

Verkeer en vervoer in het verblijfsgebied van Azewijn!



Werkboek voor het verblijfsgebied Azewijn

onderdeel van het iVVP Montferland 2012

DECEMBER 2012

Samenvatting

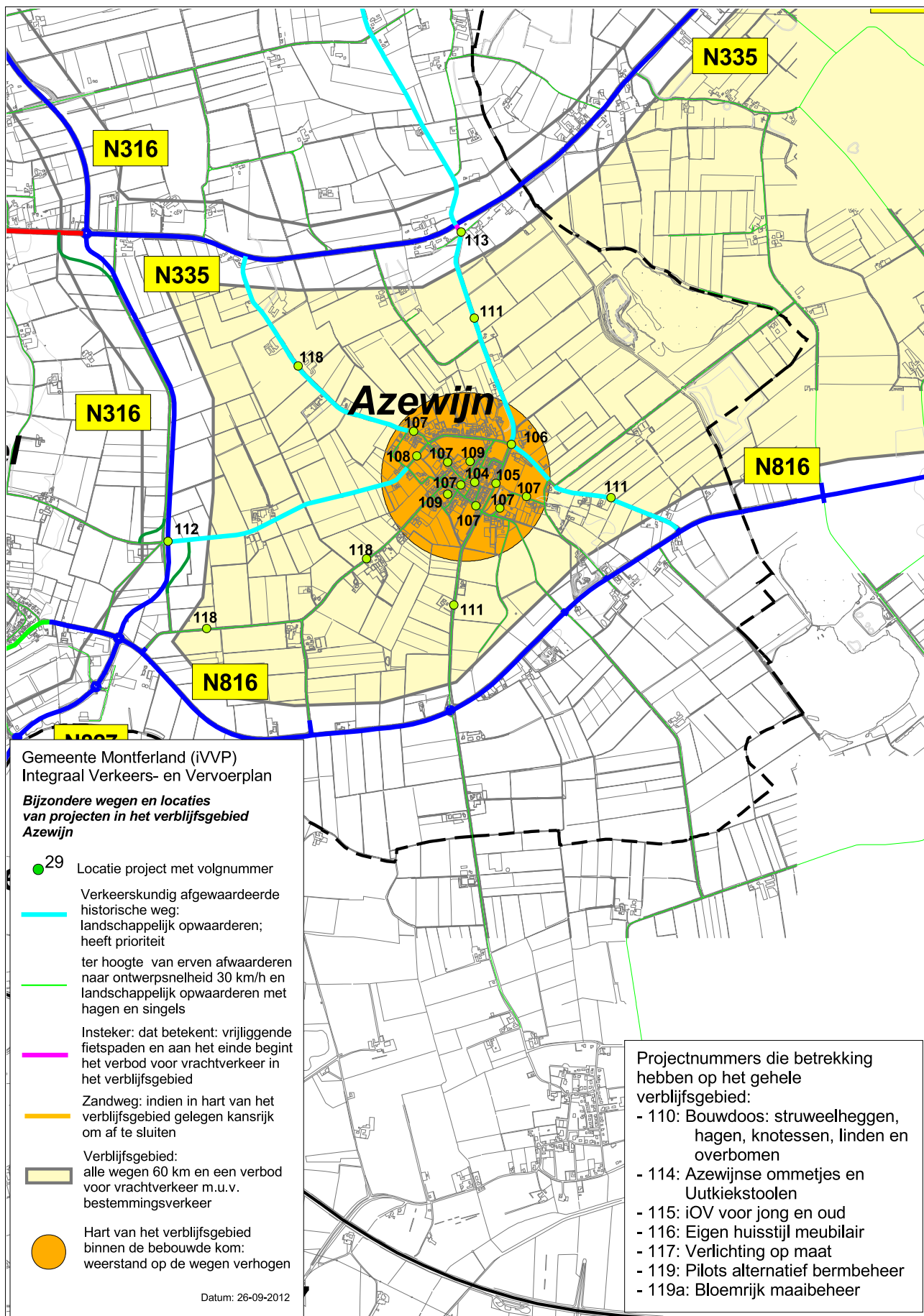
De gemeente Montferland heeft binnenkort een hoofdwegennet voor optimale bovenlokale bereikbaarheid. Daarbinnen liggen vijf ‘**sponzen**’: dat zijn verblijfsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Eén van die **verblijfsgebieden** is het gebied met Azewijn.

* Binnen deze spons geldt buiten de bebouwde kom van Azewijn een **maximumsnelheid** van 60 km/h en binnen de bebouwde kom 30km/h. Verder wordt een vrachtwagenverbod nagestreefd (behoudens bestemmingsverkeer).

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

* Verder liggen in het gebied **historische wegen** die verkeerskundig zijn afgewaardeerd. Door de inrichting van die wegen landschappelijk op te waarderen kunnen ook daar de functie, de vorm en het gebruik met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

* Een veilige ‘insteker’ zorgt voor verbinding van de bedrijvigheid bij Klein Azewijn met het hoofdwegennet.



Overzichtskaat voorgestelde maatregelen voor het verblijfsgebied van Azewijn

Inhoud

Samenvatting met overzichtskaart	2
Ten Geleide	5
1 Inleiding	7
1.1 Verblijfsgebied Azewijn in het iVVP	7
1.2 Elk verblijfsgebied zijn eigen werkboek	7
1.3 Opzet en werkwijzer op drie schaalniveaus	7
2 Sluit aan bij de regionale iVVP-visie: verblijfsgebied binnen hoofdwegennet!	8
2.1 Veilig door het verblijfsgebied	8
2.2 Snelheidsregime met menselijke maat	8
2.3 Handhaven én stimuleren	9
2.4 Stem weg af op landschap	9
3 Versterk verblijfsfunctie van wegen door dorpen, wijken en langs erven!	10
3.1 Montferland: ruimte voor rust	10
3.2 Waardeer af en waardeer op	10
3.3 In de kern: deel de ruimte waar het kan...	11
3.4 maar scheiding waar het moet	11
4 Zorg voor draagvlak in projecten op lokaal niveau!	12
4.1 Mooi en veilig in de kern Azewijn	12
4.1.1 <i>Leer van 'verkeer in de spiegel' o.a. bij schoolzones</i>	12
4.1.2 <i>Het groene hart van Azewijn</i>	12
4.1.3 <i>Aswins burcht en de halteplaats van de procesie</i>	13
4.1.4 <i>Het kralensnoer van de Mars naar de Maat</i>	14
4.1.5 <i>Zoom om Azewijn</i>	14
4.1.6 <i>Rust in de wijpjes</i>	14
4.2 Bouwdoos: struweelheggen, hagen, knotessen, lindes en overbomen	14
4.3 Herinrichting Laakweg, Gendringseweg en Dr Hoegenstraat	14
4.4 Kruising N316 met Hartjensstraat	15
4.5 Vrijliggende fietspaden bij de instekers	15
4.6 Azewijnse ommetjes en Uutkiekstoolen	15
4.7 iOV voor jong en oud	15
4.8 Een eigen huisstijl voor het meubilair	16
4.9 Verlichting waar en wanneer het moet	16
4.10 Uitbreiding fietsknooppuntensysteem	16
4.11 Alternatief bermbeheer	16
4.11.1 Bloemrijk maai-beheer voor vergevingsgezinde bermen	17
4.12 Verkeer van mensen én verkeer van dieren	17
4.13 Zuinig op de zandwegen	17
<i>Bijlage 1. Overzicht lokaties waar Meespraak-acties betrekking op hebben</i>	<i>18</i>
<i>Bijlage 2. Overzicht maatregelen ten behoeve van jaarplanning</i>	<i>19</i>
<i>Colofon</i>	<i>20</i>

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.

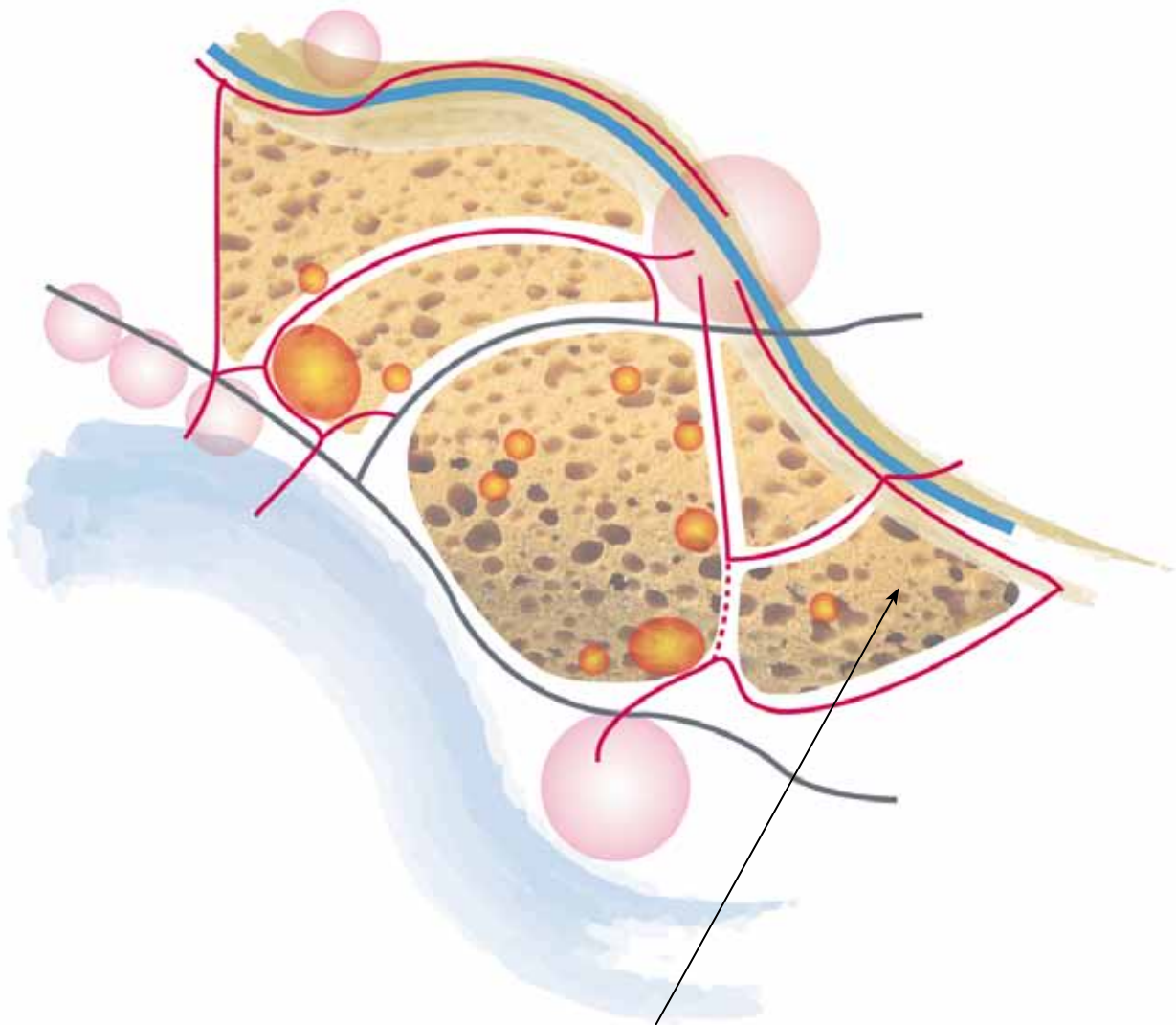
Belangrijk was de bijdrage van een interne en externe klankbordgroep en de wijk-, dorps- en stadsraden en de bewoners die hebben gereageerd via de Meespraak. Zij hebben meegewerkt aan de totstandkoming van het iVVP. Zij zijn op meerdere momenten in het planproces betrokken. Alle ideeën zijn afgewogen, 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.

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.

Rechtsonder ligt het verblijfsgebied van Azewijn.

1. Inleiding

1.1 | Verbliffsgebied Azewijn 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 bovenlokale bereikbaarheid zorgt. Daarbinnen liggen vijf 'sponzen': dat zijn verbliffsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Eén van die verbliffsgebieden bestaat uit de kern Azewijn en omgeving. Via insteekwegen kan men de sponzen binnengaan, maar al snel zorgt de inrichting van de wegen ervoor dat de verkeerssnelheid omlaag gaat. De insteekwegen zorgen er wel voor dat de belangrijke verkeersaantrekkende lokaties en het hoofdwegennet goed met elkaar verbonden zijn. In de omgeving van Azewijn zijn dat met name bestaande en mogelijke nieuw te vestigen grote intensieve veehouderijen in delen van het LOG, de steenfabriek en ontgrondingen.

Binnen de vijf verbliffsgebieden 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 lopen er rond Azewijn drukke wegen (Gendringseweg en Dr Hoegenstraat) langs broek-ontginningen bij De Reeven, maar ook rustige weggetjes over de hogere drogere gronden met vruchtbare akkers (Klakert). De verschillen in landschappelijk-verkeerskundige karakteristiek bieden tal van kansen om de inrichting van die wegen - samen met aanwonenden - mooier en veiliger te maken. Met de inrichting van de wegen binnen de sponzen kan aansluiting bij de landschappelijke zonering en verscheidenheid in het gebied - ook in de kernen - worden gevonden. Daarbij verdienen de historische kernverbindingswegen extra aandacht. Veelal dienen juist die verkeerskundig te worden afgewaardeerd en daarmee kunnen ze landschappelijk worden opgewaardeerd.

1.2 | Elk verbliffsgebied 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 verbliffsgebieden 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 werkwijze op drie schaalniveaus

Het iVVP richt zich op het functioneren van het bestaande en toekomstige wegennetwerk 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 verbliffsgebied 'spons van Azewijn' 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 verbliffsgebied. 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 de gebiedsontsluingswegen in het hoofdwegennet en de instekers te liggen.

Ook dient op routes voor langzaam verkeer gezorgd te worden voor veilige oversteekplaatsen waar deze routes het hoofdwegennet kruisen.

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 gebiedsontsluingswegen 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

Het verblijfsgebied met Azewijn heeft een kenmerkende landschappelijke opbouw met twee zones: In het midden het plateau met de hogere terrasrestgronden met daarop het dorp Azewijn en de erven daaromheen. Ten westen, oosten en zuiden daarvan de lagere terrasrestgronden die natter waren door kwel van de berg en de rivier en die regelmatig overstromden als de Oude IJssel hoog water had.

Daardoor onderscheiden we binnen dit verblijfsgebied landschappelijk 2 typen wegen:

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

Door de karakteristiek van 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.

Dit betekent bijvoorbeeld dat in de bermen van de wegen langs De Reeven elzensingels en elzenhagen het beeld zullen bepalen.

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 haag of singel levert het voor de gemeente als geheel een grote besparing op om die struweelhagen juist weer wel aan te planten en veel dure verkeerstechnische maatregelen achterwege te laten. Daar komt nog bij dat een elzenhaag of singel vele doelen dient terwijl een drempel slechts één functie - beperkt en ergeniswekkend - vervult. 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 hoef 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 het dorp 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 huidige ontsluitingswegen te versmallen. Dat betekent dat juist deze wegen stevig dienen te worden heringericht. Dat biedt mogelijkheden om juist voor het langzame verkeer betere voorzieningen te scheppen en het dorp enkele doorgaande groene dorpse boulevards te geven. Wellicht dat zelfs een deel als parkeerplaats voor toeristen gebruikt kan worden.

Met de herinrichting van de Laakweg, Dr. Hoegenstraat en Gendingseweg is daarmee al een flinke stap gezet.

De 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 kernen 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 de eerste plaats in te richten als openbaar erf. Daaraan ondergeschikt moeten er natuurlijk mogelijkheden zijn voor gemotoriseerd verkeer om over dat 'erf' te rijden. In dit iVVP wordt het dus omgedraaid. Het is de ruimte waar dorpingen elkaar ontmoeten, waar zij wandelen en in het zonnetje zitten. Juist wandelaars en fietsers bewegen zich hierdoor naar de kerk, de winkel, het dorps huis, de burens. Met dat verpozen in het dorp dient bij de inrichting van de wegen rekening te worden gehouden.

Daarom zijn alle wegen binnen de bebouwde kom 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 overal even breed is - waar het autoverkeer rustig zijn weg en parkeerplek kan vinden.

In dit iVVP is het uitgangspunt dat 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 het GSP-werkboek voor Azewijn. 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 het dorp 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. Liever krijgt de inrichting helemaal geen verkeerskundige uitstraling.

Langs de straten lopen liefst brede stoepen zonder hindernissen voor de kwetsbare weggebruikers. Op de pleintjes bij de kerk kan het middengedeelte als gedeelde ruimte 'open' worden gehouden. Voor de gevels van de bebouwing om de pleinen worden veilige stoepen gereserveerd die alleen bestemd zijn voor de voetgangers.

De inrichting van de stoepen moet ruim zijn en bij uitstek ook geschikt voor mensen met een rollator of kinderwagen. Door de stoep soms wat breder te maken komt er ruimte voor bijvoorbeeld een terrasje.

4. Zorg voor draagvlak in projecten!

4.1 | Mooi en veilig in de kern Azewijn

In 2011 startte de Dorpsraad van Azewijn het project Verkeer in de Spiegel. Dat heeft inmiddels flink draagvlak en ideeën opgeleverd. En een krant met 10 tips om samen het verkeer in het dorp veiliger te maken. Op basis hiervan kunnen de inwoners van Azewijn nog eens naar zichzelf in de spiegel kijken en zich afvragen of ze niet beter wat langzamer kunnen rijden en of ze hun auto's wel op de stoep moeten parkeren.

Naar aanleiding van dit geslaagde project zal Azewijn het Buurtlabel Veilig Verkeer van Veilig Verkeer Nederland ontvangen.

De Sint Josefschool heeft actief in dit project meegedaan en zal ook in de komende jaren in de geest van 'Verkeer in de Spiegel' verdergaan. Knoop de bevindingen van de leerlingen in uw oren. Zij hebben tijdens het project in groepjes door het dorp gelopen. Resultaat: vijf grote vellen met punten over verkeer/weginrichting waarover zij zich verwonderen en verbazen (zie bijlage). Als algemene constatering kwamen naar voren:

- * auto's rijden te hard en
- * er staan te veel auto's op de stoep geparkeerd.

Ook in de concrete inrichting van plekken in het dorp zijn verbeteringen mogelijk zodat een veilig gedrag in het verkeer wordt gestimuleerd. Daarbij kan vaak goed worden aangesloten bij het GSP.

4.1.1 | Leer van "Verkeer in de Spiegel" o.a. bij schoolzones [104]

Hoe richt je een schoolzone in? Hieraan kan in samenspraak met de dorpsraad en 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. Ook over het parkeren aan de voor- én achterkant van de school moeten goede afspraken worden gemaakt.



4.1.2 | Het groene hart van Azewijn [105]

Een bijzonder element in Azewijn is de Grote Laak, nu een vijverpartij aan de overkant van de Laakweg langs de rand van het dorp. In principe is het een mooie vijverpartij, alleen komt die door het passerende verkeer niet tot zijn recht. Je kunt er ook niet veilig langs wandelen of zitten hoewel zo'n waterpartij daar wel toe uitnodigt. En voor de automobilisten lijkt het niet veilig, omdat er vlak langs de rand gereden moet worden. Nu geeft de inrichting van de Laakweg nog tegenstrijdige signalen aan de weggebruiker. Er staan wel paaltjes op de weg en er staan woonhuizen, maar overheersend is de uitstraling van een doorgaande verkeersroute.



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

In de toekomst zal de Laakweg in het wegennetwerk een andere functie krijgen, doordat een vrachtverkeerverbod gaat gelden en er alternatieve routes voor doorgaand (vracht)verkeer komen via de vergrote rotonde in de N816 bij Uift en de verlengde N316. Dan kan de omgeving van de Grote Laak - opnieuw - aangepakt worden en weer nadrukkelijk bij het dorpshart worden betrokken. Daarnaast hebben het Waterschap en de gemeente het plan om de Laak hier om te vormen richting het streefbeeld 'Gebruikswater'. Dat betekent dat de Laak in het midden zal worden uitgediept en aan de randen een flauwe natuurvriendelijke oever zal krijgen. Idee is om ook enkele visvlonders aan te

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

leggen.

Koppel deze twee ontwikkelingen aan elkaar in een plan voor een dorpspark. Hierbij zal de dorpsraad een adviserende rol kunnen spelen. Als de planvorming succes heeft dan kan de gemeente wellicht meewerken door een herinrichting van de Laakweg als onderdeel van het dorpspark. Maak in ieder geval de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie. Wellicht betekent dit een smaller trottoir aan de huizenkant, een smaller profiel van de weg, het vervangen van het asfalt door klinkerbestrating en verbreden van de walkant van de Laak. Een vrachtverkeerverbod in het verblijfsgebied zal ook dit deel van de Laakweg ook een stuk veiliger maken.

Bomen zorgen er ook voor dat de automobilist veiliger langs het water kan rijden. De snelheid van het verkeer wordt zo vanzelfsprekend teruggebracht. Dan kun je daar weer leren schaatsen. En voor de processie en de carnavalsoptocht is de Laakweg voortaan een hoogtepunt.

4.1.3 | **Aswins burcht en de halteplaats van de processie [106]**

Om de aanleg van het dorpspark en de herinrichting van de Laakweg mogelijk te maken is het nodig dat de entree aan de noordzijde van het dorp anders wordt ingericht. Vanaf Doetinchem komend rijd je op de noordrand van Azewijn af. Die moet worden aangezet door een stevige beplanting niet alleen langs de Marssestraat, maar ook langs de Gendringseweg. Bij het kruispunt aangekomen vormt deze beplanting een duidelijke poort voordat je de bebouwde kom ingaat. Van daaraf zal ook de bestrating van asfalt omgezet moeten worden in klinkers en zullen brede grasbermen met vrijstaande bomen al het begin van het dorpspark vormen.

In de Middeleeuwen is hier aan de rand van het dorp een kleine burcht gebouwd van waaruit de Ridders van Aswin de omgeving onveilig maak-

De Laakweg en de Grote Laak vormen nu bij lange na nog geen dorpspark



ten. De restanten hiervan zijn nog altijd zichtbaar op de hoek van de Dr. Hoegenstraat en de Marssestraat. Dit gegeven is ook al betrokken in het ontwerp voor de herinrichting van de Dr. Hoegenstraat (4.3). Bij die herinrichting binnen de bebouwde kom kan ook de halteplaats van de processie een prominente plek krijgen, bijvoorbeeld door het aanplanten van enkele linden en er in de bestrating van de weg rekening mee te houden.

4.1.4 | **Het kralensnoer van de Mars naar de Maat [107]**

Over de Ompertsestraat, Lepepestraat, Mattheusplein, Pastoor Meursstraat tot in de Passtraat loopt een route met allerlei bijzondere bomen en plekken die ieder hun eigen verhaal hebben. Ze zijn volgens het GSP essentieel voor de groenstructuur van het dorp en kunnen bijdragen aan een veilige inrichting van deze plekken volgens het principe van Shared Space. Bomen kunnen bijvoorbeeld een weg visueel versmalen, of een plek verbijzonderen, zeker als die plek ook in de bestrating wordt gemarkeerd. Betrek dit principe in de herinrichtingsplannen als groot onderhoud aan de weg of riolering aan de orde is.

4.1.5 | **Zoom om Azewijn [108]**

De noordrand van Azewijn wordt reeds grotendeels omzoomd door robuust beplante wegen. Volgens het GSP zal in de toekomst deze omzoming voltooid moeten worden met een doorgaande beplanting langs de Hartjensstraat, de Marssestraat en de Gendringseweg. Gebruik deze beplanting in toekomstige herinrichtingsplannen voor deze wegen om er een prettige verblijfsruimte van te maken met plekken om over Azewijn uit te kijken. Het hoeft niet te gaan om een doorgaande beplanting met bomen op vaste afstand van elkaar. Beter is het soms om de plaatsing van de bomen te laten afhangen van de erven en kaveltoeritten aan de weg.

4.1.6 | **Rust in de wijkjes [109]**

Bij eventuele herinrichtingsplannen is het belangrijk om ook in de nieuwe wijken het beeld van bomen in gras na te streven. In de rest van Azewijn werkt dit ook goed om een dorps sfeer te versterken. De zichtlijnen vanuit de straten naar het omliggende landschap dienen te worden beschermd. De nieuwbouw aan de zuidrand ligt als het ware in de achtertuin van het dorp. In al deze straatjes geldt dat omhaagde privé-erven en bomen in gras langs de wegen het beeld dienen te bepalen.

4.2 | **Bouwdoos: struweelheggen, hagen, knotessen, linden en overbomen [110]**

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. 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.

4.3 | **Herinrichting Laakweg, Gendringseweg en Dr Hoegenstraat [111]**

Zie uitvoeringsplan. Uitvoering 2012-2014 in samenwerking met aanwonenden. Het is ook aan te raden om de aanwonenden te betrek-

ken in de monitoring van het beheer. Met name de hoogte van hagen, afstanden van beplantingen tot uitritten en het maaischema kunnen met hen in de loop der tijd worden verbeterd of accurater gemaakt.

4.4 | **Kruising N316 met Hartjensstraat [112]**

Goed overleg van de opstellers van het plan voor de N316 met de dorpsraad - die hierover een duidelijk advies heeft opgesteld - en de landbouwers moet tot een oplossing leiden die zowel goed is voor het langzaam verkeer als de landbouw. Daarbij dient volgens dit iVP onderscheid te worden gemaakt tussen het landbouwverkeer van de enkele boer die bijvoorbeeld via de Borgstraat bij zijn kavel moet kunnen komen en het bovenlokale landbouwverkeer. Wellicht is het nu nog mogelijk om in het plan - als deel van de hoofdlandbouwroute - een nieuwe parallelweg langs de N316 exclusief voor het landbouwverkeer op te nemen. Op- en afritten vragen daarbij wel speciale aandacht. Dat zou problemen met landbouwverkeer zoals nu over de N316 bij Zeddam kunnen voorkomen.

4.5 | **Vrijliggende fietspaden bij de instekers [113]**

Waar deze ontbreken dienen deze op korte termijn gerealiseerd te worden ten behoeve van de veiligheid van de fietsers. Meer specifiek gaat het om de aansluiting van de Dr Hoegenstraat met de Terborgseweg (N335) over een lengte van circa 50 meter.

4.6 | **Azewijnse ommetjes en Uutkiekstoolen [114]**

Korte ommetjes naar het omgevende landschap zijn er niet veel en door de grootschaligheid van het landschap vaak ook niet aantrekkelijk voor de meeste mensen. Ommetjes in het dorp zijn wel gewenst en Azewijn heeft gelukkig in het dorp daar fantastische mogelijkheden voor. Denk aan een pad voor voetgangers tussen de Marssestraat en de Laakweg. Of gewoon door de straten en naar het Mattheusplein, maar ook naar de pastorietuin en naar de Laak. Daarvoor zou een project 'Dorpspark De Grote Laak' welkom zijn.

De grote kracht van Azewijn is de luchtige opbouw van het dorp. Tussen de noordelijke omzoming van het dorp en het dorpshart ligt een reeks dorpsweides. Bescherm deze als essentieel voor de groenstructuur van Azewijn. In overleg met de grondeigenaren kunnen de randen ervan wellicht ook deel worden van dorpsommetjes.

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

Denk ook aan oplaadpunten voor elektrische fietsen.

4.7 | **iOV voor jong en oud [115]**

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);



Pad van de kerk naar de Laakweg

- bibliotheek (vervoer van bestelde boeken);
- afvoer van oud papier en plastic.

Bij dit onderzoek dienen de gemeente, de provincie (concessieverleener), de openbaarvervoermaatschappij (concessienemer), de dorpsraad van Azewijn en de vrijwilligers die nu al een rol vervullen bij de buurtbus, betrokken te worden.

4.8 | Een eigen huisstijl voor het meubilair [116]

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..

4.9 | Verlichting waar en wanneer het moet [117]

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 iVVP 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 iVVP, 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)

4.10 | Uitbreiding fietsknooppuntensysteem [118]

Voorgesteld wordt om aan het fietsknooppuntensysteem een tweetal routes toe te voegen. Ten eerste een fietsroute Azewijn's-Heerenberg via de Dam en wethouder Brandtsweg. Deze route bevat minder hellingen dan de route via de Hartjensstraat; Ten tweede een fietsroute Azewijn-Zeddum via de Ompertsestraat-Krommestraat-Holthuiserstraat. Wellicht dat er in het dorp nog meer ideeën zijn voor nieuwe fietsroutes of verbindingen tussen routes. Die zullen zeker kunnen bijdragen aan de kwaliteit van Azewijn als zelfstandig en levendig dorp.

4.11 | Alternatief bermbeheer [119]

Het integrale karakter van dit iVVP 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 gevormd 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 'groenmaatregel' 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 herordering 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, zeker in combinatie met een verkeersremmende maatregel, hoewel dat alleen vanuit het groenbeheer gezien juist niet zo is. Voorgesteld wordt om een gericht onderzoek op te starten.

4.11.1 | Bloemrijk maaibeheer voor vergevingsgezinde bermen [119a]

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 'vergevingsgezinde 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.

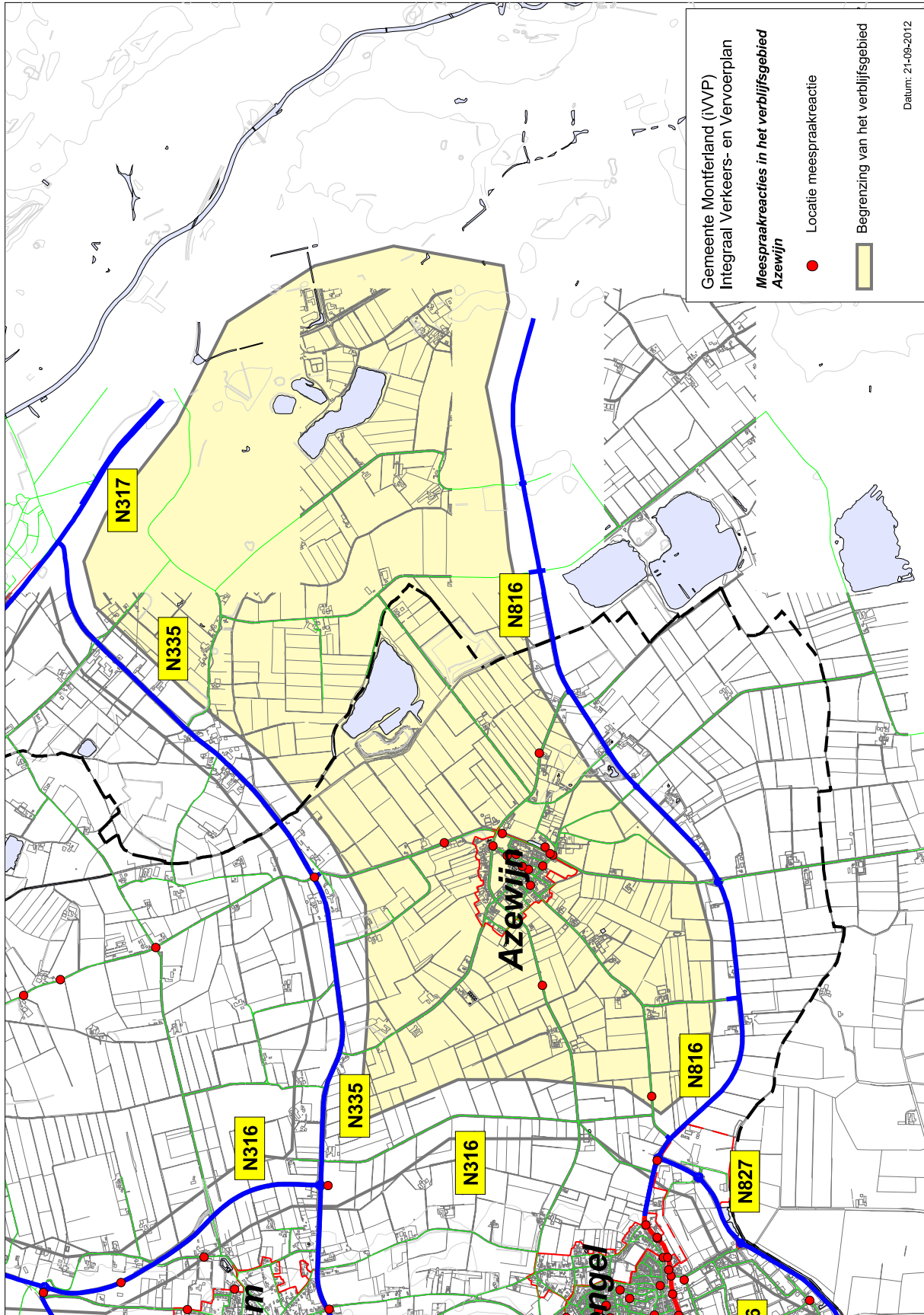
4.12 | Verkeer van mensen én verkeer van dieren [86]

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. Het gaat met name om de aanleg van faunapassages, zoals dassentunnels.

4.13 | 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 (Uiverweg?). 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.

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



Bijlage 2. Overzicht maatregelen ten behoeve van jaarplanning

iVVP Montferland Maatregelen		versie: 18-09-2012													
Volgnr	Maatregel	Werkboek		Kosten		Uitvoering			Doelen		omgevingskwaliteit	leeftaardigheid	bereikbaarheid	verkeersveiligheid	
		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						
	Mooi en veilig in de kern Azewijn														
104	Leer van "verkeer in de spiegel" o.a. bij schoolzones	Azewijn	4.1.1												
105	Het groene hart van Azewijn	Azewijn	4.1.2												
106	Aswinds burcht en de halteplaats van de processie [3]	Azewijn	4.1.3												
107	Het kralensnoer van de Mars naar de Maat [4]	Azewijn	4.1.4												
108	Linde om Azewijn [5]	Azewijn	4.1.5												
109	Rust in de wijkes [7]	Azewijn	4.1.6												
	Overige projecten veldgebied Azewijn														
110	Bouwoos: struweelheggen, hagen, knotlessen, lindes en overbomen	Azewijn	4.2												
111	Herinrichting Laakweg, Gendringseweg en Dr. Hoegenstraat	Azewijn	4.3												
112	Kruising N316 met Hartjensstraat	Azewijn	4.4												
113	Vrijliggende fietspaden bij de instekers	Azewijn	4.5												
114	Azewijnse ommetjes en Uutkiekstoolen [6]	Azewijn	4.6												
115	iOV voor jong en oud	Azewijn	4.7												
116	Een eigen huissijl voor het meubilair	Azewijn	4.8												
117	Verlichting waar en wanneer het moet	Azewijn	4.9												
118	Uitbreiding fietsknoppuntensysteem	Azewijn	4.10												
119	Pilots alternatief bermbeheer	Azewijn	4.11												
119a	Bloemrijk maaibeheer voor vergavingsgezinde bermen	Azewijn	4.11.1												
86	Verkeer van mensen én verkeer van dieren	Azewijn	4.12												
91b	Zuinig op de zandwegen	Azewijn	4.13												

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



Colofon

*Werkboek voor het verblijfsgebied Azewijn
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