

Verkeer en vervoer in de spons van Loil en Greffelkamp!



Werkboek voor het verblijfsgebied Loil-Greffelkamp, onderdeel van iVVP Montferland 2012

December 2012

Samenvatting

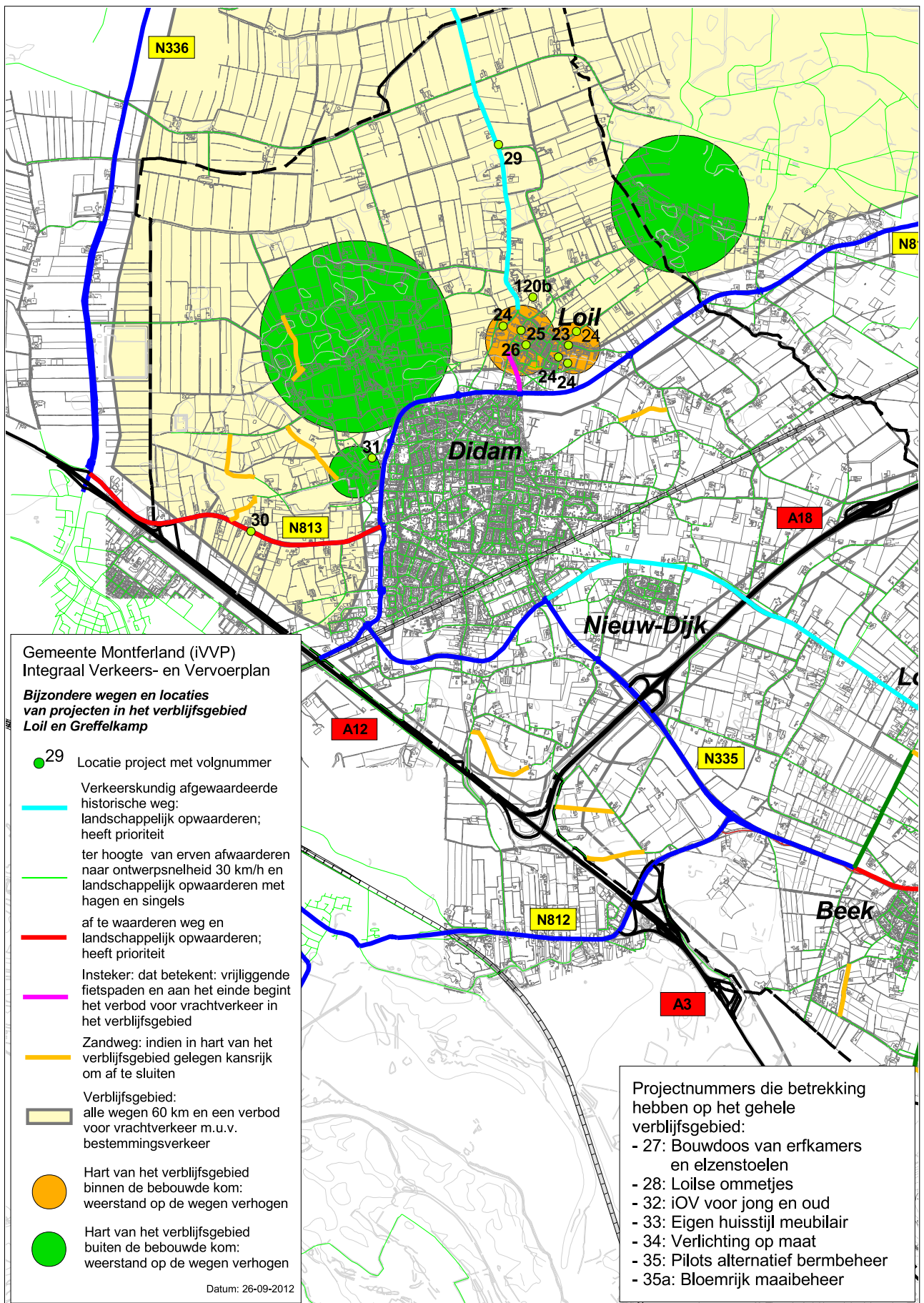
De gemeente Montferland heeft binnenkort een hoofdwegennet voor optimale bovenlokale bereikbaarheid. Daarbinnen liggen vijf ‘**sponzen**’: dat zijn verblijfsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Eén van die **verblijfsgebieden** is het gebied met Loil, Greffelkamp en Nevelhorst.

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

* De kern Loil, het buurtschap Greffelkamp en rond de Nevelhorst 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.

* Verder liggen in het gebied twee **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 Loil met het hoofdwegennet.



Overzichtskaart voorgestelde maatregelen voor het verblijfsgebied van Loil en Greffelkamp

Inhoud

Samenvatting met overzichtskaart	2
Ten geleide	5
1 Inleiding	7
1.1 Loil en Greffelkamp 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 hoofdwegen!	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 Loil	12
4.1.1 Herinrichting centrum tot dorpsbrink	12
4.1.2 Ommetjes door het hart	12
4.1.3 Opwaarderen Kapelstraat tot dorpspromenade	12
4.1.4 Opwaarderen Kapelstraat tot dorpspromenade	12
4.2 Bouwdoos met landschappelijk verkeerskundige typering en ontwerp- gedachte voor wegen en paden inclusief basisprofielen	13
4.3 Loilse ommetjes, Greffelpaden en uitkijkstoolen	13
4.4 Herinrichting Doesburgseweg door Loilse Broek	14
4.5 Tatelaarweg met nieuwe historie	14
4.6 Op de fiets van Didam naar de Nevelhorst, of te voet	15
4.7 iOV voor jong en oud	15
4.8 Veilig naar school	15
4.9 Een eigen huisstijl voor het meubilair	16
4.10 Verlichting waar en wanneer het moet	16
4.11 Alternatief bermbeheer	16
4.11.1 Bloemrijk maaibeheer vergevingsgezinde bermen	17
4.12 Verkeer van mensen én verkeer van dieren	17
4.13 Zuinig op de zandwegen	19
<i>Bijlage 1. Overzicht lokaties waar Meespraak-acties betrekking op hebben</i>	<i>20</i>
<i>Bijlage 2. Overzicht maatregelen ten behoeve van jaarplanning</i>	<i>21</i>
<i>Colofon</i>	<i>22</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.

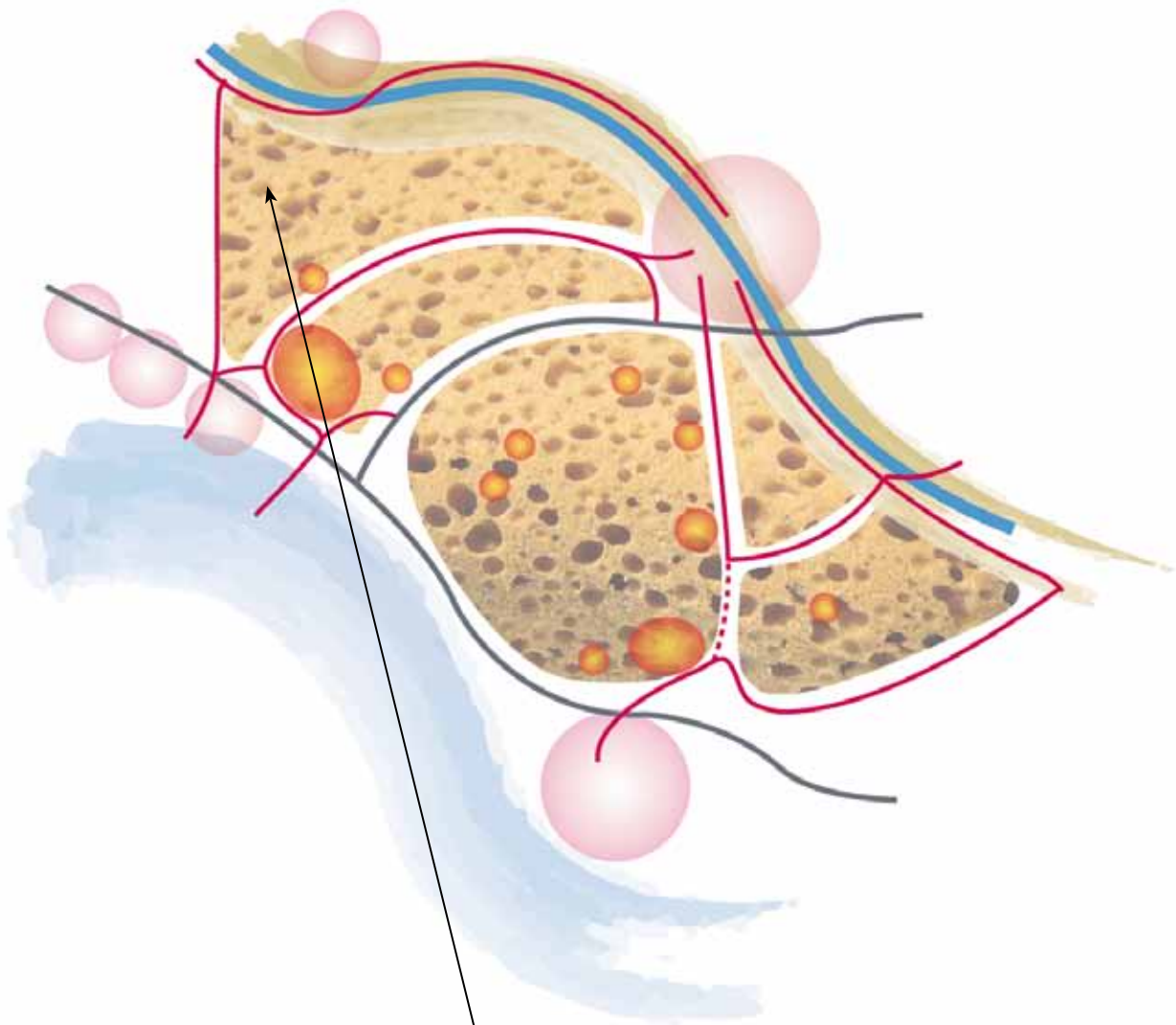
Belangrijk was de bijdrage van een interne en externe klankbordgroep en de wijk-, dorps- en stadsraden en de bewoners die hebben gereageerd via de Meespraak. Zij hebben meegewerkt aan de totstandkoming van het iVVP. Zij zijn op meerdere momenten in het planproces betrokken. Alle ideeën zijn afgewogen,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

Linksboven ligt het verblijfsgebied van Loil en Greffelkamp.

1. Inleiding

1.1 | Loil en Greffelkamp 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 verblijfsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Via insteekwegen kan men de spons binnengaan, maar al snel zorgt de inrichting van de wegen ervoor dat de verkeerssnelheid omlaag gaat. De insteekwegen zorgen er wel voor dat verkeersaantrekkende lokaaltes en het hoofdwegennet goed met elkaar verbonden zijn.

Eén van die verblijfsgebieden bestaat uit de kern Loil en het buurtschap Greffelkamp en omgeving. Ook binnen dit verblijfsgebied is een 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 in de 'sponzen' en de elementen erlangs komt de karakteristiek van de verschillende landschapszones tot uiting. Zo lopen er door broekontginningen rechte wegen als de Truisweg en Groenestraat. Daarnaast vind je rond Loil en Greffelkamp ook kronkelende weggetjes over de dekzandruggen met erven en eenmansessen zoals de Loilderhofweg.

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 spons kan aansluiting bij de landschappelijke zonering en verscheidenheid in het gebied - ook in de kern - worden gevonden. Daarbij verdienen de historische kernverbindingswegen naar Didam en Doesburg extra aandacht. Veelal dienen juist die verkeerskundig te worden afgewaardeerd en daarmee kunnen die wegen 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 Loil en Greffelkamp' 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 in 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. 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 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 de erven van Greffelkamp, 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 hoger.

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

2.3 | Handhaven én stimuleren

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

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

2.4 | Stem weg af op landschap

Dit verblijfsgebied heeft een kenmerkende landschappelijke opbouw met twee zones:

In het zuiden het gebied met kronkelende wegen langs grote en kleine dekzandruggen, met de es van Loil en de eenmans-essen van Greffelkamp.

Ten westen en noorden daarvan de lagere gronden met komlei- en broekontginningen.

Daardoor onderscheiden we binnen dit verblijfsgebied landschappelijk 2 typen wegen:

- wegen over de dekzandruggen langs de erven op de randen ervan zoals de Loilderhofweg en de Luijnhorststraat. 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, zoals het westelijk deel van de Foxheuvelstraat, met een verkaveling met smalle kavels waar vroeger langs alle slootranden elzen en wilgen groeiden;

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 4.2).

Dit betekent bijvoorbeeld dat in 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 - beperkt en ergeriswekkend - 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 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 de intensiteit van het verkeer over deze wegen juist af te nemen. Daar heeft Montferland immers het hoofdwegennet voor dat het gebied overall 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. Dat biedt mogelijkheden om juist voor het langzame verkeer betere voorzieningen te scheppen en wegen in het dorp Loil - ook in aansluiting op het GSP - anders in te richten. Buiten de bebouwde kom in dit verblijfsgebied komt hiervoor met name de Doesburgseweg door het Loilse Broek in aanmerking. Als de zuidelijke rondweg en de nieuwe aansluiting van de Hengelderweg op de A12 gereed zijn en de bestaande aansluiting via de Tatelaarweg vervalst, komt ook deze Tatelaarweg voor een andere inrichting in aanmerking. Dit vereist veel meer dan even wat verkeersborden veranderen. Door de (her)inrichting van de Tatelaarweg zal duidelijk moeten worden welk snelheidsgedrag hier gewenst is.

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 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 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 Loil. 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 fietssuggestiestroken.

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

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

4. Zorg voor draagvlak in projecten!



het kerkplein maakt een verrommelde indruk: kans om er tezamen met een herinrichting van de Wehlseweg een pracht van een geheel van te maken



Het park achter de begraafplaats wordt al in oude luister hersteld: meenemen in een 'ommetjesproject'



De Kapelstraat kan opgewaardeerd worden tot een dorpspromenade, als ruggengraat van het dorp.

4.1 | Mooi en veilig in de kern Loil

Vanuit de dorpsraad kwam de volgende opmerking: "Loil is een dorp met veel behulpzame mensen die in het verleden al menig project hebben helpen realiseren." Dat is voor de gemeente een goede basis om ook in dit dorp het iVVP tot een succesvol plan te maken.

4.1.1 | Herinrichting centrum tot dorpsbrink [23]

Binnenkort wordt weer een deel van de Wehlseweg heringericht vanwege riolering of groot onderhoud. Daarbij dient de verblijfsfunctie van het dorpshart voorop te staan. De Wehlseweg wordt daarbij onderdeel van het plein om kerk, school en Zomp. Ook de terrassen van de horeca gelegenheden kunnen daarbij betrokken worden. Zo ontstaat ook meteen een 'shared space' waar van alles kan worden georganiseerd. De meningen over de onlangs aangepakte Kloosterstraat zijn verdeeld. Is de weg voor het autoverkeer nu juist verbreed waardoor er alleen maar harder wordt gereden?

Aan de Wehlseweg en de Kloosterstraat liggen bij elkaar verschillende gebouwen die essentieel zijn voor het maatschappelijk functioneren van Loil: de kerk met pastorie en de tuin daarbij, het kerkhof en het park daarachter, de Zomp met o.a. kinderopvang en basisschool Sint Jozef. In dit dorpshart sluiten de beplantingen niet goed op elkaar aan en het asfalt bepaalt voor een groot deel het beeld, terwijl je hier juist de snelheid van het verkeer laag wilt hebben.

Op dit moment wordt de Wehlseweg heringericht. Zorg voor een gedragen nieuw inrichtingsplan voor dit dorpshart als geheel en realiseer zo meer dan de som der delen. Vraag de dorpsraad om advies. Eigenlijk zou dit dorpshart een dorpsbrink moeten worden met 'langzame plinten' voor de gevels langs en een middengedeelte dat als gedeelde ruimte wordt 'open' gehouden.

4.1.2 | Ommetjes door het hart [24]

Gebruik dit project om wandelroutes om de kerk te realiseren. Een mooi rondje zou zijn om de kerk achter de begraafplaats en door het parkje. Dan moet het pad beter begaanbaar worden en hier en daar ook lichter.

Laat deze route aansluiten op andere routes door het dorp, om de es en naar buiten (4.3).

Tegenover de kerk aan de Kloosterstraat komen nieuwe woningen voor ouderen. Betrek de buitenruimte (een hofje?) bij het inrichtingsplan voor het dorpshart.

4.1.3 | Opwaarderen Kapelstraat tot dorpspromenade [25]

Loil is in de loop van de afgelopen decennia gegroeid en zo groot geworden dat de groenstructuur een nieuwe lijn evenwijdig aan de Wehlseweg goed kan gebruiken. Het profiel van de Kapelstraat leent zich voor een invulling als nieuwe groene dorpspromenade. In dat kader kan meteen de slechte en wellicht gevaarlijke beplanting van esdoorns vervangen worden.

4.1.4 | Opwaarderen Weemstraat tot dorpspromenade [26]

In samenhang met Kapelstraat en Wehlseweg kan ook een groot deel van de Weemstraat als dorpspromenade worden heringericht. Hier wordt van de automobilist een maximumsnelheid van 30 km/h verlangd, maar uit de weginrichting blijkt dat niet. Het voelt nu zelfs als doorgaande route om het dorp.

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

4.2 | **Bouwdoos: van erfkamers en elzenstoelen [27]**

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.

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.

De wegen over de dekzandruggen langs de erven op de randen ervan zoals de Loilderhofweg en de Luijnhorststraat. 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.

Het ontwerpidee bij deze wegen is dat de wegen optisch versmald worden in de delen tussen de erven, door er struweelhagen te planten. Bij de erven zijn de berm open, vaak gemaaid en liggen de huizen en boerderijen met hun tuinen als het ware in erfkamers.

De wegen door broekontginningen, zoals het westelijk deel van de Foxheuvelstraat, hebben een verkaveling met smalle kavels waar vroeger langs alle slootranden elzen en wilgen groeiden. In overleg met het waterschap kunnen hier tussen berm en sloten elzenstruweelhagen geplant worden om de weg visueel te versmallen.

Bij beide typen wegen is het soms mogelijk om tussen de hagen en de berm sloot ook ruimte voor een onverhard wandelpad te reserveren. Wandelnet Nederland is warm voorstander van dit type oplossingen.

4.3 | **Loilse ommetjes, Greffelpad, Uutkiekstool'n [28]**

Vanuit het dorps hart van Loil en vanaf de Kloosterstraat zijn verschillende plekken waar het mooi zou zijn om doorgaande paden te realiseren als onderdeel van dorpsommetjes. Wellicht dat in overleg langs perceelsgrenzen een pad te realiseren is. Bestaande paden langs het voetbalveld kunnen er in opgenomen worden. Ook een ommetje langs perceelranden ten noorden van de Wehlseweg hoort in een dorpsommetje Loil. De plannen voor een nieuw landgoed kunnen daar een belangrijke bijdrage aan leveren..

In het westen is het oversteken van de Weemstraat naar een pad richting het vroegere Huis Loil wellicht een mogelijkheid als onderdeel van een ommetje om het dorp.

In Greffelkamp zijn er niet veel korte ommetjes naar en door het omgevende landschap en door de grootschaligheid van het landschap en de drukte van het verkeer op de wegen zijn de bestaande wegen vaak ook niet aantrekkelijk voor de meeste mensen. In de afgelopen decennia zijn veel van de hagen in de berm verdwenen. Door langs de bestaande wegen in de berm tussen de erven nieuwe

(struweel)hagen te planten worden deze wegen weer aantrekkelijker voor recreanten. Deze nieuwe Greffelpaden en de nieuwe hagen vergroten de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het landschap en de bereikbaarheid van op recreatie en toerisme gerichte bedrijven, ook onderling. Geïnspireerd op de bestaande initiatieven in de regio kunnen met en door grondeigenaren op eenvoudige wijze nieuwe paden worden gerealiseerd en verschillende paden met elkaar worden kortgesloten. Zeker in samenwerking met het Waterschap als deze de schouwpaden openstelt.

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

Denk ook aan oplaadpunten voor elektrische fietsen.

4.4 | Herinrichting Doesburgseweg door Loilse Broek [29]

Langs de Doesburgseweg is onlangs een hele rij bomen gekapt. Daardoor leent deze weg zich nog meer om hard te rijden. Vanuit de filosofie van 'natuurlijk sturen' zou je hier o.a. met de volgende middelen een lagere snelheid kunnen stimuleren:

- het aanbrengen van hagen in de berm bij de erven,
- elzenstruweelhagen in de berm bijv. bij de kaveltoeritten,
- vervangen belijning op de weg door een slijtlaag.

4.5 | Tatelaarweg met nieuwe historie [30]

Als de zuidelijke rondweg en de nieuwe aansluiting van de Hengelderweg op de A12 gereed zijn en de bestaande aansluiting via de Tatelaarweg vervalt, komt ook deze Tatelaarweg voor een andere inrichting in aanmerking. Dit vereist veel meer dan even wat verkeersborden veranderen. Door de (her)inrichting van de Tatelaarweg zal duidelijk moeten worden welk snelheidsgedrag hier gewenst is. Hier liggen vrijliggende fietspaden. De berm tussen de fietspaden en de hoofdrijbaan kunnen wellicht met verschillende typen hagen iets vertellen over de aanliggende erven en elementen als het kapelletje en het vroegere veel nattere landschap.



4.6 | Op fiets van Didam naar de Nevelhorst, of te voet [31]

Voor de ontsluiting van Nevelhorst voor fietsers (en voetgangers) wordt voorgesteld om een nieuw vrijliggend fietspad aan te leggen vanaf Didam langs de Vincwijkstraat conform de Gebiedsvisie De Nevelhorst (Eindrapport, Grontmij, 21 februari 2012). In samenhang daarmee wordt voorgesteld om ook de veiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren ter plaatse van de oversteek van de N813 (Doetinchemseweg) met de Domela Nieuwenhuisstraat. Dit fietspad dient niet in tegels, maar in een comfortabele verharding te worden uitgevoerd.

4.7 | iOV voor jong en oud [32]

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 (concessie-verlener), de openbaarvervoermaatschappij (concessienemer), de dorpsraad en de vrijwilligers die nu al een rol vervullen bij de buurtbus betrokken te worden.

4.8 | Veilig naar school [120b]

Veiligheid voor de schoolgaande jeugd is een prioriteit in het IVP. Voortbouwend op ervaringen zoals in Azewijn kan voor iedere kern een schoolveiligheidsproject worden opgestart om mogelijke maatregelen te inventariseren en op te starten. Juist daarvoor is maatwerk vereist.

Hoe richt je een schoolzone in? Hieraan kan in samenspraak met de 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. (Zie ook de foto's in paragraaf 6.4.1 van het koepelrapport). Ook over het parkeren aan de voor- én achterkant van de school moeten goede afspraken worden gemaakt.

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



4.9 | Een eigen huisstijl voor het meubilair [33]

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 [34]

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 [35]

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 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 maai-beheer voor vergevingsgezinde bermen [35a]

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.

In de omgeving liggen nog restanten van oude bermbeplantingen die ook een rol kunnen spelen in het inpassen van minder fraaie elementen in het landschap

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.

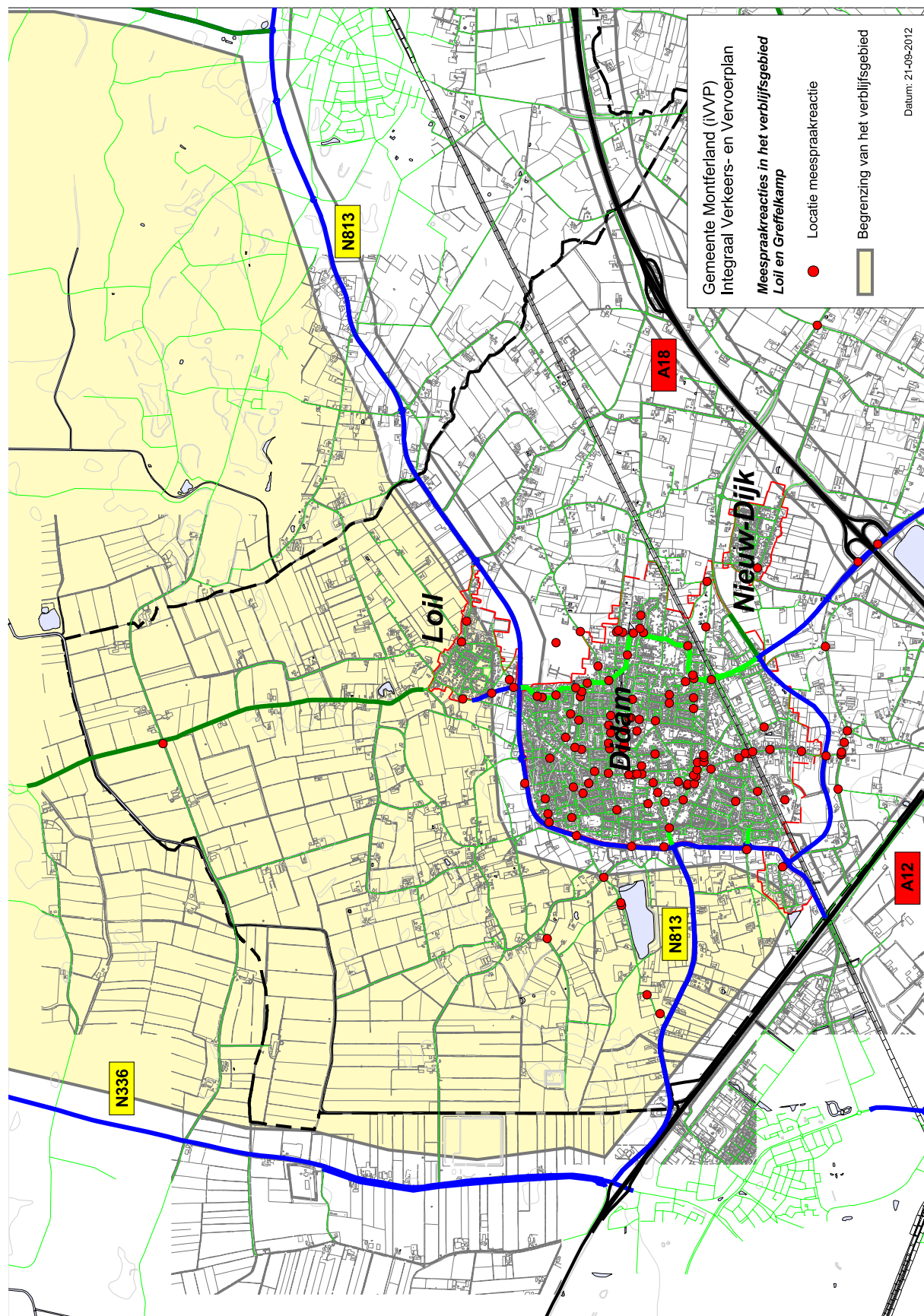


in het noorden en westen van dit verblijfsgebied krijgt het landschap een ander karakter, met eigen kansen, meidoornsingel, gras en grasstenen in de berm: welk onderdeel van de berm is er voor de veiligheid, voor de bereikbaarheid, voor het wegbeheer, voor de leefbaarheid, of voor het landschap?

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 (Schadewijkweg). 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

iVPP Montferland Maatregelen													
versie: 24-09-2012													
Volgnr	Maatregel	Werkboek		Kosten			Uitvoering			Doelen			
		Naam	Paragraaf	Laag < 10.000	Middel 10.000-50.000	Hoog > 50.000	Korte termijn 2012-2014	Middel lange termijn 2015-2020	Lange termijn 2021-2030	omgevingskwaliteit	leefbaarheid	bereikbaarheid	verkeersveiligheid
	Mooi en veilig in de kern Loil												
23	Herinrichting centrum tot dorpsbrink [1]	Loil	4.1.1										
24	Ommeijes door het hart [2, 3 en 4]	Loil	4.1.2										
25	Af- en opwaarderen Kapelstraat tot dorpspromenade [5]	Loil	4.1.3										
26	Af- en opwaarderen Weemstraat tot dorpspromenade [7]	Loil	4.1.4										
	Overige projecten verblijfsgebied Loil												
27	Bouwoods: van erkamers en eizenstoelen	Loil	4.2										
28	Lolise ommeijes, Greffeipaden, Luutkiekstoolen	Loil	4.3										
29	Herinrichting Doesburgeweg door Lolise Broek	Loil	4.4										
30	Tataarweg met nieuwe historie	Loil	4.5										
31	Op de fiets van Didam naar Nevelhorst, of te voet	Loil	4.6										
32	iOV voor jong en oud	Loil	4.7										
120b	Veilig naar school	Loil	4.8										
33	Een eigen huisstijl voor het meubilair	Loil	4.9										
34	Verlichting waar en wanneer het moet	Loil	4.10										
35	Pilots alternatief bermbeheer	Loil	4.11										
35a	Bloemrijk maai-beheer voor vergavingsgezinde bermen	Loil	4.11.1										
86	Verkeer van mensen én verkeer van dieren	Loil	4.12										
91b	Zuinig om de zandwaden	Loil	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 verblijfsgebied Loil
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