

Voorlopig Ontwerp (VO) Herinrichting Stationsstraat

Technische onderbouwing en beargumentering

HUIDIGE SITUATIE

De Stationsstraat is evenals de Garderenseweg, door gebrek aan ruimte, een grijze weg. Een grijze weg heeft een combinatie van ontwerputgangspunten van een GOW en een ETW.

NIEUWE SITUATIE

De Stationsstraat moet enerzijds worden afgewaardeerd (bestuurlijk afgesproken bij de aanleg van de Henslare), maar is tevens een belangrijke (bus)route richting het NS-station. Daarnaast moeten de aanrijtiden van de hulpdiensten in voldoende mate worden gegarandeerd.

Dit zijn de kaders waarbinnen het Voorlopig Ontwerp (VO) moet worden ingevuld. Deze kaders maken een compromis noodzakelijk. Ook in de nieuwe situatie zal sprake moeten zijn van een combinatie van ontwerputgangspunten van een GOW en een ETW. Dit is niet conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Een wegbeheerder heeft echter de bevoegdheid om hiervan af te wijken, mits dit op een gedegen wijze wordt onderbouwd.

VOORLOPIG ONTWERP

Het Voorlopig Ontwerp (VO) is gebaseerd op de keuze om de twee wegvakken verschillend in te richten op basis van de beoogde gebruiksfuncties.

In dit document geven wij u beeld van de belangrijkste kernpunten van het ontwerp en worden deze (technisch) toegelicht, onderbouwd en beargumenteerd.

De technische tekeningen van het VO zijn bijgevoegd:

- VO Herinrichting Stationsstraat – deel 1 van 2 – 371757-T001-C1-1
d.d. 29-04-2020 (Djuma nr. 1166201)
- VO Herinrichting Stationsstraat – deel 2 van 2 – 371757-T001-C1-2
d.d. 29-04-2020 (Djuma nr. 1166202)

Kernpunten (beslispunten)

1. Het Voorlopig Ontwerp betreft het deel van de Stationsstraat tussen de rotonde Industrieweg en de rotonde Nijkerkerstraat. De rotondes maken geen onderdeel uit van het VO.
2. Het wegvak tussen de Industrieweg en de Mennestraat wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur. Het huidige snelheidsregime van 50 km/uur blijft dus gehandhaafd.
3. Het wegvak tussen de Mennestraat en de Nijkerkerstraat/Oude Rijksweg wordt ingericht als een erftoegangsweg 30 km/uur. Het snelheidsregime gaat van 50 naar 30 km/uur.
4. Het te vervangen wegdek wordt versmald van 7,00 naar 6,00 meter breed en wordt op beide wegvakken uitgevoerd in asfaltverharding.
5. Aanleg verhoogde bus-/hulpdienstvriendelijke plateaus (8 cm) op de volgende kruisingen:
 - Husselerweg en Mennestraat (uitgevoerd in rood asfalt en voorzien van streetprint);
 - Steven Kraaijstraat (het profiel met rijloper en fietsstroken laten doorlopen)
6. Uitritconstructie voor de Steven Kraaijstraat en Husselsesteeg.
7. Binnen het verblijfsgebied van 30 km/uur worden parkeervakken aangelegd op drie locaties met direct daarnaast schijnplateau's in rood asfalt voorzien van streetprint.
8. Binnen het verblijfsgebied van 30 km/uur komen visuele wegversmallingen in de vorm van drie meter lange haagblokken. Deze worden symmetrisch opgesteld langs beide kanten van de weg en op voldoende afstand van uitritten.
9. De bypass (de "rechtsaffer" vanuit de Jan Nijenhuisstraat) van de rotonde bij de Praxis wordt verwijderd.
10. Met behulp van hagen wordt de toegang vanaf de Nijkerkerstraat / Oude Rijksweg visueel versmald.
11. De lichtmasten worden vervangen en voorzien van een eigen stroomkabel en nieuwe energiezuinige LED-armaturen.

WEGVAK INDUSTRIEWEG – MENNESTRAAT

Advies: inrichten als Gebiedsontsluitingsweg (GOW) met snelheidsregime 50 km/uur

Argumenten

- Wegontwerp in algemeen belang > 24.000 inwoners → verkeersfunctie van de weg overheerst → ontwerp doet recht aan aantal verkeersbewegingen per etmaal (5.500) → doorgaande route voor personenauto's, bedrijfsbussen en lijnbus naar NS station, bedrijventerrein Keizerswoert, het westelijk buitengebied en richting A28, met mogelijk aanzuigende werking als de reconstructie van de Zuiderzeestraatweg en de Waterweg is gerealiseerd.
- Wegdek met asfaltverharding is passend, gelet op de ontsluitingsfunctie.
- Wegontwerp overeenkomstig CROW richtlijnen voor dit weg-type.
- Wegontwerp conform advies van de verkeersadviseur van de politie. Er kan op snelheid worden gehandhaafd omdat de weginrichting voldoet aan de richtlijnen van een GOW.
- Minder intensieve bebouwing (gemiddeld elke 12 meter een woning), de bebouwing maakt door de bomen (laanbeplanting met monumentale bomen) en het groen minder "contact" met de weg. Toch staan bijna alle woningen in de hele straat binnen 15 meter vanaf de openbare weg.
- Minder parkeren, laden, lossen en oversteken op de weg → minder conflictpunten.
- Visuele wegversmalling met behulp van rode fietsuggestiestroken van 1,75 meter breed. De middenstrook van de weg is zwart. Hiermee wordt bijna 60% van de weg rood. Wegprofiel is $1,75 + 2,50 + 1,75 = 6,00$. Een en ander zoals toegepast op de Garderenseweg, een vergelijkbare (grijze) weg.
- Attentiedrempel (8 cm) Steven Kraaijstraat is passend bij 50 km/uur. Profiel rijloper en fietsstroken lopen hier door over het plateau. Bus- en hulpdienstvriendelijk plateau met lange drempelopritten. Geen hoge drempels (12 cm) → wens van inwoners is: geen drempels. Gunstig voor tijdschema bus. Gunstig voor tijdschema aanrijroute hulpdiensten (bij 50 is maximaal 70 km/uur toegestaan) bij calamiteiten.

WEGVAK MENNESTRAAT – NIJKERKERSTRAAT / OUDE RIJKSWEG

Advies: inrichten als Erftoegangsweg (ETW) met snelheidsregime 30 km/uur

Argumenten

- Wegontwerp als woonstraat, in belang woonomgeving < 180 inwoners.
- Een snelheidsregime van 30 km/uur heeft invloed op de berekeningen van de routes binnen navigatiesystemen. Dit draagt bij aan minder (doorgaand) verkeer.
- Intensievere bebouwing (gemiddeld elke 10 meter een woning) dicht op de weg, door ontbreken bomenrij maakt de bebouwing meer contact met de weg. Hierdoor heeft het wegvak meer het karakter van een woonstraat.
- Wegdek met asfaltverharding met streetprint is passend, geeft de weg het karakter van verblijfsgebied.
- Op meerdere plekken wordt geparkeerd.
- Bij de bedrijven vindt laden en lossen plaats.
- Meer oversteekbewegingen → conflictpunten.
- Visuele wegversmalling met behulp van 0,55 meter brede overwegend zwarte rabatstroken langs de kant van de weg met daartussenin een 4,90 meter brede roodbruine rijloper. Hiermee wordt ruim 80% van het wegdek roodbruin. De rabatstrook wordt uitgevoerd in zwart asfalt voorzien van een Street print.
- Ten westen van het plateau Mennestraat wordt, over een buslengte ter hoogte van de bushalte, de weg bij het verblijfsgebied van 30 km/uur betrokken, om te voorkomen dat bussen op de fietsstroken stil komen te staan.
- Wegontwerp in principe conform het advies van de VAC en de Fietzersbond.

Technische toelichting, onderbouwing / beargumentering

WEGBREEDTE / VERHARDING

De wegbreedte van de Stationsstraat is op dit moment 7,00 meter. Bij een 50 km-weg is de breedte minimaal 6,00 meter breed en bij een 30 km-weg maximaal 6,00 meter breed. Dit maakt de weg flexibel voor wat betreft de keuze van het toe te passen snelheidsregime. De wegversmalling van één meter heeft impact op de omgeving en de weginrichting. Dit is de belangrijkste kernmaatregel om een lagere snelheid af te dwingen. Met de huidige verkeersintensiteit heeft asfalt de voorkeur omdat het sterker is dan elementenverharding.

PLATEAUS

Het plateau op de kruising van de Steven Kraaijstraat voldoet qua aanleghoogte (8cm) aan de inrichtingseisen die bij een GOW horen. De kruising betreft een potentieel conflict- en uitwisselpunt op een gebiedsontsluitingsweg. Dit heeft te maken met het steile talud van de Steven Kraaijstraat. Fietsers kunnen met hoge snelheid op de Stationsstraat terecht komen. Er is dan sprake van grote massa- en richtingsverschillen. De snelheidsverschillen moeten dan klein zijn. Een snelheid-remmende en attentie-verhogende maatregel is hier passend. De zijweg van een GOW krijgt een uitritconstructie.

De (bus)plateaus op de kruisingen van de Husselerweg en de Mennestraat worden in rood aangelegd voorzien van streetprint. Samen met de 'pianostrepen' wordt hierdoor de attentie verhoogd.

PARKEREN

Bijna alle woningen in de Stationsstraat hebben voldoende parkeermogelijkheden op het eigen terrein. Er zijn enkele uitzonderingen. Uit een parkeerdrukonderzoek is duidelijk geworden waar regelmatig langs de kant van de weg, of half op de stoep, wordt geparkeerd. Op deze drie locaties zijn in het VO daarom parkeerplaatsen ingepast. Naast de drie locaties met parkeervakken wordt een schijnplateau aangelegd om de attentie te verhogen. Dit heeft naar verwachting een positief effect op de rijsnelheid. Een verhoogd plateau maakt het risico te groot dat er bij deze wegversmallingen gemakkelijker over het trottoir kan worden gereden. De inwoners willen ook geen drempels. Om de attentie extra te verhogen, wordt het schijnplateau in rood asfalt uitgevoerd. Het schijnplateau wordt voorzien van streetprint in keperverband. Hiermee wordt geanticipeerd op de toename van het aantal elektrische voertuigen. De print zorgt ervoor dat deze stille voertuigen toch kunnen worden gehoord. Dit is van belang bij het veilig in- en uitstappen bij de parkeerplaatsen.

UITRITCONSTRUCTIE

De Husselsesteeg heeft nu een uitritconstructie met 80 cm diepe uitritblokken. Dit blijft ook zo, omdat het past bij een GOW. De Steven Kraaijstraat krijgt ook een uitritconstructie. De Husselsesteeg ligt relatief dicht bij de rotonde waardoor de rijsnelheid lager is. Tegenover de Husselsesteeg ligt een doorsteek voor voetgangers en fietsers. Er zou oponthoud kunnen ontstaan in de verkeersader. Daarbij komt de jarenlange ervaring van de huidige bestaande situatie die geen, voor zover bekend, noemenswaardige problemen oplevert. Nu zit tegenover de Husselse-

steeg bij de doorsteek een verlaagde trottoirband. De 80 cm diepe uitritblokken worden ook toegepast omdat ze gebruiksvriendelijk zijn voor fietsers, voetgangers en rolstoelgebruikers.

GROEN / HAGEN

Met de aanplant van haagblokken van drie meter lang, ontstaat er een visuele wegversmalling. Voor het grootst mogelijke effect worden de hagen symmetrisch geplant. Doordat de weg ook daadwerkelijk (een meter) smaller wordt, kunnen de trottoirs breder worden en ontstaat er ruimte voor korte haagblokken.

ENTREE BIJ ROTONDE NIJKERKERSTRAAT

De toegang naar de Stationsstraat (entree 30 km-zone) vanaf de rotonde Nijkerkerstraat / Oude Rijksweg (snelheidsregime 80 km/uur), wordt niet (zoals meestal) gebruikelijk vormgegeven met uitritblokken. Volgens de provincie Gelderland zou dit een vlotte verkeersafwikkeling van de provinciale weg beperken. Ook gaat de organisatie van het openbaar vervoer niet akkoord met uitritblokken in een busroute. Daarom wordt de toegang zo veel als mogelijk versmald en voorzien van haagblokken. De hagen moeten de entree Stationsstraat een andere uitstraling geven. Op de provinciale weg (Oude Rijksweg / Nijkerkerstraat) hebben fietsers en het overige verkeer gescheiden rijbanen. Om de attentie aan het begin van de Stationsstraat in de nieuwe situatie te benadrukken, komt dit verkeer bij elkaar samen op een direct na de rotonde aan te leggen bus- en hulpdienstvriendelijk plateau voorzien van streetprint. Deze print geeft de uitstraling van een woonomgeving.

ENTREE BIJ ROTONDE INDUSTRIEWEG

Het laten vervallen van de bypass tussen de Jan Nijenhuisstraat en de Stationsstraat bij de rotonde Industrieweg ("Praxis") ziet de Fietsersbond als een verbetering voor de veiligheid van de fietsers op de Stationsstraat. Met het vervallen van de bypass verdwijnt een zijstraat, waar relatief hard kan worden gereden.

ROTONDES

De rotondes vallen buiten de herinrichtingswerkzaamheden. De rotonde bij de "Praxis" behoudt bij de voetgangersoversteekplaatsen kanalisatiestrepen, omdat in de aansluitende wegen (met banden verhoogde) middeneilanden ontbreken en er hier geen vrij liggende fietspaden zijn. Kanalisatiestrepen zijn op zich veiliger dan een zebrapad. Een zebrapad geeft vaak een schijnveiligheid, omdat automobilisten niet altijd voorrang verlenen.

Ter informatie: de rotonde in de kruising van de Stationsstraat met de Henslare heeft wel vrij liggende fietspaden en verhoogde middeneilanden, zodat voetgangers veilig in twee fasen kunnen oversteken. Daarom zijn hier wel zebrapaden toegepast.

OPENBARE VERLICHTING

Met het toepassen van LED-verlichting wordt op energiekosten bespaard.

Kanttekeningen

De voorkeursvariant die eind 2019 is voorgelegd aan bewoners en belanghebbenden, is ook inhoudelijk besproken met een aantal externe adviseurs. Zij plaatsen enkele kanttekeningen, die hieronder worden beschreven. Daarnaast hebben wij zelf ook enkele kritische opmerkingen ten aanzien van het Voorlopig Ontwerp (VO).

WEGVAK INDUSTRIEWEG – MENNESTRAAT

- De VAC en de Fietsersbond het niet eens met dit advies, omdat ze de Stationsstraat zien als een woonstraat. Om de veiligheid en de duidelijkheid voor de gebruikers met zowel snel als langzaam verkeer te verhogen, adviseren zij dringend om de Stationsstraat over de volle lengte vanaf de rotonde Nijkerkerstraat (N798) tot aan de rotonde Jan Nijenhuisstraat uit te voeren in een 30 km/uur-zone en in te richten als woonstraat. De Fietsersbond voegt hieraan toe dat het introduceren van een karaktersverschil met twee snelheids- en inrichtingsregimes op een verbinding, die door alle verkeersdeelnemers altijd als één route is ervaren, ongewenst is.

Opmerking: dit inrichtingsmodel is alleen te realiseren als lijnbus 107 naar het NS-station een andere route krijgt. Overige geldende snelheidsregimes Stationsstraat zijn buiten beschouwing gelaten.

- De laanbeplanting (coulisselandschap van bomen) werkt ook als een 'geleider' waardoor mogelijk sneller wordt gereden. Mede hierom is het deel tussen de Industrieweg en de Mennestraat minder geschikt voor 30 km/uur.

WEGVAK MENNESTRAAT – NIJKERKERSTRAAT / OUDE RIJKSWEG

- Met dit ontwerp is de verkeersdeskundige van de politie het niet eens omdat er (in verband met de aanwezigheid van de bus) niet consequent om de 100 meter 30 km/uur-drempels kunnen worden aangelegd. De plateaus worden uitgevoerd met een aanleghoogte van maximaal 8 centimeter, overeenkomstig de 'bus drempels' in de overige verkeersaders van het centrumgebied van Putten, met daarop busroutes zoals bijvoorbeeld op de Harderwijkerstraat en de Garderenseweg (50 km/uur).
- Asphaltverharding geeft een verkeerd signaal af. Er wordt geen elementenverharding toegepast zoals betonstraatstenen of gebakken klinkers die in principe thuishoren in een erftoegangsweg of woonstraat. Elementenverharding heeft een uitstraling die beter past bij een woonomgeving. Om de situatie te verzachten wordt gekleurd (roodbruin) asphalt toegepast. Enkel bij (schijn)plateaus wordt hier streetprint toegepast.
- Minder gunstig voor tijdschema aanrijroute hulpdiensten (bij 30 is maximaal 50 km/uur toegestaan) bij calamiteiten → wordt door de brandweer niet als onoverkomelijk probleem gezien omdat geen drempels worden opgeworpen. Tevens reden om de weg niet helemaal als 30 km/uur gebied in te richten, maar als 30 en 50 km/uur.
- Te grote gebieden, hier een wegtraject van 1200 meter, hebben als bijverschijnsel dat automobilisten te hard gaan rijden. Wegtraject van 30 km/uur is circa 700 meter lang.
- Politie gaat niet op snelheid handhaven omdat de weginrichting, zonder effectieve drempels, niet voldoet aan de richtlijnen van een verblijfsgebied met een snelheidsregime van 30 km/uur.

- De ruimte voor stromend verkeer ondergeschikt maken aan de lokale ruimtelijke kansen, uitstraling of historische traditie is hier met alleen wegversmallingen (beperkt) te realiseren. In principe wordt voor verblijfsgebieden 30 km/uur uitgegaan van de regel dat de gewenste snelheden redelijkerwijs uit de omstandigheden moeten voortvloeien. Zo niet, dan moeten er maatregelen worden getroffen zoals snelheidverlagende voorzieningen. De bewoners willen echter geen drempels.
- De aankleding van de straat als ETW wijkt qua rijbaanbreedte niet af van die van de GOW. Met uitzondering van de drie wegversmallingen, waar de rijbaanbreedte wordt teruggebracht naar 5,25 meter, en haagblokken worden aangeplant. Beide wegtypen krijgen een wegbreedte van 6,00 meter. Alleen de trottoirbreedtes wijken af.
- De hele weg wordt in roodbruin asfalt uitgevoerd. Naast de parkeervakken komt een schijnplateau in roodbruin asfalt voorzien van Street print in keperverband. Dit 'printsysteem' geeft de minste geluidsoverlast. Aan streetprint zijn de inwoners echter niet gewend.
- De rabatstroken mogen volgens de laatste richtlijnen niet breder worden aangelegd dan 0,40 meter breed. Dit om te voorkomen dat fietsers over de rand van de streetprint (ribbelstrook) gaan rijden. Enig geluidsoverlast is mogelijk een bijkomend effect. Het aspect van de visuele wegversmalling die de rijnsnelheid beperkt prevaleert.
- Gedrag is niet alleen met een verkeersbord maximaal 30 km/uur af te dwingen. Een structurele wegversmalling in combinatie met nog smallere rijstroken ter plaatse van parkeervakken moeten gedrag beïnvloeden.
- Voor eenduidigheid komen op hetzelfde aaneengesloten traject te veel verschillende snelheidszones voor. Vanaf de Zuiderzeestraatweg tot aan de Nijkerkerstraat ziet het er straks als volgt uit qua snelheidsregime: 60 - 50 - 30 - 50 – 30 km/uur.
- Openbaar busvervoer binnen een ETW kan wel, maar is eigenlijk ongewenst.
- Gebiedsvreemd (doorgaand) verkeer kan het karakter van een verblijfsgebied ernstig aantasten. Daarom is de Stationsstraat al afgesloten voor vrachtverkeer, en zijn de ANWB borden aangepast met de routing via Henslare of Nijkerk (A28).
- Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) dateert van 1999. Hier wordt het afkoppelen van de Stationsstraat van de rotonde Praxis benoemd. Dit is in het VO niet meegenomen omdat dit weggedeelte nu 50 km/uur wordt ingericht, wat de huidige aansluiting op de rotonde rechtvaardigt.
- Er is geen norm waaraan de intensiteit op wegen binnen een verblijfsgebied getoetst kan worden. Ter bepaling van het aantal hoofdonthuttingspunten voor een woonwijk wordt wel uitgegaan van maximaal circa 6.000 mvt/etmaal (hier 5.500 mvt/etmaal). Deze 'norm' past voor de Stationsstraat.

FIETSERS OP DE RIJBAAN

Er ontstaat bij fietsers op de weg meer oponthoud voor automobilisten en de lijnbus, doordat inhalen op een smallere weg, met incidenteel parkeerplaatsen, moeilijker wordt gemaakt. Bijkomend gunstig effect is dat de totale rijnsnelheid omlaag gaat.

PARKEREN

Op de drie locaties zijn het aantal aan te leggen parkeerplaatsen beperkt tot 3x drie plaatsen. In totaal worden er dus 9 stuks vaste parkeerplaatsen aangelegd. Nadeel is dat de parkeerplaatsen continu een obstakel vormen voor fietsers, en dat verder ook overal langs de kant van de weg mag worden geparkeerd. In de bestaande situatie zien we al vaak dat er half op de stoep wordt geparkeerd. Te overwegen is om een parkeerverbod in te stellen. Er mag dan alleen worden gestopt om te laden en te lossen.

SCHIJNPLATEAUS

De schijnplateaus remmen uiteindelijk niet de snelheid. Vooral op de noordelijke rijstrook, gelijktijdig calamiteitenroute richting het westen, zijn het daarmee geen noemenswaardige snelheid beperkende belemmeringen. Dit is in strijd met een verblijfsgebied van 30 km/uur.

PLATEAUS

De VAC pleit er voor de aansluiting van de Husselsesteeg op de Stationsstraat uit te voeren in een plateau ten behoeve van een veiliger oversteek voor fietsers en voetgangers (analoog aan de inrichting van een verblijfsgebied van 30 km/uur). Dit zou te veel problemen veroorzaken in een GOW omdat er dan een "fietskruispunt" ontstaat, waar eigenlijk verhoudingsgewijs te weinig mensen gebruik van maken. Bij 30 km/uur zou een plateau beter passen. De situatie is echter niet te vergelijken met die in de Roosendaalseweg tussen de Groen Scheg en basisschool 'De Pelikaan' omdat daar de fietsers en voetgangers in de voorrang zitten.

UITRITTEN / HAGEN

Er zijn veel uitritten. Er moet met de aanplant van haagblokken worden voorkomen dat er uitzichtbelemmeringen ontstaan.

ENTREE ROTONDE NIJKERKERSTRAAT

De toegang vanaf de provinciale weg heeft gelijkenissen met de toegang naar de Arendstraat. De maatregelen bij de Arendstraat moeten nog worden afgerond en daarna geëvalueerd. Bij de Stationsstraat wordt, aan de kant van de Oude rijksweg, de entree met behulp van verplaatste verkeergeleiders versmald naar de vorm van een flessenhals. Daarnaast moeten haagblokken het aanzicht visueel versmallen. De midden geleiders worden niet beplant om voldoende zicht op overstekende voetgangers en fietsers te houden.

ROTONDE INDUSTRIEWEG

Aan het verzoek om zebra's aan te leggen op de rotonde bij de "Praxis" wordt niet voldaan. De rotonde voldoet met aanliggende fietsstroken niet meer aan de jongste inrichtingseisen. Veel van dit soort rotondes zijn in Putten al opgeruimd.

Om bedrijven die zijn gevestigd op Keizerswoert te faciliteren bij extreem grote volumetransporten, zijn in het verleden de zuiltjes op de midden eilanden van de zijwegen weggehaald, en de midden eilanden overrijdbaar gemaakt. Destijds een economische concessie ten koste van een uniforme weginrichting.

RIOLERING

Het verhard oppervlak van de Stationsstraat is aangesloten op het gemengde rioolstelsel. Een advies bureau heeft opdracht gekregen om een berekening op te stellen met een bijbehorend advies of en op welke wijze de Stationsstraat afgekoppeld kan worden. Dit heeft te maken met of er voldoende ruimte aanwezig is voor het aanbrengen van een infiltratie riool in combinatie met een wadi. Als er voldoende ruimte beschikbaar is dan komen deze kosten ten laste van het budget van het afkoppelproject.

Opmerking: Voorafgaande aan de reconstructie van de Stationsstraat wordt het riool voorzien van een "kous". Hiervoor is budget beschikbaar binnen het ZAP (investeringsplan riolering).

BYPASS JAN NIJENHUISSTRAAT

Het laten vervallen van de bypass tussen de Jan Nijenhuisstraat en de Stationsstraat heeft tot gevolg dat het rechts afslaan vanuit de Jan Nijenhuisstraat richting de Stationsstraat voor vrachtverkeer niet meer mogelijk is. Vrachtverkeer zal een extra rondje over de rotonde moeten maken. Dat de Stationsstraat al is afgesloten voor doorgaand vrachtverkeer maakt de situatie acceptabel. Luxe auto's moeten wel een erge scherpe bocht maken. In combinatie hiermee komt een ander aspect om de hoek kijken. Dit is de toegang en uitgang van het hier aansluitende solitaire fietspad dat nu langs de Jan Nijenhuisstraat loopt en links en rechts van de 'poef' aansluit op de rotonde. Het pleit ervoor deze situatie te saneren. Dat zou kunnen door het solitaire fietspad, in combinatie met een herinrichting van de Jan Nijenhuisstraat, op te heffen.

Opmerking: een plan in ontwikkeling.

OPENBARE VERLICHTING

Door een smallere wegbreedte kunnen kwalitatief goede lichtmasten, los van de te vervangen armaturen, niet meer worden gebruikt omdat ze te hoog zijn en worden vervangen door lagere lichtmasten. Bijzonder is dat verschillende categorieën wegen hier dezelfde verlichting krijgen.

Gemeente Putten
Afdeling Ruimte
29-04-2020