

BIJLAGE 1 : OVERZICHT HOOFDPUNTEN INFORMATIEAVOND 3 OKTOBER 2018

Op 3 oktober vond in Stroud de tweede informatiebijeenkomst plaats in het kader van de gebiedsvisie voor de Stationsstraat. Tijdens deze avond zijn door aanwezigen bepaalde vragen en of uitgangspunten/aandachtspunten naar voren gebracht. Over deze punten is afgesproken dat hier in het kader van de visie op terug wordt gekomen. Ook voor punten die na afloop van de avond zijn ingebracht is afgesproken dat hier een reactie op komt. Dit zal in het kader van de ontwerp visie worden gedaan. Onderstaand een overzicht van de belangrijkste punten:

Concrete vragen, verzoeken en mee te nemen uitgangspunten:

1. Op dit moment is er een definitief verkeersbesluit voor de afsluiting van de Stationsstraat voor vrachtwagens (uitgezonderd bestemmingsverkeer) in voorbereiding. Wanneer het college van B&W het besluit neemt dient deze nog voor de duur van 6 weken ter inzage te worden gelegd voor eventuele bezwaren. Hierna kan ook nog sprake zijn van beroep. Verzocht wordt om te kijken of het mogelijk is om de maatregel (vrachtwagenverbod) zo snel mogelijk na het genomen besluit te effectueren en niet te wachten tot het afronden van de juridische procedures.

Het college kan na het nemen van het besluit het vrachtwagenverbod in laten gaan en hiervoor benodigde borden te plaatsen. Hoewel belanghebbenden tegen deze beslissing binnen zes weken na verzending van het besluit een bezwaarschrift in kunnen dienen hoeft dit geen belemmering te vormen voor de invoering van het beoogde vrachtwagenverbod. Dit verandert echter wanneer op grond van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht naast een bezwaar ook om een voorlopige voorziening wordt verzocht. De rechtmatigheid van het invoeren van het vrachtwagenverbod is dan afhankelijk van de uitspraak die de rechtbank Gelderland doet op het verzoek tot voorlopige voorziening. Het vragen van een voorlopige voorziening is alleen mogelijk indien binnen de genoemde termijn ook een bezwaarschrift is ingediend.

2. Welke snelheidsremmende maatregelen heeft de gemeente voor ogen voor de Stationsstraat en hoe wordt ingezet op goede handhaving. Voorgesteld wordt om te kijken of een gemeentelijke flitspaal, met inkomsten voor de gemeente, niet een goede proef is.

De gemeente kijkt in het kader van de visie voor de Stationsstraat naar passende snelheidsremmende maatregelen op de Stationsstraat. Vanwege de hoeveelheid aan verschillende belangen is het niet eenvoudig om hier in dit stadium al een algemene oplossing voor aan te bieden. Uitgangspunt is in elk geval dat de breedte van de rijbaan wordt versmald en aanwezige fietsstroken worden verbreed. De versmalling van de rijbaan heeft tot doel om de snelheid op de Stationsstraat te verlagen.

Het plaatsen van een gemeentelijke flitspaal is niet mogelijk. Het Openbaar Ministerie is namelijk bevoegd gezag voor het plaatsen van een flitspaal en doet dit vaak in overleg met de Politie en de gemeente (wegbeheerder). Het OM beoordeeld iedere situatie afzonderlijk op basis van enkele criteria. Eén hiervan is of de mogelijkheid bestaat voor infrastructurele

verbetering om de verkeersveiligheid binnen 2 jaar te vergoten. Dit geldt voor de Stationsstraat.

3. Verzocht wordt om duidelijkheid te geven over het gebruik van fietsstroken en fietssuggestiestroken. Is het gebruik hiervan wettelijk vastgelegd of betreft het hier richtlijnen waarvan kan worden afgeweken?

De toepassing van fietsstroken en fietssuggestiestroken is gebaseerd op richtlijnen en aanbevelingen van het CROW. Het CROW is het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Van de wijze waarop fietsstroken en fietssuggestiestroken worden toegepast kan per situatie een aparte afweging worden gemaakt. Om eenduidigheid in het verkeersbeeld te krijgen streeft de gemeente Putten ernaar de toepassing hiervan zo uniform mogelijk te houden.

4. Hoe wil de gemeente in de toekomst het oversteken van de Nijkerkerstraat veiliger maken? *Op de informatiebijeenkomst op 3 oktober is door wethouder Koekkoek hier al antwoord op gegeven. De strekking van dit antwoord richt zich op de bestaande oversteekplaatsen ter hoogte van de verschillende rotondes op de Nijkerkerstraat en op de mogelijkheid voor het gebruiken van het bestaande fiets- en voetgangerstunneltje bij de Dorpsstraat en Husselerweg.*
5. Indien gekozen wordt voor 50 km/u met een fietsstrook, hoe zit het dan met parkeren op de weg tijdens verjaardagsfeestjes e.d.?

Bij de inrichting van een weg met een maximum snelheid van 50 km/u kan gekozen worden voor fietssuggestiestroken of formele fietsstroken (stroken incl. fietssymbool). Om uniformiteit binnen de gemeente te krijgen wordt voor formele fietsstroken (zoals op de Garderenseweg) het principe gehanteerd dat hierop niet stilgestaan mag worden. Ook parkeren is dan dus uitgesloten. Bij fietssuggestiestroken blijft de mogelijkheid aanwezig om op de rijbaan (lees: fietsstrook) stil te staan. Laden en lossen, stilstaan en parkeren is dan toegestaan. Uiteraard hebben beide varianten ook voor- en nadelen voor de fietsers.

6. Voorgesteld wordt om bij de herinrichting te kijken naar de mogelijkheden om het laden/lossen bij bedrijven op eigen terrein te laten plaatsvinden. Eventueel benodigde ruimtelijke aanpassingen hiervoor binnen het reconstructieproject meenemen.

Voor de bedrijven langs de Stationsstraat is het in sommige gevallen niet mogelijk om het laden/lossen op eigen terrein te regelen. Simpelweg omdat hiervoor onvoldoende ruimte is, met name voor het verwerken van grote opleggers. Bij de herinrichting van de weg wordt er uiteraard wel gestreefd naar een inrichting waarmee de bereikbaarheid van de bedrijfspercelen optimaal blijft en overlast voor de omgeving zo minimaal mogelijk.

7. Voorgesteld wordt om te kijken of binnen het traject van de Stationsstraat een verdeling in snelheidsregimes kan komen met 30 km/u en 50 km/u.

In de visie wordt een opening geboden om per deelgebied een maximumsnelheid te hantieren passend bij de gewenste inrichting.

8. Aangegeven wordt dat bij de herinrichting van de weg rekening gehouden moet worden met de bereikbaarheid en bestaande verkeersstromen voor bedrijven in het gebied. Eventueel kijken of er mogelijkheden zijn voor bedrijfsverplaatsing.

Met de aanleg van de Henslare is de noodzaak om de Stationsstraat haar huidige bestaande functie binnen het wegennetwerk te laten houden niet meer aanwezig. De visie beschrijft dit ook. Het is dan ook aannemelijk dat de Stationsstraat vanwege de herinrichting (en het vrachtwagenverbod) een lagere verkeersintensiteit krijgt. Welke gevolgen dit exact gaat hebben op de verkeersstromen is nu niet inzichtelijk te maken. Dit moet op de langere termijn duidelijk worden.

Bereikbaarheid van de bestaande bedrijven aan de Stationsstraat is een van de belangen die bij de herinrichting worden meegenomen. Uitgangspunt is dat de herinrichting van de Stationsstraat de uitvoering van de bedrijfsactiviteiten niet belemmerd.

9. Verzocht wordt om het verkeersbord 'einde 30 km/u' bij de rotonde bij de Formido te vervangen/dan wel aan te vullen met een bord van 'maximaal 50 km/u'.

Het plaatsen van een verkeersbord maakt geen onderdeel uit van de visie. In het kader van de visie kan dus ook niet worden aangegeven of hier wel of geen gehoor aangegeven wordt. Het besluit is genomen om vanaf de Industrieweg (Formido) tot aan de nieuwe komingang op de Zuiderzeestraatweg een maximum snelheid in te stellen van 30 km/u. Het aandachtspunt wordt meegenomen bij de eerste nieuwe wegontwerpen.

10. Aangegeven wordt dat de Husselsesteeg een belangrijke fietsroute is die in de visie opgenomen moet worden op de verbeelding van de fietsroute.

Naar aanleiding van deze reactie is in de visie (op de visiekaart) de Husselsesteeg toegevoegd aan het fietsnetwerk.

11. Het opnemen van een groenstrook (wadi) in deelgebied C wordt niet met veel enthousiasme ontvangen. Geopperd wordt om binnen de percelen langs de Stationsstraat te zorgen voor een groene uitstraling, die op sommige percelen al aanwezig is.

In de visie is de optie voor het opnemen van een (doorlopende) wadi of groenstrook niet meer opgenomen. Vanwege de vele in-/uitritconstructie leek dit een zeer gefragmenteerd beeld op te gaan leveren. Voor nu wordt ingezet op toevoegen van groen nabij de locaties voor het langsparkeren. Tevens wordt het aanbrengen van beplanting in de voortuin aangemoedigd.

12. Verzocht wordt om de weg op een dusdanige wijze in te richten dat deze goed onderhouden en schoon gehouden kan worden (toegankelijkheid en inzetbaarheid veegwagen).

De gemeente is ook gebaat bij het goed kunnen onderhouden van zijn eigen wegen. Bij nieuwe wegontwerpen wordt hier rekening mee gehouden.

13. Aangegeven is dat bij de herinrichting van de Stationsstraat, hulpverleningsdiensten belangrijke gebruikers zijn waar rekening mee gehouden dient te worden.
14. Aangegeven wordt dat bij een maximale snelheid van 50 km/u 'stil' asfalt toegepast wordt en dat bij een snelheid van 30 km/u geen stil asfalt wordt toegepast.
15. Aangegeven wordt dat bij de uitwerking van het ontwerp van de weg een nadere specificatie van de planning gegeven kan worden.

Binnengekomen opmerkingen:

1. Ga in zone C niet voor groen maar voor zoveel mogelijk parkeerplaatsen. In dit gebied zijn veel huizen met weinig parkeergelegenheid op eigen terrein.

De visie beschrijft voor deelgebied C de behoefte aan parkeerplaatsen als een belangrijk speerpunt. In de visie wordt dan ook ingezet op het toevoegen van (langs)parkeerplaatsen. In combinatie met de parkeerplaatsen wordt gestreefd naar toevoeging van groenelementen.

2. Wegversmallingen zijn gevaarlijk. Fietsers kunnen er vaak niet meer langs en worden of 'platgereden' of de spiegels van auto's vliegen eraf.

Wegversmallingen kunnen op verschillende manier worden toegepast als snelheidsremmende maatregel. De toepassing van een wegversmalling hoeft niet per definitie te leiden tot gevaarlijke situaties. Voor de Stationsstraat zijn maatregelen om de snelheid te verminderen ook gewenst. Bij het ontwerpen van de weg zal bekeken worden welke maatregelen voor de Stationsstraat het best toepasbaar zijn.

3. Weginrichting tussen Formido en Station is gevaarlijk. Fietsers steken nu al halverwege over richting het station. Ze rijden dan een stuk spook! Dit gebeurt heel vaak en leidt tot gevaarlijke situaties omdat vrachtwagens en andere bestuurders dit niet verwachten. Graag de weg inrichten dat fietsers aan beide kanten van de Stationsstraat richting het Station kunnen fietsen.

In de visie wordt ingezet op het aanleggen van vrijliggende fietspaden voor dit deel van de Stationsstraat. Omdat op dit deel het aantal vrachtwagens kan toenemen is het wenselijk voor de veiligheid van de fietsers dat zij hier vrij van de rijbaan naar of van het station kunnen fietsen. Overigens zal op de lange termijn (na ontwikkeling van de wijk Rimpeler) sprake zijn van een alternatieve doorgaande fietsroute door Rimpeler, Bijsteren en Husseleveld

richting het centrum. Naar alle waarschijnlijkheid neemt hierdoor het aandeel van fietsers voor dit deel van de Stationsstraat in de toekomst af.

4. Op een traject van circa 1 kilometer worden oversteekplaatsen (zebra's) voor voetgangers gemist. Dit gaat onder andere om plekken ter hoogte van de bushalte en bij de rotonde Formido.

In de visie is aangegeven dat in de verschillende deelgebieden gekeken zal worden naar oversteekplaatsen voor voetgangers. De insteek is om deze oversteekplaatsen te combineren met kruispunten op de Stationsstraat. Uitgangspunt is dat er in gebieden met een maximum rij snelheid van 30 km/h in principe geen voetgangers oversteekplaatsen (zebrapaden) worden toegepast.

5. Hoe komt de grens tussen gebied B en C er in detail uit te zien. De huidige tekening is algemeen.

De visie biedt inderdaad nog geen gedetailleerd inzicht in de inrichting van de nieuwe weg. Een meer uitgewerkte tekening is onderdeel van de vervolgfase: de ontwerptekening. Deze vervolgfase wordt binnenkort opgepakt.

6. De groenstrook is niet bij alle huizen van de gemeente. Hoe wordt hiermee omgegaan?

De gemeente zet in de visie in op behoud van de laanbeplanting langs de Stationsstraat voor zover zij deze is eigendom heeft. Uiteraard hoopt de gemeente ook dat op percelen van particulieren waarop sprake is van de aanwezigheid van beeldbepalende beplanting wordt ingezet op het behoud hiervan. De gemeente kan dit echter niet afdwingen.

7. Vanaf welk perceel start de lindelaan.

Wanneer hiermee de dubbelzijdige laanbeplanting wordt bedoeld start deze ter hoogte van Stationsstraat 60 en Mennestraat 2 en loopt deze tot Stationsstraat 90a en 101.

8. Het allermakkelijkste is een fietsstraat.

In de visie wordt aangegeven dat het herinrichten van de Stationsstraat als fietsstraat niet realistisch is gelet op de functie van de Stationsstraat binnen het wegennetwerk van Putten en de economische functies langs de weg. Dit komt mede omdat de Stationsstraat ook wordt gebruikt als busverbinding en als route voor hulpdiensten. Een inrichting als fietsstraat is hier niet passend bij.

9. Gewoon een fietsstraat net als de Stenenkamerseweg.
zie reactie onder punt 8.

10. Graag maatregelen voor geluidsbelasting op de gevel. Er staan veel oude huizen die niet bestand zijn tegen geluid en trillingen van het vrachtverkeer.

De gemeente richt zich bij de herinrichting van de weg er juist op dat de overlast van de weg op de aangrenzende woonpercelen afneemt. Onder andere door te kijken naar de maximale snelheid, toepassing van stiller asfalt en het weren van vrachtwagens is het de verwachting dat de overlast in de toekomst afneemt ten opzichte van het huidige overlastniveau. Maatregelen op de gevels voor de aangrenzende woningen is dan ook niet aan de orde.

11. Het is verbazingwekkend dat de route gevaarlijke stoffen nog steeds over de Stationsstraat loopt.

De gemeente streeft er naar om de route gevaarlijke stoffen z.s.m. van de Stationsstraat af te halen. Hiervoor is reeds het overleg met de ODNV gestart.

12. Waarom is er geen contact geweest met agrariërs om te spreken over de bereikbaarheid van het agrarisch gebied het Goor voor grote agrarische voertuigen?

De gemeente heeft binnen het proces voor de visie zoveel mogelijk geprobeerd om iedereen de mogelijkheid te bieden zijn of haar belang naar voren te brengen. Met name de twee informatiebijeenkomsten waren hiervoor georganiseerd. Voor de voortgang van het proces is het echter niet mogelijk om bij elk perceel afzonderlijk langs te gaan om wensen en ideeën op te nemen.

13. Overweeg de aanleg van een voetpad aan 1 zijde van de weg in plaats van aan 2 zijden. Dit scheelt ruimte.

Bij het opstellen is ambtelijk inderdaad ook gesproken over de optie voor een voetpad aan 1 zijde. Binnen de ambtelijke projectgroep is echter de conclusie getrokken dat dit niet wenselijk is. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen:

- 1. Een 1-zijdig voetpad creëert onnodig veel oversteekbewegingen op de Stationsstraat.*
- 2. Het is wenselijk en passend bij de uitstraling van de Stationsstraat dat de percelen aan weerskanten worden ontsloten via een volwaardig voetpad/trottoir.*

14. Kan de Jan Nijenhuisstraat vanaf de rotonde ingericht worden als een 30-km weg, zodat het niet de indruk wekt dat deze weg geschikt is voor doorgaand vrachtverkeer?

In de ontwerpvisie staat beschreven dat voor de Jan Nijenhuisstraat tussen de Verzetslaan en de rotonde bij de Formido ingezet wordt op een maximum snelheid van 30 km/u. Vanwege de aanwezigheid van het tankstation De Roos en het bedrijf Hatchcon blijft toegankelijkheid van deze weg voor vrachtwagens wel nodig. Dit is immers van belang voor hun bedrijfsvoering.

15. Aan het begin van de Stationsstraat (ingang Oude Rijksweg) het eerste stuk met b.v. klinkers en aan beide zijden een haagje en of zoveel mogelijk groen zodat de straat niet uitnodigt voor automobilisten om de Stationsstraat in te rijden of hard op te trekken omdat de Stationsstraat dan op een woonerf lijkt.

In de ontwerpvisie wordt deze optie als mogelijkheid beschreven. Door de 'entree' van de Stationsstraat onaantrekkelijk te maken en de bewegwijzering aan te passen is het de verwachting dat het verkeer de Henslare zal gaan / moeten gebruiken. Dit was oorspronkelijk ook één van de redenen voor aanleg van de Henslare.

16. Ons idee is om toch met hagen te werken om de snelheid van het verkeer er uit te halen.

De wens voor het verminderen van de snelheid op de Stationsstraat is tijdens de informatiebijeenkomsten veelvuldig geuit. In de visie wordt dan ook ingezet op snelheidsremmende maatregelen. In de ogen kan dit op meerdere manieren worden ingevuld. Gedacht kan worden aan drempels, lichte wegverhogingen, wegversmallingen maar ook het toevoegen van groenhagen (max. 90 cm hoog). In de visie worden hierover geen concrete plekken voor aangegeven. Bij het ontwerpen van de weg zal bekeken worden welke maatregelen voor de Stationsstraat het best toepasbaar zijn.

17. Graag 30 km zone (in ieder geval gebied C en evt. gebied B) omdat men dan al snel 40 km/uur gaat rijden en bij een 50 km zone wordt het al snel 60 km/uur. Er vanuit gaande dat de Stationsstraat van begin bij Nijkerkerstraat tot de rotonde bij de Formido 1 km is zal je bij een 50 km zone er 1,2 minuut over doen en bij een 30km zone 2 minuten. Verschil van 48 seconden is nihil. Voordeel van een 30 km zone is dat er gewoon geparkeerd mag worden, minder geluid (ook zonder geluidsarm asfalt in tegenstelling tot 50 km zone met geluidsarm asfalt), minder schadelijk voor het milieu en minder uitstoot fijnstof.

In de visie wordt een opening geboden om per deelgebied een maximumsnelheid te hantieren passend bij de gewenste inrichting.

18. Wel parkeren op de weg, (wij en velen met ons) hebben geen gelegenheid om meerdere auto's op de oprit te zetten. Dus gewoon 30 km zone maken of in ieder geval geen parkeerverbod.

In de visie wordt bij de herinrichting van de weg ingezet op het aanleggen van enkele parkeerplaatsen op de weg. Bovendien is het uitgangspunt van de gemeente in de visie ook dat parkeren op de weg mogelijk moet blijven. Hoe en waar parkeerplaatsen/ parkeermogelijkheden precies worden aangelegd wordt duidelijk bij de vervolgfase: ontwerptekeningen.

19. V.w.b. de ontwikkeling van een (natuur/dorps) camping, ons huis staat op nog geen 2 meter van de scheiding waarlangs de toegang tot de camping zou komen, zijn hier voorwaarden voor vereist? Inrit camping langs ons huis is zeer onwenselijk. Of de in/uitrit van de camping moet over de nieuw te ontwikkelen weg komen in het plan waar nu de Jecor staat.

In de visie wordt op het achterste deel van het perceel Stationsstraat 38 de mogelijkheid geboden voor het creëren van een kleinschalige dorpscamping. De visie geeft niet aan op welke wijze dit gebruik in de toekomst ook invulling gaat krijgen. Voordat deze gronden ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden als campingterrein is er nog een vergunning dan wel bestemmingsplanwijziging nodig. In het kader van deze procedures wordt ook gekeken op welke wijze rekening gehouden kan/moet worden met naastgelegen woonpercelen. Het is daarom logisch om bij het concreet worden van het initiatief ook nader te bekijken hoe de ontsluiting vormgegeven kan worden.