

Dorpsvisie

Visie ruimtelijke inrichting

Horssen

CONCEPT



COLOFON

PROJECT

Visie ruimtelijke inrichting centrumgebied, Horssen
projectnummer: SR170073

INITIATIEFNEMER

Gemeente Druten, initiatiefgroep Horssen

OPSTELLER

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
T (030) 2679198
E info@buro-sro.nl

DATUM & STATUS

29 januari 2019 CONCEPT



Inhoud

Inleiding	5
Aanleiding en doel	5
Proces	7
Onderzoeksgebieden	7
Inventarisatie	9
Ontwikkelingsgeschiedenis	9
Huidige kenmerken en kwaliteiten	11
Visie	13
Ambities	13
Middelen	13
Tracé en profiel De Rijdt	13
Dorpsplein & Dorpspad	19
Dorpspad en de Bogerd	21
Doorgaande route	23
Proces en participatie	25



< luchtfoto Horssen

Inleiding

Aanleiding en doel

Initiatiefgroep Horssen zet zich in voor de leefbaarheid van Horssen en heeft het initiatief genomen om een visie op te stellen voor het dorp. De aanleidingen voor deze gebiedsvisie vormen:

- **Verbeteren leefbaarheid.** Dit is een sociale doelstelling waaraan ruimtelijke maatregelen kunnen bijdragen. Zo ontbeert Horssen een echt fysiek centrum als ontmoetingsplaats voor de inwoners.
- **Centrale ontmoetingsplek.** Met het wegvallen van het Coppes terrein beschikken we niet meer over een plek voor evenementen. Het vergroten en anders inrichten van het dorpsplein zou deze rol kunnen gaan overnemen. Dit biedt tevens extra kansen voor het dorpsplein in hun exploitatie. Versterking dorpsplein de Horst.
- **Verbeteren verkeersveiligheid(gevoel).** De Rijdts nodigt door materiaalgebruik en profielbreedte uit tot hard rijden. Dit levert onveilige situaties op. Uit een enquête die in 2017 is gehouden blijkt dat diverse inwoners van de Rijdts vinden dat er te hard wordt gereden. Mede hierdoor worden veel kinderen met de auto naar school gebracht. Schoolgaande kinderen te voet of te fiets nemen meestal het Dorpspad en moeten de Rijdts oversteken of opdraaien.
- **Verbeteren parkeersituatie.** Daarnaast is er op drukke avonden en bij evenementen in het Dorpsplein soms sprake van parkeerchaos langs de Rijdts. Er worden veel auto's op een willekeurige plaats geparkeerd, wat tot onoverzichtelijke of gevaarlijke situaties leidt. Meer parkeerplaatsen creëren zal moeilijk zijn, maar mogelijk kan het parkeren beter gereguleerd worden.
- **Verfraaiing en vergroening van de Rijdts.** De Rijdts als hoofdstraat van Horssen heeft een saaie uitstraling. Dit komt door de materiaalkeuze (asfalt, grijze tegels of betonklinkers) maar ook door het ontbreken van groen en sfeervolle verlichting. Verfraaiing zal meer uitnodigen tot een wandeling naar het Dorpsplein.
- **Verkeersluwer maken van de Rijdts.** Doorgaand verkeer uit het zuiden verkiest vaak de Rijdts als doorgaande weg naar Druten, boven de Sportlaan en Bredestraat. Met het aanpassen van de Rijdts kan de situatie ontstaan dat doorgaand verkeer de Sportlaan/Bredestraat kiest als doorgaande route. Het verdient de aanbeveling ook de verkeersveiligheid in deze straten mee te nemen in het plan.



< Luchtfoto Horssen, onderzoeksgebieden

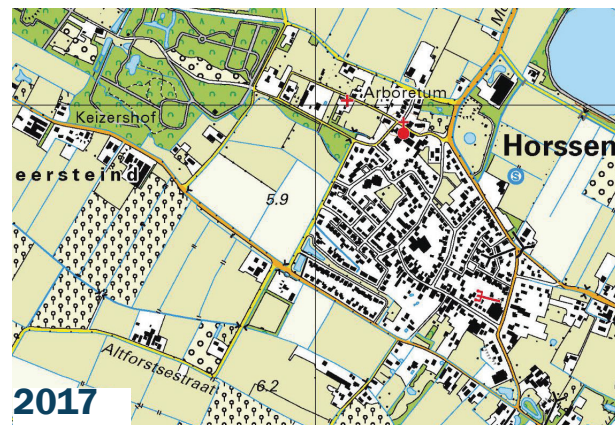
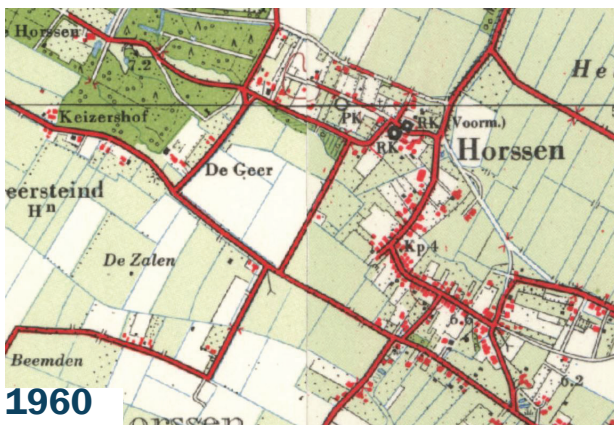
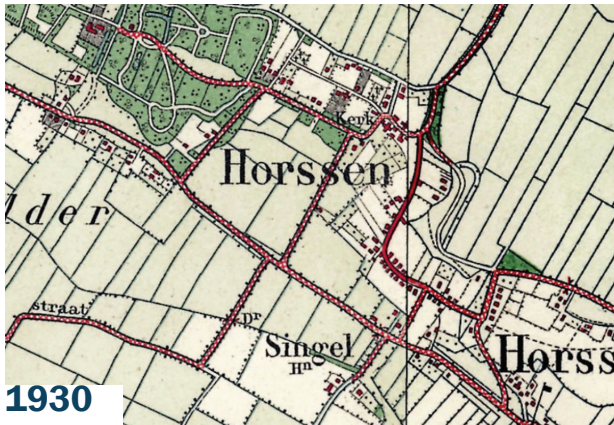
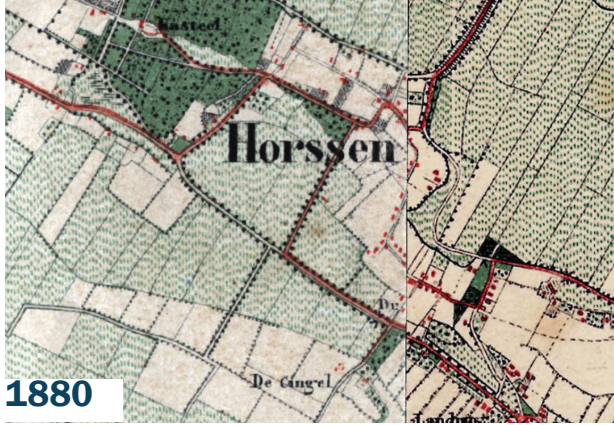
Proces

Het initiatief is oorspronkelijk vanuit de Dorpslijst Horssen opgestart. Daarnaast heeft Dorpslijst Horssen er voor gezorgd dat er financiële middelen beschikbaar zijn gesteld. Om tot de visie te komen is een initiatiefgroep geformeerd, die op 15 november 2016 een bijeenkomst heeft gehouden. In die bijeenkomst is naar voren gekomen om welk gebied het precies gaat, wat er in dat gebied als ongewenst en storend wordt ervaren en welke wensen er spelen.

Vervolgens zijn er meerdere overlegmomenten met de initiatiefgroep geweest. De rol van Buro SRO daarbij is geweest om op basis van de wensen van de initiatiefgroep verschillende oplossingsrichtingen aan te geven en daar de voor- en nadelen van te benoemen. De initiatiefgroep heeft vervolgens keuzes gemaakt. Dit rapport is de uitkomst hiervan en is dan ook een echte visie van en door de initiatiefgroep. Tussentijds heeft afstemming met de gemeentelijke diensten, welstand en met het college van B&W plaatsgevonden.

Onderzoeksgebieden

Het onderzoek richt zich op het tracé van de Rijdt, het gebied direct rond het dorps huis, het tracé Sportlaan - Bredestraat en het buurtje rond de Bogerd.



< historische ontwikkeling Horsessen

Inventarisatie

Ontwikkelingsgeschiedenis

Oorsprong

Horssen is een middeleeuwse agrarische nederzetting. Het dorp is ontstaan op één van de twee stuifzandruggen in dit gebied. Op het andere ontstond het buurtschap Molenhoek. De eerste boerderijen van Horssen lagen in een krans rond een donk waaraan ook de middeleeuwse kerk is gebouwd. De bebouwing aan de Pannekoeksestraat en Zeksestraat toont de ligging van de oude kern.

In een latere periode groeit Horssen vanaf de donk in zuidoostelijke richting. Hier werd de heide ontgonnen en verscheen er agrarische bebouwing in lintvorm langs het huidige tracé van de Rijdt. Aan de westzijde van de donk groeide het dorp juist niet door de aanwezigheid van het kasteel. Hierdoor vertoont Horssen de bijzondere opbouw van dichte bebouwing aan slechts één zijde van de oorspronkelijke kern, terwijl de andere zijde onbebouwd is gebleven. De kaarten van 1880 en 1930 laten dit duidelijk zien.

De Rijdt

De bebouwing concentreerde zich dus in lintvorm langs de Rijdt, oorspronkelijk een onverhard pad. Aan het einde van de negentiende eeuw werd er een hoefpad aangelegd; een verhard pad voor paarden in het midden van de weg. In 1925 werd dit gerenoveerd en later werd een volledig verharde rijbaan aangelegd.

Lange tijd blijft de bebouwing in Horssen beperkt tot lintbebouwing in de oorspronkelijke middeleeuwse kern en langs de Rijdt. Daarbij raakt de Rijdt in de loop van de twintigste eeuw

wel steeds verder verdicht. De kaarten van 1930 en 1960 laten dit duidelijk zien. Tegelijkertijd neemt het agrarische karakter onder invloed van ruilverkaveling af. Tussen de boerderijen verschijnen woningen en boerderijen worden omgebouwd tot reguliere woningen. Ook verschijnen er nieuwe functies en verandert het agrarisch lint in een lint met woningen, winkels, boerderijen, cafés en bedrijven. Horssen wordt een sociaal hecht dorp. De bouw van het dorps huis in 1974 en de uitbreiding daarvan met een sportzaal in 1989 draagt hier aan bij.

Bij de verdichting van De Rijdt ontstaat een afwisselend beeld. Soms staat de bebouwing dicht op de weg, soms verder er van af. Soms staat de bebouwing evenwijdig aan de weg, soms haaks daarop en soms overhoeks. Soms is er sprake van erfafscheidingen met daarachter voortuinen aan de weg, soms juist van halfverharde stroken of groenbermen.

Verdere groei

Pas in de tweede helft van de twintigste eeuw verschijnt er ook bebouwing op andere plekken dan aan het lint zoals de kaarten van 1960, 1980 en 2000 tonen. In de jaren zestig in de vorm van woningen aan de Bredestraat en Sportlaan, in de decennia daarna in de vorm van woonbuurten rond de Julianalaan, de Burgemeester Bouwensweg en Horssen west ('70), Hertenkamp ('80), Polenkamp ('90) en rond de Bikkeldam ('00).

Vanaf de jaren tachtig neemt de bedrijvigheid in het dorp af. Cafés, winkels en bedrijfjes verdwijnen. Het dorps huis en de dagwinkel aan de Sportlaan blijven als enige over.



variatie straatbeeld



variatie straatbeeld



begin van de Rijdt



bebouwing dicht op straat, voorruimte aan rijbaan



wisselend straatbeeld, smal profiel



bebouwing dicht op straat, begeleiding leibomen



parkeren dorps huis



parkeren dorps huis



straatbeeld

Huidige kenmerken en kwaliteiten

Bebouwingsbeeld

Als gevolg van de hiervoor beschreven geschiedenis is het beeld van de Rijdt zeer divers qua bouwperiodes, woningtypen, bouwmassa's en ligging van de bebouwing. Door het kleur- en materiaalgebruik en de dorpschaal is er binnen de diversiteit echter wel sprake van duidelijke samenhang. De schikking van de gevarieerde gebouwen zorgt voor een aantrekkelijk beeld met verrassende hoeken en zichtlijnen, een afwisseling van smalle stukken en brede stukken en een speels karakter. Dit vormt een belangrijke cultuurhistorische waarde van het gebied.

Openbare ruimte en inrichting erven

Ook in de inrichting van de openbare ruimte en de erven vertoont de Rijdt een zeer gevarieerd beeld. In tegenstelling tot bij het bebouwingsbeeld is er hier echter een gebrek aan samenhang. Waar het wisselende bebouwingsbeeld en de wisselende omvang van het straatprofiel juist aantrekkelijk zijn roept de steeds wisselende inrichting een rommelig en gefragmenteerd beeld op. Het asfalt nodigt uit tot hard rijden en past niet bij het dorps karakter en de kenmerken van dit historische lint. Asphalt, halfverharding, klinkers, onverharde stroken en tegels komen onregelmatig naast en door elkaar voor. Voetpaden ontbreken op sommige stukken en verspringen op andere stukken van de ene kant van de weg naar de andere. Het is regelmatig onduidelijk waar geparkeerd, gelopen en gereden kan worden of waar de privéruimte en de openbare ruimte van elkaar scheiden. Voor het parkeren van de auto's wordt gebruikt gemaakt van waar er ruimte is in het profiel. Dit zijn geen vaste parkeerplaatsen maar in de berm of voetgangerszone.

Dorps huis

Het dorps huis met de sporthal is een belangrijke plek voor het dorp en heeft verschillende functies: er wordt gesport, er worden cursussen gegeven en er is een horecagelegenheid. De openbare ruimte rondom het dorps huis is met name ingericht als parkeerruimte en rijweg. Op het huidige plein staan een pinautomaat van de Rabobank en ondergrondse afvalcontainers die storend zijn in het ruimtelijke beeld. In het dorp ontbreekt een dorpsplein waar feesten of braderieën gehouden kunnen worden.

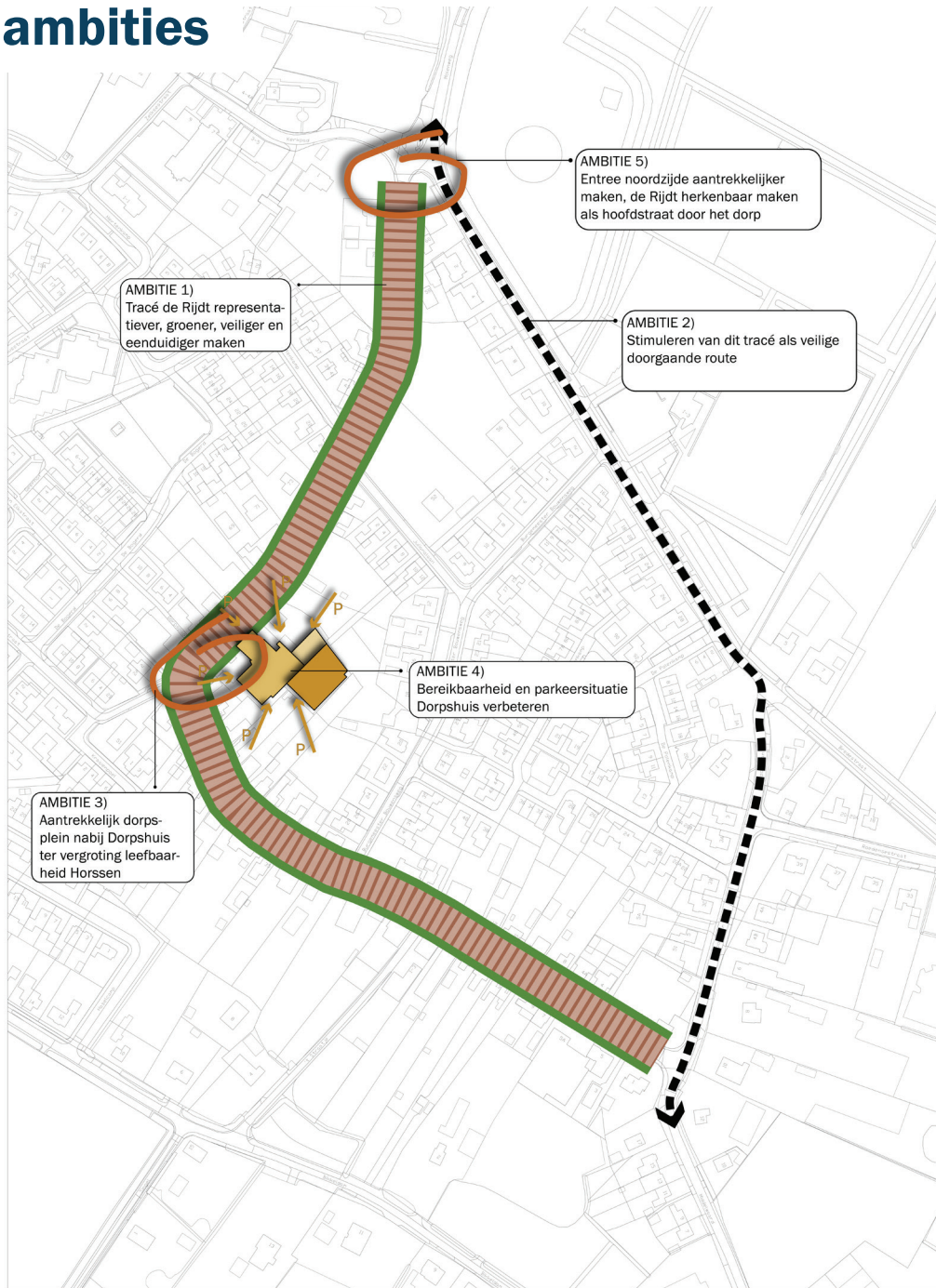
Tracé Sportlaan - Bredestraat

Net als de Rijdt verbindt dit tracé het gebied ten zuiden van Horssen met de Molenweg die naar de N322 leidt. Dit tracé is korter dan de Rijdt, groener van opzet met bebouwing op grotere afstand van elkaar. Het tracé is op meerdere punten voorzien van snelheidsremmers in de vorm van plateaus, drempels en een versmalling.

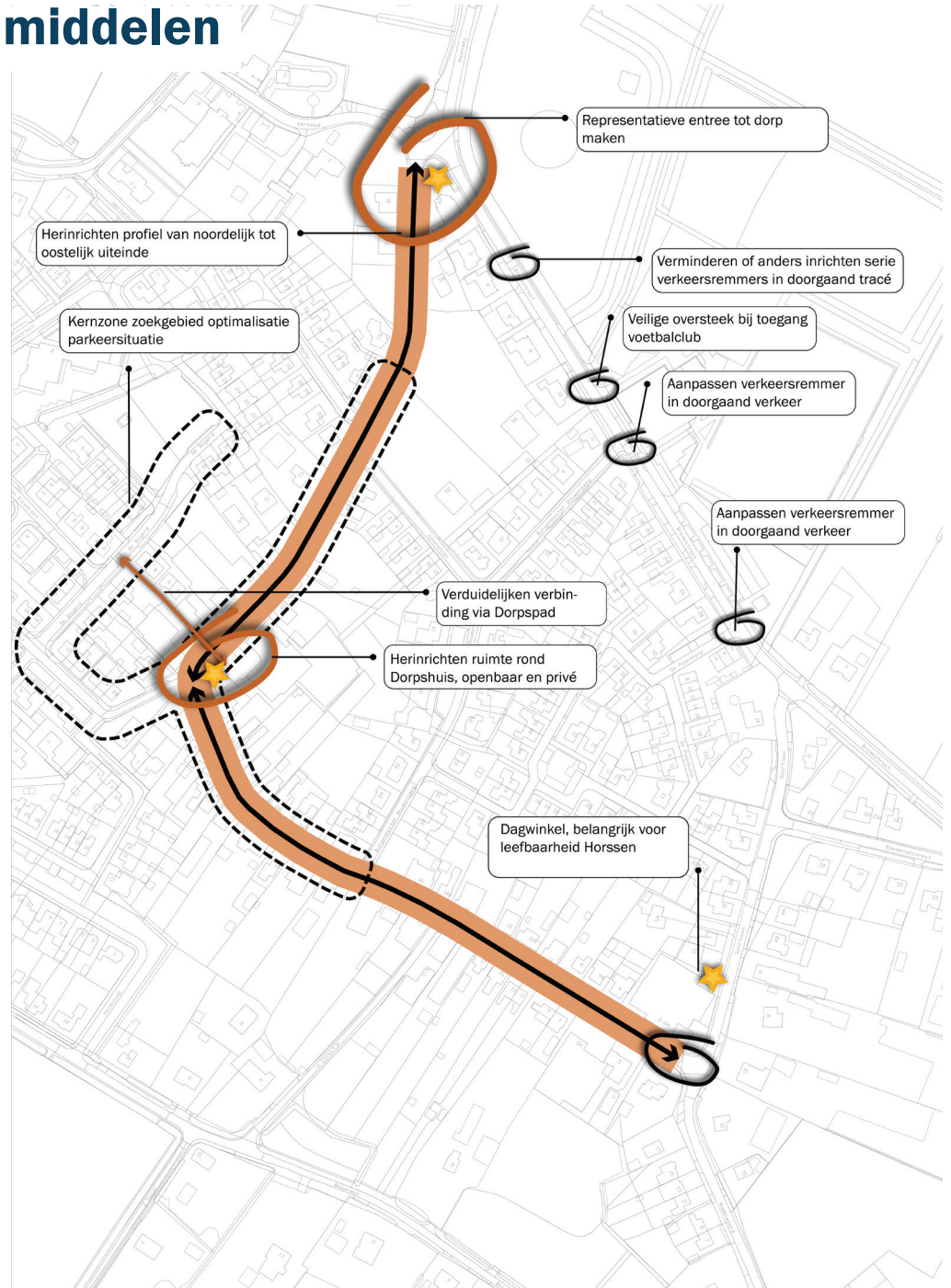
Buurtje rond de Bogerd

Dit buurtje ligt in de directe nabijheid van het dorps huis en is hiermee via het dorpspad verbonden. De woningen zijn gegroepeerd rond een groen speelveld en een kleine dierenweide waarop ze ook uitkijken. Parkeren gebeurt in langspaarkeerhavens en op de kavels.

ambities



middelen



Visie

Ambities

De kaart hiernaast toont de ambities die er vanuit de initiatiefgroep bestaan. Deze laten zich samenvatten in de volgende punten:

- Tracé van de Rijdt representatiever, groener, veiliger en eenduidiger maken, doorgaand verkeer terugdringen;
- Stimuleren tracé Sportlaan, Bredestraat als belangrijkste veilige, doorgaande route;
- Sociaal centrum in het dorp creëren, ter vergroting van de leefbaarheid in het dorp in de vorm van een aantrekkelijk dorpsplein nabij het dorpshuis;
- Bereikbaarheid en parkeersituatie dorpshuis verbeteren.
- Behouden of versterken dorpse sfeer, representatieve entree tot het dorp aan de noordzijde maken.

Middelen

In de visie van de initiatiefgroep dienen de hiervoor beschreven ambities via de volgende middelen waargemaakt te worden:

- Herinrichten tracé de Rijdt van begin tot eind;
- Verduidelijken verbinding naar woonwijk via Dorpspad;
- Herinrichten openbare en privéruimte Dorpsplein met verplaatsing van de ondergrondse containers naar een locatie buiten het dorpsplein;
- Aanwijzen zoekgebied optimalisatie parkeersituatie, hier geniet het realiseren van parkeerplaatsen de voorkeur boven het aanbrengen van groen;
- Herinrichting tracé Bredestraat - Sportlaan op enkele punten ter verbetering veiligheid en doorgaand tracé.

In de navolgende paragrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op de herinrichting van de Rijdt, de herinrichting van het Dorpsplein, de maatregelen op het doorgaande tracé Sportlaan - Bredestraat en het buurtje rond de Bogerd. Hierbij wordt toegelicht en verbeeld hoe de hiervoor genoemde middelen volgens de initiatiefgroep concreet vorm kunnen krijgen.

Tracé en profiel De Rijdt

Aantrekkelijker, veiliger, duidelijker, groener en verkeersluwer zijn de speerpunten voor de herinrichting. Om dit te bereiken heeft de initiatiefgroep diverse oplossingsrichtingen onderzocht en besproken. Zo zijn er profielen uitgewerkt met een vrijliggend voetpad aan één zijde van het profiel. De initiatiefgroep vond deze uiteindelijk niet passen bij het dorpse en informele Horssense karakter en heeft dan ook niet voor een dergelijke oplossing is gekozen.

Ook is gekeken naar de mogelijkheden die er ontstaan wanneer er voor het tracé (deels) éénrichtingsverkeer wordt ingevoerd. Voordeel hiervan is dat de rijbaan iets smaller kan worden en er een rustigere situatie ontstaat. De verwachting is dat dit geen winst in het aantal parkeerplaatsen oplevert, maar dat het wel ten goede komt aan iets bredere groenstroken en voetpaden. De ruimtewinst is echter zeer beperkt en het middel is verkeerskundig zeer verstrekkend. De initiatiefgroep is daarom uiteindelijk geen voorstander van éénrichtingsverkeer.

Er is daarom gekozen voor een 'Horssens' profiel dat uitgaat van tweerichtingsverkeer.



referentiebeeld shared space,
loopstrook aan twee zijden >

< oude foto straatbeeld Horssen



referentiebeeld shared space,
rijbaan centraal, informeel parkeren >

< oude foto gemeentehuis



referentiebeeld shared space,
rijbaan centraal >

< impressie profiel 'Horssen' nabij
voormalige gemeentehuis



<< referentiebeelden 'Horssens' profiel >>



'Horsens' straatprofiel

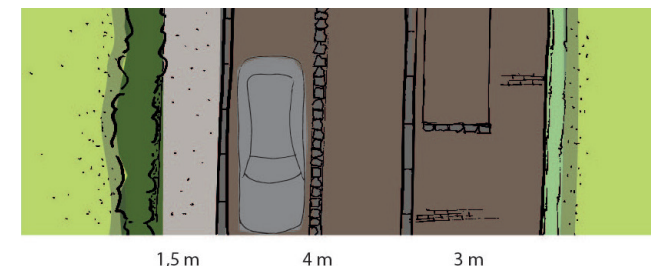
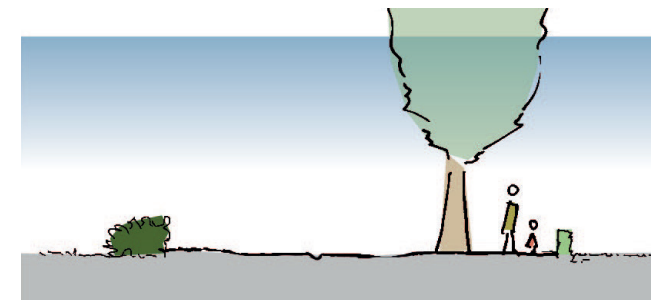
Dit profiel is georiënteerd op het beeld van het oude dorp met een gemeenschappelijk gebruik van de openbare ruimte, het shared space principe. Hierbij houdt het verkeer rekening met elkaar en wordt de beschikbare ruimte gedeeld. Het profiel geeft een rustig straatbeeld en de aandacht gaat naar de karakteristieke woningen en rooilijnen. Het groen komt voornamelijk van de voortuinen. Waar mogelijk kan een grote solitaire boom aangeplant worden.

Dit profiel is als volgt opgesteld:

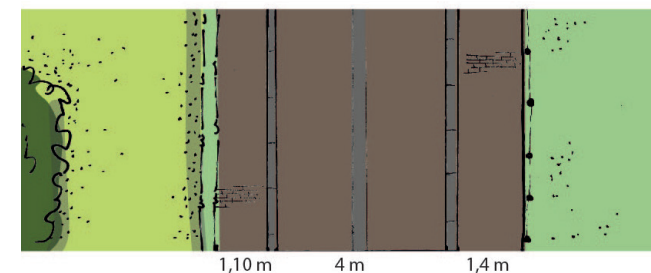
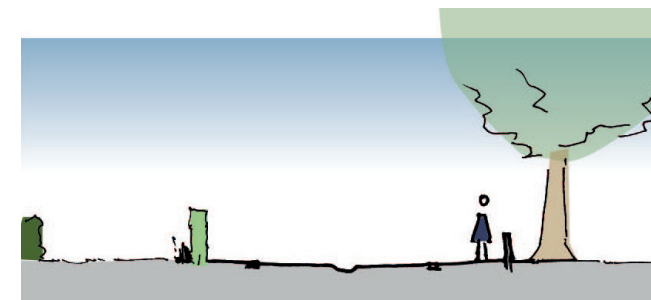
- Geen stoepbanden of andere verhoogde elementen in het profiel. Eén wegvlak voor gezamenlijk gebruik. Geleidebanden kunnen wel toegepast worden;
- Door onderscheid in kleurnuances of legverbanden kunnen optisch de verschillende functies binnen dat wegvlak herkenbaar worden gemaakt:
- Een rijbaan centraal in de ruimte van max.4 meter breed;
- Aan beide zijden een overrijdbaar voetpad met een variabele breedte maar minimaal 1 meter;
- Afhankelijk van de beschikbare ruimte in het profiel en de locatie in het tracé kunnen parkeervakken gemarkeerd worden;
- Een onderscheid kan gemaakt worden door een overrijdbare middenberm aan te brengen met het idee van een hoefpad;
- Als verharding kan gebruik gemaakt worden van klinkers, natuursteen, asfalt of halfverharding.



referentiebeelden middenberm

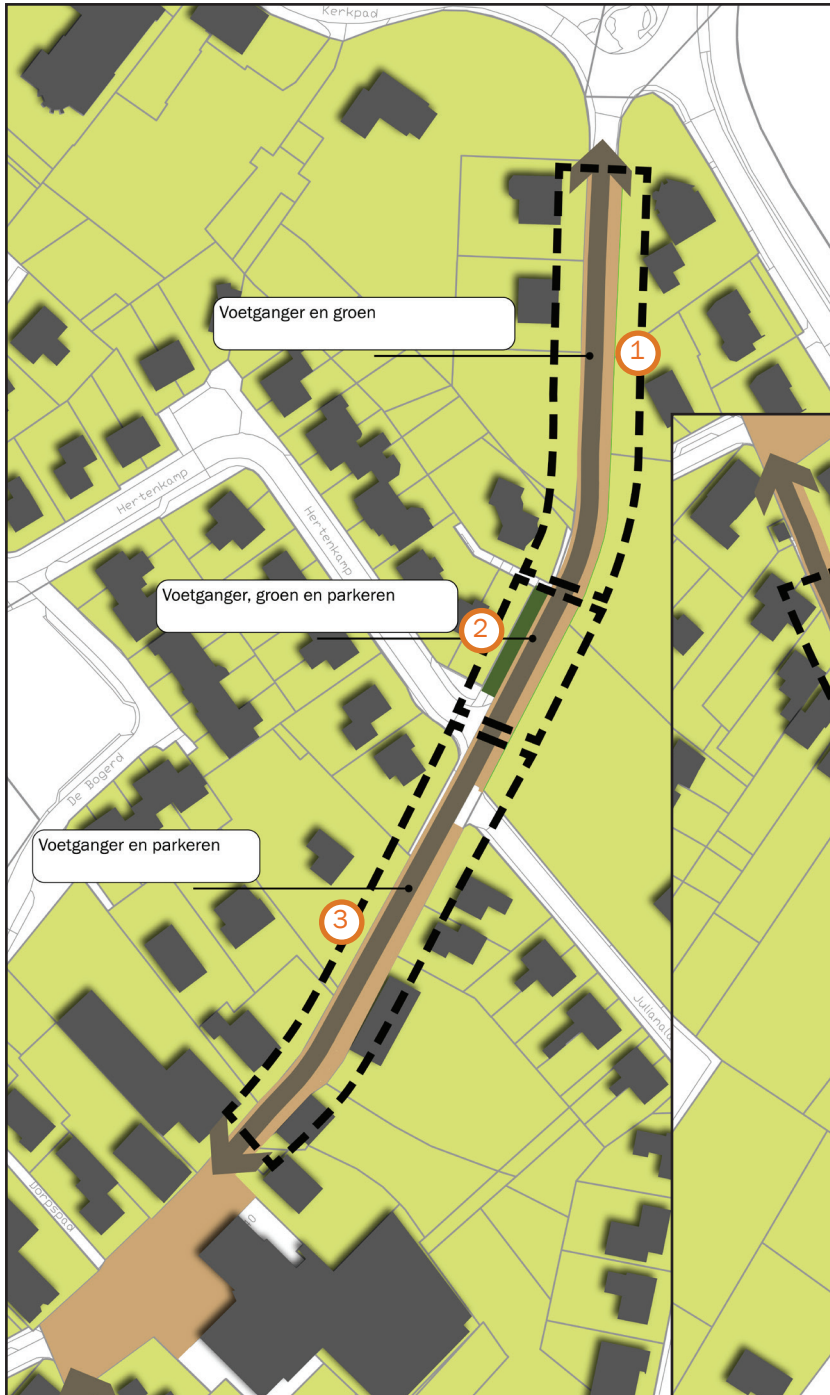


impressie doorsnede en wegprofiel breed



impressie doorsnede en wegprofiel smal

< de Rijdt noord tracé
zones parkeren en groen



de Rijdt zuidoost tracé
zones parkeren en groen



De reden waarom de initiatiefgroep dit profiel voorstelt is het feit dat het ruimtelijk past bij de identiteit van Horssen terwijl er toch een veilig onderscheid tussen parkeren, lopen en autoverkeer ontstaat. In de andere onderzochte profielen is dat onderscheid er ook maar ontstaat er een beeld dat niet typisch Horssens is.

Te onderscheiden zones

Voor het hele tracé, dus zowel het deel van dorpsplein tot noordelijke aansluiting als het deel van dorpsplein tot oostelijke aansluiting is onderzocht waar er ruimte is voor de verschillende functies. Hierbij worden de volgende zones onderscheiden:

- Een zone aan het noordelijke uiteinde waar ruimte voor de voetganger en voor groen of parkeren is (1);
- Een zone ten noorden van de Hertenkamp waar bestaand groen gecombineerd kan worden parkeren (2);
- Een zone waar naast ruimte voor de voetganger ruimte voor parkeren is. Dit is het geval ten noorden van het dorpsplein, waar parkeren prioriteit boven groen krijgt (3);
- een zone waar naast de rijbaan alleen ruimte is voor de voetganger en niet voor parkeren of groen. Dit is het geval op het stuk tussen dorpsplein en het stuk direct ten oosten van de Burgemeester Bouwensweg (4). Op een deel hiervan zal niet voldoende ruimte zijn voor de voetganger. Hier kan een plaatselijke versmalling van de rijbaan ruimte scheppen;
- Een zone aan het oostelijke einde waar ruimte is voor (bestaand) groen, de voetganger en parkeren (5)


Op de pagina hiernaast zijn de verschillende zones te zien.

Naar inschatting is er ten noorden van het dorpsplein, binnen het zoekgebied parkeren ruimte voor circa 13 parkeerplaatsen en ten oosten, buiten het zoekgebied parkeren ruimte voor circa 12 plaatsen. Aangezien in de huidige situatie op willekeurige plekken wordt geparkeerd is het niet duidelijk of dit een toename is. Het beoogde effect dat de initiatiefgroep met de herindelinge heeft is echter structuur en duidelijkheid scheppen, zorgen voor een veiligere situatie door ruimte voor de voetganger los van de rijbaan te realiseren en daarbij zoveel mogelijke parkeervakken te realiseren als de ruimte toelaat. In de uitwerking zal met tellingen moeten worden vastgelegd wat er nu aan parkeergelegenheid aanwezig is en wat de exacte parkeervraag is. Hierop zal vervolgens ontworpen moeten worden. Overigens kan het merendeel van de verlichting behouden blijven aangezien deze vrijwel overal dicht tegen de erfgrenzen zijn gesitueerd.

verharding en water

In het kader van duurzaamheid is het aan te raden de hoeveelheid verharding te beperken. In de zoneringsvoorstellen hiervoor is al aangegeven dat het streven maximaal groen is, daar waar daar in het profiel ruimte voor is en het de prioriteitsgebieden voor parkeren niet in de weg staat. Het groen zal echter onvoldoende maat hebben om daadwerkelijk voor waterberging te dienen. Wel staat de initiatiefgroep open voor het onderzoeken van waterdoorlatende of -passerende verharding of halfverharding. Dit kan bijvoorbeeld worden toegepast bij de schrikstrook, de parkeervakken, het voetpad of zelfs als strook in het midden van de rijbaan. Daarbij kan in de uitwerking tevens een knipog worden gemaakt naar het verleden toen de Rijdts een onverhard pad met een verhard pad in het midden was.



-  gebouw
-  parkeervakken
-  plein, klinkerverharding
-  voetgangersroutes
-  ingang dorps huis
-  fietsenstalling
-  nieuwe boom met zitelement met groen
-  flexibel in te zetten parkeerplaatsen
-  te behouden invalidenparkeerplaatsen
-  klappaaltjes

< inrichtingsschets plein, aan de weg



noordelijke entree

De noordelijke aansluiting van De Rijdt op de Bredestraat vormt in de optiek van de initiatiefgroep een belangrijke entree tot het dorp. Het is van belang dat deze entree een representatieve uitstraling krijgt en dat er ruimte ontstaat voor een rustplaats voor recreanten. Op deze wijze kan dit gebied bijdragen aan een aantrekkelijker beeld en een leefbaar dorp. Het leegstaande pand aan de noordelijke entree kan hier met een nieuwe invulling mogelijk een bijdrage aan leveren.



Dorpsplein & Dorpspad

De speerpunten voor het nieuwe dorpsplein zijn ruimte bieden aan parkeren, een zo groot mogelijke en flexibel te gebruiken pleinruimte met ruimte voor een terras en waarop evenementen gehouden kunnen worden en een groene inrichting daar waar dat niet op gespannen voet hiermee staat. Naast een aantal ruimtelijke ingrepen die hieronder uiteengezet worden is het ook van belang dat het plein door de Horssense gemeenschap omarmd wordt voor activiteiten zodat er zo breed mogelijk gebruik van gemaakt gaat worden.

herindeling van de ruimte

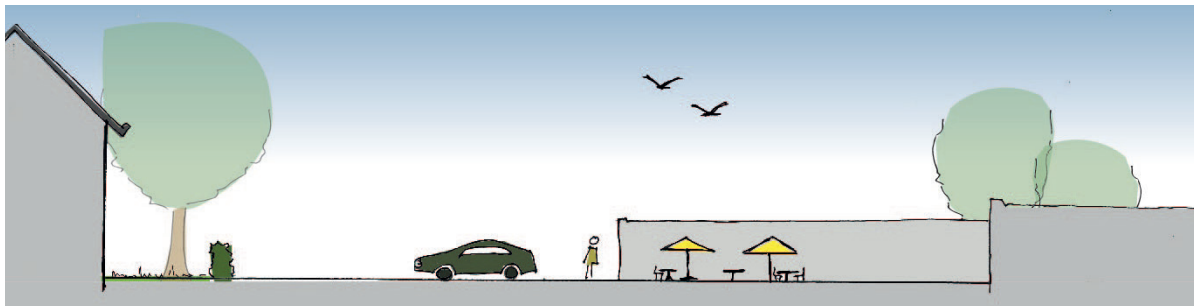
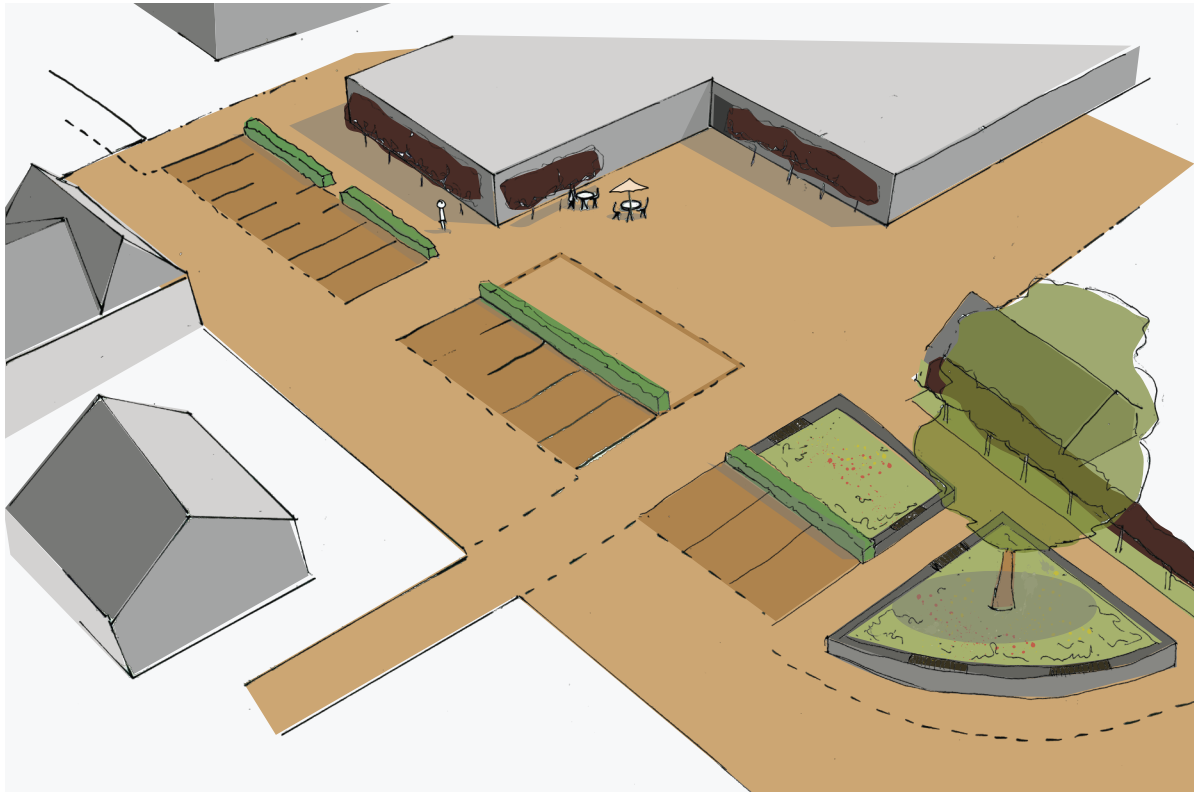
Om dit te bereiken stelt de initiatiefgroep een herinrichting voor met een andere parkeeroplossing. Uit verschillende besproken varianten is de variant met parkeren aan de weg gekozen. Door dit voorstel wordt de rijweg geaccentueerd, wordt het grootste deel van het plein autovrij gemaakt en ontstaat er ruimte voor een terras aan de zuidwestgevel van het dorpshuis.



In het voorstel wordt het huidige aantal parkeerplaatsen weer teruggebracht. Daarnaast ontstaat ruimte voor een strook van 5 extra parkeerplaatsen die flexibel te gebruiken zijn. In geval van een activiteit of evenement in het dorpshuis kan de strook fungeren als parkeerplek in overige gevallen hoort het bij de pleinruimte. Afzetten is mogelijk met klappaaltjes. Ook bij de herinrichting zelf kan hergebruik van bestaande materialen plaatsvinden. Wat betreft de uitstraling en kwaliteit is samenhang met de overige onderdelen uit deze visie van belang.

groen

Het voorstel is om bij de herinrichting ruimte te creëren voor een dorpsboom; een beeldbepalende grote solitair. Op de hoek van het plein kan deze een plek krijgen en op die manier fungeren als landmark voor het dorpshuis. Het is belangrijk om deze boom voldoende ruimte te geven, ook ondergronds. Deze hoek van het plein kan een overwegend groen karakter krijgen. Hier is ook plek voor een plantvak met bloeiende planten en een zitgelegenheid. Overig groen vindt plaats in de vorm van bestaande leibomen langs de gevel van het dorpshuis en een groene afscherming van de parkeerplaatsen. Hiervoor komen omwille van de flexibiliteit in het gebruik verplaatsbare bloembakken in aanmerking.



doorsnede en impressie dorpsplein
20



referenties elementen pleinrichting



referenties elementen pleinrichting

flexibiliteit

Om het plein zo groot mogelijk te maken kiest de initiatiefgroep voor eenheid in materiaal, geen niveaueverschillen tussen rijbaan, parkeren en voetgangersdeel. Op deze wijze wordt de ruimte als één ervaren. De verschillende functies kunnen subtiel worden onderscheiden door kleurnuance of verschil in legverband. Door het plein op deze wijze in te delen wordt het een multifunctioneel en flexibel plein. Bij een groot evenement kan de weg worden afgesloten en kunnen bloembakken worden verplaatsen zodat de hele zone inclusief de rijbaan en de parkeerplaatsen als plein fungeert. De ruimte als geheel kan iets worden verhoogd zodat de automobilist zich ervan bewust wordt dat hij op een ander soort ruimte komt.

PIN automaat en containers

Zowel het pinautomaat als de ondergrondse afvalcontainers dien voor een leefbaar dorp behouden te blijven voor Horssen. Voor een optimale invulling van het plein staan ze echter in de weg. De initiatiefgroep is van mening dat het pinautomaat het beste op de huidige plek kan blijven staan. Er zal een moment komen waarop de bank hun automaten vernieuwd met nieuwe, uniforme standaardautomaten. Op dit 'natuurlijke moment' kan worden bekeken of een nieuw automaat op het dorpsplein of wellicht elders in het dorp in te passen is.

De initiatiefgroep is wel van mening dat de huidige ondergrondse afvalcontainers het beste verplaatst kunnen worden. Er zal naar een passende locatie moeten worden gezocht, bij voorkeur langs de doorgaande route Sportlaan - Bredestraat - Molenweg op een plek waar het niet storend is in het ruimtelijk

beeld. Daarbij moeten aspecten als spreiding, afstand tot woningen, bereikbaarheid voor DAR, kabels en leidingen en verkeersveiligheid worden meegewogen.

Dorpspad en de Bogerd

Het Dorpspad vormt een directe verbinding naar het achterliggende woonbuurtje rond de Bogerd. In deze buurt kan het parkeren mogelijk worden geoptimaliseerd zodat er enkele extra parkeerplaatsen ontstaan die de parkeerdruk in zowel dit buurtje als rondom het dorpshuis zelf tijdens drukke evenementen verlicht. In de visie van de initiatiefgroep is het behoud van groen en draagvlak vanuit de omwonenden een harde voorwaarde hierbij. Afstemming met de omwonenden zal bij nadere uitwerking dan ook uit moeten wijzen of dit kansrijk is. Los van het realiseren van parkeerplaatsen in het buurtje is een duidelijke en veilige verbinding via het Dorpspad sowieso belangrijk. Het pad wordt gebruikt door schoolkinderen die van de sportzaal bij het dorpshuis gebruik maken. Door het Dorpspad in materialisering te onderscheiden van het plein en deze materialisering door te trekken richting de woonbuurt wordt de verbinding visueel duidelijk en veilig.



Doorgaande route

De herinrichting van de Rijdt, met een versmalling van de rijbaan, loopstroken en groenbermen die de weg begeleiden en een plein halverwege dat eveneens als verkeersremmer werkt, zorgt er voor dat het voor doorgaand verkeer logischer is om het tracé Molenweg - Bredestraat - Sportlaan te nemen.

Enkele maatregelen op dat doorgaande tracé zelf kunnen dit nog verder stimuleren. Verkeersveiligheid gaat in dit geval echter boven snelheid. De verkeersremmende maatregelen op dat tracé zullen dan ook blijven bestaan. Wel kunnen er op enkele locaties kleine aanpassingen plaatsvinden. De aanwezige verkeersremmers zijn vaak te steil en schieten hun doel zo voorbij. Dit zou in de visie van de initiatiefgroep verholpen kunnen worden. Daarnaast kan de versmalling bij de sportvelden aangepast worden naar een plateau zodat er een veiligere oversteek ontstaat vanaf de sportvelden.

De noordelijke entree tot de Rijdt kan gehandhaafd blijven als plateau. Wel kan er op dat plateau door middel van onderscheid in bestratingsmateriaal of belijning duidelijk worden gemaakt wat de doorgaande route is (zie afbeelding hiernaast).



Proces en participatie

Initiatiefgroep van Horssenaren

Deze visie is het resultaat van de bevindingen van een speciaal voor deze visie in het leven geroepen initiatiefgroep van Horssenaren. Zoals ook al in de inleiding is aangegeven heeft deze initiatiefgroep aangegeven welke zaken er in het gebied als ongewenst en storend worden ervaren en welke wensen er spelen. Vervolgens zijn er meerdere overlegmomenten met de initiatiefgroep geweest. De rol van Buro SRO daarbij is geweest om op basis van de wensen van de initiatiefgroep verschillende oplossingsrichtingen aan te geven en daar de voor- en nadelen van te benoemen. De initiatiefgroep heeft vervolgens keuzes gemaakt. Dit rapport is de uitkomst hiervan en is dan ook een echte visie van en door de initiatiefgroep. Dit proces heeft plaatsgevonden tussen april 2017 en november 2018.

Welstand, Gemeente en College van B&W

Een eerste concept van de dorpsvisie is eind 2017 zowel door de gemeente Druuten als door de welstands- en monumentencommissie beoordeeld. De gemaakte opmerkingen zijn teruggekoppeld aan de initiatiefgroep, waarna er met de initiatiefgroep tot een tweede concept van de dorpsvisie is gekomen. Dit tweede concept is, na enkele aanvullingen vanuit de gemeente, toegelicht bij zowel de welstandscommissie als het college van Burgemeester en wethouders. Dit heeft geleid tot nieuwe aanvullingen, met name tot een alternatief basisprofiel dat meer is gebaseerd op de cultuurhistorie en de Horssense identiteit. Deze nieuwe aanvulling zijn wederom teruggekoppeld met de initiatiefgroep en hebben geleid tot de visie zoals deze er nu ligt.

Horssenaren

De visie zoals deze er nu vanuit de initiatiefgroep ligt is gereed om te delen met de overige Horssenaren. Na eventuele aanpassingen vanuit deze participatieronde is de visie gereed om vastgesteld te worden door het college en te worden gepresenteerd aan de raad.

Vervolg

Nadat de visie is vastgesteld door het college en is gepresenteerd aan de raad is het zaak om de visie uit te werken naar een concreet inrichtingsplan.



buro-sro.nl

stedebouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement