

Verkeer en vervoer in het verblijfsgebied van Vethuizen en Wijnbergen-zuid!



Werkboek voor het verblijfsgebied Vethuizen, onderdeel van het iVVP Montferland 2012

DECEMBER 2012

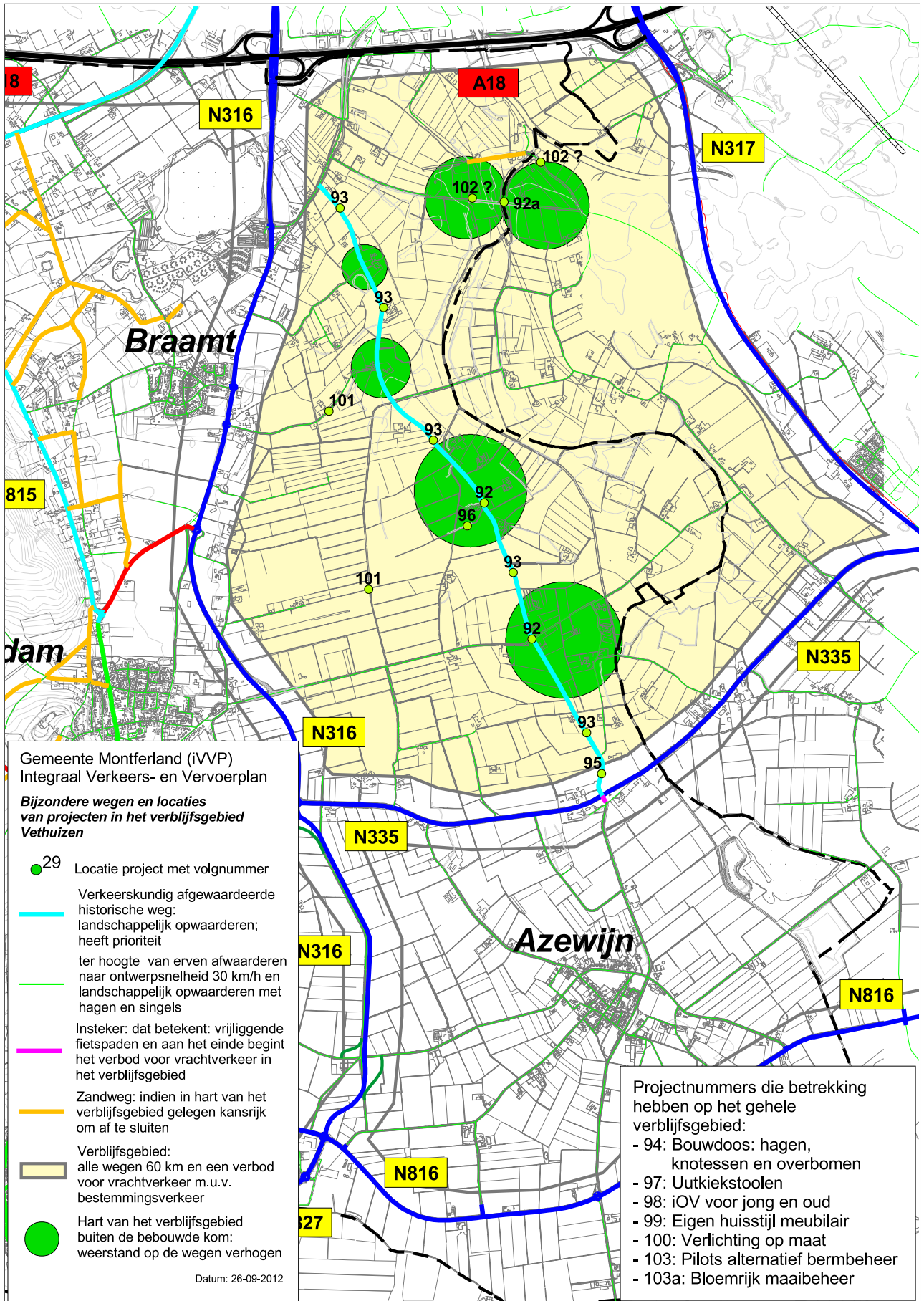
Samenvatting

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

* Binnen deze spons geldt een **maximum-snelheid** van 60 km/h en een vrachtwagenverbod (behoudens bestemmingsverkeer).

* De buurtschappen van Vethuizen en Wijnbergen (en het gebied om de brug over het Waalse Water) worden gezien als **harten van de spons**. Daar vindt men een concentratie van erven, natuurwaarden en cultuurhistorie. 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 **wegen** die kortgeleden verkeerskundig zijn afgewaardeerd, maar nog vaak als sluiproute worden gebruikt. 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 en het sluijverkeer worden ontmoedigd.



Overzichtskaart voorgestelde maatregelen voor het verblijfsgebied van Vethuizen en Wijbergen-Zuid

Inhoud

Samenvatting met overzichtskaart	2
Ten Geleide	4
1 Inleiding	6
1.1 Verblijfsgebied Vethuizen in het iVVP	6
1.2 Elk verblijfsgebied zijn eigen werkboek	6
1.3 Opzet en werkwijzer op drie schaalniveaus	6
2 Sluit aan bij de regionale iVVP-visie: verblijfsgebied binnen hoofdwegennet!	8
2.1 Veilig door het verblijfsgebied	8
2.2 Snelheidsregime met menselijke maat	8
2.3 Handhaven én stimuleren	9
2.4 Stem weg af op landschap	9
3 Versterk verblijfsfunctie van wegen door buurtschappen en langs erven!	10
3.1 Montferland: ruimte voor rust	10
3.2 Waardeer af en waardeer op	10
4 Zorg voor draagvlak in projecten op lokaal niveau!	11
4.1 Mooi en veilig in de harten	11
4.1.1 Mooi en veilig over het Waalse Water	11
4.2 Herinrichting Langeboomsestraat	11
4.3 Bouwdoos: hagen, knotessen en overbomen	11
4.4 Vrijliggende fietspaden bij instekers	12
4.5 Langeafstandpaden en Vethuizer ommetjes	12
4.6 Uutkiekstoolen	12
4.7 iOV voor jong en oud	12
4.8 Een eigen huisstijl voor het meubilair	13
4.9 Verlichting waar en wanneer het moet	13
4.10 Uitbreiding fietsknooppuntensysteem	13
4.11 Faunapassages	13
4.12 Alternatief bermbeheer	13
4.12.1 Bloemrijk maaibeheer vergevingsgezinde bermen	15
4.13 Zuinig op de zandwegen	15
<i>Bijlage 1. Overzicht lokaties waar Meespraak-reacties betrekking op hebben</i>	16
<i>Bijlage 2. Overzicht maatregelen ten behoeve van jaarplanning</i>	17
<i>Colofon</i>	18

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.

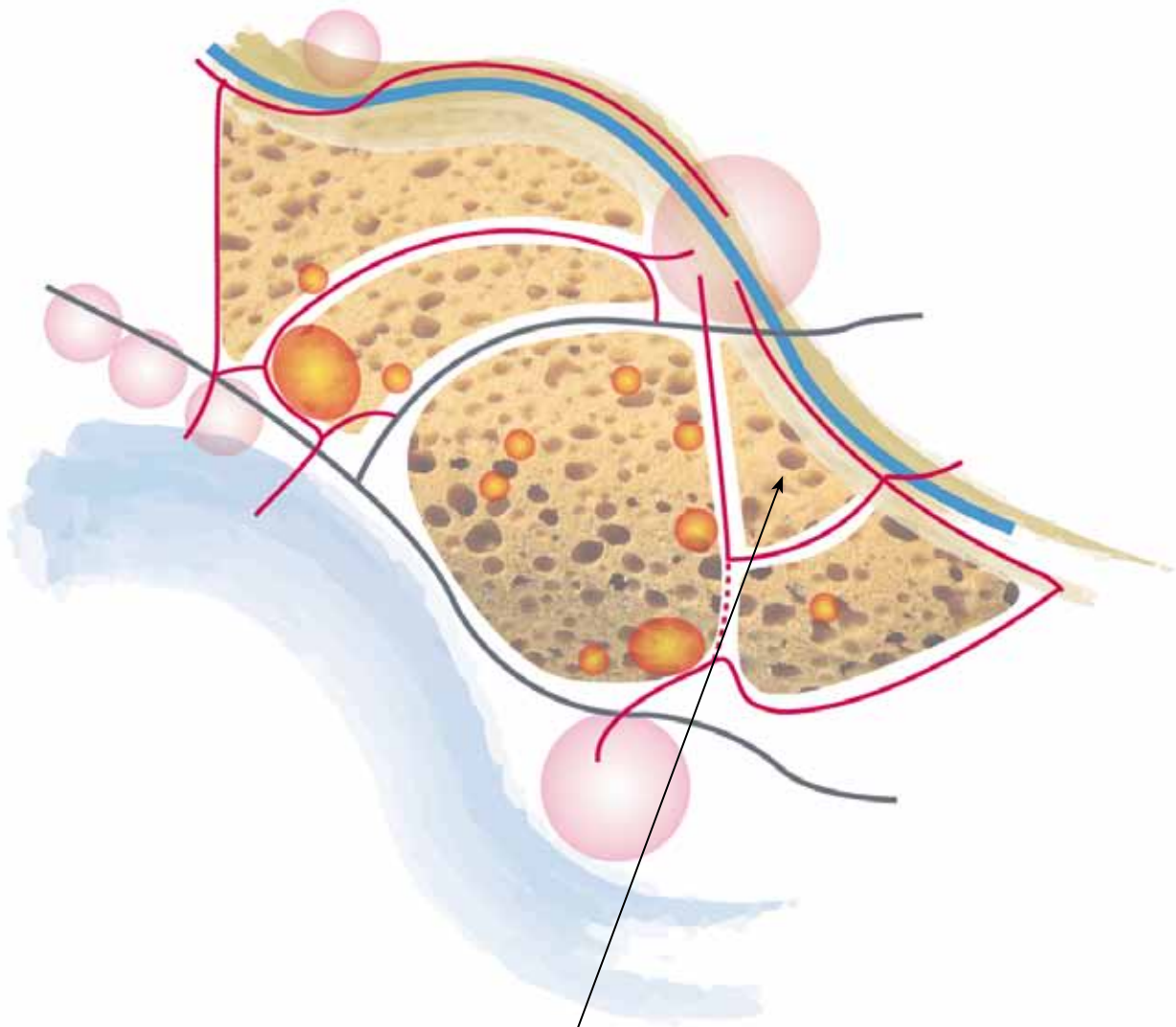
Het verkeer raakt immers aan vrijwel alle beleidsvelden binnen onze gemeente. Dit iVVP is zo opgesteld dat het ons de mogelijkheid biedt om met het verkeer optimaal in te spelen op planprocessen in het kader van al die beleidsvelden. Dat vereist een creatieve en open benadering van zowel burgers, politiek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

Rechtsboven ligt het verblijfsgebied van Vethuizen.

1. Inleiding

1.1 | Verblifsgebied Vethuizen 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 verblifsgebieden met ruimte, rust en kwaliteit. Eén van die verblifsgebieden is Vethuizen en het Montferlandse deel van Wijnbergen. Via insteekwegen kan men de sponzen binnengaan, maar al snel zorgt de inrichting van de wegen ervoor dat de verkeerssnelheid omlaag gaat. De insteekwegen zorgen er wel voor dat de belangrijke verkeersaantrekkende lokaties en het hoofdwegennet goed met elkaar verbonden zijn. In de omgeving van Vethuizen zijn dat met name bestaande en mogelijke nieuwe vestigen grote intensieve veehouderijen in delen van het LOG, de steenfabriek en wellicht de campings.

Binnen de verblifsgebieden is de landschappelijke zonerings 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 tussen Vethuizen en Zeddam wegen langs broek-ontginningen (westelijk deel van de Holthuizerstraat), maar ook over de hogere drogere gronden met vruchtbare akkers (oostelijk deel van de Holthuizerstraat).

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 verdient de Langeboomsestraat als historische kernverbinding-weg extra aandacht. Juist deze dient die verkeerskundig te worden afgewaardeerd en daarmee landschappelijk te worden opgeewaardeerd.

1.2 | Elk verblifsgebied zijn eigen werkboek

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

1.3 | Opzet en werkwijzer op drie schaalniveaus

Het iVVP richt zich op het functioneren van het bestaande en toekomstige 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 verblifsgebied 'spons van Vethuizen en Wijnbergen-Zuid' binnen de landschappelijk-verkeerskundige visie van het iVVP.

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

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

2.1 | Veilig door het verblijfsgebied

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

De bereikbaarheid van het hoofdwegennet is vanaf alle plekken in de gemeente uitzonderlijk goed. In het iVVP worden de belangrijke verkeersaantrekkende lokaties met zo kort mogelijke 'instekers' met het hoofdwegennet verbonden. Het is de bedoeling dat dit verkeer dan ook niet de wegen in de rest van het verblijfsgebied belast. Een vrachtwagenverbod voorbij die instekers versterkt dit nog een keer.

De wegen in het verblijfsgebied worden zo ingericht dat deze een rustig rijgedrag uitlokken. Dat maakt het door kruisen van het verblijfsgebied voor sluijverkeer onaantrekkelijk.

Daarnaast dienen vrijliggende fietspaden langs de gebiedsontsluitingswegen 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 voer systeem 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.

In het verblijfsgebied van Vethuizen ligt geen bebouwde kom, maar de inrichting van de wegen in de nabijheid van erven wordt wel afgestemd op een ontwerpsnelheid van maximaal 30 kilometer.

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

2.3 | Handhaven én stimuleren

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

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

2.4 | Stem weg af op landschap

Het verblijfsgebied met Vethuizen heeft een kenmerkende landschappelijke opbouw met drie zones: In het noorden Wijnbergen op de terrasrestruggen met een dekzanddek.

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

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

- wegen over het terrasrestruggen met de Vethuizer erven. Deze kenmerk(t)en zich door een afwisselende beplanting met (knot-)bomen en hagen bij de erven (Langeboomsestraat in Vethuizen).
- Wijnbergse hagen en heggen. Deze lijken sterk op de vorige type maar met bosjes tussen de erven (Koppelstraat).
- wegen door broekontginningen met een verkaveling met smalle kavels waar vroeger langs alle slootranden elzen en wilgen groeiden (Holthuizerstraat-West).

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 4.3).

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

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

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

3. Versterk de verblijfsfunctie van wegen door buurtschappen 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.

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.

Met de herinrichting van de Langeboomsestraat is daarmee in dit verblijfsgebied al een flinke stap gezet. De beelden uit het uitvoeringsplan hieronder kunnen volgend jaar werkelijkheid zijn.



4. Zorg voor draagvlak in projecten!

4.1 | Mooi en veilig in de harten (92)

Op het eerste gezicht is het landschap in dit verblijfsgebied puur op de landbouw gericht. Nader beschouwd zijn er in dit verblijfsgebied twee concentraties van erven gelegen: in de buurt van Carpe Diem (het vroegere Groot Vethuizen) en in de buurt van Holthuizen en de Gerwardstraat. Ze vormen ieder een hart van het verblijfsgebied.

De landbouwkundige functionaliteit van de wegen is hier belangrijk, maar juist in die buurten is een veilige en mooie leefomgeving belangrijk. Daarnaast liggen hier een aantal bedrijven die zich - mede - op de recreatie en het toerisme richten.

Zowel de landbouwbedrijven als de bewoners van de buurten zitten niet te wachten op doorgaand (vracht-)verkeer op hun wegen. De mensen zijn zeer begaan bij hun omgeving en willen daar best gezamenlijk de handen voor uit de mouwen steken. Bouw voort op de samenwerking tussen gemeente en bewoners in het kader van de herinrichting van de Langeboomsestraat om ook andere wegen in samenhang met hun omgeving mooi en veilig te maken. Daarvoor zijn waarschijnlijk op veel plekken kleine goedkope maatregelen nodig. Zo intensief als de Langeboomsestraat aangepakt moest worden zal lang niet voor alle wegen nodig zijn.

4.1.1 | Mooi en Veilig over het Waalse water (92a)

De herinrichting van de Waalseweg/Oude IJsselweg dient ervoor te zorgen dat de snelheid van het autoverkeer flink omlaag gaat, vrachtverkeer beperkt blijft tot bestemmingsverkeer en het rijgedrag een stuk rustiger wordt.

Het deel van de weg tussen De Wals en het kruispunt met de Warmseweg moet als een hart van de spons gaan werken. Een 'zachte knip' in de weg ter hoogte van de brug over het Waalse Water is hierbij van groot belang. Om meteen ook de recreatieve, toeristische, natuurlijke en cultuurhistorische waarde te benadrukken kan aangesloten worden bij het LOP waarin de drie gemeenten hier besloten hebben tot uitwerking van het sleutelproject 'Operatie Knoopkruid'. Door de herinrichting in dit hart van de spons zo integraal te bekijken is het waarschijnlijk ook mogelijk om extra fondsen aan te spreken (bijv. natuur, cultuurhistorie).

4.2 | Herinrichting Langeboomsestraat (93)

Zie uitvoeringsplan. Uitvoering 2012-2014 in samenwerking met aanwonenden. Het is ook aan te raden om de aanwonenden te betrekken in de monitoring van het beheer. Met name de hoogte van hagen, afstanden van beplantingen tot uitritten en het maaischema kunnen met hen in de loop der tijd worden verbeterd of accurater gemaakt.

4.3 | Bouwdoos: hagen, knotessen en overbomen (94)

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 (zie 2.4). 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.

in het herinrichtingsplan voor de Langeboomsestraat worden tegenover ieder erf hagen in de berm geplaatst waardoor over een paar jaar een meer besloten weg ontstaat, met name op plekken als bij Carpe Diem



4.4 | Vrijliggende fietspaden bij instekers (95)

In de toekomst zal blijken of langs de routes naar de nieuwvestigingsgebieden binnen het LOG drukbereden routes van vrachtverkeer naar nieuw te vestigen bedrijven ontstaan. Als dat zo is dienen op korte termijn vrijliggende fietspaden gerealiseerd te worden ten behoeve van de veiligheid van de fietsers. De routes naar het hoofdwegenet zullen zo kort mogelijk moeten zijn, via 'instekers'.

4.5 | Langeafstandspaden en Vethuizer ommetjes (96)

Paden en ommetjes door het omgevende landschap zijn er niet veel meer en door de grootschaligheid van het landschap vaak ook niet aantrekkelijk voor de meeste mensen. Bij initiatieven, o.a. vanuit Carpe Diem, blijkt dat daar ook in deze tijd fantastische mogelijkheden voor zijn. Ze vergroten de toegankelijkheid van het landschap en de bereikbaarheid van op recreatie en toerisme gerichte bedrijven, ook onderling.

De grote kracht van Vethuizen en Wijnbergen is de weidse glooiende opbouw van het landschap met de verspreide erven op de glooiingen en de vergezichten.

Voortbouwend op de bestaande initiatieven 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 die haar schouwpaden openstelt.

Met het Waterschap valt voor zulke vernieuwingen zeker zaken te doen binnen de voor het waterschap geldende randvoorwaarden. Dat bleek pas nog bij de aanpassing van de route van het Pieterpad via De Pol.

Bijvoorbeeld Ommetje Carpe Diem

Vanaf Carpe Diem langs het land van Keijzer richting Banning, naar het hagelkruis en de Mariakapel, langs sloot Eringveld, oversteken en langs de sloot naar de Gerwardstraat, langs Trafohuis en de wetering naar de Hommekesweg terug naar Carpe Diem.

4.6 | Utkiekstoolen (97)

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

4.7 | iOV voor jong en oud (98)

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

Uitwerking van de projectvoorstellen in dit werkboek

zal steeds maatwerk moeten zijn

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), vertegenwoordiging van de buurtschappen en de vrijwilligers die nu al een rol vervullen bij de buurtbus betrokken te worden.

4.8 | Een eigen huisstijl voor het meubilair (99)

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

4.9 | Verlichting waar en wanneer het moet (100)

Openbare verlichting komt de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid van vooral fietsers en voetgangers ten goede. Al dat licht 's nachts heeft ook een keerzijde. Zo kost openbare verlichting energie, vormen lichtmasten obstakels langs de weg en raakt de natuur op sommige plekken enigszins van slag.

In het kader van dit iVVP wordt aanbevolen om met een kritische blik de noodzaak van openbare verlichting naar plaats en tijd te bezien. Ook dit vraagt om een integrale aanpak tussen de verschillende disciplines landschapsarchitect, ontwerpers, verlichtingsdeskundige, verkeerskundige en beheerder. Ook bieden nieuwe technieken nieuwe mogelijkheden voor licht op maat, minder licht en energiezuinige (led) verlichting.

Een dergelijk integraal verlichtingsplan valt buiten het kader van dit iVVP, maar dient als een afzonderlijk project de komende jaren te worden opgepakt. (Zie ook: *Licht en ruimte, openbare verlichting in de omgeving; CROW-publicatie nr. 300; CROW, Ede, maart 2012*)

4.10 | Uitbreiding fietsknooppuntensysteem (101)

Voorgesteld wordt om aan het fietsknooppuntensysteem routes toe te voegen of door te trekken:

- verbinding Carpe Diem-Zeddam
- verbinding Vethuizen-Braamt.

Denk ook aan oplaadpunten voor elektrische fietsen.

4.11 | Faunapassages (102)

In het koepelrapport is geconstateerd dat er behoefte is aan ottervoorzieningen bij de kruising met lokale wegen in de Noord-Oosthoek van dit verblijfsgebied in de invloedssfeer van de Oude IJssel. Door een integrale aanpak bij de planvorming en realisatie van deze ottervoorzieningen kunnen deze ook als natuurlijke snelheidsremmende maatregel worden uitgevoerd.

4.12 | Alternatief bermbeheer (103)

Het integrale karakter van dit iVVP vraagt zowel van het bestuur als van de ambtelijk organisatie een omslag in de wijze van samenwerken



Bomen, haag, gras en grasstenen in de berm van de Langeboomsestraat bij Wijnbergen, boven in de huidige situatie en onder in een alternatieve inrichting: welk onderdeel van de berm is er voor de veiligheid, voor de bereikbaarheid, voor het wegbeheer, voor de leefbaarheid, of voor het landschap?



in en de financiering van gemeentelijke projecten. Door de herinrichting van wegen en hun omgeving op basis van de principes van 'Natuurlijk Sturen' worden veel grasbermen omgevormd tot bermen met hagen, struweelhagen en singels. Ook wordt onderzoek naar mogelijkheden van een alternatief maaibeheer om wegen visueel te versmallen voorgesteld voor grote lengtes berm.

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

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

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

4.11.1 | Bloemrijk maaibeheer voor vergevingsgezinde bermen [103a]

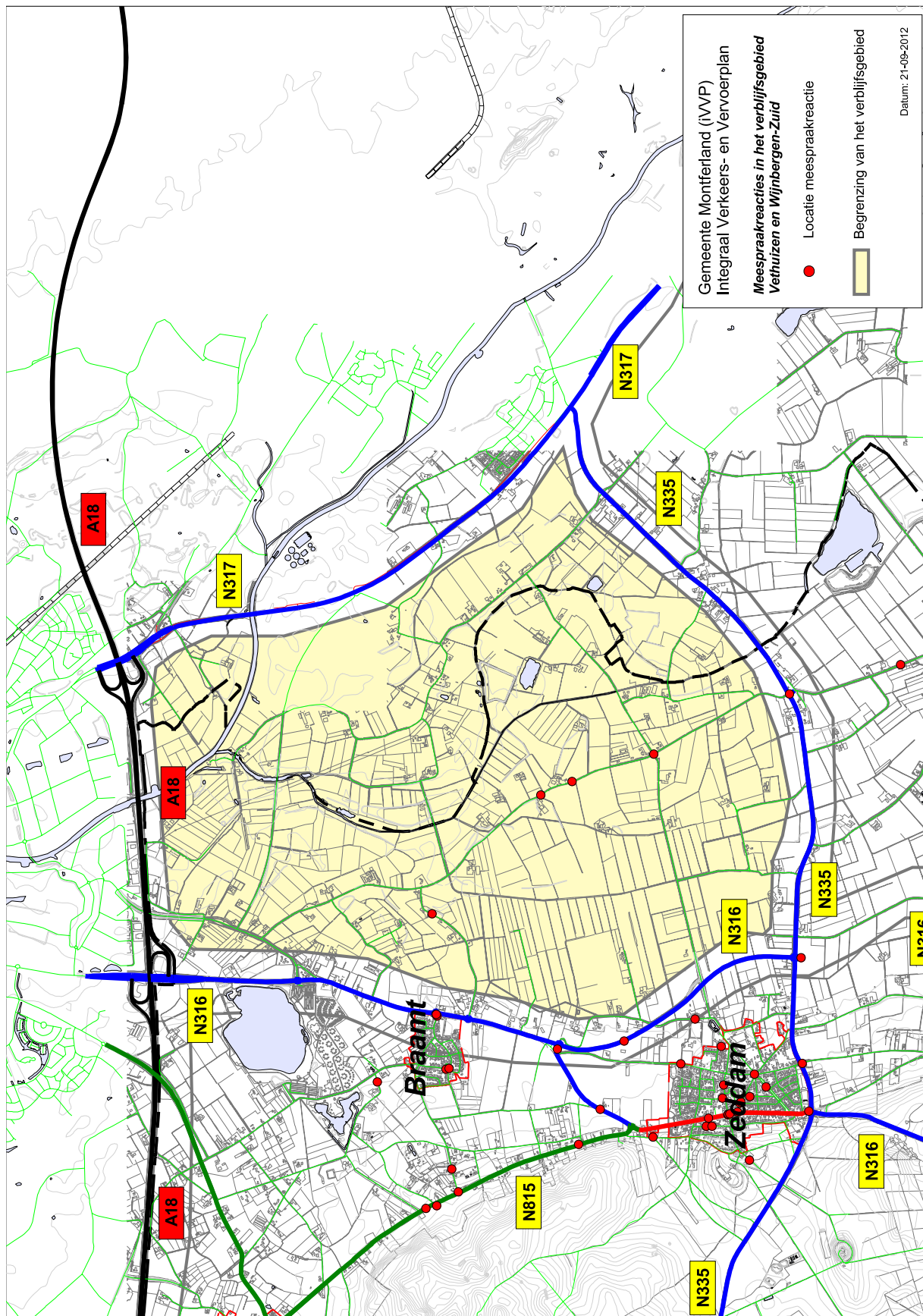
Het is veilig om bij kruispunten en uitritten de grasbermen goed te maaien zodat het uitzicht voor de verkeersdeelnemers daar goed is. Dat staat voorop, maar er zijn ook kilometers berm waar het maaien zeer beperkt kan blijven, zeker als verschraling van de berm wordt nagestreefd door maaien en afvoeren.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

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

4.13 | 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 (Kruisallee). 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

iWVP Montferland Maatregelen													
versie: 18-09-2012													
Volgnr	Maatregel	Werkboek		Kosten		Uitvoering			Doelen				
		Naam	Paragraaf	Laag < 10.000	Middel 10.000-50.000	Hoog > 50.000	Korte termijn 2012-2014	Middellange termijn 2015-2020	Lange termijn 2021-2030	omgevingskwaliteit	leefbaarheid	bereikbaarheid	verkeersveiligheid
	Vethuizen en Wijnbergen-Zuid												
92	Mooi en veilig in de harten	Vethuizen	4.1										
92a	mooi en veilig over het Waalse Water												
93	Herinrichting Langeboomsestraat	Vethuizen	4.2										
94	Bouwdoos: hagen, knotessen en overbomen	Vethuizen	4.3										
95	Vrijliggende fietspaden bij instekers	Vethuizen	4.4										
96	Langeafstandspaden en Vethuizer ommetjes	Vethuizen	4.5										
97	Lutkiekstoolen	Vethuizen	4.6										
98	iOV voor jong en oud	Vethuizen	4.7										
99	Een eigen huisstijl voor het meubilair	Vethuizen	4.8										
100	Verlichting waar en wanneer het moet	Vethuizen	4.9										
101	Uitbreiding fietsknooppuntensysteem	Vethuizen	4.10										
102	Faupassages	Vethuizen	4.11										
103	Pilots alternatief bermbeheer	Vethuizen	4.12										
103a	Bloemrijk maaibeheer voor vergavingsgezinde bermen	Vethuizen	4.12.1										
91b	Zuinig op de zandwegen	Vethuizen	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 Vethuizen
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