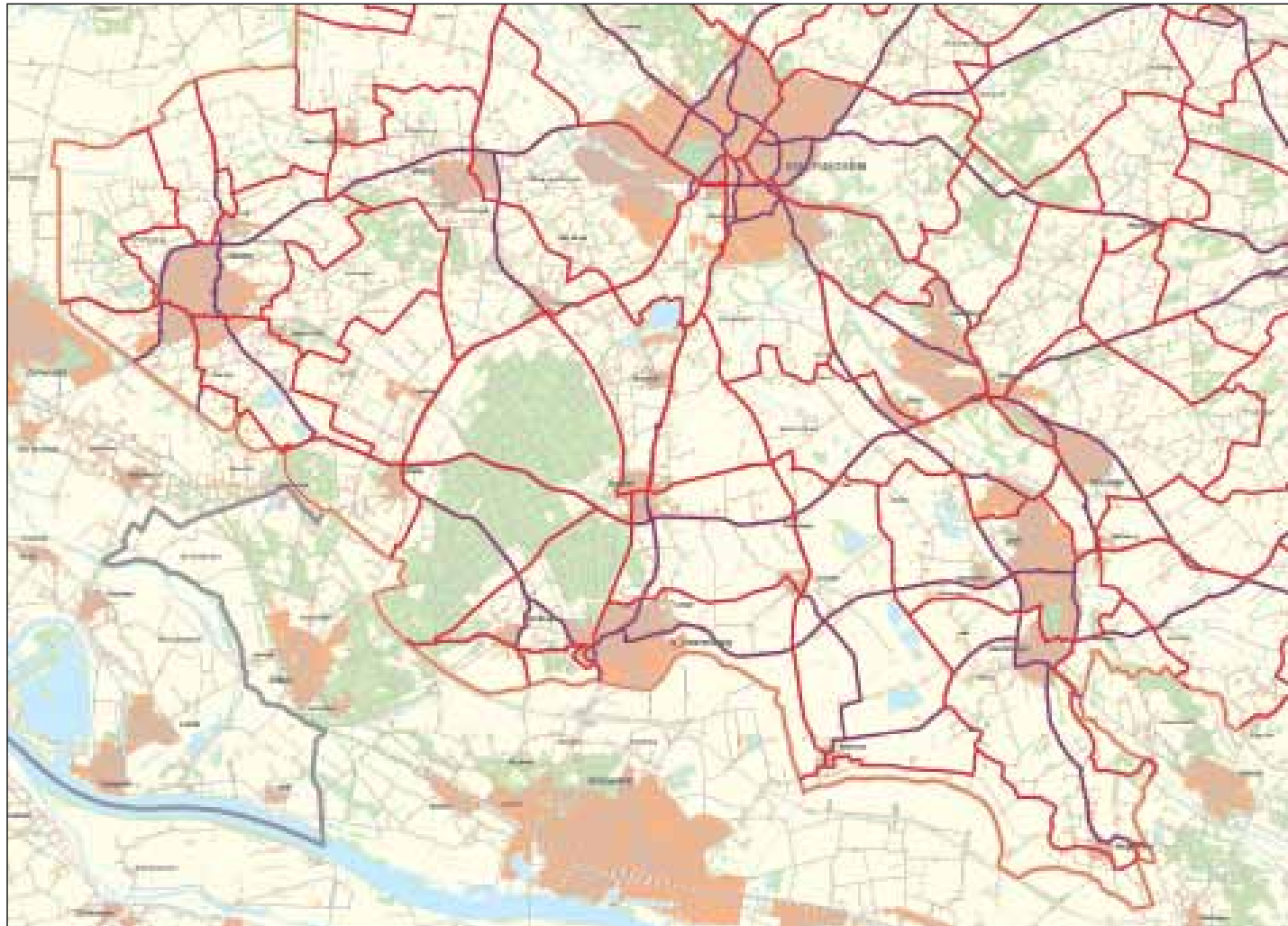
In figuur 10 is het utilitaire en het recreatieve netwerk in de Achterhoek weergegeven.

Verder wordt het gebied doorkruist door een aantal recreatieve ANWB/VVV-fietsroutes (zie figuur 11):

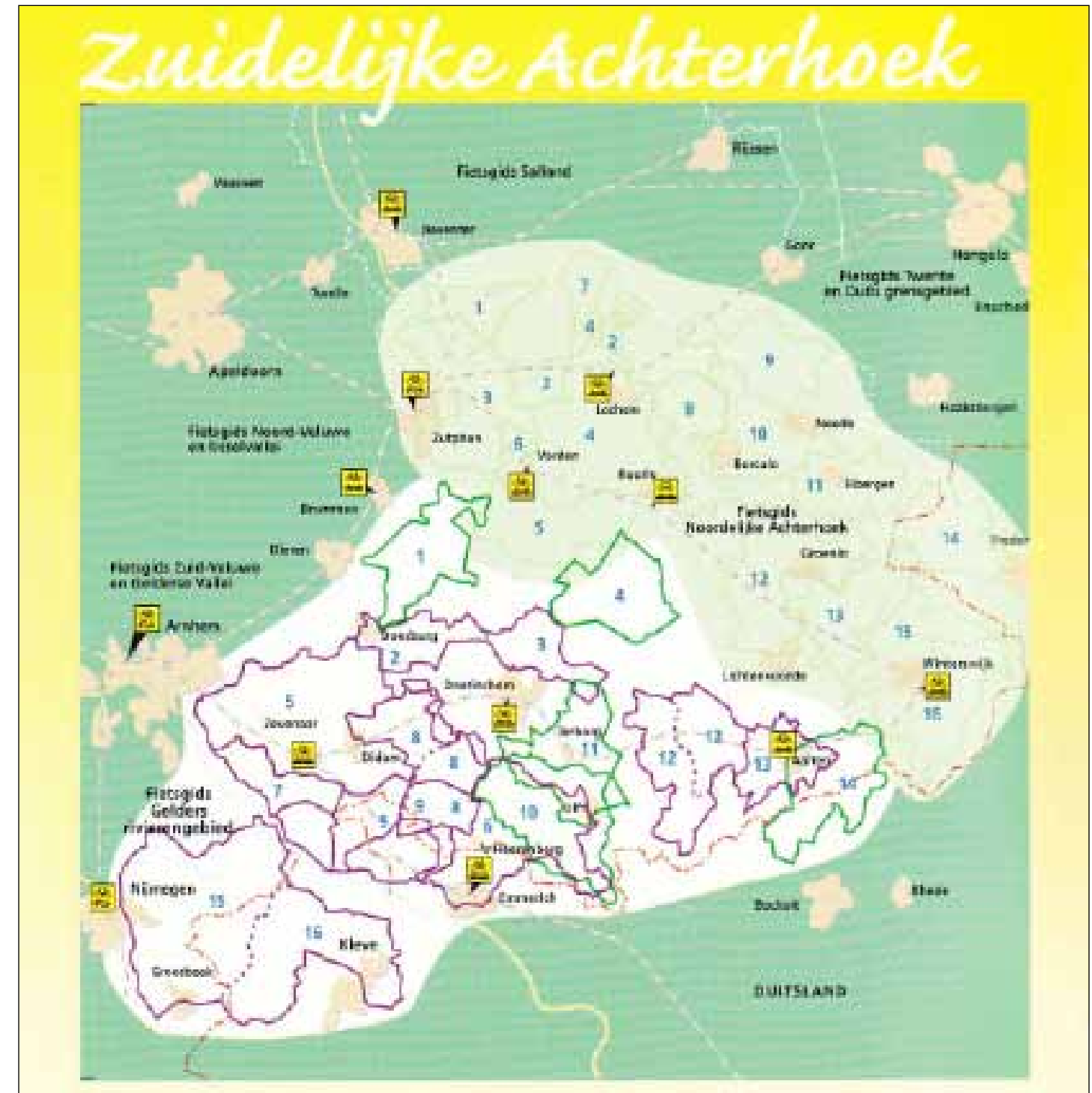
- Euro-Bikeroute (west) [5]
- Euro-Bikeroute (oost) [6]
- Montferlandroute [8]
- Gelderse Poort-route [9]
- Zesmolensroute [10]
- IJzergieterijenroute [11]

### Aandachtspunt netwerk fietsers

Conflicten bij kruising met het autonetwerk



Figuur 10. Fietsnetwerk, utilitair (paars) en recreatief (rood)



Figuur 11. Recreatieve ANWB/VVV-fietsroutes













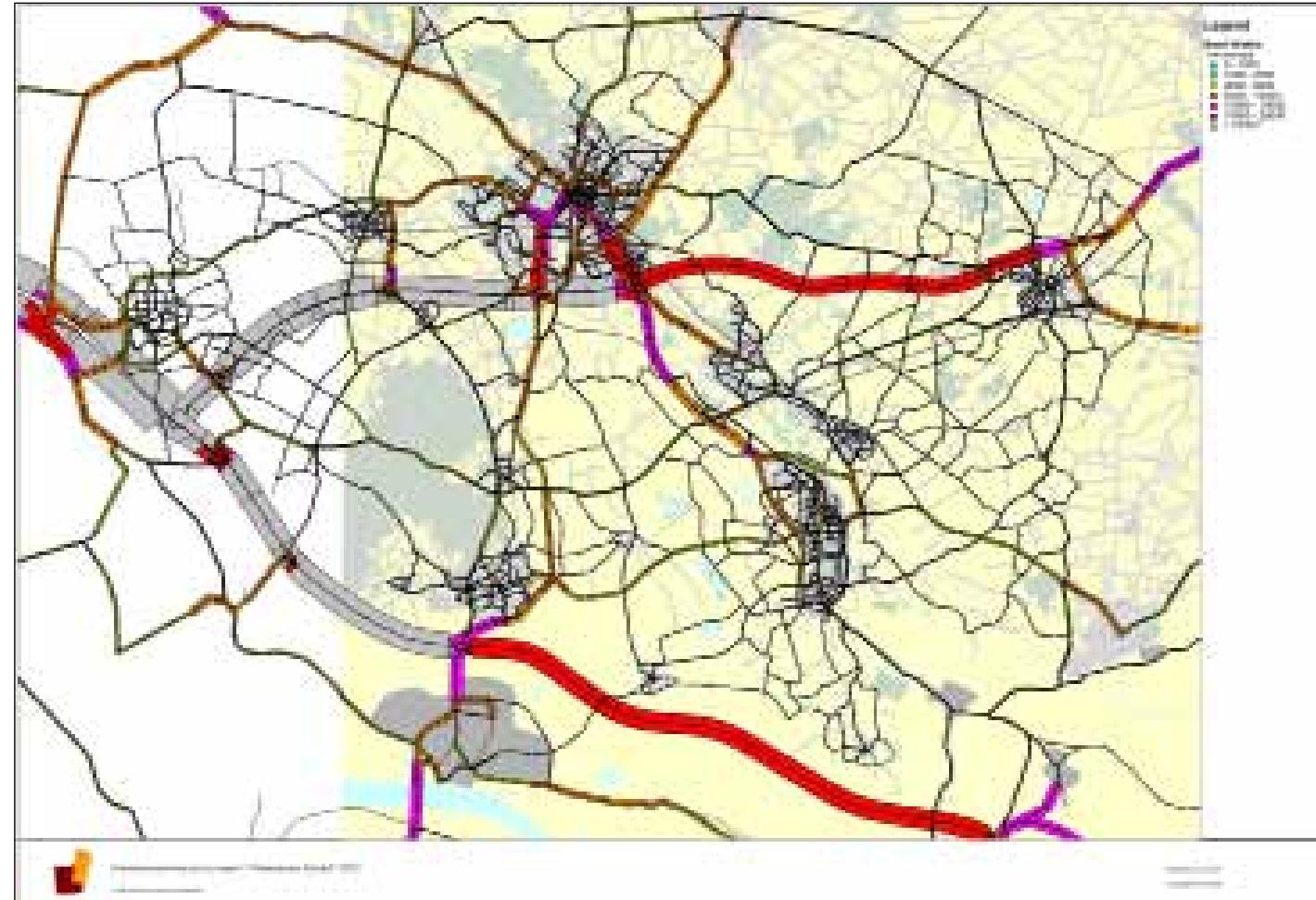
### Lokaal

In de loop van 2011 is er rondom Azewijn en de Langeboomsestraat een kentekenonderzoek uigevoerd met het doel inzicht te krijgen in de omvang van het sluipverkeer op de projectwegen.

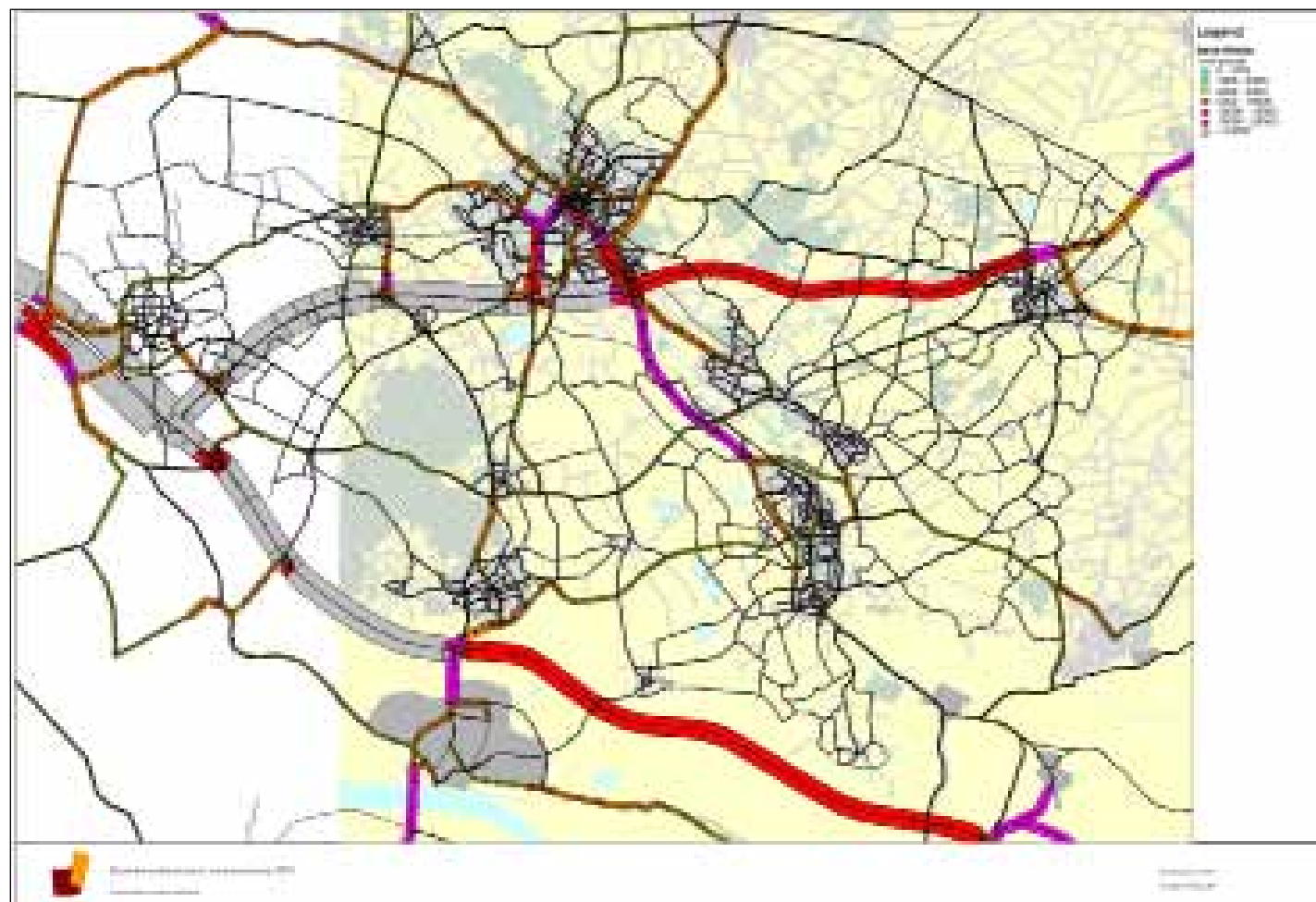
Uit dat onderzoek blijkt dat er sprake is van een grote mate van sluipverkeer op de Genderingseweg, Dr. Hoegenstraat, Laakweg en Langboomsestraat. Zowel in de ochtend- als in de avondspits varieert de omvang van het sluipverkeer van 62% tot ca. 86%.

### Regionaal

Om een goed beeld te verkrijgen van de verkeerskundige gevolgen van de geschetste ruimtelijke ontwikkelingen is voor het autoverkeer in het onderzoeksgebied een regionaal verkeersmodel ontwikkeld [lit. 6]. In die rapportage zijn o.a. de verkeersintensiteiten berekend voor de situatie in het jaar 2020 zónder verdere ingrepen in de infrastructuur en de situatie in het jaar 2020 mét de gevolgen van de doortrekking van de N316 (ged. Zeddam-'s-Heerenberg). Deze beide situaties zijn in figuren 15 en 16 weergegeven.



Figuur 16. Situatie in 2020 na de doortrekking van de N316 (Zeddam-'s-Heerenberg) [bron: lit. 6]



Figuur 15. Referentiesituatie in 2020 zónder ingrepen in de infrastructuur [bron: lit. 6]

Via deze modelstudie van Goudappel Coffeng is duidelijk geworden op welke wegen in het onderzoeksgebied de verkeersintensiteiten naar verwachting gaan dalen. De geconstateerde afname van het autoverkeer op het lokale wegennet vraagt om een herbezinning op de bestaande functie en vormgeving van de wegen in het onderzoeksgebied. Met name in de bebouwde kom van Didam en in de omgeving van 's-Heerenberg, Beek, Loerbeek, Kilder, Zeddam en Azewijn.

Inmiddels is op 16 januari 2012 het tracé van de doortrokken A15 vastgesteld. Gekozen is voor de variant die met een brug het Pannerdensch Kanaal kruist en via een verdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar op de A12 wordt aangesloten. Dit betekent dat er een nieuwe aansluiting komt van de Hengelderweg op de A12 en dat de twee bestaande aansluitingen nabij Zevenaar (afrit 29 Grietsche Poort en afrit 30) worden opgeheven. Deze mutaties in het hoofdwegennet hebben uiteraard consequenties voor het lokale wegennet.

### Aandachtspunt verkeersintensiteiten in 2020

- De aanleg van de zuidelijke randweg Didam biedt kansen om een aantal doorgaande wegen in de bebouwde kom van Didam (o.a. Wilhelminastraat) af te waarderen.
- De doortrekking van de N316 leidt tot een afname van het autoverkeer in de omgeving van de N316. Dat biedt kansen om een flink aantal wegen in het onderzoeksgebied af te waarderen. Dat vraagt om een herbezinning op de bestaande functie en vormgeving van deze wegen.
- Het besluit om de A15 door te trekken tot aan de A12 heeft consequenties voor de verkeersafwikkeling op het lokale wegennet, met name voor de Tatelaarweg (N813) en de Hengelderweg.

## 1.5 | Verkeersveiligheid

Over de periode 2006 t/m 2010 zijn voor het onderzoeksgebied de verkeersongevallen geïnventariseerd (zie figuur 17). Opmerkelijk is de concentratie van verkeersongevallen in de bebouwde kommen van met name Didam, 's-Heerenberg en Zeddam.

Verder valt het hoge aantal geregistreerde ongevallen op het kruispunt van de provinciale weg N335 met de dr. Hoegenstraat-Langeboomsestraat (15 stuks) en op het kruispunt van de N335 met de Zuidermarkweg op. Inmiddels zijn op beide kruispunten middengeleiders aangebracht in de as van de N335 om de verkeersveiligheid ter plekke te verhogen. Evaluatie over een meerjarige periode zal moeten uitwijzen of er sprake is van een structurele verbetering van de verkeersveiligheid.

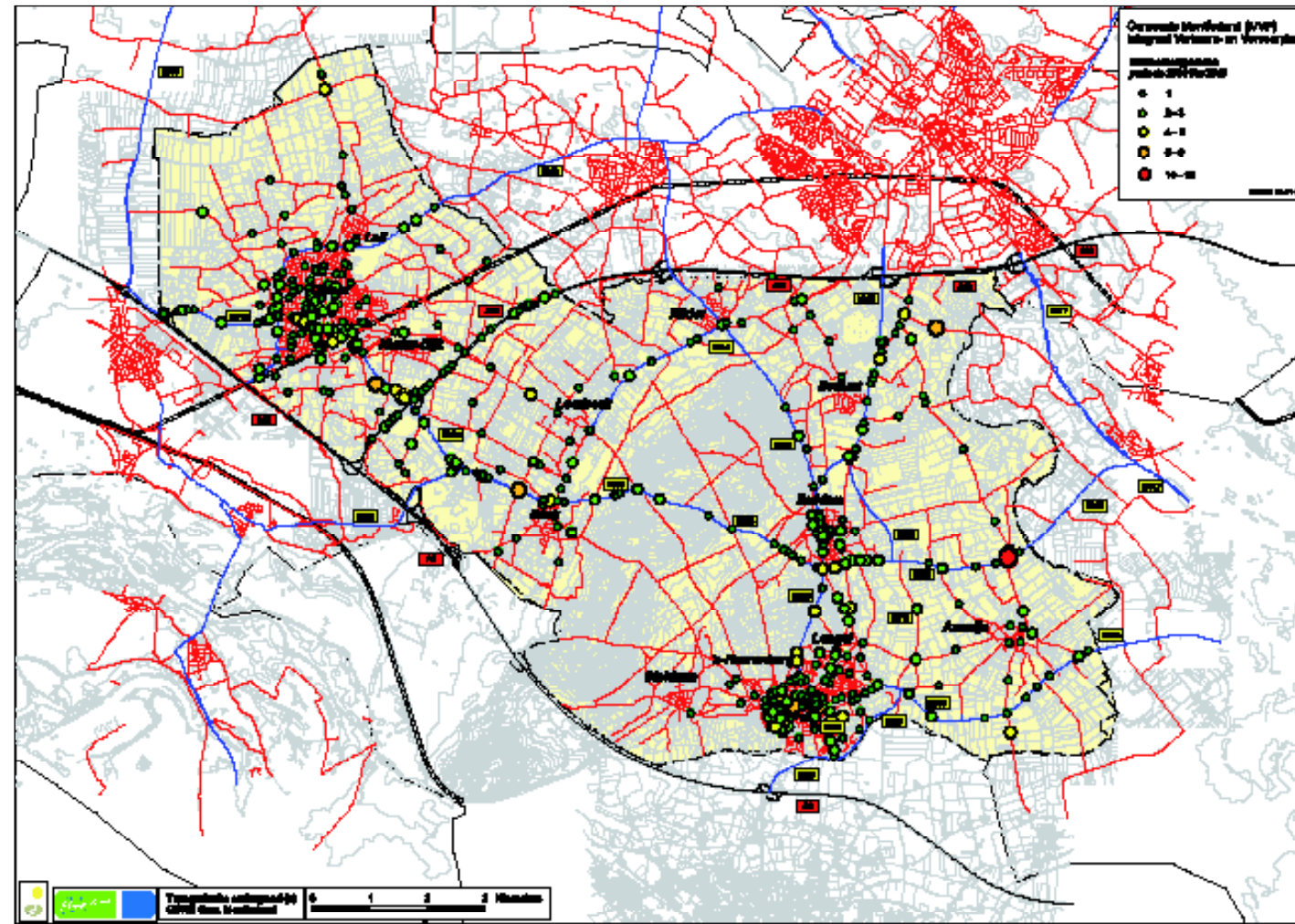
In figuur 18 is een selectie gemaakt van locaties waar 4 of meer ongevallen zijn gebeurd over de periode 2006 t/m 2010. Deze selectie is gemaakt om bij de uitwerking van het iVVP gerichte maatregelen op deze locaties te kunnen ontwikkelen. Hierbij is de veronderstelling dat op locaties met 1 tot 3 verkeersongevallen het toeval een te grote rol speelt om op een verantwoorde wijze passende maatregelen te realiseren.

In figuur 19 zijn de verkeersongevallen met slachtoffers (dodelijke afloop en/of letsel) over de periode 2006 t/m 2010 weergegeven.

Opmerkelijk is dat drie van de vijf ongevallen met dodelijke afloop een relatie hebben met de Langeboomsestraat. Verondersteld wordt dat de hoge rijsnelheden van het gemotoriseerde verkeer hier mede debet aan zijn.

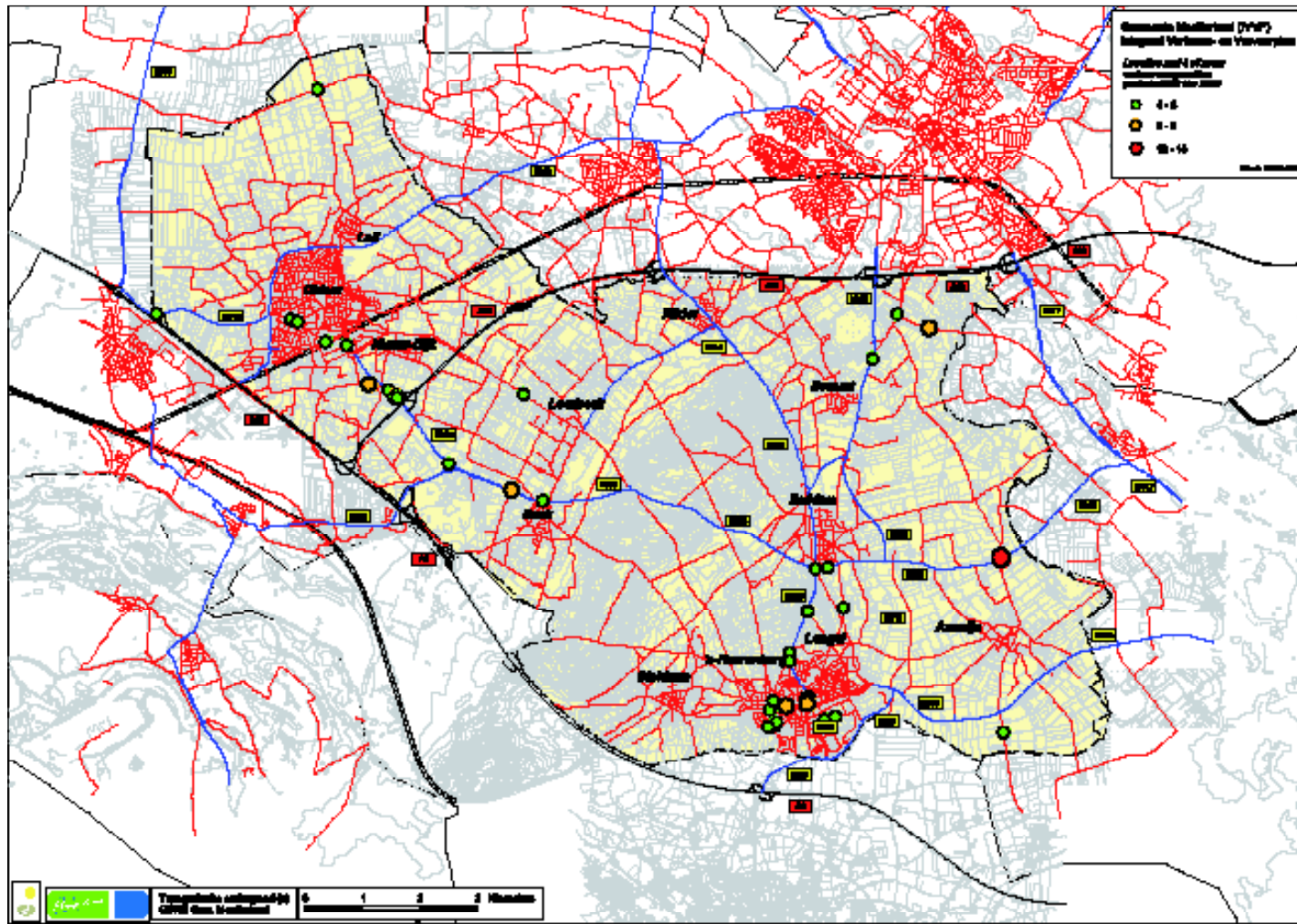
### Aandachtspunten verkeersveiligheid

- Functieveranderingen in het wegennet hebben gevolgen voor de verkeers(on)veiligheid
- Forse toename van het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade in 2010
- De hoge rijsnelheid op de Langeboomsestraat

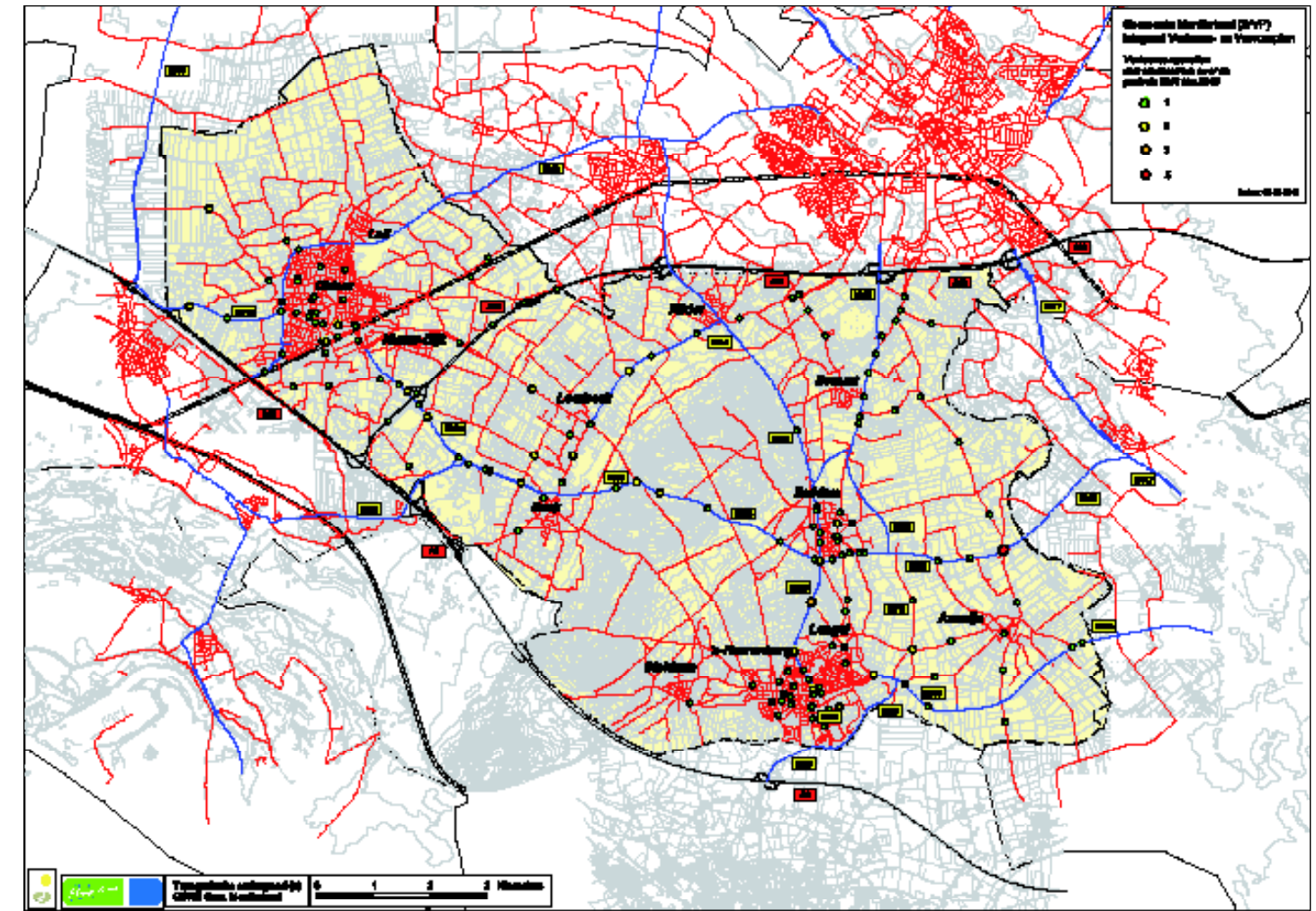


Figuur 17. Alle geregistreerde verkeersongevallen in het onderzoeksgebied over de periode 2006 t/m 2010  
[bron: ViaStat-online]





Figuur 18. Locaties waar over de periode 2006 t/m 2010, 4 of meer verkeersongevallen zijn geregistreerd [bron: ViaStat-online]



Figuur 19. Geregistreerde verkeersongevallen in het onderzoeksgebied met dodelijke afloop en/of letsel over de periode 2006 t/m 2010 [bron: ViaStat-online]



## 1.6 | Parkeren

### 1.6.1 Binnen de bebouwde kom

In alle kernen van Montferland is er binnen de bebouwde kom voldoende parkeergelegenheid met uitzondering van 's-Heerenberg. In deze stad daalt het totale parkeeraanbod van 814 naar 660 parkeerplaatsen als gevolg van inbreiding van woon- en werklocaties. Om zoekverkeer en verkeersonveilig gedrag te voorkomen is er behoefte aan tenminste 100 nieuwe parkeerplaatsen. Voorgesteld wordt om aan de zuidkant van 's-Heerenberg langs de Emmerikseweg dit benodigde aantal nieuwe parkeerplaatsen te realiseren in combinatie met een totale renovatie van deze zuidelijk stadsentree.

### 1.6.2 Buiten de bebouwde kom

In de huidige situatie zijn er al diverse parkeervoorzieningen in het buitengebied aanwezig. In figuur 19 is een overzicht gemaakt van de diverse locaties, de omvang van de parkeervoorzieningen en de geplande uitbreidingen. Met name rondom het Bergherbos is sprake van een toenemende druk op de aanwezige voorzieningen. Natuurmonumenten gaat uit van de visie dat het Bergherbos een functie heeft voor de natuur en de recreatie. Gestreefd wordt naar rust voor de natuur in het hart van het bos en recreatieve activiteiten aan de randen. Voor de recreatie worden vier zones onderscheiden:

- rondom 't Peeske;
- rondom Zeddam;
- omgeving Braamt-Kilder;
- rondom Stokkum en de aangrenzende campings.

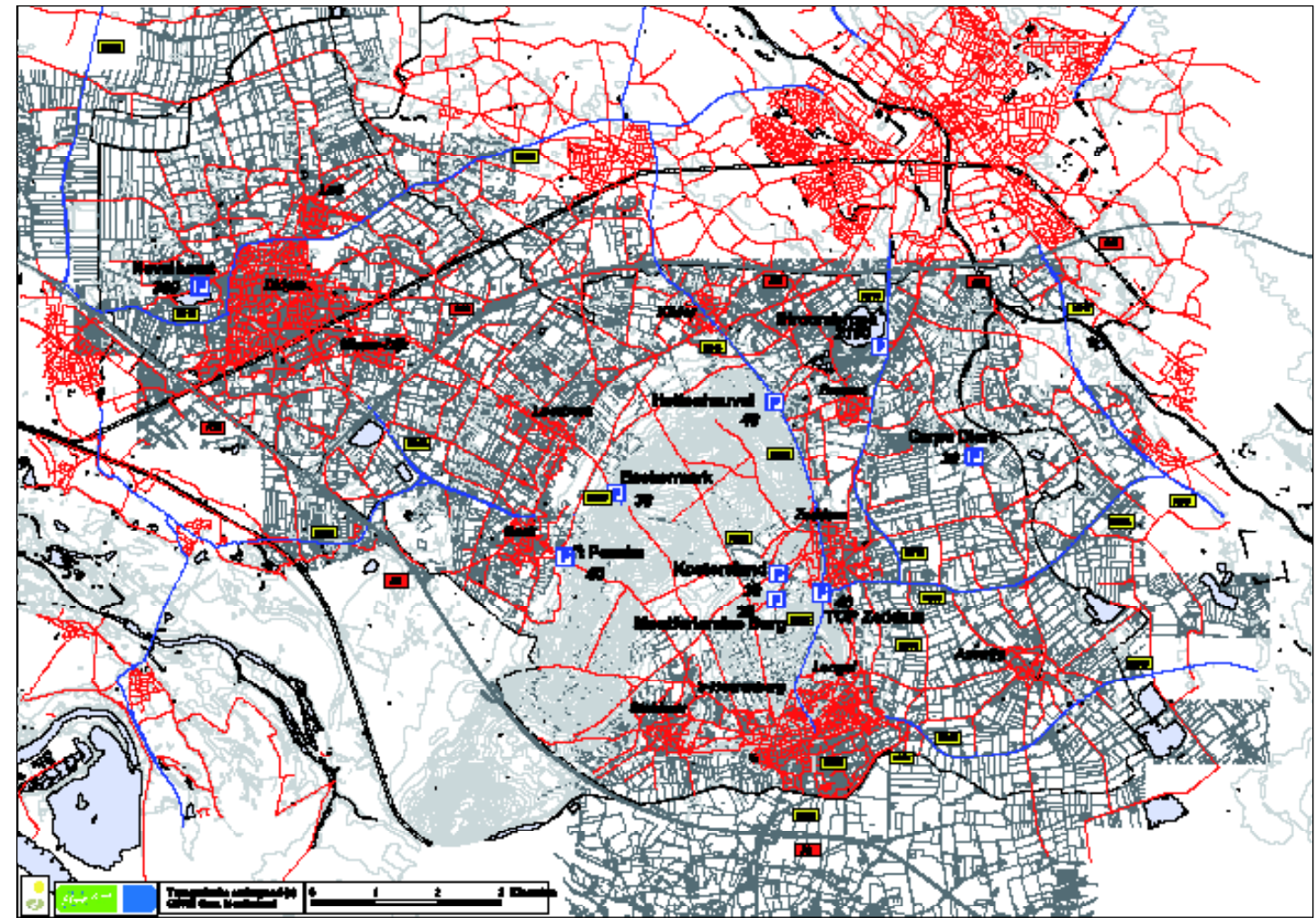
Uitbreidingen zijn daarom gepland aan de randen van het Bergherbos ter plaatse van 't Peeske met 75 parkeerplaatsen en bij het TOP Tolhuis met 60 parkeerplaatsen. Na realisatie van deze uitbreidingen bedraagt het aantal autoparkeerplaatsen rond het Bergherbos 350 stuks.

Het huidige aantal bezoekers van het Bergherbos bedraagt ca. 300.000/jaar. Uitbreiding wordt verwacht naar maximaal 400.000 bezoekers per jaar. Dit betekent dat het aantal bezoekers op de 20e drukste dag  $400.000 / 365 \times 3 = 3288$  bezoekers bedraagt. Verondersteld wordt dat het aandeel van de bezoekers dat per auto komt, kan variëren van 40-80% en dat de bezettingsgraad 2,5 persoon per auto bedraagt. Dit betekent op de 20e drukste dag maximaal  $(3288 \times 0,80) / 2,5 = 1052$  auto's [lit. 12 t/m 16]. Uitgaande van een maximummomentdruk van 50% (het maximum aantal auto's dat tegelijkertijd op de 20e drukste dag aanwezig is) bedraagt het aantal auto's dat op enig moment een parkeerplaats vraagt  $986 \times 0,50 = 526$  auto's bedraagt. Binnen de bandbreedte van 40-80% betekent dit dat het aandeel auto's kan variëren van 263 auto's (40%) tot 526 auto's (80%). De behoefte aan parkeerplaatsen op de 20e drukste dag kan dus variëren van 263 tot 562 parkeerplaatsen. Hierbij moet worden opgemerkt dat er ook veel bezoekers van het Bergherbos afkomstig zijn van de diverse campings ten westen van Stokkum. Deze cam-

pinggasten maken gebruik van de parkeervoorzieningen op en nabij de campings. Gelet op het beschikbare aantal van 350 stuks parkeerplaatsen verdient het daarom aanbeveling om de ontwikkelingen goed te monitoren en in elk geval ruimte te reserveren voor nog eens  $526 - 350 = \text{ca } 175$  parkeerplaatsen ter plaatse van de TOP-locaties. De uitvoering van deze extra parkeerplaatsen voor topdagen dient bij voorkeur een natuurlijke/groene uitstraling te krijgen.

#### Aandachtspunten parkeren

- Zoeken naar tenminste 100 parkeerplaatsen in de bebouwde kom van 's-Heerenberg;
- Zoeken naar overloop parkeerruimte rondom het Bergherbos t.p.v. de bestaande TOP-locaties met een capaciteit van ca. 175 parkeerplaatsen;
- Zoeken naar de mogelijkheid van een TOP-locatie aan de zuidrand van het Bergherbos.



Figuur 20. Overzicht huidige parkeervoorzieningen buiten de bebouwde kom met naam en aantal parkeerplaatsen



## 1.7 | Aandachtspunten

In de paragrafen 1.2 t/m 1.6 zijn op basis van de bevindingen een aantal aandachtspunten geformuleerd die voor de ontwikkeling van een gebiedsvisie van belang zijn. Samengevat gaat het om de volgende aandachtspunten:

### Ruimtelijke ontwikkelingen

- **wonen**
  - woninguitbreiding in 's-Heerenberg, Didam en Zevenaar;
  - bevolkingskrimp in 2020 van 9%;
  - krimp van de omvang van kinderen met ca. 30%.
- **werken**
  - zorgen voor een volwaardige aansluiting van de geplande bedrijventerreinen op het hoofdwegennet, echter zodanig dat sluipverkeer binnen de mazen van dit hoofdwegennet wordt voorkomen. Meer specifiek geldt dit aandachtspunt met betrekking tot het effect van de doortrekking van de N316 en de geplande nieuwe aansluiting van de BAB A3 op de L90 richting Netterden;
- **landbouw**
  - schaalvergroting in de landbouw zorgt voor schaalvergroting in de gebruikte landbouwvoertuigen, ook van het lokale landbouwverkeer;
  - zorgen voor korte aansluitingen van de LOG-uitbreidingslocaties op het hoofdwegennet, zodanig dat dit verkeer binnen de verblijfsgebieden zo veel mogelijk wordt voorkomen.
- **recreatie**
  - een heldere recreatieve geografische zonering ontbreekt;
  - vormgeving en inrichting van de wegen worden afgestemd op de kwaliteit van de omgeving, zowel voor de snelle als voor de langzame toerist;
  - aandeel buitenlandse toeristen versterken;
- **natuur**
  - PEHS biedt aanknopingspunten voor de beoogde landschappelijk-verkeerskundige maatregelen;

### Netwerken

- **auto**
  - realisatie van het gedeelte van de N316 (Zeddam-'s-Heerenberg);
  - realisatie zuidelijke randweg Didam;
  - herbezinning op het wegennet ten westen van Didam als gevolg van de aanleg van de nieuwe aansluiting van de Hengelderweg op de A12 en het opheffen van de aansluiting Grietsche Poort op de A12;
  - nieuwe aansluiting van de BAB A3 op de L90 richting Netterden;
  - afwaarderen 80 km-wegen binnen de verblijfsgebieden;
  - aandacht voor een Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer;
- **fietzers**
  - aandacht voor potentiële conflicten bij kruising met het autonetwerk;
- **voetgangers**
  - inrichting van verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom volgens het principe van Shared Space;
  - inrichting van verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom volgens het principe van Natuurlijk Sturen;
  - ommetjes vanuit de kernen uitbreiden en versterken;
  - specifieke aandacht in het ontwerp voor kinderen, bejaarden en mensen met een fysieke beperking;
- **landbouwverkeer**
  - overleg met de sector en de provincie Gelderland over wijzigingen en/of aanvullingen van het wensbeeld voor de afwikkeling van het regionale en lokale landbouwverkeer.

### Gebruik

- **verkeersintensiteiten in 2012**
  - Op basis van de resultaten van het in 2011 uitgevoerde kentekenonderzoek rondom Azewijn en de Langeboomsestraat heeft de gemeente Montferland het voornemen om in 2012 op alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een snelheidsregime van 60 km/h in te stellen en een vrachtautoverbod op de Langeboomsestraat. Verwacht mag worden dat de verkeersintensiteit op de Langeboomsestraat door dit verbod zal afnemen naar ca. 1000 mvt/etm;
- **verkeersintensiteiten in 2020**
  - de aanleg van de zuidelijke randweg Didam biedt kansen om een aantal doorgaande wegen in de bebouwde kom van Didam (o.a. Wilhelminastraat) af te waarderen.
  - de doortrekking van de N316 leidt tot een afname van het autoverkeer in de omgeving van de N316. Dat biedt kansen om een flink aantal wegen in het onderzoeksgebied af te waarderen. Dat vraagt om een herbezinning op de bestaande functie en vormgeving van deze wegen.
  - het besluit om de A15 door te trekken tot aan de A12 heeft consequenties voor de verkeersafwikkeling op het lokale wegennet, met name voor de Tatelaarweg (N813) en de Hengelderweg
- **verkeersveiligheid**
  - functieveranderingen in het wegennet hebben gevolgen voor de verkeers(on)veiligheid
  - forse toename van het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade in 2010
  - de hoge rijsnelheid op de Langeboomsestraat
- **parkeren**
  - zoeken naar parkeerplaatsen in de bebouwde kom van 's-Heerenberg;
  - zoeken naar overloop parkeerruimte rondom het Bergherbos t.p.v. de bestaande TOP-locaties met een capaciteit van ca. 175 parkeerplaatsen;
  - zoeken naar de mogelijkheid van een TOP-locatie aan de zuidrand van het Bergherbos.





## Bijlage 2

In deze tabel zijn de wegvakken weergegeven waar door functieverandering en/of herinrichting van wegen één of meer van de drie volgende aspecten gaat veranderen: homogeniteit, vergevingsgezindheid en hekenaarheid..

\* : De kwaliteit wordt uitgedrukt in een aantal sterren op een schaal die varieert van 1 ster t/m 5 sterren. 1 Ster is een minimale verbetering en 5 sterren is een maximale verbetering  
ETW = erftoegangsweg  
GOW = gebiedsontsluitingsweg



| Wegnaam                  | Wegvak | van km                           | tot km                           | lengte (km) | cat_2010 | int_2010 (mvt/etm) | aantal ongevallen 2006 t/m 2010 | cat_2020 | homogeniteit * | vergevingsgezindheid * | herkenbaarheid * |
|--------------------------|--------|----------------------------------|----------------------------------|-------------|----------|--------------------|---------------------------------|----------|----------------|------------------------|------------------|
| N316                     | 110    | 2                                | 4                                | 2           | n.v.t.   | 0                  | 0                               | GOW      | *              | *                      | *                |
| Drieheuvelenweg          | 10     | 1                                | 2                                | 1           | GOW      | 9230               | 13                              | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Drieheuvelenweg          | 20     | 2                                | 4                                | 2           | GOW      | 10880              | 10                              | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| N335                     | 40     | 5                                | 6                                | 0           | GOWbi    | 5860               | 5                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| N335                     | 50     | 6                                | 6                                | 0           | GOWbi    | 5860               | 2                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| N335                     | 60     | 6                                | 7                                | 1           | GOW      | 4530               | 7                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| N335                     | 70     | 7                                | 11                               | 4           | GOW      | 4530               | 11                              | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| N335                     | 80     | 11                               | 12                               | 1           | GOW      | 9260               | 21                              | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| N813 (Tatelaarweg)       | 10     | 1                                | 3                                | 2           | GOW      | 10850              | 18                              | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| N815                     | 10     | A18                              | grens bebouwde kom Kilder        | 1           | GOW      | 4840               | 0                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Zeddamseweg              | 20     | grens bebouwde kom Kilder        | Langestraat                      | 2           | GOW      | onbekend           | 1                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Hooglandseweg            | 30     | Langestraat                      | grens bebouwde kom Zeddams       | 2           | GOW      | onbekend           | 3                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| N816                     | 30     | grens bebouwde kom 's-Heerenberg | 2                                | 0           | GOW      | onbekend           | 0                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Hengelderweg             | 10     | A12                              | rondweg-zuid                     | 1           | GOW      | onbekend           | 3                               | GOW      | *              | *                      | *                |
| Hengelderweg             | 20     | rondweg-zuid                     | Kievitstraat                     | 0           | GOW      | onbekend           | 1                               | GOW      | *              | *                      | *                |
| Hengelderweg             | 30     | Kievitstraat                     | Tatelaarweg                      | 1           | GOW      | onbekend           | 5                               | GOW      | *              | *                      | *                |
| De Els                   | 10     | N813                             | Van Rouwenootweg                 | 1           | GOWbi    | onbekend           | 3                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| Singel                   | 20     | Van Rouwenootweg                 | Hooiberg                         | 1           | GOWbi    | onbekend           | 0                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| St. Stephanusstraat      | 30     | Hooiberg                         | Pr.Beatrrixstraat                | 0           | GOWbi    | onbekend           | 0                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| Karrewiel                | 40     | Pr.Beatrrixstraat                | Wilhelminastraat                 | 1           | GOWbi    | onbekend           | 3                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| Bievankweg               | 50     | Wilhelminastraat                 | Beekseweg                        | 0           | GOWbi    | onbekend           | 6                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| Zuidelijke Randweg Didam | 10     | Hengelderweg                     | Bievankweg                       | 2           | n.v.t.   | 0                  | 0                               | GOW      | *              | *                      | *                |
| De Immenhorst (N316)     | 10     | grens bebouwde kom 's-Heerenberg | Lengelseweg                      | 0           | GOWbi    | 8980               | 4                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| De Immenhorst (N316)     | 20     | Lengelseweg                      | Ulenpasweg                       | 0           | GOWbi    | onbekend           | 11                              | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| De Immenhorst (N316)     | 30     | Ulenpasweg                       | Elsepasweg                       | 1           | GOWbi    | onbekend           | 8                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| Lengelseweg (N816)       | 10     | De Immenhorst                    | Ulenpasweg                       | 1           | GOWbi    | onbekend           | 6                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| s-Heerenbergseweg (N816) | 20     | Ulenpasweg                       | grens bebouwde kom 's-Heerenberg | 0           | GOWbi    | onbekend           | 4                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| Doetinchemseweg          | 10     | grens bebouwde kom Loerbeek      | Lage Eltenseweg                  | 2           | GOW      | onbekend           | 5                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Beekseweg                | 20     | Lage Eltenseweg                  | grens bebouwde kom Kilder        | 1           | GOW      | onbekend           | 2                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Wilhelminastraat Didam   | 10     | N813                             | Drostlaan                        | 0           | GOWbi    | onbekend           | 0                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| Wilhelminastraat Didam   | 20     | Drostlaan                        | Willibrordusweg                  | 1           | ETWbi    | onbekend           | 17                              | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| Wilhelminastraat Didam   | 30     | Willibrordusweg                  | Bievankweg                       | 0           | GOWbi    | onbekend           | 8                               | ETW30    | ****           | **                     | **               |
| Langeboomsestraat        | 10     | Doetinchemseweg                  | Terborgseweg (N335)              | 5           | GOW      | 1330               | 9                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Dr. Hoegenstraat         | 10     | Terborgseweg (N335)              | Gendringseweg                    | 1           | GOW      | 923                | 2                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Gendringseweg            | 10     | Dr. Hoegenstraat                 | Eerlandsestraat (N813)           | 1           | GOW      | 1256               | 4                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Laakweg                  | 10     | Past. Meursstraat                | Meilandsedijk (N813)             | 1           | GOW      | onbekend           | 1                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |
| Zeddamseweg              | 10     | N316                             | Hooglandseweg                    | 1           | GOW      | onbekend           | 3                               | ETW60    | ****           | ****                   | *                |

39

196