



Verkeersplan gemeente Staphorst

Uitvoeringsplan Rouveen, vastgesteld op 11 juli 2017

Inhoudsopgave

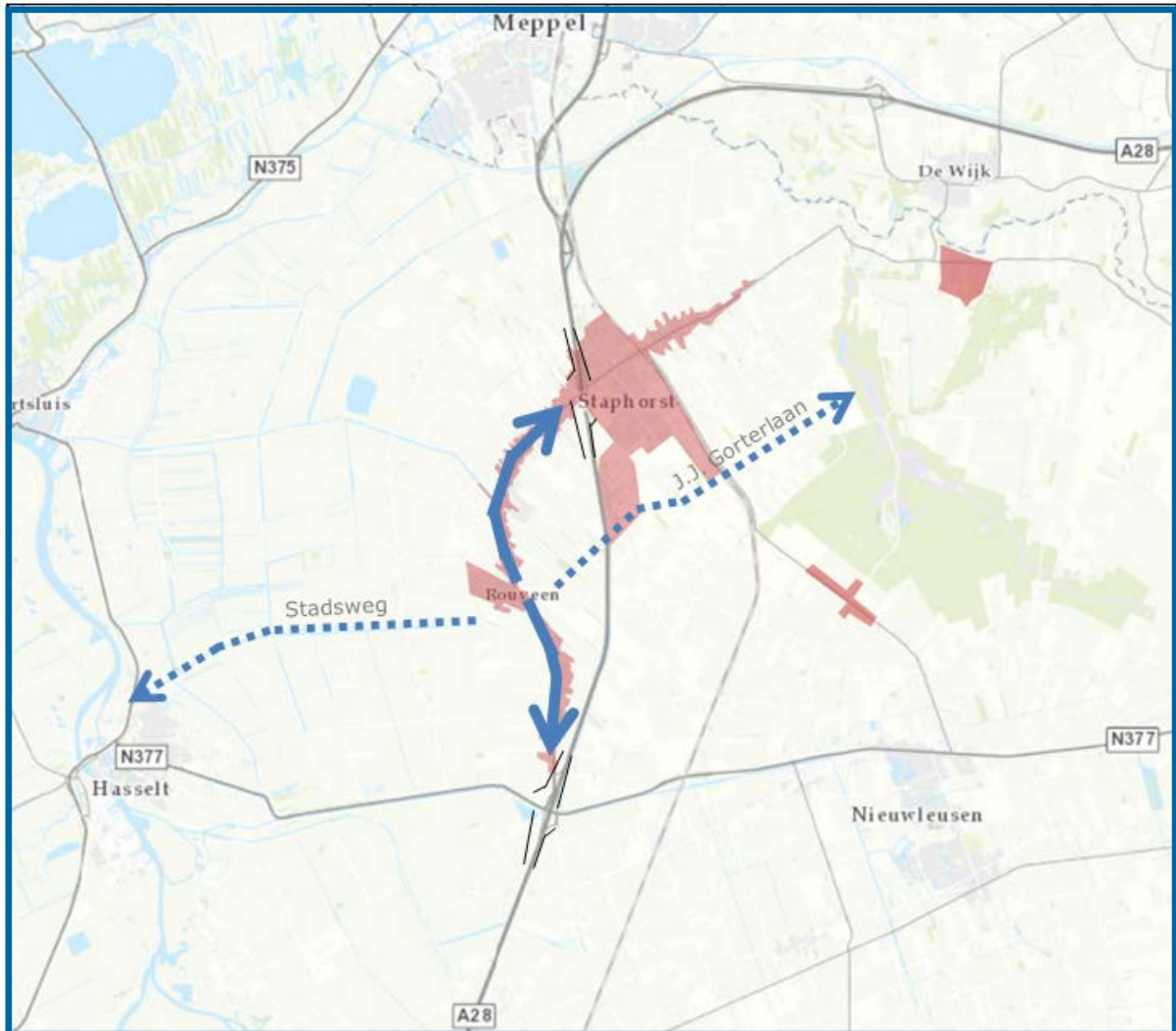
Inhoud

Inhoudsopgave	1
1. Huidige verkeersstructuur	2
1.2 Ontsluiting fietsverkeer	3
2. Huidig gebruik	6
3. Huidige inrichting	7
4. Ongevallen en snelheid	11
4.1 Ongevallen.....	11
4.2 Snelheid	12
5. Toekomstige ontwikkelingen	13
6. Knelpunten en wensen.....	14
6.1 Toekomstig gebruik.....	14
6.2 Knelpunten.....	15
6.3 Wensen	15
7. Conclusies en aanbevelingen	16
7.1 Conclusies.....	16
7.2 Aanbevelingen	17

1. Huidige verkeersstructuur

1.1 Ontsluiting autoverkeer

Het lintdorp Rouveen is van oudsher georiënteerd op de Oude Rijksweg. De Oude Rijksweg fungeert daarmee dan ook als de primaire ontsluitingsroute richting Staphorst en de op- en afritten op de A28. Verkeer van- en naar Hasselt kan gebruik maken van de Stadsweg. Verkeer in noordoostelijke richting kan via de J.J. Gorterlaan de A28 oversteken.

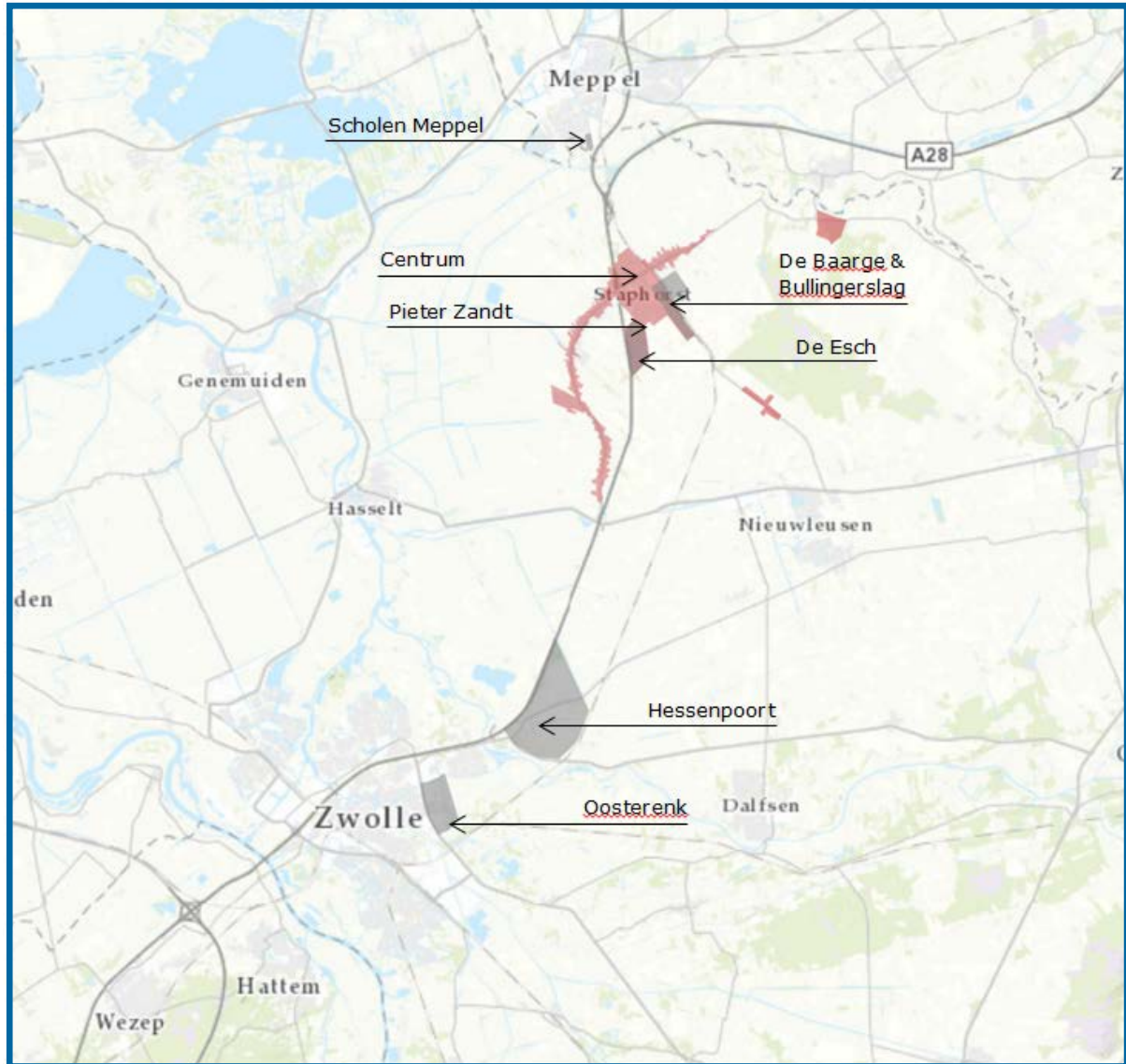


Ter hoogte van Rouveen rijden 3100 motorvoertuigen over de Oude Rijksweg. Ongeveer 10% hiervan bestaat uit vrachtverkeer (310 vrachtwagens). In richting van Staphorst neemt het aantal verkeersbewegingen toe met 7400 motorvoertuigen per etmaal (met 11,5% vrachtverkeer). Op een werkdag rijden 1375 fietsers tussen Rouveen en Staphorst over de Oude Rijksweg.

De Stadsweg en J.J. Gorterlaan zijn in de huidige situatie relatief rustige wegen: Op een werkdag rijden ongeveer 1000 - 1300 motorvoertuigen over de Stadsweg. De J.J. Gorterlaan kent met 1100 motorvoertuigen per etmaal een soortgelijke verkeersbelasting.

1.2 Ontsluiting fietsverkeer

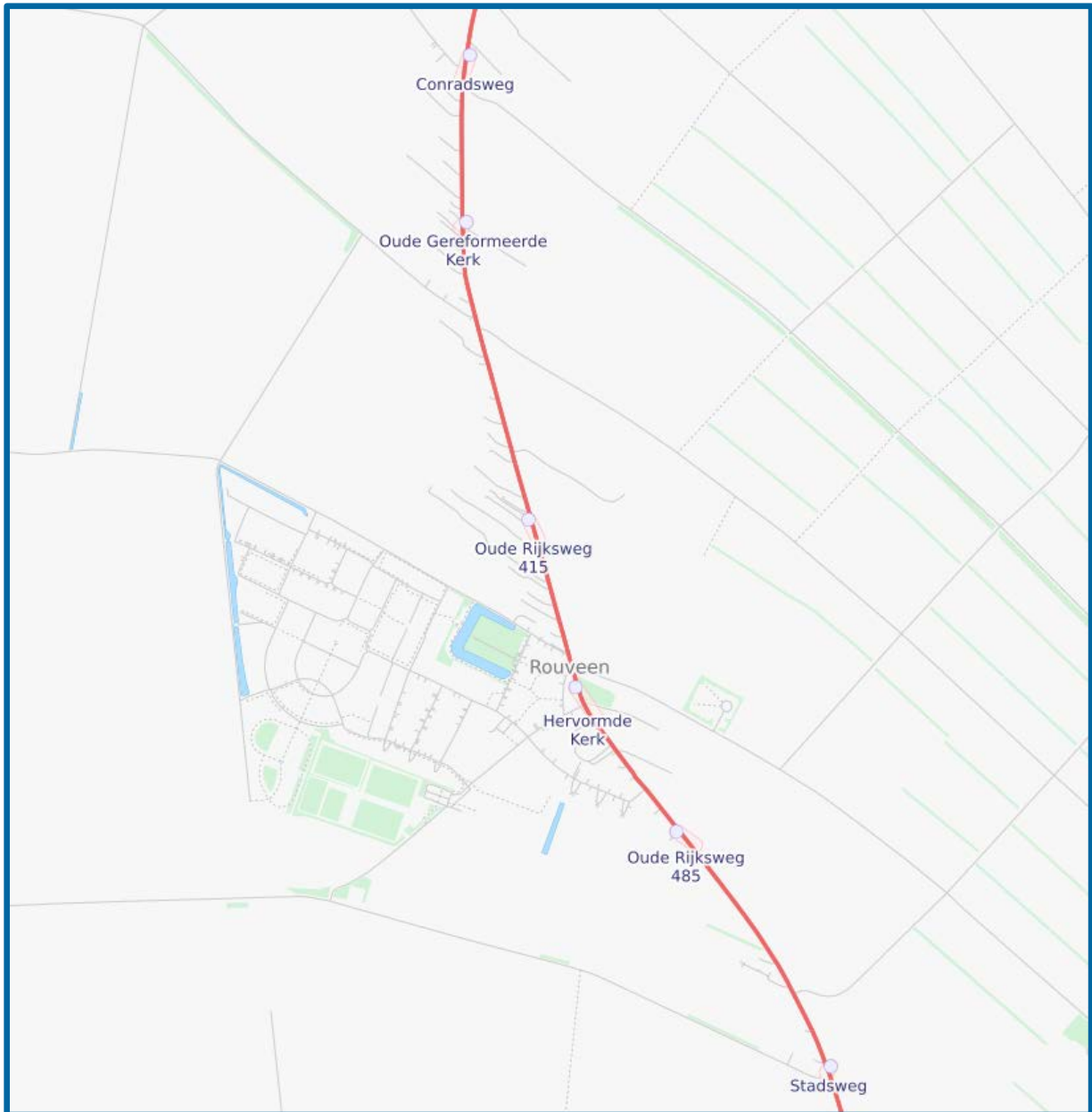
Fietsverkeer van en naar Rouveen kent in de omgeving een aantal primaire bestemmingen. Het gaat om het centrum van Staphorst, het Pieter Zandt college aan de Achthoevenweg, bedrijventerreinen in Staphorst en scholen in Meppel en Zwolle. Daarnaast blijkt uit de mobiliteitsscan dat ongeveer 50 inwoners uit Rouveen op de Zwolse bedrijventerreinen Hessenpoort en Oosterenk werken. De voorgenoemde bestemmingen zijn in de onderstaande kaart weergegeven.



Fietsers tussen Staphorst en Rouveen kunnen in de huidige situatie gebruik maken van de Oude Rijksweg en J.J. Gorterlaan. Op de Oude Rijksweg is een rijbaanindeling aanwezig. Op grondgebied van Zwolle is langs de Hermelenweg – de parallelweg ten oosten van de A28 – een vrij liggend fietspad aanwezig. Om dit fietspad te kunnen bereiken, moeten fietsers vanaf de Oude Rijksweg ter hoogte van het knooppunt N377 – A28 tweemaal een verkeerslicht passeren. In deze verkeerslichtenregeling heeft de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer het primaat. Fietsers richting Hasselt kunnen gebruik maken van de Stadsweg. Langs de N377 is in de richting van Hasselt geen fietspad aanwezig.

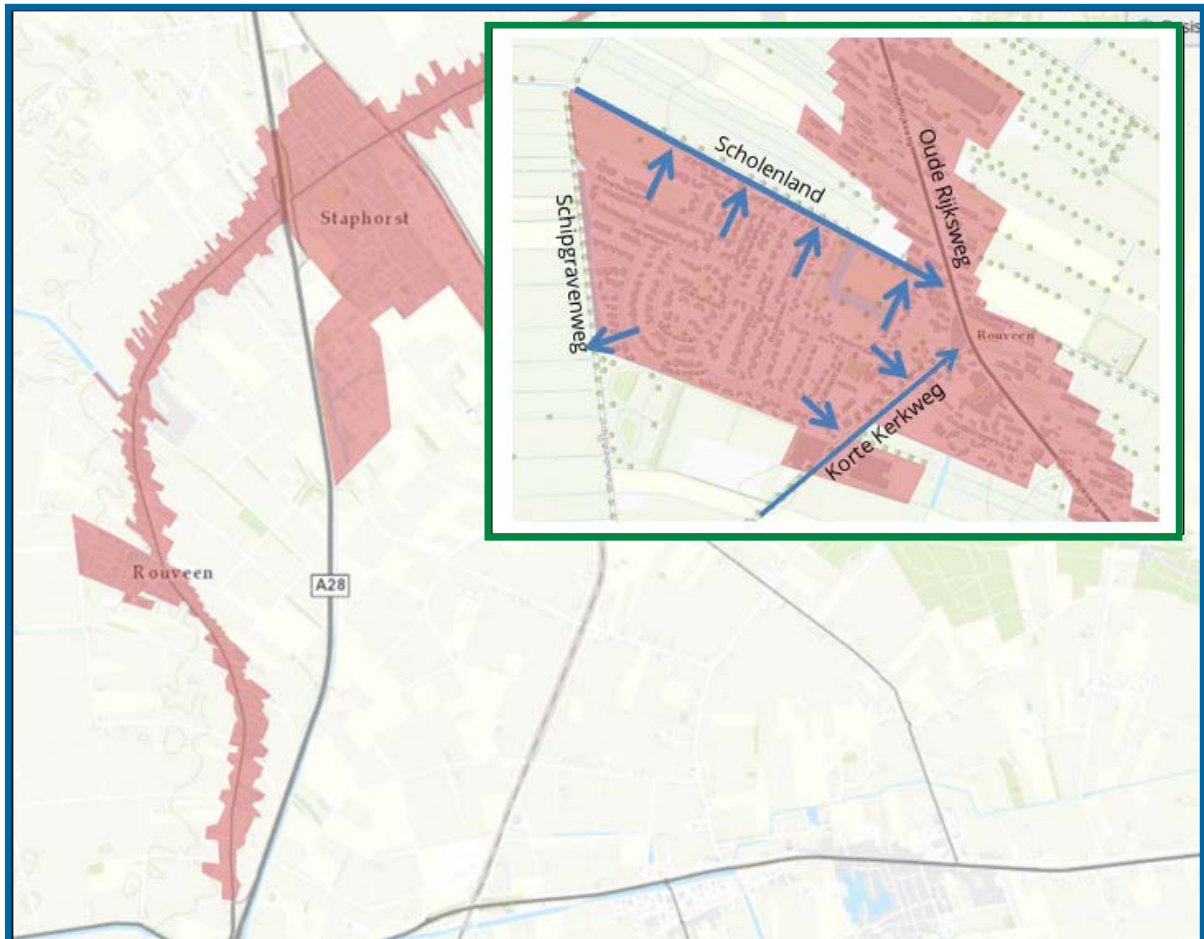
1.3 Ontsluiting openbaar vervoer

Langs de Oude Rijksweg zijn 10 bushaltes aanwezig. Deze haltes worden aangedaan door lijn 40: Steenwijk - Zwolle. De haltes in de directe omgeving van Rouveen zijn in de onderstaande afbeelding weergegeven.



1.4 Ontsluiting Rouveen west

Het lintdorp Rouveen is de afgelopen jaren aan de westkant uitgebreid met de nieuwbouwwijk 'Rouveen west'. Tot en met 2030 zal het aantal inwoners in Rouveen west met 227 toenemen (bron: structuurvisie 2030 / verkeersmodel 2030). De ontsluiting van Rouveen West vindt primair plaats via het Scholenland. Woningen in het zuidelijke deel van het plan kunnen via de Korte Kerkweg en de Beukenlaan het dorp uitrijden.



In het deel van Rouveen dat wordt begrensd door de Scholenland, Oude Rijksweg, Korte Kerkweg en Schipgravenweg, bevinden zich 485 woningen. Een huishouden in de gemeente Staphorst bestaat gemiddeld uit 3,10 personen. Per huishouden worden dagelijks 6,3 autoritten gegenereerd. Dat betekent (theoretisch) dat in dit deel van Rouveen dagelijks ruim 3000 autoritten plaatsvinden.

2. Huidig gebruik

Oude Rijksweg

De Oude Rijksweg is de primaire ontsluitingsroute voor verkeer in Rouveen. Op het wegvak tussen de Vlakkenweg en het Geerligslaan zijn in juni van 2016 verkeertellingen gehouden. Gedurende een werkdag ofwel de etmaalintensiteiten op een gemiddelde werkdag - passeren hier 6582 motorvoertuigen. Het verkeersmodel geeft aan dat de intensiteiten op de Oude Rijksweg verder naar het zuiden afnemen: Ter hoogte van Rouveen rijden ongeveer 3000 motorvoertuigen per etmaal.

Scholenland

Het Scholenland dient als ontsluitingsroute voor de nieuwbouwwijk Rouveen west. In het najaar van 2016 zijn tellingen gehouden. De telsingang was geplaatst op het wegvak tussen de Oude Rijksweg en de Meidoornlaan. Uit deze tellingen blijkt dat hier op een werkdag gemiddeld 1600 tot 1700 motorvoertuigen langs rijden. Een kleine 50 voertuigen zijn langer dan 7 meter.

Schipgravenweg en Geezenland

Ook op de Schipgravenweg en Geezenland zijn in het najaar van 2016 tellingen gehouden. Over het deel aan de achterzijde van Rouveen West, rijden op een werkdag gemiddeld een kleine 300 motorvoertuigen. Op het wegvak in de richting van het Geezenland gaat het om 220 motorvoertuigen. Over het Geezenland rijden 270 motorvoertuigen per etmaal.

Korte Kerkweg

Over de Korte Kerkweg rijden op een werkdag ongeveer 1000 motorvoertuigen. In verband met de bouw van de Triangellocatie bestaat een deel daarvan uit zwaar verkeer.

Stadsweg en Conradsweg

De verkeersintensiteiten op de Stadsweg zijn afgeleid uit het verkeersmodel. Op een werkdag rijden hier gemiddeld 1000 - 1300 motorvoertuigen. Voor de Conradsweg liggen de etmaalintensiteiten op een werkdag op 1033 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteiten zijn achterhaald aan de hand van verkeerstellingen.

J.J. Gorterlaan

In juni 2016 zijn ook tellingen gehouden op de J.J. Gorterlaan. Op een werkdag reden er gemiddeld 1142 motorvoertuigen.

Gebruik versus bermschades

In het handboek wegontwerp van het CROW is de relatie weergegeven tussen wegbreedtes, etmaalintensiteiten en bermschades.

Verhardingsbreedte	Intensiteiten zandgrond	Intensiteiten klein / veen
3,00	350	300
3,50	400	350
4,00	575	500
4,50	1000	800
5,00	1400	1150
5,50		3000 à 4000
6,50		5000 à 6000

3. Huidige inrichting

Oude Rijksweg

De Oude Rijksweg is aangewezen als cultuurhistorisch erfgoed (nota Belvédère). Bij de herinrichting van de weg is zoveel mogelijk rekening gehouden met het behoud van het cultuurhistorische karakter. Gekozen is voor een rijloper van 3,70,- en fietssuggestiestroken van 1,40 meter breed. Naast de rijbaan is aan beide zijden van de weg een zogenaamde rabatstrook aanwezig. Deze strook kan multifunctioneel gebruikt worden door bijvoorbeeld voetgangers, om afvalcontainers te plaatsen, parkeren etc. De verharding bestaat uit klinkers.



Scholenland

Het Scholenland is aangewezen als een erftoegangsweg met een snelheid van 30 km/uur. De weg is vijf meter breed en voorzien van een elementenverharding. Het kruispunt met de Wilgenlaan is voorzien van een snelheidsremmend kruispuntplateau. Bij de kruising met de Elzenlaan is daarnaast een attentieverhogend 'wiebertje' in de bestrating aangebracht. Naast het Scholenland is een voetpad aanwezig. Dit voetpad is vijf trottoirtegels, ofwel 1,50 meter breed. Het Scholenland sluit onder een hoek van ongeveer 30 graden aan op de Oude Rijksweg. Bij de gemeente zijn in het verleden opmerkingen over dit kruispunt binnengekomen. Strekking van deze reacties is dat het uitzicht slecht is doordat beide wegen niet haaks op elkaar aansluiten.



Schipgravenweg

De Schipgavenweg ligt aan de westkant van Rouveen West. Alleen de Beukenlaan wordt rechtstreeks op de Schipgravenweg ontsloten. Bij de aansluitingen van de Magnoliaaan en Moerbeilaan is een fietsdoorstreek aanwezig. Het deel tussen het Geezenland en de Beukenlaan is 3,5 meter breed. Vanaf de kruising met de Beukenlaan wordt de weg, in verband met verkeer richting Hasselt - vier meter breed. Over de hele lengte is de Schipgravenweg voorzien van een betonverharding. In de bermen is geen bermverharding aanwezig. Omdat de weg buiten de bebouwde kom ligt, geldt hier een snelheid van 60 km/uur. Bij de kruispunt met het Scholenland is op alle vier de aansluitingen een druppelmarkering aangebracht. De aansluiting met de Stadsweg is als stopkruising ingericht.



Korte Kerkweg

In 2017 begint een project om de Korte Kerkweg – het deel tussen de Beukenlaan en Oude Rijksweg - opnieuw in te richten. Samen met belanghebbenden wordt een ontwerp opgesteld. Het is daarom nog niet bekend hoe het profiel van de straat er uit komt te zien. Realisatie staat gepland voor het najaar van 2017. Het deel tussen de Beukenlaan en Stadsweg is 5,5 meter breed. Buiten de bebouwde kom is asfaltverharding aanwezig – binnen de kom elementenverharding. Op de Korte Kerkweg is een verbod voor vracht- en landbouwverkeer ingesteld. Scholen de Levensboom en Triangel hebben gespreide leestijden.

Geezenland

Het Geezenland ligt aan de noordzijde van Rouveen west en loopt parallel aan het Scholenland. De weg is 3,1 meter breed en voorzien van asfalt zonder bermverharding. Er geldt een snelheidslimiet van 60 km/uur. Het kruispunt met de Oude Rijksweg is met haaiantanden geregeld. Ook hier geldt dat de aansluiting in een hoek van ongeveer 30 graden ligt. Ondanks dat de weg relatief smal is, is er in de huidige situatie geen sprake van significante bermshade.



Stadsweg

De Stadsweg vormt de meeste directe verbinding tussen Rouveen en Hasselt en heeft een verhardingsbreedte van 5,40 meter. Aan de hand van een 1-1 markering is aan beide zijden van de weg een fietssuggestiestrook van 1 meter breed gecreëerd. Bij kruispunten is de voorrang geregeld met haaiantanden en / of stopstrepen in combinatie met stopbord B07. Daarnaast is bij de kruispunten met de Klaas Kloosterweg west en de Rechterensweg een kruispuntplateau aanwezig. Op de Stadsweg mag 80 km/uur gereden worden. De inrichting komt niet overeen met het snelheidsregime en voldoet niet aan richtlijnen voor 80 km/uur wegen.



Conradsweg

De Conradsweg ligt tussen Zwartsluis en de Oude Rijksweg. Qua profiel is de weg vergelijkbaar aan de Stadsweg: 5,40 meter verharding met aan weerszijden een fietssuggestiestrook van één meter. Opmerkelijk verschil ten opzichte van de Stadsweg, is dat delen van de Conradsweg zijn aangewezen als 60 km/uur weg. Het betreft de omgeving van het kruispunten met de Klaas Kloosterweg west en de Rechterensweg. Op deze plekken geldt een snelheid van 60 km/uur. Dit heeft te maken met het feit dat op deze kruispunten meerdere ongevallen zijn voorgekomen. Ter plekke van de snelheidsovergangen veranderd niets aan het wegbeeld en / of de omgeving van de weg. Op de stukken waar 60 km/uur van toepassing is, komt het wegbeeld overeen met het snelheidsregime. Daar waar 80 km/uur van toepassing is, is de inrichting niet in overeenstemming met de richtlijnen voor 80 km/uur wegen. Dit blijkt overigens ook uit het wegbelevingsonderzoek van 2013. Deelnemers gaven aan dat de snelheid te hoog is voor en dat de weg daardoor onveilig is voor fietsers. Ook meldden bijna alle deelnemers dat de belijning niet overeenkomt met de snelheidslimiet.



J.J. Gorterlaan

De J.J. Gorterlaan is vijf meter breed. Aan weerszijden is 40 centimeter betonverharding met ribbel reliëf aanwezig. Ook is een kantmarkering aangebracht, waardoor de rijbaan smaller oogt. Op de Gorterlaan geldt een snelheidslimiet van 60 km/uur. Bij kruispunten heeft verkeer van rechts voorrang. Op het kruispunt bij de Conradsweg is een attentie verhogende wiebermarkering aangebracht. Het kruispunt met de Scholenweg is voorzien van een kruispuntplateau.

In 2017 wordt de nieuwe ontsluitingsroute van CZ Rouveen aangelegd. Deze ontsluitingsroute loopt via de Bisschopsweg naar de J.J. Gorterlaan. Hierdoor gaan meer vrachtwagens over de J.J. Gorterlaan rijden. Hoewel uit een praktijkproef met een tractor en vrachtwagen blijkt dat deze voertuigen elkaar met aangepaste snelheid kunnen passeren, worden voor een snelle en veilige verkeersafwikkeling ook nog enkele passeerstroken voor vrachtwagens aangebracht.



4. Ongevallen en snelheid

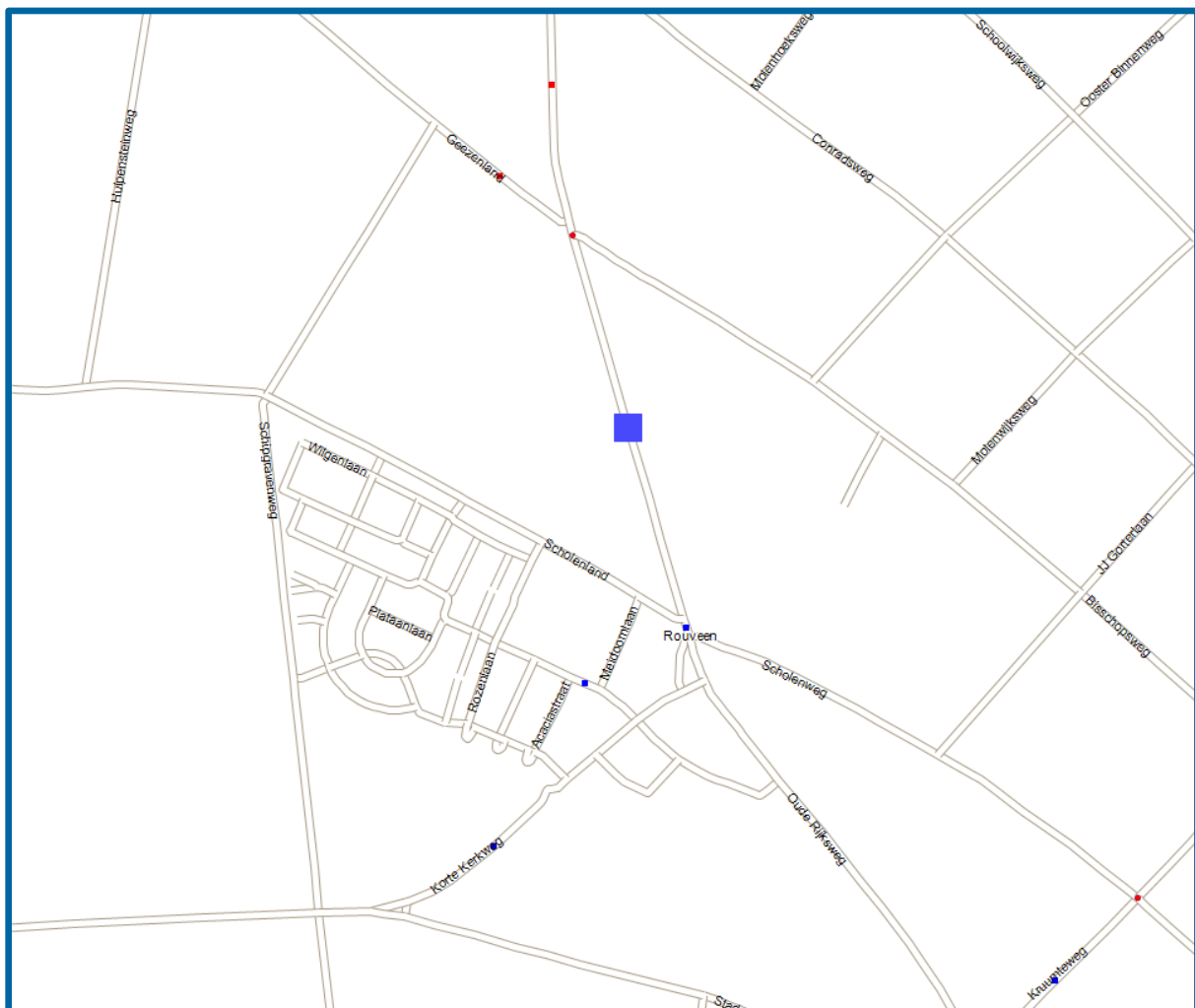
4.1 Ongevallen

Oude Rijksweg

Op de Oude Rijksweg zijn in de periode 2010 t/m 2015 16 ongevallen geregistreerd. Bij twee ongevallen was er sprake van een dodelijk slachtoffer. Tien ongevallen hadden letsel als afloop. In vier gevallen werd licht letsel geconstateerd. De ongevallen vonden bijna allemaal op andere locaties plaats. Dat betekent dat er geen specifieke wegvakken of kruispunten zijn waar sprake is van een verhoogd ongevalrisico. Niettemin verdient het aantal ongevallen op de Oude Rijksweg blijvende aandacht. Ook na de herinrichting, die in 2013 is afgerond, zijn zes ongevallen geregistreerd (periode 2014 – heden). Hoofdoorzaken van de ongevallen op de Oude Rijksweg zijn het niet verlenen van doorgang en het niet verlenen van voorrang.

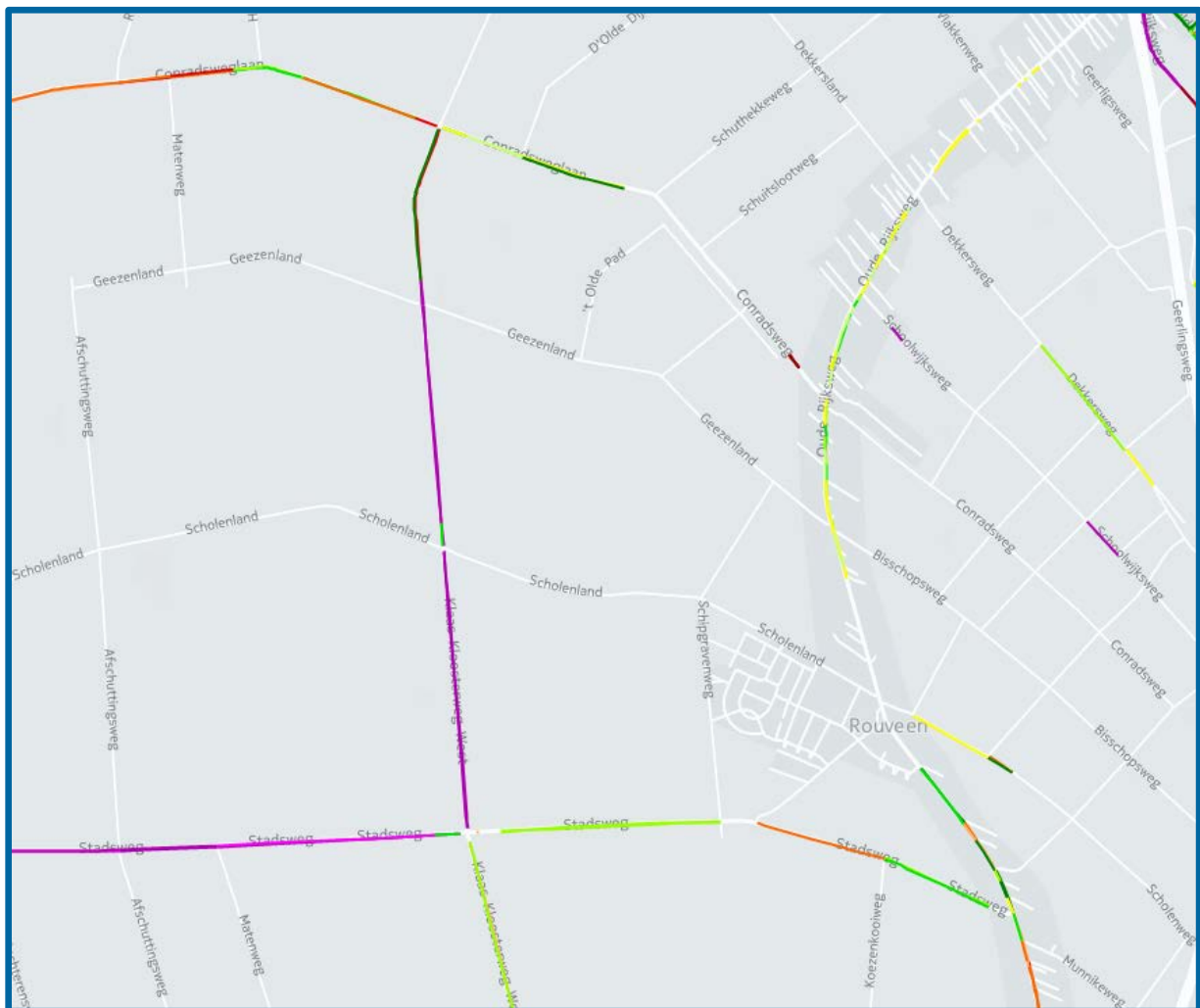
Rouveen West

Over de periode 2010 t/m 2016 zijn in Rouveen west e.o. vier ongevallen geregistreerd. Bij de ongevallen op de Korte Kerkweg (1), Acaciastraat (2) en Esdoornlaan (3) was sprake van Uitsluitend Materiele Schade. Bij het Geezenland (4) is om 2:25 uur 's nachts een jonge automobilist achterop een fietser gereden. Er was sprake van ziekenhuisopname.



4.2 Snelheid

Floating Car Data (FCD) via GPS is een technologie die het verkeer monitort met behulp van het Global Positioning System (GPS). Een voertuig dat met GPS is uitgerust, ook wel een probe genoemd, kan nauwkeurig in tijd en ruimte worden gevolgd. Met satellietpositiebepaling is het mogelijk een veelheid aan voertuiggegevens in te winnen. Om periodiek over betrouwbare verkeersgegevens te kunnen beschikken, worden gegevens over langere tijd ingewonnen en voor vergelijkbare tijdsperioden en trajecten samengenomen. Aan de hand van Floating Car Data kan een betrouwbaar beeld worden gegeven van plekken waar de snelheidslimiet wordt overschreden. In de onderstaande kaart is aangegeven waar de V85 – de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden – hoger ligt dan de snelheidslimiet. Hoe roder / paarser de kleur, des te groter de overschrijding van de snelheidslimiet.



Bij de bovenstaande afbeelding moet in overweging genomen worden dat op wegen met lage verkeersintensiteiten geen betrouwbare weergave van de snelheid gegeven kan worden. Dit komt omdat navigatieapparatuur automobilisten hier niet doorgaans niet langs stuurt. Voor wegen in het buitengebied, zoals bijvoorbeeld het Geezenland en Scholenland, zijn daarom geen gegevens weergegeven. Uit verkeerstellingen blijkt dat de V85 – de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden – op het Scholenland, Schipgravenweg en Geezenland op respectievelijk 37,- 77 en 64 km/uur ligt. Op het wegvak van de Schipgravenweg ‘achter’ nieuwbouwwijk Rouveen West, ligt de V85 op 67 km/uur.

5. Toekomstige ontwikkelingen

Wonen

In de periode tot en met 2030 neemt het aantal inwoners in Rouveen-West met ongeveer 270 personen toe. Dit betekent dat het aantal verkeersbewegingen in Rouveen ook zal toenemen.

Ontsluiting CZ Rouveen

In 2017 wordt begonnen met de aanleg van een ontsluitingsroute voor melkfabriek CZ Rouveen. Deze route verbindt de melkfabriek met de J.J. Gorterlaan. Dit betekent dat het aantal verkeersbewegingen van zware voertuigen op de Oude Rijksweg afneemt.

Nieuwe aansluiting A28

De structuurvisie van de gemeente Staphorst beschrijft dat huidige aansluitingen op de A28 verplaatst worden naar de omgeving van viaduct Dekkersland. Verkeer uit Rouveen kan dan via de route Scholenweg – J.J. Gorterlaan snel naar de A28 rijden. Dit heeft een gunstig effect op de verkeersdruk op de Oude Rijksweg: zonder nieuwe aansluiting rijden er in 2030, 3500 motorvoertuigen per etmaal over de Oude Rijksweg bij Rouveen. Met een nieuwe aansluiting daalt het aantal verkeersbewegingen naar 2300 motorvoertuigen per etmaal. In de omgeving van de Staphorst Ovonde ('De Stovonde' op het kruispunt Oude Rijksweg – Rijksparelleweg – Rijksweg – Gemeenteweg) is het effect nog beter merkbaar: hier neemt het aantal verkeersbewegingen af van 8300 naar 5700 motorvoertuigen per etmaal.

Inrichting J.J. Gorterlaan

Inherent aan het verplaatsen van de aansluitingen op de A28, is de herinrichting van de J.J. Gorterlaan tussen de Scholenweg en viaduct Dekkersland. Door de verplaatsing van de aansluitingen wordt dit wegvak drukker: in plaats van 1600 motorvoertuigen in de autonome situatie, rijden er dan 4500 motorvoertuigen per etmaal over de J.J. Gorterlaan. Met het oog op het karakter en functie van de weg – verkeer van en naar de A28 brengen – is het wenselijk om fietsers en gemotoriseerd verkeer hier van elkaar te scheiden. Om die reden wordt in de plannen voor een nieuwe aansluiting op de A28 uitgegaan van een vrij liggend fietspad langs de J.J. Gorterlaan. Voor scholieren richting het Pieter Zandt college ontstaat hierdoor een aantrekkelijker route.

Triangellocatie

Op de Triangellocatie zullen worden 28 koopwoningen, 24 zorgwoningen in appartementen en 12 zorgwoningen met eigen grond gebouwd. Daarnaast biedt het bestemmingsplan ruimte voor een maatschappelijk gebouw dat in hoofdzaak gebruikt zal worden voor een kinderopvang en dagbesteding voor ouderen.

Herinrichting Korte Kerkweg

De Korte Kerkweg wordt in 2017 opnieuw ingericht. Samen met belanghebbenden wordt in kaart gebracht hoe de weg het beste vormgegeven kan worden.

Snelfietsroute Zwolle – Staphorst – Meppel (ZSM)

In samenwerking met provincie Overijssel wordt onderzocht hoe de fietsverbinding tussen Zwolle, Staphorst en Meppel verbeterd kan worden. Bij de planvorming wordt er rekening mee gehouden dat Rouveen een belangrijke 'feeder' is.

6. Knelpunten en wensen

Aan de hand van het afwegingskader uit Deel A van dit verkeersplan kan in kaart worden gebracht op welke plekken knelpunten in de verkeersstructuur zullen ontstaan. Kort samengevat is er sprake van een knelpunt als:

- Er op plekken die van belang zijn voor de economische ontsluiting geen sprake is van een vlotte en veilige verkeersafwikkeling;
- Op bepaalde wegen de functie, vorm en het gebruik van wegen niet met elkaar in overeenstemming is;
- Er ongevallen geregistreerd zijn, veel te hard wordt gereden of er andere indicatoren zijn die wijzen op een verkeersonveilige situatie.

Naast knelpunten, zijn er ook nog wensen geformuleerd. Onder wensen worden situaties verstaan die geen knelpunt vormen, maar wel kunnen bijdragen aan de doelstellingen van andere beleidsterreinen. Ook vallen hier aangenomen moties – voor zover deze plekken niet naar voren komen als knelpunten – en situaties onder waarvan uit de analyse van de structuur en / of inrichting blijkt dat het wenselijk is om hier maatregelen te nemen.

6.1 Toekomstig gebruik

Om een doorkijk te kunnen geven naar de verkeerssituatie in 2030, is in 2016 een modelstudie uitgevoerd. Uit deze studie blijkt dat het verkeersaanbod op het wegennet in Staphorst, op nagenoeg alle wegen zal stijgen. In de onderstaande tabel zijn de intensiteiten (afgerond op 100) voor een aantal belangrijke wegen in Staphorst weergegeven. De lege plekken in de kolom 2030 zijn te verklaren doordat wegen met lage intensiteiten niet zichtbaar zijn in het verkeersmodel. Ofwel: op deze wegen rijdt ook in 2030 weinig verkeer.

	2015	2030	%
Oude Rijksweg t.h.v. Rouveen	3100	3500	+13%
Scholenland tussen ORW en Meidoornlaan	1700	2000	+16%
Schipgravenweg achter Rouveen West	300	-	-
Schipgravenweg ri. Geezenland	200	-	-
Korte Kerkweg	1000	1200	+20%
Geezenland	300	-	-
Stadsweg	1200	1400	+17%
Conradsweg	1000	1700	+70%
J.J. Gorterlaan	1100	1500	+36%

6.2 Knelpunten

Categorisering Stadsweg en Conradsweg

Het snelheidsregime van de Stadsweg en Conradsweg komt niet overeen met de inrichting: bij een gebiedsontsluitingsweg type 2 dient op basis van het Nederlandse verkeersbeleid 'Duurzaam Veilig' sprake te zijn van een rijbaanscheiding en vrij liggend fietspad. De gedachte hier achter is als volgt:

- Ongevallen met een ernstige afloop worden vaak veroorzaakt door grote verschillen in massa en / of snelheid. Op wegen waar de snelheid relatief hoog ligt (80 km/uur en harder) moeten daarom maatregelen getroffen worden die er voor zorgen dat conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer beperkt worden. Ook moeten frontale botsingen voorkomen worden.
- Door alle wegen in Nederland volgens dezelfde principes in te richten, weten bestuurders overal waar zij aan toe zijn. Onduidelijkheid ontstaat op het moment dat op verschillende plekken, verschillende regels gelden. Waarom mag iemand op de Heerenweg ten oosten van IJhorst 60 km/uur, terwijl diegene op de Stadsweg – die nagenoeg hetzelfde is ingericht – 80 km/uur kan rijden?

Problemen op het vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid ontstaan op het moment dat de vorm, functie en het gebruik niet met elkaar in overeenstemming zijn. In dit geval is het onacceptabel dat fietsers zich op een rijbaan bevinden waar gemotoriseerd verkeer 80 km/uur mag rijden. Met het oog op het relatief lage aantal fietsers, is aanleg van een vrij liggend fietspad echter geen logische keuze. Vorm en functie kunnen weer in overeenstemming gebracht worden door de snelheid terug te brengen naar 60 km/uur.

Fietsverbinding J.J. Gorterlaan

De J.J. Gorterlaan vormt een korte verbinding naar de bedrijventerreinen in Staphorst en het Pieter Zandt College. Daarnaast is geconstateerd dat op de Oude Rijksweg met enige regelmaat ongevallen voorkomen, en dat de verkeersbewegingen op de J.J. Gorterlaan toenemen als er een nieuwe aansluiting gerealiseerd wordt. Op plekken waar relatief veel doorgaand gemotoriseerd verkeer én fietsers aanwezig zijn, is het wenselijk om voorzieningen voor fietsers te treffen. In dit geval wordt aanbevolen om uit te gaan van een vrij liggend fietspad. Dit fietspad zou vooruitlopend op de aanleg van de nieuwe op- en afritten op de A28 aangelegd kunnen worden. Hiermee ontstaat dan een aaneensluitende verbinding op de vrij liggende fietsstructuur langs de Achthoevenweg.

6.3 Wensen

Verbreding Geezenland

Op 10 november 2015 hebben het CDA, SGP en de CU een motie aangenomen waarin zij constateren dat:

- De ontsluiting via Schipgravenweg en Geezenland als gewenste ontsluiting wordt ervaren voor Rouveen West;
- Het Scholenland - met veel bedrijvigheid en fietsende jeugd - hierdoor wordt ontlast;
- Het laatste stukje van de ontsluiting - Geezenland tussen Schipgravenweg en Oude Rijksweg - te smal is.

Naar aanleiding van deze punten wordt het college verzocht "om de verbreding van het Geezenland mee te nemen in het verkeersplan".

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1 Conclusies

In de voorgaande hoofdstukken zijn de verkeersstructuur, inrichting en het gebruik van de wegen in en rondom Rouveen in beschouwing genomen. Aan de hand van het geschetste referentiekader kan beoordeeld worden in hoeverre er sprake is van knelpunten.

Structuur

De verkeersstructuur van Rouveen is van origine op het dorpslint (Oude Rijksweg) georiënteerd. Als gevolg van de nieuwbouw in Rouveen West heeft het Scholenland ook een belangrijke positie ingenomen in de ontsluiting van het dorp. Het past binnen de principes van Duurzaam Veilig om deze nieuwbouwwijk via deze weg te ontsluiten. Het past ook binnen de principes van Duurzaam Veilig om de huidige op- en afritten van de A28 te verplaatsen in de richting van de J.J. Gorterlaan. Voor Rouveen heeft dit als voordeel dat de verkeersdruk op de Oude Rijksweg afneemt en dat er voor de inwoners een snellere route (via Scholenweg – J.J. Gorterlaan) ontstaat om van- en naar de A28 te rijden. Aandachtspunt daarbij is dat een veilige route voor fietsers richting de bedrijventerreinen in Staphorst en het Pieter Zandt College gewaarborgd blijft.

Verkeersdruk

Hoewel het Scholenland drukker is dan de omliggende wegen, zijn de etmaalintensiteiten (1700) lager dan de maximaal toelaatbare bovengrens van 5000 motorvoertuigen per etmaal. Ook in 2030 is dit het geval – er rijden dan 2000 motorvoertuigen per etmaal. In het geval van een nieuwe aansluiting op de A28 wordt de J.J. Gorterlaan drukker. Hoewel de intensiteiten binnen de bandbreedtes van het aanvaardbare vallen, moet er ook rekening mee gehouden worden dat dit verkeer geen herkomst of bestemming op de J.J. Gorterlaan / Scholenweg heeft. Er is dus sprake van doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer heeft vaak een iets ander karakter dan herkomst of bestemmingsverkeer. Waar de laatste categorie een zekere binding met de omgeving heeft, is doorgaand verkeer meer gefocust op het zo snel mogelijk bereiken van het doel; in dit geval de A28. Op plekken waar relatief veel doorgaand gemotoriseerd verkeer én fietsers aanwezig zijn, is het wenselijk om voorzieningen voor fietsers te treffen.

Ongevallen

De meeste ongevallen zijn geregistreerd op de Oude Rijksweg. Hoewel de ongevallen bijna allemaal op andere locaties plaatsvonden, en er hiermee geen specifieke wegvakken of kruispunten zijn waar sprake is van een verhoogd ongevallenrisico, verdient het aantal ongevallen op de Oude Rijksweg blijvende aandacht. In Rouveen west zijn geen signalen die wijzen op een verhoogde ongevallenkans.

Inrichting

De wegen in rondom Rouveen voldoen aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Vorm, functie en gebruik zijn – met uitzondering van de Stadsweg en Conradsweg die zijn vormgegeven als 60 km/uur weg – met elkaar in overeenstemming. Alleen de Oude Rijksweg neemt hierin een unieke positie in: als gevolg van cultuurhistorische overwegingen is gekozen voor een inrichting die een beetje op het snijvlak zit tussen een erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg.

Verbreiding Geezenland

De vraag of het vanuit verkeerskundig oogpunt bezien wenselijk is om gebruik van de route Schipgravenweg – Geezenland te faciliteren / stimuleren, wordt als volgt beantwoord:

Met het oog op de inrichting en het gebruik van de huidige ontsluitingsroute (Scholenland), is er geen directe noodzaak om in een tweede ontsluitingsroute te voorzien. Bovendien past een 'rondweg' niet in filosofie van Duurzaam Veilig om ritten zo kort mogelijk te houden en te voorzien in een duidelijk herkenbare verkeersstructuur. Ook leidt het huidige gebruik van de Schipgravenweg en Geezenland niet tot onoverkomelijke bermschades. In beheersmatige context is verbreding van deze wegen dus niet noodzakelijk. Tot slot wordt opgemerkt dat verkeer van en naar de A28 in de toekomst via de Scholenweg – J.J. Gorterlaan zal rijden. Voor verkeer uit Rouveen West is de deze route het snelst te bereiken door vanaf het Scholenland naar de Scholenweg te rijden.

7.2 Aanbevelingen

Categorisering Stadsweg en Conradsweg

De vorm en functie van de Stadsweg en Conradsweg zijn niet met elkaar in overeenstemming. Op 80 km/uur is het onacceptabel dat fietsers van dezelfde rijbaan gebruik maken als gemotoriseerd verkeer. Met het oog op het aantal fietsers is het niet logisch om een vrij liggend fietspad aan te leggen. Daarom wordt geadviseerd om de snelheid op de Stadsweg en Conradsweg terug te brengen naar 60 km/uur.

Scholenland / Korte Kerkweg

Zorgen van inwoners richten zich doorgaans op de wegen die woonwijken ontsluiten en wegen waar scholen aan staan. Dit komt omdat deze wegen drukker zijn, er relatief veel (school)kinderen fietsen en er sprake is van piekdruktes tijdens het aan- en uitgaan van de scholen. Paradoxaal genoeg gebeuren juist op dit soort locaties niet vaak ongevallen met ernstige afloop. Dit heeft te maken met de verhoogde risicobeleving en het feit dat de verkeersdeelnemers betrokken zijn bij de omgeving. Niettemin wordt aanbevolen om de situatie op het Scholenland en Korte Kerkweg goed te monitoren. Als hieruit blijkt dat er bijvoorbeeld te hard wordt gereden, kunnen voor het Scholenland de volgende maatregelen overwogen worden:

- Buurtacties door Veilig Verkeer Nederland in samenwerking met lokale stakeholders. Verkeer op het Scholenland bestaat primair uit inwoners van Rouveen West. Zij dienen zich bewust te worden van de consequenties van hun gedrag. Buurtacties kunnen daar op ludieke wijze een bijdrage aan leveren;
- Incidentele handhavingsacties;
- Aanleg van snelheidsremmende / attentieverhogende maatregelen.

Voor de Korte Kerkweg kunnen de resultaten meegenomen worden bij het proces voor de herinrichting.

Fietsverbinding J.J. Gorterlaan

De J.J. Gorterlaan vormt een korte verbinding naar de bedrijventerreinen in Staphorst en het Pieter Zandt College. Daarnaast is geconstateerd dat op de Oude Rijksweg met enige regelmaat ongevallen voorkomen, en dat de verkeersbewegingen op de J.J. Gorterlaan toenemen als er een nieuwe aansluiting gerealiseerd wordt. Op plekken waar relatief veel doorgaand gemotoriseerd verkeer én fietsers aanwezig zijn, is het wenselijk om voorzieningen voor fietsers te treffen. In dit geval wordt aanbevolen om uit te gaan van een vrij liggend fietspad. Dit fietspad zou vooruitlopend op de aanleg van de nieuwe op- en afritten op de A28 aangelegd kunnen worden. Hiermee ontstaat dan een aaneensluitende verbinding op de vrij liggende fietsstructuur langs de Achthoevenweg.

Snelfietsroute ZSM

De fietsverbinding langs de J.J. Gorterlaan past in de snelfietsroute ZSM, waarin Rouveen als belangrijke 'feeder' wordt gezien. Ook vanuit dit perspectief is het dus aanbevelenswaardig om een goede fietsvoorziening langs de J.J. Gorterlaan te treffen.

Monitoring verkeersdruk Schipgravenweg

Uit deze rapportage blijkt dat de Schipgravenweg geen belangrijke functie heeft in de ontsluiting van Rouveen West. Daarom wordt voorgesteld om de verkeersdruk op de Schipgravenweg te monitoren en maatregelen te treffen als dit nodig is. Bij de huidige etmaalverkeersintensiteiten (max. 300 motorvoertuigen per etmaal) is het niet nodig om de Schipgravenweg af te sluiten.

Doorgaand verkeer van Hasselt naar Staphorst

Afsluiting van de Schipgravenweg kan als gevolg hebben dat een klein deel van het verkeer dat hier rijdt, via de Korte Kerkweg naar de Oude Rijksweg rijdt. Eventueel kan daarom ook nagedacht worden om doorgaand verkeer van Hasselt naar Staphorst, vóór Rouveen al via de Rechterensweg / Klaas Kloosterweg Oost naar de Conradsweg te verwijzen. Zodoende komt dit verkeer niet in de buurt van de bebouwde kom van Rouveen.