

Putten, 27 april 2017

Geachte heer Koekkoek,

Hierbij bevestigen wij de afspraken die gemaakt werden tijdens de bijeenkomst van omwonenden van het kruispunt Calcariaweg/Garderenseweg/Bosrand en de gemeente op 24 april jl. in verband met de voorgenomen (her)ontwikkeling van dit kruispunt.

Het was verheugend en geruststellend dat u bevestigde dat het plan niet valt onder de categorie prestigeobjecten die de gemeente zou nastreven en er niet al besluiten genomen zouden zijn over een eventuele uitvoering. Besluiten worden genomen na instemming, althans overeenstemming met de omwonenden, vanuit een burgerparticipatieproces dat gerespecteerd zal worden.

Voorts was het ook verheugend van u de toezegging te krijgen, dat de aanwezigen schriftelijk antwoord krijgen op de brief die de 24e aan u werd overhandigd.

Tijdens de bijeenkomst werd geopperd de verdere uitwerking van de ontwikkeling voorlopig stop te zetten gezien de kosten die ermee gemoeid zijn en de constatering dat er toch wel iets te voortvarend tijd en aandacht aan de uitwerking werd besteed. Ook werd aangegeven dat wellicht eerst geëvalueerd zou moeten worden in hoeverre er overeenstemming is over de uitgangspunten op grond waarvan – zoals te doen gebruikelijk bij planontwikkeling – een programma van eisen, een schetsontwerp en vervolgens een voorlopig- en een definitief ontwerp gemaakt worden.

Aangezien de actiegroep nadrukkelijk de uitgangspunten onderschrijft, die de gemeente terecht hanteert, dat primair het algemeen belang gediend moet worden en in de tweede plaats de privébelangen van de omwonenden, is de groep van mening dat voor het opstellen van de uitgangspunten m.b.t. die veiligheid in ieder geval objectieve en kwantitatieve gegevens (verkeersstellingen) nodig zijn om de capaciteitseisen van het kruispunt te kunnen vaststellen. De groep is van mening dat daarvan een schriftelijke rapportage zinvol is om te kunnen beoordelen en onnodige discussies te voorkomen.

De gemeente stelde de sheetpresentatie ter beschikking, waarbij de groep toezegde daar schriftelijk (bij dezen) op te zullen reageren.

Het is curieus te noemen dat de aspecten als genoemd in de (sheet)presentatie overeenkomen met die, waar ook de groep na ingewonnen advies ideeën over heeft.

Curieus is, dat vanwege de gemeente - zonder (duidelijke) onderbouwing – onder meer onder "Conclusie; Afsluiting" de aspecten worden genoemd, als zijnde criteria waaraan de voorstellen zouden voldoen, terwijl de groep van mening is dat de voorstellen daar juist niet aan voldoen, dan wel te ver doorgeschoten zijn. Overigens geldt dat ook voor de opmerkingen vanaf "Waarom is de standaardrotonde volgens de CROW richtlijnen de juiste oplossing". Juist om die beweringen tekenen de actiegroep en omwonenden vooralsnog bezwaar aan tegen de voorgestelde plannen.

Zo is volgens de buurtbewoners het verkeersaanbod, zowel vanuit de richting Garderen als ernaar toe, beperkt en is het zeer de vraag of deze ook in de toekomst substantieel zal toenemen. De hoofdverkeersstromen liggen rond de rotonde Voorthuizerstraat/Sprielderweg vanuit Voorthuizen/Barneveld naar en van Ermelo en Harderwijk (recht door) en Nijkerk/Amersfoort (linksaf). Verkeersstromen vanuit Garderen (en achtergelegen gebied) richting Ermelo, Voorthuizen/Amersfoort en andere plaatsen, maken logischerwijs geen gebruik van de route via Putten. Met andere woorden: verkeer tussen Garderen en Putten is voornamelijk (of misschien zelfs alleen) lokaal bestemmingsverkeer tussen Putten en Garderen (incidenteel Apeldoorn?) en de rotonde is geen knooppunt voor doorgaande routes als bij de andere rotondes rond Putten. In zoverre is de vergelijking met andere rotondes dan ook niet terzake doende. Noch voor de huidige, noch voor de toekomstige situatie.

Als ander voorbeeld werd genoemd de toename van elektrische fietsen die invloed zou hebben op verkeersveiligheidsaspecten. Daarover kan gesteld worden (en wordt verwacht) dat daar nog regels voor ontwikkeld (moeten) worden.

Anderzijds is er de ontwikkeling in de automobielbranche, waar nu al gesproken wordt over verplichting tot elektrisch aangedreven auto's binnen afzienbare tijd. In dat geval wordt de luchtverontreiniging weer teruggedrongen en krijgt een ander gewicht. Met andere woorden: afgezien van korte en lange termijnontwikkelingen die medebepalend zijn, is er reeds nu al te veel om op te noemen om in een participatieoverleg als nu even snel te kunnen afwikkelen.

Concluderend kan gesteld worden dat wij ons in een patstelling bevinden, waar ons inziens alleen uit te komen is door een neutraal objectief onderbouwd rapport op die aspecten op te stellen, op grond waarvan de uitgangspunten voor een programma van eisen en schetsontwerp opgesteld en gemaakt kunnen worden: een sober maar doelmatig plan dat – ook rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen - aan de eisen voldoet, zonder overbodige geldverspilling.

Alle ontwikkelingen hebben zo hun invloed op een op te stellen programma van eisen, waar (onafhankelijke, neutrale) deskundigen een korte studie aan zouden moeten wijden. Daarin dienen tevens de benodigde verkeerstellingen ter onderbouwing van de rotondecapaciteit en eisen meegenomen te worden. Dit alles om te voorkomen dat er een onevenredige investering gedaan wordt, die nu nog voorkomen kan worden.

Refererend aan “Ontwerpregels voor kruispunten in stedelijke netwerken”, waarvan de samenvatting als bijlage wordt toegevoegd, kunnen vraagtekens gezet worden bij de zinvolheid van de door de thans door de gemeente voorgestelde plannen. In hoeverre aan de ontwerpregels voldaan wordt, kunnen wij bij gebrek aan rapportage daarover, niet beoordelen.

Afgezien dat die regels zijn opgesteld voor kruispunten in “stedelijke netwerken” en het de vraag is of een randgeval-situatie in een dorp als Putten zich daaraan moet spiegelen, wordt daarin ook verwezen naar regels als CROW 2012. Daarin wordt bijvoorbeeld geadviseerd om een rotonde aan te leggen, wanneer twee gebiedsontsluitingswegen elkaar kruisen, (tenzij beperkingen op het gebied van capaciteit, vertraging, beschikbare ruimte en kosten anders doen besluiten.) Met andere woorden: het is maar hoe je met voorschriften wenst om te gaan.

Het valt te betwijfelen of onderhavige kruispunt valt onder de categorie “kruising van twee gebiedsontsluitingswegen” waar de weg naar Garderen aangemerkt wordt, niet als hoofdweg, maar slechts als verharde weg. Om over de functie van de Bosrand niet te spreken: een weg met een 30km snelheidsbeperking als geldend voor woonerven.

Vertrouwende hiermee een constructieve bijdrage te hebben geleverd in het kader van de burgerparticipatie en bereid de nodige ondersteuning te blijven leveren, zien we een reactie van uw kant met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,  
namens de actiegroep “Geen Megarotonde in natuurgebied Putten” en omwonenden,

D. Visser  
R. Luitjes  
W.M. van Well Groeneveld  
A. Meerman  
E. Meerman

PS. Ter informatie voor zowel het gemeentebestuur als voor de bij de ontwikkeling betrokken gemeenteraadsleden, wordt de tijdens de bijeenkomst van 24 april voorgehouden inleiding namens de actiegroep/omwonenden bijgevoegd. Mede als informatievoorziening ten behoeve van de bijeenkomst van 1 mei a.s. en voorlichting aan de pers.