

Entree Putten Oost

Een unieke plek, een passende Bosrandrotonde



Versie 25 april 2018

Inleiding

De entree Putten Oost is uniek, vanwege het groene karakter en de prachtige laanstructuur die sinds mensenheugenis beeldbepalend is voor deze entree van ons dorp. Het is van groot belang dat dit groene karakter behouden blijft voor toekomstige generaties en het toerisme. Daarnaast is dit gebied onderdeel van het Gelders Natuur Netwerk (GNN), wat weer onderdeel uit maakt van nationale en internationale netwerken, zoals het Natura 2000 netwerk die tot doel hebben de natuur te beschermen.

Samenvatting

Onder de titel "Entree Putten Oost" presenteert Buurtbewonersgroep (BBG) Calcaria haar plan voor de reconstructie van de entree Putten Oost. Onze "Bosrandrotonde" biedt optimale veiligheid voor alle verkeer en in het bijzonder voor fietsers en voetgangers. Daarnaast is het plan afgestemd op het verkeersvolume en past de Bosrandrotonde prima in de omgeving. Tevens is onze inschatting dat de Bosrandrotonde snel gerealiseerd kan worden zonder langdurige bezwarende en/of andere juridische procedures. De kosten voor de Bosrandrotonde zijn door ons geraamd op minder dan een derde ten opzichte van de plannen van het college. Naast het voorstel, aangeboden door het college, bieden wij dit plan het bestuur van de gemeente Putten aan.

Aanleiding

Vanaf 2017 heeft de BBG Calcaria samen met het college gewerkt aan een passende oplossing voor een verbeterde entree Putten Oost. Dit betrof met name het upgraden van de huidige rotonde die echt aan een opknapbeurt toe is. Gelet op de reconstructies van de Garderenseweg, Calcariaweg en de Sprielderweg is dit ook logisch.

Inmiddels zijn er diverse informatieavonden voor bewoners en andere belanghebbenden geweest en vijf bijeenkomsten in het kader van burgerparticipatie tussen het college en de BBG Calcaria. Wij hebben dat zeer op prijs gesteld en willen dit graag in het kader van burgerparticipatie met de wethouder Verkeer in de nieuwe ambtsperiode van het college voortzetten.

We hebben uiteraard niet stilgezeten! Op basis van advies van deskundigen (o.a. de Fietsersbond en VVN) hebben we een nieuw plan ontwikkeld, dat door het overgrote deel van de buurtbewoners wordt gesteund en waarin de bezwaren van het college uit de afgelopen periode volledig zijn weggenomen.

Naast het voorstel van het college leggen wij dit nieuwe plan aan de gemeenteraad van Putten voor. Immers, het gemeentebestuur kan alleen de juiste keuze maken als alle argumenten objectief gewikt en gewogen worden. Let op: dit plan is een vervanging van de schets die het college t.z.t. als bijlage aan haar plan zal toevoegen namens de BBG Calcaria.

Plan reconstructie entree Putten Oost door de BBG Calcaria

Ons plan voor de reconstructie van de rotonde berust op een viertal pijlers t.w.:

1. Optimale veiligheid voor alle verkeer;
2. Sluit aan op het verkeersaanbod;
3. Past goed in de groene omgeving;
4. Is snel te realiseren tegen minimale kosten.

1. Optimale veiligheid voor alle verkeer

Op basis van feiten kunnen we concluderen dat rotondes veiliger zijn dan kruispunten. Daar is iedereen het wel over eens. Dat geldt ook voor de huidige rotonde op het kruispunt Calcariaweg/Garderenseweg. Op basis van een gesprek met de wijkagent is niet gebleken dat de afgelopen jaren verkeersongelukken hebben plaatsgevonden. Desondanks moeten we verdere optimalisatie niet uit het oog verliezen.

Daarom is ons plan er op gericht de veiligheid voor alle verkeer te optimaliseren en in het bijzonder voor fietsers, zoals schoolgaande jeugd en toeristen.

De hieronder genoemde argumenten worden ondersteund op basis van onderstaande schets:



De reconstructie van de huidige rotonde, die deel uit maakt van de entree Putten Oost, is wat betreft de BBG Calcaria gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- In ons plan kiezen we voor vrijliggende fietspaden met uiteraard de fietsers in de voorrang. Alle instanties en organisaties, die betrokken zijn bij het fietsverkeer in Nederland (o.a. SWOV, CROW, Fietsersbond, VVN) zijn het er over eens, dat vrijliggende fietspaden op rotondes de voorkeur hebben boven fietspaden, die *op* de rotonde liggen (zgn. aanliggende fietsstroken). De oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers liggen 4-5m vanaf de rijloper. Dit is de benodigde ruimte om èn automobilist èn fietser èn voetganger zonder zichtbelemmering alert te maken op elkaars aanwezigheid;
- Door de vrijliggende fietspaden en dus meer ruimte voor het gemotoriseerd verkeer zal de rotonde qua diameter van 26 meter toenemen tot 28 meter (exclusief tussenliggend groen, fietspaden en trottoirs). Het hart van de rotonde zal hierdoor iets moeten opschuiven in zuid oostelijke richting;
- De aansluiting van de Bosrand op de rotonde blijft behouden. Hiermee blijft, met name voor fietsers, een veilige situatie bestaan. In het plan dat het college voorstelt, wordt deze aansluiting kort na de rotonde (weer) een zijweg op de Garderenseweg. In het verleden is juist gekozen voor een rotonde waar alle wegen op uitkomen, teneinde meer veiligheid te verschaffen;
- Ook de Calcariaweg blijft direct aangesloten op de rotonde zoals het nu is en hoort, omdat dit de meest veilige situatie is voor alle verkeer. Zo kunnen we voorkomen dat eventuele

toekomstige “hazenpaden” voor fietsers ontstaan, zoals het geval is in het plan van het college: zij stellen namelijk voor om een doodlopend stuk weg aan te leggen vanaf de Da Costastraat naar de Garderenseweg. Het gevaar dreigt dat voornamelijk schoolgaande jeugd richting Groevenbeek de Calcariaweg schuin oversteekt en via het doodlopende stuk ook de Garderenseweg richting Bosrand zal oversteken. Dit kan uiteraard leiden tot zeer gevaarlijke situaties. De huidige rotonde voorkomt dit al jaren met succes. Een 100% afsluiting voor voetgangers en fietsers zien wij niet als realistisch. Immers, de bewoner van bijvoorbeeld Calcariaweg 4 moet bijna 180m omlopen om op bezoek te gaan bij haar burens op nr. 2.

- De aansluiting Da Costastraat op de Calcariaweg laten we onveranderd. Ook hier geldt dat dit de meest veilige situatie voor alle verkeer is (met name fietsers). In het plan van het college ontstaat hier een gevaarlijk, onoverzichtelijk kruispunt met verkeer uit vier richtingen;
- De haakse aansluiting van de openbare zandweg op de Calcariaweg (naar de bewoners van de nummers 3 en 7) blijft ook onveranderd veilig. De Calcariaweg laten we niet afbuigen (zoals in het plan van het college), omdat het dan zeer onoverzichtelijk wordt;
- Een rotonde is geen racebaan. Echter, kort voor de rotonde begint de bebouwde kom en gaat de weg over van 60 km/u naar 50 km/u. Het is van groot belang, dat de snelheid van voertuigen die de bebouwde kom naderen uit de richting Garderen, eruit wordt gehaald. Dit lossen wij op door de rammelstrook in het centrum van de rotonde te verhogen zoals op de rotonde bij de Welkoop en door een kleine bocht in het wegdek voor de rotonde vanuit Garderen te creëren.

De maatvoering van bovenstaande schets is geheel in verhouding, maar met de kanttekening dat de BBG Calcaria niet beschikt over de grafische middelen zoals het college die heeft. De maatvoering van bovenstaande rotonde ziet er als volgt uit:

- Het midden eiland heeft een diameter van 8 meter;
- De rammelstrook is 3 meter breed;
- De rijloper is 7 meter breed;
- De totale diameter van de rotonde (exclusief trottoir en fietsstroken) is 28 meter;
- De fietspaden zijn ca. 1,7 meter breed;
- Het trottoir is ca. 1,5 meter en waar mogelijk breder.

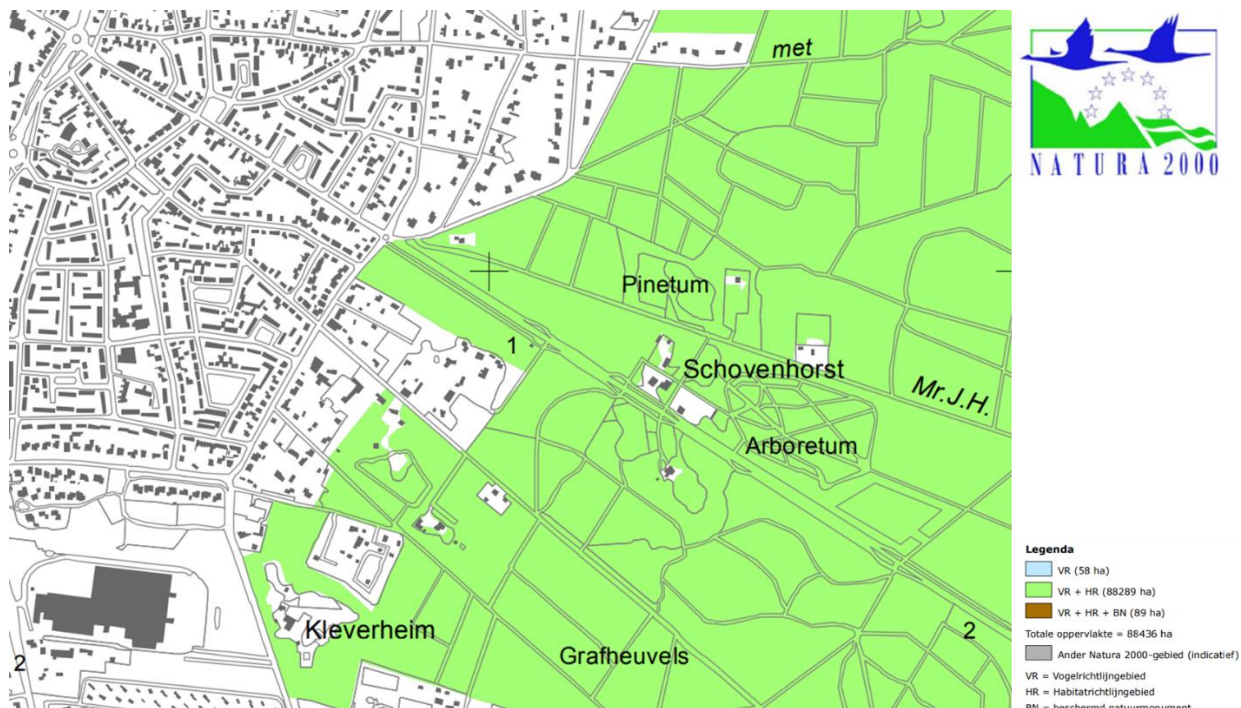
2. Sluit aan op het verkeersaanbod

Daarnaast zijn wij van mening dat de rotonde zoals wij die voorstellen, perfect aansluit op het verkeersaanbod, maar geen aanzuigende werking heeft op het doorgaand vrachtverkeer. Zo'n aanzuigende werking is een gevaar dat op de loer ligt, aangezien er a) geen adequate rondweg om ons dorp ligt, b) de betreffende wegen 50km/u wegen zijn en c) het een route voor gevaarlijke stoffen betreft. Het lokale en natuurlijke karakter van de entree Putten Oost mag niet veranderen in een sluiproute richting het achterliggende oostelijke deel van de Veluwe zoals Uddel, Elspeet, Stroe en de A1. Meer (zwaar) verkeer is slecht voor de natuurkwaliteit door de toename van stikstof in het Natura 2000-gebied en de bebouwde kom en dat moet natuurlijk voorkomen worden (zie bijlage punt 1). Een rotonde van 63 meter doorsnede, zoals het college aan de commissie/raad gaat voorleggen, zal naar onze mening juist die aanzuigende werking van vrachtverkeer faciliteren.

3. Past goed in de groene omgeving

Binnen onze provincie hebben we mooie natuurgebieden die samen het Gelders Natuur Netwerk (GNN) vormen. Het Gelders Natuur Netwerk is beschermd gebied. Een deel hiervan heeft zelfs Europese bescherming: de Natura 2000-gebieden (zie bijlage punt 2). Deze gebieden staan garant voor het nemen van maatregelen om de kwaliteit en de soortenrijkdom van de natuur te verbeteren. In en rond die gebieden zijn geen activiteiten toegestaan die de natuur schade toebrengen. Het gaat om beschermde gebieden waar de flora en fauna centraal staan. Het behouden van flora en fauna behoort bij de kernwaarden waar wij in ons dorp trots op zijn.

De huidige rotonde, die deel uit maakt van de entree Putten Oost, ligt tegen het Gelders Natuur Netwerk (GNN) en het Natura 2000 gebied aan. Wij zijn van mening dat de door ons voorgestelde oplossing borg staat voor het behouden van de groene omgeving, die de entree Putten Oost kenmerkt. Er hoeven geen 177 bomen gekapt te worden wat wel het geval is in de plannen van het college.



Natura 2000-gebied #57 kaartblad 6 Veluwe. Zie bijlage punt 2

4. Is snel te realiseren tegen minimale kosten

Ons plan voor de reconstructie van de rotonde die beeldbepalend is voor de entree Putten Oost, is logisch van opzet en sluit eenvoudig aan op de huidige rotonde. Wij verwachten dat ons plan niet zal leiden tot planschade-claims en tot minimale bezwaren en/of juridische procedures. Omdat de rotonde zoals wij die voorstellen, qua oppervlak iets groter is dan de huidige rotonde, is de aankoop van een klein stukje grond van de Stichting Schovenhorst noodzakelijk. De totale kosten voor het reconstrueren van de entree Putten Oost worden door ons geraamd op minder dan een derde van de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van een megarotonde, zoals voorgesteld door het college. Onze raming komt voort uit de volgende componenten:

- Aankoop beperkte hoeveelheid m² grond van Stichting Schovenhorst;
- Reconstructie huidige rotonde;
- Geen planschades;
- Geen tijdrovende en kostbare bezwarende en juridische procedures.

De herinrichting van de entree Putten Oost kan hiermee nog voor eind 2019 worden gerealiseerd.

Veilig Verkeer Nederland

De BBG Calcaria heeft Veilig Verkeer Nederland gevraagd de plannen te beoordelen. Zij hebben hoor en wederhoor toegepast en gesproken met de gemeente en met de BBG Calcaria. Op basis van die gesprekken heeft VVN een advies uitgebracht. Allereerst ter verduidelijking de uitgangspunten die door de heer Mulder zijn gehanteerd en naderhand mondeling door hem aangevuld.

1. Met de Bewonersrotonde en de Bosrandrotonde wordt in zijn advies bedoeld de versie van de BBG Calcaria van voor 24 april 2018 met gescheiden fietspaden.
2. Het doodlopende deel van de Calcariaweg wordt 100% afgesloten, dus ook voor voetgangers en fietsers.
3. De Calcariaweg wordt pas afgebogen na de Da Costastraat ergens ter hoogte van de nummers 6 en 8.
4. De rotonde met aanliggende fietsstroken (Bosrandrotonde alternatief) is niet meegenomen in het advies.

De conclusie van VVN, uitgebracht op 24 april 2018 door Henk Mulder Verkeerskundig Consulent, luidt samengevat als volgt:

De Bosrandrotonde, versie van voor 24 april 2018, is redelijk tot goed berijdbaar. Het woord "redelijk" heeft (zoals mondeling aangevuld door dhr Mulder) betrekking op de opstelruimte voor voertuigen tussen de rijloper en het fietspad in de richting Garderen. De BBG Calcaria heeft de opstelruimte vergroot en hiermee het advies overgenomen en inmiddels verwerkt in haar nieuwe schets versie vanaf 25 april 2018.

Hiermee is ook het punt wat betreft het laat afsplitsen van het afslaande en doorgaande fietsverkeer opgelost.

De opmerking in het kader van vrachtverkeer had volgens hem betrekking op vrachtverkeer korter dan 5 meter en is hiermee ook niet meer van toepassing. Voor vrachtverkeer langer dan 5 meter geldt altijd dat een deel van elke rotonde geblokkeerd wordt, gaf de heer Mulder mondeling toe.

Als laatste de opmerking over de dode hoek vanuit een vrachtwagen i.r.t. de fietsers is hiermee ook niet meer van toepassing.

De BBG Calcaria stelt dat hiermee de drie opmerkingen uit het advies van de VVN niet meer van toepassing zijn op de schetsen vanaf 25 april 2018; de noodzakelijke aanpassingen zijn verwerkt in voornoemde schetsen.

Als laatste gaf de heer Mulder mondeling aan dat hij er vanuit gaat dat de bovenstaande punten 2 en 3 worden uitgevoerd zoals door de gemeente (in week 16/2018) mondeling aan hem is toegezegd. Mocht dit niet het geval zijn, dan is VVN het met de BBG Calcaria eens dat twee zeer gevaarlijke situaties worden gecreëerd.

Wat betreft de schets "Bosrandrotonde alternatief" (aanliggende fietsstroken) zie pagina 8 was de heer Mulder heel duidelijk. Gezien de inrichting van de Garderenseweg en later dit jaar ook de Calcariaweg, is een rotonde met aanliggende fietsstroken ook een prima oplossing op de plek van de huidige rotonde.

Conclusie

Ons plan werkt! Het staat garant voor een adequate oplossing die de investeringen voor de reconstructie van de Garderenseweg en die van de Calcariaweg/Sprielderweg in 2018 volledig tot zijn recht zullen laten komen.

De buurtbewoners kiezen voor een uniforme en veilige manier voor fietsers en andere weggebruikers, maar die veel beter past in het bestaande landschap en ook zo'n 60% goedkoper is dan het alternatief, voorgesteld door het college.

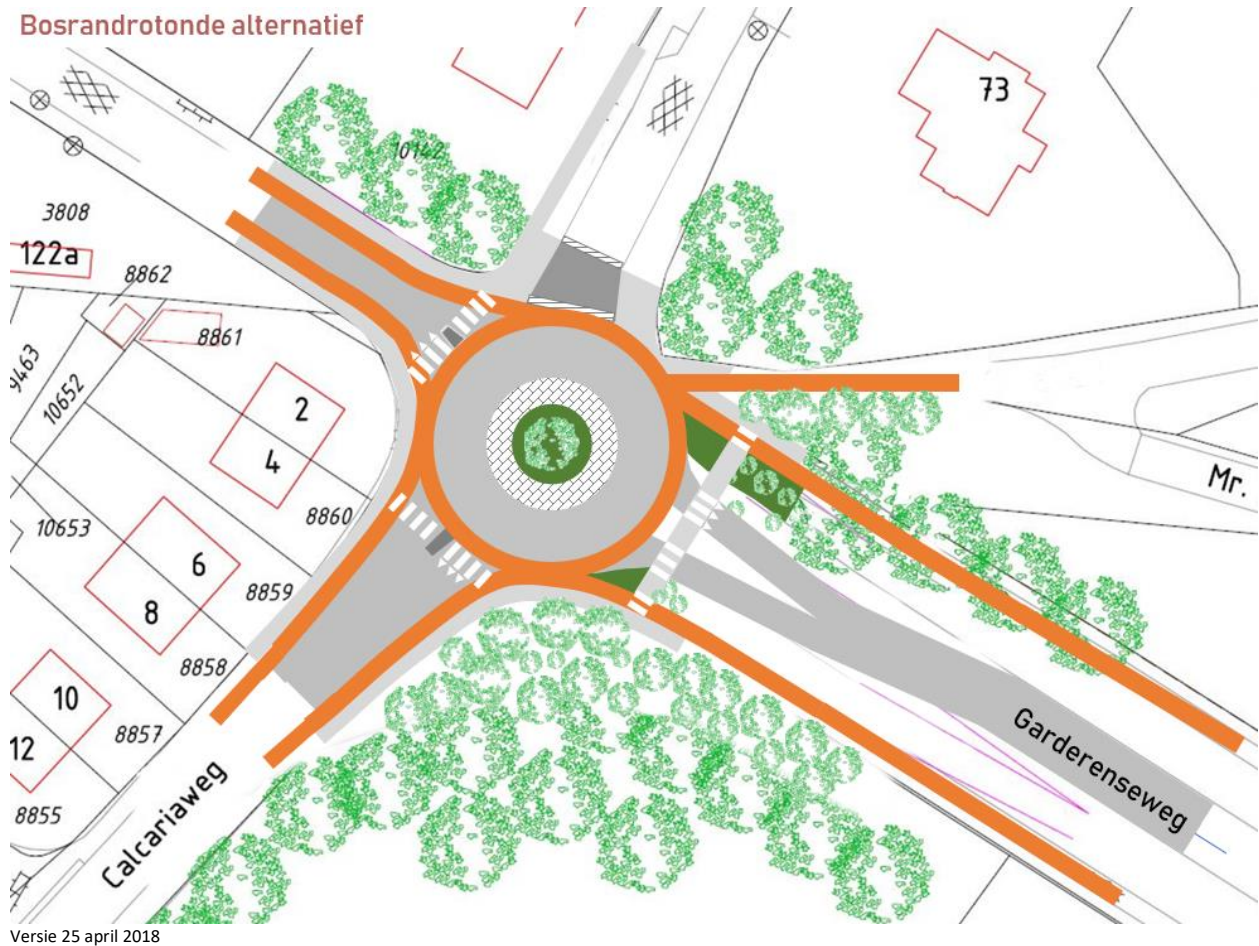
Dit plan is tot stand gekomen op basis van ideeën en inzichten van de direct betrokken bewoners en andere belanghebbenden. Zij zijn er van overtuigd dat iedereen het meest gebaad is met de in dit plan beschreven invulling om de entree Putten Oost te reconstrueren. Het plan heeft dan ook tot doel om diegenen, die uiteindelijk moeten beslissen, een zo goed mogelijk beeld te geven over hoe de buurtbewoners tegen de situatie aankijken en wat zij de beste oplossing vinden. Voor vragen en opmerkingen is de BBG Calcaria natuurlijk altijd bereid e.e.a. mondeling toe te lichten.

Alternatieve oplossing

Tijdens ons onderzoek naar de juiste oplossing kwam het onderstaande scenario als beste alternatief naar voren. Dit scenario staat beschreven op pagina 8.

Alternatieve oplossing

Het enige verschil met de eerder beschreven rotonde zit hem in het feit dat dit alternatief uit gaat van fietsstroken op de rotonde hetgeen qua uniformiteit perfect aansluit op de situatie zoals eerder door de wegbeheerder gekozen qua oplossing voor de Garderenseweg en de Calcariaweg. In dit geval wordt de rijloper 5 meter breed i.p.v. 7 meter. Dat verschil zit hem in het feit dat aanliggende fietsstroken ook door ander verkeer dan fietsers gebruikt mogen worden. Hieronder treft u een schets aan van deze oplossing.



De maatvoering van bovenstaande rotonde ziet er als volgt uit:

- Het midden eiland heeft een diameter van 8 meter;
- De rammelstrook is 3 meter breed;
- De rijloper is 5 meter breed;
- De fietspaden zijn ca. 1,7 meter breed;
- Het trottoir is ca. 1,5 meter en waar mogelijk breder.
- De totale diameter van de rotonde (inclusief trottoir en fietsstroken) is 30 meter;

Bijlagen in de vorm van hyperlinks:

1. Natuur en biodiversiteit (Natura 2000)

De Veluwe is een Natura 2000-gebied (Europees netwerk van natuurgebieden). De Veluwe is door de staatssecretaris van EZ aangewezen als Natura 2000-gebied. Bij Natura 2000 gaat het enerzijds om ontwikkeling door het nemen van maatregelen en anderzijds om bescherming door het stellen van regels. Voor de Veluwe zijn instandhoudingsdoelen opgenomen voor 18 habitattypen, 7 habitatsoorten en 10 vogelrichtlijnsoorten.

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/natuur-en-biodiversiteit/natura-2000>

2. Kaart Natura 2000 gebied Veluwe



<https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapsgebied.aspx?id=n2k57&groep=6>