

inspiratiedocument

DORPSENTREES



Dromenlab Putten

april 2020



gemeente
putten

DORPSENTRÉES

1. INLEIDING

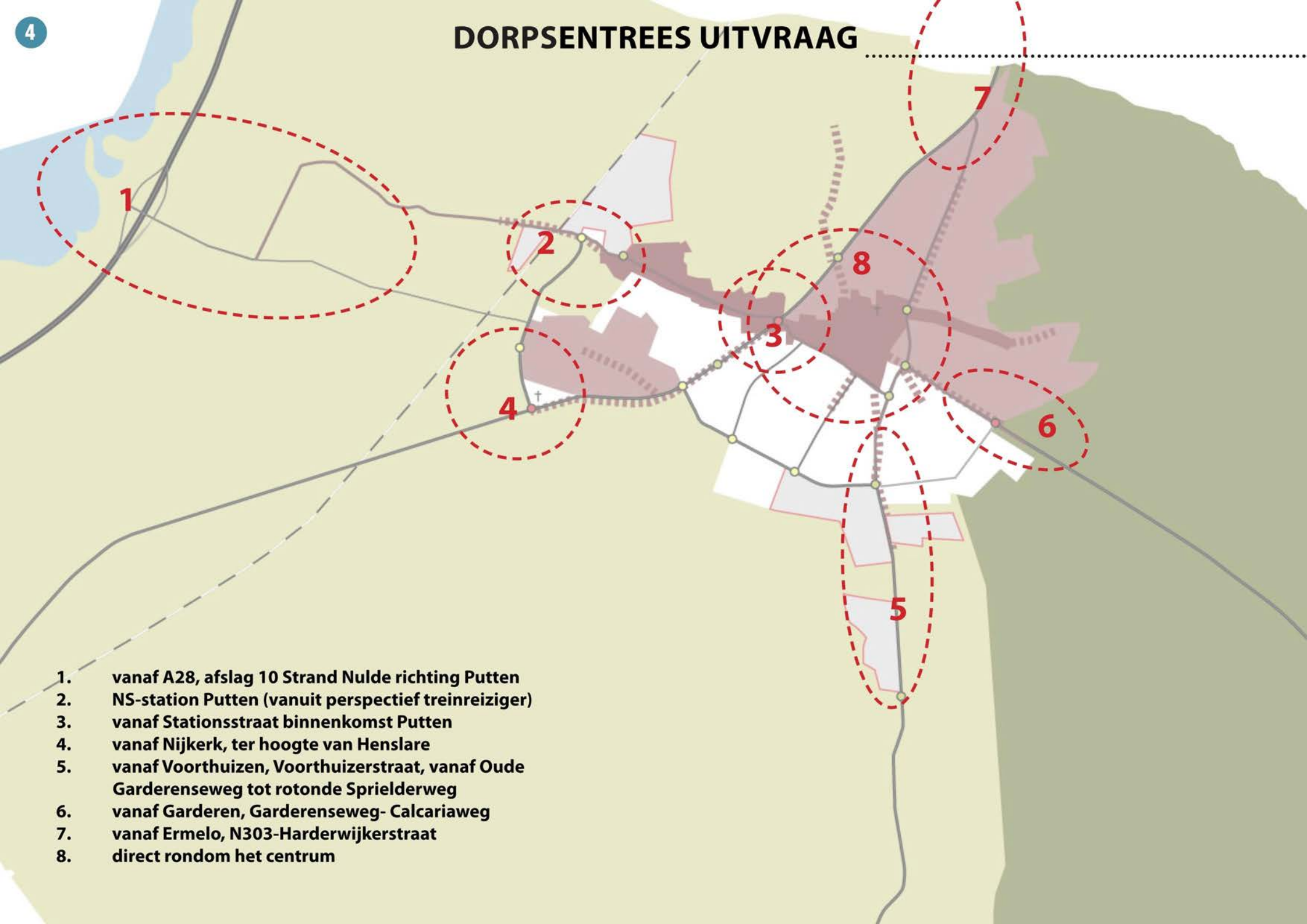
2. DORPSENTREES

3. **DORPSENTREES**

4. ACHT LOCATIES

5. REFLECTIE

DORPSENTREES UITVRAAG



1. vanaf A28, afslag 10 Strand Nulde richting Putten
2. NS-station Putten (vanuit perspectief treinreiziger)
3. vanaf Stationsstraat binnenkomst Putten
4. vanaf Nijkerk, ter hoogte van Henslare
5. vanaf Voorthuizen, Voorthuizerstraat, vanaf Oude Garderenseweg tot rotonde Sprielderweg
6. vanaf Garderen, Garderenseweg- Calcariaweg
7. vanaf Ermelo, N303-Harderwijkerstraat
8. direct rondom het centrum

HOOFDVRAAG:

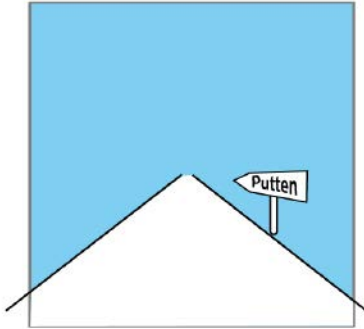
'Hoe kunnen de entrees de kernwaarden van het dorp (rust, natuur, gastvrijheid) uitstralen? Daar waar ze nu als entrees soms wat onherkenbaar, 'ondorps' en rommelig ogen.'

In 2018 hebben recreatieondernemers, VVV, Winkelcentrum Putten, horeca-ondernemers, terreinbeheerders en gemeente in het Dromenlab Putten uitgebreid stilgestaan bij de identiteit van Putten en de kansen die er liggen ter verbetering van het toerisme. Het Dromenboek is daarvan de inspirerende weergave. Eén van die projecten die daarin benoemd is, is de Dorpsentrees. In het Dromenboek wordt gesteld dat de entrees de kernwaarden van het dorp (rust, natuur, gastvrijheid) uit moeten stralen. Daar waar ze nu als entrees soms wat onherkenbaar, 'ondorps' en rommelig ogen. Op wat de entrees onherkenbaarheid en 'ondorps' maakt gaan we in dit document nader in.

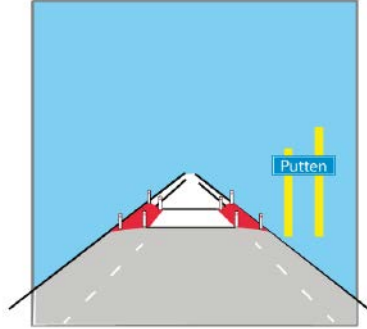
De opgave is een open vraag die we als volgt willen samenvatten: 'hoe maken we de entrees van Putten herkenbaar 'Puttens' en fraaier?' Op de vraag naar betere dorpsentrees staan we eerst even stil bij entrees in algemene zin en vervolgens bij wat we onder dorps kunnen verstaan en wat specifiek dorps is voor Putten. Vervolgens gaan we in op acht specifieke deellocaties en komen vanuit een beknopte analyse tot voorstellen ter verbetering. Deze voorstellen zijn vooral ter inspiratie bedoeld, maar kennen zeker een hoog uitvoerbaarheids- en beheerbaarheidsgehalte. Het document eindigt met enkele reflecties. Daarin staat onder andere het pleidooi dat alle ruimtelijke plannen zouden moeten worden getoets op de kernwaarden van Putten: rust, natuur en gastvrijheid.

7 ENTREE TYPES:

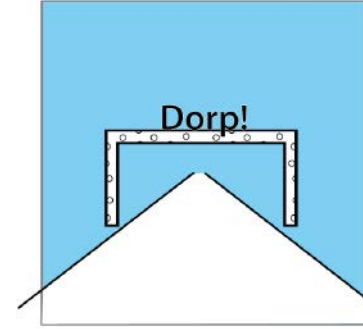
functionele markering



verkeersmarkering

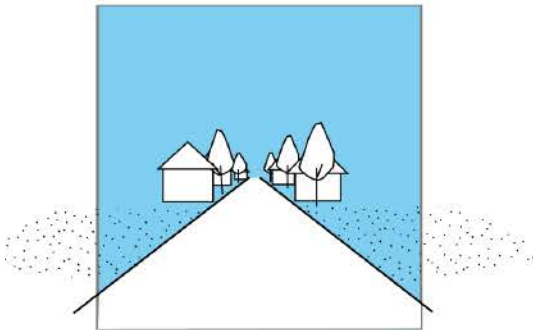


siermarkering

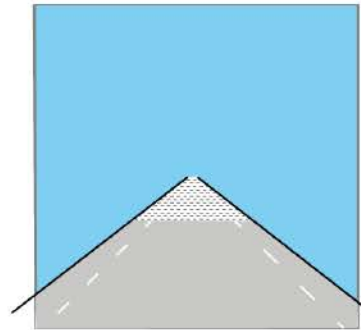


3X MARKANT, NADRUKKELIJK, BIJZONDER (AANDACHTSVRAGEND) EN.....ONRUSTIG, ONDORPS,

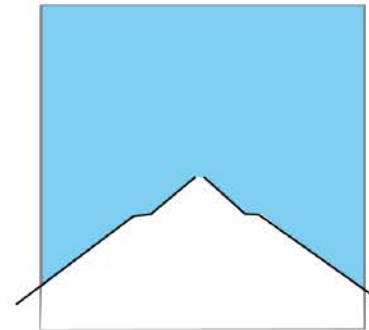
binnen-buiten



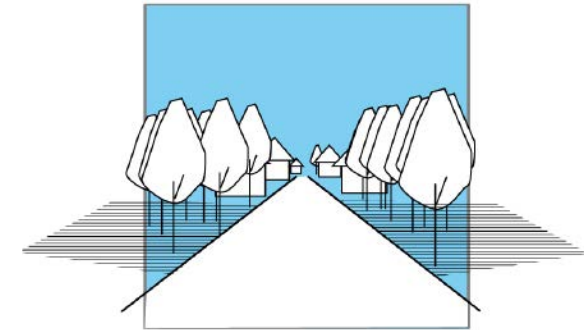
vertraging



(optische) versmalling



sfeerverandering



4 SUBTIEL, NIET NADRUKKELIJK, ALLEDAAGS EN.....RUSTIG, DORPS.



Hoornsdam, bij snelwegafrit

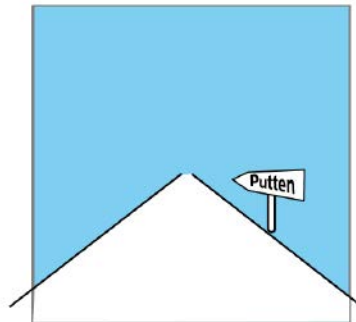


Garderenseweg, vanuit het bos westwaarts

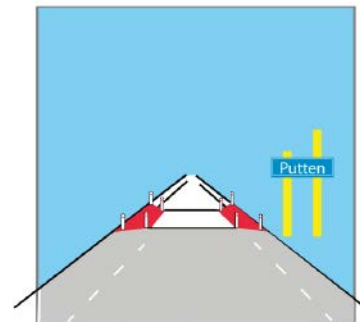
De opgave heeft enerzijds een wat meer praktische kant: goede informatievoorziening (niet teveel, niet te weinig, leesbaar, afgestemd op doelgroep, afgestemd op nieuwe Veluwe borden) en de opgave kent een ruimtelijke zijde: hoe maken we mooie herkenbare entrees die zich ook niet teveel opdringen? Ze vormen immers ook onderdeel van de alledaagse beleving van 'Putters en Puttenaren'. Teveel aandachttrekkerij zou, denken we, na verloop van tijd kunnen gaan storen.

Bij aan infrastructuur gekoppelde entrees denken we (in algemene zin) een zevental types te kunnen onderscheiden. Die zijn in de pagina hiernaast weergegeven. Per entreetype geven we een lokaal voorbeeld ter illustratie.

functionele markering



verkeersmarkering





ovonde Postweg Harderwijkerstraat

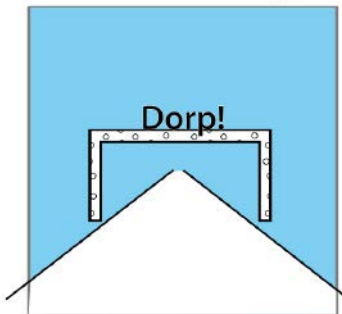


Harderwijkerstraat, richting centrum
(de relatief hoge en zich vernauwende straatwanden
maken dat je 'binnenrijdt')

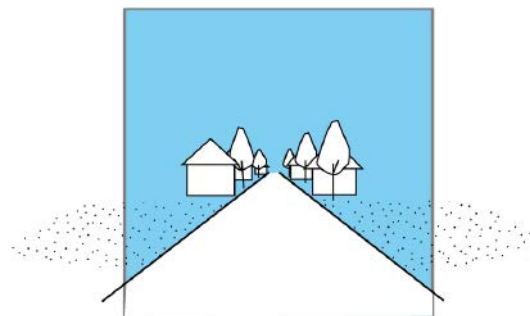


Dorpsstraat, overgang asphalt - klinkers

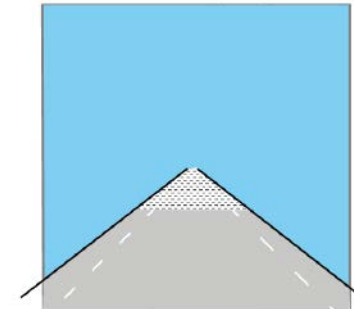
siermarkering



binnen-buiten



vertraging



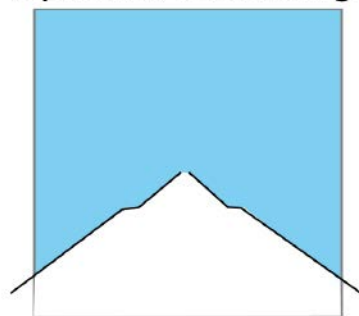


Stationsstraat, richting Station

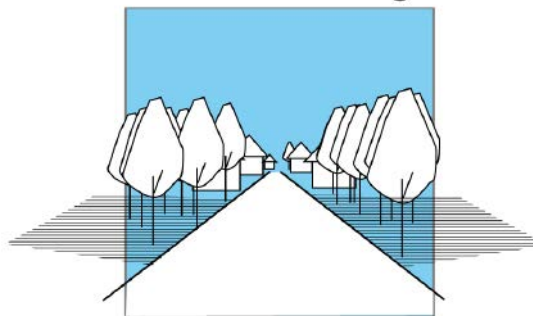


Garderenseweg richting centrum, komend uit het bos.

(optische) versmalling



sfeerverandering



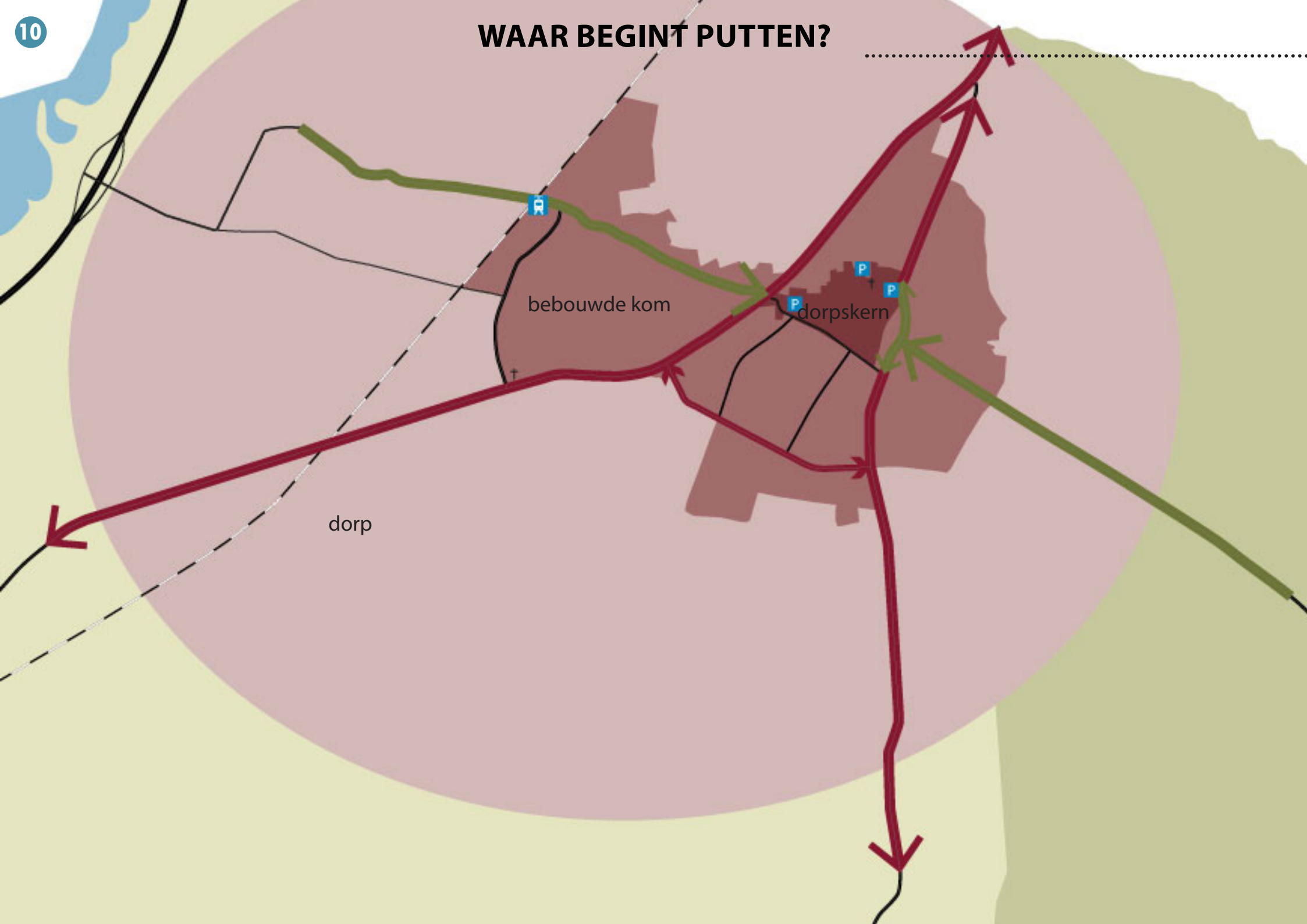
Onze voorkeur, met in het ogenschouw de kernwaarden rust, natuur en gastvrijheid, gaan duidelijk uit naar (een combinatie van) subtiel vormgegeven entrees: niet teveel toeters en bellen. Eens te meer, omdat dorpse randen veelal rafelig zijn, je komt geleidelijk binnen in een dorp.

Wat betreft de functionele bewegwijzering willen we nog een paar punten melden:

- 'less is more': teveel informatie is niet goed behapbaar voor de passant. In de praktijk groeit het aantal automatisch, omdat vele attracties, bedrijven en voorzieningen geduid willen worden. Om de zoveel jaar moet het aanbod heroverwogen, en teruggebracht worden;
- er is een geheel nieuwe frisse reeks borden gemaakt voor de gehele Veluwe. Binnenkort worden de oude vervangen door nieuwe, ook de locaties worden dan heroverwogen;
- in Putten staan 7 welkomstborden met geïntegreerde lichtkrant om o.a. evenementen aan te kondigen. We adviseren om enkele locaties te heroverwegen omdat ze bijvoorbeeld direct aan een rotonde of doorgaande weg staan en daarmee niet goed leesbaar zijn.

NB. bij de 8 locatievoorstellen (Hoofdstuk 8) keren de ikoontjes terug ter duiding van de gekozen maatregelen.

WAAR BEGINT PUTTEN?



We hebben onszelf twee vervolgvragen gesteld:

1. Waar begint Putten? Is dat bij de gemeentegrenzen? In de bebouwde kern? In de oude dorpskern? Daar is geen eenduidig antwoord op te geven, er is geen markant duidelijk entreemoment, maar het gaat geleidelijk. Vanuit het landschap kom je in stappen 'echt' binnen in het dorp. Wat ook valt te concluderen is dat verschillende doorgaande wegen (in rood hiernaast geduid) het dorp weliswaar passeren, maar nergens het gevoel geven dat je echt in Putten bent. Dit zijn wegen met een vrij autonoom, doorgaand karakter. Ze scheren als het ware langs het dorp.

2. Wat is dorps in algemene zin en wat is typisch Puttens? Op de volgende pagina's laten we eerst in beelden zien wat wij onder dorps (en ondorps of niet- dorps) verstaan en vervolgens in kaarten.

Met het onderscheid tussen dorps en ondorps willen we niet teruggrijpen naar een nostalgisch dorps beeld. De tijden (en het gebruik van de openbare ruimte) zijn immers enorm veranderd. Het verschil is lastig te duiden, toch een poging: We doelen ermee op het verschil een gewenste karakteristieke kleinschalige, plekgerichte/ organische uitstraling en een niet karakteristieke, niet op de plek gerichte (generieke) planmatige vormgeving.

DORPS-ONDORPS



dorps: verweven met het landschap



dorps: kleinschalig, gevarieerd, vriendelijk



*dorps: prettig rommelig
(organisch, niet van de tekenafel)*



ondorps: landschap afwezig



ondorps: grootschalig, zonder kap



ondorps: aangeharkt, subuurbaan



dorps: gemengd (verkeer, functies)



dorps: gebakken klinkers, grote bomen



dorps: informeel, losjes, pretentieloos



ondorps: gescheiden (verkeer dominant)

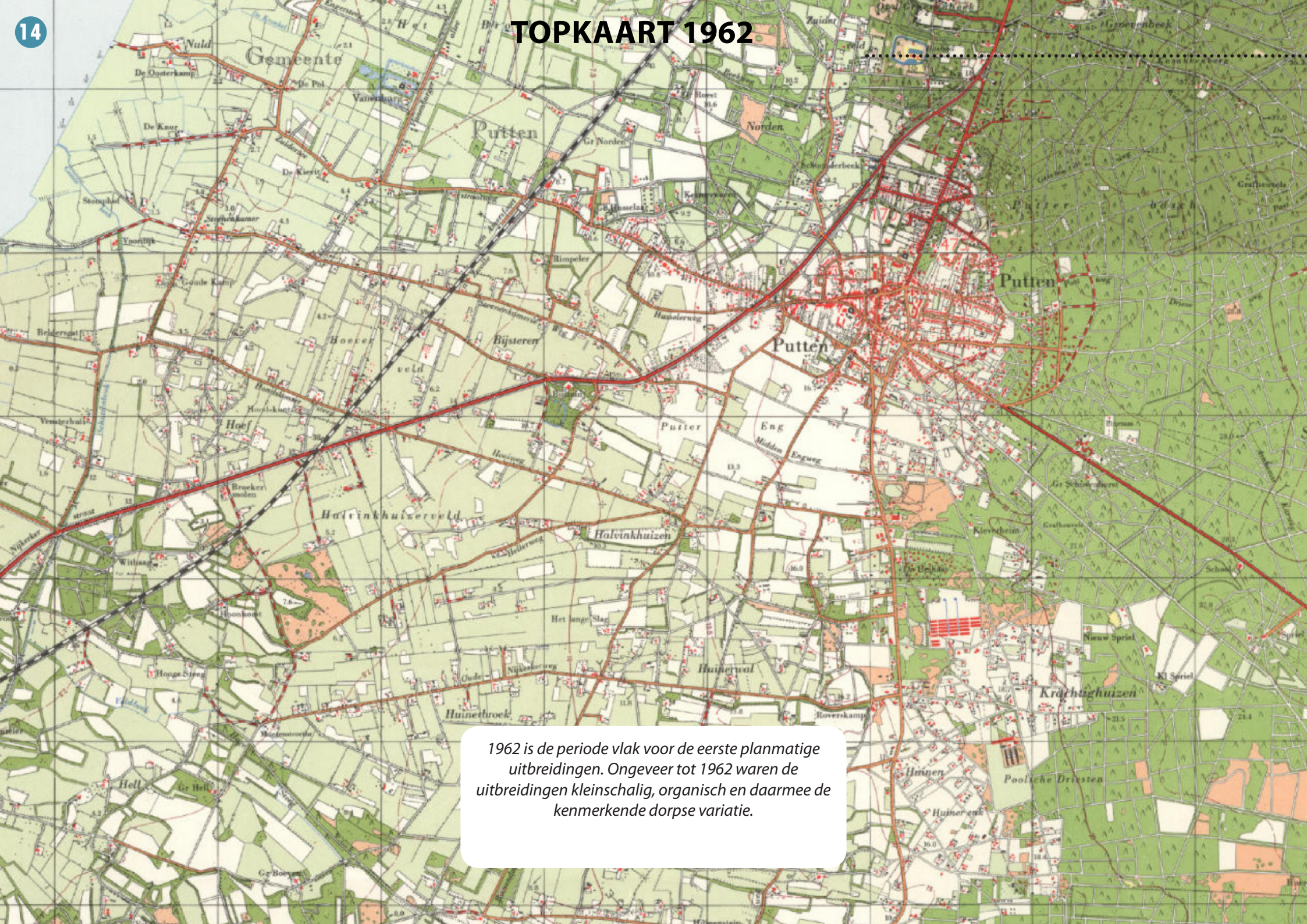


ondorps: asfalt, vormsnoeibomen, plantsoengroen

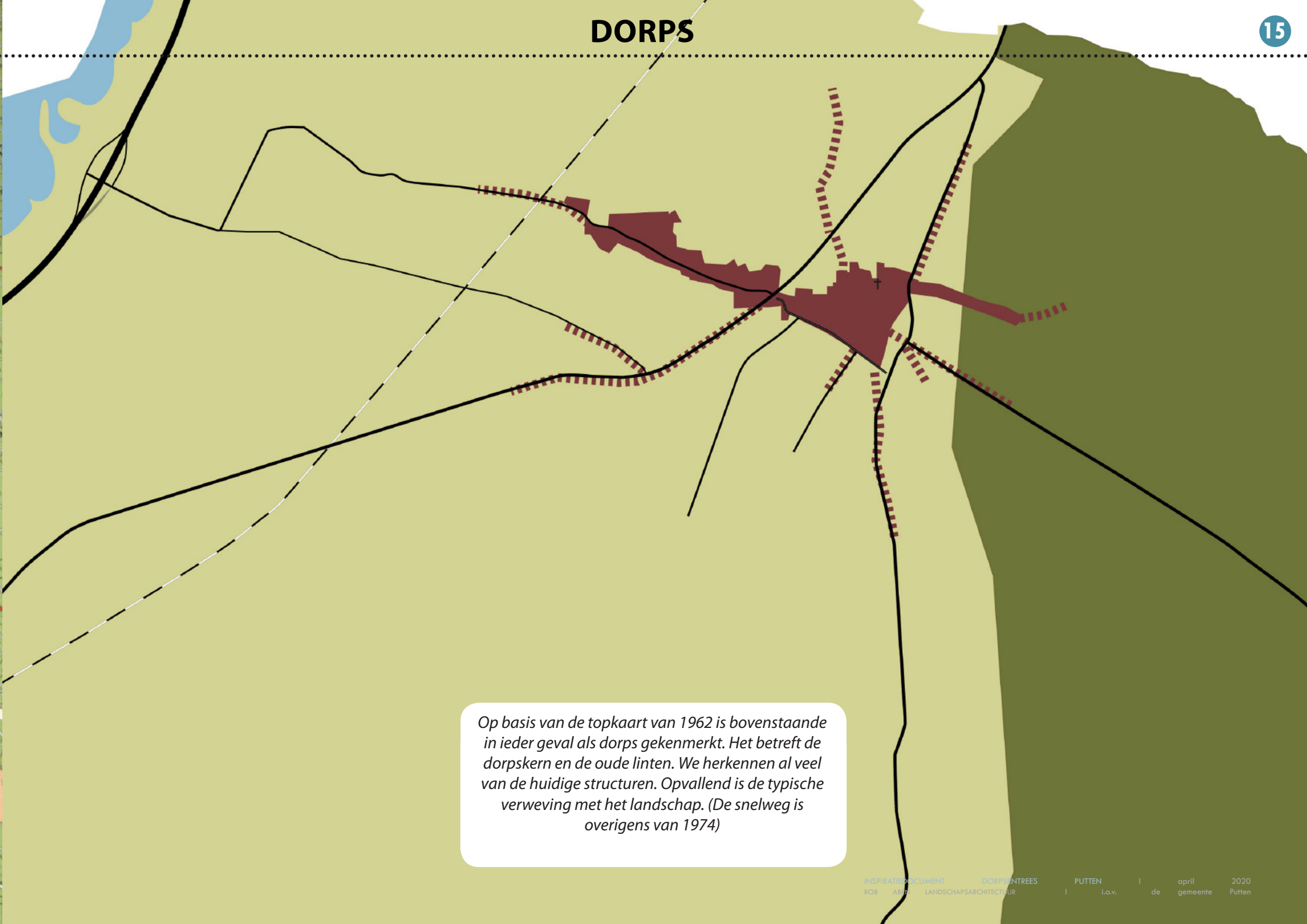


ondorps: opzichtig ontworpen, stenig

TOPKAART 1962

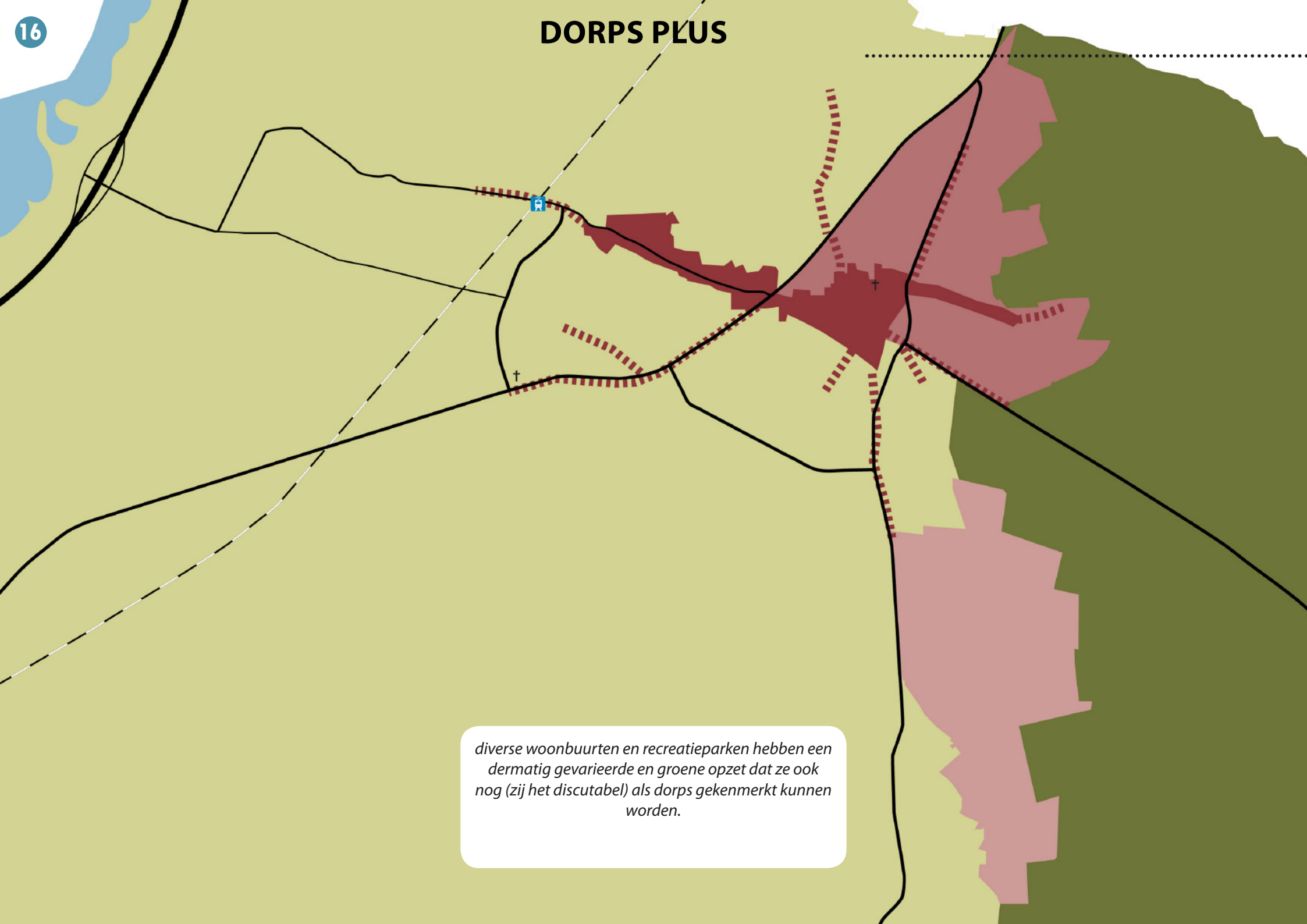


1962 is de periode vlak voor de eerste planmatige uitbreidingen. Ongeveer tot 1962 waren de uitbreidingen kleinschalig, organisch en daarmee de kenmerkende dorpse variatie.

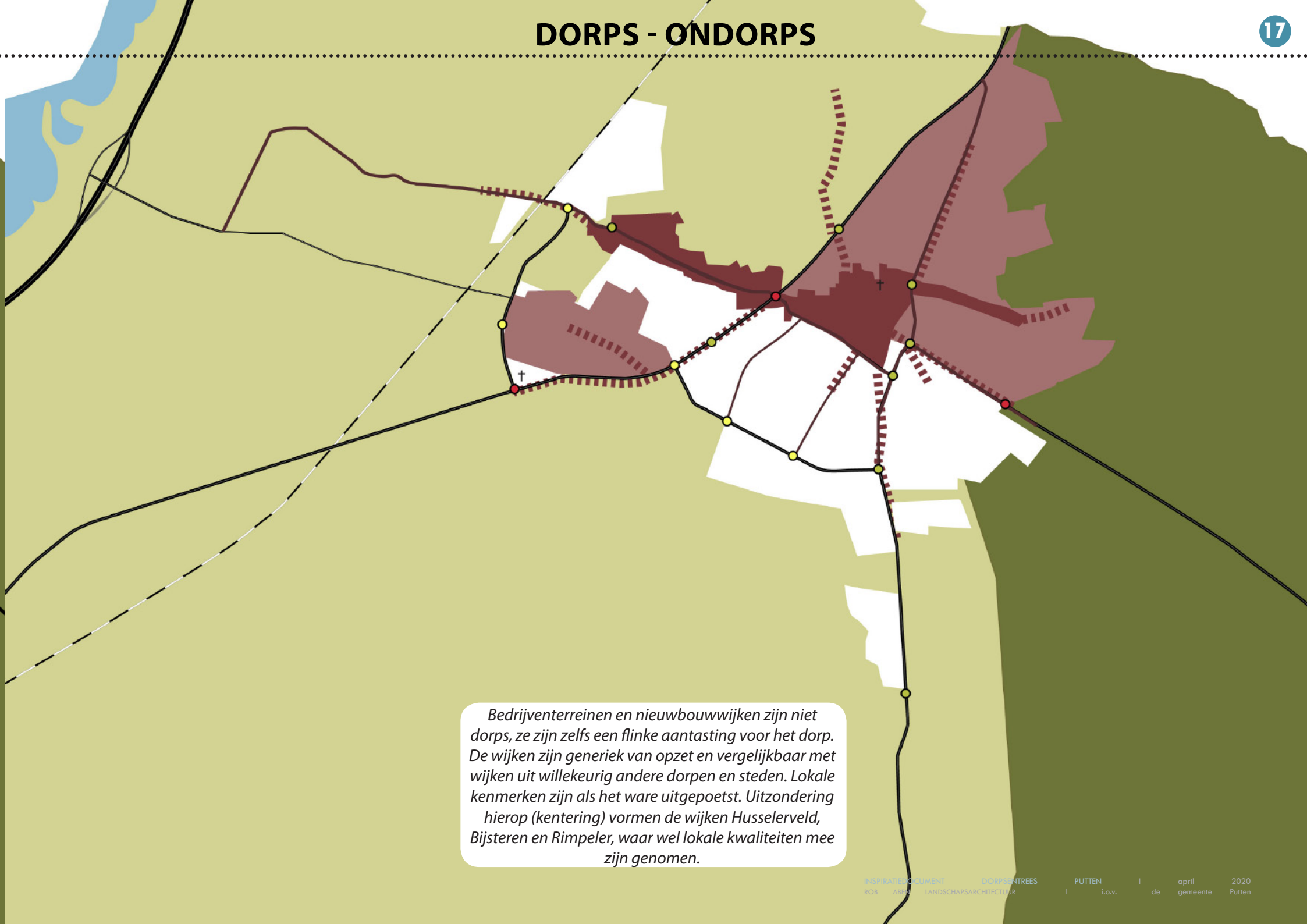


Op basis van de topkaart van 1962 is bovenstaande in ieder geval als dorps gekenmerkt. Het betreft de dorpskern en de oude linten. We herkennen al veel van de huidige structuren. Opvallend is de typische verweving met het landschap. (De snelweg is overigens van 1974)

DORPS PLUS

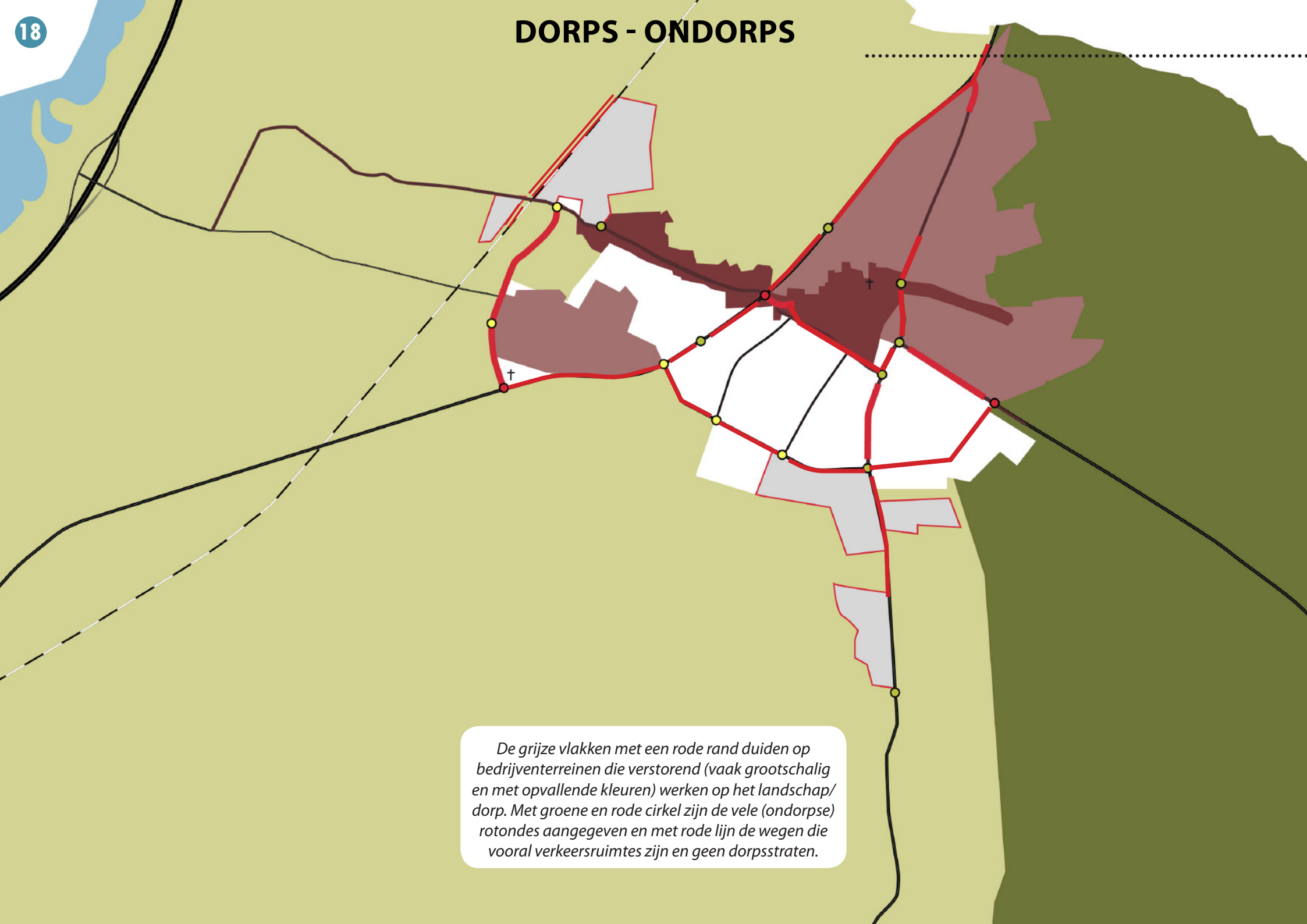


diverse woonbuurten en recreatieparken hebben een dermatig gevarieerde en groene opzet dat ze ook nog (zij het discutabel) als dorps gekenmerkt kunnen worden.

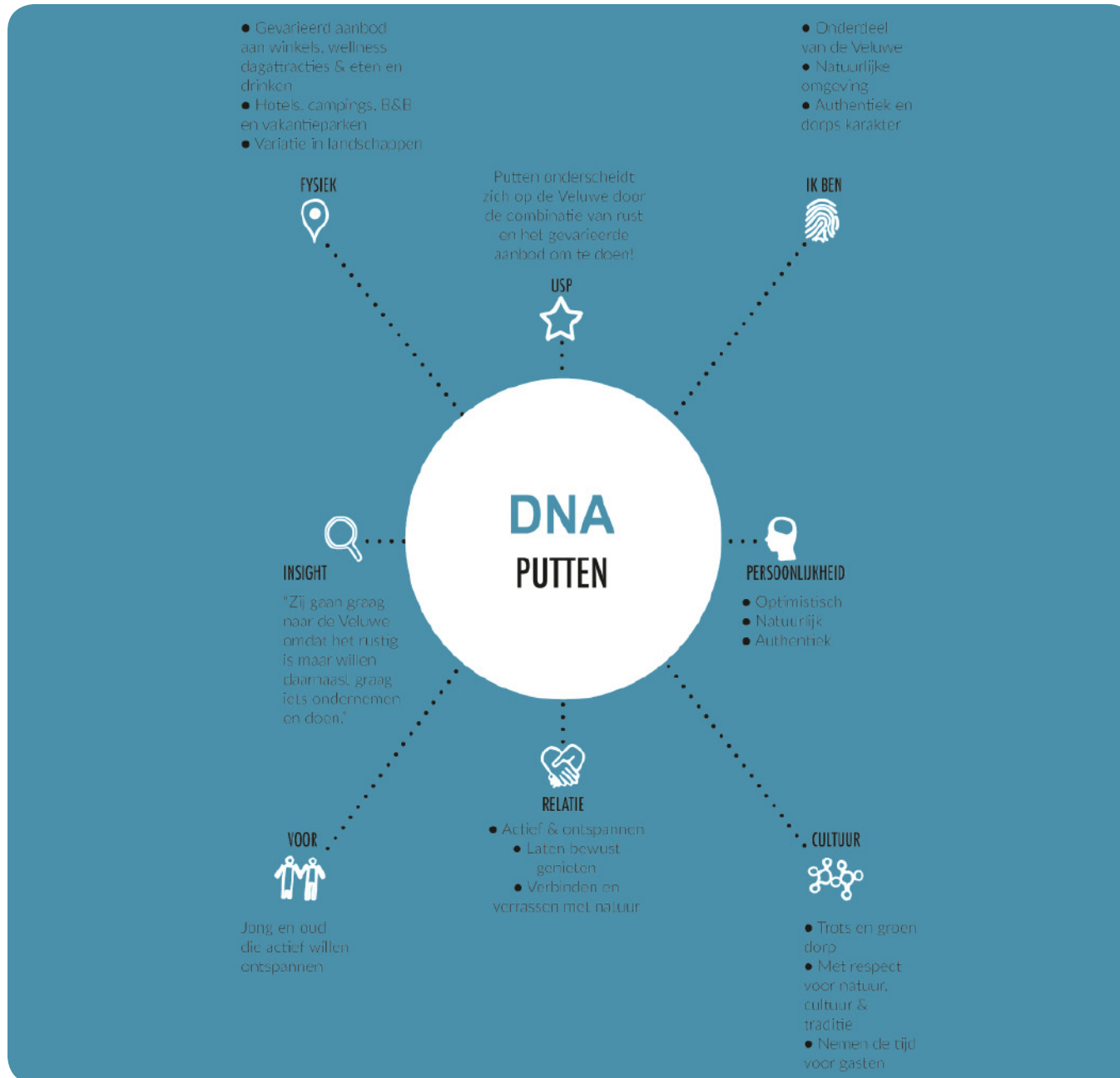


Bedrijventerreinen en nieuwbouwwijken zijn niet dorps, ze zijn zelfs een flinke aantasting voor het dorp. De wijken zijn generiek van opzet en vergelijkbaar met wijken uit willekeurig andere dorpen en steden. Lokale kenmerken zijn als het ware uitgepoetst. Uitzondering hierop (kentering) vormen de wijken Husselerveld, Bijsteren en Rimpeler, waar wel lokale kwaliteiten mee zijn genomen.

DORPS - ONDORPS



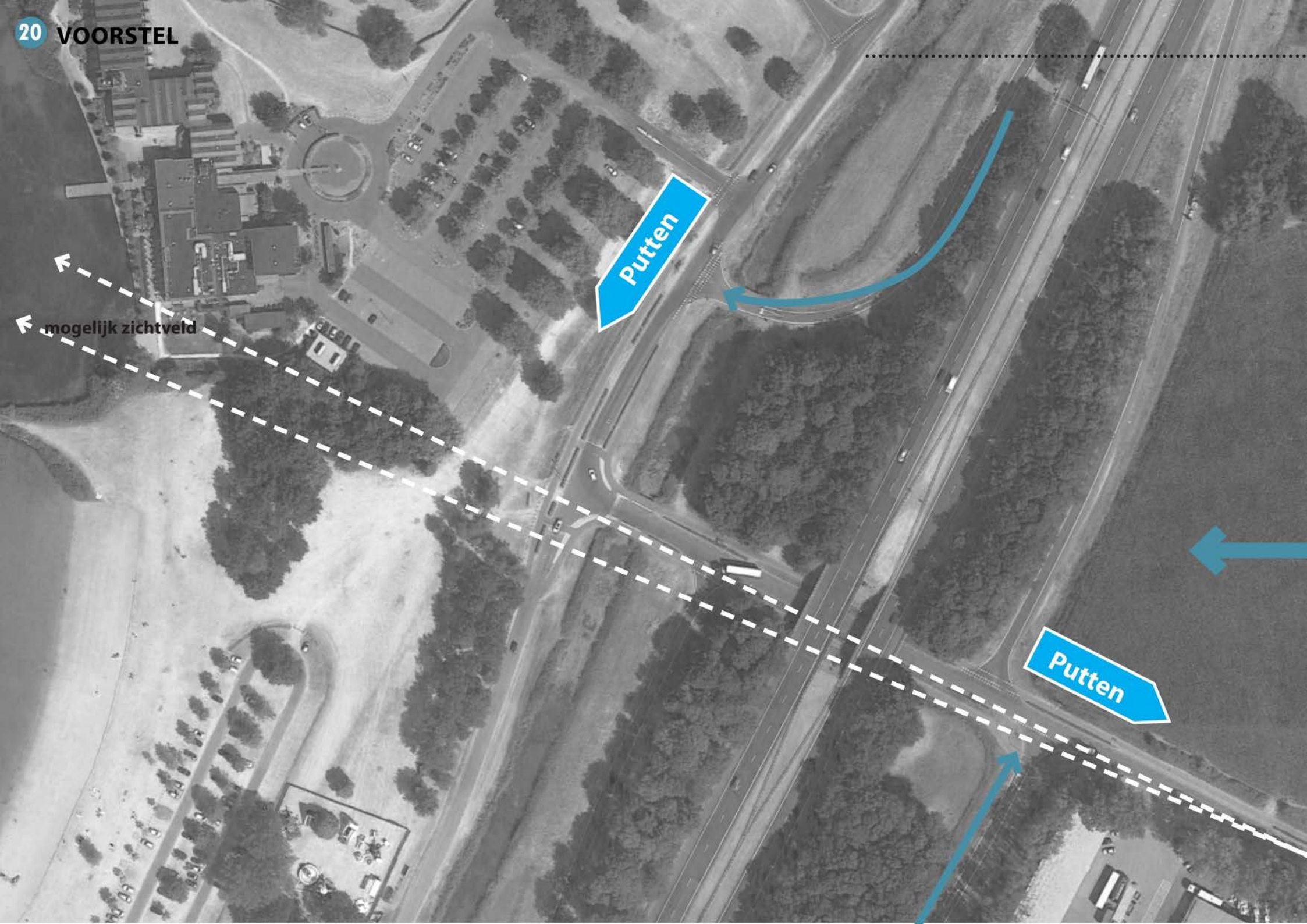
De grijze vlakken met een rode rand duiden op bedrijventerreinen die verstorend (vaak grootschalig en met opvallende kleuren) werken op het landschap/dorp. Met groene en rode cirkel zijn de vele (ondorpse) rotondes aangegeven en met rode lijn de wegen die vooral verkeersruimtes zijn en geen dorpsstraten.



Een dorp is geen stad en een dorp geen standaard buitenwijk. Een dorp is allereerst nauw verbonden met het lokale landschap. Bebouwing en landschap zijn er verweven. Verder geldt er onder andere dat het kleinschalig, historisch gelaagd en gevarieerd is. Met een sterke gemeenschapszin die zichtbaar is in collectieve buitenruimtes als pleinen en parken waaraan vaak ook de belangrijke gebouwen staan. Dit zijn algemene dorps kenmerken.

Specifiek voor Putten geldt onder andere wat het Dromenboek heeft samengevat met het hiernaast afgebeelde DNA. Vanuit landschappelijk oogpunt aangevuld met haar prachtige ligging op de westelijke Veluwe flank. Deels in de bossen en deels in het kampenlandschap.

Het DNA van Putten: pag 5 uit het Dromenboek (2018, De Plekkenmakers i.o.v. gemeente Putten).

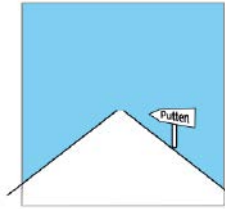


Putten

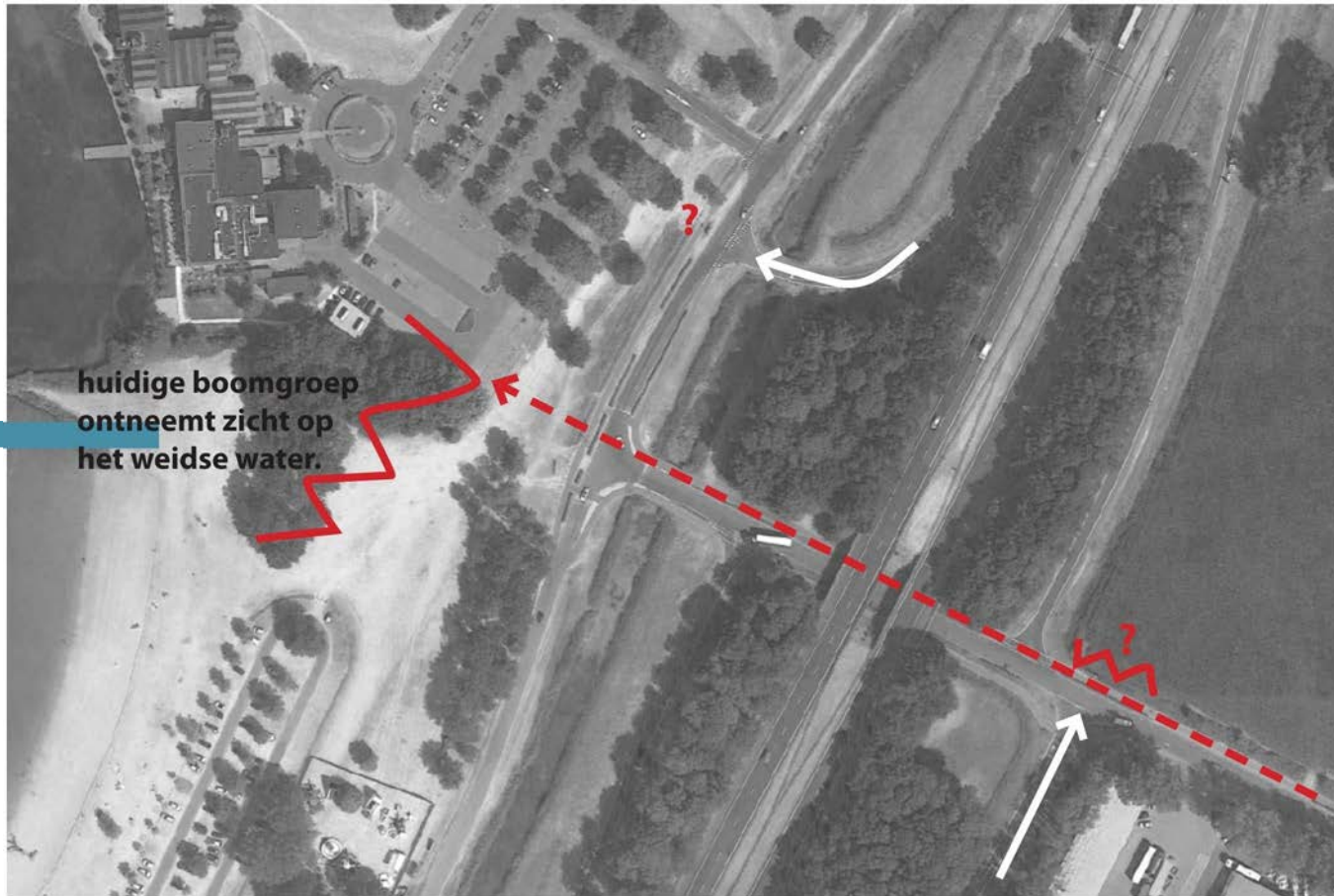
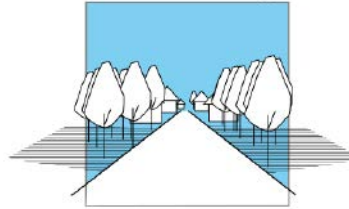
Putten

← mogelijk zichtveld

functionele markering

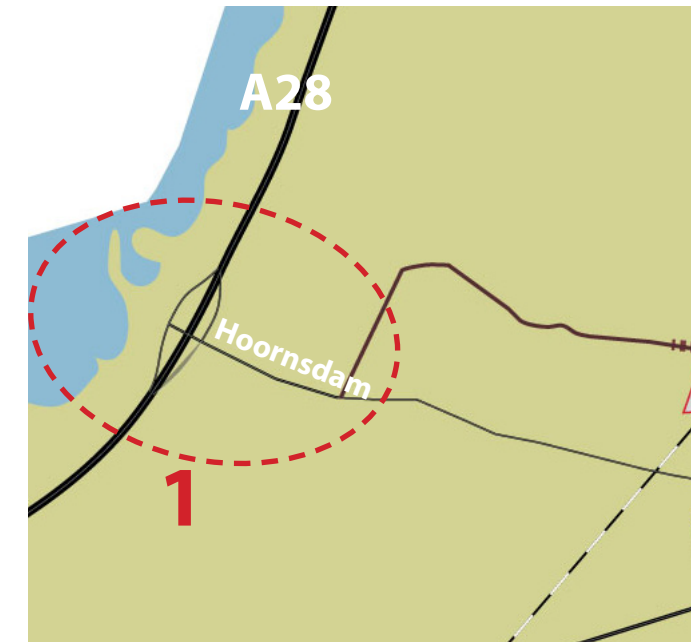


sfeerverandering



Komend vanaf de snelweg is het opvallend dat het dorp Putten niet aangeduid wordt. Het voorstel is om dat wel te doen (functionele markering). Komend uit het zuiden is er veel visuele ruis (zie volgende pagina). Het voorstel is om dit aanzienlijk te reduceren.

Sinds de aanleg van de snelweg (1974) is er een stevige barrière ontstaan tussen Putten en de Zuiderzee (nu strand Nulde). Het viaduct geldt als poort vanuit het oosten komend. Voor een betere leesbaarheid van het landschap zou het goed zijn als het weidse water al van verre zichtbaar is. Dat kan vrij eenvoudig door de bomen aan het strand deels te verwijderen.



Links de huidige situatie en op de linkerpagina een plankaart met het voorstel



Het voorstel is om de hoeveelheid borden aanzienlijk te reduceren. Het vormt zo een schreeuwerige entree waarmee de informatieduiding zelf niet mee gediend is (teveel informatie).



Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel



A 28

Zwolle 51



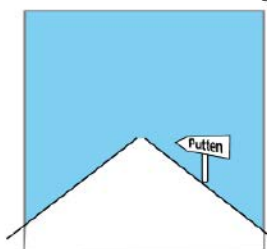
In de huidige situatie is het ongewis wat er zich aan de oostzijde van het viaduct bevindt. Door bomen aan het strand deels te verwijderen kan er weer zicht op het water worden verkregen. Een tweede item is het aanpakken van het wat plumpe viaduct. De suggestie is met kunsttoepassing op een subtiële wijze de onderzijde van het viaduct met (led-) licht aan te lichten en om op de kolommen de horizon te schilderen.



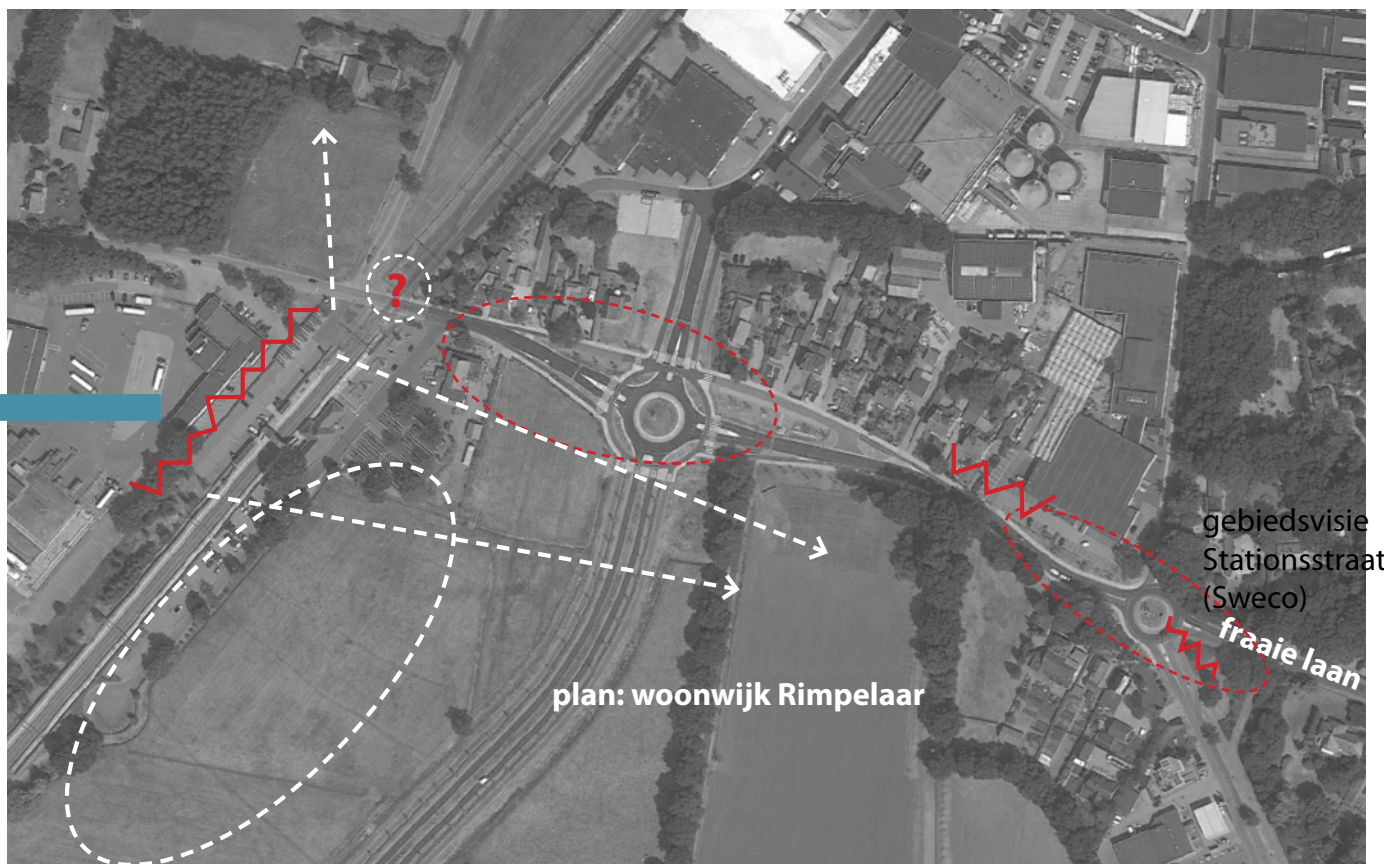
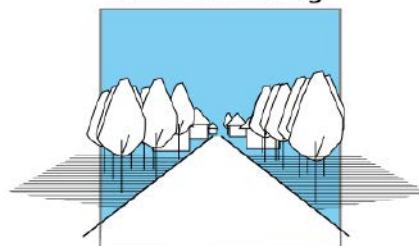
Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel



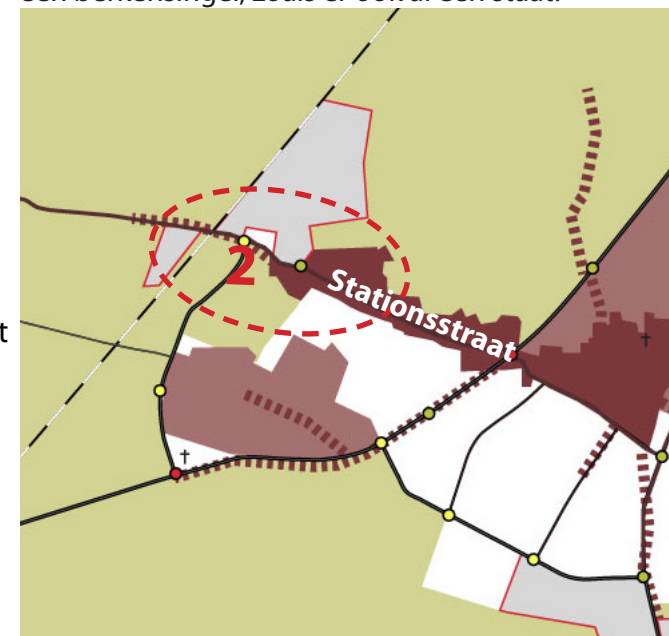
functionele markering



sfeerverandering



Als treinreiziger kom je aan in het landelijk gebied buiten Putten. Het is niet direct duidelijk waar het centrum is of waar de Veluwe is. We stellen voor om dit te verduidelijken met een bord (dat nu opmerkelijk genoeg ontbreekt) en met een herkenbare wandelroute. Hiervoor willen we vele fruitbomen aanplanten: 50x sierkers (3 verschillende varianten) ter (feestelijke, karakteristieke) begeleiding van de route. De route is nu niet herkenbaar en niet uitnodigend. We stellen voor de route geheel van gebakken klinkers te maken. Daarbij is er aan deze route plek voor verschillende diverse solitaire bomen van de eerste grootte. Het bedrijventerrein dat direct vanaf het perron zichtbaar is, kan worden afgeschermd met een berkensingel, zoals er ook al één staat!



Links de huidige situatie en op de linkerpagina een plankaart met het voorstel



Het huidige stationsgebied is nieuw ingericht, maar oogt wat kaal. De sierkersen wijzen de weg naar het centrum (samen met een nieuw bord, zie de ANWB mast rechtsachter in het voorstel).



Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



Komend vanaf het station is de huidige weg vrij anoniem voor een wandelaar. Met een paar eenvoudige ingrepen (sierkersen, gebakken klinkers) wordt de route naar het centrum herkenbaar en aangenamer.



Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



De huidige kortsluiting voor vrachtverkeer lijkt overbodig danwel niet echt noodzakelijk. De groeninrichting is wat nietszeggend. Hiervoor in de plaats is er volop ruimte voor sierkersen en kruidenrijk grasland. Zo wordt het een herkenbare plek.

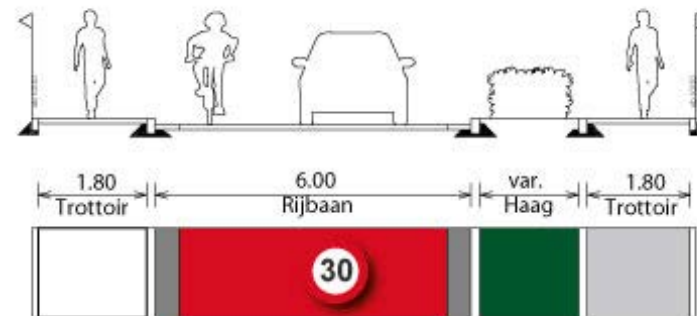


Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.

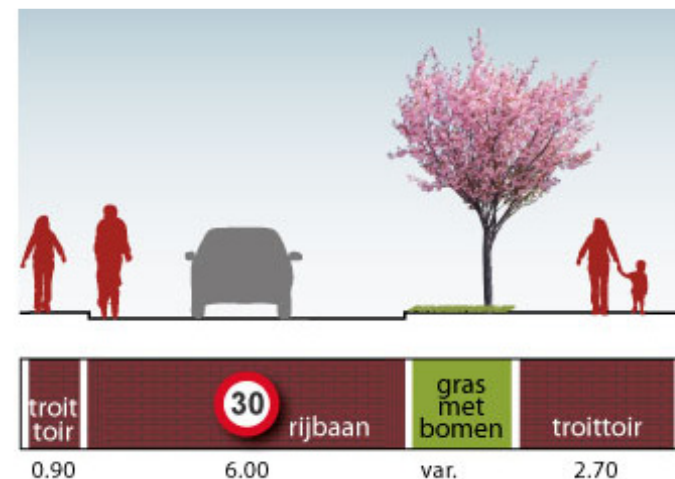




Onlangs heeft Sweco een gebiedsvisie opgesteld waar een deel van de route station-centrum onderdeel van is. We stellen voor (zie profielen) om binnen deze nieuwe profielen wat kleine wijzingen aan te brengen t.b.v. de herkenbaarheid en om de weg een meer dorps- en minder verkeerskarakter te geven.



Profiel uit Gebiedsvisie Stationsstraat (Sweco, iov gemeente Putten, november 2019).

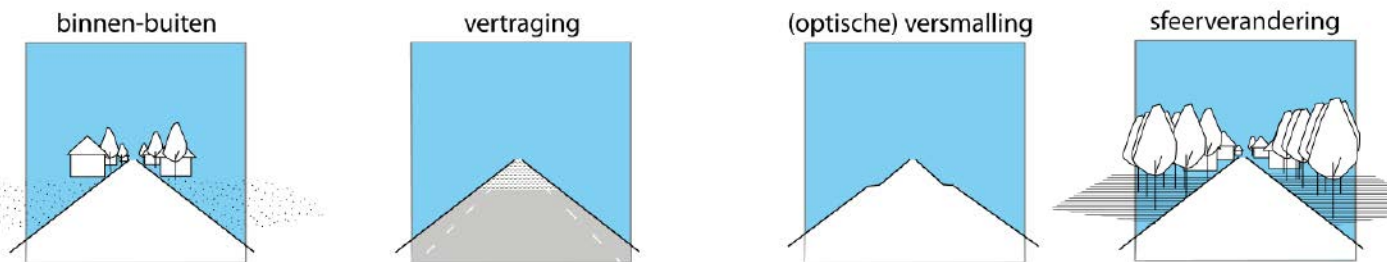


Profiel met uitwerkingsvoorstel op basis van gebiedsvisie

Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.

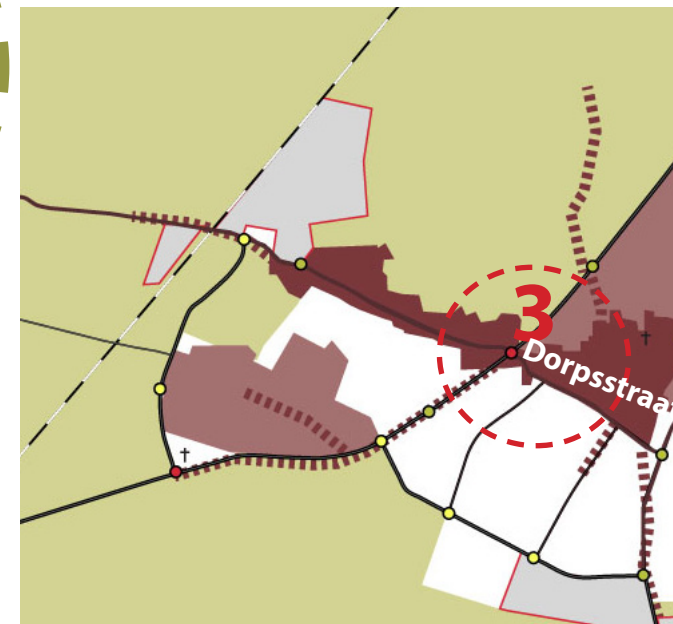
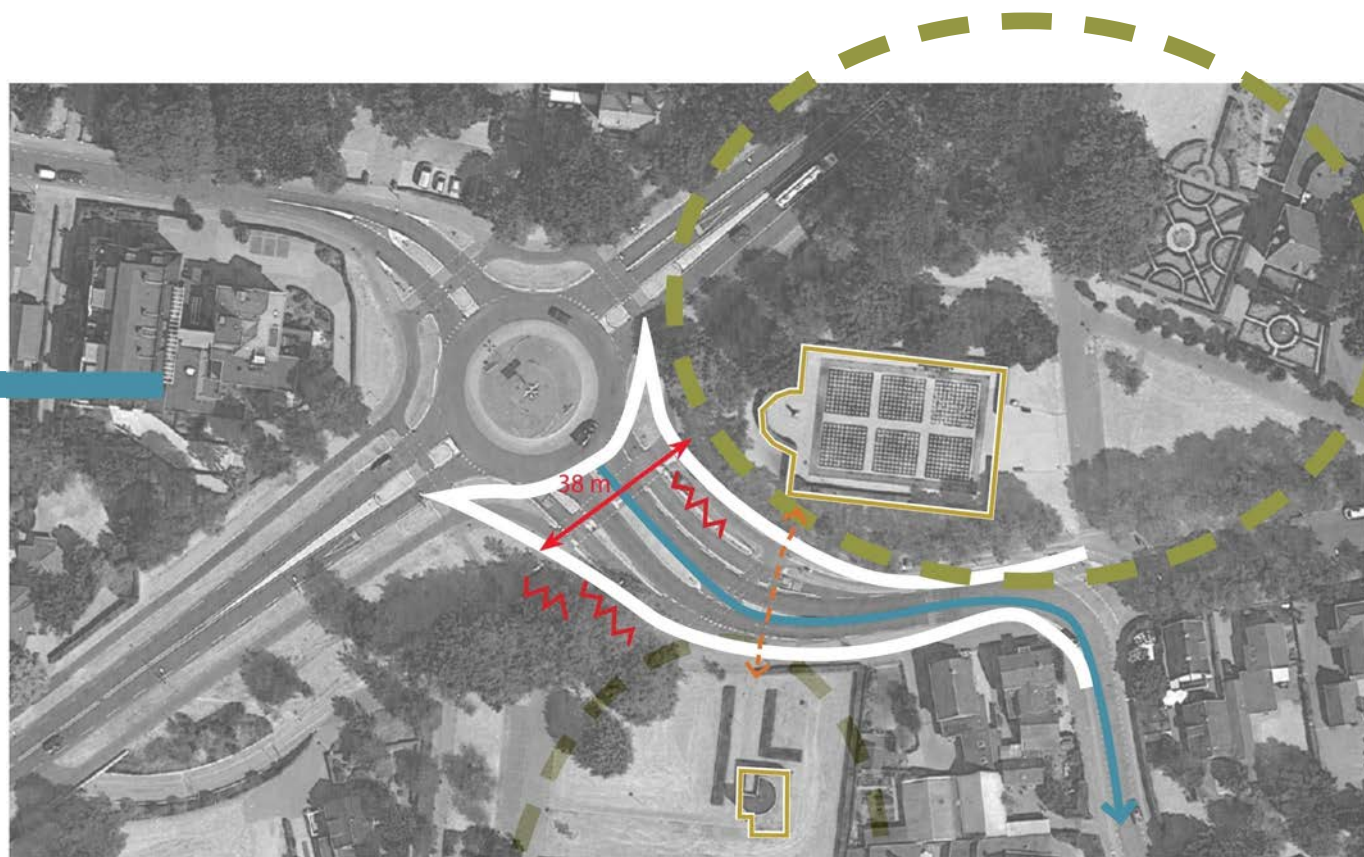


3. VANAF STATIONSTRAAT BINNENKOMST PUTTEN



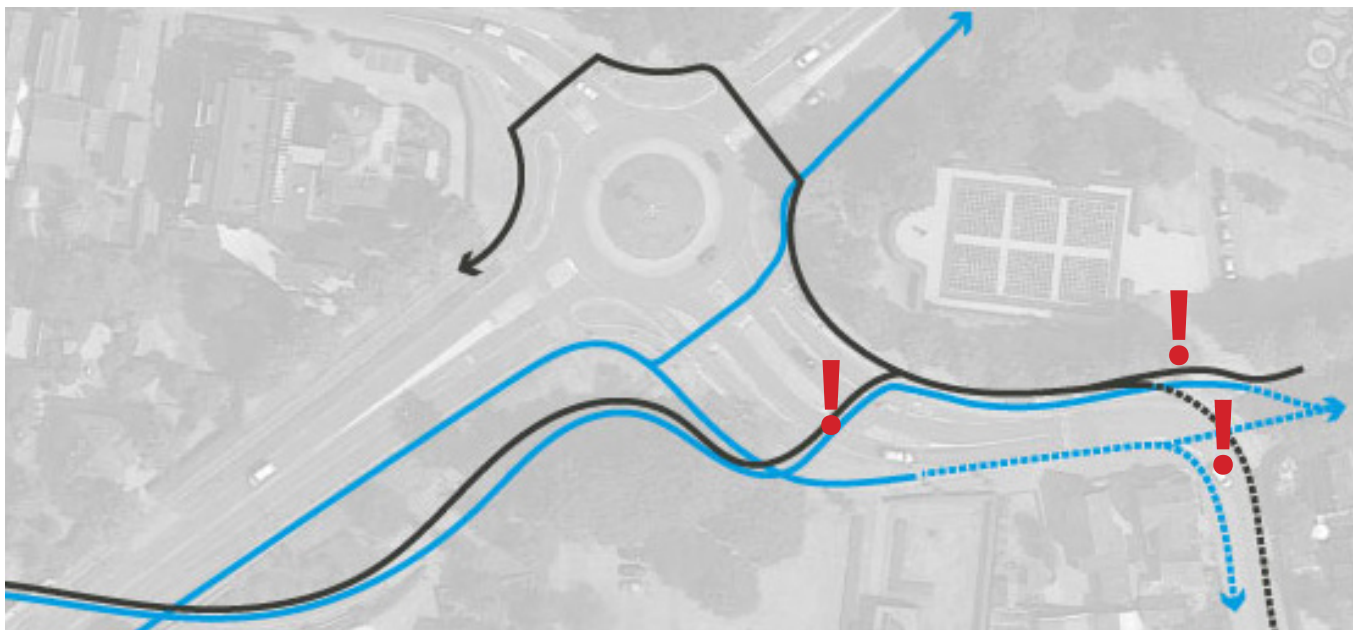
Dit is **de** entree van Putten. Een prachtige betekenisvolle locatie met het monument Vrouw van Putten én de gedachtenisruimte oktober '44. In de huidige situatie is het verkeer (o.a. veel asfalt, busbaan en bushaltes) nogal dominant aanwezig. Daarmee oogt het vooral als verkeersruimte en geen dorps-, gastvrije ruimte. Wij stellen voor om het groen areaal flink uit te breiden, extra bomen en bollen (Blue bells) doen de rest! We willen zo de beide betekenisvolle groenruimtes aan weerszijden van de Dorpsstraat aanhelen. Ook middenbermen doen mee.

Op deze plek komt een van de vier eerder ontworpen 'handen' te staan. Gecombineerd met grote bomen in de volle grond.



Boven de huidige situatie met een brede weg die twee groenruimtes als het ware splitst. Op de linkerpagina een plankaart van het voorstel. Resultaat: een waardige dorpsentree door een grote aaneengesloten groene ruimte. De auto te gast in plaats van dominant.

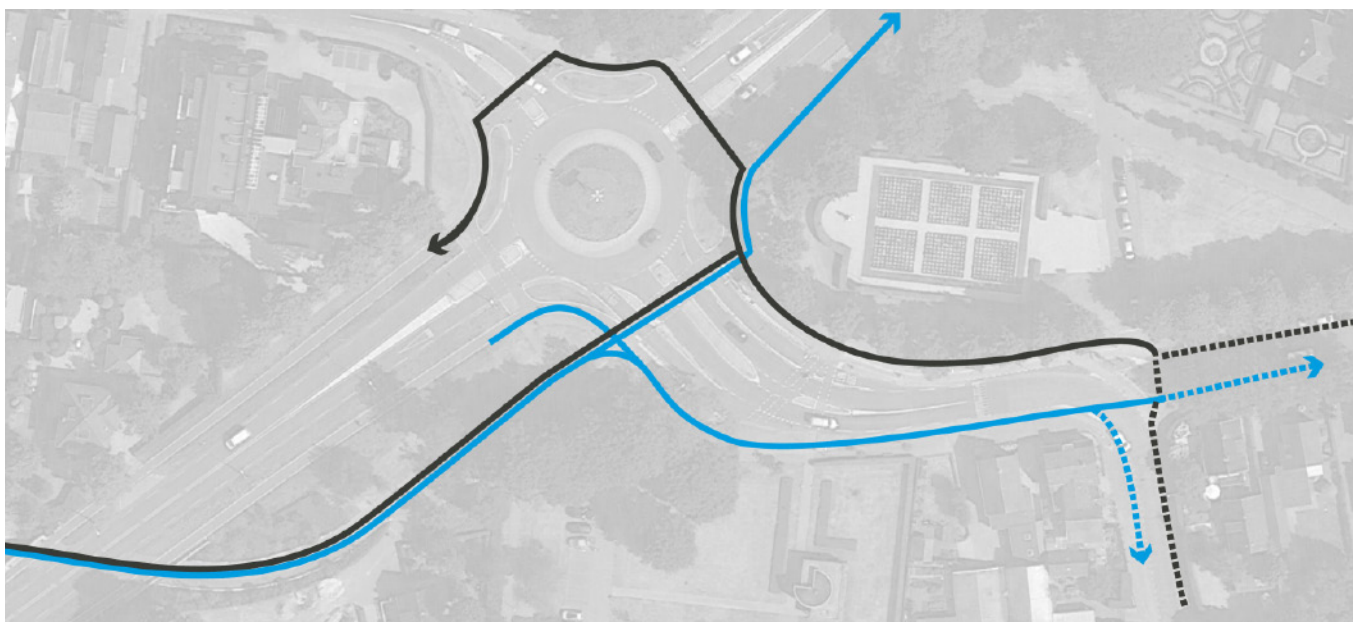




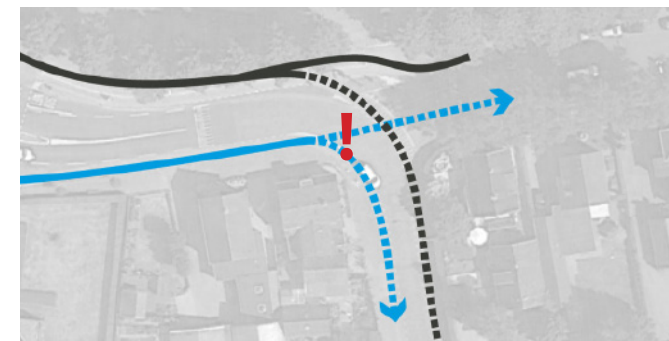
We willen graag de verkeerskundige situatie voor de fiets vereenvoudigen en daarmee verbeteren en de bushalte verplaatsen (zie verderop).

Op de linkerpagina een plankaart van het voorstel met een sterk versmald wegprofiel.

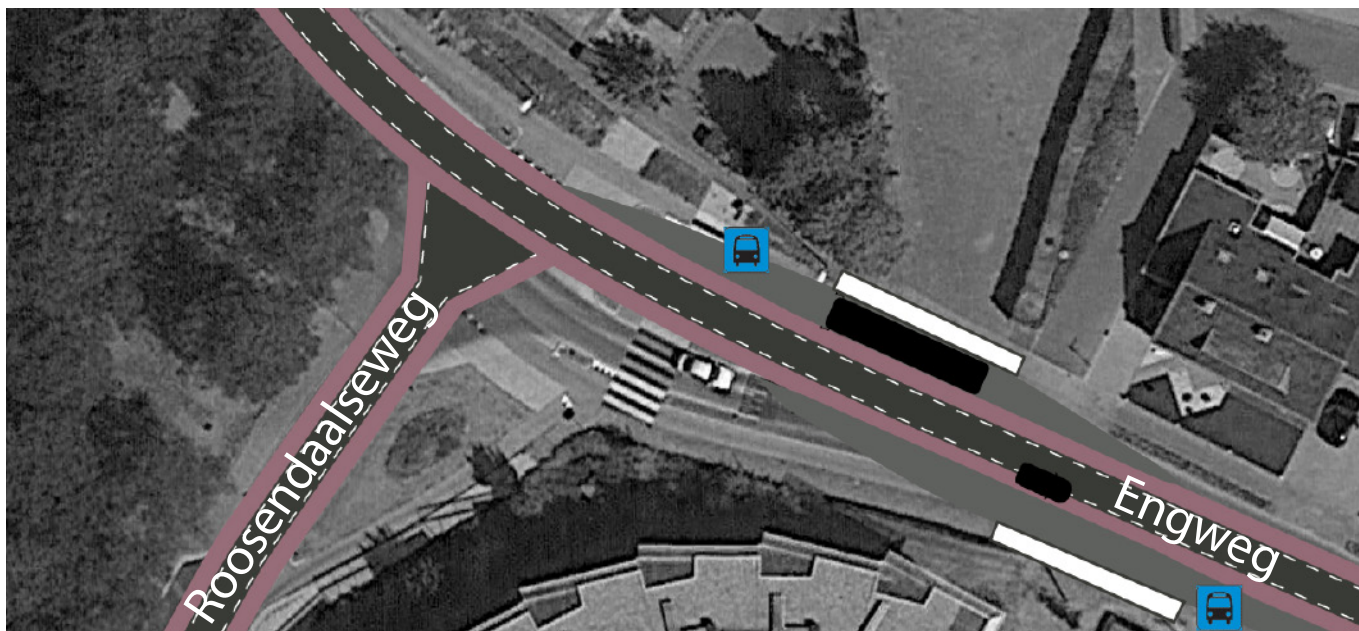
Links: huidige fietspaden en fietsuggestiestroken, de verschillende kleuren duiden de richtingen aan. Zoals zichtbaar is er met name noordelijk van de Dorpsstraat sprake van een wirwar aan fietsroutes. Daar waar het autoverkeer afbuigt naar de Engweg, ontstaat een vervelende situatie met fietsverkeer dat recht door naar het dorp wil en autoverkeer dat rechtsaf wil.



Links: een sterke vereenvoudiging van de huidige situatie. Het fietsverkeer krijgt voorrang (we zitten hier in de dorpskern) ter plekke van de aansluiting met de Engweg. Voor het autoverkeer geldt een T-kruising tussen Dorpsstraat en Engweg. Het alternatief gaat uit van het huidige doorgaande karakter van de weg voor autoverkeer en valt minder goed uit voor fietsers (zie hieronder).





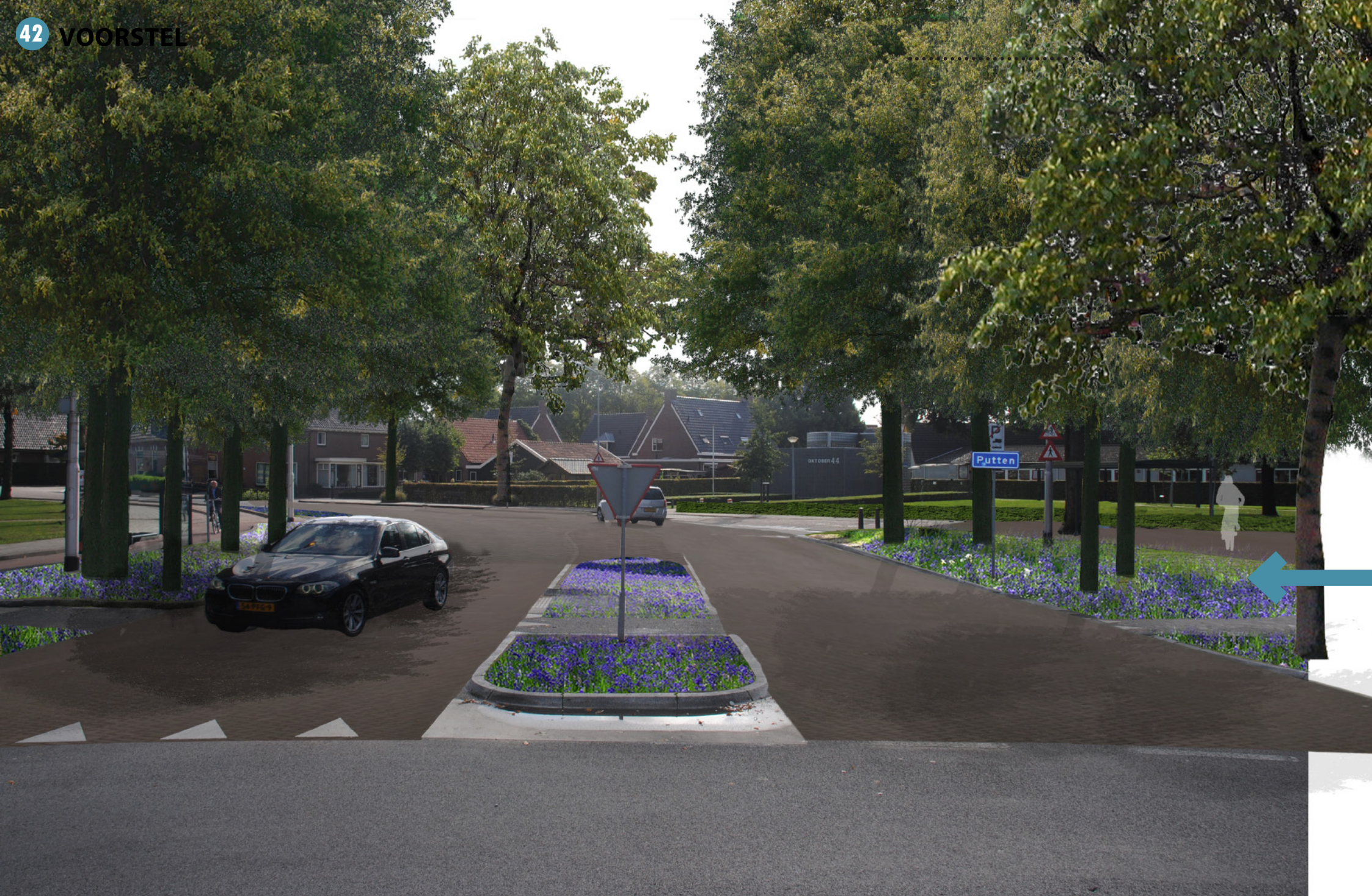


De bushalte is hier samen met de vrijliggende busbaan nogal dominant aanwezig, wat de groenruimtes als het ware splijt. We stellen voor om de bushalte naar een locatie circa 160m verderop aan de Engweg te verplaatsen. Hier is voldoende ruimte beschikbaar.

Een van de bestaande kunstwerken komt hier goed tot haar recht als visitekaartje in het groen.



Links de huidige situatie, linksboven een suggestie voor de te verplaatsen bushalte en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



Idem: bomen, bluebells en gras maken dat verkeer en groen meer in evenwicht komen. Wat hier ook wijzigt: asfalt wordt vervangen door klinkers. Dat leidt automatisch tot snelheidsvermindering/vertraging. Zo wordt het centrum als het ware groter en rijdt je vanaf de rotonde direct het dorp in.

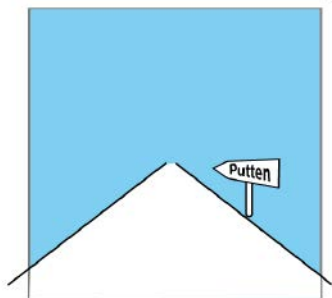


Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.

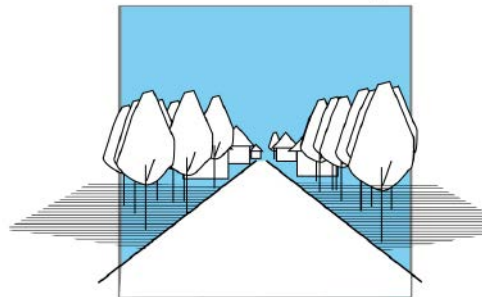


4. VANAF NIJKERK BINNENKOMST PUTTEN

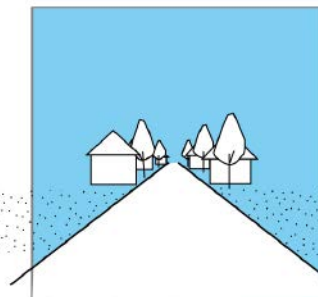
functionele markering



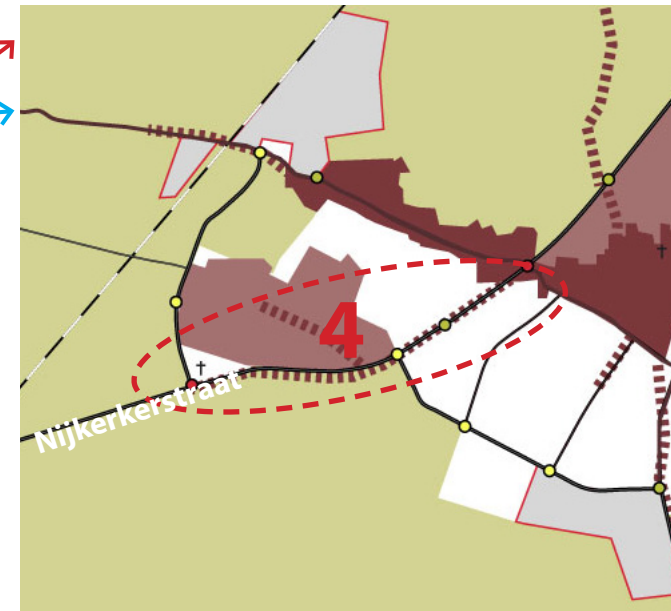
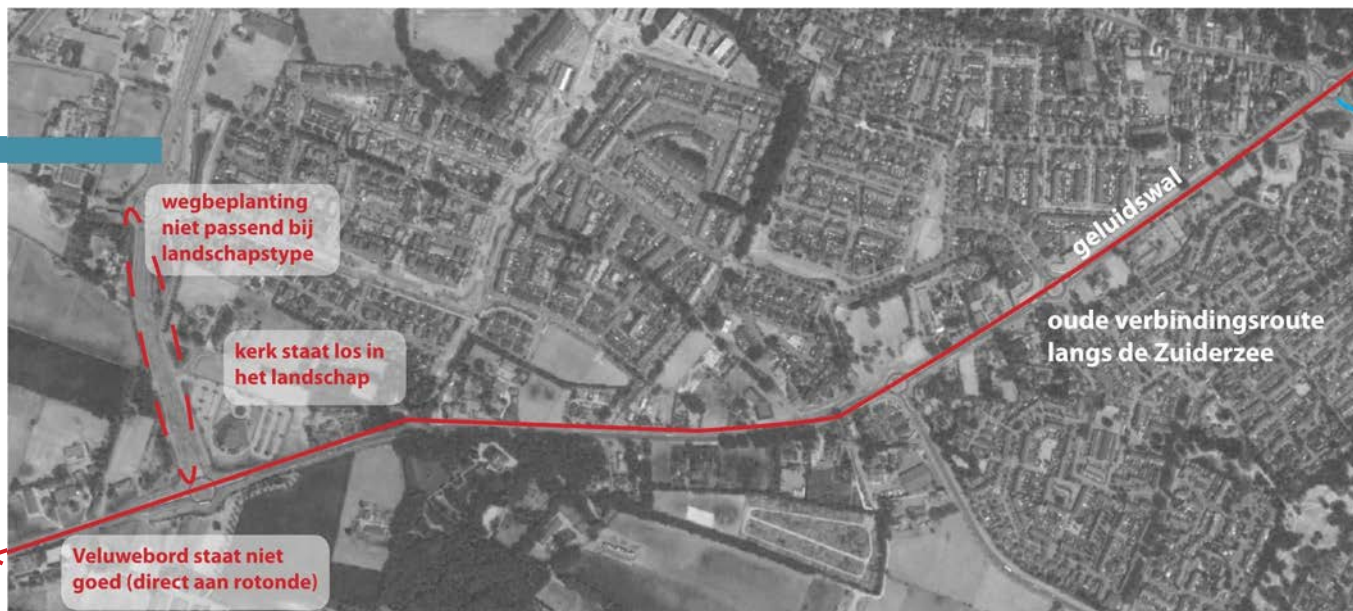
sfeerverandering



binnen-buiten

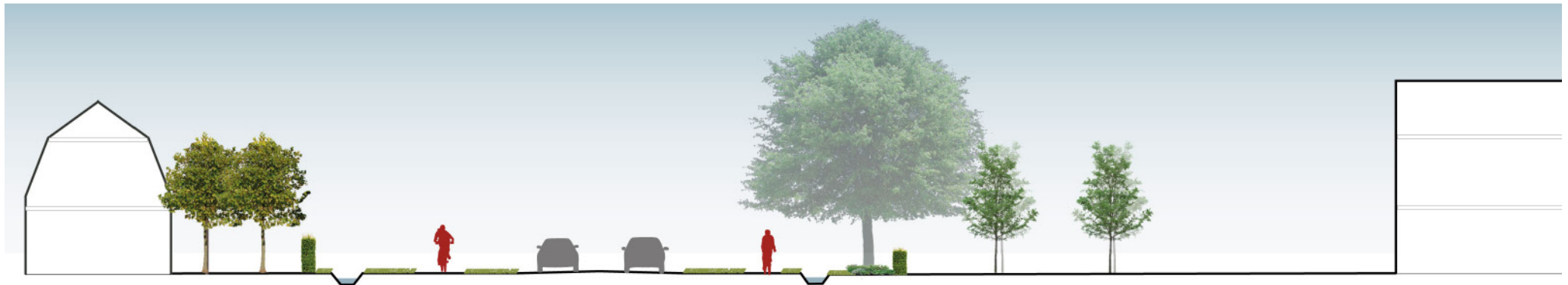
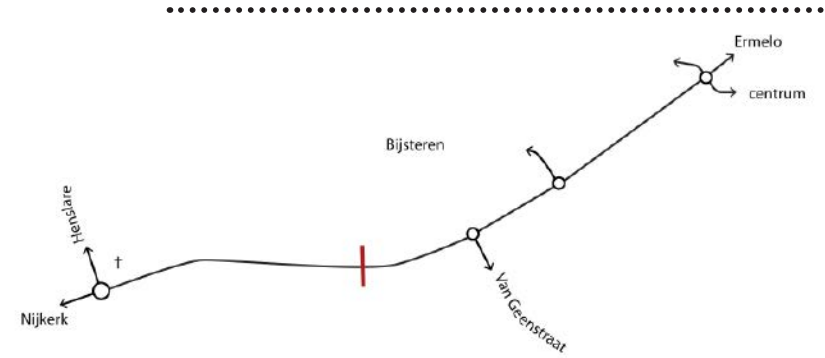


De Nijkerkerstraat (N789, Provinciale weg) ligt vrij autonoom in het dorp. Ze scheert als het ware het dorp voorbij, er zijn weinig raakvlakken tussen die twee. Enkele woonwijken die er aan grenzen liggen met hun rug naar de weg gekeerd (en met geluidswallen) waardoor de weg vooral een verkeersruimte blijft en niet een weg waar aan gewoond en gewerkt wordt. We stellen voor om bij de verschillende afslagen (naar de dorpskern, naar de woonwijken) clusters van bomen en hagen te planten, ter markering ervan, ter onderbreking van de doorgaande weg en om ergens 'binnen' te rijden (onder boomkruinen door). De berm en worden ter hoogte van de bebouwde kom voorzien van bloemrijk grasland, zodat er een verschil is tussen de weg binnen en buiten het dorp.

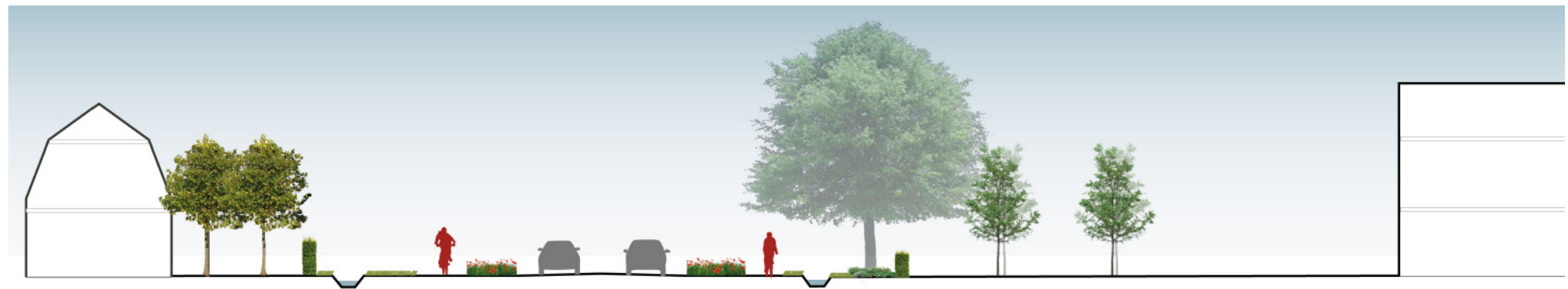
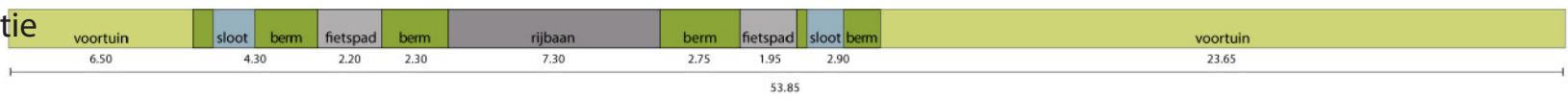


Links de huidige situatie en op de linkerpagina een plankaart van het voorstel.

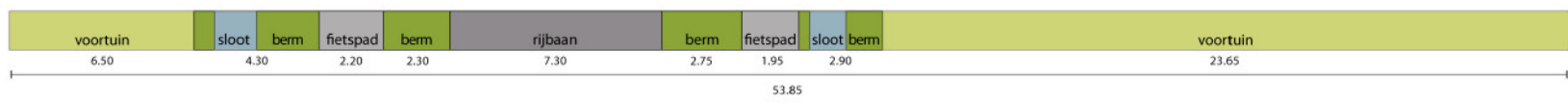
Profielen Nijkerkerstart thv nr 20-29a



huidige situatie



voorstel





De weginrichting zelf kan flink verbeteren met oa groen middenbermen, hagen en kruidenrijke bermen. Voor kruidenrijke (midden-) bermen is bijvoorbeeld de Cruydthoek een aanrader: www.cruydthoek.nl

Bomen naast provinciale wegen is tegenwoordig een gevoelig item in verband met verkeersongelukken met frontale botsingen tegen bomen. Door het plaatsen van (houten) geleiderails is dit echter wel verkeersveilig te maken. In het geval van de Nijkerkerstraat gaat het dan om korte railstukken ter plekke van de bomenclusters en niet langs de gehele weg.



De voordelen van het realiseren van groene middenbermen ten opzichte van verharde bermen zijn talrijk. Het beeld oogt veel prettiger, het is veel beter voor de ondergrond, waterberging en biodiversiteit etc etc. Als nadeel wordt het beheer meestal genoemd. Dit hoeft toch niet veel te kosten en het kan zonder veel grote inspanningen: wat volstaat is bijvoorbeeld een trekker met maaiarm waarachter een auto met waarschuwingsbord. Die rijdt dan met ca. 10km per uur over de rijweg en is vrij snel klaar. Dit hoeft maar 1 of twee keer per jaar te gebeuren. In CROW publicatie 96b staan hierover de wettelijke en praktische richtlijnen beschreven.

NB. bovenstaande geldt ook voor de andere wegen waar we dit voorstellen.

Links referentiebeelden van kruidenrijke wegberm, linksboven van een houten geleiderail aan een N-Weg en rechtsboven een kruidenrijke middenberm. Op de linkerpagina profielen (bestaan en voorstel).



De nieuwe kerk aan de Nijkerkerstraat vormt een herkenningspunt aan de weg. Het gebouw staat er nu echter wat verloren bij, het sluit niet aan op andere bebouwing en heeft vooral een groot parkeerterrein om zich heen. Door hier een flink aantal eerste grootte bomen om heen te planten wordt de kerk als het ware opgenomen (of anders gezegd ruimtelijk verankerd) in het landschap.



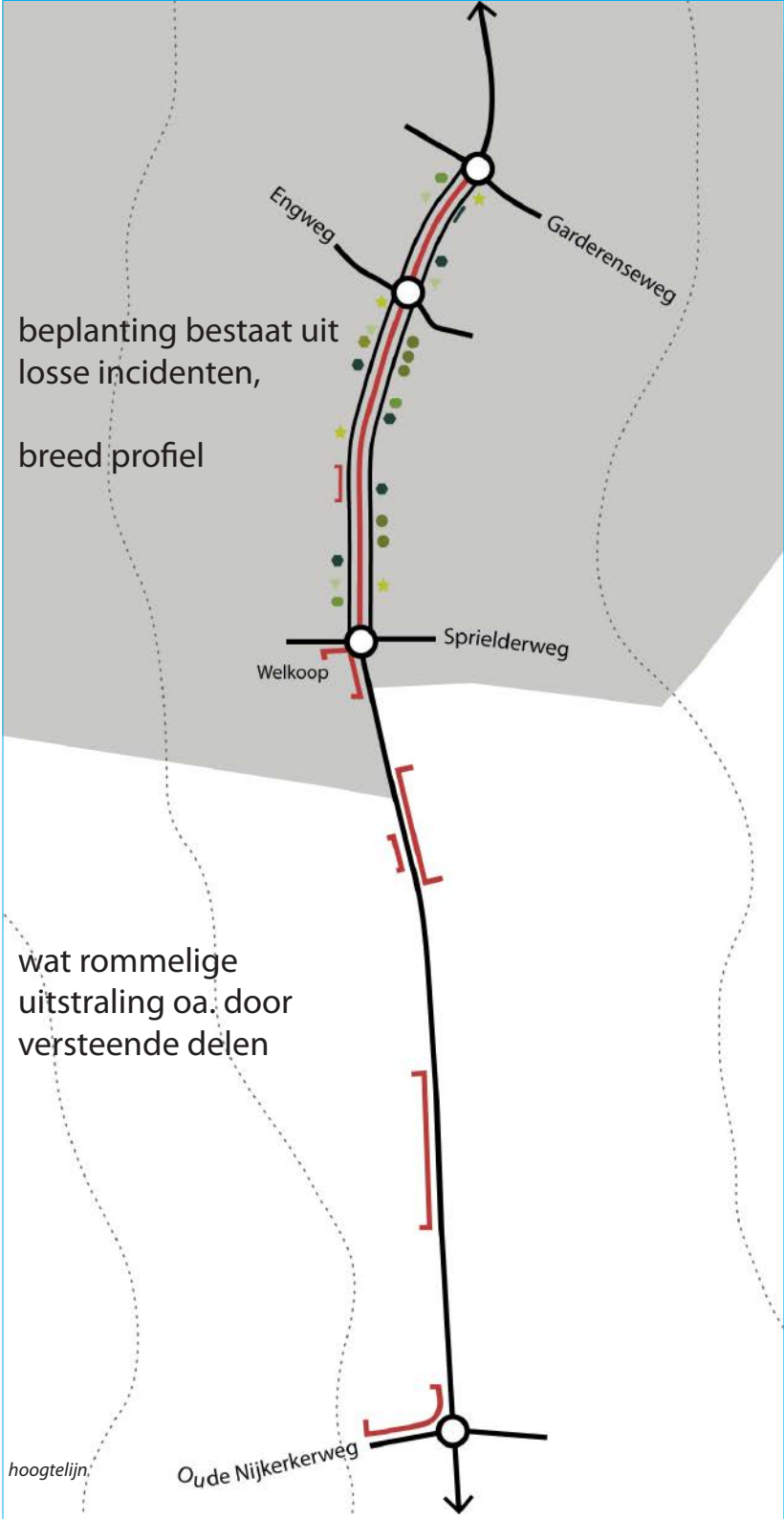
Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



Aanpassingen aan de weginrichting ter plekke van de wijkentree (Arendstraat). In de huidige situatie is het een doorgaande straat met een rotonde. In het voorstel wordt de wijkentree verbijzonderd met hagen en bomen. De geluidswal wordt enigzins gemaskeerd en biodivers gemaakt door hier heesters op te planten. Als totaal wordt de huidige wat kale en anonieme sfeer vervangen door een markant moment op weg naar huis of op de doorgang door het dorp.



Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



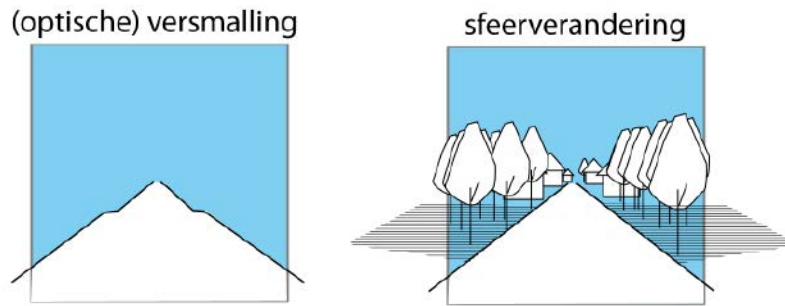
eenheid in bepanting:
berken en kruidenrijke grasbermen

nb bomen naast een rijweg kunnen evt. voorzien worden van een houten geleiderail ivm. veiligheid voor automobilisten.

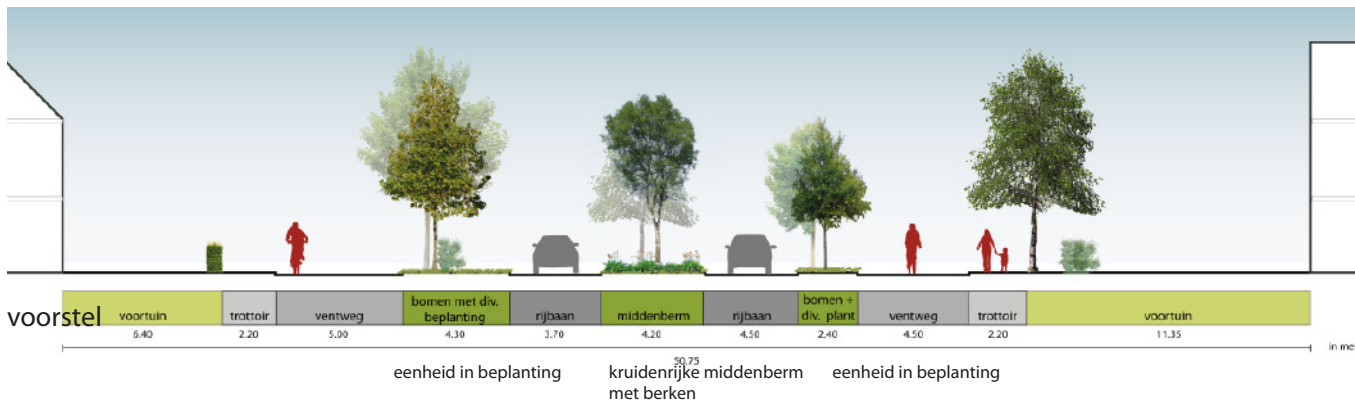
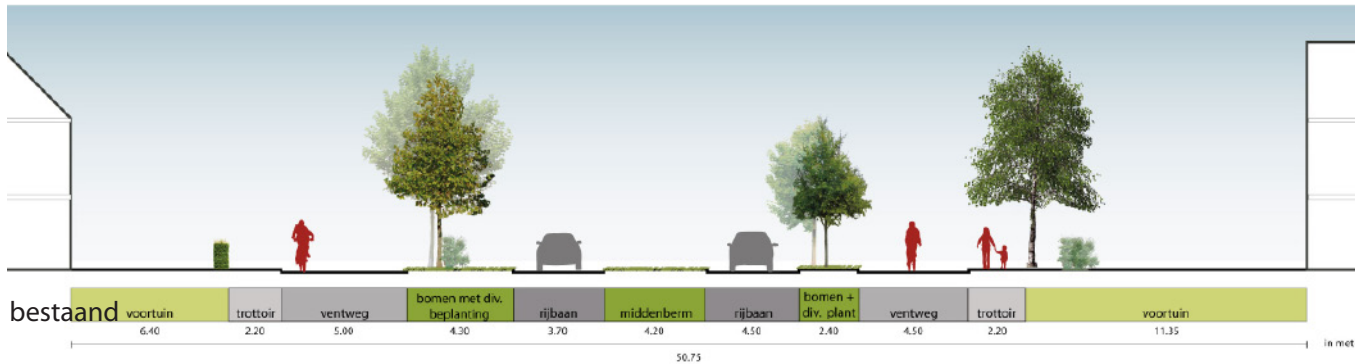
extra bomen + haag begeleidt langzaamverkeersroute vanuit recreatieparken

binnenkomst: wijziging profiel en kunstwerk





Profiel Voorthuizerstraat, thv 47-94



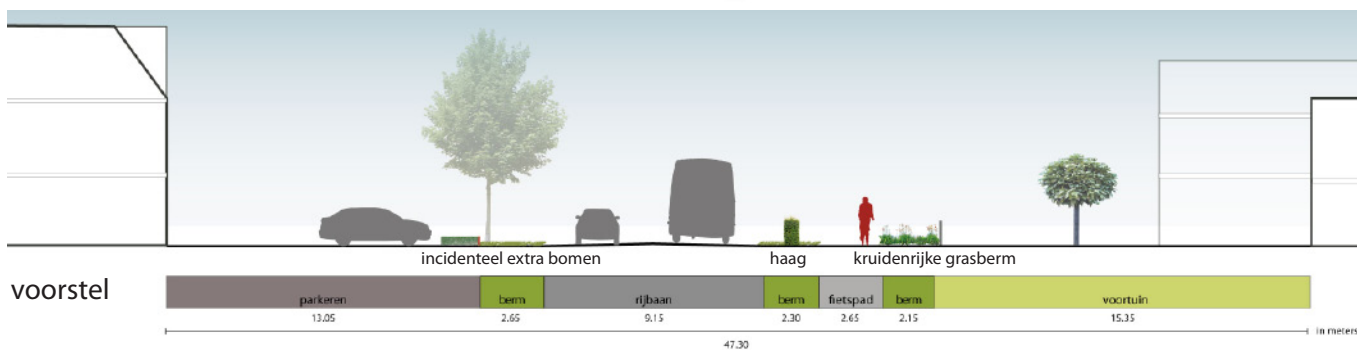
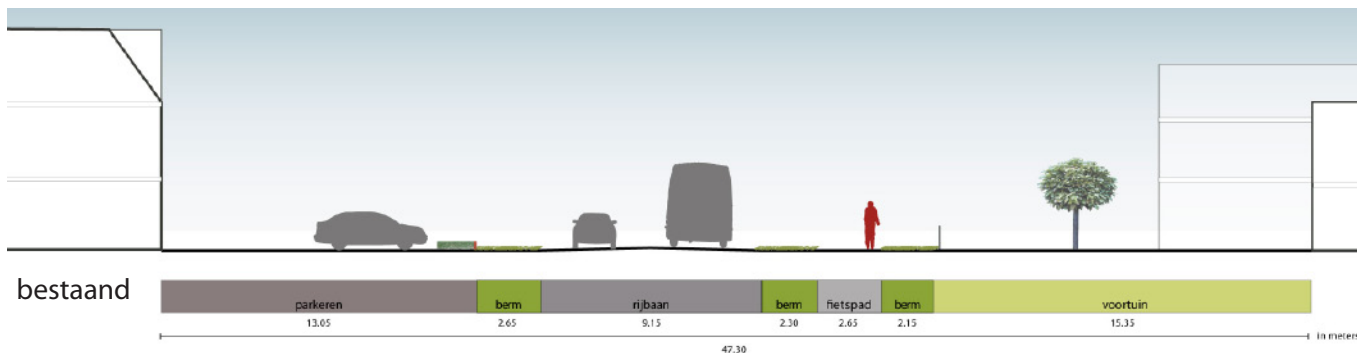
De Voorthuizerstraat is redelijk vergelijkbaar met de Nijkerkerstraat: het is een vrij autonoom doorgaande weg die vooral langs het dorp gaat. Ter hoogte van het oude centrum verandert het echter en wordt het een dorps straat. De weg kent (vanuit het zuiden komend) enkele verschillende karakters. Ter hoogte van de Sprielderweg is er een middenberm en wordt de weg begeleid door woningen (veelal aan een ventweg). In het zuiden is de omgeving landelijker maar ook rommeliger (veel bedrijven), in het noorden (ten noorden van de Engweg wordt het een dorps straat met diverse bebouwing. Op de plankaart staan diverse maatregelen ter verbetering van de wegen. Ook de langzaam verkeersroute vanuit de recreatieparken kan beter.



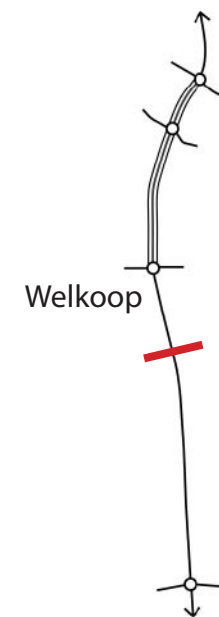
Linkerpagina de huidige situatie en rechts ernaast een plankaart van het voorstel. Links profielen.



Profiel Voorthuizerstraat, thv 71-148



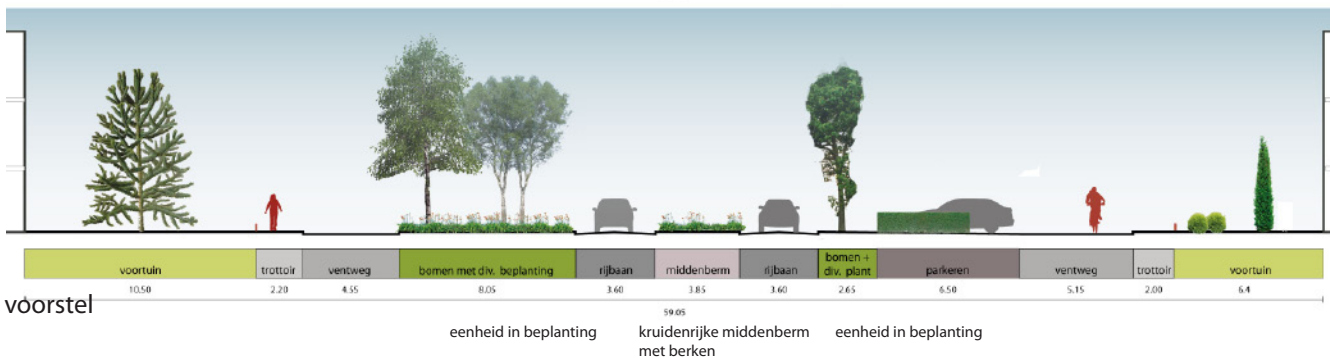
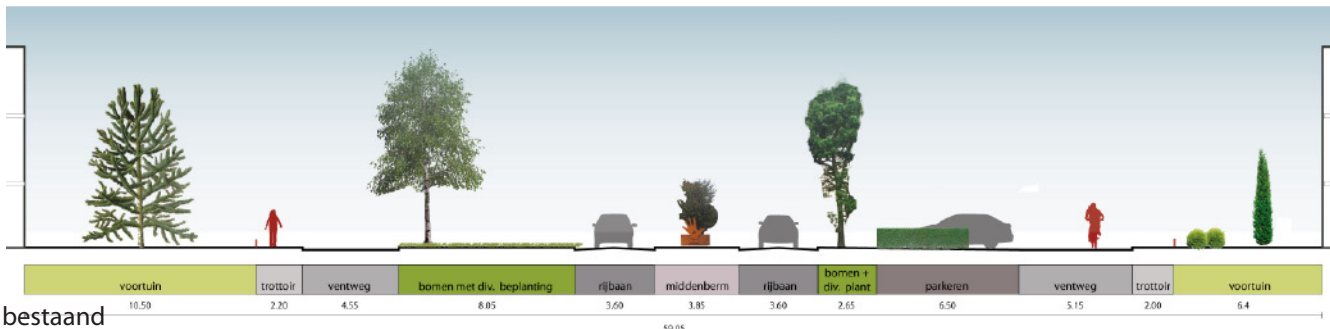
Ten noorden van de Sprielderweg geeft de Voorthuizerstraat een wat rommelige indruk. We stellen voor om op plekken (met name waar nu grote bedrijven staan) enkele clusters met bomen (berken) te planten. Let wel geen rij maar incidenteel een cluster van 5 a 10 bomen. Daarnaast stellen we voor om het fietspad te vervangen door een fiets/wandelroute. Van rood asfalt naar grijs asfalt en een ander verkeersregime (geen fietspadborden). Dan wordt het een gemengde strook voor fietsen en wandelen. Gecombineerd met een lange haag (veldesdoorn, meidoorn) verbeterd dit de verbinding tussen dorpskern en recreatieparken en het beeld van de weg wordt er beter van.



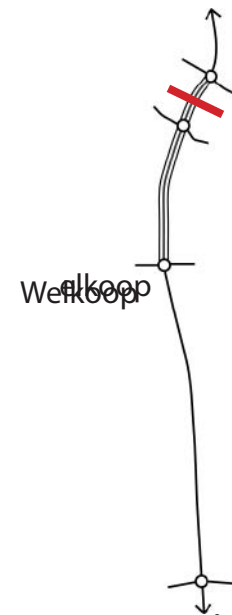
Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



Profiel Voorthuizerstraat, thv nr 28- Van Damstraat 49



Ten noorden van de Engweg heeft het profiel een brede verharde middenberm en veelal a-typische kleinschalige wegbeplanting. Hier zijn grote bomen, kruidrijke middenbermen en wegbermen een flinke verbetering. In de huidige situatie zijn er vier kunstwerken met struiken in bakken op de middenberm gezet. We stellen voor om deze hier te verplaatsen en individueel bij andere entrees te plaatsen als markeringen van de entrees, gecombineerd met bomen in volle grond. Adel verplicht: bij een bomendorp horen stevige bomen in volle grond! Met volop ondergrondse groeimogelijkheden!



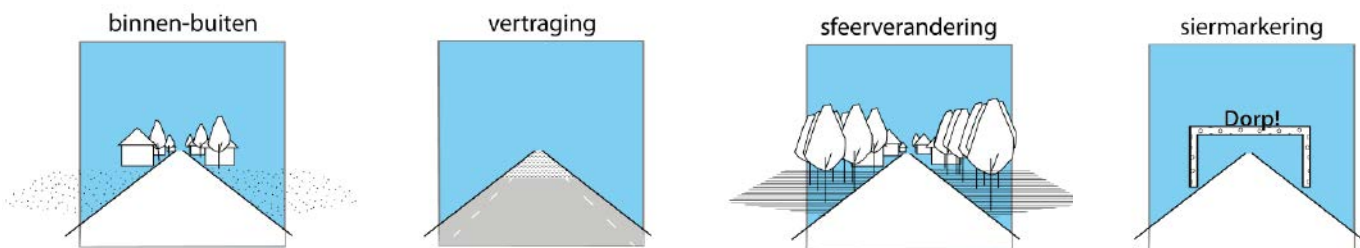
Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



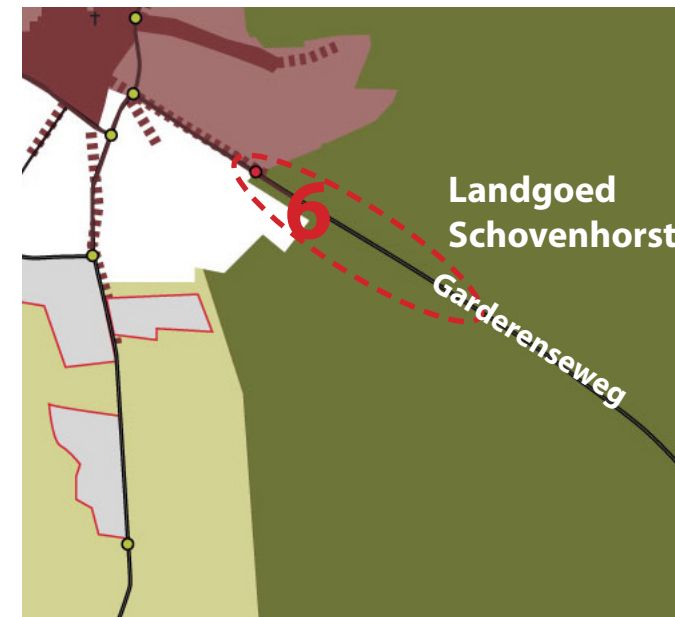
De oude inrichting, waarin de bomen (nog zichtbaar links in het trottoir) al gekapt zijn. Het mengen van verkeer, de rustige ingetogen materialen (oa de lichtmasten vallen niet op) maken dat het geheel dorps oogt. De paar solitaire bomen hebben een enorme positieve impact op het totaalbeeld.



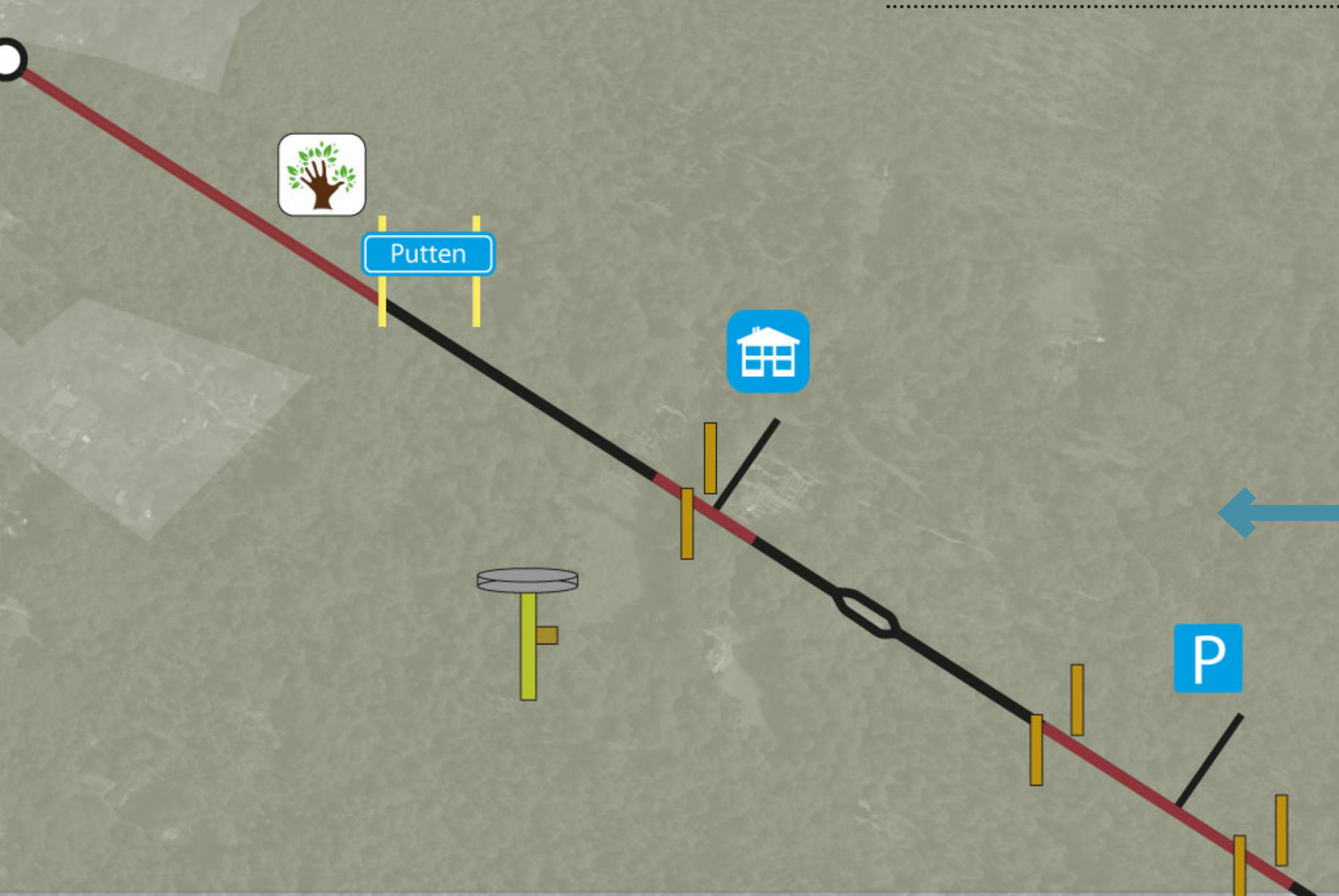
Het contrast met de vlakbij gelegen bossen is enorm. De voorheen dorps straat is een verkeersruimte geworden: opvallende asfaltkleuren, witte markeringen, hoge opvallende lichtmasten, kleine exotische bomen, brede verharde middenbermen.



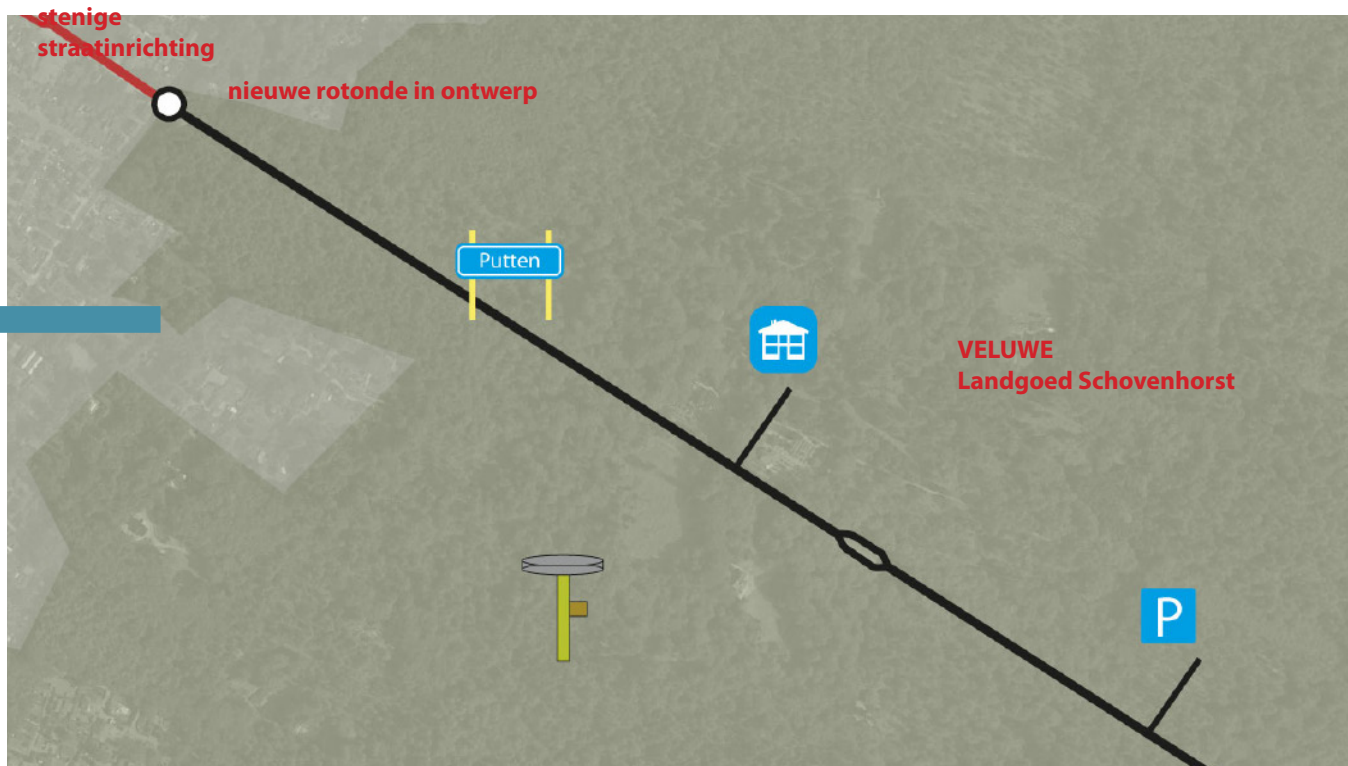
De Garderenseweg kent een enorm omslagpunt ter hoogte van de rotonde (Galcariaweg) van Veluwebossen naar stenige straat. Twintig meter voorbij de rotonde is het Veluwegevoel weg. Terwijl het juist een kenmerk is van een dorp dat landschap ver doordringt in de kern. De recente herinrichting van de Garderenseweg oostelijk van de rotonde is stenig, met verharde middenbermen, veel opvallende kleuren, kleine bomen en hoge masten. Het heeft daarmee in de openbare ruimte geen dorpse kenmerken meer. Daarnaast speelt dat het landgoed Schovenhorst (en haar parkeerterrein), gelegen aan weerszijden van de Garderenseweg, zich nauwelijks hieraan manifesteert. Buiten de bebouwde kom is de Garderenseweg overigens een Provinciale weg.



Je waant je hier midden op de Veluwe, het 50km bord staat er maar er als aankondiging van het dorp, maar er is geen enkele aanleiding tot vaart minderen.



We stellen voor om een meer geleidelijke overgang naar de dorpsrand te maken door gebruik te maken van enkele vlakken met klinkers op de rijweg en door eiken staanders die het landgoed zelf ook gebruikt aan de weg te plaatsen bij entrees.



Links de bestaande situatie, linkerpagina plankaart met het voorstel. Boven de eiken staanders van het landgoed.



Het parkeerterrein van het landgoed wordt vooralsnog nauwelijks geduid aan de Garderenseweg. Door hier klinkers toe te passen (vertraging) en enkele standers wordt het een herkenbaar moment, dat bovendien de nabijheid van het dorp aankondigt.



Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



entreeborden bosbad

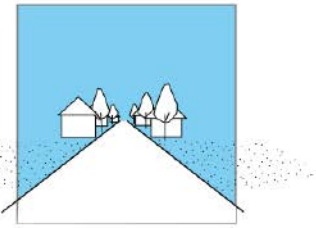
Bosbad



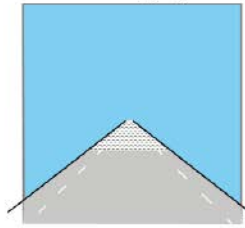
plaatsing cortenstalen kunstwerk,
vergroening entree, met name door
verplaatsen bushaltes

7. VANUIT ERMELO RICHTING CENTRUM PUTTEN

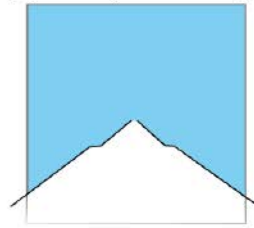
binnen-buiten



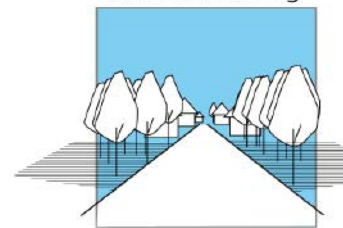
vertraging



(optische) versmalling



sfeerverandering



De Oude Rijksweg is een doorgaande weg die vooral het dorp voorbij raast. De afslag naar de Harderwijksestraat is een potentiële dorpsentree. Echter is het nu vooral een 'verkeersplein', het nodigt niet (meer) uit om linksaf (het dorp in) te slaan. Mocht het mogelijk zijn om de bushaltes weer terug te plaatsen naar de Harderwijkerstraat ontstaat er ruimte voor vergroening van de busbaan en middenbermen. Daarin kan het stalen kunstwerk als blikvanger de automobilist en fietser wellicht verleiden tot het linksaf slaan richting het dorpscentrum.



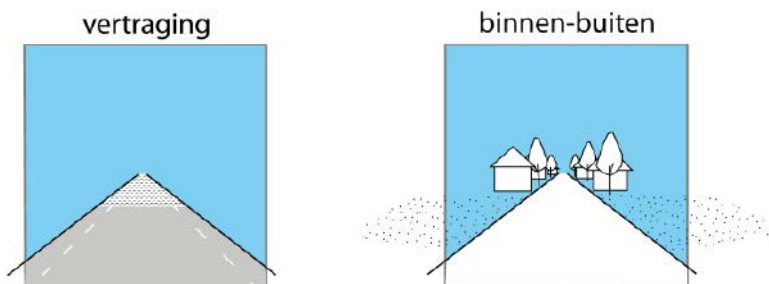
Links de huidige situatie en op de linkerpagina een schematische plankaart van het voorstel.





Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.





Het huidige dorpscentrum is toch vooral het oude centrum. Dat heeft uiteraard te maken met de historische gelaagdheid die hier voelbaar is, met de grote variatie aan gebouwen uit verschillende tijden, uit de menging van functies wonen, werken, winkelen door elkaar heen. Het heeft ook te maken met de buitenruimte inrichting. Ga maar na: daar waar gebakken klinkers op de rijweg liggen kom je gevoelsmatig het dorpscentrum binnenrijden. Asfalt heeft als verborgen boodschap: doorrijden, stromen. Klinkers nodigen uit tot vertraging, tot verblijven.



Boven de huidige situatie met in rood gemarkeerd waar zich het huidige dorpscentrum (gevoelsmatig en historisch) bevindt en de doorgaande wegen (zwart) en vele rotondes (groen).



Op de linkerpagina een schematische plankaart van het voorstel tot vergroting van het dorpscentrum.





We stellen voor om het dorpscentrum stapsgewijs uit te breiden verblijfsgebied: de middelen die we hierbij inzetten: (fluister-) klinkers en vele solitaire bomen (eerste grootte).

Grijp elke gelegenheid aan om een zo groot mogelijke boom te planten, niet alleen mooi maar ook goed als hittebuffer. Dit versterkt het groene landschappelijke karakter van Putten maar ook het idee van 'binnen' wat hoort bij een centrum. Een centrum is prettig verdicht, de straatwanden maken er besloten, afgebakende ruimtes. Stevige bomen benadrukken de beslotenheid van een centrum.

Uiteraard kunnen er alleen bomen worden geplant waar de ondergrondse ruimte dit toelaat. We stellen voor ondergrondse ruimte te maken voor beplanting door kabels en leidingen meer te bundelen, verder te reguleren. Dit vereist overigens een flinke inspanning .



Linksboven een tekening met kabels en leidingen in het centrum. De vele leidingen zijn uiteraard noodzakelijk maar ze verhinderen dat er bomen kunnen worden geplant. Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



De Harderwijkerstraat vanuit het noorden, rechts richting centrum. Door het asfalt te vervangen door (fluister) klinkers en met het toevoegen van enkele solitaire bomen kan de straat veel meer een dorps karakter krijgen.



Links de huidige situatie en op de linkerpagina een fotobewerking van het voorstel.



Garderenseweg (2017)

DORPS: oude situatie, eenvoudig



Garderenseweg (2019)

ONDORPS: te stads, landschap afwezig



Harderwijkerstraat noordentree (2017)

DORPS: oude situatie ruim, groen



Harderwijkerstraat noordentree (2019)

ONDORPS: te breed verhard profiel

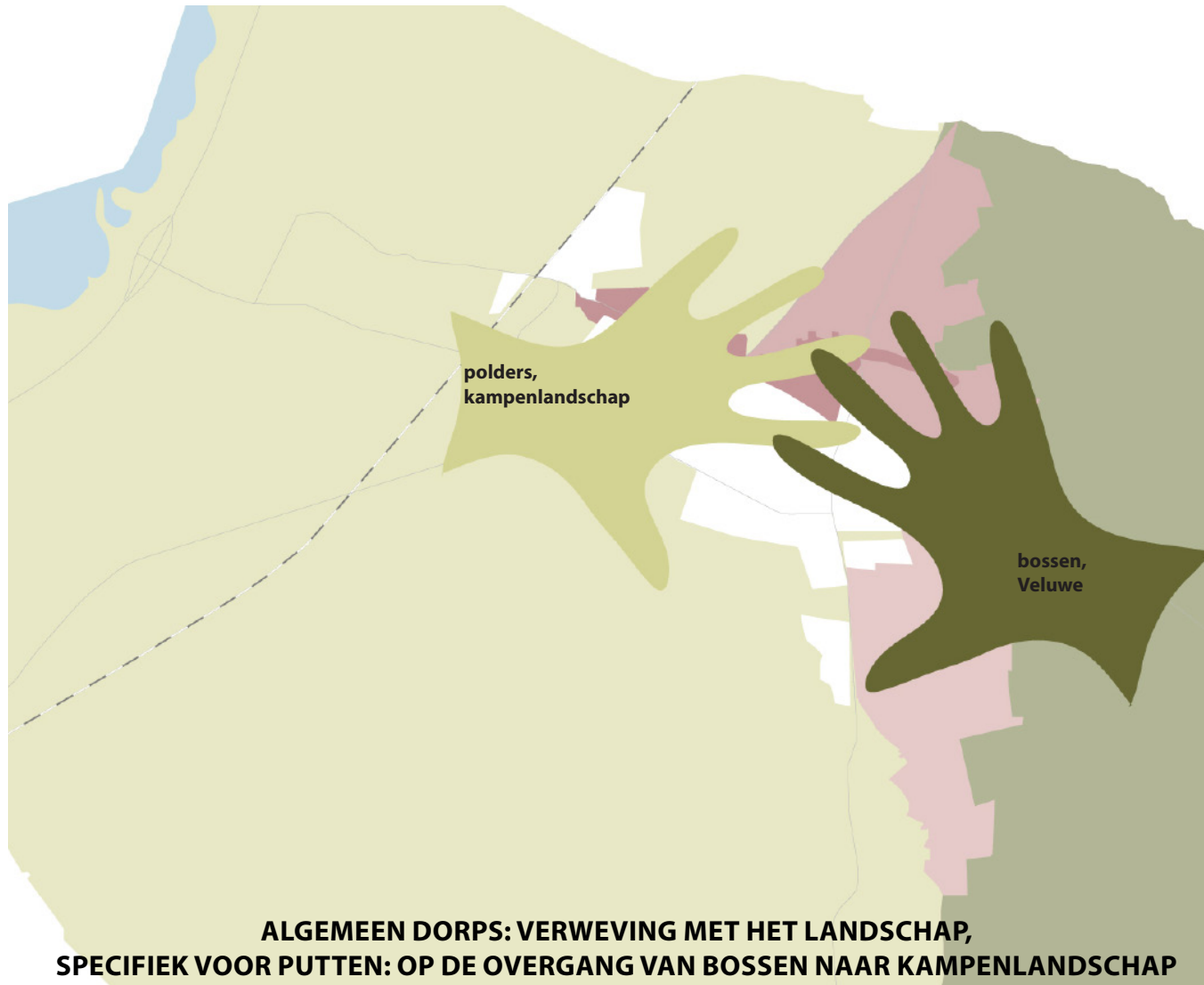


DORPS: neutrale verharding



Garderenseweg (2020)

ONDORPS: schreeuwende verharding: verkeersruimte, geen woonstraat



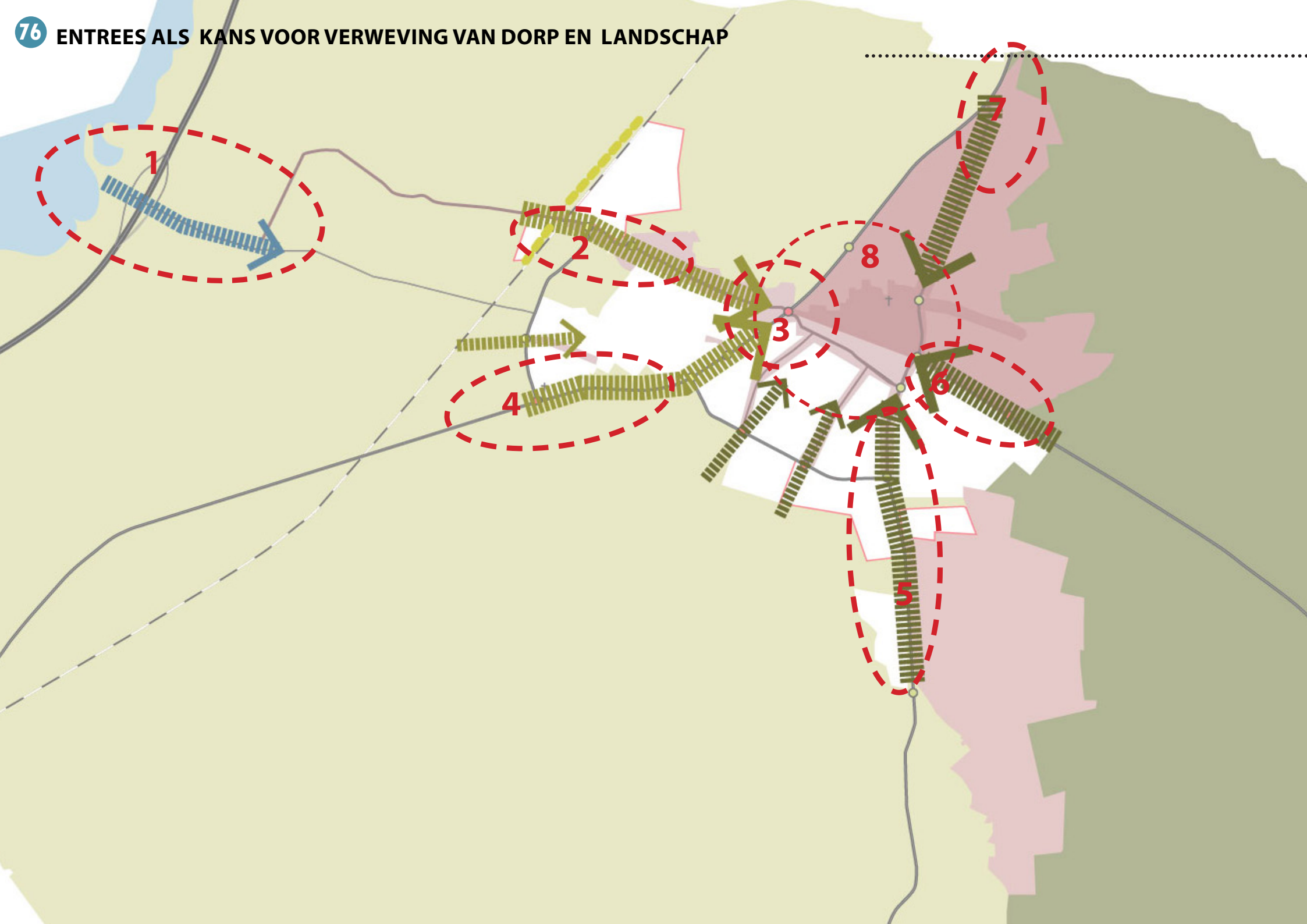
Een dorp is verbonden met haar landschap, met haar ondergrond. Daarin en in haar geschiedenis zitten de specifieke kenmerken en kwaliteiten van een dorp. Dat zou op alle planniveaus moeten terugkeren: van grote uitbreidingsplannen tot en met kleine inrichtingsplannen. Van Centrumplan tot bomenkeuze in een wijk.

Het vasthouden aan, of eigenlijk teruggrijpen op, dorps kwaliteiten impliceert het vergroenen van het dorp. Dat past geheel in haar slogan: Putten Bomendorp. Maar het past eveneens in het biodiverser maken van het dorp, het tegengaan van hittestress en nog breder het klimaatbestendig maken van de buitenruimte.

De vraag naar dorpsentrees is automatisch gerelateerd aan verkeerskundige kwesties. Onze voorstellen zijn zeker niet bedoeld om verkeersveiligheid te begatelliseren en om eerdere verkeerskundige ingrepen af te vallen. Ze zijn bedoeld om er dorps waarden naast te zetten: rust, natuur en gastvrijheid. Dit vanuit de overtuiging dat verkeersruimtes ook sociale ruimtes zijn, niet alleen bedoeld om zo onafhankelijk mogelijk naast elkaar te kunnen bewegen maar met elkaar. Wegen zijn niet alleen om te stromen maar ook te verblijven.

Linkerpagina: recente veranderingen rijmen niet met 'dorps, natuur en gastvrij'.

76 ENTREES ALS KANS VOOR VERWEVING VAN DORP EN LANDSCHAP



VOORSTELLEN GEHELE DORP

- 1. haal (met name bij de invalswegen) het landschap naar binnen**
- 2. verhul rommelige stenige gebiedsranden met singels**
- 3. rek het centrumgebied op: maak dorpse wegen met een verblijfskarakter**
- 4. plant vele grote solitaire bomen**
- 5. maak landschappelijke rotondes**
- 6. betrek, vanaf de start, ruimtelijk ontwerpers bij verkeersopgaven**



Het inspiratiedocument is gemaakt in opdracht van de gemeente Putten, met ondersteuning van de VVV Putten.

BETROKKENEN

VVV Putten:

- Johan Grift

gemeente Putten:

*- Roelof Koekkoek (wethouder)**- Arie Jansen**- Steph Mulder**- Sandra Neven**- Maarten van der Sluijs**- Sylvie Uenk (projectleider)**- Klaas Wijma*

Rob Aben Landschapsarchitectuur:

*- Rob Aben**- Mirjam van der Velde***FOTOVERANTWOORDING**

Rob Aben tenzij anders vermeld

ONTWERP

ROB ABEN LANDSCHAPSARCHITECTUUR

versie 23 juni 2020

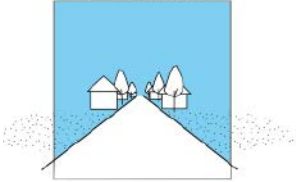
ROB ABEN landschapsarchitectuur

postadres
Bildersweg 20
6862 DB Oosterbeek
m: 06 46 34 34 44
www.robaben.com

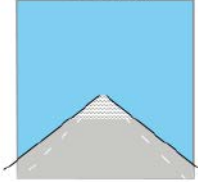
bezoekadres
Villa Klein Dreijen
Stationsweg 46
Oosterbeek



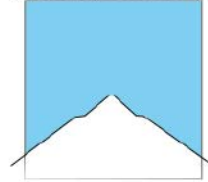
binnen-buiten



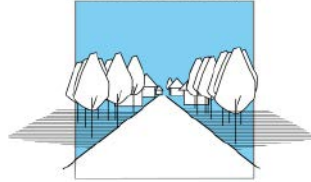
vertraging



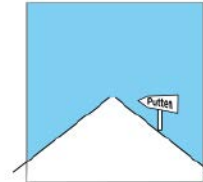
(optische) versmalling



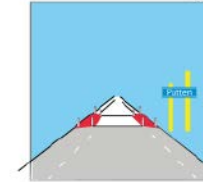
sfeerverandering



functionele markering



verkeersmarkering



siermarkering

