

Opdrachtgever Aldi Vastgoed B.V.
Datum 25 augustus 2022
Auteur Danny van Beusekom
Kenmerk 010452.20220815.N1.04
Pagina 1/6

Reactie op zienswijzen

1. Zienswijze Plus supermarkt

2.4 Ongeoorloofde gevolgen voor de parkeer- en verkeerssituatie

Ten slotte merken cliënten op dat zij de gevolgen van de beoogde ontwikkeling voor de parkeersituatie ter plaatse van haar supermarkt aan de Gervenhof vrezen. Zij vrezen dat deze supermarkt veel autoverkeer zal aantrekken met gevolgen voor de bereikbaarheid van hun supermarkt en de verkeersveiligheid voor hun klanten en personeel. Een en ander hebben zij al uiteengezet in eerdere procedures tegen de komst van nieuwe niet-volumineuze detailhandel aan de Gervenhof (**bijlage 2²** en **bijlage 3³**).

¹ Gemeentebld 2021, 400062.

² Zienswijze (pro forma) met betrekking tot ontwerp-bestemmingsplan "Putten Gervenhof & Dorpsstraat e.o." d.d. 22 december 2021.

³ Aanvullend beroep tegen de beslissing op bezwaar van het College van 2 maart 2021 (kenmerk: 1208931) d.d. 11 mei 2021.

Amsterdam 4316511.1

大成 DENTONS

T.a.v. het College van B&W en de
Gemeenteraad
21 juni 2022
Pagina 7/7

dentons.com

Ondanks dat het bekend is bij de gemeente dat deze problemen spelen, is (wederom) een ontoereikend onderzoek naar de parkeer- en verkeerssituatie in de toelichting bij het Bestemmingsplan opgenomen. Het verkeerskundig onderzoek van Goudappel schiet allereerst tekort doordat het niet uitgaat van de maximale planologische invulling van het Bestemmingsplan. Ook met betrekking tot verkeersaspecten moet echter worden uitgegaan van een supermarkt aan de Enghuusweg van circa 1.950 m² (het verkeerskundig onderzoek gaat uit van 1.474 m² bvo) en de toevoeging van een supermarkt in plaats van de verplaatsing daarvan. Alleen al hierom kan al niet gesproken worden van goede ruimtelijke onderbouwing in dit kader.

Het verkeerskundig rapport is verder gebaseerd op niet nader gespecificeerde referentiestudies en 'Google druktebeelden'. De ervaring van cliënten – en volgens hen velen in Putten – is dat de Van Geenstraat en Nijkerkerstraat beide al zeer druk zijn en geen nieuwe belasting vanuit de Aldi aankunnen. Dit heeft ook gevolgen voor cliënten die – net als vele andere ondernemers in het centrum van Putten – voor autorijdende klandizie voor een belangrijk deel aangewezen zijn op de toestroom vanaf de Nijkerkerstraat.

Reactie:

- De vrees voor onbereikbaarheid en verkeersonveiligheid is ongegrond en ook niet nader onderbouwd. Op basis van de verkeersstudie van Goudappel blijkt dat er sprake is van een acceptabele verkeerssituatie.
- De prognose van het aantal verkeersbewegingen van de toekomstige Aldi supermarkt is gebaseerd op landelijk erkende kencijfers van CROW. Er is gebruik gemaakt van de meest recente publicatie 381, waarin een Aldi niet meer wordt gezien als 'discount-' maar als 'fullservice supermarkt'.
- Er is gerekend met een factor 1,2 om te komen tot de verkeersgeneratie van de supermarkt van de weekdag voor de (voor de verkeersstudie representatieve) werkdag. Dit is conform CROW-publicatie 272. De factor is echter niet terug te vinden in de recentere CROW-publicatie 381. Er is dus gerekend met een 'worst case' scenario.
- De omvang van 1.474 m² is gelijk aan het gebouw zoals Aldi het gaat realiseren. Om die reden is er sprake van verkeerstoets op basis van reële uitgangspunten. Een eventuele verdere uitbreiding is vooralsnog niet aan de orde. Mocht dat in de toekomst het geval zijn, dan vindt een aanvullende toets naar parkeren, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling plaats bij een nieuw bestemmingsplan / een aanvraag omgevingsvergunning.
- Er is in de verkeersstudie geen rekening gehouden met een verplaatsing van de supermarkt, maar met de toevoeging van een nieuwe supermarkt (Aldi) op de projectlocatie. Als 'worst case' is in het verkeersrapport geen rekening gehouden met verkeer wat nu al op het gemeentelijke wegennet rijdt richting bestaande Aldi aan de Bilderdijkstraat (er is niet gesaldeerd met de verkeersgeneratie van de bestaande Aldi). Voor de nieuwe Aldi is bovendien geen rekening gehouden met verkeer wat uit een ander verplaatsingsmotief (bijvoorbeeld 'woon-werkverkeer') zich al op de N303 bevindt en onderweg de Aldi bezoekt. Er is gerekend met een 'worst case' situatie. De huidige Aldi aan de Bilderdijkstraat heeft volgens het Kadaster een omvang van 884 m². Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 1.142 tot 1.370 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De globale verwachting is dat ongeveer 25% van dit verkeer nu reeds gebruik maakt van de Van Geenstraat = 286 tot 343 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In het verkeersrapport is dit verkeer dus niet gesaldeerd.
- De druktebeelden van Google geven een goed beeld over de verdeling van het aantal bezoekers over de dag, omdat deze zijn gebaseerd op mobiele telefoons welke aanwezig zijn in een specifiek gebouw. In dit geval is gekozen voor de Aldi supermarkt aan de Bilderdijkstraat in Putten. Gebruik van de druktebeelden is nodig om de verkeersgeneratie in het drukste spitsuur te kunnen bepalen. Landelijk kennisinstituut CROW biedt deze informatie namelijk niet.

2. Zienswijze WCP

5. Goudappel: Verkeersonderzoek Aldi Putten

In dit rapport (dd 22-09-2021) gaat bureau Goudappel in op de verkeerskundige aspecten van de beoogde vestiging van de Aldi aan de Enghuusweg, met **volledige** verkeerskundige afwikkeling op de Van Geenstraat (N303). Het rapport gaat er van uit dat bij vestiging van de Aldi er sprake is van 2.290 extra verkeersbewegingen per werkdag op de locatie. Dat betekent dat er op de Van Geenstraat sprake is van 2.290 extra verkeersbewegingen (Tabel 2.2) ten opzichte van de huidige situatie op de Van Geenstraat. Hierbij gaat men uit van 1.474 m² b.v.o. voor de Aldi. Dit uitgangspunt kunnen wij moeilijk beoordelen. Uitgaande van de openingstijden van Aldi (08.00 – 20.00 uur) gaat het om 12 uren per dag gedurende 6 dagen.

Verder wordt rekening gehouden met 120 Aldi-gerelateerde verkeersbewegingen (5%) in de ochtendspits (OS) en 280 bewegingen (12%) in de avondspits (AS). Voor de spitsuren wordt uitgegaan van elk 1 uur. Dan resteren 10 uren per dag voor de overige tijden. Dit komt uit op 1.890 uren: **derhalve gemiddeld 189 extra verkeersbewegingen per uur buiten de OS en AS.**

We nemen dit als uitgangspunt mee. Er wordt in het rapport van Goudappel niet kwantitatief ingegaan op de huidige verkeersintensiteit op de Van Geenstraat (N303), hoewel het bekend is dat deze weg één van de drukste wegen van Putten is.

Op basis van gegevens (Bron: Wegenwiki.nl/N303) blijkt dat de verkeersintensiteit voor de N303 in het jaar 2015 ter hoogte van Putten berekend kan worden op 12.650 verkeersbewegingen per etmaal. Dit is het gemiddelde van de N303 tussen Ermelo en Putten (13.900 verkeersbewegingen per etmaal) en de N303 tussen Voorthuizen en Putten (11.400 verkeersbewegingen per etmaal). Gemiddeld komt dit uit op 12.650 per etmaal voor de N303 in Putten. Wij gaan er van uit dat gemiddeld maximaal 20% van deze intensiteit wordt gerealiseerd in de avond en nacht (tussen 21.00 uur en 07.00 uur). Dan resteert 80% voor de dag; tussen 07.00 uur en 21.00 uur. Dat zijn 14 uren. De verkeersintensiteit exclusief de avond en nacht kan dus berekend worden op $12.650 \times 80\% = 10.120$ verkeersbewegingen per dag. Gemiddeld komt dat uit op 723 verkeersbewegingen per uur gedurende 14 daguren. Uitgaande van extra drukte van 25% (t.o.v. gemiddeld) in de ochtendspits (2 uren) en 25% in de avondspits (2 uren) resteren 10 daguren buiten de spits.

De spitsuren kunnen dan berekend worden op 3.600 verkeersbewegingen (4 uren OS en AS). Resteren 6.520 ($10.120 - 3.600$) verkeersbewegingen gedurende 10 daguren buiten de spits. Dat is gemiddeld 652 verkeersbewegingen per uur buiten de spitsuren.

Op basis van eigen waarneming (begin juni 2022) constateren wij ongeveer hetzelfde beeld. Gemiddeld registreerden wij 728 verkeersbewegingen per uur tijdens de daguren (incl. spits). Overigens stellen wij ook vast dat ongeveer 10% van de verkeersbewegingen wordt gerealiseerd door vrachtwagens en tractoren. Verder zijn fietsers niet meegerekend. Tijdens de avondspits registreerden wij gemiddeld 900 verkeersbewegingen per uur van auto's en daarnaast nog een groot aantal fietsers.

Wat betreft de aantallen gaan we in onze reactie uit van bovengenoemde 652 verkeersbewegingen per uur buiten de spitsuren.

In het rapport van Goudappel wordt vastgesteld dat met de komst van Aldi rekening moet worden gehouden met gemiddeld 189 verkeersbewegingen per uur extra (zie hierboven). Dat komt uit op

een extra belasting voor de Van Geenstraat (N303) van maar liefst 29% na de komst van Aldi! En dat is dan nog buiten de spitsuren! Bovendien is dit gebaseerd op de bestaande situatie. Terwijl dan nog geen rekening is gehouden met de sterk toenemende verkeersbewegingen vanwege extra voertuigen tijdens de bouw en ontwikkeling van tenminste 1.000 woningen in de aangrenzende nieuwe wijk Putten-Zuid. Bovendien is het zo dat alle verkeer vanuit en naar Putten-Zuid uitkomt op de N303 (Van Geenstraat). Dit zal in onze visie lijden tot aanzienlijk meer druk op de Van Geenstraat en daarmee te verwachten toenemende druk op de verkeersveiligheid en risico's op ongelukken met fietsers en auto's en problemen vanwege langere verliestijden. Wij zijn dan ook van mening dat de conclusie van het verkeersonderzoek dat "de extra verkeersgeneratie op een verkeersveilig wijze kan worden afgewikkeld" niet terecht is en dat de conclusie niet goed onderbouwd is. Rekening moet worden gehouden met aanzienlijk meer verkeersbewegingen! Bovendien missen wij de noodzakelijke berekeningen wat betreft de bestaande en toenemende druk op de Van Geenstraat in het rapport van Goudappel. Daar gaat men in op de verliestijden voor het wachten voordat men vanuit het parkeerterrein van de Aldi de N303 kan oprijden. Terwijl niet wordt aangegeven of men linksaf wil oversteken of rechtsaf wil slaan. Bovendien is geen rekening gehouden met de verliestijden vanwege fietsers op het fietspad vóór de in- en uitrit. Wel wordt door Goudappel in het onderzoek vastgesteld dat op basis van een supermarkt van 1.474 m² de grenswaarden zijn bereikt wat betreft de verkeersveiligheid. Wij stellen vast dat de verkeersveiligheid ernstig in geding is indien wordt uitgegaan van een grotere supermarkt met een omvang van 1.970 m², omdat de grenswaarden dan aanzienlijk worden

Reactie provincie Gelderland

Ook de provincie heeft een advies uitgebracht over de verkeersveiligheid van de Nijkerkerstraat (N798) en over de rotonde Nijkerkerstraat/Van Geenstraat.

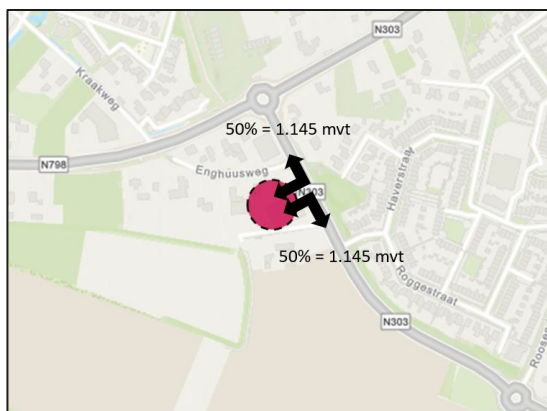
De provincie houdt zich niet bezig met een advies over de aansluiting van de Enghuusweg op de Van Geenstraat, hoewel dit maar op ca. 100 à 150 meter afstand is van de rotonde. De provincie stelt dat ze hierover geen advies uitbrengt, omdat de Van Geenstraat geen provinciale weg is, maar een gemeenteweg. Dit blijft volgens de provincie dus de verantwoordelijkheid van de eigen gemeente Putten.

Wat betreft de rotonde Nijkerkerstraat/Van Geenstraat stelt de provincie wel duidelijk vast dat de gemeente hier "nadrukkelijk wel een risico neemt als het gaat om de doorstroming en de verkeersveiligheid op het kruispunt Enghuusweg/Van Geenstraat en mogelijk het verschuiven van doorgaand verkeer door het centrum". Dit zal extra verkeersdruk leggen op de Voorthuizerstraat het centrum en de Harderwijkerstraat. Terwijl het juist de bedoeling is om dit gebied meer te ontlasten. Bovendien wijst de provincie op het gevaar voor en door fietsers. De provincie acht het niet ondenkbaar dat veel fietsers uit Bijsteren en Rimpeler op de terugweg van de Aldi tegen de richting in zullen terugrijden (voor het tankstation langs) richting rotonde, met name vanwege de problemen om de Van Geenstraat per fiets over te steken. Ook bij de rotonde zullen daarna weer onveilige situaties ontstaan.

Reactie:

- De verkeersgeneratie van de Aldi verspreidt zich over het wegennet. Er is dus geen sprake van 2.290 extra motorvoertuigbewegingen op de Van Geenstraat: een deel van het verkeer zal in noordelijke of zuidelijke richting rijden. In de studie is het uitgangspunt gehanteerd dat 50% in noordelijke en 50% in zuidelijke richting rijdt (zie figuur 1).

- De kruispuntberekeningen in het onderzoek van Goudappel zijn uitgevoerd voor de drukste ochtend- en avondspitsuren, omdat dat de maatgevende momenten zijn voor het wegennet van Putten. De daluren zijn minder van belang, omdat de verkeersdruk op omliggende wegen lager is.
- In de studie is rekening gehouden met een prognose van de verkeersdruk op het gemeentelijke wegennet in het jaar 2030. De prognose is afkomstig uit het gemeentelijke verkeersmodel. Het is in verkeersstudies ten behoeve van ruimtelijke procedures gebruikelijk om gebruik te maken van een door de gemeente vastgesteld verkeersmodel, wat hier het geval is.
- In het verkeersmodel is rekening gehouden met alle vastgestelde ruimtelijke plannen, waaronder de ontwikkeling Putten Zuid.
- Het verkeersmodel wordt bovendien gekalibreerd op telcijfers van gemeentelijke en provinciale wegen. In 2017 zijn 8.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal geteld op de N303 (Van Geenstraat). Dit resulteert in een modelwaarde in het basismodel 2019 van 9.000 motorvoertuigbewegingen. Dit is een veel lagere verkeersintensiteit dan berekend in de zienswijze. Een verklaring hiervoor is dat ongeveer 90% van het doorgaande verkeer vanaf Voorthuizen naar Ermelo en vice versa via de voormalige route van de N303 (Voorthuizerstraat – Harderwijkerstraat) rijdt in plaats van de huidige route (Van Geenstraat – Oude Rijksweg). In 2018 is hier onderzoek naar gedaan.
- Als 'worst case' is geen rekening gehouden met verkeer wat nu al op het gemeentelijke wegennet rijdt richting bestaande Aldi (er is niet gesaldeerd met de verkeersgeneratie van de bestaande Aldi). Voor de nieuwe Aldi is bovendien geen rekening gehouden met verkeer wat uit een ander verplaatsingsmotief (bijvoorbeeld 'woon-werkverkeer') zich al op de weg bevindt. Er is gerekend met een 'worst case' situatie.



Figuur 1: Verdeling van verkeer

3. Zienswijze bewoner Gerststraat

Verkeer

Mijn grootste punt van kritiek op de verhuizing naar de Enghuusweg is de inrichting van de weg: de Van Geenstraat. Er is een fietsoversteek bedacht die uitkomt op een voetpad richting parkeerplaats Haverstraat en de Gerststraat. Dit voetpad wordt op dit moment veelvuldig gebruikt door voetgangers. Maar ook door fietsers, brommers en scooters. De snelste route vanaf de Aldi en de wijken Bijsteren en straks Putten-Zuid richting de Groene Scheg en de Pelikaan gaat over dit voetpad. Met de komst van de Aldi zal dit fiets- en brommergebruik alleen maar toenemen. Daar is het voetpad in het geheel niet voor ingericht en zal alleen maar leiden tot een onveilige situatie en ongelukken. Vooral omdat ook veel kleine kinderen van dit voetpad gebruik maken. De ontsluitingsweg voor fietsers/bromfietsers enz. is via de Haverstraat naar de van Geenstraat (N303).

Mijn vraag is dus: mocht de Aldi zich vestigen aan de Enghuusweg, kan de weginrichting aan de Van Geenstraat dan zo aangepast worden dat het voetpad richting de Haverstraat en Gerststraat niet meer als fietspad gebruikt kan worden? Dat het dus een voetpad blijft!

Reactie:

- Het voetpad wordt nu al gebruikt door fietsers, bromfietsers en scooters. Met de komst van de Aldi zou dit kunnen toenemen. Het is echter een gedragskwestie, want door middel van borden is aangegeven dat het een voetpad betreft. De gemeente kan eventueel aanvullende maatregelen treffen om ongewenst gedrag te voorkomen, bijvoorbeeld de aanleg van een voetgangerssluis.