

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



Werkboek voor het verblijfsgebied van de kernen op de flanken van de berg

Onderdeel van het iVVP Montferland 2012

DECEMBER 2012

Samenvatting

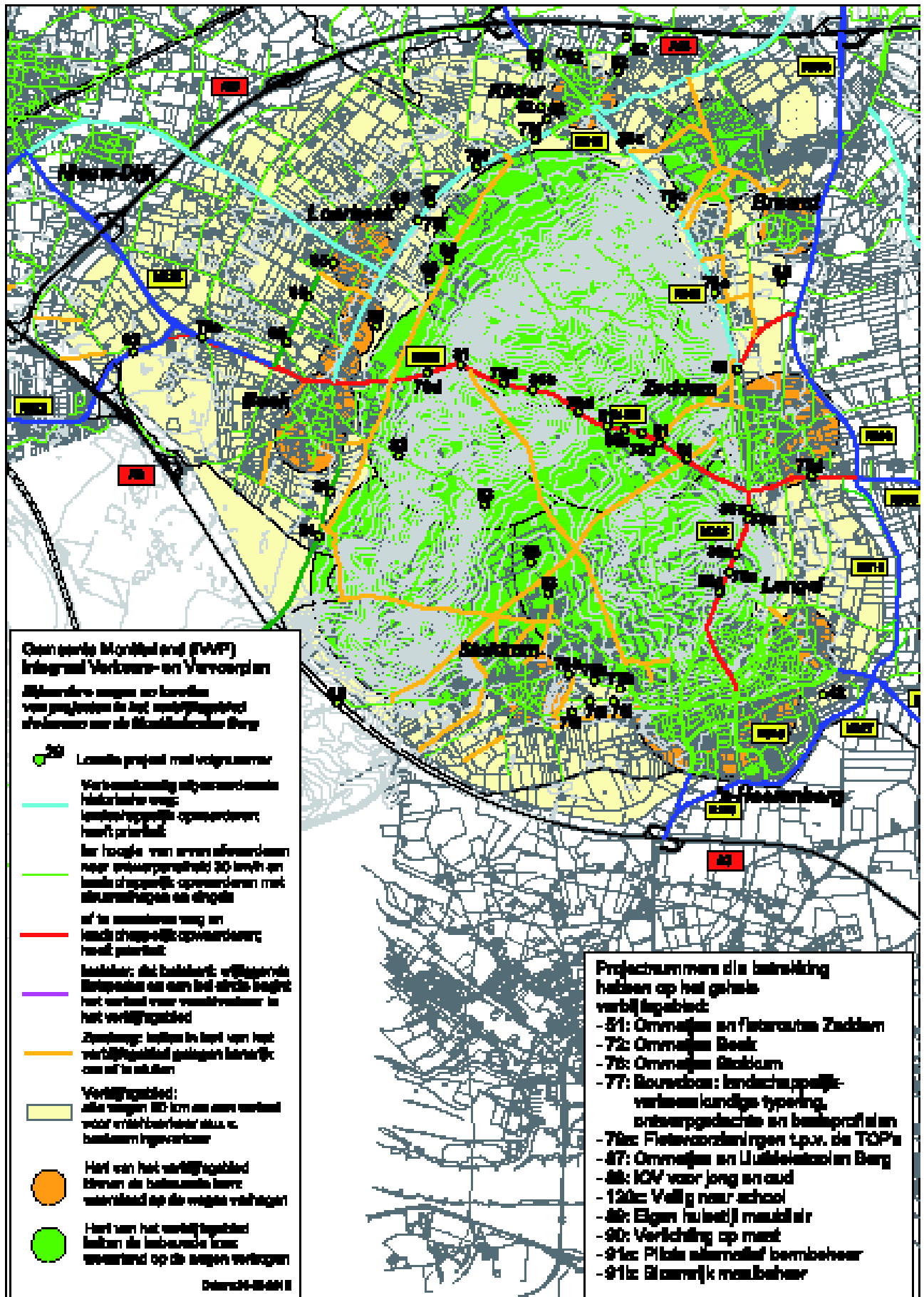
De gemeente Montferland heeft binnenkort een hoofdwegenet voor optimale bovenlokale bereikbaarheid. Daarbinnen liggen vijf ‘**sponzen**’, verblijfsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Eén van die **verblijfsgebieden** is het gebied met de kernen om de Montferlandse berg.

* Binnen deze spons geldt buiten de bebouwde kom een **maximumsnelheid** van 60 km/h en binnen de bebouwde kom 30km/h.

* De kernen en de berg worden gezien als **harten van de spons**. Daar vindt men een concentratie van straten, erven en voorzieningen danwel van bos en natuur. De inrichting van de weg moet daar ‘weerstand’ oproepen, net zoals de weerstand hoger wordt hoe verder je een spons indrukt. In die harten dienen de wegen zo ingericht te worden dat een **rustig rijgedrag** wordt uitgelokt.

* Binnen de kernen vormen de (soms) opnieuw in te richten **boulevards** en **dorpspromenades** veilige ontsluitingswegen van de woonwijken en het centrum. Binnen die gebieden geldt speciale aandacht voor de omgeving van scholen en andere voorzieningen. Veilige flaneerstraten en groene pleinen in het centrum van ‘s-Heerenberg zorgen voor toegankelijkheid én veiligheid.

* **Historische wegen** die verkeerskundig worden afgewaardeerd worden mooier en veiliger door landschappelijke opwaardering.



Overzichtskaart voorgestelde maatregelen buiten de bebouwde kommen voor het verblifsgebied van de Montferlandse berg
 Het overzicht van de maatregelen binnen de bebouwde kommen wordt per kern op een aparte overzichtskaart in hoofdstuk 4 getoond

In dit iVVP zijn de vragen, ideeën en voorstellen uit de ‘Meespraak’ (zie bijlage 1) en het overleg met interne - en externe klankbordgroep zo goed mogelijk verwerkt. Soms werden ze deel van de visie, vaak werden ze vertaald in concrete projecten in dit werkboek.

Ten geleide

De gemeente Montferland heeft 'Meer dan verkeer!' als het motto van dit integraal Verkeers- en Vervoersplan (iVVP) gekozen. Het verkeer is onderdeel van de leefomgeving en het landschap. Die zijn bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van onze gemeente. Velen hebben belang bij aantrekkelijke kernen die, naast mogelijkheden voor een vitale economie, rust en ruimte bieden.

Dit iVVP voor Montferland heeft een compacte overkoepelende visie waarin een hoofdwegennet en vijf verblijfsgebieden worden onderscheiden. Voor de vijf verblijfsgebieden is een uitgebreide vertaling van die visie in een eigen werkboek opgesteld.

Belangrijk was de bijdrage van een interne en externe klankbordgroep en de wijk-, dorps- en stadsraden en de bewoners die hebben gereageerd via de Meespraak. Zij hebben meegewerkt aan de totstandkoming van het iVVP. Zij zijn op meerdere momenten in het planproces betrokken. Alle ideeën zijn afgewogen, maar ze zijn niet allemaal in dit plan meegenomen. Het iVVP biedt namelijk lang niet altijd pasklare oplossingen, maar eerder handreikingen om het verkeer integraal onderdeel te laten worden van alle plannen die voor de openbare ruimte in de gemeente worden gemaakt.

Het verkeer raakt immers aan vrijwel alle beleidsvelden binnen onze gemeente. Dit iVVP is zo opgesteld dat het ons de mogelijkheid biedt om met het verkeer optimaal in te spelen op planprocessen in het kader van al die beleidsvelden. Dat vereist een creatieve en open benadering van zowel burgers, politiek als ambtenaren. Samen kunnen wij de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en omgevingskwaliteit van onze gemeente stimuleren.

De werkboeken zijn geschreven om te gebruiken als richtlijn bij herinrichtingen en reconstructies. De artist impressions die in de werkboeken staan geven een beeld van een mogelijke inrichting of denkrichting en zijn bedoeld als inspiratiebron voor de ontwerper van de openbare ruimte.

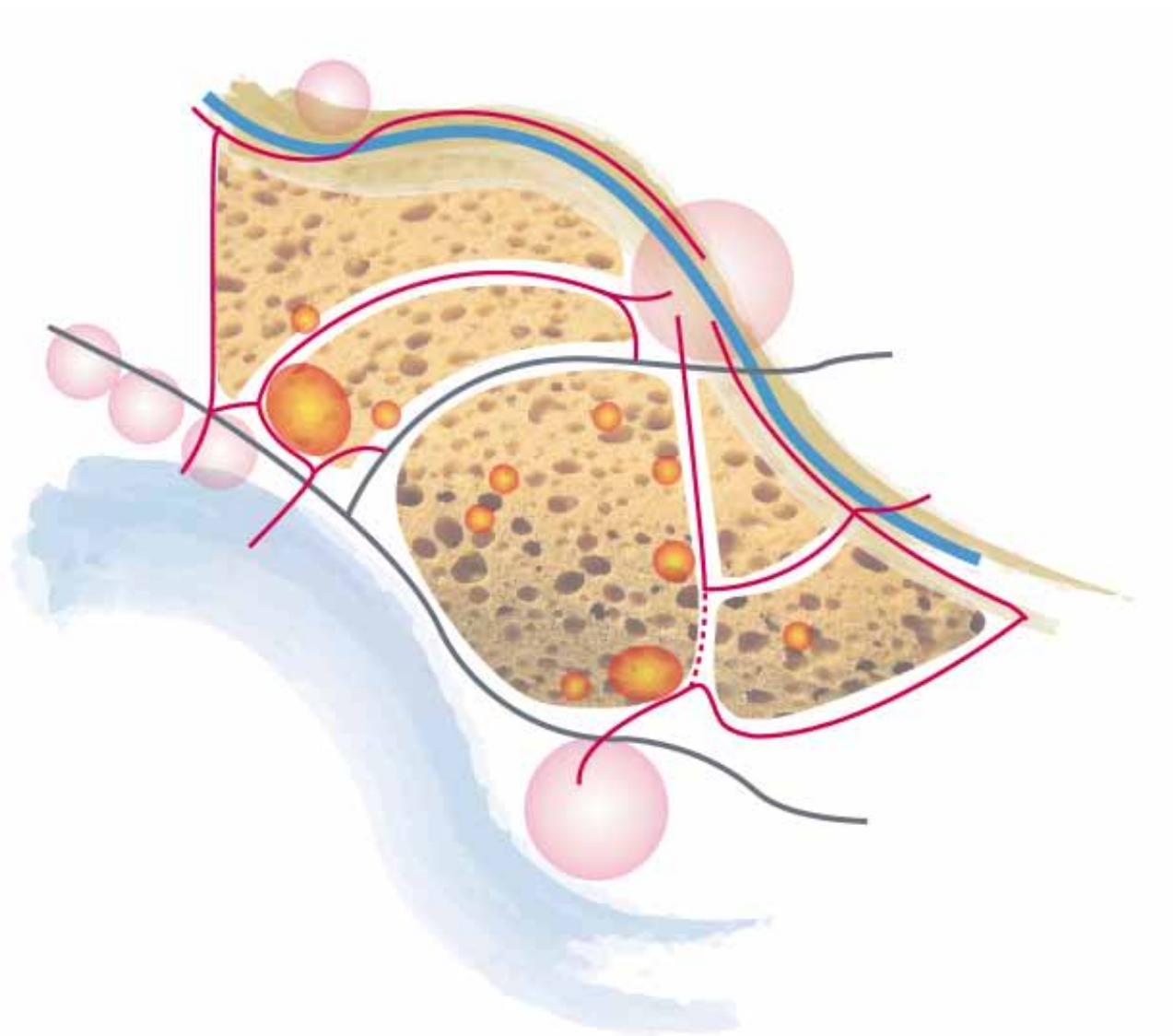
Wanneer concreet wordt overgegaan tot realisatie, zullen de plannen worden gepresenteerd aan de betreffende wijk of dorpsraad, aanwonenden en direct betrokkenen

Inhoud

Samenvatting met overzichtskaart	2
Ten geleide	5
1 Inleiding	9
1.1 Verblijfsgebied Montferlandse Berg in het iVVP	9
1.2 Elk verblijfsgebied zijn eigen werkboek	9
1.3 Opzet en werkwijzer op drie schaalniveaus	9
2 Sluit aan bij de regionale iVVP-visie: verblijfsgebied binnen hoofdwegennet!	10
2.1 Veilig door het verblijfsgebied	10
2.2 Snelheidsregime met menselijke maat	10
2.3 Handhaven én stimuleren	11
2.4 Stem weg af op landschap	11
3 Versterk verblijfsfunctie van wegen door dorpen, wijken en langs erven!	12
3.1 Montferland: ruimte voor rust	12
3.2 Waardeer af en waardeer op	12
3.3 In de kern: deel de ruimte waar het kan...	13
3.4 maar scheiding waar het moet	13
4 Zorg voor draagvlak in projecten!	14
4.1 Mooi en veilig in de kern 's-Heerenberg	15
4.1.1 Groene pleinen in het centrum	15
4.1.2 Functionele straten in het centrum	16
4.1.3 Flaneren over de wallen	16
4.1.4 Aanvoerroutes bedrijven en parkeren in centrum	17
4.1.5 Parkeren en langzaam verkeer in boulevards	17
4.1.6 De wijken: allereerst verblijfsruimte	19
4.1.7 Euregionaal bedrijventerrein en de uitbreiding ervan	22
4.1.8 Uitbreiding TOP-lokaties en parkeren campers	22
4.2 Mooi en veilig in de kern Lengel	23
4.2.1 Hagen in het hart van lengel	23
4.2.2 Ommetjes en uitkijkstoelen bij de Bengel	23
4.3 Mooi en veilig in de kern Zeddum	24
4.3.1 Wegen verankeren Zeddum in het landschap	24
4.3.2 <i>Shared Space met veilige plinten in de boulevard</i>	24
4.3.3 Historisch profiel voor oostelijke hartlijn van Zeddum	26
4.3.4 <i>Gerrit Varwijkplein</i> : Shared Space met veilige haven	26
4.3.5 Een meent voor de molen	27
4.3.6 De wijken: allereerst verblijfsruimte	28
4.3.7 Ommetjes en fietsroutes	29
4.3.8 Zeddum bordenvrij	29
4.4 Mooi en veilig in de kern Braamt	30
4.4.1 Langs de bomen in de buidel	30
4.4.2 Veilige plinten binnen robuuste groenstructuur	30
4.4.3 Landbouwroutes	31
4.4.4 Ronde en Langestraat: krans en erehaag dorp	32
4.4.5 <i>Rem en leidt het verkeer bij de entrees</i>	32
4.4.6 De wijken: allereerst verblijfsruimte	33
4.4.6 Achterommetjes over kerkepad en hofpad	33
4.5 Mooi en veilig in de kern Kilder	34

4.5.1	Hoofdstraat: Shared Space met veilige plinten	34
4.5.2	Maak van rotonde deel van dorpsbrink	36
4.5.3	Ommetjes langs erven en hagen	37
4.5.4	De wijken: allereerst verblijfsruimte	37
4.6	Mooi en veilig in de kern Loerbeek	39
4.6.1	Een veilig hart voor Loerbeek	39
4.6.2	Loerbeekse achterommetjes	39
4.6.3	Haal parels naar de weg	39
4.6.4	St Jansgildestraat/Doetinchemseweg	40
4.7	Mooi en veilig in de kern Beek	42
4.7.1	Shared Space met veilige plinten in hart van Beek	42
4.7.2	<i>Rustig door de St Martinusstraat</i>	43
4.7.3	Een grote brink in het noorden	44
4.7.4	De wijken: allereerst verblijfsruimte	44
4.7.5	Ommetjes door het landschap	45
4.7.6	Sint Jansgildestraat	45
4.8	Mooi en veilig in de kern Stokkum	46
4.8.1	Versterk veilige stoepen en plinten met bomen	46
4.8.2	Brinkjes als overgang naar het dorps verblijfsgebied	46
4.8.3	Ommetjes	47
4.9	Bouwdoos met landschappelijk verkeerskundige typering en ontwerpgedachte voor wegen en paden inclusief basisprofielen	48
4.10	Herinrichting Historische wegen	48
4.10.1	Af/opwaardering Drieheuvelenweg	48
4.11	Fietspaden	49
4.11.1	Zuidermarkweg naar Matjeskolk	49
4.11.2	<i>N335 over de berg</i>	49
4.11.3	Fietsknooppuntensysteem	49
4.11.4	Peeskesweg	50
4.11.5	Eltenseweg	50
4.11.6	ATB-ers én voetgangers over het viaduct	50
4.12	Verkeer van mensen en verkeer van dieren	50
4.13	Ommetjes en uitkijkstoelen	50
4.14	iOV voor jong en oud	51
4.15	Veilig naar school	51
4.16	Een eigen huisstijl voor het meubilair	51
4.17	Verlichting waar en wanneer het moet	51
4.18	Samenwerken voor alternatief bermbeheer	52
4.18.1	Bloemrijk maaibeheer vergevingsgezinde bermen	52
4.19	Zuinig op de zandwegen	53
<i>Bijlage 1. Overzicht lokaties waar Meespraak-acties betrekking op hebben</i>		54
<i>Bijlage 2. Overzicht maatregelen ten behoeve van jaarplanning</i>		55

In dit iVVP zijn de vragen, ideeën en voorstellen uit de ‘Meespraak’ (zie bijlage 1) en het overleg met interne - en externe klankbordgroep zo goed mogelijk verwerkt. Soms werden ze deel van de visie, vaak werden ze vertaald in concrete projecten in dit werkboek.



Schematische weergave van het hoofdwegennet in de gemeente Montferland. Dit netwerk maakt dat de gemeente zeer goed ontsloten is: gemotoriseerd verkeer kan vanaf iedere plek in de gemeente binnen enkele minuten naar het hoofdwegennet rijden. Binnen de mazen van de netwerk liggen binnen de gemeente vijf (delen van) gebieden waar in de visie van het iVVP de verblijfsfunctie voorop staat. In het midden ligt het verblijfsgebied van de Montferlandse berg met op haar flanken een kring van kernen: het stadje 's-Heerenberg en de buurtschappen en dorpen Lengel, Zeddam, Braamt, Kilder, Loerbeek, Beek en Stokkum.

1. Inleiding

1.1 | Verblifsgebied Montferlandse berg in het iVVP

De gemeente Montferland heeft - zeker als de doortrekking van de N316 en de zuidelijke rondweg Didam zijn gerealiseerd - een hoofdwegennet dat voor een optimale bereikbaarheid zorgt. Daarbinnen liggen vijf 'sponzen': verblifsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Eén van die verblifsgebieden bestaat uit de Montferlandse berg met op haar flanken het stadje 's-Heerenberg en de buurtschappen en dorpen Lengel, Zeddam, Braamt, Kilder, Loerbeek, Beek en Stokkum. Via insteekwegen kan men vanaf het hoofdwegennet zo'n spons binnengaan, maar volgens de visie van dit iVVP dient de inrichting van de wegen ervoor te zorgen dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer omlaag gaat. De insteekwegen zorgen er wel voor dat de belangrijke verkeersaantrekkende lokaties en het hoofdwegennet goed met elkaar verbonden zijn.

Binnen de verblifsgebieden is een landschappelijke zonering te herkennen. In de verschijningsvorm van de wegen en de elementen erlangs komt de karakteristiek van die verschillende landschapszones tot uiting. In het midden van dit verblifsgebied lopen de wegen door de bossen op de berg. Eromheen ligt een zone met hellingen die vanouds als akker in gebruik zijn. Daaromheen ligt een ring van wegen en dorpen, die ieder weer op een andere manier aan een ring van broekontginningen onder aan de berg liggen. Het verschil in landschappelijk-verkeerskundige karakteristiek biedt tal van kansen om de inrichting van die wegen - samen met aanwonenden - mooier en veiliger te maken. Daarbij verdienen de historische kernverbindingswegen - die deels ook door de kernen lopen - extra aandacht. Veelal dienen juist die verkeerskundig te worden afgewaardeerd en daarmee kunnen ze landschappelijk worden opgewaardeerd.

1.2 | Elk verblifsgebied zijn eigen werkboek

Als brug tussen de visie van het iVVP en de uitwerking ervan in projecten bevat dit iVVP voor elk van de vijf verblifsgebieden 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 projecten.

1.3 | Opzet en werkwijzer op drie schaalniveaus

Het iVVP richt zich op het functioneren van het bestaande en toekomstige wegennet op 3 niveaus: een landschappelijk-verkeerskundige visie, een landschappelijk-verkeerskundige wegtypering en landschappelijk-verkeerskundige maatregelen.

In hoofdstuk 2 van dit werkboek wordt ingegaan op de benadering van verblifsgebied 'spons van kernen rond de berg' binnen de landschappelijk-verkeerskundige visie van het iVVP.

In het volgende hoofdstuk wordt ingezoomd op de aanpak van verschillende typen wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom binnen dat verblifsgebied. In hoofdstuk 4 komen we tot het niveau van de concrete maatregelen die zoveel mogelijk in projecten zijn vertaald. Daarbij zijn ook de voorstellen die via de Meespraak en de workshops met betrokkenen naar voren kwamen, verwerkt.

2. Sluit aan bij regionale iVVP-visie: verblijfsgebied binnen hoofdwegennet!

2.1 | Veilig door het verblijfsgebied

Het iVVP is erop gericht om de verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden te verhogen door doorgaand vrachtverkeer en sluijverkeer 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 lokaties 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 door kruisen van het verblijfsgebied voor sluijverkeer onaantrekkelijk.

Daarnaast dienen vrijliggende fietspaden langs 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.

In principe geldt binnen het verblijfsgebied een vrachtverkeerverbod, behoudens bestemmingsverkeer natuurlijk. Zo'n verbod levert een enorme winst voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid op en kan misschien ook een besparing in het onderhoud van wegen opleveren.

2.2 | 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 in sommige delen, 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.

Fietsen wordt gestimuleerd door het hinderlijke verkeer uit de verblijfsgebieden te weren en tegelijk de inrichting van de wegen veiliger en aantrekkelijker te maken

2.3 | 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.

2.4 | Stem weg af op landschap

Dit verblijfsgebied heeft een kenmerkende landschappelijke opbouw met vier zones:

- Bovenop de berg een bosgebied met hier en daar steile hellingen en naast enkele verharde wegen (zoals de Peeskesweg) veel onverharde paden. Delen van dit natuurgebied worden bewust beperkt toegankelijk gehouden om de natuur hier rust te garanderen.
- Daaromheen ligt op de hellingen bij de dorpen een ring van akkers of essen. Weggetjes als de Boterweg en de Oude Eltenseweg zijn onverhard. De N355 loopt deels door het bos en deels over de hellingen.
- Daaromheen ligt de ring van dorpen wegen in de kernen en met historische wegen in en tussen de dorpen en het stadje 's-Heerenberg, bijvoorbeeld de Sint Jansgildestraat. De sfeer en het uiterlijk van die nederzettingen wordt bepaald door de glooiende hellingen en de uitzichten op de berg.
- Daar weer omheen ligt een zone onderlangs de berg met van nature natte gronden: de broekontginningen met wegen als de Kerkhuisstraat die veel elzen en wilgen in de berm heeft.

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 tegengaat. Daarnaast bieden de karakteristieke landschapselementen allerlei middelen om een meer verantwoord rijgedrag met lagere snelheden te stimuleren (zie 4.9).

Dit betekent bijvoorbeeld dat in de bermen van de wegen door de bossen op de berg boomgroepen en eikenstruwelen en struikheide het beeld kunnen 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 groen-onderhoud 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 dure verkeerstechnische maatregelen achterwege te laten.

Deze aanpak is kenmerkend voor het integrale karakter van het iVVP.

3. Versterk de verblijfsfunctie van wegen door dorpen, wijken en langs erven

3.1 | 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 inspeelen 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. 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 dorpelingen 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.

3.2 | 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 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 Drieheuvelenweg vanaf Zeddam, de Sint Jansgildestraat en de historische wegen tussen Zeddam en Kilder, Braamt, Beek en Loerbeek in aanmerking.

De boulevards en dorpspromenades zijn ontsluitingsstraten voor het autoverkeer.

In dit iVVP zijn het ook snelle comfortabele routes voor het langzaam verkeer.

3.3 | 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 dorpelingen 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 aange-merkt 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. 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 overall 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.

3.4 | ... 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 langzaamverkeer (o.a. fietsers en voetgangers) aangebracht, of versterkt. Minimaal betekent dit het aanbrengen van fiets-suggestiestroken, maar beter is het naar een inrichting van hoge kwaliteit te streven met een minder verkeerskundige uitstraling.

In de grotere kernen Didam, 's-Heerenberg en Zeddam worden ze boulevards genoemd en in de kleinere heten ze dorpspromenades 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 '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.



referentiebeeld voor een flaneerstraat met veilige stoepen en parkeren dat niet het beeld bepaalt

door in deze situatie de goot voor de boom iets naar voren te leggen ontstaat een variant met een asymmetrisch profiel (zie ook 4.1)

4. Zorg voor draagvlak in projecten!



voorstellen uit het GSP voor een inrichting van het pleintje voor de kerk die op Shared Space is geïnspireerd

4.1 | Mooi en veilig in de kern 's-Heerenberg

4.1.1 | Groene pleinen in het centrum [36]

Het historische centrum is aantrekkelijk voor veel toeristen, maar er zijn ook allerlei gebouwen met openbare functies voor de inwoners van de gemeente zelf te vinden.

Verspreid door het centrum liggen kleine en grotere pleinen die vroeger natuurlijk knooppunten in het maatschappelijk leven waren. Tegenwoordig voert op deze pleinen de verkeersfunctie te veel de boventoon. Deze ruimtes zijn zeer bepalend voor de sfeer in het centrum.

In het GSP wordt voorgesteld om in het centrum juist deze pleintjes als basis te nemen voor de groenstructuur van het centrum. In dit iVVP wordt voorgesteld om de verkeerskundige inrichting daaraan volgend te maken. Dat is vaak niet gebruikelijk. Meestal worden eerst de wegen voor het gemotoriseerd verkeer, parkeerplaatsen en andere verkeerskundige elementen een plek gegeven op het plein. Daarna wordt dan pas de restruimte ontworpen om aansluiting bij de bebouwing te bewerkstelligen.

In dit iVVP wordt voorgesteld om het om te draaien: reserveer eerst een ruime zone voor de bebouwing met historische bebouwing, winkels en andere voorzieningen voor de langzame verkeersdeelnemers. Deze 'langzame plinten om het plein' worden door (in de toekomst) monumentale solitaire bomen afgeschermd van het midden van het plein. Als daarvoor de ruimte is kan dit een dubbele bomenrij zijn. Als er ruimte genoeg is kunnen onder deze bomen (blauwezone) parkeerplaatsen worden opgenomen.

De middenruimte wordt in de bestrating of verharding als één geheel ingevuld. Slechts door geringe kleurverschillen kan eventueel iets van een rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer worden aangegeven. Op deze wijze worden de principes van Shared Space op de middenruimte toegepast terwijl in de plint achter de bomen een duidelijke veilige ruimte voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers gecreëerd wordt. In de Meespraak bleek hier grote vraag naar.

De inrichting van de plinten moet ruim zijn en bij uitstek ook geschikt voor mensen met een rollator of kinderwagen. Door de plint soms - afhankelijk van de vorm van het plein - wat breder te maken komt er ook ruimte voor terrasjes.

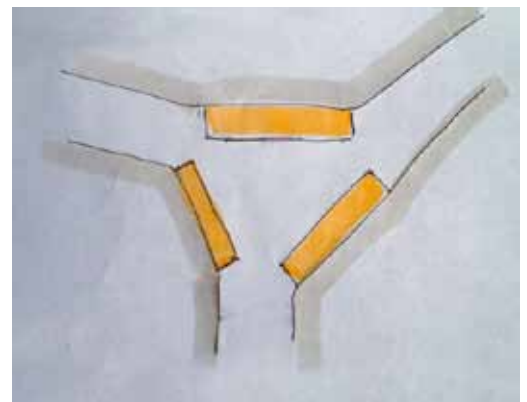
Zet deze shared-space-inrichting-met-langzame plint door in de gehele binnenstad. Maak zo van de kruispunten sfeervolle pleintjes, groene oases, in het historische centrum. Leg juist hier de nadruk op de historische uitstraling en de verblijfsfunctie. Voor de totale openbare ruimte in de historische binnenstad dient een ontwerp van hoge kwaliteit te worden opgesteld. Besteed hier ook veel zorg aan de bestrating. Daarbij zal juist hier voor natuursteen en gebakken materialen moeten worden gekozen.

Bijvoorbeeld het plein voor de St Pancratiuskerk en het oude gemeentehuis is, ondanks alle goede bedoelingen, versnipperd ingedeeld en vooral gericht op autoverkeer: straat om op te rijden, stoep om op te lopen, rotondetje, paaltjes, boomspiegels met mahonia, esdoorns, lantaarnpalen, verkeersborden en een terras.

Een 'Shared Space' inrichting met, indien mogelijk een paar lindes ipv de huidige bomen zou het plein een veel vriendelijker uitstraling geven. Het terras en de monumentale bebouwing bieden al meer dan voldoende informatie. Laat de ruimte spreken en wees zeer terughoudend met paaltjes en borden.



1. Denk alles weg behalve de gevels van het plein



2. Maak eerst ruimte voor de langzame plinten



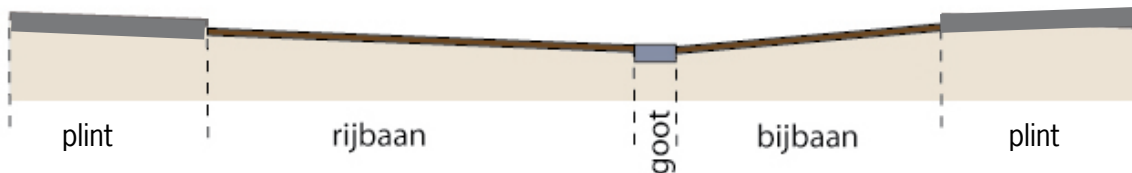
3. Zoom af met bomen daaronder o.a. parkeren



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

4.1.2 | Functionele straten in het centrum [37]

De straten in het middeleeuwse stadshart hebben een smal profiel. Juist de smalle straatjes met veel bestraat oppervlak zijn typerend. Zo vormen de smalle straten de functionele verbindingen tussen de groene oases op de pleintjes en de andere delen van de stad en omgeving.



schets van een asymmetrisch profiel waarbij de weg tussen de plinten met behulp van een goot is opgedeeld in een rijbaan van 3 - 4 meter breed en een bijbaan van 2-3 meter breed. De bijbaan kan gebruikt worden voor passeren en parkeren, maar kan afhankelijk van de situatie ook voor andere doelen gebruikt worden

Het biedt de ruimte om de plinten van de pleintjes over te laten gaan in brede stoepen, of plinten voor de bebouwing langs. De begrenzing van de plinten kan gevormd worden door een simpele goot. Als de straat breed genoeg is kan in de bestrating een smalle en een brede baan worden opgenomen. In dit asymmetrisch profiel is de brede baan is dan net genoeg voor twee auto's om elkaar voorzichtig te passeren. De smalle baan kan dan een strook voor passeren en parkeren worden, maar dit mag niet ten koste gaan van de stoepen.

4.1.3 | Flaneren over de wallen [38]

De gronden direct om Huis Bergh en die ten westen daarvan horen onverbrekkelijk bij het monumentale kasteel. Onderhoud de paden met de hagenstructuur.

Mocht het oude gemeentehuis van Bergh een andere functie krijgen dan zal het het aantal benodigde parkeerplekken wellicht flink verminderen. Een parkeeronderzoek moet uitwijzen of het parkeren onder bomen bij Huis Bergh weg kan. Dat zou dé kans bieden om Huis Bergh stijlvoller op het centrum te laten aansluiten. Het 'blik' onder de bomen om de gracht dient dan plaats te maken voor gazon.

Naast restaurant 'de Snor' en bij de aansluiting aan de Slotlaan verdient de aansluiting op de prachtige wandeling over de slotwal van Huis Bergh een flinke opknappbeurt. Deze route is essentieel voor de aantrekkelijkheid van het stadje!

met gras in plaats van blik onder de bomen komt Huis Bergh beter uit!

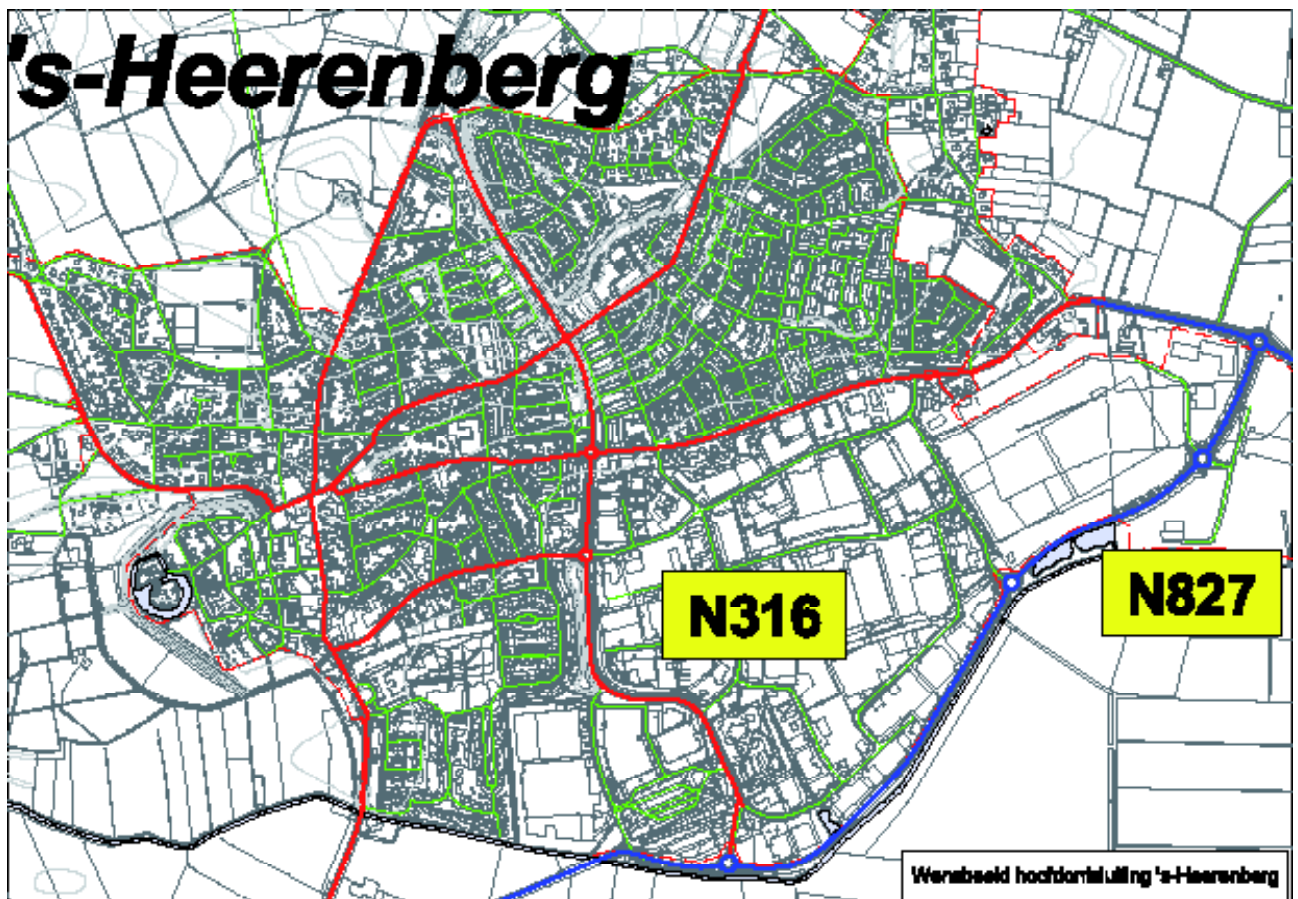


Uitwerking van de projectvoorstellen in dit werkboek zal steeds maatwerk moeten zijn

4.1.4 | Aanvoerroutes bedrijven en parkeren in centrum [39]

De wegen in het historische centrum van s'-Heerenberg zijn eigenlijk niet geschikt voor zwaar vrachtverkeer. Bevoorrading van bedrijven is evenwel toch nodig. Vandaar dat in het Masterplan 's-Heerenberg voorstellen worden gedaan om de verkeerskundige structuur op een logische wijze te versterken. In noord-zuid richting gaat het om de as Zeddamseweg-Klinkerstraat-Emmerikseweg. In oost-west richting gaat het om de Lengelseweg-Molenpoortstraat.

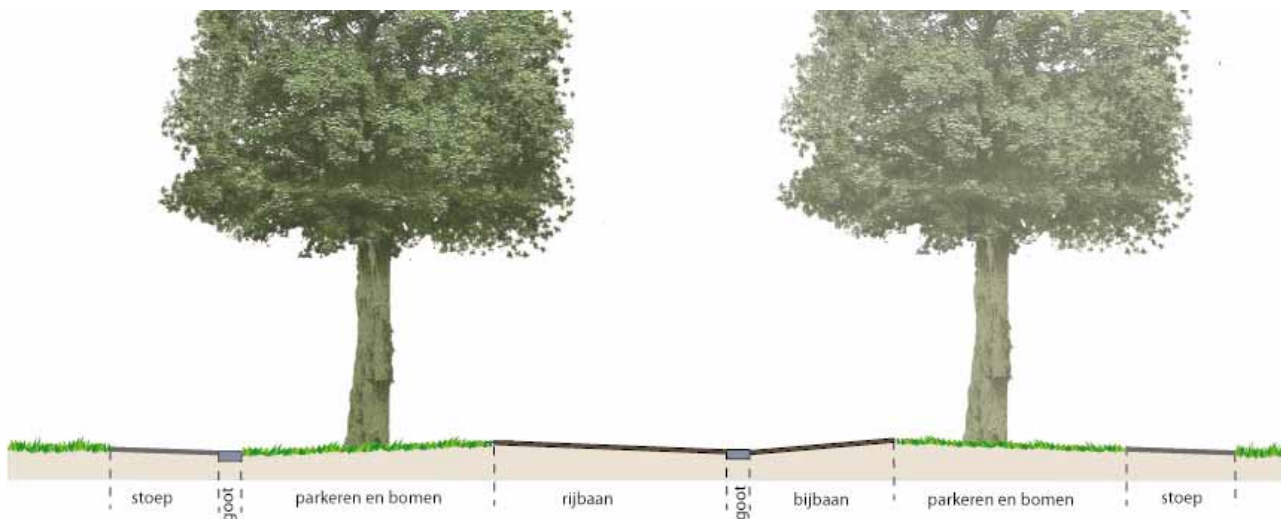
Door herintroductie van tweerichtingenverkeer op de Molenpoortstraat kan de oos-west-verbinding doorgetrokken worden naar de Slotlaan. Op deze wijze ontstaat er in samenhang met de Immenhorst (noord-zuid) en de Plantsoensingel-Zuid (oost-west) een logische ruit als hoofdstructuur in 's-Heerenberg als aanvoerroutes voor de bedrijven en parkeerterreinen. Ondanks de kwetsbaarheid van de historische wegen levert dit voorstel de minste schade en overlast.



4.1.5 | Parkeren en langzaam verkeer in boulevards [40]

Het centrum van 's-Heerenberg heeft - zeker op hoogtijdagen een gebrek aan parkeerplaatsen. Doordat het snelheidsregime op alle wegen in de bebouwe kom afgewaardeerd wordt van 50 naar 30 km/h en het doorgaand verkeer door aanpassingen in het hoofdwegennet zal afnemen kunnen veel bredere wegen heringericht worden. Vaak zal dat zelfs noodzakelijk zijn om de inrichting aan te passen aan het snelheidsregime. Dat maakt het mogelijk om deze wegen om te vormen tot boulevards met speciale ruimte voor het langzaam verkeer, maar ook voor functies als parkeren! Als deze boulevards via aantrekkelijke routes verbonden worden met het historische centrum hebben mensen die daar parkeren

in rood staan de wegen aangegeven die hoofdonsluitingswegen in 's-Heerenberg zijn en in de visie van het iVVP tot boulevard dienen te worden ontwikkeld met - op termijn - een maximumsnelheid van 30 km/h



met bovenstaand profiel kan de Emmerikseweg een functionele en waardige entree van het historische stadje worden

al het gevoel dat ze in historisch 's-Heerenberg zijn aangekomen op het moment dat ze de auto op zo'n boulevard parkeren.

In de boulevard kunnen varianten van het asymmetrisch profiel ook toegepast worden waarbij de bijbaan gebruikt kan worden voor passeren, maar ook voor andere doelen. Als er ruimte is, zoals nu nog bij de Emmerikseweg kan het profiel nog verbreed worden met tussen de rijbaan en/of de bijbaan en de stoep een extra baan voor dwarsparkeren onder de bomen.

Emmerikseweg [40a]

Het beste voorbeeld hiervan is wellicht de Emmerikseweg tussen de brug op de grens en de OudstePoortstraat. Door hier in het midden een smallere rijstrook te maken met aan beide zijden een dubbele laanbeplanting met parkeerplaatsen eronder geef je het centrum aan deze kant allure en los je meteen een groot deel van het parkeerprobleem op.

Als hoogtepunt in deze boulevard kan in de plannen wellicht voor Gouden handen een pleinvormige ruimte worden ingepast.

Slotlaan, Zeddamseweg [40b]

Ook een versmalling van de rijbaan van deze wegen geeft ruimte voor een robuuste beplantingsstructuur met parkeerplaatsen die meteen een veilige stoep voor de bebouwing oplevert.

Immenhorst [40c]

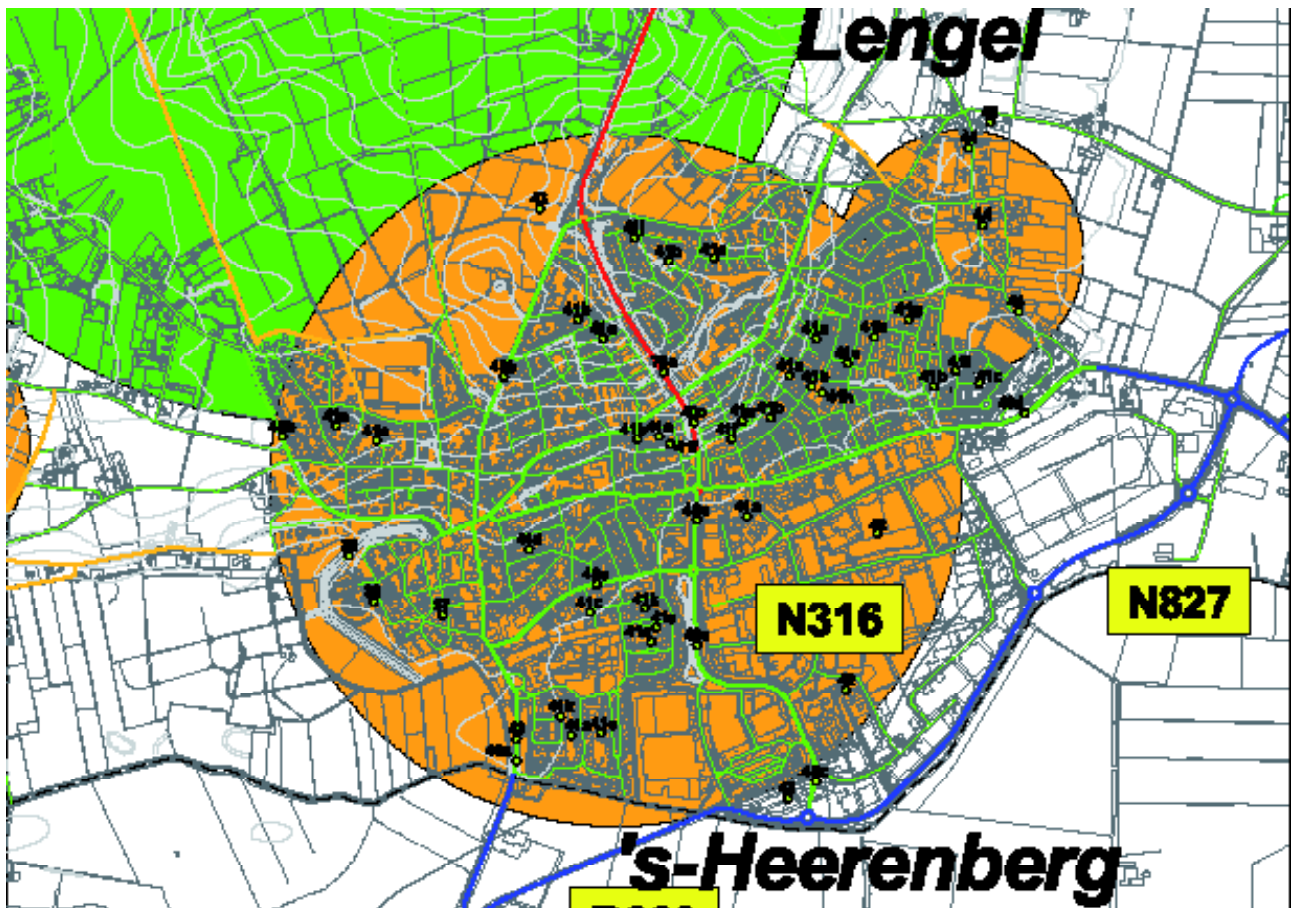
De Immenhorst is op dit moment een brede weg die vrijwel alleen voor het gemotoriseerd verkeer gebruikt wordt. Het is een brede asfaltbaan op 300-400 meter afstand van het centrum. Herinrichting van deze asfaltbaan wordt mogelijk nu de gemeente besloten heeft met dit iVP de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km/h en er door het doortrekken van de N316 het doorgaand verkeer over de Drieheuvelenweg en Immenhorst sterk zal afnemen.

De Immenhorst ligt nu wel redelijk ver van het centrum, maar als Plantsoensingel-Zuid en de Lengelseweg tot aantrekkelijke routes worden heringericht, wellicht ook met parkeermogelijkheden hoeft dat geen probleem te zijn om ook de Immenhorst in het parkeerplan te betrekken. Het Stadspark achter Gouden Handen waar festival worden gehouden is vanaf de Immenhorst niet ver lopen.

Lengelseweg [40d]

Hiervoor werd al aangeduid dat deze weg tussen de heksenrotonde en het centrum ook het karakter van een boulevard kan krijgen om het langzaamverkeer naar het centrum een aangename route te geven. Ten oosten van de heksenrotonde dient de weg stevig heringericht te worden om de weg het uiterlijk te geven van een weg waar men maximaal 30 km/h dient te rijden. Voor een stevige parkachtige strook zijn al aanzetten in het profiel. Het kan een prachtige langzaamverkeerroute opleveren die aansluit op routes in het buitengebied.





Plantsoensingel-Zuid [40e]

Ook deze kan tot boulevard met parkeermogelijkheden worden omgevormd. Het kan een belangrijke route worden naar het Stadspark.

Overzichtkaart met de projecten binnen de beboude kom van 's-Heerenberg en Lengel zoals ze in 4.1 worden genoemd. De nummers komen overeen met de overzichtstabel in bijlage 2..

4.1.6 | De wijken: allereerst verblijfsruimte [41]

De verkeerskundige invloed op de openbare ruimte in de wijken dient zich naar een rustig dorps of historisch beeld te voegen. Dat betekent dat de ruimte voor het langzaam verkeer leidend moet zijn voor de wijze waarop het verkeer door de wijken gaat. Het verkeer is immers maar één van de openbare functies, naast speelplaatsen, bankjes etc. Auto's zijn hier 'te gast'. Het verkeer is hier maar één van de openbare functies.

Voor de kleine overhoekplantsoentjes die iedere wijk langs parkeerplekken en dergelijke heeft, wordt voorgesteld om ze bij herinrichtingen zo veel mogelijk te verwijderen. Die kunnen beter bij de stoepen worden gevoegd. Pas groen toe om juist de ruimte voor het langzaam verkeer genoeg veilig af te zomen.

Elke wijk in 's-Heerenberg is anders en heeft een eigen karakteristiek. Bouw daar op voort, sluit aan bij het gebruik en gebruik het GSP om te zien welke groenelementen typerend zijn voor de specifieke wijk en probeer ze in te zetten bij herinrichtingen van de straten en pleintjes in de wijken. Pas hier ook groen toe om de ruimte voor het langzaam verkeer genoeg veilig af te zomen. De route voor het gemotoriseerd verkeer dient ondergeschikt te zijn aan de verblijfsruimte.

Als de straat breed genoeg is kan in de bestrating een asymmetrisch profiel met een smalle en een brede baan worden opgenomen. De brede baan is dan net genoeg voor twee personenwagens om elkaar voorzichtig te passeren. Op de smalle baan kunnen passeer- en parkeerplaatsen worden opgenomen, maar deze mogen niet ten koste gaan van de stoepen.

Er kunnen drie typen straten worden onderscheiden die ieder op en andere manier kunnen worden aangepakt. Soms komen in één wijk

twee typen voor:

* *voortuinstraten* [GSP: 17, 18, 19, 20, 21, 24] **[41a]**

Zorg allereerst voor een flinke stoep langs de voortuinen zonder hindernissen voor het langzaam verkeer. Lantaarns en ander wegmeubilair buiten de stoep houden, of aan de rand ervan.

Parkeerplaatsen dienen ook buiten de stoepen te worden gehouden. Als daardoor de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer te smal is om een ander voertuig te passeren, dan dient dat opgelost te worden met passeerplekken en niet door de stoepen te versmallen.

* *parkstraten* [GSP: 19.20, 21, 22, 23] **[41b]**

Het beeld bij de 'parkstraten' is veel particulier groen op de erven en beplanting in de openbare ruimte bomen in ruim gazon. Koppel de langzaam verkeersruimte aan die gazons.

* *nieuwe dreven* [GSP: 20, 22, 23, 24] **[41c]**

In de moderne wijken is functie van de openbare ruimte een multifunctionele geworden: zo breed mogelijke groenstroken met daarin wadi's, speelplaatsen etc. Koppel de langzaamverkeerroute aan die groenstroken.



Zwarte Kolkseweg; aan de rand van het bos



de Bongerd

Van Klinkerstraat tot Kostverloren [41d]

Hier bij herinrichting verblijfsfunctie versterken. Een kleine overhoek (brink) is een wijkparkje geworden: een stukje groen waar aanwonenden kunnen verpozen. Waarom niet ook het strookje Schoolstraat tussen Mariabasisschool afsluiten en speelplaats aan dit parkje koppelen?

Aan beide zijden van de Stokkumseweg [41e]

De Stokkumseweg en de Peeskesweg hebben al sinds lange tijd bebouwing, al is die in de loop van de decennia steeds dichter geworden. De structuur van deze wijk wordt voor een groot deel bepaald door de particuliere tuinen langs smalle straten. Met enkele bomen kan hier - in aanvulling op de recente herinrichting van de straat bij werkzaamheden - een multifunctionele verblijfsruimte gestalte krijgen.

Aan beide zijden van de Drieheuvelenweg [41f]

Opvallend zijn hier de flatgebouwen die op ruime afstand van elkaar tegen de helling staan, elk met een brede strook gazon eromheen als veilige verblijfsruimte. De straatjes ten westen van de Maria van Nassaulaan zijn aan herinrichting toe. In de Bloemenbuurt en de buurt langs de Hugenhpothstraat is sprake van dichtere bebouwing. Laat hier de particuliere tuinen het beeld bepalen. Met enkele bomen kan - in het kader van toekomstige herinrichting van deze straten bij werkzaamheden - een multifunctionele verblijfsruimte gestalte krijgen.



flats ten oosten van de Drieheuvelenweg

De Hangaarts en Chamaven[41g]

Aan de noordzijde bevindt zich een fietspad. Zorg voor goede aansluitingen op fietsroutes in de omgeving.

Op de wegen door de Hangaarts en Chamaven wordt volgens het wijkplatform veelal (door eigen bewoners) te hard gereden. Geef deze wegen zo mogelijk een parkachtige inrichting met een smallere rijbaan en meer mogelijkheden voor langzaamverkeer.

Verjong het hart van 's-Heerenberg-Oost [41h]

De zone met school, kerk en supermarkt ten westen van de Hangaarts tussen de Bongerd en de Professor van der Leeuwstraat vraagt om een nieuwe inrichting. De plantsoenen en perken hebben hun beste tijd gehad. Voeg de vele kleine perkjes daarbij samen tot grotere stroken met openbaar groen en verblijfsruimte.

De Kornhorst en de Kapelhoek: leilinde [41i]

Koester in de wijk de inrichtingskeuze en -visie maar neem de inventarisatie van verkeersonveilige situaties van het wijkplatform ter harte. Een uitstraling als verblijfsruimte staat voorop.

Loveringbos: wijk op helling met hellingbos [41j]

Loveringbos is een betrekkelijk jonge wijk met als hoogtepunten een hellingpark (het Loveringbos) en de Korensingel. Deze laatste heeft vrij zicht op het landschap onder een prachtige omranding van kastanjes in gazon door. Maak deze de hoofdelementen van de verblijfsruimte. Het pad door het hellingpark lijkt bij de Zandakkers onderbroken te zijn maar gaat in de Hagedoorn weer verder naar het noorden tot aan de Korensingel. De Zandakkers is een straat met breed profiel met eiken en rozebottelstruikjes erlangs. Ze horen bij de karakteristiek van deze wijk. Koester in de wijk de inrichtingskeuze en -visie.

Om Gouden Handen: formeel [41k]

Om het Stadspark achter Gouden Handen is aan drie kanten een nieuwe wijk verzezen. Sluit bij herinrichting van de straten en de overgangen naar het Stadspark aan op de formele elementen in het park en de formele opzet van de architectuur en het stratenpatroon, bijvoorbeeld zoals in de Willem Schuurmanlaan waar een oude berceau- het bidlaantje- midden in het straatprofiel is opgenomen.

Verder is het uitermate belangrijk dat in het ontwerp voor de herinrichting van het park de park-architectonische relaties met de verblijfsruimte in de aanliggende straten worden uitgewerkt. De wijk moet als het ware deel van het park worden, waarbij de formule en de symmetrie



Diekmansweide



Zandakkers (Loveringbos)



het bidlaantje in de Willem Schuurmanlaan



ruim opgezet met brede groenstrook (gazon en blok- hagen) in de Slagboom (Om Gouden Handen)

gerespecteerd moeten worden.

Zo kan hier een mooi voorbeeld gemaakt worden voor een wijk- en gebiedseigen uitwerking van de principes van Shared Space. Het is zeker bij dit soort bijzondere wijken belangrijk om niet te vervallen in standaardoplossingen.

Zorg ervoor dat de inrichting niet nadrukkelijk door parkeervakken wordt bepaald. Er zijn ook terughoudende manieren om een parkeervak aan te duiden.

4.1.7 | Euregionaal bedrijventerrein en de uitbreiding ervan [42]

Op het huidige bedrijventerrein te 's-Heerenberg zijn er 3 potentieel geschikte lokaties voor de realisatie van een specifieke parkeervoorziening voor het (internationale) vrachtverkeer (zie het koepelrapport blz. 26). Voorgesteld wordt om samen met de sector een pilot te starten voor de aanleg van een dergelijke voorziening op een eerste lokatie, te weten op de Immenhorst op het huidige parkeerterrein nabij de Elspasweg (N827).

4.1.8 | Uitbreiding TOP-lokaties en parkeren campers [43]

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.

In het koepelrapport van dit iVVP is aangegeven dat er behoefte is aan uitbreiding van de parkeerruimte op de bestaande TOP-lokaties met een capaciteit 175 pakeerplaatsen. Verder is er behoefte aan een nieuwe TOP-lokatie aan de zuidzijde van het Bergherbos.



zuidelijke rondweg: wetering en groenstrook



zicht op rotonde 't Goor

4.2 | Mooi en veilig in de kern Lengel

4.2.1 | Hagen in het hart van Lengel [44]

In Lengel staan reeds vele hagen. Bij een inrichting van de wegen die aansluit op een snelheidsregime van 30km/h kan een uitbreiding van dergelijke hagen goed worden toegepast. Versmal zo nodig de weg om de hagen en bomen goed uit te kunnen laten groeien. Een goot die de wegruimte opdeelt in een derde deel voor de huizen langs, waardoor tweederde deel voor het autoverkeer geschikt lijkt. Als twee voertuigen elkaar moeten passeren kunnen ze van het deel aan de smallekant van de goot gebruik maken.

4.2.2 | Ommetjes en Utkiekstoelen bij de Bengel [45]

Het is belangrijk om meer ommetjes door en vanuit de dorpsrand mogelijk te maken. De Bengel is een prachtig punt om langs die ommetjes een Utkiekstoel te plaatsen.



Antoniusstraat: ook hier erven met hagen omrand

4.3 | Mooi en veilig in de kern Zeddam

4.3.1 | Wegen verankeren Zeddam in het landschap [46]

Zeddam kent twee grote entrees één aan de Kilderseweg en één aan de 's-Heerenbergseweg. Aan beide kanten ligt een rotonde tegen de bosrand aan. Eén is in het bezit van de gemeente en één (nog) in het bezit van de provincie. Door de beplanting om deze rotondes nog meer aan te laten sluiten bij de bosrand worden de wegen optisch versmald, wat een lagere snelheid zal stimuleren bij het binnenkomen van de bebouwde kom. Daarnaast wordt de ervaring versterkt dat men vanuit het bos het dorp inrijdt.

Versmal visueel ook de andere wegen die vanuit het buitengebied het dorp inkomen. De inrichting van de weg komt zo in overeenstemming met het snelheidsregime van maximaal 30 km/h binnen de bebouwde kom. Door de entrees aan de zuidoostzijde van het dorp te beplanten met eiken in gras maak je de overgang van doorgaande weg naar het kleinschalige historische landschap van Vinkwijk. Bij de entree weg vanuit het oosten zijn elzensingels meer op zijn plaats dan de huidige boombeplanting, omdat men daar het dorp vanuit de broekontginning benadert.



Oude Doetinchemseweg, heringericht maar de nadruk kan nog meer op de fietsers in plaats van de auto's komen te liggen. Ter hoogte van de molen of de begraafplaats zou de inrichting van de weg kunnen worden aangepast. Bij de molen bijvoorbeeld was vroeger veel verkeer dat het molenerf op en af reed. In de bestrating van de weg zou dat ook tegenwoordig zichtbaar gemaakt kunnen worden. Op zulke plekken wordt de rechtlijnige inrichting van de Oude Doetinchemseweg dan even onderbroken als verwijzing naar de lokale geschiedenis.

De Oude Doetinchemseweg was ooit een onderdeel van de historische boven-lokale verbindingswegen langs de krans van dorpen rond de berg. De Oude Doetinchemseweg is nu een belangrijke route voor de vele scholieren die iedere dag naar school fietsen. Verkeersveiligheid is hier dus belangrijk.

Ze maken gebruik van de tunnel onder de Terborgseweg door. De Oude Doetinchemseweg is kortgeleden grotendeels opnieuw ingericht. Voor de verkeersveiligheid is het goed als de snelheid van het autoverkeer geremd wordt. Mogelijk dat dit gedrag van de automobilisten zal worden gestimuleerd door het behoud van de bestaande solitaire bomen en de aanplant van nieuwe solitaire lindebomen langs de weg.

De bomen zorgen ervoor dat de weg een smaller profiel krijgt wat de verkeerssnelheid zal doen afnemen. Een win-win situatie dus. Een mooiere straat en veiliger naar school!

Daarnaast kan in de inrichting van de weg meer aansluiting bij de omgeving worden gezocht. Dat geldt zeker voor de molen en bij de begraafplaats. Daar liggen voldoende aanknopingspunten om de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer te verlagen.

4.3.2 | Shared Space met veilige plinten in de boulevard [47]

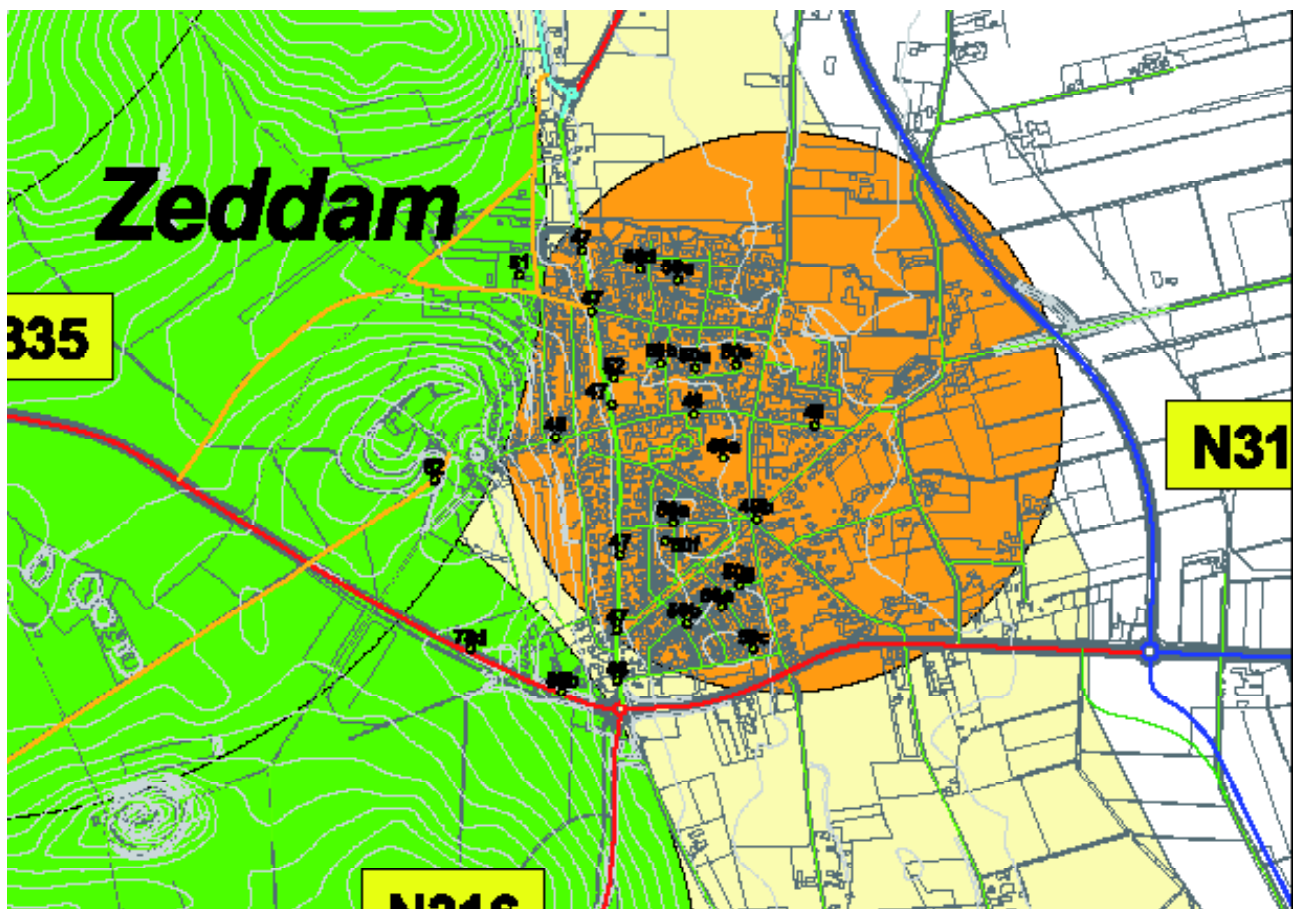
Zeddam onderscheidt zich van de meeste dorpen rondom de berg door zijn ligging óp de helling - tot vlak bij het bos op de berg. Vanaf de bosrand loopt het dorp in verschillende zones naar beneden. In het bovendorp heb je meerdere zones vanaf de omgeving van de molen tot aan de Steg. En in het benedendorp ga je in meerdere 'terrassen' naar beneden tot aan het lint van Vinkwijk met Padevoort. Die hoogtezonering is een belangrijke basis voor opbouw van het dorp en kan ook een rol spelen in een veilige verkeersregulatie van Zeddam.

Het hoogteverschil komt zeer uitgesproken tot uiting op de 's-Heerenbergseweg samen met de Kilderseweg. Deze wegen vormen de overgang van het bovendorp met het benedendorp. Dit historische lint heeft vanouds een majestueuze laanbeplanting.

Op verschillende plekken langs deze weg is een mooi uitzicht mogelijk op lager gelegen delen van Zeddam. In het GSP wordt voorgesteld om van deze plekken 'groene balkons' te maken.

In de uitwerking van de herinrichtingsplannen zijn langs de bebouwing veilige plinten voor de kwetsbare weggebruikers opgenomen. De vernieuwde laanbeplanting vormt daarvoor een ruimtelijke afscheiding. Ook de groene balkons zijn deel van die plinten geworden. Door de groene balkons krijgt de 's-Heerenbergseweg met de Kilderseweg allure én verkeersveiligheid: als een boulevard.

De reconstructie van deze weg en het centrum van Zeddam maakt onderdeel uit van een groter geheel: Zeddam Verkeersbordenvrij! waarover meer in 4.3.8.



Overzichtskaart met de projecten binnen de bebouwde kom van Zeddam zoals ze in 4.3 worden genoemd.



het smalle profiel van de Benedendorpsstraat

4.3.3 | Historisch profiel voor oostelijke hartlijn Zeddam [48]

De route van de Motte op de berg door het dorp naar Padevoort en weer terug omhoog naar het Gerrit Varwijkplein maakt een tocht door de geschiedenis van Zeddam. Met name langs het oostelijke deel van deze historische hartlijn van Zeddam kan de weginrichting bijdragen aan die historische uitstraling en tegelijk een veilige openbare ruimte opleveren.

Het profiel van de Bovendorpsstraat en Benedendorpsstraat tot aan de Oude Doetinchemseweg is vrij smal. In dit oude straatje is beplanting niet karakteristiek. Er is veelal ook geen ruimte voor. Particulieren die aan deze straten wonen zorgen nu soms voor een groene plint door hun smalle voortuin te beplanten (leilindes).

In het deel van de Benedendorpsstraat ten oosten van de Oude Doetinchemseweg gaat het dorp Zeddam over in het oude buurtschap Vinkwijk. Vinkwijk is een reeks boerenerven die op de overgang van bergflank naar broekgronden werden gesticht. Hier is de Benedendorpsstraat nu erg open met grote voortuinen erlangs. Om het historische en Vinkwijkse karakter van dit deel van Zeddams hartlijn te accentueren wordt voorgesteld om hier minstens één rij eiken langs de weg te plaatsen. Deze sluit dan aan op de laan voor Padevoort.

4.3.4 | Gerrit Varwijkplein: Shared Space met veilige haven [49a]

De uitloper van het Gerrit Varwijkplein richting de Vinkwijkseweg is nu een grote kale parkeervlakte. Het is nu een grote gedeelde ruimte. Om er een plein van te maken waar de kwetsbare verkeersdeelnemers zich veilig voelen is het nodig om langs de bebouwing en rond de pomp enekel zones te creëren waar in principe geen gemotoriseerd verkeer mag komen. Zo wordt van het plein een verblijfsruimte gemaakt die meer recht doet aan deze belangrijke plek in het historische en het hedendaagse Zeddam.

Grote winst kan eenvoudig bereikt worden door een u-vormige uitbreiding van de beplanting bij de pomp. Dit deel van het plein is niet bedoeld om te parkeren. Met de bestaande banken en de pomp kan hier tussen de bomen een prettige groene plek ontstaan die ook nog eens uitzicht biedt richting beide molens. Deze nieuwe bomen verduidelijken tevens de loop van de Vinkwijkseweg die belangrijk was in het historische Zeddam en nu een verbinding geeft met het kermisplein in de Padevoortse Allee.



maat en schaal van het plein moeten aan de rand gekoppeld worden aan die van het historisch centrum van het dorp zo zou meteen ook een invulling gegeven worden aan veilige comfortabele 'plinten' voor de kwetsbare verkeersdeelnemers

4.3.5 | Een meent voor de molen [49b]

Het knooppunt van wegen voor molen 'De Volharding' levert nu een kale verkeerstechnische ruimte op. Het sluit goed aan op openheid die nodig is in een molenbiotop. Dit houdt in dat in een ruime straal rondom de molen geen bomen of andere windbelemmerende elementen mogen worden geplaatst.

Voorstel is om deze ruimte opnieuw in te richten als één veld, als een 'meent' voor het dorp. Zo kan dit terrein nog beter gebruikt worden voor de kermis en andere activiteiten die ruimte nodig hebben. De verkeerskundige inzichten van 'Shared Space' kunnen bij de herinrichting als inspiratie dienen. De knoop van wegen zal het zicht hier niet moeten bepalen, maar het veld van de dorpsmeent.



de zevensprong voor de molen kan een minder verkeerskundige uitstraling krijgen door een inrichting als een groot veld waar auto's te gast zijn op de dorpsmeent



op het Gerrit Varwijkplein is Shared Space toegepast, maar dat levert een ruimte op waar voetgangers te weinig beschutting en veiligheid hebben. Door het plaatsen van enkele bomen kan die ruimte voor autoverkeer afgeschermd worden

4.3.6 | De wijken: allereerst verblijfsruimte [50]

De verkeerskundige invloed op de openbare ruimte in de wijken dient zich naar een rustig dorps beeld te voegen. Dat betekent dat de ruimte voor het langzaam verkeer leidend moet zijn voor de wijze waarop het verkeer door de wijken gaat. Het verkeer is immers maar één van de openbare functies, naast speelplaatsen, bankjes etc. Auto's zijn hier 'te gast'.

Elke wijk in Zeddam is anders en heeft een eigen karakteristiek. Bouw daar op voort, sluit aan bij het gebruik en pas het GSP toe om te zien welke groenelementen typerend zijn voor de specifieke wijk en probeer ze in te zetten bij herinrichtingen van de straten en pleintjes in de wijken. Pas groen toe om de ruimte voor het langzaam verkeer veilig af te zomen en de route voor het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt te maken aan de verblijfsruimte.

Als de straat breed genoeg is kan in de bestrating een asymmetrisch profiel met een smalle en een brede baan worden opgenomen. De brede baan is dan net genoeg voor twee personenwagens om elkaar voorzichtig te passeren. Op de smalle baan kunnen passeer- en parkeerplaatsen worden opgenomen, maar deze mogen niet ten koste gaan van de stoepen.

Er kunnen drie typen straten worden onderscheiden die ieder op een andere manier kunnen worden aangepakt. Soms komen in één wijk twee typen voor:

* voortuinstraten [GSP: 16, 17, 18, 19,] [50a]

Zorg allereerst voor een flinke stoep langs de voortuinen zonder hindernissen voor het langzaam verkeer. Lantaarns en ander wegmeubilair buiten de stoep houden, of aan de rand ervan.

Parkeerplaatsen dienen ook buiten de stoepen te worden gehouden. Als daardoor de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer te smal is om een ander voertuig te passeren, dan dient dat opgelost te worden met passeerplekken en niet door de stoepen te versmallen.

* parkstraten [GSP: 17, 19] [50b]

Het beeld bij de 'parkstraten' is veel particulier groen op de erven en beplanting in de openbare ruimte bomen in ruim gazon. Koppel de langzaam verkeersruimte aan die gazons.

* nieuwe dreven [GSP: 19] [50c]

In de moderne wijken is functie van de openbare ruimte een multifunctionele geworden: zo breed mogelijke groenstroken met daarin wadi's, speelplaatsen etc. Koppel de langzaamverkeerroute aan die groenstroken.

Tussen Gildebos en Schapenweg [50d]

De Schapenweg is een historisch pad waarlangs waarschijnlijk vroeger de schapen naar de heidevelden op de berg werden gebracht vanaf de boerenerven van Vinkwijk. Scherm langs langs deze weg met nieuwe bomen en een blokhaag de veilige plinten af en versmal visueel het wegprofiel.

Gildebongerd en Daalakker vormen een uitbreiding van Zeddam uit de tachtiger jaren van de vorige eeuw. Kenmerkend is de ringweg en doodlopende zijwegen met woonerven met parkeerhaventjes afgewisseld met redelijk grote perken en (knot-)bomen. Zorg voor veilige overgangen naar:

- Het veld omzoomd met grotere bomen in het hart van de wijk;
- de noordelijke rand (het Gildebos) en de paden daarlangs en erdoor.



de Gildebongerd vanaf de Schapenweg



de Schapenweg

Ten zuiden van Schapenweg [50e]

De openbare ruimte grenst hier aan de particuliere voortuinen. Een goot die de wegruimte opdeelt in een derde deel voor de huizen langs waardoor tweederde deel voor het autoverkeer geschikt lijkt. Als twee voertuigen elkaar moeten passeren kunnen ze van het deel aan de smalle kant van de goot gebruik maken. Gebruik ook de rij bomen in de Violenstraat om de verblijfsfunctie te ondersteunen.

Aan beide zijden van de Delweg (60-er jaren) [50f]

De structuur van deze wijk wordt voor een groot deel bepaald door de particuliere tuinen langs smalle straten. Met bestaande bomen en nieuwe blokhagen kan hier - in het kader van toekomstige herinrichting van de straat bij werkzaamheden - een multifunctionele verblijfsruimte gestalte krijgen.

Tussen Padevoortse Allee en Tolhuisstraat (60-er jaren) [50g]

Ook de structuur van deze wijk wordt voor een groot deel bepaald door de particuliere tuinen langs smalle straten. Met bestaande bomen en nieuwe blokhagen kan hier - in het kader van toekomstige herinrichting van de straat bij werkzaamheden - een multifunctionele verblijfsruimte gestalte krijgen.



de Delweg naar het westen

4.3.7 | Ommetjes en fietsroutes [51]

De situatie bij het Tolhuis is op dit moment voor fietsers gevaarlijk! Bij afwaardering van de oude N316 in plan betrekken.

Er zijn wel (zand-)paden van de westkant van Zeddam over de flank naar het bos, maar een betere aansluiting op deze paden vanuit de verschillende wijken is gewenst. Een goede plek voor een nieuw achterommetje zou de nieuwbouwwijk aan de Kilderseweg kunnen zijn die met een pad verbonden kan worden met de tuin om de kerk en het hoger gelegen bos. Veel gronden op de flank van de berg zijn in eigendom van het Gilde. Het Gilde kan wellicht het voortouw nemen voor het uitbreiden van het padennetwerk vanaf de dorpsrand naar het omliggend landschap.

4.3.8 | Zeddam bordenvrij [52]

Ook in het wegverkeer wordt risicobeheersing steeds meer een surrogaat van kwaliteitsbeheer. Er is een roep om de verantwoordelijkheid voor het weggedrag voor een groot deel weer terug te geven aan de weggebruiker. Door in het verkeer minder met borden te regelen, maar meer aan het onderlinge gedrag tussen de weggebruikers over te laten, wordt niet alleen de verantwoordelijkheid weer bij de verkeersdeelnemers gelegd, maar ook de kwaliteit van de leefomgeving verhoogd. Dit leidt enerzijds tot onduidelijkheid (er is minder geregeld), maar aan de andere kant voelen de weggebruikers dat ze meer hun eigen verstand moeten gebruiken.

Vanuit deze visie wil de gemeente Montferland bij wijze van proef het dorp Zeddam zoveel mogelijk bordenvrij maken. Onderscheid kan gemaakt worden tussen RVV-borden (209 stuks in Zeddam) en overige borden (straatnaamborden, tijdelijke borden, verwijzingsborden, etc. 187 stuks in Zeddam). In het kader van dit iVVP beperken we ons tot de RVV-borden. In Zeddam staan er momenteel 209 stuks. Hiervan zijn er inmiddels 12 verwijderd en 93 stuks kunnen nog worden verwijderd. Voor 20 stuks borden is er sprake van een twijfelgeval. Hiervoor moet juridisch advies worden ingewonnen. In totaal betekent dit dat het bestand aan RVV-borden maximaal kan worden verminderd met ca. 60% (van 209 naar 84 stuks).

Evaluatie van dit project moet inzicht geven in de mogelijkheden om een 'de kern bordenvrij' ook in de andere kernen uit te voeren.

4.4 | Mooi en veilig in de kern Braamt



schetsvoorstel voor een robuuste groenstructuur van het dorpshart die gebruikt kan worden om voor de kwetsbare verkeersdeelnemers veilige 'plinten' voor de bebouwing langs te maken

4.4.1 | Langs de bomen in de buidel [53]

Op verschillende plekken in de Pastoor Te Rielestraat en Graaf Hendrikstraat staan solitaire waardevolle en beeldbepalende bomen. Soms is het een groepje van die bomen. Soms staan ze in veldjes. Neem deze bomen en veldjes als uitgangspunt voor het inrichten van deze straten als verblijfsruimte.

Versmal zodanig de weg om de tuinen, veldjes en bomen goed uit te laten komen. Geef de straten een asymmetrisch profiel met een goot die de wegruimte opdeelt in een derde deel voor de huizen langs en tweederde deel dat dan voor het autoverkeer geschikt lijkt. Als twee voertuigen elkaar moeten passeren kunnen ze van het deel aan de smalle kant van de goot gebruik maken.

4.4.2 | Veilige plinten binnen robuuste groenstructuur [54]

Braamt heeft onlangs het plein tussen kerk en kroeg heringericht. Ondanks dat hierdoor het plein geschikt is geworden voor de jaarlijkse kermis, heeft het de rest van het jaar niet de intimiteit en geborgenheid van een dorpsplein. Ook komt het nu te weinig over als een veilig gebied, bijvoorbeeld voor de schoolgaande jeugd.

In het GSP wordt voorgesteld om het plein duidelijker deel te laten worden van één openbaar gebied waar de voetganger voorrang heeft en de auto te gast is. Dit gebied zal behalve het plein ook de



ook met blad aan de leilindes blijft het plein een stenige verblijfsruimte in "los zand", een robuust ruimtelijk gebaar met een aantal gewone lindes geeft het plein eenheid en intieme dorps uitstraling

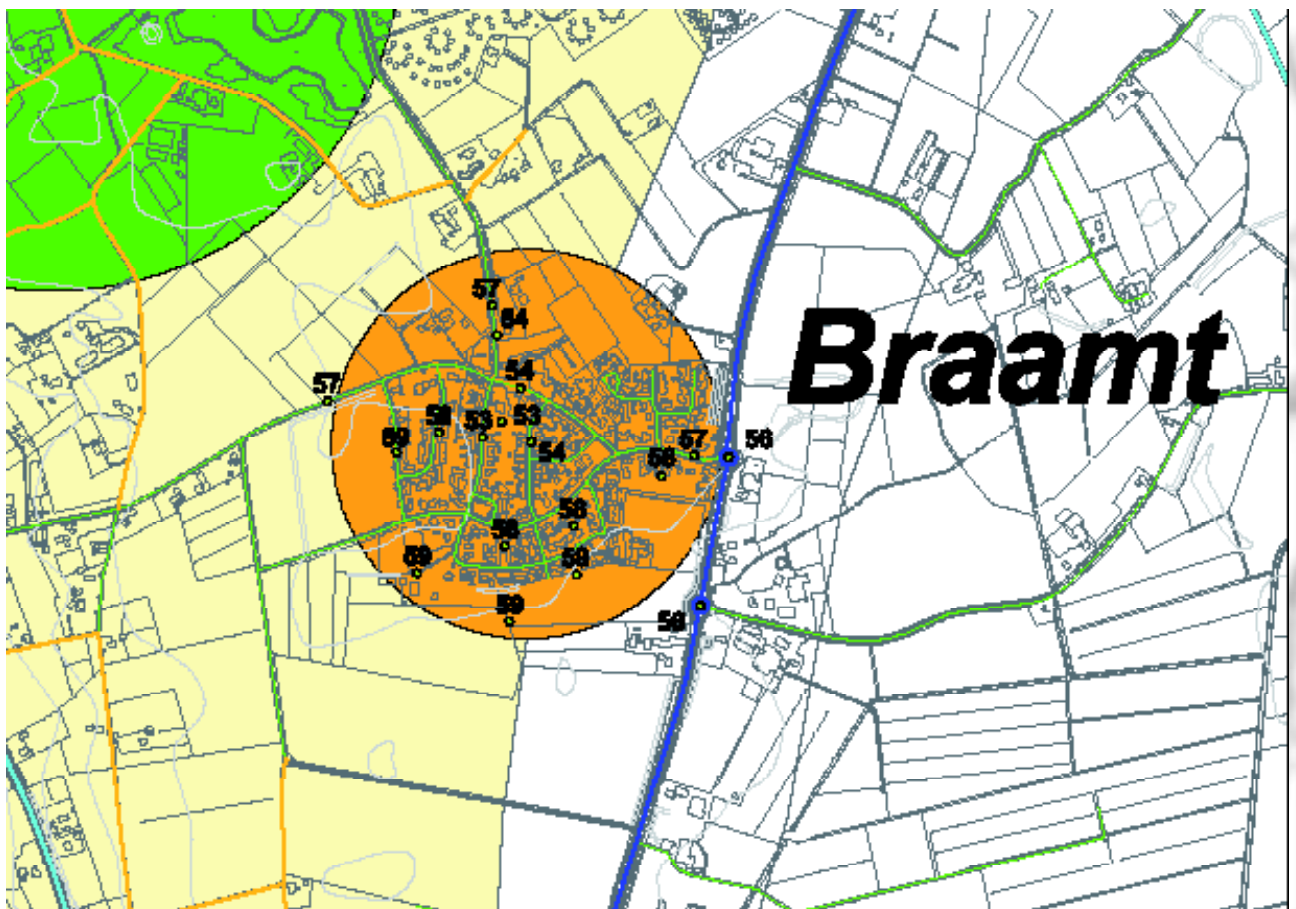
aangrenzende ruimtes voor het dorpshuis (inclusief het kruispunt), de kerk, de Spar en de ruimte voor de horeca omvatten. Ook de Langestraat voor de school tot aan de Graaf Hendrik hoort bij deze verblijfsruimte.

Een Shared Space benadering van deze verblijfsruimte dient hier gecombineerd te worden met het inrichten van ruime 'veilige plinten' bij de bebouwing om de plein. Deze dienen aan te sluiten op de langzaamverkeerroutes door het dorp.

4.4.3 | Landbouwroutes [55]

Onderzoek of het mogelijk is om voor landbouwverkeer een alternatieve route dan die door het dorp aan te bieden. Kan die route via Korenveld lopen?

Of levert dat conflicten op met wandel- en fietsroutes? Zorg dan voor een samenhangend plan voor beide typen routes. Betrek grondeigenaren en dorpsraad daarbij.



Overzichtskaart met de projecten binnen de bebouwde kom van Zeddam zoals ze in 4.4 worden genoemd.



entrees van het dorp, rechts de rotonde

4.4.4 | **Rotonde en Langestraat: krans en erehaag dorp [56]**

In overleg met Provincie kijken naar de lokatie van de halte van de bus. Daarnaast overleg met Provincie over een logische en veilige afwikkeling van het fietsverkeer op de rotonde.

Voorstel is om de rotonde ook ruimtelijk bij het dorp te betrekken. Dat zal ook maken dat men wellicht met lagere snelheid het dorp inrijdt. Dan zullen automobilisten het gevoel hebben dat de rotonde al deel is van het dorp, als ware het een voorportaal van het dorp. In de Langestraat is men echt in het dorp. Voorstel in het GSP is om in samenwerking met aanwonenden de aanplant en het onderhoud van hagen om de erven te stimuleren voor het deel van de Langestraat tussen rotonde en Graaf Hendrikstraat. Aanvullend daarop kan een goot op een derde van de breedte van de weg worden aangelegd. De smalle strook kan ook als parkeerruimte worden gebruikt, maar delen open laten als passeerplek of plek voor een boom. Zo zou de weg visueel versmald en een visitekaartje van het dorp kunnen worden.

4.4.5 | **Rem en leidt het verkeer bij de entrees [57]**

De entree via de Langestraat kwam in 4.4.4 al aan de orde maar ook de andere entrees verdienen aandacht.

Zorg bij die entrees ook voor een goede verwijzing naar de parkeerplaats speciaal voor dagjesmensen, zodat die niet hinderlijk in het dorp parkeren.



de rotonde wordt door de bomen bij het dorp betrokken: het landschap zichtbaar onder de *Fraxinus* (es) door, vanuit het voorportaal van Braamt

4.4.6 | De wijken: allereerst verblijfsruimte [58]

De verkeerskundige invloed op de openbare ruimte in de wijken dient zich naar een rustig dorps beeld te voegen. Dat betekent dat de ruimte voor het langzaam verkeer leidend moet zijn voor de wijze waarop het verkeer door de wijken gaat. Het verkeer is immers maar één van de openbare functies, naast speelplaatsen, bankjes etc. Auto's zijn hier 'te gast'.

Elke wijk in Braamt is anders (hoog op de es of aan de lage kant van het dorp) en heeft een eigen karakteristiek. Bouw daar op voort, sluit aan bij het gebruik en gebruik het GSP om te zien welke groenelementen typerend zijn voor de specifieke wijk en probeer ze in te zetten bij herinrichtingen van de straten en pleintjes in de wijken. Pas groen toe om de ruimte voor het langzaam verkeer veilig af te zomen en de route voor het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt te maken aan de verblijfsruimte.

Als de straat breed genoeg is kan in de bestrating een asymmetrisch profiel met een smalle en een brede baan worden opgenomen. De brede baan is dan net genoeg voor twee personenwagens om elkaar voorzichtig te passeren. Op de smalle baan kunnen passeer- en parkeerplaatsen worden opgenomen, maar deze mogen niet ten koste gaan van de stoepen.

4.4.7 | Achterommetjes over kerkepad en hofpad [59]

Sommige straten in Braamt lopen recht op de dorpsrand af en stoppen daar. Er ligt daar geen pad langs de dorpsrand of het landschap in. Dat terwijl die paden er vroeger wel zijn geweest. Op de oude topografische kaarten van voor de ruilverkaveling zie je ze duidelijk.

Er liep er bijvoorbeeld één naar het Hof te Braamt en er liepen er meerdere naar Zeddum. Dat waren kerkepaden naar de Oswalduskerk. Ook richting Vethuizen via de Koppelstraat is een ommetje een verrijking. Dan moet wel voor een veilige oversteek van de N316 gezorgd worden.



In de toekomst: voor een ommetje vanaf de Sint Jorisstraat naar de dorpsrand en daarna door naar het nieuwe "oude hofpad"?



voorheen liep de Mariastraat over in een zandpad over de es dat leidde naar het Hof van Braamt en de kerk van Zeddum als zo'n pad daar weer opnieuw zou komen zou je aansluitend op bestaande paden een mooi ommetje Braamt kunnen maken betrek agrariërs bij het overleg daarover, zij hebben de grond, maar zijn zelf op zoek naar alternatieve routes voor het landbouwverkeer



het dorpshart van Kilder heeft de vorm van een kruis daarbinnen zou de hoofdfunctie van de weg het verblijven moeten zijn de A18/N316 kunnen een belangrijk deel van het doorgaande verkeer opvangen en de inrichting van het kruis kan doorgaand verkeer ontmoedigen

4.5 | Mooi en veilig in de kern Kilder

4.5.1 | Hoofdstraat: Shared Space, veilige plinten en entrees [60]

De Hoofdstraat maakt de laatste decennia deel uit van een doorgaande route naar een oprit van de snelweg A18. In dit iVP wordt dat ontmoedigd.

Recent is een deel van de straat heringericht, maar nog steeds straalt het dorpshart vooral een verkeersfunctie uit, terwijl hier de verblijfsfunctie minstens zo belangrijk zou moeten zijn.

Door de inrichting met een versmalling en tweedeling van het wegprofiel kunnen kinderen veilig oversteken en kan men rustig winkelen.

Deels is de herinrichting nog niet geslaagd te noemen doordat hij niet ingepast is in een robuuste groenstructuur voor het dorpshart in zijn omgeving. Hiervoor moet aan de zuidkant de rotonde aangepakt worden en aan de noordkant de Hoofdstraat.

Een Shared Space benadering van deze verblijfsruimte dient hier gecombineerd te worden met het inrichten van ruime 'veilige plinten' bij de bebouwing om het plein. Deze dienen veilig aan te sluiten op de langzaamverkeerroutes door het dorp.

Belangrijk is dat ook het deel van Hoofdstraat tot aan de Van Marlestraat opnieuw ingericht wordt. De bestrating ligt er niet florissant bij en de kastanjes zijn in zorgelijke conditie. Er dient gekozen te worden voor een nieuwe profilering van de weg waarin een nieuwe robuuste lijnvormige beplanting van bomen wordt opgenomen die zorgt voor veilige langzaamverkeer zones.



voorstel: herinrichting van de Hoofdstraat met een profiel waarin meer ruimte is voor bomen om uit te groeien

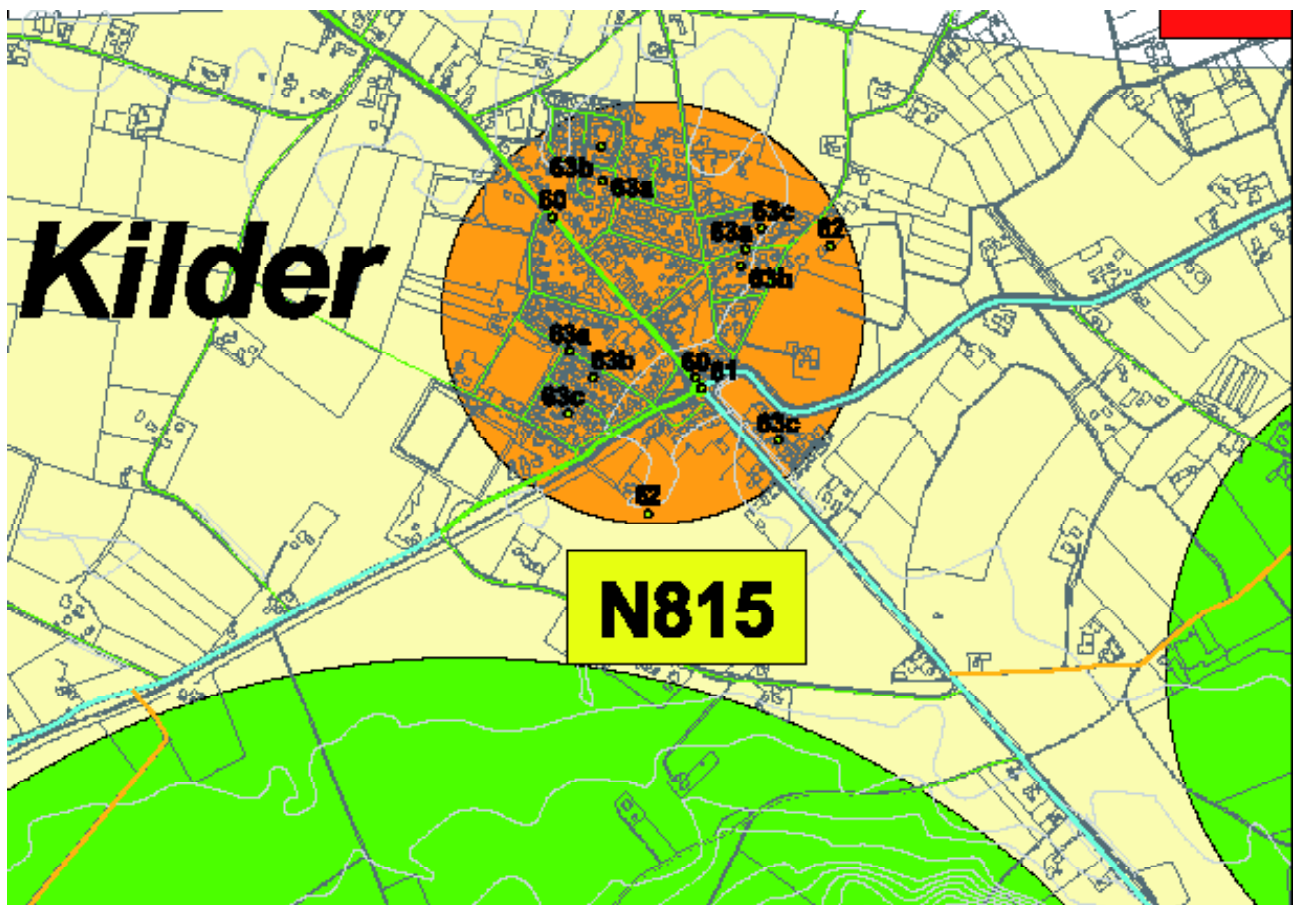
De ruimte die de straat biedt is minder breed dan bij de kerk. Als gekozen wordt voor een eenzijdige beplanting is er ruimte voor de bomen om duurzaam uit te groeien tot een beeldbepalende lijn in de groenstructuur van Kilder.

Dat vereist een wegprofiel waarin voor de bomen en hun boomspiegels veel ruimte wordt genomen. Voor het beeld is het noodzakelijk dat deze lijn van bomen zo min mogelijk over grote afstanden wordt onderbroken. Tevens moet de plaatsing van de bomen goed afgestemd worden op de opritten naar de erven.

Om de snelheid van het verkeer te remmen dienen de drie entrees van dorp en dorpshart zo te worden ingericht dat een dorpsse beslotenheid ervaren wordt: de twee entrees aan de noordkant als groene poorten en die aan de zuidkant als brink.



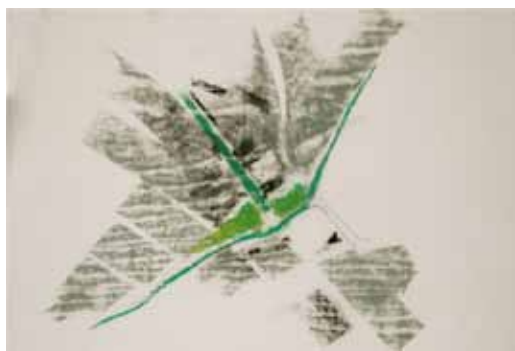
de inrichting van de entrees van het dorp dienen de verblijfsfunctie van het dorpshart te versterken



Overzichtskaart met de projecten binnen de bebouwde kom van Kilder zoals ze in 4.5 worden genoemd.

4.5.2 | Maak rotonde deel van dorpsbrink [61]

Ongeveer twintig jaar geleden is de samenkomst van wegen vanuit Beek en Zeddam - deel van het dorpshart van Kilder - verandert in een kruispunt. Daartoe werd de Doetinchemseweg die eerst 100 meter ten zuiden van het dorpshart op de Zeddamseweg uitkwam naar het noorden verlegd en via het laatste stukje van de Rozenpas aan het kruispunt gekoppeld. Het oude tracé is nog te vinden op het Schuttersveld. Het kruispunt werd vormgegeven als een rotonde. Daardoor is de verkeerssituatie wellicht overzichtelijker geworden, maar de landschapelijke logica achter het beloop van de wegen is verloren gegaan. Voorstel in het GSP is om de rotonde meer bij het dorp te betrekken door van dit gebied een grote brink van bomen en een lange haag te maken. Deze haag kan zich naar beide kanten langs de Beekseweg en langs de Rozenpas voortzetten. De Doetinchemseweg zal hierdoor weer overkomen als een weg van buiten het dorp die bij de Rozenpas het dorp inkomt. Zo kan Kilder en de horeca vlakbij de rotonde zich op eenvoudige (en relatief goedkope) wijze aantrekkelijk in het landschap presenteren.



voorstel: een stevige meidoornhaag die de rotonde ruimtelijk-visueel bij een nieuwe dorpsbrink betreft





inrichtingsschets voor de rotonde waarbij de linden van de Beekseweg aansluiten bij die van het Schuttersveld en deze samen met de lage meidoornhagen de rotonde bij het dorp betrekken

4.5.3 | **Ommetjes langs erven en hagen [62]**

Een project ter stimulering van de toegankelijkheid van het landschap vanuit de dorpsrand via paden langs enkele kavelgrenzen en de verfraaiing van de erfbeplantingen kan de aantrekkelijkheid van Kilder als geheel sterk verbeteren.

4.5.4 | **De wijken: allereerst verblijfsruimte [63]**

De verkeerskundige invloed op de openbare ruimte in de wijken dient zich naar een rustig dorps beeld te voegen. Dat betekent dat de ruimte voor het langzaam verkeer leidend moet zijn voor de wijze waarop het verkeer door de wijken gaat. Het verkeer is immers maar één van de openbare functies, naast speelplaatsen, bankjes etc. Auto's zijn hier 'te gast'.

Elke wijk in Kilder is anders en heeft een eigen karakteristiek. Bouw daar op voort, sluit aan bij het gebruik en gebruik het GSP om te zien welke groenelementen typerend zijn voor de specifieke wijk en probeer ze in te zetten bij herinrichtingen van de straten en pleintjes in de wijken. Pas groen toe om de ruimte voor het langzaam verkeer genoeg veilig af te zomen en de route voor het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt te maken aan de verblijfsruimte.

Als de straat breed genoeg is kan in de bestrating een asymmetrisch profiel met een smalle en een brede baan worden opgenomen. De brede baan is dan net genoeg voor twee personenwagens om elkaar voorzichtig te passeren. Op de smalle baan kunnen passeer- en parkeerplaatsen worden opgenomen, maar deze mogen niet ten koste gaan van de stoepen.

Er kunnen drie typen straten worden onderscheiden die ieder op en andere manier kunnen worden aangepakt. Soms komen in één wijk twee typen voor:



een tussenpaadje in de wijk met woonerven



Kilder-Oost: Lindeboom met moerasedijk

* *voortuinstraten* [63a, GSP: 4a, 4c]

Zorg allereerst voor een flinke stoep langs de voortuinen zonder hinderissen voor het langzaam verkeer. Lantaarns en ander wegmeubilair buiten de stoep houden, of aan de rand ervan.

Parkeerplaatsen dienen ook buiten de stoepen te worden gehouden. Als daardoor de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer te smal is om een ander voertuig te passeren, dan dient dat opgelost te worden met passeerplekken en niet door de stoepen te versmallen.

* *parkstraten* [63b, GSP: 4a, 4c]

Het beeld bij de 'parkstraten' is veel particulier groen op de erven en beplanting in de openbare ruimte bomen in ruim gazon. Koppel de langzaam verkeersruimte aan die gazons.

* *nieuwe dreven* [63c, GSP: 4b, 4c]

In de moderne wijken is functie van de openbare ruimte een multifunctionele geworden: zo breed mogelijke groenstroken met daarin wadi's, speelplaatsen etc. Koppel de langzaamverkeerroute aan die groenstroken.

4.6 | Mooi en veilig in de kern Loerbeek

4.6.1 | Een veilig hart voor Loerbeek [64]

Loerbeek is ontstaan rondom de Den Hamweg, de Didamseweg en de Komperwijkweg. Daar ligt het hart van het dorp. Om dat hart te laten kloppen dient de openbare ruimte hier sterk heringericht te worden. Zeker omdat uit het iVP maatregelen volgen die het doorgaand verkeer door Loerbeek sterk doen afnemen.

De inrichting van de Didamseweg moet meer als een verblijfsruimte in gericht te worden en minder als een verkeersruimte. Onderzocht moet worden of enkele nieuwe bomen in het straatbeeld daar aan bij kunnen dragen. Kruising met de Noorder Markweg en Zuidermarkweg wordt nu als onveilig ervaren. Hier is herinrichting zeker gewenst.

De entrees van het dorp aan de Didamseweg worden benadrukt met groene poorten om de overgang van landschap naar het hart van het dorp te accentueren. Enkele bestaande bomen vormen nu al aan beide zijden zo'n groene poort. Die zouden voor de lange termijn veiliggesteld moeten worden door versterking met enkele extra bomen. Zo kan ook aangegeven worden waar automobilisten echt langzamer moeten gaan rijden. Het hart van het dorp is in de eerste plaats een verblijfsruimte waar de auto te gast is.

4.6.2 | Loerbeekse achterommetjes [65]

Het is belangrijk dat het dorps hart en de andere delen van het dorp via paadjes met elkaar verbonden worden. En wel op een veilige manier. Daarvoor liggen in Loerbeek juist langs de achterkant van de bebouwing slinten goede mogelijkheden.

Deze paden kunnen langs de achterkant van de erven langs de Didamseweg en de St-Jansgildestraat lopen en soms ook langs een kavelgrens. Die 'achterommetjes' lopen over gronden van particulieren. Wellicht wil de dorpsraad onderzoeken of er animo is voor deze paden. Zo kunnen ook oude paden langs de kavelgrenzen - die in de ruilverkaveling of al eerder opgeruimd zijn - hersteld worden. Ook kan er een verbinding met de overkant van de Didamseweg gelegd worden naar de Komperwijkweg en de oude paden die daar lagen.

De achterommetjes kunnen aansluiten op paden naar de berg en naar de broekontginningen.

4.6.3 | Haal parels naar de weg [66]

In Loerbeek staan of stonden bijzondere gebouwen die karakteristiek zijn voor de geschiedenis van Loerbeek. Zulke gebouwen zijn belangrijk voor de identiteit van een dorp. De oude molen, of wat daar van over is, is zo'n karakteristiek gebouw. Het oude kerkhuis is een ander voorbeeld.

Maak in de inrichting van de weg langs deze parels, bijvoorbeeld in de bestrating (materiaal en verband), de band met deze parels zichtbaar.



voorstel: groene poorten bij café en school veilig stellen en versterken



bestaande oude statige bomen vormen nu al groene poorten van de kern



parel: fraaie knotlindes in beukenhaag op eigen erf



mogelijke parel: Molen van Ten Benzel



mogelijkheid voor een achterommetje langs de nieuwe wijk(en) en vanaf de Komperwijkweg bermpaden als achterommetjes langs de percelen

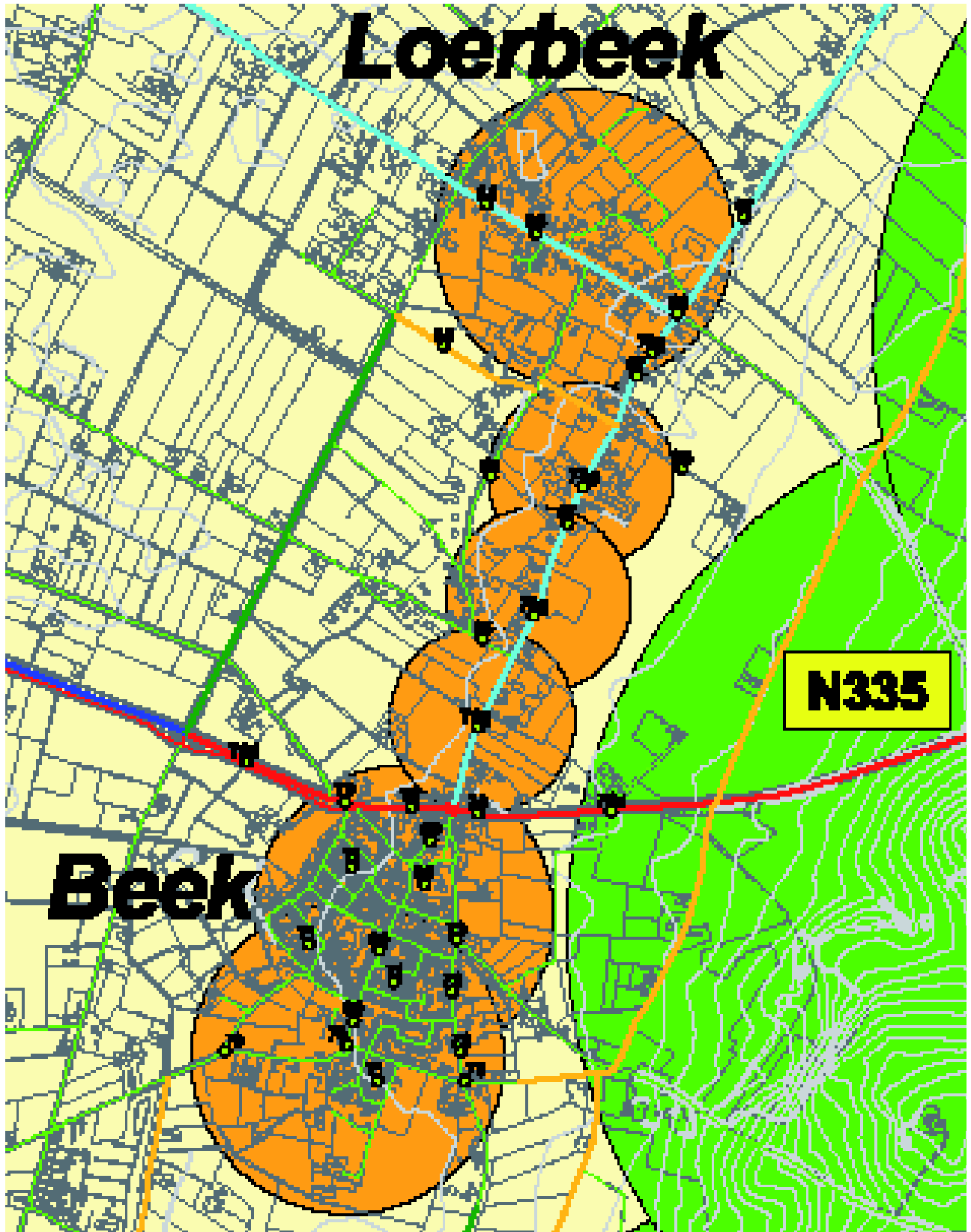


4.6.4 | St Jansgildestraat/Doetinchemseweg [67]

De St.Jansgildestraat is deel van het patroon van historische verbindingswegen die langs en om de berg lopen. Een monumentale boombeplanting zal deze historische weg moeten blijven opluisteren. Dat vereist een wegprofiel waarin voor de bomen en hun boomspiegels veel ruimte wordt genomen. Een goot die de wegruimte opdeelt in een derde deel met daarin de bomen en daarnaast tweederde deel dat voor het autoverkeer geschikt is. Als twee voertuigen elkaar moeten passeren kunnen ze van het deel aan de smalle kant van de goot gebruik maken. Ook biedt dat ruimte om te parkeren.

jonge lindes begeleiden al één zijde de Doetinchemseweg: eerste stap naar een landschappelijke opwaardering van deze historische route





Overzichtskaart met de projecten binnen de bebouwde kom van Beek en Loerbeek zoals ze in 4.6 en 4.7 worden genoemd.

4.7 | Mooi en veilig in de kern Beek

4.7.1 | Shared Space met veilige plinten in hart van Beek [68]

De kerk vormt samen met de pastorie en de begraafplaats een karakteristiek groen ensemble in het hart van het dorp Beek. Dit gebied is cruciaal voor de omgevingskwaliteit van het dorp. Het is als het ware het dorpsplein. Voor dit gebied als geheel dient één totaal-ontwerp gemaakt te worden waarin de landschapsarchitectonische en dorpsse architectonische kwaliteit voorop staat.

De bestaande bomen zijn alleen al door hun leeftijd waardevol! Deze bomen geven het hart van het dorp kwaliteit die je zou moeten koesteren en versterken. Daarom dient in het totaal-ontwerp een flink aantal nieuwe grote bomen te worden opgenomen. Enerzijds om het verblijfsgebied te versterken en om het groene beeld in de toekomst te waarborgen. Anderzijds om met deze bomen zones voor het langzaam verkeer veilig te stellen, bijvoorbeeld als 'veilige plinten' voor de bebouwing langs.

Daarbij dient wel de gerechtelijke uitspraak over zichtlijnen op de berg gerespecteerd te worden.



door het plaatsen van enkele nieuwe bomen kan de parkeerruimte aan de St.Jansgildestraat een plein met dorpsse uitstraling worden vanaf de terrassen heb je dan een nog fraaier uitzicht op de berg, waar vind je zo iets?

4.7.2 | Rustig door de St Martinusstraat [69]

Als je naar de opbouw van het dorp kijkt zie je dat het dorp zich heeft ontwikkeld aan beide zijden van de St.Martinusstraat en dat deze straat ooit de centrale as in het dorp is geweest. De kerk ligt dan ook met de ingang aan deze straat. Daarnaast heeft de informele sfeer van de St. Martinusstraat door de individuele plaatsing van de bebouwing en de combinatie van bebouwing uit diverse bouwperiodes een kwaliteit die meer aandacht verdient.

Omdat deze woonstraat ook een belangrijke verkeersroute is, is het wenselijk om het verkeer te vertragen. Dit kan door plaatselijke vernauwingen. De plantvakken van de verkeerssluizen zouden gebruikt kunnen worden om enkele bomen te plaatsen. Ook is het wellicht mogelijk om de stenige kruispunten te verzachten door het trottoir bij de kruispunten te verbreden.



zoek naar plekken voor een boom in een asymmetrisch profiel voor de St.Martinusstraat





Beek heeft vanouds boomweides in en om het dorp voeg deze aan de noordrand samen tot één grote verblijfsruimte, een dorpsbrink, om de Arnhemse-weg deel van het dorp te laten worden

4.7.3 | Een grote brink in het noorden [70]

Aan de noordrand van het dorp komen drie entrees van het dorp - vanuit het noorden, westen en oosten - bij elkaar in een grote verkeerstechnisch ingerichte ruimte met vluchtstroken, ventwegen, fietspaden en een rotonde. Aan de randen van die ruimte liggen een oorlogsmonument, een parkje, enkele parkeerplaatsen en de aanzet tot een pleintje richting de St Martinusstraat. Uit het iVVP volgen maatregelen die het doorgaande karakter van dit verkeersknooppunt weg zullen nemen. Dat biedt ruimte voor een fundamentele herinrichting vanaf de Zuidermarkweg, waarbij ook op een integrale wijze wordt gekeken naar de routing van het landbouwverkeer. Bij herinrichting van deze weg zal gestreefd moeten worden naar een vereenvoudiging van de inrichting. In het GSP wordt voorgesteld om de hele noordrand met de drie entrees en de rotonde als één grote brink vorm te geven zodat deze gaat aansluiten bij de verblijfsruimte in het dorpshart van Beek.



entree aan de noordzijde: een parkje, een rotonde, een monument, stoepen en veel bermen kunnen samen een grote brink worden

4.7.4 | De wijken: allereerst verblijfsruimte [71]

De verkeerskundige invloed op de openbare ruimte in de wijken dient zich naar een rustig dorps beeld te voegen. Dat betekent dat de ruimte voor het langzaam verkeer leidend moet zijn voor de wijze waarop het verkeer door de wijken gaat. Het verkeer is immers maar één van de openbare functies, naast speelplaatsen, bankjes etc. Auto's zijn hier 'te gast'.

Elke wijk in Beek is anders en heeft een eigen karakteristiek. Bouw daar op voort, sluit aan bij het gebruik en gebruik het GSP om te zien welke groenelementen typerend zijn voor de specifieke wijk en probeer ze in te zetten bij herinrichtingen van de straten en pleintjes in de wijken. Pas groen toe om de ruimte voor het langzaam verkeer genoeg veilig af te zomen en de route voor het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt te maken aan de verblijfsruimte.

Als de straat breed genoeg is kan in de bestrating een asymmetrisch profiel met een smalle en een brede baan worden opgenomen. De brede baan is dan net genoeg voor twee personenwagens om elkaar voorzichtig te passeren. Op de smalle baan kunnen passeer- en parkeerplaatsen worden opgenomen, maar deze mogen niet ten koste gaan van de stoepen.

Zorg allereerst voor een flinke stoep langs de voortuinen zonder hindernissen voor het langzaam verkeer. Lantaarns en ander wegmeubilair

buiten de stoep houden, of aan de rand ervan.
Parkeerplaatsen dienen ook buiten de stoepen te worden gehouden.
Als daardoor de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer te smal is om een ander voertuig te passeren, dan dient dat opgelost te worden met passeerplekken en niet door de stoepen te versmallen.

4.7.5 | Ommetjes door het landschap [72]

Het is belangrijk om meer ommetjes door en vanuit de dorpsrand mogelijk te maken. Als de gelegenheid zich voordoet verdient het aanbeveling om ze te combineren met hagen vanaf de berg en elzensingels vanaf de broekontginning die tot in het dorp doorlopen.

4.7.6 | St Jansgildestraat [73]

De St.Jansgildestraat is deel van het patroon van historische verbindingswegen die langs en om de berg lopen. Een monumentale boombeplanting zal deze historische weg moeten blijven opluisteren. Dat vereist een wegprofiel waarin voor de bomen en hun boomspiegels veel ruimte wordt genomen.

De huidige platanen versmallen het profiel van de weg. De bestrating is schuin tegen de wortels van de bomen aangelegd. Dorpelingen geven aan dat er met de huidige inrichting en het huidige verkeer te weinig ruimte is voor voetgangers, met name voor mensen met rollator en kinderwagens.

Tegelijkertijd geeft men aan dat veel verkeer hier ook helemaal niet hoort te rijden en zeker niet met hoge snelheid. Een mogelijkheid is het ophogen van de strook waar de platanen in staan en die meteen in te richten als verbrede voetgangersruimte. Wellicht is het dan mogelijk om ter hoogte van de bomen van de St.Jansgildestraat een versmalling met passeerplekken te maken en zo het verkeer te vertragen.

herbestrating van de St.Jansgildestraat waarbij de 'stoep' iets hoger wordt gelegd zodat de wortels van de platanen de straat niet meer opdrukken en er een duidelijker strook komt die voor de wandelaars is bestemd



4.8 | Mooi en veilig in de kern Stokkum

4.8.1 | Versterk veilige stoepen en plinten met bomen [74]

Het stratenpatroon in Stokkum heeft de vorm van een laddertje. De profielen zijn niet bijzonder breed en slechts op een enkele plek staat een grotere boom die deze historische straten de dorps allure geeft die deze straten toekomt. Ook om een rijgedrag met lagere snelheid te stimuleren - ook door wielrenners - zijn deze bomen belangrijk, omdat ze de straat visueel versmallen. Bescherm daarom de bomen die er wel staan en laat ze uitgroeien door in de bestrating ruime boomspiegels aan te houden.

Op plekken waar dat mogelijk is dienen ook nieuwe bomen te worden geplant op bijzondere plekken en erven langs de straten in het laddertje.

Pas de bomen toe om de ruimte voor het langzaam verkeer veilig af te zomen en de route voor het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt te maken aan de verblijfsruimte.

4.8.2 | Brinkjes als overgang naar dorps verblijfsgebied [75]

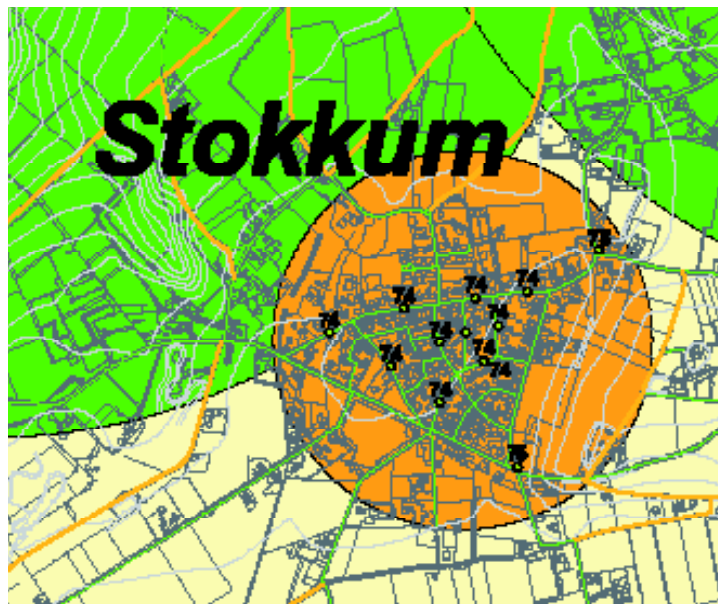
Het is belangrijk om de automobilist te laten zien waar je het dorp binnen komt en waar dus je snelheid naar beneden moet. Een eenvoudige groep bomen in gras en erfbeplantingen kan een groene poort als entree van het dorp vormen. Het beeld verandert van open naar dicht, maar blijft een dorps landelijke uitstraling houden.

Maak gebruik van de al aanwezige grote bomen. Versterk deze boomgroepen zodat de entree meer beleefbaar wordt.

Over de 's-Heerenbergseweg zie je rechts van je de bult met de molen liggen als je het dorp nadert. Je komt echt het dorp in als je bij 't Klaphek komt. De erfbeplanting van dit café en het huis ernaast vormen aan de zuidkant de groene poort. Zeker de grote bomen zijn beeldbepalend en uitermate belangrijk voor de groenstructuur. Aan de noordkant van de weg tegenover 't Klaphek staat nog een boom. Deze vormt de andere kant van de groene poort en dient beschermd te worden.



de beuken bij 't Klaphek vormen een robuuste entree



Overzichtskaart met de projecten binnen de bebouwde kom van Stokkum zoals ze in 4.8 worden genoemd.

De entree aan de Camphuysenweg vraagt om verdichting middels een aantal eiken langs de weg net ten oosten van de eerste twee erven van het dorp. Als extra snelheidsverlagende maatregel kan de haag die in het GSP vanaf het noorden langs de Lange Heg is voorgesteld verspringen naar de oostkant van de weg en deel uitmaken van de nieuwe grasbermen.

4.8.3 | Ommetjes [76]

Bewoners en toeristen maken graag een wandeling in de omgeving van Stokkum. Naar de molen, naar het Hagelkruis, naar het bos, door het broekland. De Dorpsraad kan wellicht in overleg met grondeigenaren dit soort ommetjes realiseren.

zandpad langs het voetbalveld: een prachtige start voor een ommetje



4.9 | Bouwdoos met landschappelijk-verkeerskundige typering en ontwerpgedachte voor wegen en paden inclusief basisprofielen [77]

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. Zo worden de volgende typen wegen herkenbaar:

- * Bergboswegen met eiken(hak)houtsingels
- * Hellingwegen met lage beuken- en meidoornhagen en solitairen
- * Dorpsringwegen brinken, bomen en gras
- * Broekwegen met elzensingels.

Als uitwerking van dit iVVP dienen deze karakteristieken nader te worden uitgewerkt in een bouwpakket voor de landschappelijk-verkeerskundige inrichting van de plattelandswegen. Dit bouwpakket zal naast karakteristieke elementen in de omgeving van de weg ook een set basisprofielen dienen te bevatten gekoppeld aan de intensiteit en het type gebruik van de wegen.

4.10 | Herinrichting historische wegen [78]

Een aantal wegen die de afgelopen decennia een belangrijke route waren voor doorgaand verkeer verliezen die functie volgens het iVVP. Ze worden in het categoriseringsplan niet opgenomen in het hoofdwegennet. De inrichting van deze wegen dient daarom verkeerskundig te worden afgewaardeerd. Dat biedt kansen voor een landschappelijke opwaardering van die wegen. Het gaat met name om:

- Drieheuvelenweg (zie 4.10.1) [78a]
- Zeddam-Kilder en deels Zeddam-Braamt (Zeddamseweg) [78c]
- Zeddam-Beek (N335, overleg met Provincie vereist) [78d]
- Beek-Didam (herbezinning parkeren vrachtwagens in combinatie met fietsers op de parallelweg) [78e]
- Kilder-Loerbeek [78f]
- Sint Jansgildestraat [78g, 67, 73]
- Camphuysenweg [78h] en 's-Heerenbergseweg naar Stokkum. [78i]

Voor al deze wegen dient een herinrichtingsplan van hoge kwaliteit te worden gemaakt. Hier wordt van de automobilisten een ander rijgedrag gevraagd met een lager snelheidsregime dan vroeger. Daar dient de weginrichting op te worden aangesloten.

4.10.1 | Af/opwaardering Drieheuvelenweg [78a]

Een ingrijpend en zeer kansrijk project is de verkeerskundige afwaardering van de Drieheuvelenweg zodra de nieuwe N316 vanaf Zeddam naar het zuiden is aangelegd. Het levert de mogelijkheid voor prachtige wandel- en fietsroutes. Zowel voor het langzaam verkeer als het gemotoriseerd verkeer biedt dit project kansen voor beleving van het stuwvallandschap. Ook enkele faunapassages dienen in het plan meegenomen te worden. Er is voor dit project al een technisch ontwerp gemaakt om een onderbouwde begroting te kunnen maken van de te maken kosten. Dit technisch ontwerp dient niet één op één uitgevoerd te worden. Het dient uitgewerkt te worden in een landschappelijk-verkeerskundig ontwerp van hoge kwaliteit.

4.11 | **Fietspaden [79]**

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)
- Naast de 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;
 - oplaadpunten voor elektrische fietsen;

4.11.1 | **Zuidermarkweg naar Matjeskolk [80]**

Over deze weg gaat veel, ook zwaar verkeer, naar de Matjeskolk. Dat maakt het noodzakelijk om op korte termijn een vrijliggend fietspad te realiseren voor een veilige verbinding tussen de Arnhemseweg bij Beek en de Didamseweg in Loerbeek. Dit fietspad dient niet in tegels, maar in een comfortabele verharding te worden uitgevoerd.

4.11.2 | **N335 over de berg [81, 78c]**

Op vier lokaties zijn nu kruispunten van langzame routes met de N335 in het Bergherbos. Onderzoek hoe de veiligheid hier kan verbeteren. Sluit aan bij 4.12.

4.11.3 | **Fietsknooppuntensysteem [82]**

Op knooppunt 63 (kruispunt landeweer met N812) moeten fietsers de drukke N812 (Oude Arnhemseweg) kruisen. De N812 is weliswaar een gebiedsontsluitingsweg, maar de snelheid van het gemotoriseerde verkeer zal in het belang van de veiligheid van de overstekende fietsers ter plaatse omlaag moeten. Voorgesteld wordt om in elk geval het attentieniveau te verhogen door de aanleg van een 'groene poort'. Nog beter is het als hier op termijn een ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan het in paragraaf 6.3 (wensbeeld fietsverkeer) van het koepelrapport geformuleerde veiligheids criterium. Het fietsknooppuntensysteem tussen knooppunten 76 en 77 te Zeddam dient te worden gecompleteerd.



Matjeskolk bereikbaar via Zuidermarkweg heeft vrijliggend fietspad nodig

4.11.4 | Peeskesweg [83]

De Peeskesweg is in dit verband een bijzonder geval. Deze heeft nu nog geen vrijliggend fietspad, terwijl veel mensen klagen dat zij zich als fietser niet veilig voelen op deze weg met redelijk veel verkeer, ook landbouwverkeer. Wellicht dat in de toekomst een vrijliggend recreatief fietspad mogelijk is, of een inrichting als fietsstraat met bol gestrate asstrook.

Het aantal landbouwvoertuigen dat hier in twee richtingen over de Peeskesweg rijdt is niet zo hoog dat de weg als hoofdlandbouwroute met vrijliggende fietspaden moet worden ingericht. Wel zijn op regelmatige afstand en aansluitend op de omgeving passeerplekken nodig.

4.11.5 | Eltenseweg [84]

Er is behoefte aan het doortrekken van het vrijliggend fietspad langs de Eltenseweg richting Beek. In Duitsland is het al aanwezig. Dit fietspad dient niet in tegels, maar in een comfortabele verharding te worden uitgevoerd.

4.11.6 | ATB-ers en voetgangers over het viaduct naar Elten [85]

Er is behoefte aan het scheiden van de snel crossende ATB-ers en de door die fietsers onaangenaam verrast wordende voetgangers op het viaduct over de snelweg. Dit kan op een eenvoudige manier gerealiseerd worden door de bestaande betonstrook te verbreden ten behoeve van de voetgangers.

4.12 | Verkeer van mensen én verkeer van dieren [86]

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. Binnen Montferland manifesteren deze potentiële conflicten zich met name in en rond het Bergherbos. Het gaat met name om faunapassages, o.a:

- de behoefte aan dassentunnels in de Drieheuvelenweg/N812;
- overwegen om een deel van de N335 over de berg 's nachts af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

4.13 | Ommetjes en uitkijkstoelen [87]

Bij alle kernen zijn de korte ommetje vanuit de kernen al aan de orde geweest. Vanuit het dorpshart zijn vaak opvallend weinig ommetjes naar de berg te vinden. Ook de aansluitingen op routes door de bossen op de berg en door het agrarisch cultuurlandschap zijn er nog relatief weinig. Er zijn wel vele plaatsen waar het mooi zou zijn om paden te realiseren als verbinding tussen verschillende dorpsommetjes, zowel voor voetgangers als fietsers en rolstoelers.

Wellicht dat in overleg langs perceelsgrenzen een pad te realiseren is. Een combinatie met een meidoornhaag zou mooi de ommetjes accentueren. Vrijwilligers kunnen het beheer op zich nemen.

Op plekken met een mooi uitzicht kunnen langs de ommetjes her en der bankjes geplaatst worden, wellicht als onderdeel van een gemeentelijk 'uitkijkstoelen'-project.

4.14 | **iOV voor jong en oud [88]**

Het openbaar vervoer in het landelijke gebied komt steeds meer onder druk te staan, zeker in het licht van allerlei bezuinigingsoperaties. Onderzocht dient te worden in hoeverre de thans beperkte functie van de buurtbus (lijn 196) op een creatieve wijze uitgebreid kan worden, waardoor meerdere maatschappelijke functies kunnen worden geïntegreerd. Hierdoor kan de levensvatbaarheid en frequentie van het openbaar vervoer in het landelijke gebied meer toekomstbestendig worden gemaakt. Te denken valt aan:

- personenvervoer;
- combinatie met WMO-transport;
- post- en pakketvervoer (een groeiende behoefte vanwege de groei van webwinkels). In Zwitserland wordt dit al toegepast;
- apotheek / drogist (vervoer van bestelde medicijnen);
- bibliotheek (vervoer van bestelde boeken);
- afvoer van oud papier en plastic.

Bij dit onderzoek dienen de gemeente, de provincie (concessieverlener), de openbaarvervoermaatschappij (concessienemer), de stads-, dorps- en wijkraden en de vrijwilligers die nu al een rol vervullen bij de buurtbus betrokken te worden.

4.15 | **Veilig naar school [120c]**

Veiligheid voor de schoolgaande jeugd is een prioriteit in het iVP. Voortbouwend op ervaringen zoals in Azewijn kan voor iedere kern een schoolveiligheidsproject worden opgestart om mogelijke maatregelen te inventariseren en op te starten. Juist daarvoor is maatwerk vereist. Hoe richt je een schoolzone in? Hieraan kan in samenspraak met de school ook in de nabije toekomst speciaal aandacht worden besteed. Duidelijkheid voor ouders én kinderen is belangrijk. Overwogen kan bijvoorbeeld worden om een deel van de omgeving van de school tijdelijk af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer rond de tijd dat scholen opengaan en weer uitgaan. (Zie ook de foto's in paragraaf 6.4.1 van het koepelrapport). Ook over het parkeren aan de voor- én achterkant van de school moeten goede afspraken worden gemaakt.

Binnen de gemeente zal op een eenduidige wijze met de schoolomgeving dienen te worden omgegaan, maar het is wel zaak om de eigenheid van architectuur en sfeer van de school en de omgeving van de school te behouden.

4.16 | **Een eigen huisstijl voor het meubilair [89]**

Zijn er mogelijkheden om een eigen huisstijl voor het gebied te ontwikkelen? Denk aan verlichting, verhardingsmaterialen (bijv. type en kleur klinkers en asfalt), bewegwijzering, bebording, brugleuningen, hekwerken, infopanelen, bankjes, etc..

4.17 | **Verlichting waar en wanneer het moet [90]**

Openbare verlichting komt de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid van vooral fietsers en voetgangers ten goede. Al dat licht 's-nachts heeft ook een keerzijde. Zo kost openbare verlichting energie, vormen

lichtmasten obstakels langs de weg en raakt de natuur op sommige plekken enigszins van slag.

In het kader van dit iVP wordt aanbevolen om met een kritische blik de noodzaak van openbare verlichting naar plaats en tijd te bezien. Ook dit vraagt om een integrale aanpak tussen de verschillende disciplines landschapsarchitect, ontwerpers, verlichtingsdeskundige, verkeerskundige en beheerder. Ook bieden nieuwe technieken nieuwe mogelijkheden voor licht op maat, minder licht en energiezuinige (led) verlichting. Een dergelijk integraal verlichtingsplan valt buiten het kader van dit iVP, maar dient als een afzonderlijk project de komende jaren te worden opgepakt. (Zie ook: *Licht en ruimte, openbare verlichting in de omgeving*; CROW-publicatie nr. 300; CROW, Ede, maart 2012)

4.18 | Alternatief bermbeheer [91]

Het integrale karakter van dit iVP vraagt zowel van het bestuur als van de ambtelijk organisatie een omslag in de wijze van samenwerken in en de financiering van gemeentelijke projecten. Door de herinrichting van wegen en hun omgeving op basis van de principes van 'Natuurlijk Sturen' worden veel grasbermen omgevormd tot bermen met hagen, struweelhagen en singels. Ook wordt onderzoek naar mogelijkheden van een alternatief maaibeheer om wegen visueel te versmallen voorgesteld voor grote lengtes berm.

Het is niet de bedoeling dat deze herinrichtingsmaatregelen puur als 'groen-maatregel' worden gezien en daardoor tot een verhoging van de groenbeheerkosten van de gemeente leiden. De maatregel is evenzeer een verkeersveiligheidsmaatregel. De maatregel kan misschien ook tot besparingen in het beheer van de wegen leiden, bijvoorbeeld doordat het aanbrengen van grasbetontegels niet langer nodig is, of doordat de bermen niet langer kapotgereden worden. Dat maakt het logisch om de kosten voor zo'n alternatieve inrichting van de bermen ook op andere dan de groen-budgetten door te berekenen. Als een maatregel niet alleen als een groene maatregel wordt gezien, maar ook als een grijze of veiligheidsmaatregel, kan het betekenen dat de gemeente per saldo even duur of goedkoper uit is.

Op dit moment is nog geen duidelijkheid over hoe een herordening van kostenposten tussen de verschillende afdelingen van de ambtelijke organisatie kan uitwerken. De indruk is dat het tot besparingen leidt, maar de praktijk moet hierin duidelijkheid brengen. De pilot 'herinrichting Langeboomsestraat' heeft al veelbelovende resultaten opgeleverd, maar er is meer ervaring met zo'n samenwerking in concrete projecten nodig.

Zo zou bijvoorbeeld duidelijk moeten worden of het beheer van een haag in een berm per saldo goedkoper kan zijn dan een grasberm, hoewel dat alleen vanuit het groenbeheer gezien juist niet zo is. Voorgesteld wordt om een gericht onderzoek op te starten.

4.18.1 | Bloemrijk maaibeheer voor vergevingsgezinde bermen [91a]

Het is veilig om bij kruispunten en uitritten de grasbermen goed te maaien zodat het uitzicht voor de verkeersdeelnemers daar goed is. Dat staat voorop, maar er zijn ook kilometers berm waar het maaien zeer beperkt kan blijven, zeker als verschraling van de berm wordt nagestreefd door maaien en afvoeren. Dan kan men van de schoonheid van de bloemrijke bermen in een zo groot mogelijk deel van het jaar genieten. Maar ook zorgt het ervoor dat die plattelandswegen een groot deel van het jaar smaller lijken met die hogere kruidenvegetatie in de berm. Het is de meest goedkope en eenvoudige 'vergevingsge-

zinde berm' die je je maar kunt wensen.
Wellicht is het mogelijk om een proef met zeer ingetogen bermbeheer te starten voor een deel van de gemeente. Er zijn bedrijven die veel ervaring hebben opgedaan met een dergelijk bermbeheer. Zie bijvoorbeeld www.heem.nl.

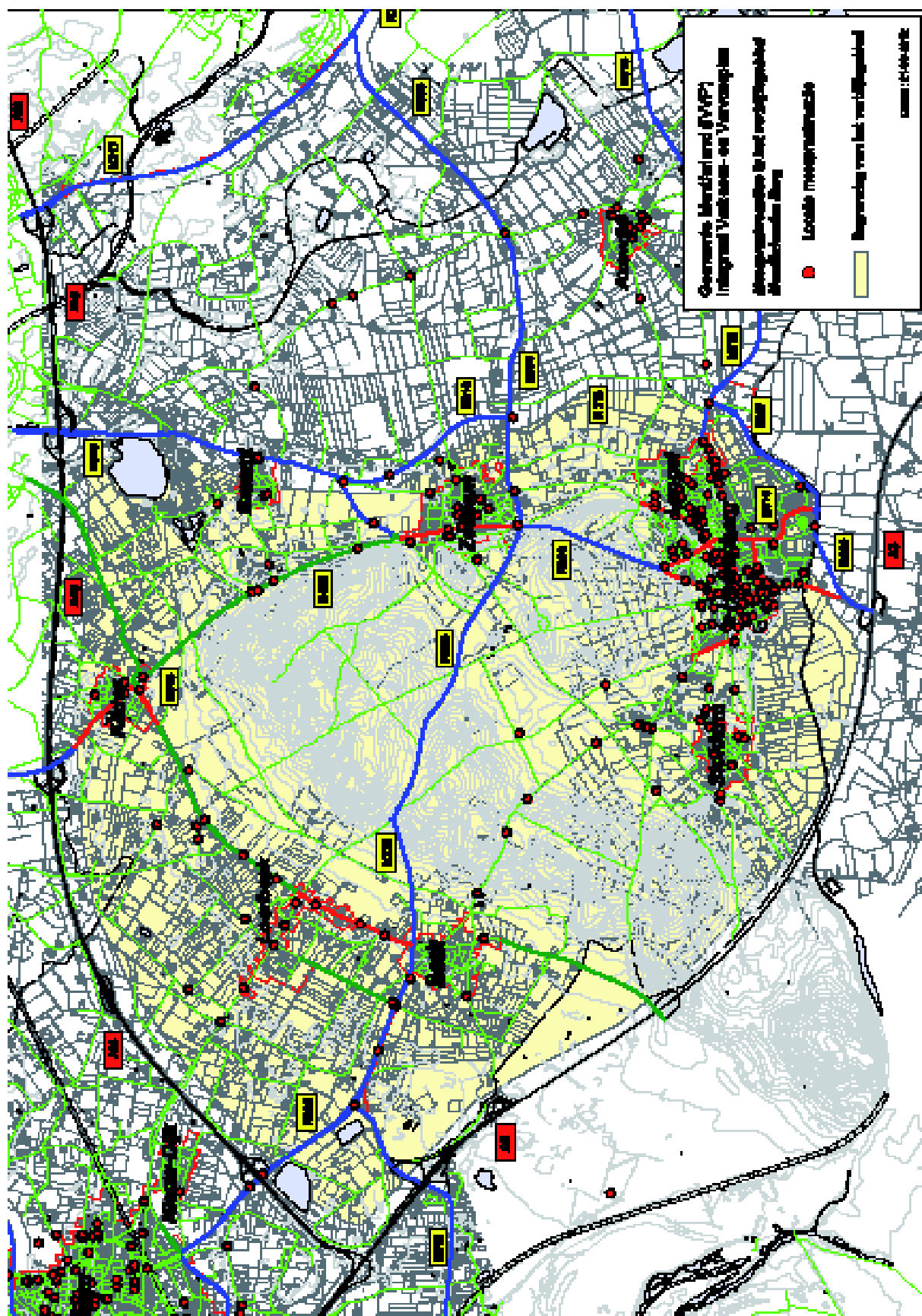
4.19 | Zuinig op de zandwegen [91b]

Zandwegen zijn karakteristiek voor delen van het gebied en worden veelal beschermd. Om conflicten met het wooncomfort van aanwonenden te voorkomen kan tot een (gedeeltelijke) afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van deze zandwegen worden besloten. Dit is zeker 'in het hart van de spons' wenselijk (bijvoorbeeld de Schaapsdrift bij Beek). In dit project kan ook geïnventariseerd worden of er in het onderhoud van de weg mogelijkheden zijn om het stuiven van het zand op de wegen tegen te gaan. Wellicht dat daar in buurgemeenten zoals Bronckhorst ervaring mee is opgedaan. Veel van deze zandpaden kunnen ook een recreatieve functie voor de fietsers krijgen als daarlangs een eenvoudige fietsstrook van semi-verharding wordt aangelegd, bijvoorbeeld langs de Oude Eltenseweg.

zandpad vanaf de Schapenweg bij Zeddam



Bijlage 1. Overzicht van de lokaties waar Meespraak-acties betrekking op hebben



Bijlage 2. Overzicht maatregelen ten behoeve van jaarplanning

iWVP Montferland Maatregelen													
versie: 18-09-2012													
Volgnr	Maatregel	Werkboek		Kosten			Uitvoering			Doelen			
		Naam	Paragraaf	Laag < 10.000	Middel 10.000-50.000	Hoog > 50.000	Korte termijn 2012-2014	Middellange termijn 2015-2020	Lange termijn 2021-2030	omgevingskwaliteit	leefbaarheid	bereikbaarheid	verkeersveiligheid
	Meel en veilig in de kern 's-Heerenberg												
36	Groene pleinen in het centrum [1]	Berg	4.1.1										
37	Functionele straten in het centrum [2]	Berg	4.1.2										
38	Planeren over de walen [3]	Berg	4.1.3										
39	Aanpak van bedrijventerrein en parkeren in centrum	Berg	4.1.4										
40	Parkeren en langzaam verkeer in buitewoerd	Berg	4.1.5										
40a	- Eemerklassweg [15]	Berg	4.1.4										
40b	- Stolkweg, Zeehoornweg [4]	Berg	4.1.4										
40c	- Innoventhorst [14]	Berg	4.1.4										
40d	- Leegteboerweg [10, 28]	Berg	4.1.4										
40e	- Plantsoenlaan-Zuid	Berg	4.1.4										
41	De wijken: alleerst, verdelfijnruimte	Berg	4.1.6										
41a	- voorsteentree (6 stuks; lengte = m)	Berg	4.1.6										
41b	- parkstraten (5 stuks; lengte = m)	Berg	4.1.6										
41c	- riolering (4 stuks; lengte = m)	Berg	4.1.6										
41d	Van Klinkerstraat tot Koebuertonen [17]	Berg	4.1.6										
41e	Aan beide zijden van de Stoekermaweg [18]	Berg	4.1.6										
41f	Aan beide zijden van de Driehuuteweg [19]	Berg	4.1.6										
41g	De Hangarstr. terrassen en bakken [20]	Berg	4.1.6										
41h	Verleg het hart van 's-Heerenberg-coast [21]	Berg	4.1.6										
41i	De Koorstraat en de Kapelsteeg: latindig [22]	Berg	4.1.6										
41j	Loveningsbos: wijk op helling met hellingsbos [23]	Berg	4.1.6										
41k	Om Gouden Handen: formaat [24]	Berg	4.1.6										
42	Euroregional beentvermen en de uitbreiding ervan [25]	Berg	4.1.7										
43	Uitbreiding TOP-locales en parkeren campus	Berg	4.1.8										
	Meel en veilig in de kern Lengel												
44	Hagen in het hart van Lengel	Berg	4.2.1										
45	Ormeelse en Uudekroonlaan bij de Bergel	Berg	4.2.2										
	Meel en veilig in de kern Zeehoorn												
46	Wegen verankeren Zeehoorn in het landschap	Berg	4.3.1										
47	Strand spacia met veilige pleinen in de boulevard	Berg	4.3.2										
48	Hierboch profiel voor oostelijke hartlijn van Zeehoorn	Berg	4.3.3										
49a	Geent Vaneijdelein: Shared Space met veilige haven	Berg	4.3.4										
49b	Een meent voor de molen	Berg	4.3.5										
50	De wijken: alleerst, verblijfsruimte	Berg	4.3.6										
50a	- voorsteentree (4 stuks; lengte = m)	Berg	4.3.6										
50b	- parkstraten (2 stuks; lengte = m)	Berg	4.3.6										
50c	- nieuwe dreven (1 stuk; lengte = m)	Berg	4.3.6										
50d	Tussen Oudeboos en Schapepoelweg [18]	Berg	4.3.6										
50e	Ten ...	Berg	4.3.6										
50f	Aan ...	Berg	4.3.6										
50g	Tussen ...	Berg	4.3.7										
51	Ormeelse en Zeehoornlaan	Berg	4.3.7										
52	Zeehoornlaan	Berg	4.3.8										

IWP Montferland Maatregelen													
versie: 18-09-2012													
Volgnr	Maatregel	Werkboek		Kosten			Uitvoering			Doelen			
		Naam	Paragraaf	Laag < 10.000	Middel 10.000-50.000	Hoog > 50.000	Korte termijn 2012-2014	Middellange termijn 2015-2020	Lange termijn 2021-2030	omgevingskwaliteit	leefbaarheid	bereikbaarheid	verkeersveiligheid
	Meel en veilig in de kern Braamt												
53	Lange de bermen in de buidel [5, 8]	Berg	4.4.1										
54	Veilige planten binnen robuuste groenstructuur [1, 2, 3]	Berg	4.4.2										
55	Landbouwruis	Berg	4.4.3										
56	Ronde en Langestraat: lens en erehoogte [10]	Berg	4.4.4										
57	Plan en land in het veld bij de entree [2, 7, 10]	Berg	4.4.5										
58	De wijken: elementen verlijfsnummers [1, 2]	Berg	4.4.6										
59	Achteromrijen over kleipad en holpad [7, 8, 11, 15]	Berg	4.4.7										
	Meel en veilig in de kern Kibber												
60	Hoofstraat: Shared Space, veilige planten en entrees [1]	Berg	4.5.1										
61	Maak ronde deel van dorpsbrink [1a]	Berg	4.5.2										
62	Commissies langs erven en heuvels [2, 3]	Berg	4.5.3										
63	De wijken: elementen verlijfsnummers [4]	Berg	4.5.4										
63a	voedingsruimte (2 stuks: lengte = m)	Berg	4.5.4										
63b	parkeerplek (2 stuks: lengte = m)	Berg	4.5.4										
63c	ruiswaaier (2 stuks: lengte = m)	Berg	4.5.4										
	Meel en veilig in de kern Looerbeek												
64	Een veilig hart voor Looerbeek [1]	Berg	4.6.1										
65	Looerbeekse achteromrijen [2, 5]	Berg	4.6.2										
66	Haal parkeer naar de weg [5, 8]	Berg	4.6.3										
67	St. Jansgildestraat/Doelrochtersweg [3]	Berg	4.6.4										
	Meel en veilig in de kern Steek												
68	Shared Space met veilige planten in hart van Beek [1]	Berg	4.7.1										
69	Ruisd door de St. Mariusstraat [2]	Berg	4.7.2										
70	Een grote brink in het noorden [3a]	Berg	4.7.3										
71	De wijken: elementen verlijfsnummers	Berg	4.7.4										
72	Commissies door het landschap	Berg	4.7.5										
73	St. Jansgildestraat [4]	Berg	4.7.6										
	Meel en veilig in de kern Steekum												
74	Versterk veilige steepen en planten met bermen [1]	Berg	4.8.1										
75	Birmes als overgang naar dorps verlijfsgebied [3, 6]	Berg	4.8.2										
76	Commissies	Berg	4.8.3										

Legenda:

Maatregelen in wit: binnen de bebouwde kom

Maatregelen in lichtgroen: buiten de bebouwde kom

Maatregelen in lichtoranje: veilig naar school

IWP Montferland Maatregelen													
versie: 18-09-2012													
Volgnr	Maatregel	Werkboek		Kosten			Uitvoering			Doelen			
		Naam	Paragraaf	Laag < 10.000	Middel 10.000-50.000	Hoog > 50.000	Korte termijn 2012-2014	Middellange termijn 2015-2020	Lange termijn 2021-2030	omgevingskwaliteit	leefbaarheid	bereikbaarheid	verkeersveiligheid

		Naam	Paragraaf	Laag < 10.000	Widde < 10.000-50.000	Hoog > 50.000	Korte termijn 2012-2014	Widde lange termijn 2015-2020	Lange termijn 2021-2030	omgevingskwaliteit	leefbaarheid	bereikbaarheid	verkeersveiligheid
		Overige projecten Berg											
77	Bouwdoos met landbouwkundig-veererkundige kopers en ontwikkelingsrichtlijn voor wegen en paden inclusief basisprofielen	Berg	4.9										
78	Herinrichting historische wegen	Berg	4.10										
78a	- Oriëntatieweg	Berg	4.10										
78b	- Oriëntatieweg	Berg	4.10.1										
78c	- Zanddam-Röber + Zanddam-Braat	Berg	4.10										
78d	- Zanddam-BEEK (N335, overleg met Provincie vermist)	Berg	4.10										
78e	- Bosk-Diam	Berg	4.10										
78f	- Köber-Loerbeck	Berg	4.10										
78g	- Sint-Jansgatsstraat	Berg	4.10										
78h	- Campthuisweg	Berg	4.10										
78i	- 3-Haarenterpseweg naar Stollum	Berg	4.10										
79	Ferisaden	Berg	4.11										
43	- vijfde TOP in de directe omgeving van 3-Haarenterp	Berg	4.11										
78a	- herontwikkelingen (o.v.v. alle TOP's)	Berg	4.11										
80	Vrijliggend fietspad langs Zuidmarktweg naar Matjesloek	Berg	4.11.1										
81	Verbeteren verkeersveiligheid op 4 locaties in de N335 over de berg	Berg	4.11.2										
82	Fascevoorzieningssysteem	Berg	4.11.3										
83	Peelbosweg	Berg	4.11.4										
84	Vrijliggend fietspad langs de Elzenweg	Berg	4.11.5										
85	ATB-ers en voetgangers over het veldt naar Elzen	Berg	4.11.6										
86	Verhaal van meubelen en verkoop van dieren	Berg	4.12										
86a	- de behoefte aan discussieruimte in de Oriëntatieweg	Berg	4.12										
86b	- aan deel van de N335 over de berg 3 rechts af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer	Berg	4.12										
87	Olmestjes en uitvalswegen	Berg	4.13										
88	ICV voor jong en oud	Berg	4.14										
123c	veilig naar school	Berg	4.15										
89	Een eigen huisje voor het meubilair	Berg	4.16										
90	Verlichting waar en wanneer het moet	Berg	4.17										
91	Flits afremmelbrembeheer	Berg	4.18										
91a	Bloemrijk maaibaar voor vergoedingsgezinde bermen	Berg	4.18.1										
91b	Zuinig op de zandwegen	Berg	4.19										

Legenda:
Maatregelen in wit: binnen de bebouwde kom
Maatregelen in lichtgroen: buiten de bebouwde kom
Maatregelen in lichtoranje: veilig naar school



Colofon

*Werkboek Verblijfsgebied Montferlandse berg
onderdeel van het integraal Verkeers- en Vervoersplan
opgesteld in opdracht van gemeente Montferland
sector grondgebied, afdeling openbare werken*

schokland
landschap, ontwerp en verhaal

Ir H.J.J.C.M van Blerck
De Watertoren 5
3912 AK Rhenen
0317 614735
info@schokland.com
www.schokland.com



**HAUPTMEIJER
VERKEER**

ing. W.M. Hauptmeijer
Hauptmeijer Verkeer
Graaf van Burenstraat 32
7411 RX Deventer
0570 - 601239
hauptm@planet.nl
www.hauptmeijerverkeer.nl



WATER
buiten in beeld

ing G.J. Baltjes
De Watertoren 5
3912 AK Rhenen
06 15022361
hanneke@schokland.com