

NATUURLIJK STUREN

INSPIRATIE VOOR DE LOPIKERWAARD



Streekfonds

Lopikerwaarden

VOORJAAR 2020



MARIUS RUTGES

VOORZITTER LOPIKERWAARDEN STREEKFONDS

VOORWOORD

Als het gaat over de kwaliteit van de leefomgeving, wil het Lopikerwaarden Streekfonds een nieuwe toon zetten. Onze streek, van Oudewater tot IJsselstein, is een mooi gebied en daar passen toevoegingen met kwaliteit bij. We willen dat het plattelandskarakter intact blijft met een stoer en groen uiterlijk.

In de Lopikerwaard is het niet alleen goed toeven, maar ook goed toeren. Met dit inspiratieboek nemen wij u mee in Natuurlijk Sturen. Het is een verkeersconcept waarmee je de wegen in ons gebied mooier, fraaier, natuurlijker en ook veiliger maakt. Natuurlijk Sturen is een bewuste keuze van het Streekfonds. Op wegen in het buitengebied rijden busjes, werkverkeer, streekbewoners en toeristen stevig door. Dat kan als bewoner op de fiets of aan de wandel erg ongemakkelijk zijn en onveilig voelen. Kan dat anders?

Ja, door wegen te ontwerpen volgens de principes van Natuurlijk Sturen. Dat betekent minder bebording, paaltjes en drempels – en juist meer landschappelijk passende elementen. Hierdoor gaan mensen (onbewust) anders rijden: ... rustiger en vriendelijker. Natuurlijk Sturen is nieuw en volop in ontwikkeling. Het Lopikerwaarden Streekfonds houdt van het omdenken dat hierbij hoort. We kijken anders naar wegen en dagen overheden en streekbewoners uit om dit ook te doen. Met voorbeeldprojecten in ons gebied kunnen we nieuwe ervaringen opdoen waar iedereen van kan leren.

Dit is een project met een glimlach, dat ons hart als bewoner van deze regio met trots vervult. Het Lopikerwaarden Streekfonds helpt dit soort projecten letterlijk op weg.

Doet u met ons mee?

INHOUD

Natuurlijk Sturen in het kort	4
Gluren bij de burens	10
Ideeën voor de Lopikerwaard	16
Vraag & antwoord	24
Belangrijkste bronnen	28
Colofon	29
Nawoord	30

NATUURLIJK STUREN

IN HET KORT



Natuurlijk Sturen – of hoe je wegen mooier, natuurlijker en veiliger maakt. Dit door wegen visueel te versmallen en afwisselender te maken. Zo prikkel je de hersenen van bestuurders om onbewust ander rijgedrag te vertonen. Een verfrissende kijk op verkeer!

DE VERKEERSPROBLEMATIEK VAN PLATTELANDSWEGEN

Op wegen in het buitengebied rijden busjes, werkverkeer, streekbewoners en toeristen stevig door. Deze plattelandswegen zijn vaak relatief smal, waardoor verkeersdeelnemers elkaar dan snel in de weg zitten. Dat kan als bewoner op de fiets of aan de wandel erg ongemakkelijk zijn en onveilig voelen.

De standaard oplossing:

borden, paaltjes en drempels

Om de verkeersveiligheid te vergroten wordt snel een standaard verkeerstechnische maatregel genomen. Zo komen verkeersdrempels, versmallingen, paaltjes en verkeersborden in het straatbeeld. Dat levert soms de gewenste verkeersveiligheid op, maar ook veel remmen en optrekken van auto's, schade aan bermen door onvoldoende passeerruimte en trillende huizen.

Het resultaat: lelijke wegen waar geïrriteerde automobilisten te hard van obstakel naar obstakel rijden.

De nieuwe oplossing:

aan de slag met landschapselementen

Kan het anders? Ja! Door wegen te ontwerpen volgens de principes van Natuurlijk Sturen. Dat betekent minder bebording, paaltjes en drempels – en juist meer (landschaps)elementen die passen bij de streek. Met brugleuning, hekjes, struiken, bloemrijke bermen en verschillende kleuren verharding maak je wegen visueel smaller én afwisselender. Daardoor rijden automobilisten onbewust langzamer. Inzichten uit de waarnemingspsychologie en verkeerskunde komen zo samen.

IN ÉÉN OOGOPSLAG



Beeld: Wim Hauptmeijer

Een typische lange rechte weg in het buitengebied. De weg ligt als een verkeersbaan in het landschap en is niet afgestemd op de verdere omgeving. Door de onderbroken witte lijn op het wegdek zie je als weggebruiker een echte 'rijweg' voor je, een weg die uitnodigt hard te rijden. Door je voorruit kijk je als automobilist naar een punt in de verte: daar moet ik heen. Omdat dat punt ver weg is geef je onbewust nog wat extra gas.

Dezelfde weg, maar nu ingericht volgens de principes van Natuurlijk Sturen. De witte lijn in het midden is vervangen door een veel bredere licht gekleurde strook asfalt. De weg straalt zo minder verkeersfunctie uit. Het erf van de boerderij is met beplanting doorgetrokken naar de andere kant van de weg. Om het erf nog verder te accentueren is er een 'rode loper' van asfalt gemaakt. Daardoor verplaatst het focuspunt van de bestuurder zich van in de verte (= gas geven) naar dichterbij ... waardoor de bestuurder onbewust het gas los laat. De weg is meer een onderdeel van het landschap geworden.

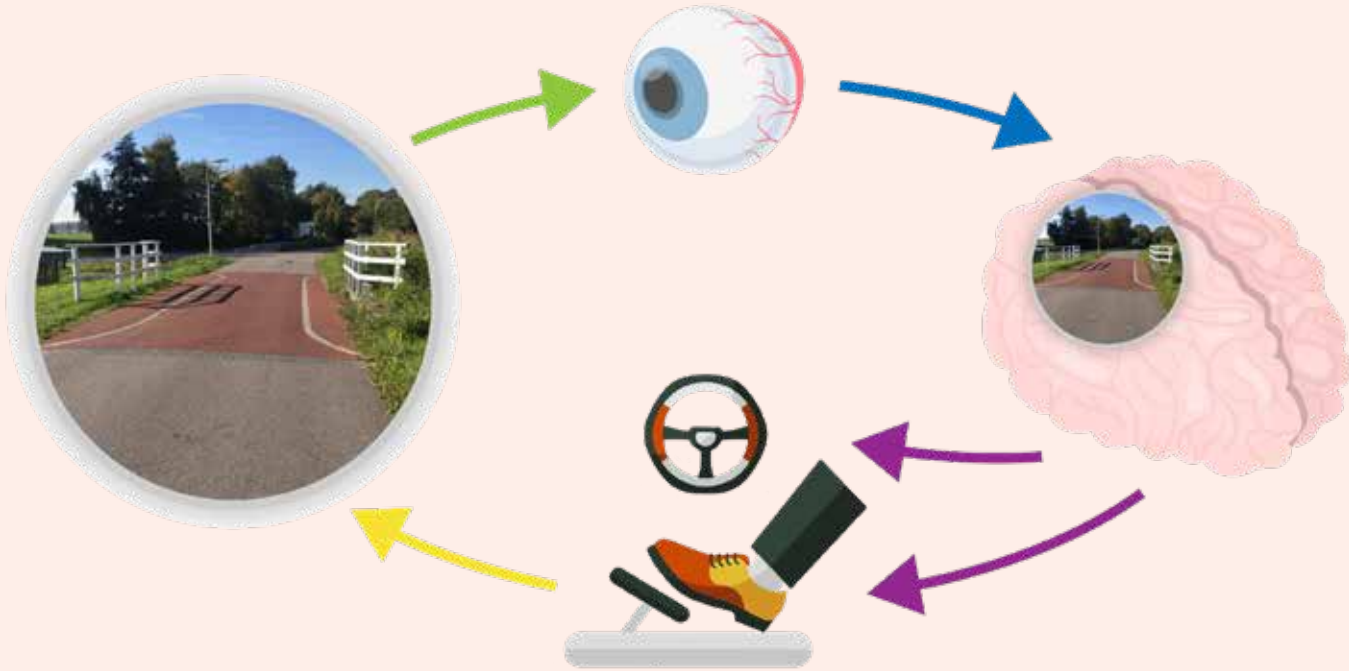
Om autoverkeer te vertragen wordt vaak een standaard verkeerstechnische maatregel genomen. Een voorbeeld hiervan is deze chicane in Benshop. Het levert een lelijke weg op waar regelmatig geïrriteerde automobilisten te hard van obstakel naar obstakel rijden.

Natuurlijk Sturen maakt gebruik van inzichten in hoe onze hersenen werken. Hersenpsychologen hebben aangetoond dat ons onbewuste minstens 95% van ons handelen bepaalt. Hooguit 5% van alles wat we doen, doen we bewust. Natuurlijk Sturen bouwt voort op dit inzicht en stelt daarbij het gezichtspunt van de weggebruiker centraal. Wat ziet een bestuurder voor zich? Hoe reageert hij daar onbewust, intuïtief op? Wat kan je in het wegbeeld vóór de bestuurder veranderen zodat hij onbewust ander (gewenst) rijgedrag vertoont?

ONBEWUST RIJGEDRAG EN HET GEZICHTSPUNT VAN DE WEGGEBRUIKER



De visuele informatie via onze ogen wordt door ons brein verwerkt en leidt tot (on)bewuste actie. Of juist niét tot actie. Hoe dat precies in zijn werk gaat is onderwerp van lopend wetenschappelijk onderzoek. De laatste tijd komt steeds meer kennis beschikbaar die gerichte weg- en omgevingsontwerpen mogelijk maakt. Verkeersgedrag is steeds effectiever te beïnvloeden. Als we beter begrijpen hoe het ziende brein met de omgeving om gaat, dan kunnen we ook beter bepalen hoe we de weg en zijn omgeving moeten inrichten.



Schetsmatige weergave van het basisidee achter Natuurlijk Sturen.
Het oog stuurt signalen naar de hersenen die het lichaam aanzetten tot onbewuste actie (ontwerp: Max van Kelegom).

8

MAAK WEGEN ONDERDEEL VAN HUN OMGEVING

Natuurlijk Sturen wil dat weggebruikers onbewust ander rijgedrag vertonen. De crux daarbij is om ‘verkeerstaal’ weg te halen van plattelandswegen en te vervangen door ‘verblijfstaal’. Dus geen zwart asfalt met witte belijning, verkeersborden en strak gemaaide bermen – want dan ziet een bestuurder alleen de verkeersfunctie van de weg. Hij ziet een weg die als het ware losgeknipt is van zijn omgeving.

In plaats daarvan richt je wegen in als onderdeel van de omgeving: afwisselend, een beetje rommelig, landelijk. Om dit te bereiken kijken alle betrokkenen integraal naar een weg. Niet alleen een verkeerskundige, maar bijvoorbeeld ook een landschapsarchitect, een ecooloog, een lokale historicus, een kunstenaar en een loonwerker die wegbermen beheert. En zeker ook de aanwonenden en frequente gebruikers van een weg. Niemand kent de weg beter dan zij.

Een fraai voorbeeld van hoe je een weg onderdeel van zijn landelijke omgeving maakt is de Vlietweg tussen Oud-Alblas en Bleskensgraaf. Hier is gewerkt met een karrenspoor, een beproefd recept in Natuurlijk Sturen.

9

TWEE BASISPRINCIPES
VOOR EEN INTEGRAAL WEGONTWERP

Wat is belangrijk in een integraal wegontwerp zoals Natuurlijk Sturen dat beoogt? Er zijn twee principes waarmee maatregelen in het kader van Natuurlijk Sturen de verkeersveiligheid vergroten:

1. Snelheid verlagen door fysieke ingrepen die het wegbeeld krapper maken, of door ingrepen die de weg visueel krapper laten lijken. Ook het minder overzichtelijk maken van de weg hoort daar bij.
2. Alertheid stimuleren door afwisseling in het wegbeeld aan te brengen. Dat kan nog worden versterkt door de uitstraling van mogelijke aanwezigheid van kwetsbare elementen in de omgeving, bijvoorbeeld spelende kinderen of loslopende dieren.

Door in een wegontwerp deze twee principes consequent door te voeren, bereik je maximale verkeersveiligheid.

NATUURLIJK STUREN

GLUREN BIJ DE BUREN

In de Alblasserwaard is Natuurlijk Sturen op veel plaatsen toegepast. Een autorit hier zal je verrassen.

Je rijdt over wegen waar je rustig en blij van wordt. Dit maakt dat je nog meer van het landschap geniet.

Ga inspiratie opdoen, ga gluren bij de burens!

Waterschap Rivierenland is landelijk gezien de wegbeheerder met de meeste ervaring in het toepassen van Natuurlijk Sturen. Zij hebben in 2010 een gestructureerde aanpak ingezet en steeds verder uitgebouwd. Geïnteresseerden uit de Lopikerwaard kunnen eenvoudig inspiratie opdoen door in de Alblasserwaard te gaan ‘gluren bij de burens’.

De landschappelijke overeenkomsten tussen beide streken helpen om de ideeën aan de overkant voor je te zien in de Lopikerwaard.

Waterschap Rivierenland heeft in 2018 alle opgedane kennis gedeeld in een ‘catalogus inrichting en beheer plattelandswegen’. Ze geven hierin onder meer aan wat ze geleerd hebben over de drie belangrijkste typen wegen in het gebied.

Op de **rivierdijken** blijkt vooral de indeling van de weg in twee verschillende tinten asfalt goed te werken. De meest toegepaste variant is een middenbaan van donker asfalt en aan beide zijden een strook van lichter asfalt van 1.60 meter breed. Op de foto de Lekdijk in de Alblasserwaard.

In de **oude woonlinten** blijkt het principe van een smalle rijloper met aan beide zijden een koppelstrook goed te werken. In de rijloper geeft een lichte baan met oppervlakbehandeling de uitstraling van een sporenverharding. Op de foto de Slingelandseweg in de Alblasserwaard.

Voor de **wegen door de polder** liggen nog veel mogelijkheden ter verkenning open. Dat komt onder andere door de grote verschillen in verkeersintensiteit per weg. Daarnaast staan de logisch aanvoelende hogere snelheden op de vaak lange rechte wegen in groot contrast met de lagere snelheden die bij de enkele erven aan de weg noodzakelijk zijn.

DRIE TYPEN WEGEN

Rivierdijken



Oude woonlinten



VOORBEELDEN BIJ DE BUREN



Een visuele versmalling bij het Abbekesdoel, Bleskensgraaf.

Er zijn brugleuningen aangebracht die heel natuurlijk overkomen op deze plek. Maar er stroomt geen water onder de weg, de brug is een folly. Met rode bestrating en belijning die smalle trottoirs suggereren is de 'brug' afgemaakt.

Een horecagelegenheid aan het Oosteinde, Oud-Albas.

De opgave was hier om de snelheid van het verkeer in deze onoverzichtelijke en ruime bocht, waar bezoekers van het restaurant in- en uitlopen, te remmen. Het terras is visueel vergroot richting weg. Deze strook heeft geen terrasfunctie, maar door er grote plantenbakken neer te zetten is de bocht blijvend versmald en is er een 'bufferzone' tussen weg en terras ontstaan.



VOORBEELDEN BIJ DE BUREN



Hier aan de Zouwendijk in de Alblasterwaard is een visuele versmalling gerealiseerd met rode bestrating in combinatie met aan weerszijden een takkenril.



In plaats van een takkenril zou je ook een bijenhotel kunnen aanbrengen. Zo verbind je een verkeersopgave met een stimulans voor de biodiversiteit.

VOORBEELDEN BIJ DE BUREN



Het Abbekesdoel bij Bleskensgraaf.

Met rode bestrating zijn aandacht trekkende druppels aangebracht. Ze zijn gesitueerd in de buurt van woningen. Een soort goot van rode steentjes verbindt de woningen onderling. De straat is zo visueel versmald. Ook voel je onbewust aan dat het hier intensiever wonen is.



NATUURLIJK STUREN

IDEEËN VOOR DE LOPIKERWAARD



Zomaar een weg in de Lopikerwaard. Grijs asfalt, witte lijnen en paaltjes ...
hoe zou je zo'n weg anders kunnen inrichten vanuit de principes van Natuurlijk Sturen?

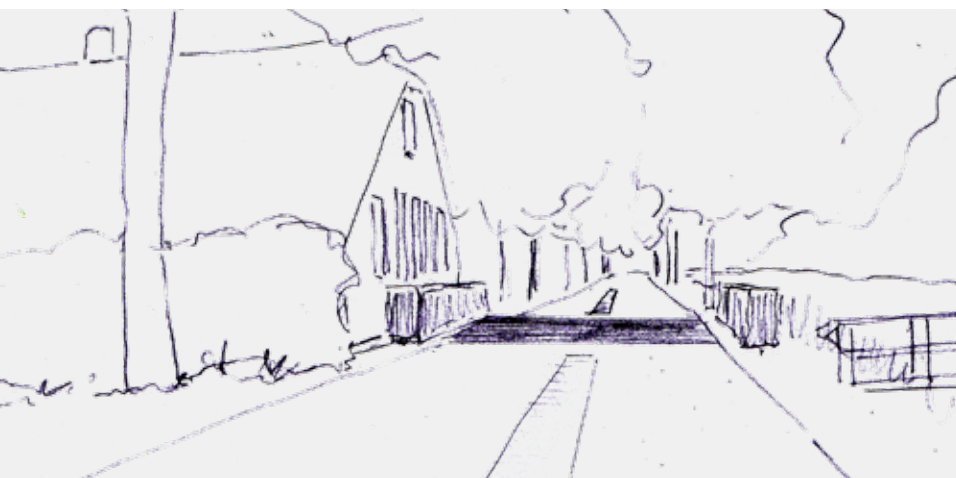
De Lopikerwaard kent veel wegen die zich lenen voor een Natuurlijk Sturen aanpak. Op initiatief van het Lopikerwaarden Streekfonds zijn voorbeelden uitgewerkt om de streek nieuwsgierig te maken. Vergelijk de foto's van hoe het nu is met de verbeelding van de toekomst.

Wat zou je zelf nog aan de ontwerpen willen toevoegen?

IDEE VOOR

BENEDENEIND | BENSCHOP

Met rode bestrating en een kopie van de bestaande heg trekken we het erf van de boerderij links over de weg heen. De uitstraling van boerenerf maakt dat je onbewust denkt: hier kan een dier of kind oversteken. De witte belijning is vervangen door een karrenspoor: een patroon van eerst twee donkergekleurde parallelle stroken, na het erf wordt dat er een. Die afwisseling is bewust en heeft een signaalfunctie.



De bestaande brug krijgt in dit ontwerp veel meer nadruk. De leuning is verlengd tot aan de rijweg. Ook is een verhoogde sierconstructie toegevoegd, waardoor je blik zich automatisch op de brug focust (in plaats van op een punt in de verte). Het wegdek direct voor de brug is rood gemarkeerd. De rechts-heeft-voorrang situatie wordt duidelijk zichtbaar waardoor automobilisten op de hoofdbaan alerter en langzamer gaan rijden op deze plek. Tot slot is de witte belijning aan weerszijden van de weg verwijderd ten gunste van een karrenspoor. Zo lijkt de weg meer geschikt voor landelijk en rustig verkeer.



IDEE VOOR

BENEDENEIND | BENSCHOP



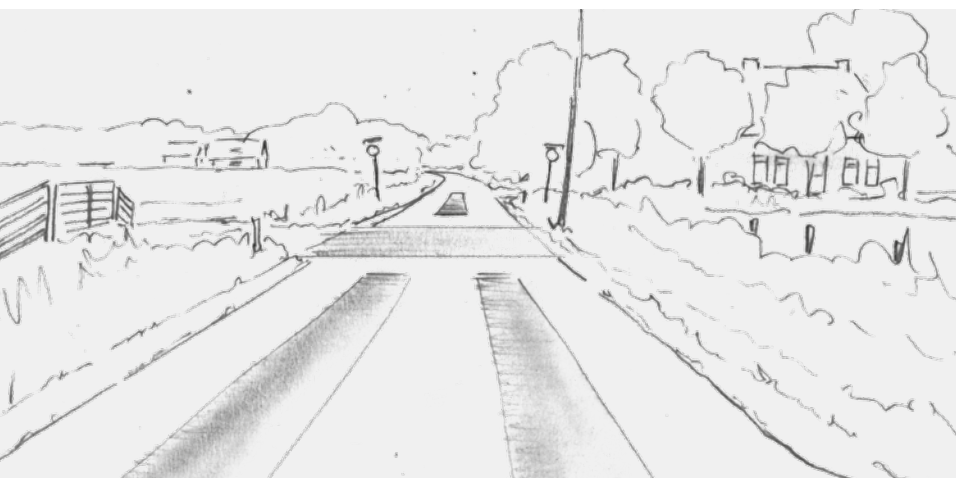
IDEE VOOR

ACHTERSLOOT | IJSSELSTEIN

Dit ontwerp onderzoekt Natuurlijk Sturen in een meer open landschap. Het hek links is een aanleiding om met een rode kleur een oversteekplaats (van paarden of vee) te suggereren. De witte belijning is vervangen door een patroon van eerst twee donkergekleurde parallelle stroken, na de oversteekplaats wordt dit er een (karrenspoor).



20



Met een rode bestrating is het boerenerf rechts (de boerderij zelf staat niet op de foto) over de weg getrokken. Versterkt door enkele knotbomen toe te voegen aan de overkant van de weg. De uitstraling van een boerenerf maakt dat je onbewust denkt: hier kunnen mensen oversteken. De witte belijning is vervangen door een patroon van eerst twee donkergekleurde parallelle stroken, na het erf wordt dat er een. Die afwisseling is bewust en heeft een signaalfunctie.

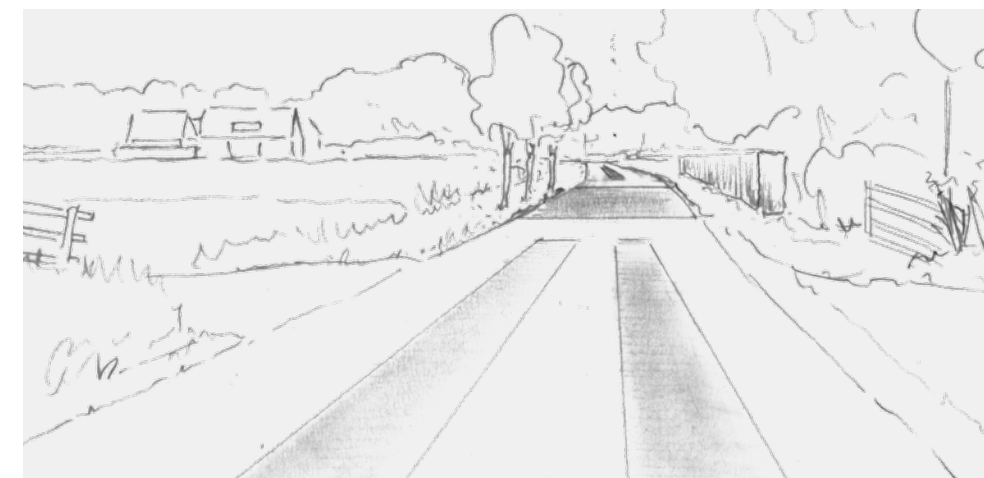


IDEE VOOR

ACHTERSLOOT | IJSSELSTEIN



21



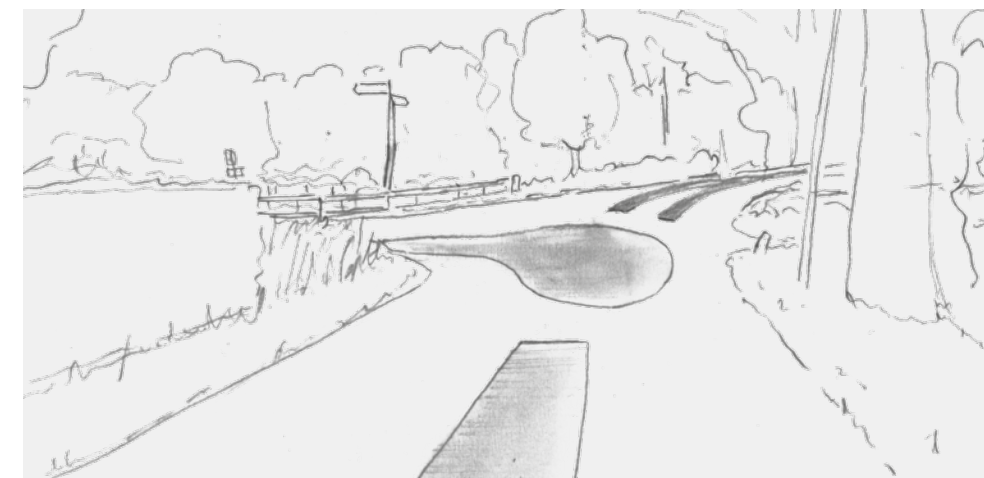
IDEE VOOR

DIEMERBROEK | OUDEWATER

De buitenproportioneel grote ruilverkavelingsbrug, die veel voorkomt in de Lopikerwaard, is gebruikt om een visueel obstakel in de weg vorm te geven. De rode druppel trekt de brug als het ware de weg op. Twee knotbomen zijn toegevoegd aan weerszijden van het bruggenhoofd. Dit om de situatie bewust minder overzichtelijk te maken en de alertheid van de bestuurder te vergroten.



Om de verkeersfunctie minder prominent te maken zijn de fietssuggestiestroken verwijderd. Met donker en licht asfalt wordt een karrenspoor gemaakt dat de verblijfsfunctie accentueert. Op de T-splitsing bevindt zich links een fietspad. Met rode bestrating wordt het fietspad met een druppel de hoofdweg opgetrokken. Dit nodigt uit om vaart te minderen.



IDEE VOOR

WAARDESEDIJK | MONTFOORT

VRAAG

& ANTWOORD

Natuurlijk Sturen stimuleert onbewust rijgedrag. Per definitie treedt er geen gewenning op bij de weggebruiker, omdat een bestuurder alleen zijn of haar eigen bewuste rijgedrag kan veranderen.

Vanaf 2010 zijn de eerste Natuurlijk Sturen-wegen gerealiseerd. In 2016 zijn vijf projecten uitgebreid geanalyseerd op verkeerseffecten. Bij drie van de vijf projecten is de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer duidelijk afgenomen, bij twee projecten is de rijsnelheid beperkt afgenomen. Het aantal verkeersongevallen is gemiddeld per jaar met ca. 60 % afgenomen. Het meest opmerkelijke is dat er op al deze wegen nog maar 1 ongeval met letsel is geregistreerd (tegen 16 ongevallen met letsel in de jaren ervoor).

IS HET EFFECT VAN NATUURLIJK STUREN BLIJVEND (OF NA EEN PAAR MAANDEN WEER UITGEWERKT)?

WAT ZEGGEN EVALUATIES VAN NATUURLIJK STUREN ELDERS OVER VERKEERSVEILIGHEID? ZIJN ER MEER OF MINDER VERKEERSONGELUKKEN? WORDT ER MINDER HARD GEREDEN?

IS EXTRA BEGROEIING LANGS DE WEG WEL VEILIG, ZIE JE DAN NOG GENOEG?

HOE PAST NATUURLIJK STUREN IN DE ONTWERPEISEN VAN DUURZAAM VEILIG?

Overzichtelijkheid verlagen zorgt altijd voor discussie. Het lijkt daardoor namelijk juist onveiliger te worden op de weg. Bij Natuurlijk Sturen spelen voortdurend de afwegingen: ontnem ik nu het zicht en werkt dat negatief of moet ik juist het zicht ontnemen om mensen te laten afremmen? In de Alblasserwaard, maar ook in andere gebieden blijkt dat de veiligheid op plattelandswegen toeneemt bij het bewust minder overzichtelijk maken van de weg. Mensen rijden langzamer én letten beter op.

Duurzaam Veilig is het landelijke kader voor weginrichting. Een belangrijk uitgangspunt is dat je verkeer met verschillende snelheden zoveel mogelijk van elkaar scheidt. Denk aan een provinciale autoweg met vrijliggende fietspaden ernaast. Voor snelwegen (stroomwegen) en provinciale wegen (gebiedsontsluitingswegen) gelden vanuit Duurzaam Veilig duidelijke en uniforme richtlijnen. Maar voor plattelandswegen (erftoegangswegen) geeft Duurzaam Veilig geen richtlijnen voor de weginrichting. Dat is niet voor niets. Ten eerste verschillen plattelandswegen teveel van elkaar door de variatie aan landschapstypen. Daarnaast is het scheiden van verkeersdeelnemers bij gebrek aan ruimte meestal niet mogelijk. Duurzaam Veilig geeft daarom voor plattelandswegen alleen suggesties voor wegontwerp. Natuurlijk Sturen bouwt hierop voort door juist geen uit duizenden herkenbare verkeersweg te ontwerpen (zoals dat bij snelwegen wel de bedoeling is). Natuurlijk Sturen wil juist ‘verkeerstaal’ vervangen door ‘verblijfstaal’ en die is overal weer anders, want passend in het lokale landschap.

VRAAG

& ANTWOORD

Bij Natuurlijk Sturen worden wegen alleen visueel versmald, de breedte van het feitelijke wegdek verandert niet. Voor hulpdiensten verandert de situatie eerder positief, omdat verkeersremmende drempels en chicanes verdwijnen.

Natuurlijk Sturen wil met extra begroeiing langs de weg het visuele blikveld versmallen. Dat kan met bomen maar ook met struiken, heggen, kruiden etc. Het doel van obstakelvrije zones, zoals vaak langs wegen, is het voorkomen van ernstig letsel wanneer een bestuurder van de weg raakt. Maar veel belangrijker is om te voorkomen dat iemand van de weg raakt. De weginrichting moet dus zó veilig zijn dat van de weg raken een zeldzaamheid wordt.

Natuurlijk Sturen zet daarnaast ook in op ‘vergevingsgezinde’ bermen. Struiken en andere ‘zachte’ begroeiing hebben een wegversmallend effect en zijn tegelijk (afhankelijk natuurlijk van de keuzes) redelijk mild voor bestuurders die van de weg raken. Bomen zijn prima denkbaar als onderdeel van een beplantingsplan, maar dan net wat verder van de rijweg af.

**WORDEN WEGEN SMALLER GEMAAKT
BIJ NATUURLIJK STUREN? WAT
BETEKENT DIT VOOR DE AANRIJTIJD
HULPDIENTEN?**

**ZIJN BOMEN DIRECT LANGS DE WEG
NIET GEVAARLIJK BIJ ONGELUKKEN?**

**IS NATUURLIJK STUREN DUURDER
DAN EEN REGULIERE WEGAANPAK?**

**WAT IS EEN GOED MOMENT OM MET
NATUURLIJK STUREN AAN DE SLAG
TE GAAN?**

Ontwerpen en maatregelen op basis van Natuurlijk Sturen zijn nog geen gemeengoed. In de regel zijn ze als infrastructureel onderdeel van de weginrichting vaak duurder dan reguliere maatregelen. Maar Natuurlijk Sturen omvat ook andere maatregelen. Door combinaties met bijvoorbeeld groenonderhoud, rioleringsrenovatie, verlichtingsreconstructie en dergelijke zijn diverse budgetten te combineren. Dan vallen de Natuurlijk Sturen-maatregelen niet duurder uit, sterker nog, door werk met werk te maken is er vaak meer mogelijk en zijn mooie Natuurlijk Sturen-ontwerpen te realiseren.

Er zijn twee logische momenten om bij een weg met Natuurlijk Sturen aan de gang te gaan. Een eerste aanleiding kunnen klachten over verkeersonveiligheid zijn, bijvoorbeeld over te hard rijden. Een tweede aanleiding is als er groot onderhoud gepland staat. Natuurlijk Sturen-maatregelen kunnen dan meeliften in de toch al geplande werkzaamheden. Beter nog is om het wegontwerp bij groot onderhoud helemaal op de principes van Natuurlijk Sturen te baseren.

BELANGRIJKSTE BRONNEN

Natuurlijk Sturen is 10 jaar geleden ontstaan als een nieuw verkeersconcept. Een van de grondleggers is verkeerskundige Max van Kelegom uit Maarssen. Hij heeft meerdere publicaties over Natuurlijk Sturen op zijn naam staan, waaronder **Schetsboek Natuurlijk Sturen in Limburg (2010)** en **Naar een rustige weg en een onbeschadigd landschap – evaluatie van een pilotproject in Montferland (2016)**. Deze en andere publicaties zijn terug te vinden op zijn **website www.vmc-bv.nl**.

‘Mensen willen veilige maar ook mooie wegen!’ Met deze hartenkreet als inspiratiebron is Waterschap Rivierenland al sinds 2010 bezig met Natuurlijk Sturen. Dit heeft geresulteerd in het standaardwerk **Over rivierdijken, in oude woonlinten, door de polder – catalogus inrichting & beheer plattelandswegen** (Waterschap Rivierenland, februari 2018). Voor drie typen wegen (over de dijk, in de linten, in de polder) wordt uitgebreid beschreven hoe je tot een passende Natuurlijk Sturen aanpak komt. Ook is de Natuurlijk Sturen aanpak vanaf 2010 geëvalueerd en komt het (groen)beheer van de wegen aan de orde.

Een uitgebreide analyse van verkeerseffecten, gebaseerd op vijf Natuurlijk Sturen-projecten, is terug te lezen in **Natuurlijk Sturen; een kans voor de verkeersveiligheid!** (Wim Hauptmeijer en Henk van Blerck, maart 2016).

Voor verkeerszaken wenden Nederlandse overheden en adviesbureaus zich als eerste tot het Kennisplatform CROW, één van de partijen die ervoor zorgen dat in Nederland de infrastructuur, de openbare ruimte en het verkeer en vervoer goed geregeld zijn. In juni 2019 publiceerde CROW een uitgebreide online kennismodule **Plattelandswegen mooi en veilig** met veel aandacht voor de principes van Natuurlijk Sturen. In deze kennismodule wordt onder meer uitgelegd hoe Natuurlijk Sturen zich verhoudt tot de principes van het leidende verkeersveiligheidsconcept Duurzaam Veilig. **Plattelandswegen mooi en veilig** is onderdeel van de **Kennismodule Wegontwerp Buiten de Bebouwde Kom**. Geïnteresseerden kunnen zich hier tegen betaling op abonneren op **<https://www.crow.nl/online-kennis-tools/kennismodule-wegontwerp-buiten-de-bebouwde-kom>**.

COLOFON

Tekst

Taco Jansonius – Typisch Taco

Verkeerskundig advies

Max van Kelegom – VMC Beginselen Verkeerskunde

Eindredactie

Waldien Burger – Netraam Woordwerk

Ontwerpen locaties in de Lopikerwaard

Ivor van Harten – Poldergast

Coördinatie

Klaas-Hemke van Meekeren – Polderprof

René Straver – Lopikerwaarden Streekfonds

Foto's en illustraties

Wim Hauptmeijer, Marius Rutges, Ivor van Harten, Taco Jansonius en Klaas-Hemke van Meekeren

Vormgeving en druk

Steven Roeleveld – Reset Media

Deze publicatie is mede mogelijk gemaakt door:



PROVINCIE  UTRECHT



NAWOORD

Natuurlijk Sturen is een relatief nieuw concept, zowel voor weggebruikers als wegbeheerders. Het is nieuw, maar goed doordacht vanuit de verkeersprincipes van Duurzaam Veilig.

Mooie voorbeelden zijn te zien aan de zuidkant van de Lek, waar Waterschap Rivierenland veel van haar wegen landschappelijk ingericht heeft. Lopikerwaarden Streekfonds wil bewoners, ondernemers en wegbeheerders van gemeentes, waterschap en provincie enthousiast maken voor Natuurlijk Sturen. Met dit inspiratieboek en door pilots in de streek met kennis en netwerk te ondersteunen. Zo kan de Lopikerwaard bijdragen aan het verder ontwikkelen van Natuurlijk Sturen tot een leidend principe in het wegontwerp van plattelandswegen. Want of het nu binnen of buiten de Lopikerwaard is: iedereen wil vooral veilige, maar óók mooie wegen in zijn of haar buitengebied.



WWW.LOPIKERWAARDEN.NL



Streekfonds

Lopiker**waarden**