

# Verkeer en vervoer in verblijfsgebied Didam en Nieuw Dijk!



*Werkboek voor het verblijfsgebied Didam, Holthuizen Oud Dijk en Nieuw Dijk  
onderdeel van iVVP Montferland*

*DECEMBER 2012*

## Samenvatting

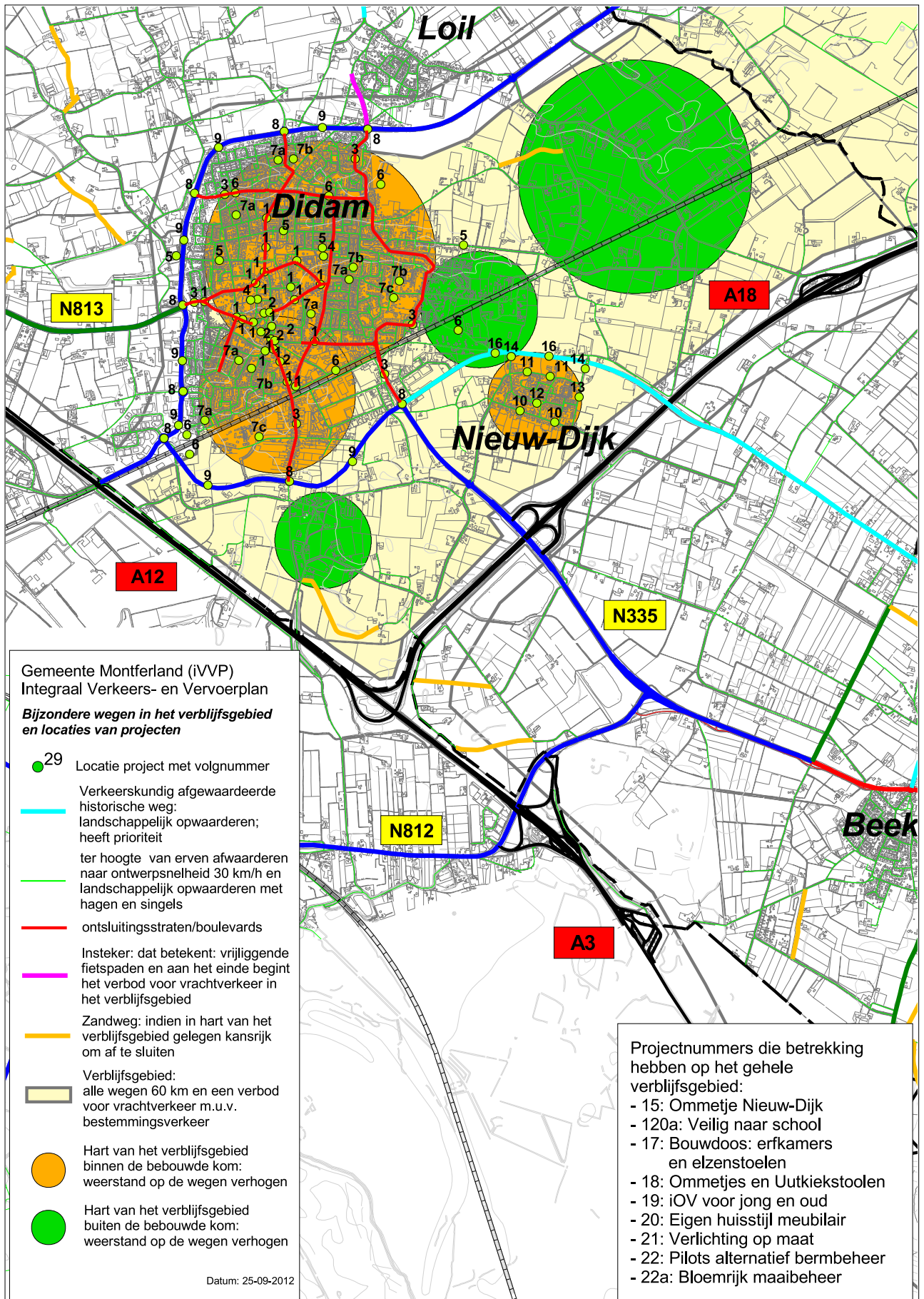
De gemeente Montferland heeft binnenkort een hoofdwegennet voor optimale bovenlokale bereikbaarheid. Daarbinnen liggen vijf ‘**sponzen**’, verblijfsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Eén van die **verblijfsgebieden** is het gebied met Didam, Oud - en Nieuw Dijk.

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

\* De kernen en buurtschappen Oud Dijk en Holthuizen worden gezien als **harten 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 die harten dienen de wegen zo ingericht te worden dat een **rustig rijgedrag** wordt uitgelokt.

\* Binnen Didam vormen de (soms) opnieuw in te richten **boulevards** 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 zorgen voor toegankelijkheid én veiligheid.

\* De Beekseweg is een **historische weg**, die verkeerskundig wordt afgewaardeerd. Door de inrichting van die weg, passend bij zijn functie, landschappelijk op te waarderen kan deze mooier en veiliger worden.



Overzichtskaart voorgestelde maatregelen voor het verblijfsgebied van Didam Oud Dijk, Nieuw Dijk en Holthuizen

## Inhoud

<b>Samenvatting met overzichtskaart</b>	<b>2</b>
<b>1   Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1   Didam, Oud Dijk en Nieuw Dijk in het iVVP	7
1.2   Elk verblijfsgebied zijn eigen werkboek	7
1.3   Opzet en werkwijzer op drie schaalniveaus	7
<b>2   Sluit aan bij de regionale iVVP-visie: verblijfsgebied binnen hoofdwegenet!</b>	<b>8</b>
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
<b>3   Versterk verblijfsfunctie van wegen door dorpen, wijken en langs erven!</b>	<b>10</b>
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
<b>4 Zorg voor draagvlak in projecten op lokaal niveau!</b>	<b>12</b>
<i>Sluit aan op Meespraak en workshops</i>	
4.1   Mooi en veilig in de kern Didam	12
4.1.1   Groene pleinen in het centrum	12
4.1.2   Wilhelminastraat en andere functionele flaneerstraten	13
4.1.3   Hoofdonthutingswegen: boulevards	14
4.1.4   Flaneren door de ring van parken	15
4.1.5   Langzaam verkeer door de De Blauwe Graaf	15
4.1.6   Langzaam verkeer O-W door twee groene corridors	15
4.1.7   De wijken: allereerst verblijfsruimte	16
4.1.8   Parkeren	17
4.2   De buitencontour van Didam	17
4.3   Mooi en veilig in de kern Nieuw Dijk	19
4.3.1   Smallestraat als dorpspromenade	19
4.3.2   De Bosstraat als dorpspromenade	19
4.3.3   Weitjes in wijkjes, bloesem aan Liemersweg	20
4.3.4   Versterk de Meikamerlaan	20
4.3.5   Dorpse entrees	20
4.3.6   Ommetjes	20
4.4   Herinrichting Beekseweg	21
4.5   Veilig naar school	21
4.6   Bouwdoos: erfkamers en elzenstoelen	22
4.7   Ommetjes en uitkijkstoelen	22
4.8   iOV voor jong en oud	23
4.9   Een eigen huisstijl voor het meubilair	23
4.10   Verlichting waar en wanneer het moet	23
4.11   Samenwerken voor alternatief bermbeheer	23
4.11.1   Bloemrijk maai-beheer vergevingsgezinde bermen	25
<i>Bijlage 1. Overzicht lokaties waar Meespraak-acties betrekking op hebben</i>	26
<i>Bijlage 2. Overzicht maatregelen ten behoeve van jaarplanning</i>	27
<i>Colofon</i>	28

# 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.

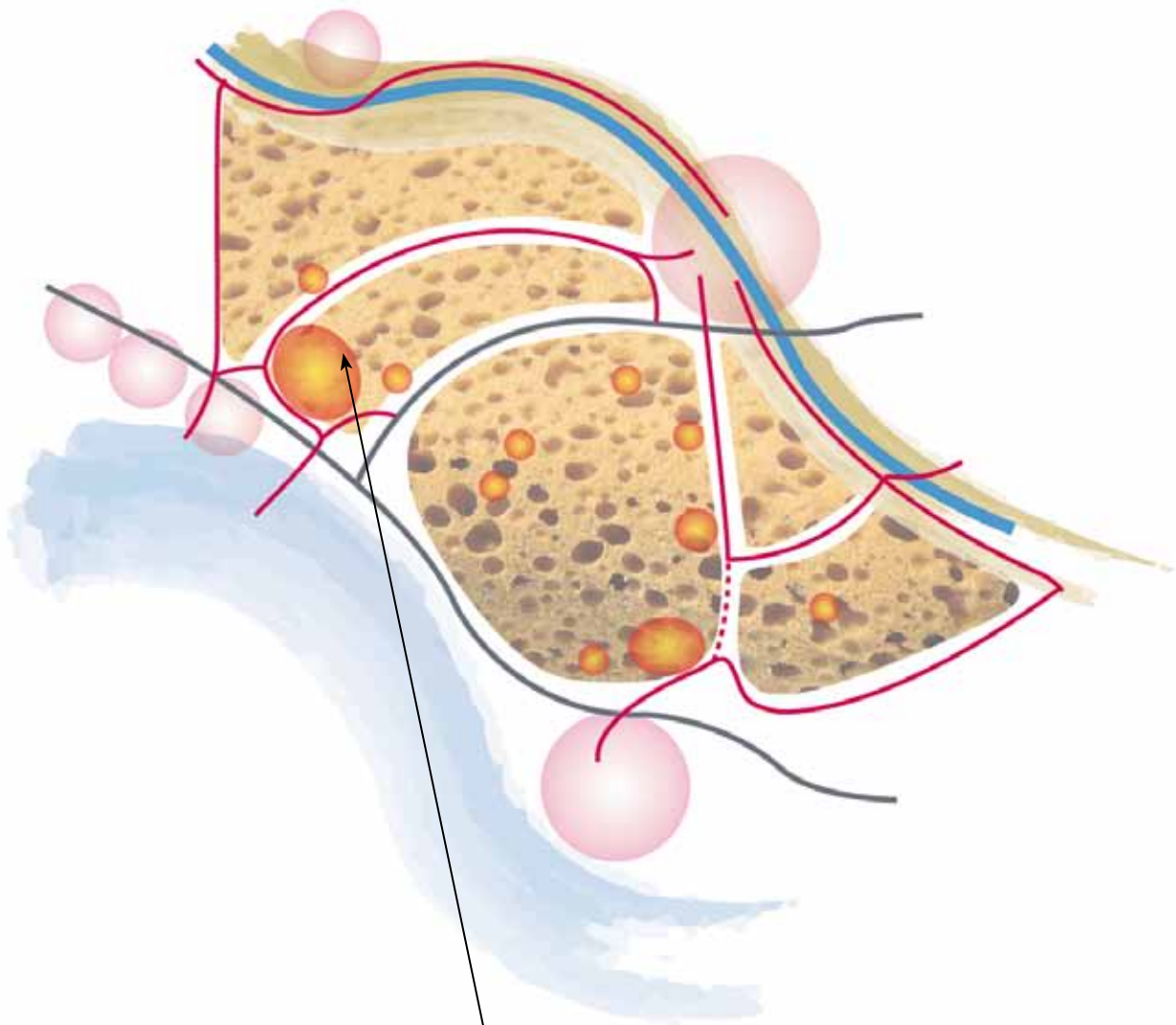
Belangrijk was de bijdrage van een interne en externe klankbordgroep en de wijk-, dorps- en stadsraden en de bewoners die hebben gereageerd via de Meespraak. Zij hebben meegewerkt aan de totstandkoming van het iVVP. Zij zijn op meerdere momenten in het planproces betrokken. Alle ideeën zijn afgewogen, 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 in de gemeente vijf (delen van) gebieden waar in de visie van het iVVP de verblijfsfunctie voorop staat.*

*Links van het midden ligt het verblijfsgebied van Didam, Nieuw Dijk en Oud Dijk waarvan ook Wehl in de gemeente Doetinchem deel uitmaakt.*

# 1. Inleiding

## 1.1 | Didam, Oud Dijk en Nieuw Dijk in het iVVP

De gemeente Montferland heeft - zeker als de doortrekking van de N316 en de Zuidelijke rondweg om Didam zijn gerealiseerd - een hoofdwegennet dat voor een optimale bovenlokale bereikbaarheid zorgt. Daarbinnen liggen volgens de visie van het iVVP vijf 'sponzen': dat zijn verblijfsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Via insteekwegen kan men zo'n spons binnengaan, maar al snel zorgt de inrichting van de wegen ervoor 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.

Eén van die sponzen bestaat uit de grotere kern Didam, het dorp Nieuw Dijk en en het buurtschap Oud Dijk en omgeving. Binnen deze spons is een landschappelijke zonering te herkennen in de verschijningsvorm van de wegen. In het grootste deel van dit verblijfsgebied lopen de wegen over grotere dekzandruggen met de grotendeels bebouwde Didamse es en rustige weggetjes over kleinere dekzandruggen. Die laatste kronkelen van erf naar erf, van buurtschap naar buurtschap (bijvoorbeeld de Van Rouwenootweg). Eiken en beuken- of meidoornhagen bepalen het beeld. Nieuw Dijk ligt op de overgang naar de broekontginningen rond Stille Wald, Friesland en Meikamer. Daar zie je juist rechte wegen en beplantingen met wilg en els.

De verschillen in landschappelijk-verkeerskundige karakteristiek bieden tal van kansen om de inrichting van die wegen - samen met aanwonenden - mooier en veiliger te maken.

Daarbij verdienen de historische kernverbindingswegen extra aandacht. Veelal dienen juist die verkeerskundige te worden afgewaardeerd en daarmee kunnen ze landschappelijk worden opgewaardeerd.

## 1.2 | Elk verblijfsgebied 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 verblijfsgebieden een apart werkboek. Deze zijn bedoeld voor degenen in de gemeenten die beroepsmatig betrokken zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen in brede zin in het buitengebied. Maar ook initiatiefnemers van projecten in de kernen kunnen er hun voordeel mee doen en er inspiratie uithalen. Het boek biedt handreikingen voor het ontwikkelen en begeleiden van dergelijke projecten.

## 1.3 | Opzet en werkwijzer 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 verblijfsgebied 'spons van Didam, Nieuw Dijk en Oud Dijk' 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 verblijfsgebied.

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 wegen 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 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. Het gebied heeft kronkelende wegen langs grote en kleine dekzandruggen, met de grotendeels bebouwde es van Didam en een krans van eenmans-essen ten zuiden en oosten daarvan. Naar het oosten liggen de broekontginningen. Nieuw-Dijk ligt deels op de rand van de essen en deels in de broekontginning.

Daardoor onderscheiden we binnen dit verblijfsgebied landschappelijk 2 typen wegen:

- wegen over de dekzandruggen langs de erven (Lange Klauwenhof, Ravenstraat). Langs deze wegen vindt men een grote afwisseling in het landschap met weides en sloten, akkers op de eenmansessen en erven met hagen en bomen.
- wegen door broekontginningen met rechte wegen en een verkaveling met smalle kavels waar vroeger langs alle slootranden elzen en wilgen groeiden. Denk hierbij aan de (Smallestraat in Nieuw Dijk en de Geulecampweg).

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

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 (zie 4.6).

Dit betekent bijvoorbeeld dat in delen van de bermen van de wegen over de dekzandruggen weer struweelhagen zullen worden aangeplant. Op het eerste gezicht is dit vreemd, omdat hier zoals in vele regio's die beplantingen zijn verwijderd 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 struweelhagen zijn echter niet alleen groen, ze zijn ook verkeerskundige maatregelen die de verkeersveiligheid en leefbaarheid 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 hagen juist weer wel aan te planten en veel dure verkeerstechnische maatregelen achterwege te laten.

Daar komt nog bij dat een struweelhaag vele doelen dient terwijl een drempel bijvoorbeeld slechts één functie vervult. Deze integrale aanpak is kenmerkend voor het 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 uitkijkstoelen. 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.

Buiten de bebouwde kom in dit verblijfsgebied komen voor afwaardering met name de Haagweg bij Oud Dijk en de Beekse Weg bij Nieuw Dijk in aanmerking. Eventueel ook de Holthuiserstraat, de Bosstraat en de Parkweg.

Doordat binnen Didam binnen afzienbare tijd de rondweg gereed zal zijn wordt het ook mogelijk de grote wegen door het dorp voor het autoverkeer te versmallen, zelfs de hoofd-ontsluitingswegen.

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.

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 van 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 landschaps-architectonisch 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 fietssuggestiestroken.

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 Didam een ring van parken om het centrum. Deze gebieden zijn voor het grootste deel alleen voor voetgangers toegankelijk. Hier dienen enkele flaneerroutes van hoge kwaliteit te worden onderhouden en versterkt.



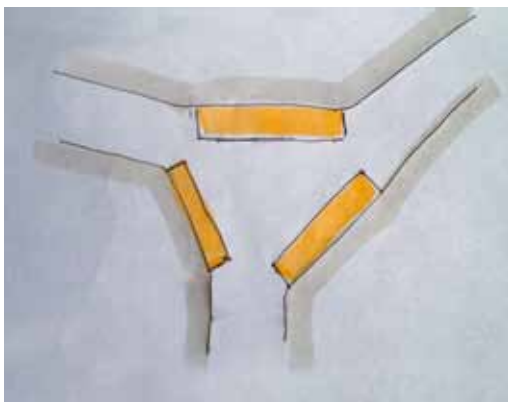
*De Eik vormt in Didam al een mooi referentiebeeld voor wat een boulevard en een dorpspromenade kunnen zijn: een smallere rijbaan voor auto's en ruim baan voor langzaam verkeer door parkachtige stroken of over brede stoepen*

*Wellicht dat toepassing van een asymmetrisch profiel hier ook grote mogelijkheden biedt (zie 4.1.2)*

# 4. Zorg voor draagvlak in projecten!



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 | Mooi en veilig in de kern Didam

Vooral in het centrum zijn allerlei gebouwen met openbare functies te vinden. Het centrum kenmerkt zich door een slingerend wegenpatroon met plekken waar straten (nooit haaks) op elkaar uitkomen in driehoekige open ruimtes.

Tegenwoordig voert de verkeersfunctie veelal de boventoon. Doordat de zuidelijke rondweg het doorgaand verkeer over de Wilhelminastraat zal wegnemen wordt het mogelijk om het verkeer hier een toentje lager te laten zingen en ook andere functies in de openbare ruimte meer mogelijkheden te geven.

### 4.1.1 | Groene pleinen in het centrum [1]

Het centrum van Didam heeft nog de opbouw van het historische dorp met slingerende wegen en driehoekige of vijfhoekige kruispunten. Het zijn open ruimtes die vroeger natuurlijke knooppunten in het maatschappelijk leven waren. Deze ruimtes zijn ook in deze tijd 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. Hier is ook de ruimte om structureel bomen van de eerste grootte in de inrichting op te nemen. Hier kun je de bomen planten die tot monumentale exemplaren kunnen uitgroeien.

In de visie van het iVP dient de verkeerskundige inrichting daar op voort te bouwen. Dat is niet gebruikelijk. Meestal worden eerst de wegen voor het gemotoriseerd verkeer, parkeerplaatsen en andere verkeerskundige elementen een plek gegeven op het plein. Daarna komen pas de bomen in beeld en wordt de restruimte voor het langzaam verkeer ontworpen. In dit iVP wordt voorgesteld om het om te draaien door eerst een ruime zone voor de bebouwing met winkels



Plekken voor groene pleintjes

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

en andere voorzieningen te reserveren en deze voor de langzame verkeersdeelnemers en allerlei kleinschalige elementen vorm te geven. Deze 'langzame plinten om het plein' worden door een stevige bomenrij afgeschermd van het midden van het plein. Als daarvoor de ruimte is zou dit liefst een dubbele bomenrij zijn, waarbij gekozen kan worden voor leilinden. 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. Slecht door geringe kleurverschillen wordt iets van een rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer aangegeven.

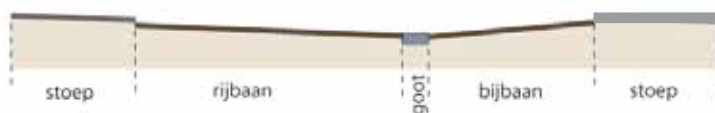
Op deze wijze worden de principes van Shared Space op de middenruimte toegepast terwijl in de plint achter de bomen een duidelijke veilige ruimte voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers gecreëerd wordt. De inrichting van de plinten moet ruim zijn en bij uitstek ook geschikt voor mensen met een rollator of kinderwagen. Door de plint soms - afhankelijk van de vorm van het plein - wat breder te maken komt er ook ruimte voor terrasjes en reclame-uitingen van ondernemers. Vooral het Lieve Vrouweplein, maar ook de pleintjes bij De Plok, Kok, Stroker en Melderstraat/Haagweg, kunnen hiervan profiteren. De bomen kunnen een sfeervolle entourage voor de terrassen daar vormen. Maak zo van de kruispunten sfeervolle pleintjes, groene oases, in het moderne centrum van Didam. Leg juist hier de nadruk op de representatieve functie en de verblijfsfunctie. Waverlo is een goed voorbeeld voor de kwaliteit die dat kan opleveren.

## 4.1.2 | Wilhelminastraat en andere functionele flaneerstraten [2]

In de huidige situatie worden in de krappe winkelstraten krampachtig (knot-)bomen in stand gehouden die continu in de verdrukking zitten of hinder veroorzaken, ook voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. In de straten kunnen de bomen verwijderd worden. Zo vormen de smalle straten de functionele verbindingen tussen de groene pleintjes en brinken. Het biedt de ruimte om de plinten van de pleintjes over te laten gaan in brede stoepen. De begrenzing van de stoepen wordt gevormd door een simpele goot.

Als de straat breed genoeg is kan voor een a-symmetrisch profiel gekozen worden door in de bestrating een smalle en een brede baan op te nemen. De brede baan is dan net breed 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.

De **Wilhelminastraat (2a)** dient stevig te worden heringericht, ook om het gebruik van de Randweg-zuid als nieuwe doorgaande route te stimuleren. Het is een goed voorbeeld van een straat die als flaneerstraat veel beter kan gaan functioneren. Overwogen dient te worden of deze straat zelfs nog verder kan worden afgewaardeerd. De aangrenzende bebouwing geeft wellicht eerder aanleiding om de weg volledig autoluw in te richten. De zuidelijke rondweg zal er immers voor zorgen dat het doorgaande verkeer hier wegblijft.



*referentiebeeld voor een flaneerstraat met veilige stoepen en parkeren dat niet het beeld bepaalt wel uitkijken met de borden op de stoep!*

*door in deze situatie de goot voor de boom iets naar voren te leggen ontstaat ook een variant met een a-symmetrisch profiel*

*schets van een a-symmetrisch profiel waarbij de weg tussen de stoepen 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, een bankje bijvoorbeeld.*

Hier kan bij keuze voor een flaneerstraat een a-symmetrisch profiel uitkomst bieden bij de herinrichting van de straat. Die moet veranderen, van drukke doorgaande route, in een prettige flaneerstraat die verschillende delen van het oosten en zuiden van Didam met het centrum verbindt.

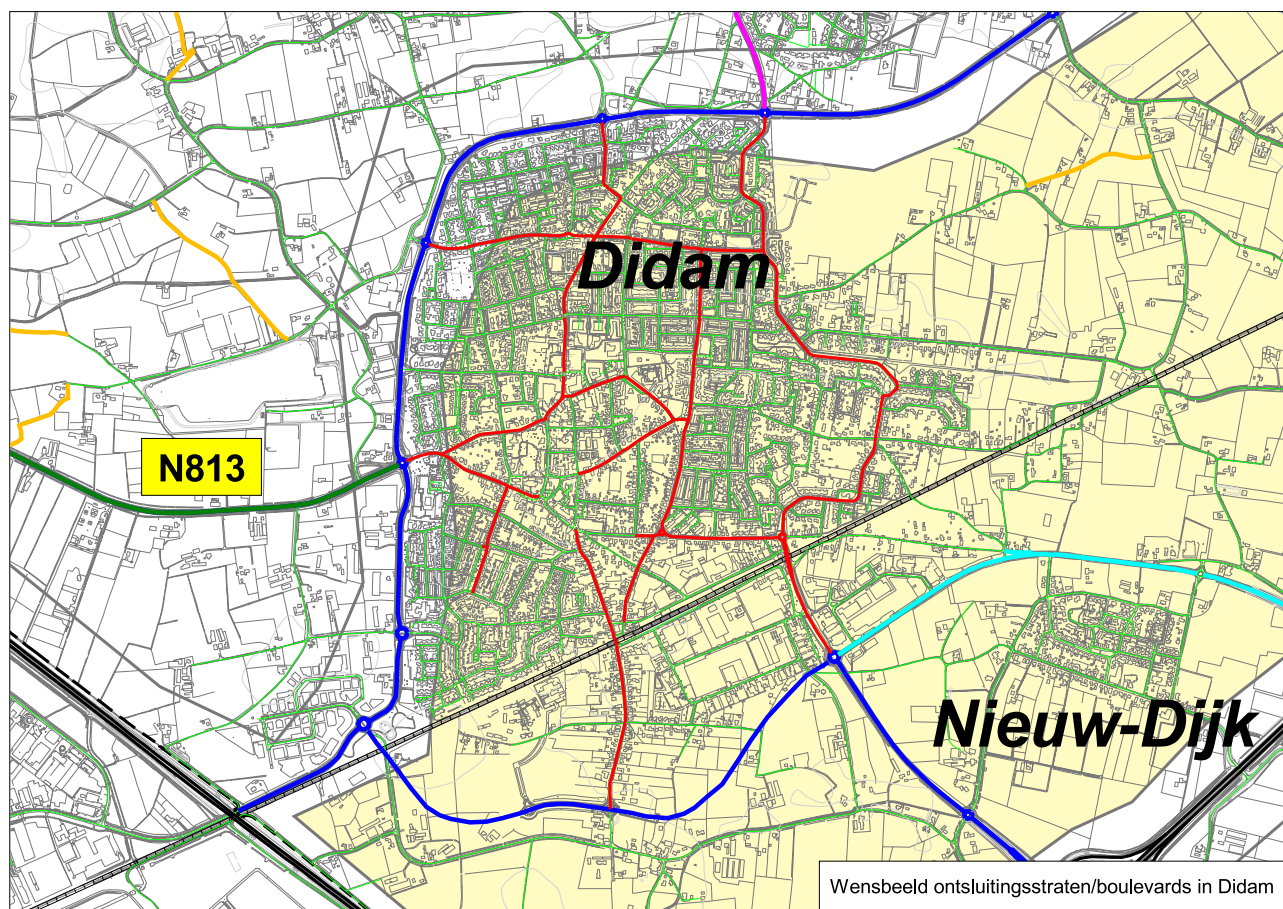
#### 4.1.3 | Hoofdontsluitingswegen: boulevards [3]

Volgens de Structuurvisie Didam (SVD) dienen de hoofdontsluitingswegen te worden aangezet met bomen of laanbeplanting.

Vooral langs historische wegen wisselt het profiel van de wegen sterk. Doordat in de visie van dit iVP ook deze wegen verkeerskundig worden afgewaardeerd tot wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur - wat gepaard kan gaan met een versmalling van de hoofdrijbaan - ontstaat er op veel plekken ruimte voor rustige routes voor het langzaam verkeer, inclusief de fietsers.

Fietssuggestiestroken is de minimale variant van zo'n boulevard. Maatwerk bij het omvormen van deze hoofdontsluitingswegen tot boulevards - waar alle verkeersdeelnemers in de zelfde ruimte kunnen bewegen - is het devies.

Koppeling aan de Blauwe Graaf en de twee groene corridors zal tot een mooi, veilig en comfortabel netwerk van routes voor het langzaam verkeer leiden.



Hoofdontsluitingsstraten in Didam die als boulevards kunnen worden ingericht.

#### 4.1.4 | Flaneren door de ring van parken [4]

Rond het centrum van Didam ligt een aantal parken en parkachtige ruimtes. Deze zijn veelal aan een opknapbeurt toe. Dit is van wezenlijk belang voor het aanzien en de leefbaarheid van Didam. Het versterkt het economisch klimaat en de concurrentiepositie van Didam als aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven.

Een ruime wandelroute van hoge kwaliteit door en tussen de verschillende parken dient in het kader van de opknapbeurt gerealiseerd te worden. Daarbij is het van belang om ook voor aansluitingen op de belangrijke pleinen, brinkjes en op de promenades langs de hoofdontsluitingswegen te zorgen.

Door deze parkroute ook nog eens te verbinden met de routes door de hierna beschreven Blauwe Graaf en groene corridors ontstaat in heel Didam een netwerk voor het langzaamverkeer van hoge kwaliteit!



#### 4.1.5 | Langzaam verkeer door de De Blauwe Graaf [5]

Vroeger liep er midden tussen de noordelijke en zuidelijke es bij Didam een lagere strook waardoor men waterlopen groef om het water af te voeren en wellicht ook vast te houden in tijden van droogte. Op de kaart van eind negentiende eeuw is deze zone nog duidelijk te zien als een beboste strook. Nu loopt deze strook vaak nauwelijks herkenbaar door de bebouwde kom van Didam.

Onder het motto 'De Blauwe Graaf' dient volgens het GSP het water in deze zone op allerlei plekken beterikbaar gemaakt te worden langs een te versterken route voor het langzaam verkeer.



#### 4.1.6 | Langzaam verkeer O-W door twee groene corridors [6]

In het GSP zijn twee reeds in aanzet aanwezige groene zones aangegeven om te worden benadrukt en versterkt: één ten noorden van het centrum en één ten zuiden ervan. Beide dienen ook als hoofdroute voor het langzaam verkeer te worden versterkt.

De noordelijke groene corridor dient in de komende jaren in de volgende drie projecten te worden versterkt:

- **Loilse Veld**

Langzaam verkeerroutes vanuit de nieuwe wijk, maar ook vanuit de Lupinestraat (Bredeschool-Noord) dienen langs de zuidrand van het Loilse Veld aangesloten te worden op het padennetwerk naar het landschap van Holthuizen.

- **Bredeschool-Noord**

Bij het langzaam verkeersnetwerk zijn de groene overgangen naar de aanliggende wijken belangrijk aan de noordrand en de plantsoenen langs de zuidrand.

- **De Eik**

Deze straat is de afgelopen jaren op een voorbeeldige manier heringericht. Ruime gazonstroken met bomen van de eerste orde die de ruimte hebben om de komende decennia uit te groeien en gezamenlijk vorm te geven aan dit deel van de noordelijke groene corridor met goede voorzieningen voor het langzaamverkeer.

De zuidelijke groene corridor langs het spoor dient in de komende jaren in de volgende projecten te worden versterkt.

- **Oude Zandweg en Lange Klauwenhof**

Aan de oostkant van Didam loopt het spoor door een redelijk gaaf



Ring van parken, Blauwe Graaf en Groene Corridors

restant van het historische landschap op de oostelijke rand van het Didamse essencomplex. Het is nu al een prachtig wandel- en fietsgebied voor de mensen in Didam. Aansluiten op project 'tussen struweelhagen door van erfkamer naar erfkamer' voor de Parkweg.

#### • **Parallelweg / Stationslaan**

Deze zone staat de komende jaren voor een herinrichting. Daarbij dient aan de oostkant de aansluiting van de Parallelweg op de landelijke sfeer van de Oude Zandweg te worden verbeterd.

Aan de westkant dient een langzaamverkeer verbinding naar het centrum te worden uitgewerkt in samenhang met de projecten 'Ring van parken' en "De Promenades".

Het stationsplein dient in de lijn van het project 'groene pleinen in het centrum' te worden uitgewerkt.

#### • **Noordrand van Kerkwijk en de begraafplaats**

Vanaf de spoorovergang in de Dijksestraat dient een aansluiting voor langzaam verkeer gemaakt te worden naar de zone langs het spoor die de noordelijke rand van de nieuwbouw van Kerkwijk gaat vormen.

Die zone loopt langs het spoor door tot aan de begraafplaats.

#### 4.1.7 | **De wijken: allereerst verblijfsruimte [7a,b,c]**

De verblijfsfunctie van de wegen in de wijken is belangrijker dan de verkeersfunctie. Hier wordt vooral gewoond. De verkeerskundige invloed op de openbare ruimte dient zich naar een rustig dorps beeld en gebruik te voegen. Dat betekent dat de ruimte voor het langzaam verkeer leidend zou moeten zijn voor de wijze waarop het verkeer door de wijken wordt geleid. Auto's zijn hier 'te gast'.

Het verkeer is hier immers maar één van de openbare functies, naast speelplaatsen en bankjes.

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.

Daarnaast zorgt - zoals in het GSP is beschreven - de tijdgeest van de wijkaanleg voor een eigen wijk-karakteristiek. Daarbij worden drie typen onderscheiden. Soms komen in één wijk twee typen voor:

##### \* *voortuinstraten* [GSP: 32, 33, 34, 35, 36, 37]

Zorg allereerst voor een flinke stoep langs de voortuinen zonder hinderen 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: 35, 36, 37, 38]

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: 38, 39]

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



#### 4.1.8 | Parkeren [8]

In de meespraak hebben deelnemers voorstellen gedaan om de handhaving op het parkeergedrag te verbeteren. Daarnaast wordt in het kader van dit werkboek voorgesteld om langs de invalswegen en ontsluitingsstraten een parkeerverwijssysteem te ontwikkelen naar de beschikbare parkeerlocaties in de kern van Didam. Dit kan op een dynamische wijze waarbij elke parkeerplaats met een aanwezigheidsdetectie is aangesloten op het parkeerverwijssysteem. Een dergelijk dynamisch systeem biedt voordelen voor de gebruikers vanwege de zekerheid van een vrije parkeerplaats, maar ook biedt dit voordelen voor de gemeente vanwege minder zoekverkeer en inzicht in de bezettingsgraad en efficiency van de diverse parkeerlocaties.

Mocht een dergelijk dynamisch systeem te kostbaar zijn, dan kan worden overwogen een meer statisch systeem in te voeren met parkeerverwijzingen op de invalswegen en ontsluitingsstraten naar de diverse parkeerlocaties.

#### 4.2 | De buitencontour van Didam [9]

Deze wordt gevormd door de rondweg die Didam binnenkort zowel aan de noord- en westkant, als ook aan de zuidkant omrandt. Deze wegen maken deel uit van het hoofdwegennet, of zijn in het categoriseringsplan gekenmerkt als instekers. Hier mag 80 km/h worden gereden. Een optimale verkeerskundige inrichting met vrijliggende fietspaden is hier geboden.

In de Structuurvisie Didam staat: 'Didam manifesteert zich op de eerste plaats langs de randweg. De eerste indruk (klap) is een daalder waard! Het is van groot belang dat de randweg herkenbaar en functioneel wordt ingericht en dat het landschap beleefbaar en herkenbaar blijft. Een eenduidige en herkenbare inrichting vormt de basis van de randweg.'

Accentuering van de verschillende rotondes, door middel van inrichting en/of door het aanbrengen van stedenbouwkundige accenten (waar mogelijk), markeren de verschillende aansluitingen naar Didam of het buitengebied.'

De inrichting van de rotondes zelf, maar vooral ook de omgeving ervan kan de verschillende aansluitingen naar Didam herkenbaar maken. Soms zijn ze inderdaad, zoals in de SVD staat, meer op de kern en soms meer op het buitengebied gericht. In het GSP staat aangegeven met welke middelen de weg en de rotondes in de omgeving kunnen worden gepast.

Daarbij is met name de overgang van de randweg naar de kern belangrijk. De overgang van 80 km/h naar 30km/h vereist gedegen en doordachte inrichtingsplannen, waarvoor de te gebruiken elementen ook in het GSP staan aangegeven, maar ook de bestrating en verlichting bieden hiervoor mogelijkheden. Direct als men de rotonde afkomt, het dorp in, moet de inrichting van weg en omgeving een maximumsnelheid van 30 km/h uitstralen.

Iets dergelijks geldt nog eens extra voor de Bievanckweg. Deze is nu zeer ruim van opzet en veel automobilisten komen hier vanaf de snelweg. Door middel van een meer dorpsse beslotener weginrichting een ander snelheidsgedrag stimuleren is hier belangrijk.

Vanuit de meespraak zijn voorstellen gedaan om de snelheid op



*rotonde De Tatelaar, nu is dit nog een belangrijke entree van het dorp, verandering van functie vraagt een andere inrichting*



*rotonde De Eik, gebruik landschappelijke inrichting om hier de dorpsentree en 30 km/h te verduidelijken*



*rotonde De Linde, venster in een groene tunnel wat een uitzicht!*

het noord-westelijk deel van de rondweg te verlagen naar 50 km/h teneinde de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken. Vanuit de visie van het IVP past het niet om de snelheid op de randwegen van Didam te verlagen. Deze wegen vormen een belangrijk onderdeel van het hoofdwegennet in de gemeente Montferland.

Het verdient daarom aanbeveling om de geluidhinder te bestrijden door bijvoorbeeld bij groot onderhoud te kiezen voor een geluidarm type asfalt en de aanleg van geluidwerende voorzieningen tussen de weg en de bebouwing van Didam. Mogelijk kan dit betekenen dat de tweezijdige (in één richting bereden) fietspaden langs de rondweg gewijzigd moeten worden in een éézijdig fietspad (in twee richtingen bereden) aan de westkant van de rondweg. Het verdient aanbeveling om deze problematiek in overleg met de provincie (wegbeheerder) en de aanwonenden aan te pakken.



*rotonde entree Fluun aan de Bievankweg: hier is wel plaats voor een eikenlaan, van meer dan twee rijen zelfs dat levert een representatief beeld op voor de bedrijven en een entree met allure voor Didam vanaf de A18 die een rijgedrag met lagere snelheid (30 km/h) logisch maakt*

## 4.3 | Mooi en veilig in de kern Nieuw Dijk

Is het een idee om geïnspireerd door Azewijn en op basis van eigen initiatief en ideeën die enige jaren terug al zijn opgeborreld in de dorpskwaliteitsvisie ook in Nieuw Dijk een project als 'Verkeer in de Spiegel' op te zetten?

### 4.3.1 | **Smallestraat als dorpspromenade [10]**

De stoepen moeten worden gehandhaafd en vrij gehouden. Dus niet op de stoepen parkeren! Om de Smallestraat meer een verblijfsfunctie te laten uitstralen kan een optische versmalling van de rijbaan verkregen worden door een goot op een derde van de breedte van de weg aan te leggen. Eventueel kunnen daar zelfs bomen in worden geplant. Als auto's een tegenligger tegenkomen kan één van de voertuigen zo nodig de smalle strook als passeerplek gebruiken. Ook kunnen daar auto's worden geparkeerd.

### 4.3.2 | **De Bosstraat als dorpspromenade [11]**

Dit is een heel andere weg dan de Smallestraat. Deze kronkelt langs verschillende erven en vaak omhaagde kavels. Versmal hier de weg waardoor de hagen en bomen goed uit kunnen groeien. Een goot die de wegruimte opdeelt in een derde deel voor de huizen langs waardoor tweederde deel voor het autoverkeer geschikt lijkt. Maak van de bochten in de weg gebruik om juist in de binnenbocht plekken te maken voor een boom, een bankje of speeltoestel. Als twee voertuigen elkaar moeten passeren kunnen ze van het deel aan de smalle kant van de goot gebruik maken.

### 4.3.3 | **Weitjes in wijkjes, bloesem aan Liemersweg [12]**

Geef eerst de stoepen en de weitjes vorm en laat de wegen door de restructuur lopen.

### 4.3.4 | **Versterk de Meikamerlaan [13]**

Ook hier een optische wegversmalling door middel van een goot op een derde van de breedte van de weg met daarin een rij bomen. De smalle strook aan de westkant. Kan ook als parkeerruimte worden gebruikt, maar delen open laten als passeerplek. Ruime stoep aan de westkant langs de voortuinen.

### 4.3.5 | **Dorpse entrees [14]**

Door de laan van de Meikamerlaan tot aan de rotonde te verlengen wordt de noord-oostelijke entree van het dorp al visueel versmald. Het dorpse karakter kan hier nog versterkt worden door aansluitend op de hagen langs de Bosstraat ook hier in de berm een meidoornhaag te planten.

In het verlengde van de Liemersweg langs de Pater Smitstraat dient het wegbeeld ook visueel te worden versmald door het planten van meidoornhagen langs de weitjes. De aansluiting op de Beekseweg is voor verkeer vanuit Didam vrijwel onzichtbaar. Een visuele groene versmalling maakt de entree van het dorp beter erfahrbaar. Voortbouwen op de herinrichting van de Beekseweg die sterk versmald zal worden. Daardoor komt er meer ruimte voor een mooie aansluiting op de langzaamverkeerroute door de Oude Beekseweg (zie 4.4).

#### 4.3.6 | Ommetjes [15]

Het is belangrijk om meer ommetjes door en vanuit de dorpsrand mogelijk te maken. In de dorpskwaliteitsvisie wordt dit project Ommetje Nieuw-Dijk genoemd.

#### 4.4 | Herinrichting Beekseweg (Oost) [16]

Deze weg wordt in het categoriseringsplan ten oosten van De Fluun II niet opgenomen in het hoofdwegennet. De inrichting van deze weg dient daarom verkeerskundig te worden afgewaardeerd. Daarbij kunnen veiliger aansluitingen en oversteekplaatsen voor fietsers te worden gecreëerd naar Nieuw Dijk en Didam. Wellicht is het mogelijk om de Oude Beekseweg weer als smallere route vorm te geven, zeker voor het langzaam verkeer.

#### 4.5 | Veilig naar school [120a]

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. Stimuleer ouders om om de kinderen niet met de auto weg te brengen maar op de fiets. Is goed voor verkeer en gezonde leefstijl!!

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 tij-

voorbeeld: ommetje langs Korte Klauwenhof





delijk 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.

Aandacht voor “aan- en afvoer” van leerlingen tijdens de overgangssituatie bij verhuizing van scholen (met name Albert Schweitzer).

Andere tips van de Albert Schweitzer:

- duidelijk gemarkeerde oversteekplaatsen voor de ingang van de scholen waarbij duidelijk is wie voorrang krijgt en wie voorrang heeft (gedrag bestuurder fiets / auto en gedrag voetgangers);
- achterpad bestraten en verbreden voor voetgangers en fietsers met ingang naar de scholen en promoten in het gebruik hiervan (ingang via Rozenstraat en De Plataan);
- voldoende parkeerplaatsen voor de scholen met goed uitzicht op weg om in – en uit te parkeren zonder dat deze oversteekplaatsen hinderen;
- stopverbod buiten de parkeervakken.

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.

#### 4.6 | **Bouwdoos: erfkamers en elzenstoelen [17]**

Binnen de vijf verblijfsgebieden is de landschappelijke zonering te herkennen. Dat komt onder andere tot uiting in de wegen die ieder een

*westelijke dorpsentree vanaf Beekseweg: niet zichtbaar; gevaarlijk bovendien, omdat rechts voorrang heeft, versmal de weg hier daadwerkelijk flink!*

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 iVP 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.

In het LOP staan de meeste van de wegen in dit verblijfsgebied aangegeven als wegen die slingerend over of langs de eenmansessen rond Didam lopen. Deze wegen dienen vorm gegeven te worden volgens de ontwerpgedachte van de kamp- en eswegen. Dat betekent dat bij de met strakke hagen omrande erven de bermen kortgeschoren zijn, terwijl in de bermen van de delen van de weg tussen de erven struweelhagen en open bermen elkaar afwisselen. Hierdoor kunnen de aanliggende percelen bereikbaar blijven terwijl de weg wel sterk optisch versmald kan worden.

De veelal rechte (broek)ontginningswegen kunnen optisch versmald worden met elzensingels, knotwilgen en leuninggen bij kruisingen met de waterlopen.

#### 4.7 | Ommetjes en Utkiekstoolen [18]

Vanuit het dorpshart van Nieuw Dijk en de oostelijke rand van Didam zijn verschillende plekken waar het mooi zou zijn om doorgaande paden te realiseren als onderdeel van dorpsommetjes, zowel voor voetgangers als fietsers en rolstoelers.

Hiervoor kan de gemeente bijvoorbeeld in samenspraak met de dorpsraad van Nieuw Dijk of de wijkraden van Didam een overleg starten met de grondeigenaren. Wellicht dat in overleg langs perceelsgrenzen een pad te realiseren is. Een combinatie met een meidoornhaag zou mooi de ommetjes accentueren. Vrijwilligers kunnen wellicht 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 'utkiekstoolen'-project.

Denk ook aan oplaadpunten voor elektrische fietsen.

#### 4.8 | iOV voor jong en oud [19]

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 dorps en wijkraden en de vrijwilligers die nu al een rol vervullen bij de buurtbus betrokken te worden.

#### 4.9 | Een eigen huisstijl voor het meubilair [20]

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..

#### 4.10 | Verlichting waar en wanneer het moet [21]

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*)

#### 4.11 | Alternatief bermbeheer [22]

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 '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



*Singel, gras en grasstenen in de berm van de Heikantseweg: welk onderdeel van de berm is er voor de veiligheid, voor de bereikbaarheid, voor het wegbeheer, voor de leefbaarheid, of voor het landschap?*

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.

#### **4.11.1 | Bloemrijk maaibeheer voor vergevingsgezinde bermen [22a]**

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 'vergevinggezinde 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](http://www.heem.nl).

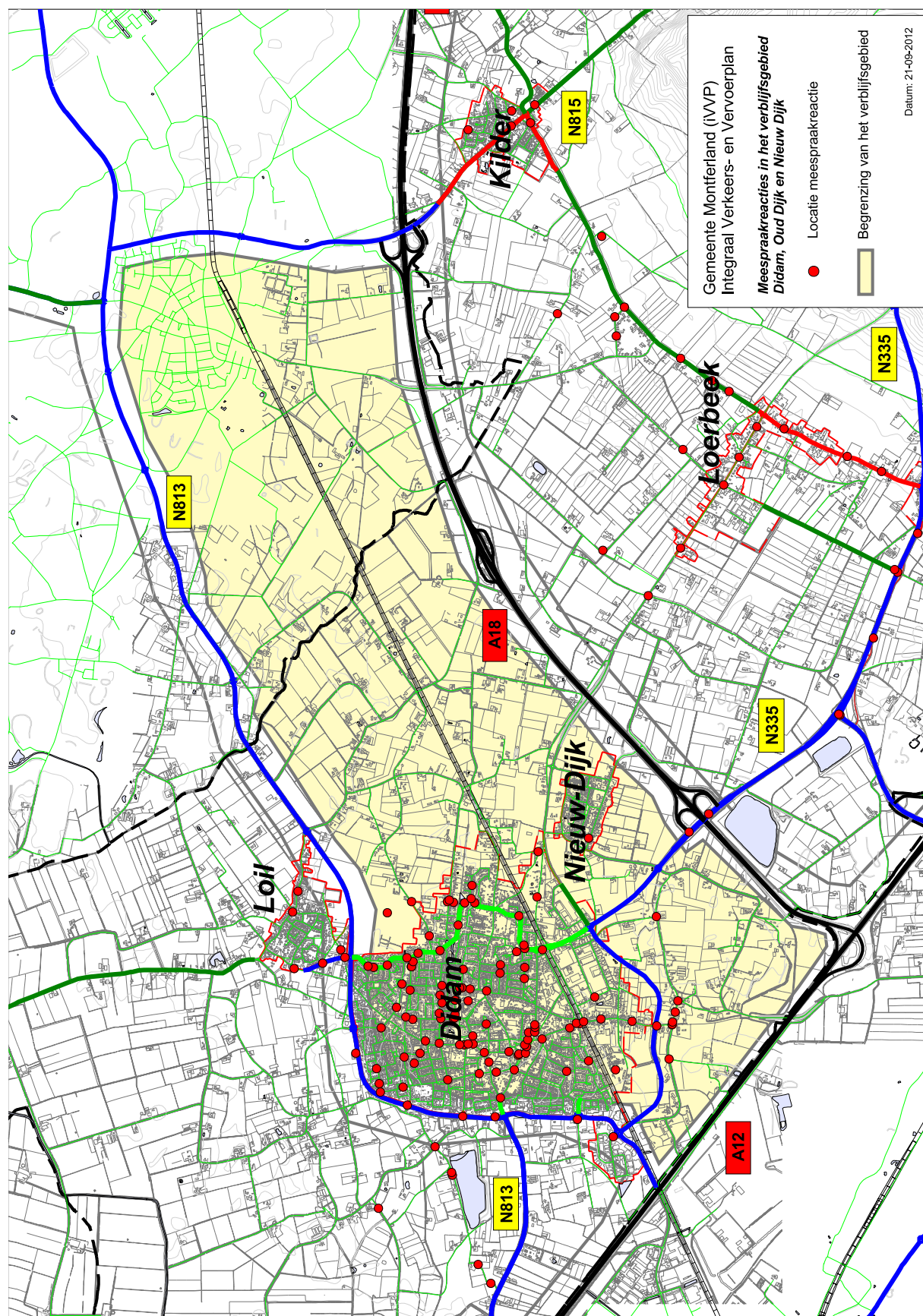
#### **4.12 | Verkeer van mensen én verkeer van dieren [86]**

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 of nabij "het hart van de spons" wenselijk (Landeweer). 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

IWP Montferland Maatregelen		versie: 18-09-2012		Doelen									
Volgnr	Maatregel	Werkboek	Kosten	Uitvoering	Doelen								
		Naam	Paragraaf	Laag < 10.000	Middel 10.000-50.000	Hoog > 50.000	Korte termijn 2012-2014	Middel lange termijn 2015-2020	Lange termijn 2021-2030	omgevingskwaliteit	leefbaarheid	bereikbaarheid	verkeersveiligheid
	<b>Mooi en veilig in de kern Didam</b>												
1	Groene pleinen in het centrum (20 stuks)	Didam	4.1.1										
2	Functionele flankerstraten in het centrum (... stuks)	Didam	4.1.2										
2a	Wilhelminastraat	Didam	2.1.2										
3	Hoofdontsluitingswegen: boulevards (6 stuks)	Didam	4.1.3										
4	Flaneren door de ring van parken	Didam	4.1.4										
5	Langzaam verkeer door de De Blauwe Graaf	Didam	4.1.5										
6	Langzaam verkeer O-W door twee groene corridors (7 stuks)	Didam	4.1.6										
7	De wijken: allereerst verblijfsruimte	Didam	4.1.7										
7a	voortuinstraten (6 stuks; lengte = ..... m)	Didam	4.1.7										
7b	parkstraten (4 stuks; lengte = ..... m)	Didam	4.1.7										
7c	nieuwe dreven (2 stuks; lengte = ..... m)	Didam	4.1.7										
8	Parkeren	Didam	4.1.8										
9	De buitencontour van Didam	Didam	4.2										
	<b>Mooi en veilig in de kern Nieuw Dijk</b>												
10	Smallestraat als dorpspromenade	Didam	4.3.1				gereed						
11	De Bosstraat als dorpspromenade	Didam	4.3.2										
12	Weltes in wijkes, bloesem aan Liemersweg	Didam	4.3.3										
13	Versterk de Meikameriaan	Didam	4.3.4										
14	Dorpse entrees (2 stuks)	Didam	4.3.5										
15	Ommetje Nieuw-Dijk	Didam	4.3.6										
	<b>Overige projecten verblijfsgebied Didam</b>												
16	Herinrichting Beekseweg	Didam	4.4										
120a	Veilig naar school	Didam	4.5										
17	Bouwoos: erkamers en eizenstoelen	Didam	4.6										
18	Ommettes en Uutkiekstoolen	Didam	4.7										
19	iOV voor jong en oud	Didam	4.8										
20	Een eigen huissijl voor het meubilair	Didam	4.9										
21	Verichting waar en wanneer het moet	Didam	4.10										
22	Pilots alternatief berembeheer	Didam	4.11										
22a	Bloemrijk maabeheer voor vergavingsgezinde bermen	Didam	4.11.1										
86	Verkeer van mensen én verkeer van dieren	Didam	4.12										
91b	Zuinig op de zandwegen	Didam	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 Verblijfsgebied Didam, Oud Dijk en Nieuw Dijk  
onderdeel van het integraal Verkeers- en Vervoersplan  
opgesteld in opdracht van gemeente Montferland  
sector grondgebied, afdeling openbare werken

  
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