



Verkeersplan gemeente Staphorst

Uitvoeringsplan Staphorst, vastgesteld op 11 juli 2017

Inhoudsopgave

Inhoud

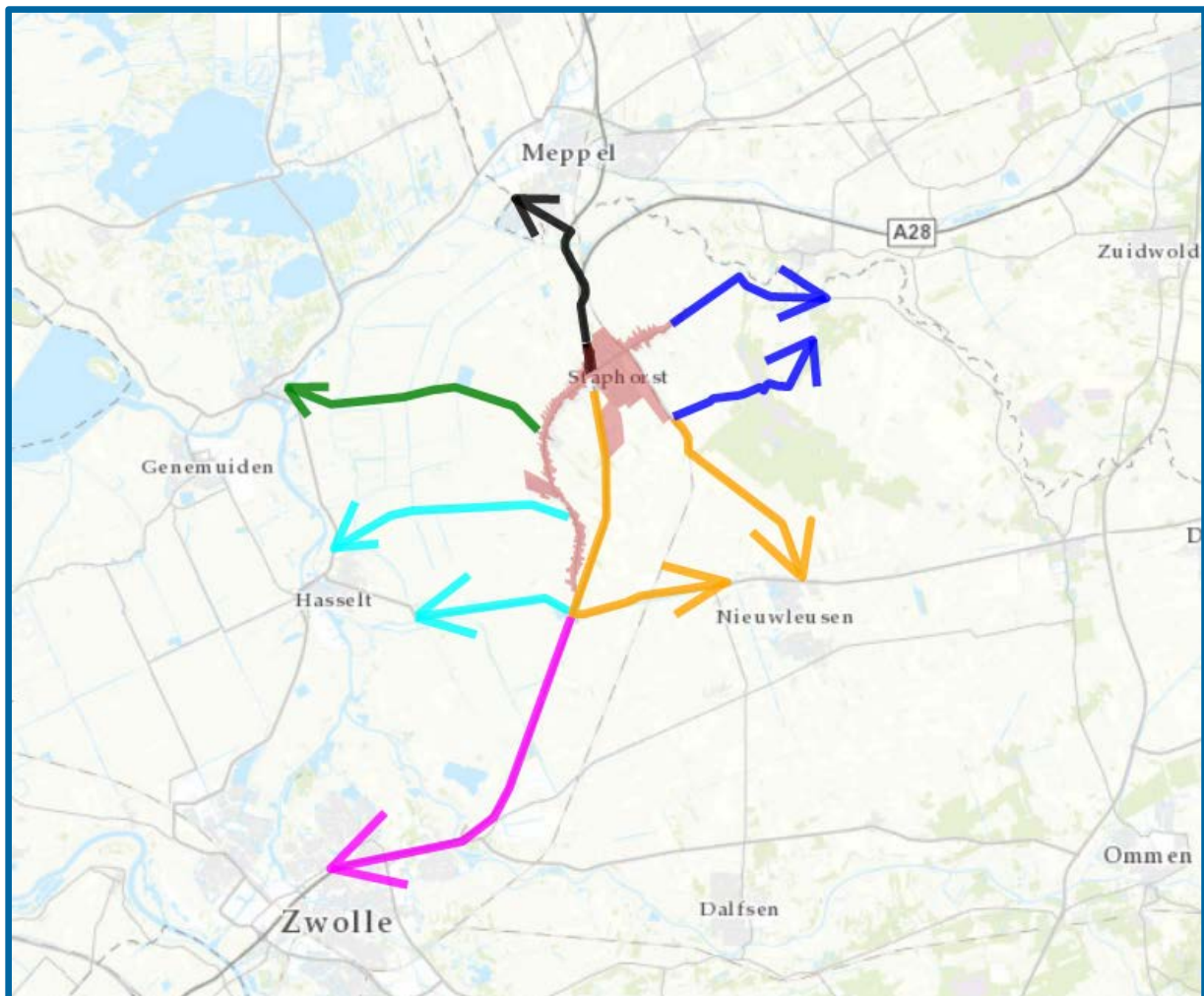
Inhoudsopgave	1
1. Huidige verkeersstructuur	2
1.1 Ontsluiting autoverkeer	2
1.2 Ontsluiting fietsers	6
1.3 Ontsluiting openbaar vervoer	9
2. Huidig gebruik	11
3. Huidige inrichting	15
4. Ongevallen en snelheid	19
4.1 Ongevallen.....	19
4.2 Snelheid	20
5. Knelpunten en wensen.....	21
5.1 Voorgeschiedenis.....	21
5.2 Toekomstig gebruik.....	23
5.3 Knelpunten.....	24
5.4 Wensen	26
6. Oplossingen	27
6.1 Ontlasten van dorpslint en Stovonde (korte termijn)	27
6.2 Ontlasten van dorpslint en Stovonde (lange termijn).....	28
6.3 Spoorwegovergang J.J. Gorterlaan.....	31
6.4 Knooppunt Lankhorst	32
6.5 Gebrek aan een snelle en betrouwbare verbinding met openbaar vervoer.....	32
6.6 J.C. van Andelweg.....	32
6.8 Route Bergerslag – Staphorster Kerkweg.....	32
6.9 Parkeren	33
7. Conclusies en Aanbevelingen	34
7.1 Conclusies.....	34
7.2 Aanbevelingen	38
Bijlage 1: varianten ontsluiting	41

1. Huidige verkeersstructuur

In deel A van dit verkeersplan is een toelichting gegeven over de ontstaansgeschiedenis van het wegennet van de gemeente Staphorst. In dit uitvoeringsplan wordt de huidige verkeersstructuur van de kern Staphorst nader bekeken. Welke routes zijn er aanwezig? Zijn er maatregelen toegepast om de circulatie van het verkeer te beïnvloeden? Hoe wordt het wegennet gebruikt? Ook wordt een beeld gegeven van de ontsluiting voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.

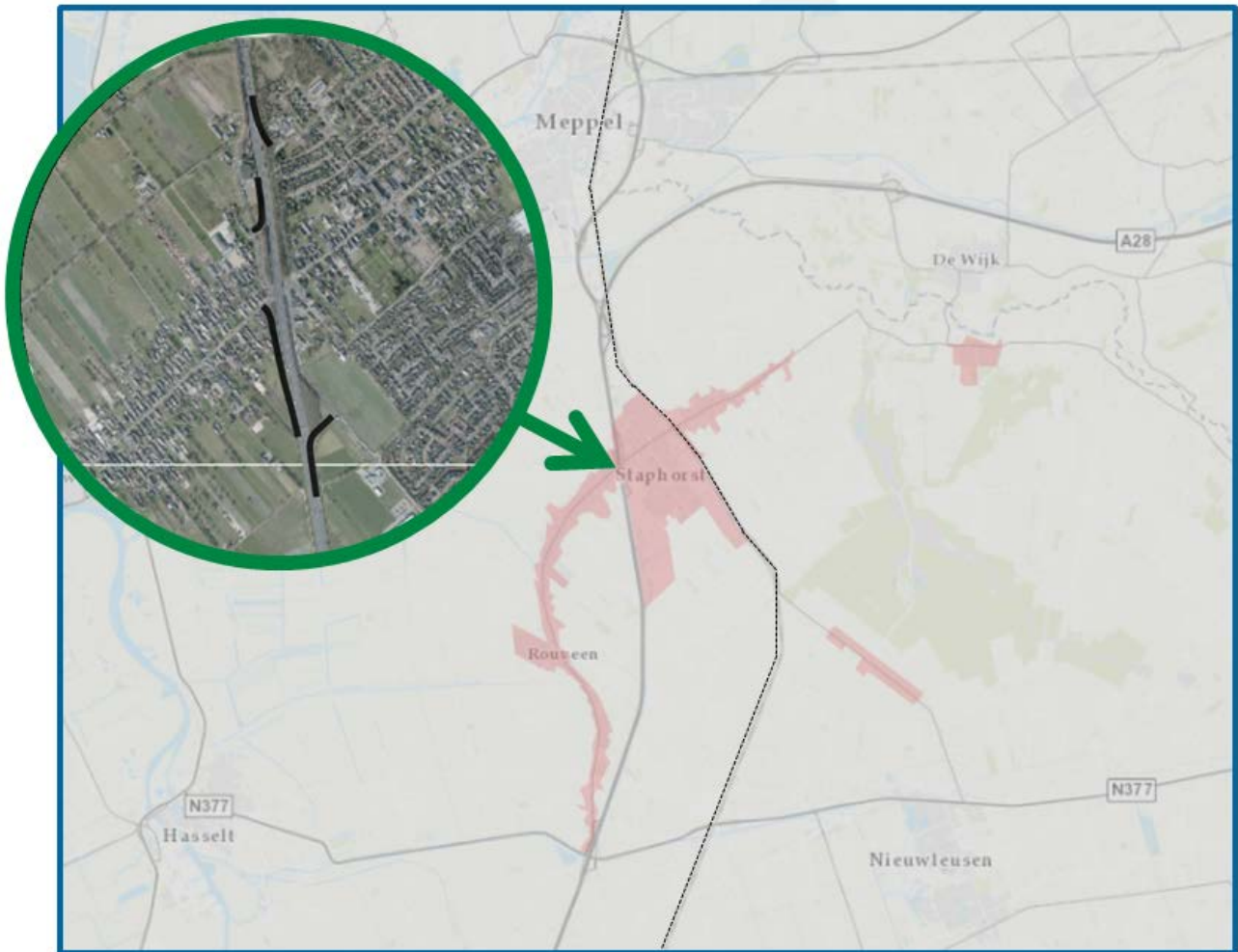
1.1 Ontsluiting autoverkeer

Verkeer van,- en naar Meppel, kan gebruik maken van de A28 of 'binnendoor' rijden over de Rijksparallelweg / Reggersweg. Automobilisten die naar IJhorst rijden, gebruiken daarvoor de route over de Gemeenteweg – Heerenweg, of de route J.J. Gorterlaan – Burgemeester van Wijngaardenstraat (blauwe lijnen). Voor verkeer richting Nieuwleusen / Dalfsen is er de keuze tussen de route A28 - N377 of de route Mr. JB. Kanlaan – Evenboersweg (oranje lijnen). Zwolle is te bereiken via de A28 (paarse lijn); Hasselt is via de N377 of de Stadsweg (Turkoois). De route richting Zwarsluis en de polder gaat tot slot over de Conradsweg (groene lijn).



Aansluiting A28

De Gemeente Staphorst ligt ten zuidoosten van knooppunt Lankhorst – de ‘Poort naar het noorden’ waar de A28 en de A32 samenkomen. Aan de Oostkant van de A28 bij Staphorst ligt de spoorlijn tussen Zwolle – Leeuwarden / Groningen. Staphorst en Rouveen zijn van oudsher een lintdorp. Op het dorpslint (Oude Rijksweg / Gemeenteweg) vinden ook anno 2016 nog het meeste aantal verkeersbewegingen plaats. Een ander typerend kenmerk van de verkeersstructuur in Staphorst is dat de op- en afritten van de A28 samenkomen op de Staphorster ovonde, ofwel: de ‘Stovonde’. Een groot deel van de verkeersstromen is geconcentreerd op dit kruispunt van de Gemeenteweg, Rijksparellelweg, Rijksweg en Oude Rijksweg. Dit is in de onderstaande afbeelding nader weergegeven.



Circulatie Staphorst Zuid

In deel A is toegelicht dat de kern Staphorst qua wonen en werken in zuidelijke richting uitbreidt. Om de bijbehorende verkeersstromen te faciliteren is een 'zuidelijke rondweg' aangelegd. Verkeer vanaf de A28 kan via de route Achthoevenweg – J.J. Gorterlaan naar de bedrijventerreinen rijden. Deze route is in de onderstaande afbeelding weergegeven met de zwarte pijl. In de praktijk maakt echter ook veel verkeer gebruik van de route over de Gemeenteweg. Deze route is aangeduid met de witte pijl. De rode routes, de Bergerslag, Hoogeweg, Staphorster Kerkweg en J.C. van Andelweg, zijn erftoegangswegen met een ontsluitende functie voor de omliggende woonwijken.

Tussen de A28 en industriegebied 'de Baarge' – in de onderstaande afbeelding aangeduid met de blauwe stippellijn – ligt de woonwijk Staphorst Zuid. Voor verkeer van en naar de Baarge leiden de kortste routes over de Hoogeweg en J.C. van Andelweg. Om te voorkomen dat doorgaand vrachtverkeer van deze woonstraten gebruik maakt, zijn inrijverboden voor vrachtverkeer ingesteld.

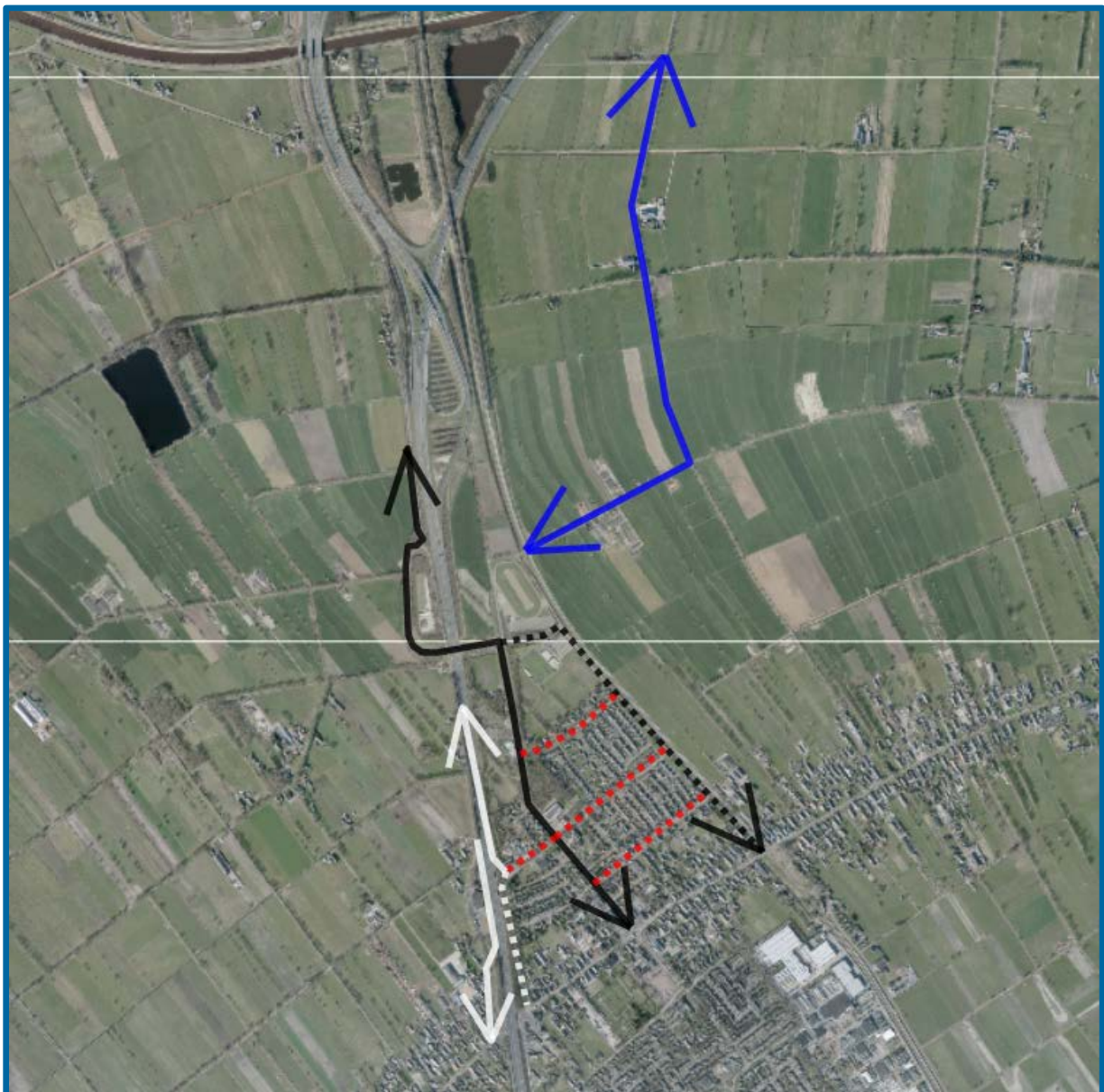


Circulatie Staphorst Noord

De oprit van de A28 in de richting van Meppel is te bereiken via de Burgemeester van de Walstraat. In de onderstaande afbeelding is deze route met de witte stippellijn aangegeven. Verkeer van en naar Meppel hoeft echter niet over de snelweg te rijden. Automobilisten kunnen ook gebruik maken van:

- De route over de Ebbingse Wubbenlaan – Viaduktweg -Rijksparallelweg (zwarte lijn). Aan de Ebbingse Wubbenlaan liggen winkels, sportverenigingen, scholen, kerken en een verzorgingstehuis.
- De route Parallelweg – Viaduktweg – Rijksparallelweg (zwarte Stippellijn)
- De route over de Klaas Kloosterweg oost – Reggersweg (blauwe lijn)

De ANWB bebording verwijst verkeer naar de A28 over de route via de Burgemeester van de Walstraat. In Staphorst noord zijn geen circulatiemaatregelen toegepast.



1.2 Ontsluiting fietsers

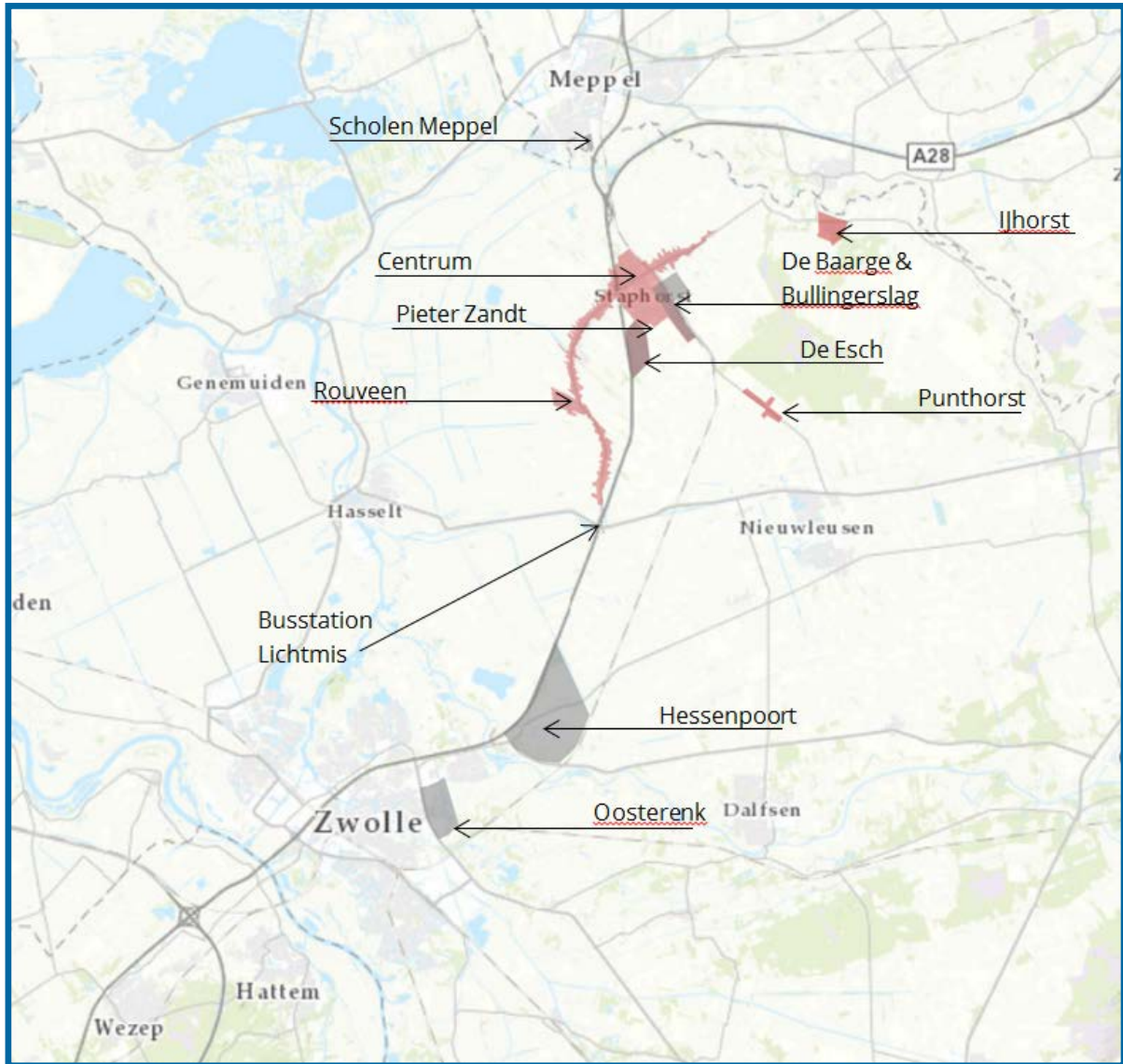
Bij fietsroutes wordt vaak een onderscheid gemaakt tussen routes voor utilitair- (woon-werk / school) en recreatief verkeer. In de onderstaande afbeelding zijn de primaire en secundaire fietsroutes voor utilitair fietsverkeer in Staphorst aangeduid. De onderverdeling is tot stand gekomen op basis van huidig gebruik. Het kaartbeeld representeert dus geen beleidskeuzes.

Fietsverkeer richting Meppel maakt veelal gebruik van de route over / langs de Rijksparallelweg. Op het wegvak tussen de Schuthekkeweg en Viaduktweg zijn fietsstroken aanwezig. Hier geldt een maximale snelheid van 60 km/uur. Tussen de Viaduktweg en de fietsbrug bij Meppel, en de Stovonde en Schuthekkeweg is een vrij liggend fietspad aanwezig. Verkeer in de richting van Meppel kan ook gebruik maken van de route over de Reggersweg. De meest logische route van en naar Rouveen loopt over de Oude Rijksweg en / of de J.J. Gorterlaan – Scholenland. Fietsers van en naar Staphorst zuid, kunnen gebruik maken van het vrij liggende fietspad langs de Achthoevenweg, of de route over de Bergerslag – Staphorster Kerkweg. Het deel van deze route dat ten noorden ligt van de J.C. van Andelweg is ingericht als 30 km/uur weg zonder rijbaanindeling. Het deel ten zuiden van de J.C. van Andelweg is ingericht als fietsstraat. Verkeer van en naar IJhorst maakt gebruik van de route over de Gemeenteweg – Heerenweg en / of de route over de J.J. Gorterlaan.



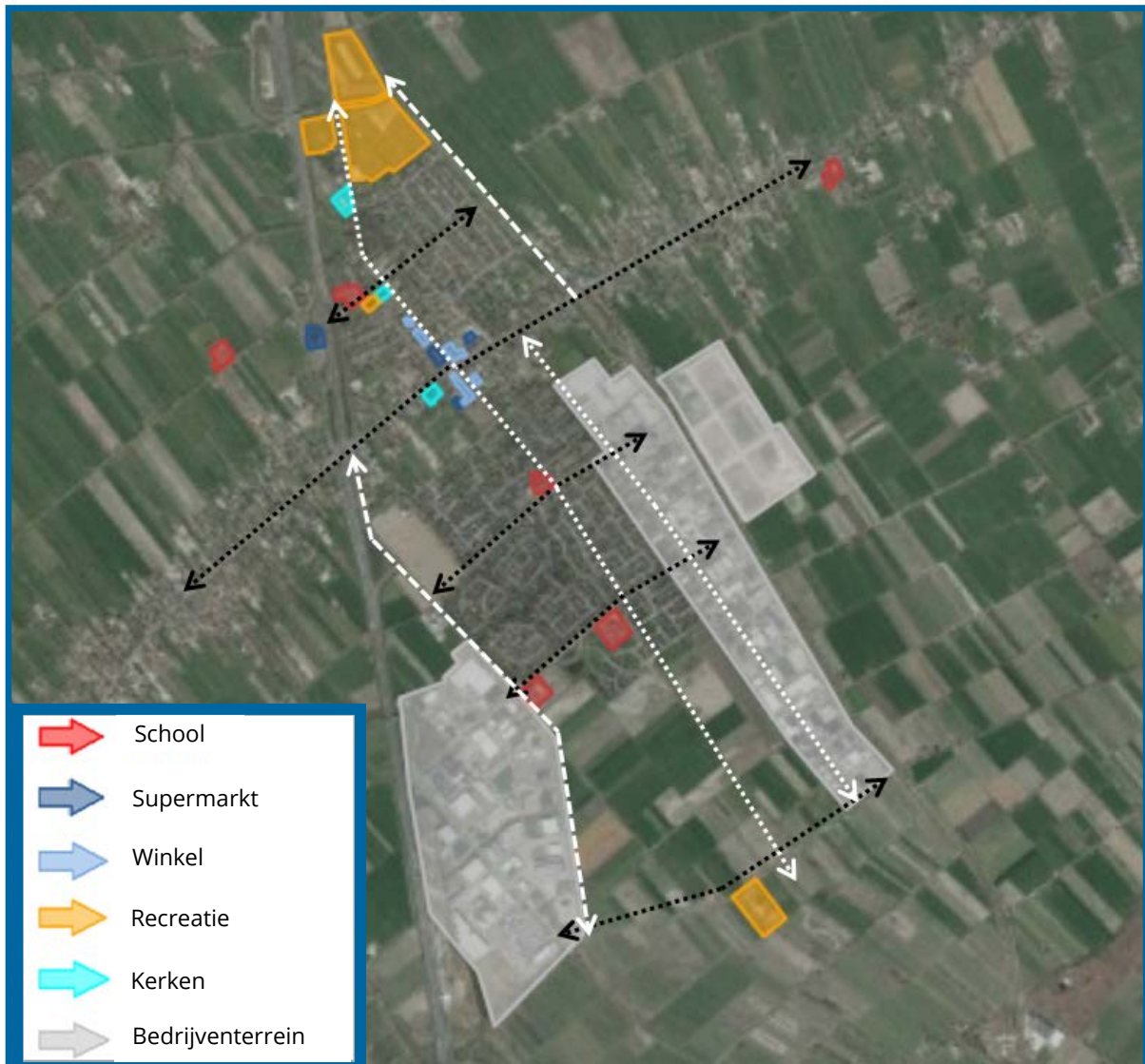
Bestemmingen

Fietsverkeer van en naar Staphorst kent in de omgeving een aantal primaire bestemmingen. Het gaat om het centrum van Staphorst, het Pieter Zandt college aan de Achthoevenweg, bedrijventerreinen en scholen in Meppel en Zwolle. De voorgenoemde bestemmingen zijn in de onderstaande kaart weergegeven.



Voorzieningen

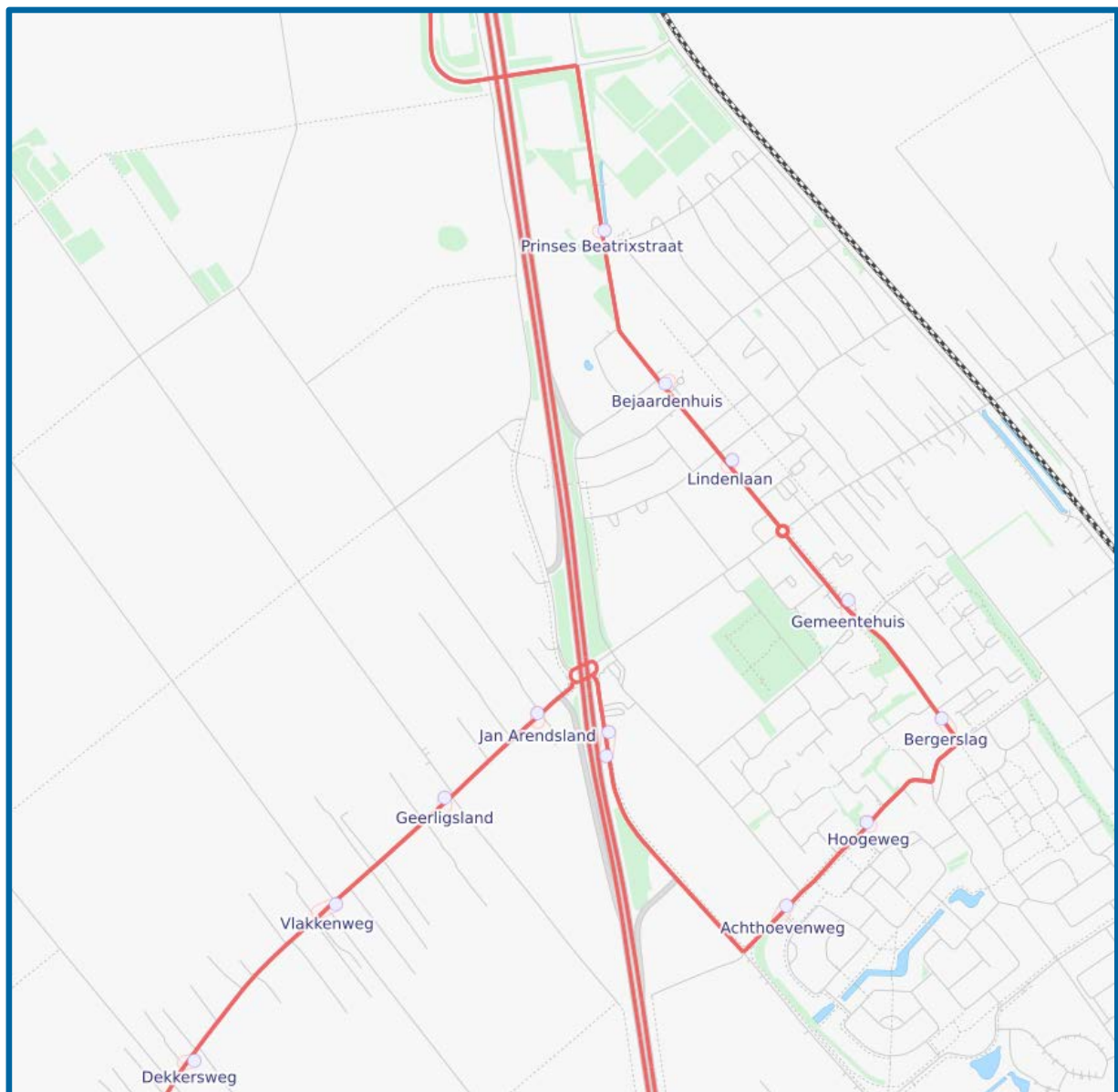
In de kern Staphorst zijn zes basisscholen, en één school voor voortgezet onderwijs aanwezig. Vanzelfsprekend vormen deze scholen ook 'bronpunten' voor fietsverkeer. Daarnaast zijn er in Staphorst vier supermarkten, diverse winkels, (sport)verenigingen, industriegebieden en kerken aanwezig. Ook deze voorzieningen vormen 'bronpunten' voor fietsverkeer. De ligging van de voorgenoemde voorzieningen is in de onderstaande afbeelding weergegeven.



1.3 Ontsluiting openbaar vervoer

In Staphorst zijn diverse bushaltes aanwezig. Deze haltes worden aangedaan door lijn 40: Steenwijk - Zwolle. Lijn 40 vormt de basis voorziening voor het openbaar vervoer die de gemeente Staphorst ontsluit. Zowel jong als oud maakt gebruik van deze buslijn om naar Meppel of Zwolle te reizen. Bij het overstappunt aan de Lichtmis (Schansweg) kunnen ook reizigers uit omliggende gemeenten gebruik maken van buslijn 40 richting Zwolle. Het gebruik van de buslijn is de afgelopen jaren mede door de provincie als de gemeente gestimuleerd. Denk aan het toegankelijk maken van haltes, extra reisinformatie door gebruik te maken van digitale voorzieningen, het geven van voorlichting aan de oudere reizigers en het plaatsen van fietsstallingen.

In Staphorst zijn de volgende haltes aanwezig:



Herijking OV-tactiek

De provincie staat voor de opgave om de bezuinigingen vorm te geven. In het voorjaar van 2016 hebben Provinciale Staten besloten tot het realiseren van een pakket aan maatregelen om in 2018 een begrotingsevenwicht te bereiken. Daarbij is de uitdrukkelijke opgave meegegeven om te werken aan een ombouw van het openbaar vervoer en de exacte bezuinigingen samen met gemeenten en partijen in de samenleving vorm te geven. In dit kader onderzoekt de provincie in welke vorm buslijn 40 blijft bestaan. De huidige stand van zaken is dat de dienstregeling op het deel van lijn 40 tussen Meppel, Staphorst en Zwolle, niet onder druk staat. Op dit deel van de lijn zijn veel instappers.

Station

De wens voor een nieuw station in Staphorst leeft al geruime tijd. De gemeente is daarom samen met de provincie, NS en ProRail een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een nieuw station. Een en ander is vastgelegd in de Ontwikkelagenda Spoor Noord-Nederland 2012 – 2025 (SNN), de Omgevingsvisie 2030 (Provincie Overijssel) en in de gemeentelijke Structuurvisie 2030. Het beoogde station moet een bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid van Staphorst en vermindering van de drukte op de A28 Meppel-Zwolle.

Het beoogde station moet een bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid van Staphorst en vermindering van de drukte op de A28 Meppel-Zwolle. Op 22 april 2016 heeft het B.O. Spoor kennis genomen van de uitkomsten van de tijdlijn van station Staphorst (d.d. 12 april 2016), waarin wordt geconstateerd dat een vervolgbesluit over een mogelijke ontwikkeling van een station Staphorst niet eerder kan worden genomen dan in 2018 of in 2019. Het gaat hier dan specifiek om het aantal treinen dat gaan rijden op het traject Leeuwarden – Zwolle. Een halte is alleen inpasbaar wanneer op het traject Leeuwarden – Zwolle vier sprinters per uur gaan rijden.

Aangezien de besluitvorming rond het aantal treinen nog een paar jaar op zich laat wachten is tevens de afspraak gemaakt dat bij nieuwe ontwikkelingen, die van invloed kunnen zijn op de mogelijke realisatie van station Staphorst, de eventuele gevolgen hiervan voor station Staphorst worden betrokken. Op die manier blijft het dossier ook de komende jaren onder de aandacht binnen het overlegorgaan B.O. Spoor.

2. Huidig gebruik

Dorpslint

Op de Gemeenteweg ten oosten van de Stovonde, rijden op een werkdag ongeveer 7500 personenauto's, en 1500 vrachtwagens (17%). Ten westen van de Stovonde, op de oude Rijksweg, rijden 7400 motorvoertuigen per etmaal. Het aandeel vrachtverkeer is hier met 5% betrekkelijk laag. Op de J.J. Gorterlaan – het wegvak dat onderdeel is van de 'zuidelijke rondweg' – rijden 700 motorvoertuigen. Hieruit komt duidelijk naar voren dat het verkeer in de huidige situatie sterk op het Dorpslint is georiënteerd.

Stovonde

Gedurende de spitsuren is duidelijk dat de verkeersafwikkeling op de Stovonde moeizaam verloopt. Hieronder wordt verstaan dat er op toeleidende wegen kleine wachtrijen ontstaan. Er is geen sprake van ernstige hinder waarbij de wachtrijen terugslaan op de afritten van de A28, en / of er lange files staan op het dorpslint. Voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de Stovonde zijn met name de ¾ bewegingen bepalend – bijvoorbeeld verkeer dat vanaf de Rijksparallelweg naar de Gemeenteweg wil rijden. Daarnaast dient verkeer dat vanaf de Stovonde komt en naar de A28 wil rijden, vrijwel direct na de Stovonde linksaf te slaan. Zij moeten tegemoetkomend verkeer laten passeren. Hierdoor ontstaan wachtrijen die terugslaan op de Stovonde. De linksaffers ná de stovonde hebben dus invloed op de verkeersafwikkeling op de stovonde zelf.

Zuidelijke rondweg

De Achthoevenweg en J.J. Gorterlaan zijn geschikt gemaakt om doorgaand (vracht)verkeer van en naar de bedrijventerreinen af te wikkelen. Uit het verkeersmodel blijkt dat een deel van het herkomst en bestemmingsverkeer van bedrijventerreinen de Baarge, niet via de zuidelijke rondweg, maar via de Gemeenteweg / Industrieweg rijdt: Op de Industrieweg - ter hoogte van de Gemeenteweg - rijden 2500 motorvoertuigen per etmaal (waarvan 725 vrachtwagens). Aan de zuidzijde, dus ter hoogte van de J.J. Gorterlaan, rijden 1500 motorvoertuigen per etmaal (175 vrachtwagens). In de gewenste situatie – waarbij het verkeer geen gebruik maakt van de Gemeenteweg, maar via de Achthoevenweg / J.J. Gorterlaan rijdt – zou het zwaartepunt van de etmaalintensiteiten juist aan de zuidzijde van de Industrieweg moeten liggen. De Gemeenteweg en stovonde worden dan in ontlast. Op de J.J. Gorterlaan rijden in de huidige situatie, ter hoogte van het zwembad, 700 motorvoertuigen per etmaal.

Bergerslag – Staphorster Kerkweg

De route Bergerslag – Staphorster Kerkweg vormt een noord-zuid verbinding tussen de Gemeenteweg en woonwijk de Slagen. Aan de noordzijde ontsluit de weg diverse winkels en het gemeentehuis. Aan de zuidzijde liggen basisscholen CNS, de Berkenhorst en het Pieter Zandt college. Daarnaast maakt de bus gebruik van deze route en ontsluit hij diverse buurten. Ter hoogte van de Gemeenteweg rijden 3100 motorvoertuigen per etmaal. In de buurt van de J.C. van Andelweg zijn de etmaalintensiteiten afgenomen naar 1800 motorvoertuigen per etmaal.

Ebbinge Wubbenlaan

De Ebbinge Wubbenlaan ontsluit winkels en diverse (recreatieve) voorzieningen en vormt de noord-zuid verbinding van Staphorst noord. Daarnaast wordt de weg deels ook gebruikt door verkeer dat 'binnendoor' van en naar Meppel Rijdt. In de huidige situatie rijden er 2500 motorvoertuigen per etmaal. Tot en met het kruispunt met de Lindenlaan is het verkeer gelijkmatig over de rijrichtingen verdeeld. Hierna is de richting naar Meppel / A28 dominant.

J.C. van Andelweg

In de kern Staphorst is bij bewoners en verkeersouders onvrede over de J.C. van Andelweg. Vanuit het Zuiden bekeken vormt de J.C. van Andelweg – na de J.J. Gorterlaan – de eerst oost west verbinding. Verkeer vanaf de Achthoevenweg kan dus over de J.C. van Andelweg naar de Industrieweg rijden. Uit metingen blijkt dat hier – ondanks het verbod voor vrachtverkeer en een herinrichting – in 2016 175 (middel)zware voertuigen, en 2300 tot 2800 personenauto's per werkdag passeren. Vanuit de verkeersstructuur bezien is het logisch dat vrachtwagenchauffeurs voor deze route kiezen. Met het oog op de aanliggende scholen is het echter ook onacceptabel. Naast de hoeveelheid vrachtverkeer is ook de snelheid op de J.C. van Andelweg een probleem: de V85 ligt op 47 km/uur. Deze snelheid is veel te hoog voor een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/uur.

Hoogeweg

De Hoogeweg vormt – vanuit het zuiden bekeken – de tweede oost west verbinding in Staphorst. De intensiteiten liggen met maximaal 2000 motorvoertuigen per etmaal lager dan op de J.C. van Andelweg. Niettemin is het duidelijk dat deze weg ook een ontsluitende functie voor de aanliggende buurten vervult.

Fietsgebruik

Staphorst is een plattelandsgemeente. Ten opzichte van grote steden wordt hier doorgaans minder gefietst. Dat komt omdat niet alle voorzieningen op één plek geconcentreerd zijn. Qua fietsgebruik zal Staphorst dan ook niet gauw bijvoorbeeld een gemeente Zwolle evenaren. Niettemin blijkt dat het fietsgebruik in plattelandsgemeenten zoals Dalfsen, Raalte en Olst-Wijhe hoger is dan in Staphorst. Dit is weergegeven in de onderstaande tabel.

Gemeente	Aandeel fiets	Minimaal	Maximaal	Categorie	Aandeel <7,5 km	Categorie <7,5 km
Ommen	17%	13%	20%	laag	31%	gemiddeld
Hatterum	22%	16%	27%	gemiddeld	36%	gemiddeld
Hardenberg	25%	22%	27%	gemiddeld	37%	gemiddeld
De Wolden	24%	21%	28%	gemiddeld	37%	gemiddeld
Staphorst	27%	22%	32%	hoog	38%	gemiddeld
Meppel	26%	23%	28%	hoog	40%	hoog
Dalfsen	28%	24%	32%	hoog	42%	hoog
Raalte	30%	26%	33%	hoog	44%	hoog
Olst-Wijhe	27%	22%	32%	hoog	45%	zeer hoog
Zwartewaterland	28%	24%	33%	hoog	46%	zeer hoog
Kampen	31%	28%	34%	zeer hoog	46%	zeer hoog
Zwolle	29%	27%	31%	hoog	49%	zeer hoog

Openbaar vervoer

De gemeente Staphorst wordt doorkruist door de spoorlijn Zwolle – Leeuwarden / Groningen. Er stopt echter geen trein en er is geen station aanwezig. Qua openbaar vervoer is de gemeente daarom aangewezen op de bus. Buslijn 40 (Station Zwolle – Station Steenwijk) is hierbij de belangrijkste verbinding. In IJhorst rijdt daarnaast een Buurtbus. Vanwege bezuinigingen op het OV is het bestaansrecht van lijn 40 een poosje onzeker geweest. Inmiddels heeft de provincie Overijssel laten weten dat de dienstregeling voor Staphorst vooralsnog in de huidige vorm gehandhaafd blijft.

Carpoolen

Bij de Lichtmis (knooppunt A28 -N377) is een carpoolplaats aanwezig. Uit een parkeeronderzoek, klachten uit de omgeving over fout geparkeerde voertuigen en enquêtes, blijkt dat de carpoolplaats vaak volledig bezet is. Met Rijkswaterstaat en provincie wordt al geruime tijd gesproken over uitbreiding van de carpoolplaats. Inmiddels heeft Beter Benutten geld beschikbaar gesteld om de capaciteit van de carpoolplaats uit te bereiden. Uit diverse signalen blijkt daarnaast dat parkeerplaatsen in de omgeving van de stovonde ook als carpoolplaats gebruikt worden. Dit is echter nog niet met onderzoek geverifieerd.

Spoorwegovergang J.J. Gorterlaan

In het zuidwesten van Staphorst ligt de spoorwegovergang J.J. Gorterlaan. Vlak na de spoorwegovergang ligt het kruispunt met de Oosterparallelweg. Uit een risicoanalyse van Prorail blijkt dat:

- Het wegprofiel ter plaatse van de overgang niet geschikt is voor het passeren van 2 vrachtwagens tegelijk;
- Fietsers en vrachtwagens ter hoogte van de overweg een risicovolle combinatie vormen;
- Vrachtverkeer dat na de overweg linksaf de Oosterparallelweg op rijdt, een lastige bocht heeft te maken - zeker in combinatie met een tegenligger op de Oosterparallelweg. Dit kan leiden tot stilstaand verkeer tot op de overweg;
- Vrachtverkeer dat linksaf de Oosterparallelweg op gaat, moet wachten op tegenliggers op de JJ Gorterlaan. Na een treinpassage is het goed mogelijk dat hier een wachtrij voertuigen nog in beweging moet komen, waardoor de wachtrij aan de westzijde van het spoor opschuift tot op het spoor.

Geconcludeerd wordt dat de overweg JJ Gorterlaan een relatief rustige overweg (verkeersintensiteiten) is, met een behoorlijk aantal sluitingen (12 tot 16) per uur. Vanwege de mogelijkheid kort na de overweg linksaf te slaan, bestaat op deze overweg een verhoogd risico op een verslechterde ontruiming. Omdat ook redelijk wat vrachtverkeer gebruik maakt van deze overweg, kan het betekenen dat het eerste voertuig na het wachtende voertuig al op het spoor staat. Dit is een onwenselijke situatie.

Etmaalintensiteiten

Aan de hand van actuele verkeerstellingen en het verkeersmodel zijn de etmaalintensiteiten voor 2015 in kaart gebracht. In de onderstaande tabel zijn de intensiteiten voor een aantal belangrijke wegvakken weergegeven.

Wegvak	2015
Gemeenteweg (t.h.v. Stovonde)	9000
Gemeenteweg (ten oosten Bergerslag)	6900
Gemeenteweg (t.h.v. Oosterparallelweg)	5100
Oude Rijksweg (t.h.v. Stovonde)	7400
Oude Rijksweg (ten zuiden van Conradsweg)	3100
Oude Rijksweg (t.h.v. Rouveen)	3100
Rijksparelleweg (t.h.v. Stovonde)	6300
Rijksweg (t.h.v. Stovonde)	8000
Van de Walstraat (t.h.v. Gemeenteweg)	5200
Rijksparelleweg (t.h.v. Lankhorst)	4400
Ebbinge Wubbenlaan t.h.v. winkels	2500
Ebbinge Wubbenlaan t.h.v. sportpark	2200
J.J. Gorterlaan (t.h.v. zwembad)	700
Achthoevenweg (t.h.v. Boer)	5800
Heerenweg (bebouwde kom IJhorst)	1500
Schapendijk (t.h.v. Punthorst)	600
M.r. JB Kanlaan (t.h.v. Punthorst)	2700
Oosterparallelweg (t.h.v. Leidijk)	2600
Conradsweg	2000
Stadsweg	1300
Dekkersweg (t.h.v. Rouveen)	1500
J.J. Gorterlaan (ten westen van A28)	1100
Reggersweg t.h.v. Gemeentegrens	2500

3. Huidige inrichting

Gemeenteweg

De Gemeenteweg 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. Tussen de rijloper en fietssuggestiestroken is een strekklag van 3 klinkers breed aangebracht. 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. In de praktijk maken fietsers ook gebruik van de rabatstrook. Als zij moeten uitwijken – omdat er bijvoorbeeld een afvalcontainer op de rabatstrook staat – kan dit tot conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer leiden. Daarnaast is er sprake van een kritisch profiel: in verband met de aanwezigheid van vrachtverkeer is gekozen voor een wegbreedte van 6,60 meter. Hierdoor halen sommige automobilisten een fietser in terwijl zij ook een tegenligger passeren. Voor fietsers kan dit een onveilig gevoel geven.



Stovonde

De Stovonde is een uitgerekt rotonde (ovonde) met aansluitingen op de Gemeenteweg, Rijksweg, Oude Rijksweg en Rijksparallelweg. 40 meter ten oosten van de stovonde ligt het kruispunt Gemeenteweg – Burgemeester van de Walstraat – Muldersweg. De voorrang is hier geregeld met haaiantanden. 40 meter ten westen van stovonde ligt de oprit van de A28 in de richting van Zwolle. Doordat de voorgenoemde kruispunten dicht bij de stovonde liggen, zijn ze mede bepalend voor de capaciteit van de Stovonde.



Zuidelijke rondweg (Achthoevenweg – J.J. Gorterlaan)

De Achthoevenweg en J.J. Gorterlaan zijn ingericht als gebiedsontsluitingsweg. De rijbaan is 7,20 meter breed en voorzien van asfaltverharding. Een dubbele asmarkering brengt een scheiding aan tussen de rijstroken. Op de Achthoevenweg en J.J. Gorterlaan geldt een snelheidslimiet van 50 km/uur. De achthoevenweg ligt 'in de banden'¹, de J.J. Gorterlaan niet. Voor gebiedsontsluitingen binnen de bebouwde kom geldt in principe dat deze in de banden horen te liggen. In verband met afwatering is er voor gekozen om langs de J.J. Gorterlaan geen trottoirbanden aan te leggen. Hierdoor is het karakter van de 'zuidelijke rondweg' niet aaneensluitend.



Bergerslag – Staphorster Kerkweg

De route Bergerslag – Staphorster Kerkweg vormt een noord-zuid verbinding tussen de Gemeenteweg. Beide wegen zijn uitgevoerd in betonklinkers. De snelheid is 30 km/uur. Het profiel van beide wegen is breder dan in de duurzaam veilig richtlijnen wordt aangeraden: de Bergerslag is 6,40 meter breed en de Staphorster Kerkweg 7,00 meter. Door deze ruime profielen gebeurt het regelmatig dat automobilisten een fietser inhalen terwijl er ook een tegenligger aankomt. Een maatgevende personenauto is 1,83 meter breed. Bestuurders houden doorgaans een afstand tot obstakels aan: 40 cm ten opzichte van de trottoirband en 35 tot 50 centimeter ten opzichte van bijvoorbeeld tegenliggers. Dat betekent dat twee passerende personenauto's zo'n 4,80 meter vrije ruimte nodig hebben. Voor twee passerende bussen / vrachtwagens geldt een vrije ruimte van 5,80 meter. Op de Bergerslag loopt de fietser het risico om in de verdrukking te komen als twee auto's elkaar passeren. Om de snelheid te reduceren, zijn er op de Hoogeweg relatief steile drempels en kruispuntplateaus aangebracht.



¹ Trottoirbanden aan weerszijde van de rijbaan.

Ebbinge Wubbenlaan

De Ebbinge Wubbenlaan is 6,40 meter breed en voorzien van elementenverharding. Het deel tussen de Viaduktweg en Berkenlaan is in 2015 opnieuw ingericht. Kenmerkend voor de nieuwe inrichting is de fietssuggestiestrook die is aangeduid met een streklaag in afwijkend materiaal. Bij de kruispunten met de Prinses Beatrixstraat, Admiraal WG van Nesstraat en voor verzorgingstehuis de Berghorst zijn snelheidsremmende en attentieverhogende plateaus aangebracht. Op het deel tussen de Berkenlaan en Gemeenteweg moeten de verharding ook vervangen worden. Uitgangspunt hierbij is dat de fietssuggestiestrook hier wordt doorgezet. In overleg met de omgeving (winkeliers, bewoners) wordt bepaald in hoeverre de omliggende openbare ruimte ook aangepakt wordt.



J.C. van Andelweg

De J.C. van Andelweg is in 2014 opnieuw ingericht. Er is gekozen voor een rijbaan van 5,50 meter breed, uitgevoerd in elementenverharding. Bij de kruispunten zijn snelheidsremmende en attentieverhogende plateaus aangebracht. Aan de hand van een streklaag van 2 klinkers breed, wordt een rijbaanindeling (fietssuggestiestroken) gesuggereerd. De inrichting wijkt af van de principes van Duurzaam Veilig omdat er een noordzijde van de weg een vrij liggend fietspad is aangebracht. Op de plekken waar de fietsers op de rijbaan komen, zorgt dit voor onduidelijke en onoverzichtelijke situaties. Daarnaast is voor automobilisten niet duidelijk of fietsers wel of niet op de rijbaan behoren te fietsen.



Hoogeweg

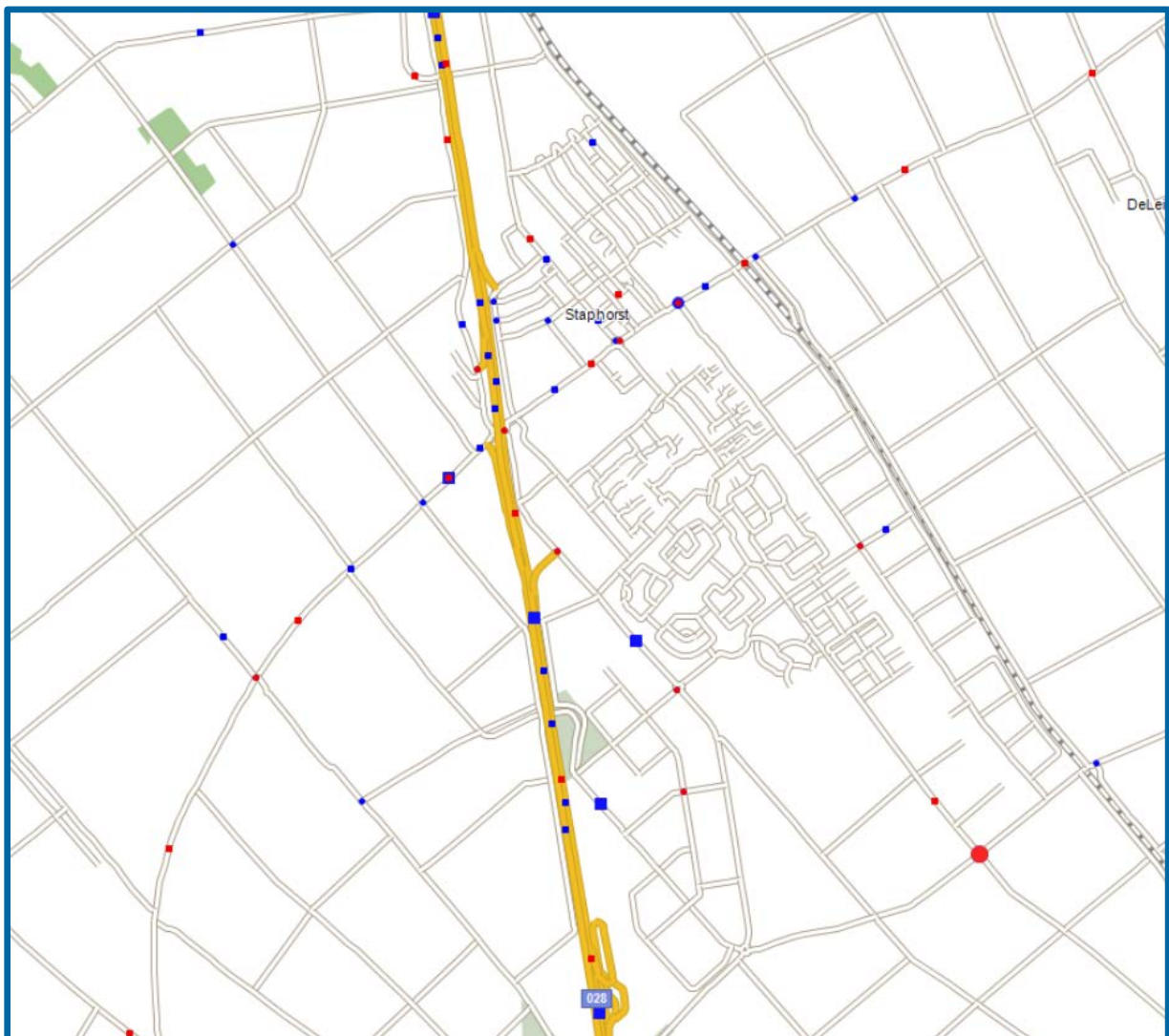
De Hoogeweg vormt een oostwest verbinding tussen de Achthoevenweg en Industrieweg. Het deel tussen de Achthoevenweg en Staphorster Kerkweg is zes meter breed,- het resterende deel heeft een profiel van acht meter. Bij de kruispunten met het Schemperserf en Staphorster Kerkweg zijn snelheidsremmende plateaus aangebracht. De kruispunten met het Costersland, Mokkenland en Muldersweg zijn uitgevoerd als een bolbestrating in afwijkende kleur (punaise). De bochtstralen van de kruisingsvlakken zijn zeer riant en gedimensioneerd op veelvuldig gebruik door vrachtverkeer. In de huidige situatie is echter een verbod voor vrachtverkeer ingesteld.



4. Ongevallen en snelheid

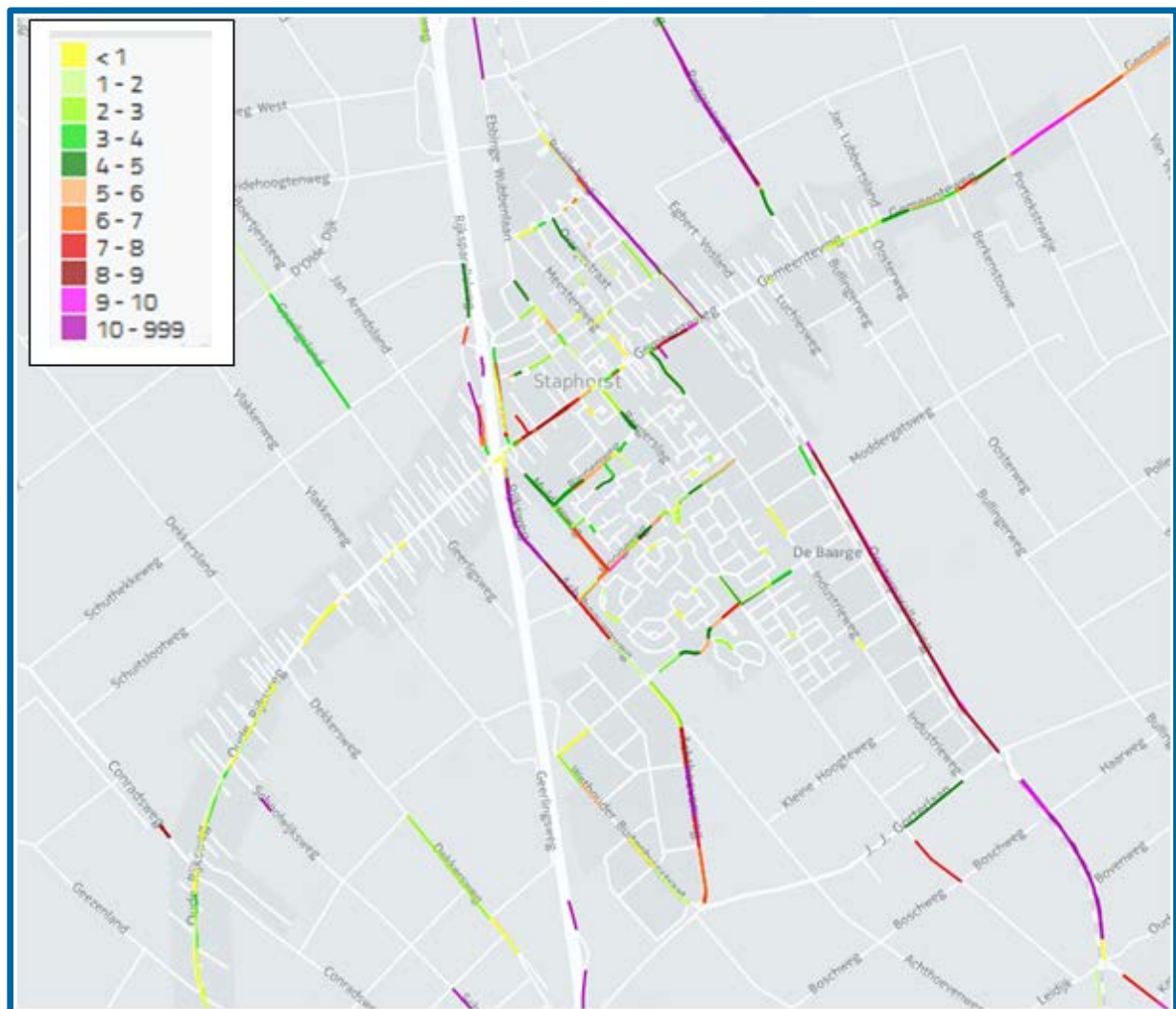
4.1 Ongevallen

In de onderstaande kaart is weergegeven op welke plekken in de periode 2011 – t/m 2015 ongevallen zijn geregistreerd. Wat direct opvalt, is dat in de woonstraten over het algemeen geen ongevallen voorkomen. Aandachtspunten zijn het dorpslint en de kruising J.J. Gorterlaan – Staphorster Kerkweg. Op de laatstgenoemde kruising zijn in 2011 en 2012 meerdere ernstige ongevallen voorgekomen. Uiteindelijk is besloten om de Staphorster Kerkweg – ter hoogte van het Haverveld – af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Vanwege de menging van langzaam verkeer met zwaar vrachtverkeer, is de kans op een ongeval met ernstige afloop op de Gemeenteweg groter dan op andere wegen in Staphorst. Naarmate de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer op de Gemeenteweg toenemen, zal de kans op ongevallen ook groter worden. Vanuit dit perspectief wordt dan ook sterk aanbevolen om hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op het dorpslint te beperken.



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. Op wegen die rood of paars zijn aangeduid, ligt de V85 minimaal 7 km/uur hoger dan de snelheidslimiet



Als ergens harder wordt gereden dan de snelheidslimiet, is dit niet per definitie een probleem. Wel moge duidelijk zijn dat de natuurkundige wetten voorschrijven dat de hoeveelheid energie die bij een aanrijding vrijkomt, hoger ligt naarmate de snelheid en de massaverschillen toenemen. Plekken waar relatief veel fietsers en relatief veel auto's van dezelfde rijbaan gebruik maken, verdienen in die context de meeste aandacht als het gaat om het terugdringen van de V85. In Staphorst gaat het om de Gemeenteweg, Muldersweg, Hoogeweg, J.C. van Andelweg, Parallelweg, Reggersweg en Bergerslag.

5. Knelpunten en wensen

Aan de hand van het referentiekader 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 een verhoogde kans op ongevallen is en / of de leefbaarheid in het geding is;
- Het gebruik strijdig is met cultuurhistorie / landschap

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.

5.1 Voorgeschiedenis

Over de verkeersstructuur van Staphorst wordt al ruim twee decennia nagedacht. In 1995 gaf verkeersadviesbureau in dit kader het volgende aan:

- *“Het probleem dat in de loop van de tijd is gegroeid is dat de verblijfsfunctie in steeds sterkere mate wordt aangetast door de verkeersfunctie. Voor kernen met een omvang als Staphorst ligt de grens tussen de verblijfs- en verkeersfunctie op ca. 5000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een hogere intensiteit vindt er een te sterke aantasting plaats van de verblijfsfunctie zodat er niet meer gesproken kan worden van een optimale verblijfskwaliteit*
- *“De combinatie van activiteiten, voorzieningen en verkeersaanbod leidt ertoe dat in deze situatie sprake is van een menging van functies. Voor de verkeersveiligheid is dat zeer nadelig. Een menging van functies leidt namelijk tot tegengestelde belangen. Enerzijds is er de behoefte tot snel verplaatsen (doorgaand en extern verkeer) en anderzijds de behoefte tot verblijven (oversteken, winkelen, fietsen)”*
- *De praktijk heeft uitgewezen dat de verkeers- en verblijfsbelangen c.q. de verkeers- en verblijfskwaliteit niet op een veilige manier kunnen worden gecombineerd. Voor een structureel veilige oplossing – passend binnen de Duurzaam Veilig filosofie – dient het primaat duidelijk gelegd te worden bij één van beide functies. Alleen dan kan er eenduidigheid en herkenbaarheid in het wegbeeld worden verkregen waardoor voor de weggebruiker zonder meer duidelijk is op wat voor een soort weg hij zich bevindt – en daaraan gekoppeld: welk verkeersgedrag van hem wordt verwacht.*
- *“Het tweede belangrijke probleem waar Staphorst mee wordt geconfronteerd is een dreigende overbelasting van het interne wegennet. De ontwikkelingen ten zuiden van het historische dorpslint leiden tot een onevenwichtig zware verkeersbelasting in het zuidelijke deel van Staphorst. Daarnaast zal er sprake zijn van een sterke concentratie van verkeersstromen rond de op- en afrit van de Rijksweg.*

Na het onderzoek van BVA zijn nog minstens vier andere studies de revue gepasseerd. Al deze studies delen dezelfde conclusies:

1. De verkeersdruk op het dorpslint is onacceptabel en zal in de toekomst alleen maar verder toenemen.
2. Een herverdeling van verkeer is in dit kader noodzakelijk.

In het najaar van 2005 heeft een bestuurlijke afweging plaatsgevonden over de meest gewenste aansluiting van Staphorst op de A28. Na consultatie van bevolking en belangengroepen heeft de gemeenteraad op 28 februari 2006 een principebesluit genomen waarin is gekozen voor een nieuwe aansluiting ter hoogte van de J.J. Gorterlaan in combinatie met behoud van de noordelijke op- en afrit. Na dit besluit zijn de gevolgen hiervan inzichtelijk gemaakt aan de hand van een gebiedsgerichte benadering. De resultaten hiervan zijn voorgelegd aan Rijkswaterstaat. Zij gaven aan dat het onacceptabel is om meer dan één aansluiting bij Staphorst te realiseren, en dat de exacte plaats van de ½ aansluiting (de huidige locatie) niet bijdraagt aan een vereenvoudiging van de verkeerssituatie op de A28.

Nadat het college in juli 2006 de conclusie moest trekken dat het realiseren van de variant met 1 ½ aansluiting niet mogelijk is, heeft opnieuw beraad plaatsgevonden. Voor het college was duidelijk dat het handhaven van de huidige situatie in de toekomst geen duurzaam perspectief oplevert. Uit verschillende tellingen en prognoses bleek namelijk dat de situatie op de Stovonde en op toevoerende wegvakken – vanuit verkeerskundig perspectief en het oogpunt van leefbaarheid - onbeheersbaar wordt. In eerste instantie is hierop verzocht om na te gaan welke aanpassingen er mogelijk zijn om problemen op te lossen binnen de huidige configuratie. Na de zomer 2006 werd geconstateerd dat er geen reële opties bestaan om de verkeersstructuur zodanig aan te passen dat de situatie op en nabij de stovonde structureel en duurzaam wordt verbeterd. Ofwel: het effect van rondwegen en verkeerscirculatiemaatregelen is niet van dien aard dat de problematiek opgelost kan worden.

In de daarop volgende jaren is het onderwerp meerdere keren in de raad geweest. In 2008 werd met Rijkswaterstaat afgesproken dat zij tien miljoen euro zouden bijdragen aan de realisatie van een nieuwe aansluiting. Voorwaarde hierbij was dat de bestaande aansluiting komt te vervallen. In verband met de economische crisis werd in 2009 echter besloten dat “het niet verantwoord is om een besluit te nemen over de voorbereiding en / of de uitvoering”.

In 2013 is vervolgens in de structuurvisie opgenomen dat een nieuwe aansluiting op de A28 moet komen ter hoogte van de J.J. Gorterlaan. De gemeenteraad heeft in 2016 ingestemd met het verlenen van een voorbereidingskrediet om deze variant verder uit te werken.

5.2 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 voor een aantal belangrijke wegen in Staphorst weergegeven.

	2015	2030	%
Gemeenteweg (t.h.v. Stovonde)	9000	10200	+ 13%
Gemeenteweg (ten oosten Bergerslag)	6900	8100	+ 17%
Gemeenteweg (t.h.v. Oosterparallelweg)	5100	6300	+ 24%
Oude Rijksweg (t.h.v. Stovonde)	7400	8700	+ 18%
Oude Rijksweg (ten zuiden van Conradsweg)	3100	3400	+ 10%
Oude Rijksweg (t.h.v. Rouveen)	3100	3500	+ 13%
Rijksparellelweg (t.h.v. Stovonde)	6300	7600	+ 21%
Rijksweg (t.h.v. Stovonde)	8000	10400	+ 30%
Van de Walstraat (t.h.v. Gemeenteweg)	5200	6300	+ 21%
Rijksparellelweg (t.h.v. Lankhorst)	4400	5100	+ 16%
Ebbinge Wubbenlaan t.h.v. winkels	2500	2800	+ 12%
Ebbinge Wubbenlaan t.h.v. sportpark	2200	2300	+ 5%
J.J. Gorterlaan (t.h.v. zwembad)	700	1700	+ 143%
Achthoevenweg (t.h.v. Boer)	5800	7900	+ 36%
Heerenweg (bebouwde kom IJhorst)	1500	1900	+ 27%
Schapendijk (t.h.v. Punthorst)	600	700	+ 17%
M.r. JB Kanlaan (t.h.v. Punthorst)	2700	3900	+ 44%
Oosterparallelweg (t.h.v. Leidijk)	2600	3700	+ 42%
Conradsweg	2000	3300	+ 65%
Stadsweg	1300	1700	+ 31%
Dekkersweg (t.h.v. Rouveen)	1500	1900	+ 27%
J.J. Gorterlaan (ten westen van A28)	1100	1600	+ 46%
Reggersweg t.h.v. Gemeentegrens	2500	2600	+ 4%

Voor een aantal wegen leidt het stijgende verkeersaanbod voor problemen op het vlak van verkeersafwikkeling, leefbaarheid en veiligheid. In de volgende paragraaf worden deze knelpunten nader toegelicht.

5.3 Knelpunten

Te veel (zwaar) verkeer op het dorpslint

De Oude Rijksweg en Gemeentenweg zijn qua vorm, functie en gebruik een bijzondere situatie te noemen: Beide wegen ontsluiten veel aanliggende percelen, maar vervullen tegelijkertijd ook een verkeersfunctie voor verkeer dat hier geen herkomst of bestemming heeft. Qua vorm is gekozen voor een inrichting met elementenverharding en suggestiestroken. De aanliggende percelen worden rechtstreeks op het lint ontsloten. Deze karakteristieken passen bij het beeld van een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/uur. Op het grootste deel van het dorpslint geldt echter een snelheid van 50 km/uur en is er relatief veel vrachtverkeer en doorgaand verkeer aanwezig. Qua gebruik past het beeld daarom meer bij dat van een gebiedsontsluitingsweg. Naarmate de verkeersintensiteiten toenemen, zal de verkeersfunctie steeds meer gaan domineren. Langzaam verkeer komt hierdoor steeds meer in de verdrinking. De kans op ernstige ongevallen tussen (zwaar) gemotoriseerd verkeer en fietsers zal hierdoor toenemen.

Capaciteit Stovonde

Gedurende de spitsuren is in de huidige situatie al zichtbaar dat er wachtrijen ontstaan in de omgeving van de Stovonde. Deze wachtrijen worden veroorzaakt doordat verkeer niet de Stovonde op kan rijden. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de Stovonde wordt vooral bepaald door het conflict tussen:

1. Verkeer dat vanaf de noordelijke afrit komt met uitgaand verkeer naar A28 zuid en Rouveen;
2. Het ingaande verkeer (naar Gemeenteweg) in combinatie met uitgaand verkeer naar Noordelijke richting (Burg. Van de Walstraat) en het vele verkeer dat van de Achthoevenweg komt vanaf de nieuwe uitbreidingen in Staphorst zuid;

Met name de linksafbewegingen ná de stovonde (voor verkeer dat linksaf slaat richting één van de opritten A28) zijn bepalend. Richting 2030 nemen de verkeersintensiteiten op de Stovonde toe. De wachtrijen in de omgeving van de Stovonde zullen daarmee ook toenemen.

Spoorwegovergang J.J. Gorterlaan

De verkeersintensiteiten bij de spoorwegovergang J.J. Gorterlaan nemen toe van 2200 voertuigen per etmaal in 2015, naar 3100 in 2030. Oorzaak van de stijgende verkeersintensiteiten is bedrijventerrein Bullingerslag aan de Oosterparallelweg. In haar risicoanalyse schrijft de gemeente Staphorst het volgende:

“Momenteel bestaat kans op verslechterde ontruiming van de overweg vanwege de mogelijkheid kort na de overweg linksaf te slaan naar de Oosterparallelweg om drie redenen:

- *Vanwege de krappe boog is dit een lastige draai voor vrachtverkeer, zeker met (wachtende) tegenliggers in de boog;*
- *Ook tegenliggers op de JJ Gorterlaan kunnen zorgen voor een wachtrij tot op de overweg;*
- *Het wegprofiel van de overweg is te smal voor passage van twee vrachtwagens tegelijkertijd.*

De voorgenoemde risico's betreffen specifiek het vrachtverkeer, al geldt het risico vanwege tegenliggers op de JJ Gorterlaan ook voor personenauto's. Omdat ondanks de lage verkeersintensiteiten nu al een verslechterde ontruimings plaatsvindt, is ook een lichte toename in de verkeersintensiteiten problematisch. Vruchtverkeer vormt een extra risico, vanwege de grotere opstellengte. Wanneer het bedrijventerrein volledig is uitgegeven kan het aantal weggebruikers ongeveer verdubbelen. Dit wordt beschouwd als een ontoelaatbare verslechtering”.

Knooppunt Lankhorst

De ochtendspits is maatgevend op de A28 van noord naar zuid. In de referentiesituatie ontstaan incidenteel afwikkelingsproblemen bij de taperinvoeger van de A32 op de A28 en ter hoogte van de toerit Staphorst. Wanneer het verkeer op de A28 toeneemt, door de versnelling van de verbreding van de E233, nemen de afwikkelingsproblemen toe. Voor de economische ontsluiting van de regio Zwolle is het van essentieel belang dat de doorstroming en verkeersveiligheid op dit knooppunt gewaarborgd blijft.

Gebrek aan een snelle en betrouwbare verbinding met openbaar vervoer

Staphorsters die in Zwolle willen studeren (bijv. aan het Windesheim) zijn met de bus een uur onderweg. Wil je bijvoorbeeld in Utrecht of Groningen studeren, dan vormt de slechte verbinding een behoorlijke drempel. Daarnaast geven bedrijven op de Baarge en Esch aan dat jongeren hen slecht kunnen bereiken. Het gebrek aan een snelle en betrouwbare verbinding met het openbaar vervoer vormt daarmee een knelpunt ten aanzien van de economische ontsluiting en bereikbaarheid van scholing en werk.

J.C. van Andelweg

De J.C. van Andelweg voldoet vanwege de aanwezigheid van een vrij liggend fietspad niet aan de inrichtingseisen van het landelijke verkeersbeleid Duurzaam Veilig. Daarnaast blijkt uit metingen dat de V85 met 48 km/uur ruim boven de 30 km/uur ligt, en dat er dagelijks nog zo'n 175 (middel)zware voertuigen over de J.C. van Andelweg weg rijden. Het gebruik van de weg komt daarmee niet overeen met de vorm en functie.

Fietsinfrastructuur

In Nederland constateren wegbeheerders en organisaties als de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en Fietsberaad dat fietsers tegenwoordig steeds minder een homogene massa vormen. Zo wordt wielrennen bijvoorbeeld steeds populairder, en zijn ouderen door de opkomst van de elektrische fiets ook steeds meer op de fietspaden te vinden. De kans op aanrijdingen tussen fietsers neemt hierdoor toe. Naar de toekomst toe dient hierop geanticipeerd te worden door de kans op eenzijdige ongevallen te minimaliseren. Dit laatste kan door blijvend aandacht te hebben voor obstakels zoals fietspaaltjes, slechte bermen en gladde fietspaden.

5.4 Wensen

Carpoolplaats Staphorst

Bij de begrotingsbehandeling in november 2016 is een motie aangenomen waarin gesteld wordt dat “de particuliere carpoolplaats aan de Rijksweg onlangs gesloten is”, en dat “een al dan niet tijdelijke carpoolplaats nabij de aansluiting op de A28 op korte termijn wenselijk is”.

Uitbreiding carpoolplaats Lichtmis

Uit een parkeeronderzoek en klachten uit de omgeving over fout geparkeerde voertuigen, blijkt dat de carpoolplaats vaak volledig bezet is. Om die reden is er de wens om de capaciteit van de carpoolplaats uit te breiden.

Bergerslag – Staphorster Kerkweg

Uit paragraaf 2.2. blijkt dat de route Bergerslag – Staphorster Kerkweg een belangrijke functie heeft voor fietsverkeer. Tegelijkertijd is er sprake van een kritisch profiel. Hoewel de route niet terugkomt in de ongevalanalyse, zorgt het kritische profiel² voor een verhoogde ongevalkans. Daarnaast is het – om fietsverkeer te stimuleren – belangrijk om duidelijke routes voor fietsverkeer in te richten. In dit kader is het ook wenselijk om te kijken naar de Staphorster Kerkweg in het buitengebied: deze sluit vrijwel naadloos aan op het in 2017 aan te leggen vrij liggende fietspad langs de Mr. J.B. Kanlaan. Door de route integraal en als één geheel te bekijken, kan er een vlotte en veilige fietsroute gecreëerd worden.

Geen betaald parkeren

Vanuit het coalitieakkoord is ingegeven dat de parkeernorm voor woningen op 2,0 parkeerplaatsen gesteld moet worden. Daarnaast dient haaks parkeren in drukke straten en betaald parkeren voorkomen te worden. Uit een parkeeronderzoek uit juni 2016 blijkt overigens dat er in het winkelgebied geen sprake is van capaciteitsproblemen. Er is dus ook geen aanleiding om het parkeren te reguleren.

Ruimtelijke studie omgeving Waanders

De gemeente is voornemens om een ruimtelijke studie te verrichten naar de omgeving van hotel restaurant Waanders. De doelstelling van deze studie is als volgt geformuleerd:

“Een zodanige herontwikkeling van het gebied tussen de Muldersweg en Rijksweg realiseren dat de ruimtelijke uitstraling een visitekaartje voor Staphorst wordt en het gebied een optimale inrichting krijgt. Dit door middel van concrete plannen voor de gewenste inrichting en verkeerstechnische maatregelen waarbij de aspecten kosten, draagvlak en milieu geen belemmering vormen om het plan uit te voeren”.

Fietsstrategie noordwest Overijssel

Samen met omliggende gemeente in Noordwest Overijssel werkt de gemeente Staphorst aan een fietsstrategie. Hierbij wordt gekeken waar ontbrekende schakels tussen de gemeenten liggen. Doel is om een aaneensluitend fietsnetwerk te realiseren.

² Er zijn in principe drie soorten profielen te onderscheiden: bij een krap profiel kan een auto een fietser alleen inhalen wanneer er geen auto's uit tegenovergestelde richting komen. Bij een ruim profiel heeft gemotoriseerd verkeer altijd voldoende ruimte om fietsers in te halen – dus ook als er tegenliggers zijn. Een kritisch profiel zit tussen een krap en ruim profiel in. Inhalen kan, maar de automobilist passeert fietsers dan rakelings.

6. Oplossingen

6.1 Ontlasten van dorpslint en Stovonde (korte termijn)

De verkeersdruk op het Dorpslint is onacceptabel. Er rijdt te veel gemotoriseerd (vracht)verkeer. Hierdoor staan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk. Ook past het huidige gebruik niet bij het cultuurhistorische karakter van de Streek. Daarnaast is geconstateerd dat de ontsluiting van bedrijventerrein de Baarge niet via de gewenste route – de ‘zuidelijke rondweg’ verloopt. Zonder ingrepen in de verkeerscirculatie zijn deze knelpunten niet op te lossen. In deze paragraaf wordt onderzocht welke maatregelen op korte termijn genomen kunnen worden.

Verbod vrachtverkeer Industrieweg en Westerparallelweg

Bij deze maatregel wordt het vrachtverkeer van / naar het industriegebied / Westerparallelweg / bedrijventerrein Bullingerslag door verschillende vrachtautoverboden via de J.J. Gorterlaan en de Achthoevenweg omgeleid naar de Stovonde. Verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng heeft deze variant in 2002 onderzocht (aansluitingsvarianten 2020, eerste verkeerskundige bevindingen) en constateert het volgende:

“Er is een positief effect op de intensiteit van het vrachtverkeer op de Gemeenteweg en het noordelijke deel van de Industrieweg te zien: op de Gemeenteweg neemt het aantal vrachtauto’s in 2020 (ten opzichte van referentievariant) met circa 550 tot 750 per etmaal af. Dit is echter niet voldoende om de toekomstige problematiek qua verkeersafwikkeling bij de Stovonde te voorkomen.”

In verband met herbestravingswerkzaamheden aan de Gemeenteweg is het een poosje onmogelijk geweest om via de Gemeenteweg van en naar de Industrieweg te rijden. Gedurende deze periode werd duidelijk zichtbaar dat (vracht)verkeer, ondanks het inrijdverbod voor vrachtverkeer, over de route Hoogeweg – Bergerslag reed. Daarnaast blijkt uit tellingen uit 2016 dat er in de huidige situatie ook nog 175 (middel)zware voertuigen over de J.C. van Andelweg rijden. Ook hier is een verbod voor vrachtverkeer ingesteld - welke ook is doorgevoerd in de navigatiesystemen. Hieruit is af te leiden dat het in de praktijk moeilijk is om de gewenste verkeerscirculatie alleen af te dwingen met bebording. Vooral chauffeurs die een route vaker rijden, zullen doorgaans voor de kortste en snelste route kiezen. Het verkeersmodel gaat er van uit dat alle chauffeurs zich aan de verboden zullen houden. Een kanttekening bij deze maatregel is daarom dat het effect in de praktijk minder groot is dan dat het verkeersmodel aangeeft.

Fysieke beperking vrachtverkeer Industrieweg en Westerparallelweg

Bij deze maatregel wordt het voor vrachtverkeer fysiek onmogelijk gemaakt om vanaf de Gemeenteweg de Industrieweg en Westerparallelweg in te rijden. Hiervoor kan bijvoorbeeld een hoogtebalk worden toegepast. Om te voorkomen dat vrachtverkeer alsnog via de Hoogeweg en / of J.C. van Andelweg gaat rijden, worden hier ook hoogtebalken geplaatst. Het moge duidelijk zijn dat, als gevolg van deze maatregel, het gereden kilometrage toeneemt. Dit heeft een negatief gevolg voor de CO2 uitstoot en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen de Baarge en Bullingerslag.

6.2 Ontlasten van dorpslint en Stovonde (lange termijn)

In deze paragraaf wordt onderzocht welke maatregelen op de (middel)lange termijn genomen kunnen worden om het verkeer efficiënter over het wegennet te verdelen. Deze oplossingsrichtingen zijn afgeleid van studies die in het verleden verricht zijn, en van een (nog niet afgeronde) studie naar een nieuwe aansluiting op de A28 ter hoogte van de A28. In dit verkeersplan zijn alleen de hoofdlijnen van deze studies toegelicht. Bijbehorende schetsen en plots van het verkeersmodel zijn opgenomen in bijlage 1.

Parallelweg Lichtmis

De variant 'parallelweg Lichtmis' behelst de aanleg van een parallelweg langs de A28 tussen de J.J. Gorterlaan en de N377. Gedachte achter deze variant is dat verkeer vanaf de bedrijventerreinen in Staphorst niet meer via de Stovonde op de A28 hoeft te komen. Verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng heeft deze variant in 2002 onderzocht (aansluitingsvarianten 2020, eerste verkeerskundige bevindingen) en constateert het volgende:

"De Variant 'Waanders + Lichtmis' heeft geen meetbaar effect voor het dorp. Dit ondanks het uitgangspunt dat aan de parallelweg naar de Lichtmis in het model een hogere verkeerskundige kwaliteit is toegekend, waardoor er een maximaal ontlastende werking op de bestaande aansluiting 'Waanders' optreedt. Kennelijk ligt de aansluiting Lichtmis zodanig excentrisch, dat die slechts voor enkele relaties interessant is. Dit blijkt ook uit de gevonden intensiteit op de nieuwe parallelweg, die laag is – circa 160 motorvoertuigen in het avondspitsuur in twee richtingen. Op voorhand valt deze variant af als nader te onderzoeken variant"

De variant Waanders + Lichtmis heeft dus geen probleemoplossend vermogen. Daarnaast geldt dat anno 2017 dat de verkeersdoorstroming bij het knooppunt Lichtmis in het geding is, en dat de intensiteiten op de N377 nog verder zullen toenemen. In die context staat de provincie Overijssel niet toe dat er extra aansluiting wordt aangelegd in de directe omgeving van knooppunt Lichtmis.

Nieuwe ontsluiting A28 via Wethouder Klompstraat

In de variant 'wethouder Klompstraat' worden de huidige aansluitingen op de A28 verplaatst naar de omgeving van de Wethouder Klompstraat. De Wethouder Klompstraat ligt op bedrijventerrein de Esch en is het verlengde van de J.C. van Andelweg. Verkeer rijdt via de Middenwolderweg naar de Oude Rijksweg. Verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng heeft deze variant in 2002 onderzocht (aansluitingsvarianten 2020, eerste verkeerskundige bevindingen) en constateert het volgende:

"De variant wethouder Klompstraat ontlast weliswaar het dorpscentrum, maar niet de Oude Rijksweg. Deze wordt als toevoerroute naar de nieuwe aansluiting gebruikt en neemt in intensiteit sterker toe dan bij handhaving van de bestaande aansluitingen op de A28. Daarnaast ontstaat een sterke toename op de J.C. van Andelweg, die als centrale verdeelweg gaat werken. Hiervoor is deze weg niet geschikt, terwijl er nauwelijks maatregelen te bedenken zijn die wel deze verkeersfunctie intact laten, maar tegelijkertijd de maximale intensiteiten kunnen 'beheersen'. Bovendien is er zeer weinig ruimte voor het realiseren van een volledige aansluiting op deze plaats. Op voorhand valt deze variant als nader te onderzoeken variant af."

Nieuwe ontsluiting A28 via 'Hockeystickvariant'

Bij de variant 'Hockeystick' blijven de huidige op- en afritten gehandhaafd, maar wordt de bestaande oprit richting Zwolle verlengd. Verkeer vanaf de Esch kan via het viaduct Middenwolderweg naar deze verlengde oprit rijden, en hoeft zodoende niet de stovonde te passeren.

In 2016 is deze variant met het verkeersmodel doorgerekend. Hieruit blijkt het volgende:

Ten opzichte van de autonome situatie (2030) neemt de verkeersdruk op de Stovonde iets af: op het wegvak Gemeenteweg rijden 10.000 in plaats van 10.300 motorvoertuigen per etmaal; op de Rijksweg is dit 9500 versus 10.400 motorvoertuigen. Hoewel de stovonde hierdoor iets wordt ontlast, heeft de maatregel geen significant effect op de herverdeling van het verkeer.

Variante J.J. Gorterlaan

De variant 'J.J. Gorterlaan' anticipeert op de uitbreiding van de gemeente in zuidelijke richting, door de aansluitingen op de A28 te verplaatsen naar de omgeving van het viaduct Dekkersland. In deze variant komen de huidige aansluitingen te vervallen.

In 2016 is deze variant met het verkeersmodel doorgerekend. Hieruit blijkt het volgende:

Ten opzichte van de autonome situatie (2030) neemt de verkeersdruk op de Stovonde significant af: op het wegvak Gemeenteweg rijden 5.500 in plaats van 10.300 motorvoertuigen per etmaal; op de Rijksweg is dit 4.400 versus 10.400 motorvoertuigen. Ook de Oude Rijksweg wordt ten opzichte van de autonome situatie beduidend rustiger: in 2030 rijden er 6.000,- in plaats van 8.800 motorvoertuigen per etmaal. Wel blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Rijksparellelweg toenemen van 5.200 naar 10.800.

Variante Middenwolderweg (1)

Bij de variant 'Middenwolderweg' wordt gekozen voor een variant die qua ligging in het midden ligt van de huidige aansluitingen en de variant J.J. Gorterlaan. Gedachte bij deze variant is dat het voor verkeer en van en naar Meppel aantrekkelijker is om via de A28 te rijden.

In 2016 is deze variant met het verkeersmodel doorgerekend. Hieruit blijkt het volgende:

Ten opzichte van de autonome situatie (2030) neemt de verkeersdruk op de Stovonde af: op het wegvak Gemeenteweg rijden 8.300 in plaats van 10.300 motorvoertuigen per etmaal; op de Rijksweg is dit 5.800 versus 10.400 motorvoertuigen. Ook de Oude Rijksweg wordt ten opzichte van de autonome situatie rustiger: in 2030 rijden er 6.000,- in plaats van 8.800 motorvoertuigen per etmaal. Ten opzichte van de variant 'J.J. Gorterlaan' is dus een kleinere afname van verkeersdruk te zien. De Rijksparellelweg is in deze variant met 7.800 motorvoertuigen per etmaal wel rustiger dan in de variant J.J. Gorterlaan.

Variant Middenwolderweg (2)

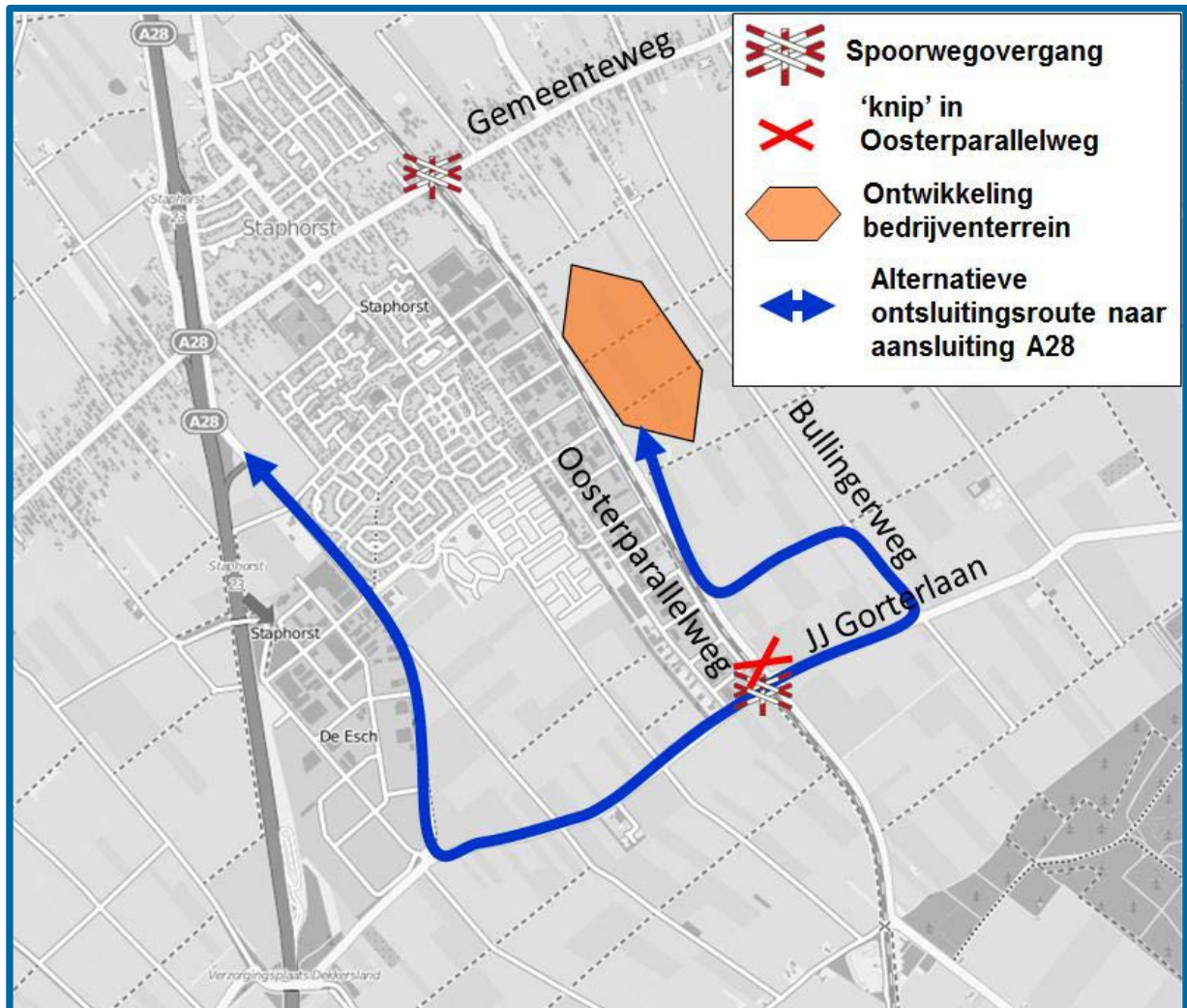
Deze variant lijkt op de vorige. Verschil is echter dat verkeer bij de westelijke aansluitingen niet parallel aan de A28 naar de Oude Rijksweg rijdt. In plaats daarvan rijdt het verkeer over het bestaande viaduct of via de Krodhoeksweg / Dekkersweg naar Rouveen.

In 2016 is deze variant met het verkeersmodel doorgerekend. Hieruit blijkt het volgende:

De variant 'Middenwolderweg' draagt bij aan de doelstelling om het dorpslint (Gemeenteweg en Oude Rijksweg) te ontlasten, maar wel in mindere mate dan de variant 'J.J. Gorterlaan'. Daarnaast blijkt uit de modelberekening dat er minder verkeer via het onderliggend wegennet naar Meppel (en verder naar Noord-Nederland) rijdt. Daardoor zijn de verkeersintensiteiten in Staphorst-noord in de variant 'Middenwolderweg (2) lager dan in de variant J.J. Gorterlaan. Een nadeel is dat de Hoogeweg en J.C. van Andelweg drukker worden.

6.3 Spoorwegovergang J.J. Gorterlaan

In het kader van de spoorwegovergang J.J. Gorterlaan wordt met enige regelmaat gesproken over verbreding of ondertunneling. Als er een treinstation in Staphorst komt, is het nodig om de overgang te ondertunnelen. Een besluit over de komst van een treinstation wordt op z'n vroegst in 2019 genomen. In het kader van mogelijke kapitaalvernietiging wordt daarom geadviseerd om tot 2019 geen maatregelen te nemen die betrekking hebben op de overgang. Nog belangrijker is echter dat de verkeersveiligheidsrisico's niet zo zeer met de breedte van de overgang te maken hebben, maar met de ligging van het kruispunt Oosterparallelweg. Door de nabijheid van dit kruispunt ontstaat een 'valstrik' voor linksafslaand verkeer. Het is daarom wenselijk om de afstand tussen de overgang en het kruispunt richting bedrijventerrein Bullingerslag te verlengen. Dit kan door de Oosterparallelweg af te sluiten en een nieuwe ontsluitingsroute aan te leggen. Daarnaast adviseert Prorail om ter hoogte van het spoor, het passeren van vrachtwagens te faciliteren door het wegprofiel te verbreden.



6.4 Knooppunt Lankhorst

Voor knooppunt Lankhorst is nog geen vervolgonderzoek gestart. Wel blijkt uit eerste modelberekeningen dat verplaatsen van de huidige op,- en afritten bij Staphorst een positief effect heeft op de doorstroming bij knooppunt Lankhorst.

6.5 Gebrek aan een snelle en betrouwbare verbinding met openbaar vervoer

Vanuit de structuurvisie wordt op dit vlak ingezet op de realisatie van een station Staphorst. In paragraaf 3.7 van het beleidskader is hier meer informatie over beschreven.

6.6 J.C. van Andelweg

Voor het kruispunt met de Staphorster Kerkweg is een onderzoek gaande waarbij een conflictanalyse wordt uitgevoerd aan de hand van camerabeelden. De conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek zijn nu nog niet bekend, maar worden aan de definitieve versie van dit verkeersplan bijgevoegd. Op basis van metingen heeft de politie toegezegd om een handhavingstraject op te zetten.

6.7 Carpoolen

Rondom Staphorst liggen twee carpoolplaatsen: Carpoolplaats de Lichtmis bij het knooppunt N377 – A28, en carpoolplaats de Werkhorst bij Meppel. In samenwerking met Beter Benutten is geld beschikbaar gesteld om de capaciteit bij carpoolplaats de Lichtmis uit te breiden. Uit onderzoek blijkt dat dit spitsmijdingen op het hoofdwegennet oplevert, maar dat geen effect heeft op het onderliggende wegennet in de omgeving van Staphorst. Het is in die zin dan ook legitiem dat de beheerders van het hoofdwegennet – Rijk en provincie – de kosten dragen voor de uitbreiding van carpoolplaatsen, en dat de verantwoordelijkheid voor carpoolplaatsen primair bij deze wegbeheerders ligt.

In november 2016 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college wordt verzocht om op korte termijn te onderzoeken of een carpoolplaats nabij de huidige aansluiting van de A28 mogelijk is.

6.8 Route Bergerslag – Staphorster Kerkweg

De route Bergerslag – Staphorster Kerkweg vormt een ontsluitende route voor diverse buurten in Staphorst Zuid. Daarnaast is in paragraaf 2.2. te zien dat de route ook een logische verbinding vormt voor fietsverkeer. De inrichting is echter niet duurzaam veilig. Met name de wegbreedte geeft aanleiding tot hard rijden en onveilig inhaalgedrag. Daarnaast zijn de kruisingsvlakken veel te ruim. Zodra de route in verband met onderhoud aan verharding en / of riolering aangepakt wordt, dient het profiel gewijzigd te worden.

7. Conclusies en Aanbevelingen

7.1 Conclusies

Economische ontsluiting

Voor de economische ontsluiting van de regio Zwolle is het van essentieel belang dat de doorstroming en verkeersveiligheid op van knooppunt Lankhorst gewaarborgd blijft. Uit simulaties blijkt dat verplaatsen van de noordelijke oprit bij Staphorst bijdraagt aan een verbeterde verkeersafwikkeling.

Lokale verkeerscirculatie

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. Het primaire verkeersprobleem van Staphorst is dat wegen met een functie als erftoegangsweg – de Gemeenteweg, Oude Rijksweg en in mindere mate de J.C. van Andelweg – gebruikt worden alsof het wegen met een verkeersfunctie zijn, terwijl tegelijkertijd die wegen die wél ingericht zijn op de verkeersafwikkeling van doorgaand verkeer, niet als zodanig gebruikt worden. Veel inwoners zijn hier inmiddels aan gewend geraakt. In het kader van verkeersveiligheid, leefbaarheid en de afbreuk die hiermee wordt gepleegd aan het cultuurhistorisch karakter van het dorpslint, is dit echter een zeer ongewenst gebruik van het wegennet. De menging van doorgaand (zwaar) verkeer en langzaam verkeer op het dorpslint, alsmede de hoge snelheid – de snelheidslimiet wordt ruim overschreden – zorgt voor een verhoogde kans op ongevallen met ernstige afloop.

Er is sprake van een onevenredige verdeling van het verkeer over het Staphorster Wegennet. De huidige verkeersdruk op het dorpslint is onacceptabel en komt niet overeen met vorm en functie.

Gemeenteweg – Oude Rijksweg

Op het dorpslint zijn veel perceelaansluitingen aanwezig. Daarmee is de primaire functie van de weg om aanliggende percelen te ontsluiten. In die zin sluit de categorisering – erftoegangsweg – aan bij de functie. Uit de vormgeving van de weg blijkt echter het spanningsveld tussen de functie en het gebruik: hoewel qua inrichting is getracht om aan te sluiten bij de functie van erftoegangsweg, blijkt uit bijvoorbeeld de wegbreedte ook dat er rekening is gehouden met de aanwezigheid van zwaar verkeer. Het gebruik van de weg – in 2030 meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal en een groot aandeel zwaar verkeer – sluit dan ook totaal niet aan bij de functie van erftoegangsweg. Het is in die zin niet verrassend dat uit de ongevallenanalyse blijkt dat de meeste ongevallen in Staphorst op het dorpslint plaatsvinden.

Vorm, functie en gebruik zijn op de Gemeenteweg niet met elkaar in overeenstemming. De functie is een erftoegangsweg. Er rijdt echter te veel verkeer. Bovendien is de inrichting van de weg afgestemd op de afwikkeling van veel (zwaar) verkeer. Op een erftoegangsweg dient niet de verkeersfunctie, maar de verblijfsfunctie centraal te staan.

Achthoevenweg – J.J. Gorterlaan

De route Achthoevenweg – J.J. Gorterlaan is aangewezen en ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Vorm en functie komen dus overeen. De route, en dan met name het zuidelijke deel via de J.J. Gorterlaan, wordt echter amper gebruikt: per etmaal rijden er nu 700 motorvoertuigen per etmaal. In 2030 neemt dit toe tot 1700 motorvoertuigen per etmaal. Dit staat echter totaal niet in verhouding tot de verkeersintensiteiten op het Dorpslint.

De vorm van de 'zuidelijke rondweg' komt overeen met de functie. Niettemin wordt de weg amper gebruikt. Veel verkeer rijdt over het dorpslint. Dit is een ongewenste verdeling van het verkeer over het wegennet.

Stovonde

De verkeersafwikkeling op de Stovonde zal in de toekomst verslechteren en kan niet structureel verbeterd worden. Voor verkeerslichten zijn opstelvakken nodig – hiervoor is weinig tot geen ruimte. Bovendien zal de plaatsing van verkeerslichten er toe leiden dat er voor de Stovonde wachtrijen zullen ontstaan. Er kan alleen gekozen worden welk wegvak het primaat heeft – waardoor de wachtrijen daar zo kort mogelijk gehouden kunnen worden. Ook bijvoorbeeld een verlenging van de Stovonde zal alleen leiden tot een verplaatsing van conflicten. Zo kan bijvoorbeeld de linksafbeweging richting de Burgemeester van de Walstraat met een verlenging gefaciliteerd worden. Er zullen dan echter wachtrijen ontstaan op de Gemeenteweg omdat dit verkeer dan voorrang moet verlenen aan verkeer op de verlengde Stovonde. Tot slot dient opgemerkt te worden dat maatregelen aan de Stovonde niets veranderen aan de onevenredige verdeling van het verkeer over het Staphorster wegennet. Ofwel: wat je ook aan de Stovonde doet, er blijft te veel verkeer over het Dorpslint rijden.

Met name de linksafbewegingen ná de stovonde (voor verkeer dat linksaf slaat richting één van de oprit A28) zijn bepalend voor de capaciteit van de stovonde. Door de linksafbewegingen voorrang te geven, kan de doorstroming op de Stovonde verbeterd worden. Er zullen dan echter wel wachtrijen ontstaan op het dorpslint. Vanwege de toenemende verkeersintensiteiten zal de doorstroming op de Stovonde hoe dan ook verslechteren. Een structurele oplossing is alleen mogelijk als de verkeersintensiteiten afnemen. Niettemin is het wenselijk om de bij Ruimtelijke studie naar de omgeving Waanders in beeld te brengen of de doorstroming versoepeld kan worden – bijvoorbeeld door de linksafbewegingen ná de Stovonde voorrang te geven en / of de aansluiting Muldersweg te wijzigen.

J.C. van Andelweg

De J.C. van Andelweg is aangewezen als erftoegangsweg. Behalve het feit dat hier een vrij liggend fietspad aanwezig is, is de weg helemaal ingericht volgens de ontwerpprincipes van een erftoegangsweg. Uit tellingen blijkt echter dat een deel van het vrachtverkeer van en naar de Baarge gebruik maakt van de J.C. van Andelweg. Het gebruik komt dus niet overeen met vorm en functie. Vanwege de aanwezigheid van drie scholen is dit ongewenst.

Het gebruik van de J.C. van Andelweg komt niet overeen met de vorm en functie.

Beter afstemming van functie, vorm en gebruik

Om de vorm, functie en gebruik van het wegennet in Staphorst beter en logischer op elkaar af te stemmen, is het onoverkomelijk om wijzigingen aan te brengen in de verkeersstructuur. Want hoewel uit berekeningen blijkt dat verkeerscirculatiemaatregelen zoals het plaatsen van verboden en hoogtebepalingen een klein positief effect hebben, zal ook hierbij de verkeersdruk (op wegen die daar niet voor bedoeld zijn) veel te hoog blijven. Dergelijke maatregelen lossen het daadwerkelijke probleem dus niet op. Een structurele oplossing is alleen mogelijk als de huidige aansluitingen op de A28 verplaatst worden in zuidelijke richting. Van de onderzochte varianten, is het probleemoplossend vermogen van de variant J.J. Gorterlaan het grootst.

Een structurele oplossing voor de verkeerscirculatie in Staphorst is alleen mogelijk als de huidige aansluitingen op de A28 verplaatst worden in zuidelijke richting. Nadere onderzoeksresultaten op dit vlak zijn medio 2017 gereed.

Dilemma: korte termijn versus lange termijn

De realisatie van een nieuwe aansluiting op de A28 is zowel qua kosten als qua consequenties een ingrijpende maatregel. In die context dient rekening gehouden te worden met het scenario dat de nieuwe aansluiting niet op korte termijn gerealiseerd wordt. Dit brengt een dilemma met zich mee: de huidige situatie is reeds onwenselijk en leidt tot een verhoogde ongevalkans. Het blijkt echter ook dat investeringen in de bestaande situatie weinig tot geen effect hebben op de verkeerscirculatie. Zo kan bijvoorbeeld getracht worden om vrachtverkeer te stimuleren / dwingen om over de Achthoevenweg – J.J. Gorterlaan te rijden. Goudappel Coffeng heeft echter reeds geconstateerd dat dit de verkeersafwikkeling op het dorpslint en stovonde, alsmede de etmaalintensiteiten, niet wezenlijk anders maakt. Daarnaast dient hierbij in overweging genomen te worden dat de afgelegde voertuigkilometers zullen toenemen. Hierdoor neemt de Co2 uitstoot toe. En als de ontsluiting / bereikbaarheid wordt uitgedrukt in de afstand t.o.v. de op en afritten van de A28 en / of de reistijd, dan kan geconcludeerd worden dat dergelijke maatregelen een negatief effect hebben op de ontsluiting van bedrijventerreinen de Baarge en Oosterparallelweg.

De verkeersveiligheid kan niet gewaarborgd worden zolang de vorm, functie en gebruik van het dorpslint niet met elkaar in overeenstemming zijn. Verminderen van de hoeveelheid vrachtverkeer heeft ten aanzien van de verkeersveiligheid een positief effect, maar zorgt tegelijkertijd ook niet voor een wezenlijke verschil. Daarnaast zijn de effecten ten aanzien van Co2 uitstoot en bereikbaarheid negatief.

Spoorwegovergang J.J. Gorterlaan

De spoorwegovergang J.J. Gorterlaan wordt in de huidige situatie primair gebruikt door verkeer van en naar IJhorst, Nieuwleusen en de N377. Het gaat om relatief lage intensiteiten. Door de realisatie van bedrijventerreinen de Bullingerslag aan de Oosterparallelweg, zullen er in de toekomst meer vrachtwagens van de spoorwegovergang gebruik maken. In de huidige vormgeving kunnen vrachtwagens elkaar op de spoorwegovergang niet passeren. Dit is een betrekkelijk 'luxeprobleem': op een 60 km/uur weg is het acceptabel dat verkeersdeelnemers soms even op elkaar moeten wachten. Wat in het kader van de verkeersveiligheid echter absoluut onacceptabel is, is de 'valstrik' die ontstaat als vrachtwagens vanaf de spoorwegovergang naar de Oosterparallelweg willen afslaan. Het kruispunt met de Oosterparallelweg ligt te dicht op de spoorwegovergang.

Niet de verbreding van de overgang, maar het verleggen van het kruispunt dient in het kader van verkeersveiligheid prioriteit te hebben.

Ontsluiting voor fietsers

In Staphorst is één duidelijke noord-zuid verbinding aanwezig: de route langs de Achthoevenweg – Rijksparallelweg. Met het oog op maaswijdte en het gebruik, is er ruimte voor een nog een logische noord-zuid verbinding. Deze hoeft niet uitgevoerd te worden met vrij liggende voorzieningen, maar zou wel duidelijk herkenbaar en veilig moeten zijn. De route Ebbinge Wubbenlaan – Bergerslag – Staphorster Kerkweg leent zich uitstekend als fietsverbinding in noord-zuidelijke richting. Hiermee wordt direct ook de verbinding gelegd met het vrij liggende fietspad langs de Mr. J.B. Kanlaan. Ander aandachtspunt is de scholierenroute tussen Rouveen en het Pieter Zandtcollege via de J.J. Gorterlaan. Als de nieuwe aansluiting op de A28 wordt gerealiseerd, is het wenselijk om langs de J.J. Gorterlaan een vrij liggend fietspad aan te leggen. Met het oog op de realisatie van de zuidelijke ontsluitingsweg van C.Z. Rouveen (zie voor meer informatie deel C: Rouveen) komt hier op korte termijn al meer vrachtverkeer te rijden.

7.2 Aanbevelingen

Knooppunt Lankhorst

Knooppunt Lankhorst is van essentieel belang voor de economische ontsluiting van de regio Zwolle. De regio Noord-Veluwe, regio Zwolle en VNO-NCW zijn gezamenlijk een lobby gestart die als doel heeft om een goede doorstroming op de A28 van Harderwijk tot Hoogeveen te waarborgen. In dit kader hoort de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van knooppunt Lankhorst een duidelijke plek te krijgen.

Binnen de regionale lobby A28 dient de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid bij knooppunt Lankhorst een plek te krijgen. Aanbevolen wordt dat de gemeente Staphorst deze belangen binnen de regio Zwolle frequent en consequent onder de aandacht brengt.

Station Staphorst

Op 22 april 2016 heeft het B.O. Spoor kennis genomen van de uitkomsten van de tijdlijn van station Staphorst (d.d. 12 april 2016), waarin wordt geconstateerd dat een vervolgbesluit over een mogelijke ontwikkeling van een station Staphorst niet eerder kan worden genomen dan in 2018 of in 2019. Het gaat hier dan specifiek om het aantal treinen dat gaan rijden op het traject Leeuwarden – Zwolle. Een halte is alleen inpasbaar wanneer op het traject Leeuwarden – Zwolle vier sprinters per uur gaan rijden.

Aangezien de besluitvorming rond het aantal treinen nog een paar jaar op zich laat wachten is tevens de afspraak gemaakt dat bij nieuwe ontwikkelingen, die van invloed kunnen zijn op de mogelijke realisatie van station Staphorst, de eventuele gevolgen hiervan voor station Staphorst worden betrokken. Op die manier blijft het dossier ook de komende jaren onder de aandacht binnen het overlegorgaan B.O. Spoor.

Verkeerscirculatie: maatregelen lange termijn

Het primaire verkeersprobleem van Staphorst is dat wegen met een functie als erftoegangsweg – de Gemeenteweg, Oude Rijksweg en in mindere mate de J.C. van Andelweg – gebruikt worden alsof het wegen met een verkeersfunctie zijn, terwijl tegelijkertijd die wegen die wél ingericht zijn op de verkeersafwikkeling van doorgaand verkeer, niet als zodanig gebruikt worden.

Een structurele oplossing voor de verkeerscirculatie in Staphorst is alleen mogelijk als de huidige aansluitingen op de A28 verplaatst worden in zuidelijke richting. Uit recente studies blijkt dat de varianten 'J.J. Gorterlaan' en Middenwolderweg (2) de meest positieve effecten sorteren. In de variant J.J. Gorterlaan rijdt meer verkeer door Staphorst noord,- in de variant Middenwolderweg (2) meer door zuid. De variant 'J.J. Gorterlaan' heeft het meest gunstige effect op de hoeveelheid verkeer op het dorpslint. In mei 2017 worden de gemeenteraad en inwoners bijgepraat over deze studies. Besluitvorming vindt medio 2017 plaats.

Verkeerscirculatie: maatregelen korte termijn

Verminderen van de hoeveelheid vrachtverkeer heeft ten aanzien van de verkeersveiligheid een positief effect, maar zorgt tegelijkertijd ook niet voor een wezenlijke verschil. Daarnaast zijn de effecten ten aanzien van Co2 uitstoot en bereikbaarheid negatief.

Voorgesteld wordt om een werkgroep op te richten waarin o.a. de ICC en politie vertegenwoordigd zijn. Deze werkgroep rapporteert college en gemeenteraad over de voor- en nadelen van een dergelijke korte termijnmaatregel.

Spoorwegovergang J.J. Gorterlaan

De spoorwegovergang bij de J.J. Gorterlaan vormt een zwakke schakel in de ontsluiting van bedrijventerrein de Bullingerslag. Hoewel de doorstroming door de spoorwegovergang iets beperkt wordt, valt dit binnen de grenzen van datgene dat acceptabel is. De gevolgen voor de verkeersveiligheid dienen op korte termijn meer aandacht te krijgen.

Niet de verbreding van de spoorwegovergang J.J. Gorterlaan, maar het verleggen van het kruispunt dient in het kader van verkeersveiligheid prioriteit te hebben. Aanbevolen wordt om in 2017 een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren.

J.C. van Andelweg

De J.C. van Andelweg wordt in de huidige gebruikt door vrachtverkeer. Daarnaast blijkt uit metingen en gprs data dat de snelheidslimiet structureel wordt overschreden. Tot slot zorgt de aanwezigheid van een vrij liggend fietspad voor extra conflictsituaties.

Voor het kruispunt met de Staphorster Kerkweg is een onderzoek gaande waarbij een conflictanalyse wordt uitgevoerd aan de hand van camerabeelden. De conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek zijn nu nog niet bekend, maar worden aan de definitieve versie van dit verkeersplan bijgevoegd.

Fietsroute Bergerslag – Staphorster Kerkweg

Uit paragraaf 2.2. blijkt dat de route Bergerslag – Staphorster Kerkweg een belangrijke functie heeft voor fietsverkeer. De Staphorster Kerkweg sluit vrijwel naadloos aan op het in 2017 aan te leggen vrij liggende fietspad langs de Mr. J.B. Kanlaan.

Benader de route Bergerslag – Staphorster Kerkweg integraal als een primaire fietsroute en zorg dat de inrichting in de toekomst, bijvoorbeeld als de riolering of verharding vervangen moeten worden, beter aansluit bij dit gebruik.

Fietsroute J.J. Gorterlaan

De fietsroute langs de J.J. Gorterlaan wordt gebruikt door scholieren uit Rouveen die naar het Pieter Zandt college gaan. In verband met de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsroute van melkfabriek C.Z. Rouveen komt hier op korte termijn al meer vrachtverkeer te rijden. Daarnaast is het wenselijk dat er, als de nieuwe aansluiting op de A28 gerealiseerd wordt, een vrij liggend fietspad langs de J.J. Gorterlaan wordt aangelegd.

Onderzoek de mogelijkheden voor vrij liggend fietspad langs de J.J. Gorterlaan. Dit is sowieso een wenselijke situatie, en sorteert ook vast voor op de realisatie van nieuwe op- en afritten op de A28.

Parkeren

Uit recent gehouden parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerssituatie in Staphorst toekomstbestendig is. Een vorm van regulering is niet nodig. Door bij nieuwbouw, verbouw en functiewijzigingen uit te gaan van actuele parkeernormen kan de situatie toekomstbestendig blijven.

Parkeerregulering in het centrum van Staphorst is niet nodig. Wel wordt aanbevolen om in een uitvoeringsprogramma van de omgevingsvisie vast te leggen welke parkeereisen de gemeente Staphorst hanteert bij nieuwbouw, verbouw en functiewijziging.

Carpoolplaats Staphorst

In november 2016 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college wordt verzocht om op korte termijn te onderzoeken of een carpoolplaats nabij de huidige aansluiting van de A28 mogelijk is. Dit onderzoek wordt in het voorjaar van 2017 opgestart.

P.M.

Carpoolplaats Lichtmis

De carpoolplaats Lichtmis heeft een bovenregionale functie, is bijna dagelijks volledig bezet en dat leidt onder meer tot parkeeroverlast in de directe omgeving. Bij een dusdanige bezetting van de carpoollocatie zijn forenzen minder snel geneigd om gebruik te maken van de carpoolplaats. Fysieke uitbreiding van de carpoolplaats is een optie. Er is echter ook een alternatief voorhanden: Een naastgelegen horecabedrijf heeft aangegeven dat zij willen meewerken met een pilot waarbij een deel van haar parkeerterreinen benut kan worden door carpoolers. Dit is een duurzame oplossing en biedt de ondernemer kansen om meer klanten te trekken. Eerste gesprekken hierover zijn positief verlopen.

Beter Benutten stelt aan de gemeente Staphorst geld beschikbaar om een proef te houden waarbij een deel van de particuliere parkeerplaatsen bij een naastgelegen horecabedrijf beschikbaar worden gesteld als carpoolplaatsen. De proef wordt na een jaar geëvalueerd. Als blijkt dat de maatregel geen succes is, stelt Beter Benutten geld beschikbaar om de bestaande carpoolplaats fysiek uit te breiden.

Monitoring

Metten is weten. Bij het opstellen, implementeren en evalueren van verkeersbeleid is het wenselijk om over recente telgegevens te beschikken. Tot op heden worden tellingen alleen op ad-hoc basis verricht en zijn er vaak geen recente gegevens beschikbaar.

Aanbevolen wordt om periodieke verkeerstellingen uit te voeren.

Evaluatie

Onder andere bij de herinrichting van de J.C. van Andelweg is toegezegd dat de situatie geëvalueerd zou worden. Er waren echter geen feitelijke gegevens beschikbaar van de situatie vóór de herinrichting. Voor een objectieve evaluatie is het belangrijk om over gegevens van voor- en van na de situatie te beschikken.

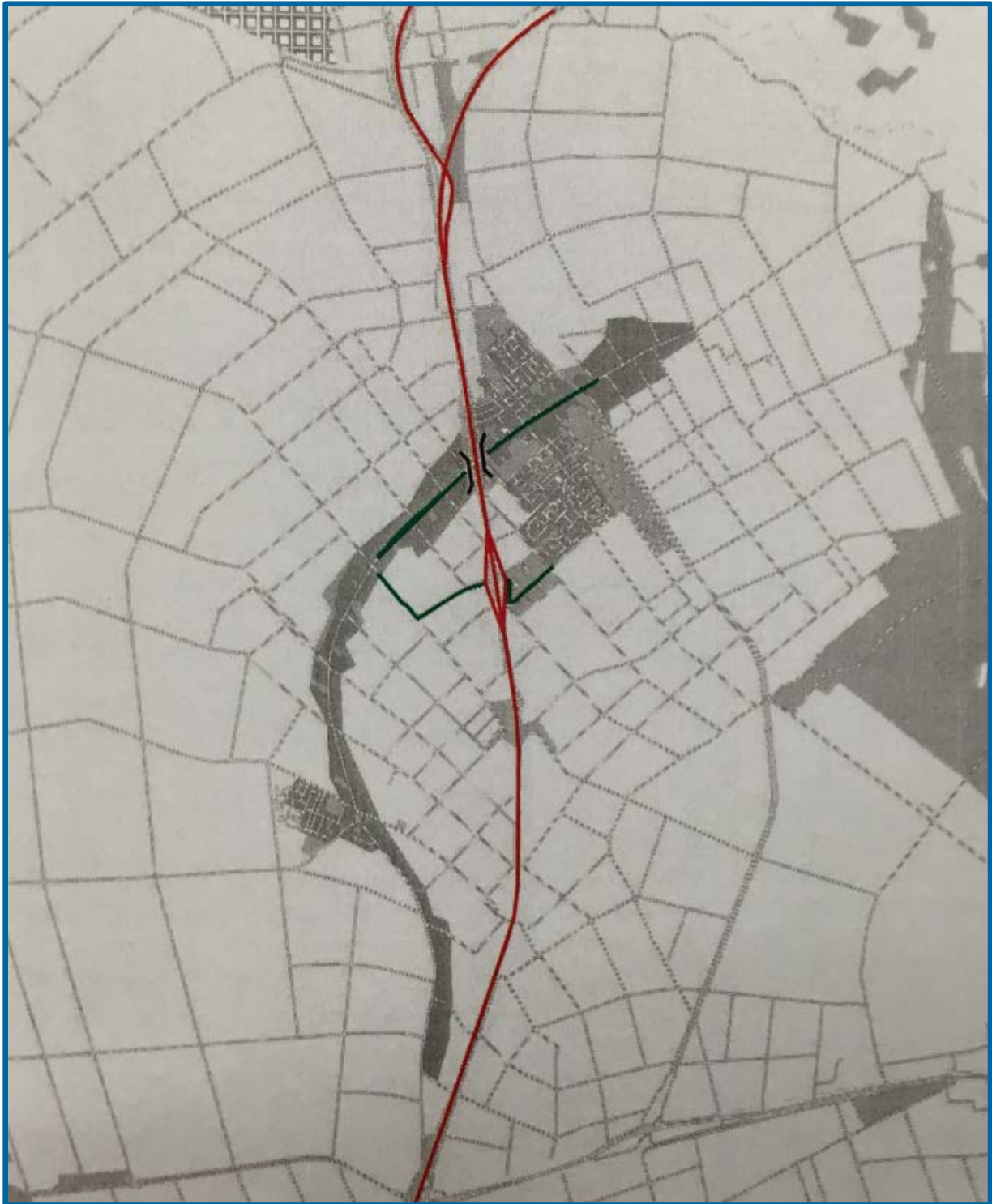
Zorg bij toekomstige herinrichtingen en of wijzigingen in de verkeerscirculatie dat er objectieve data wordt ingewonnen voordat de herinrichting plaatsvindt en / of maatregel wordt aangebracht.

Bijlage 1: varianten ontsluiting

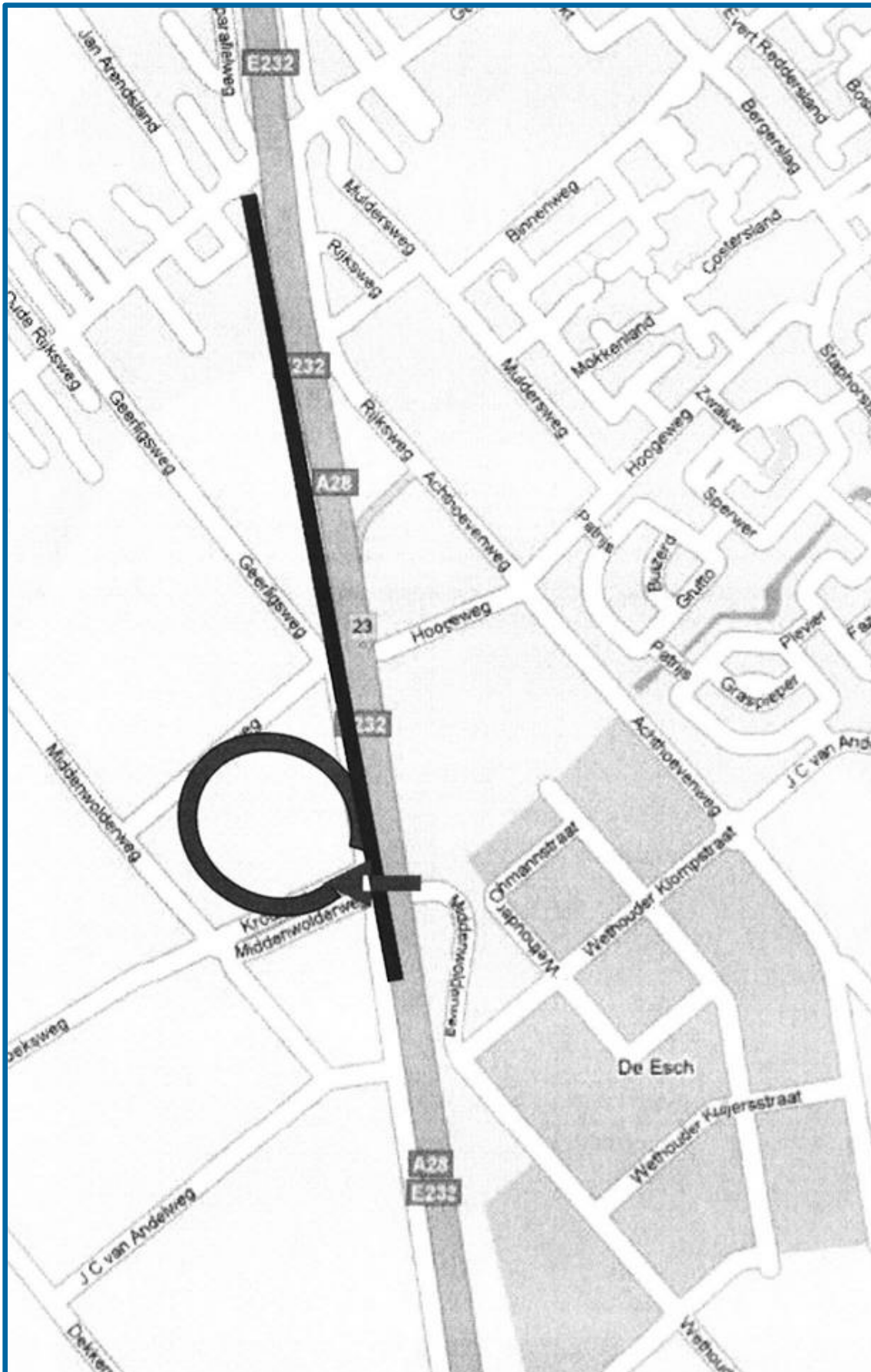
Variante Parallelweg Lichtmis



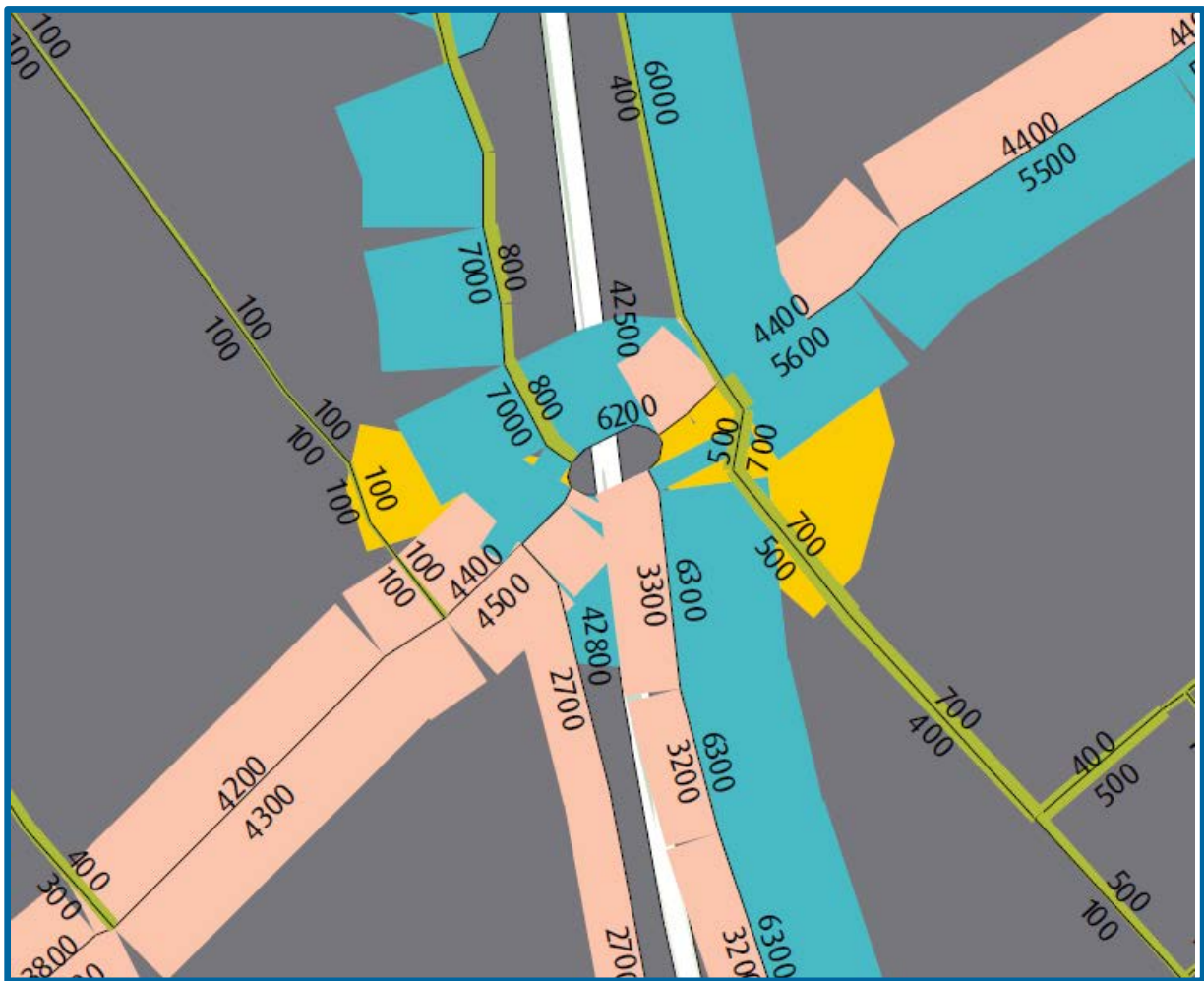
Nieuwe ontsluiting A28 via Wethouder Klompstraat



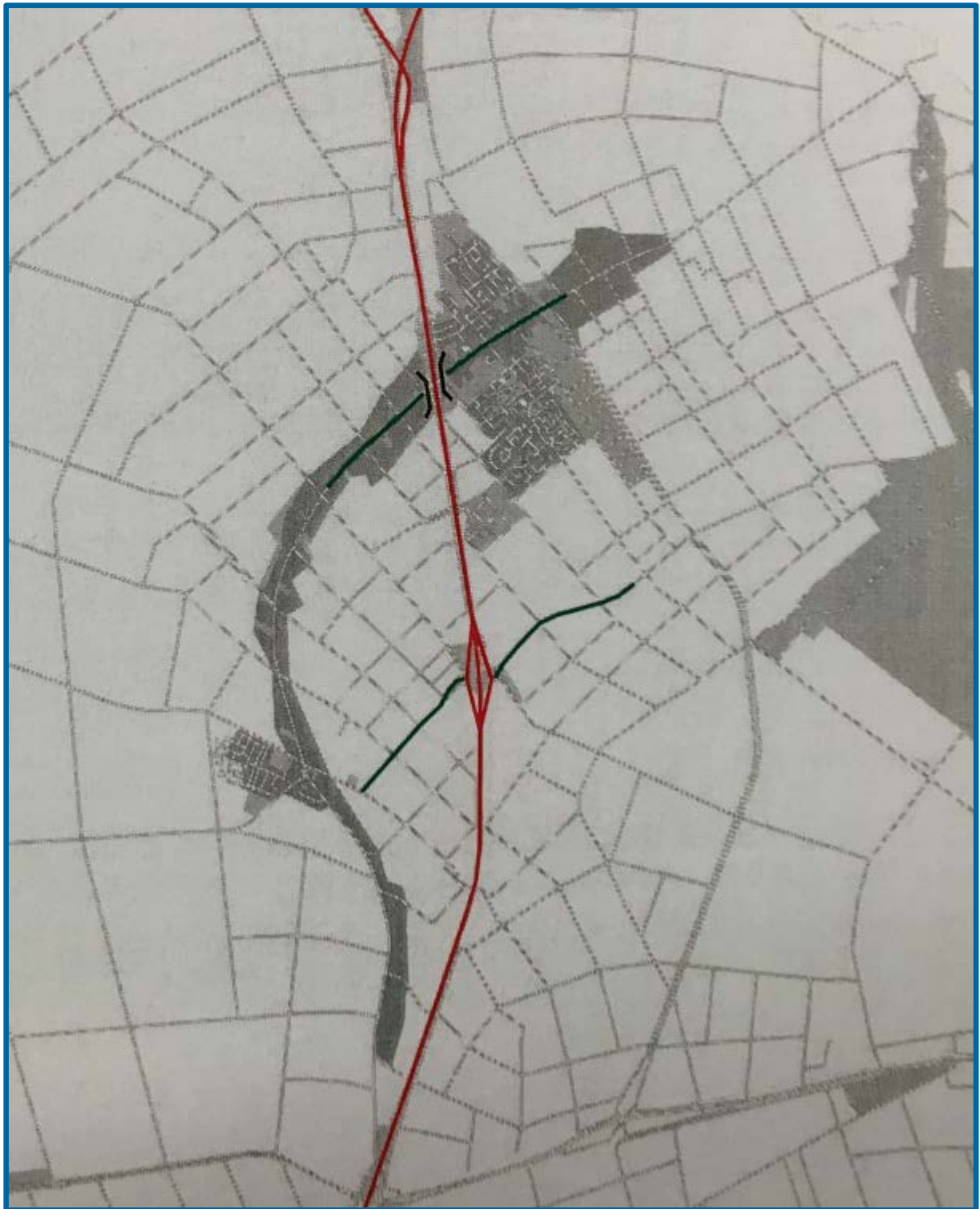
Nieuwe ontsluiting A28 via 'Hockeystick'



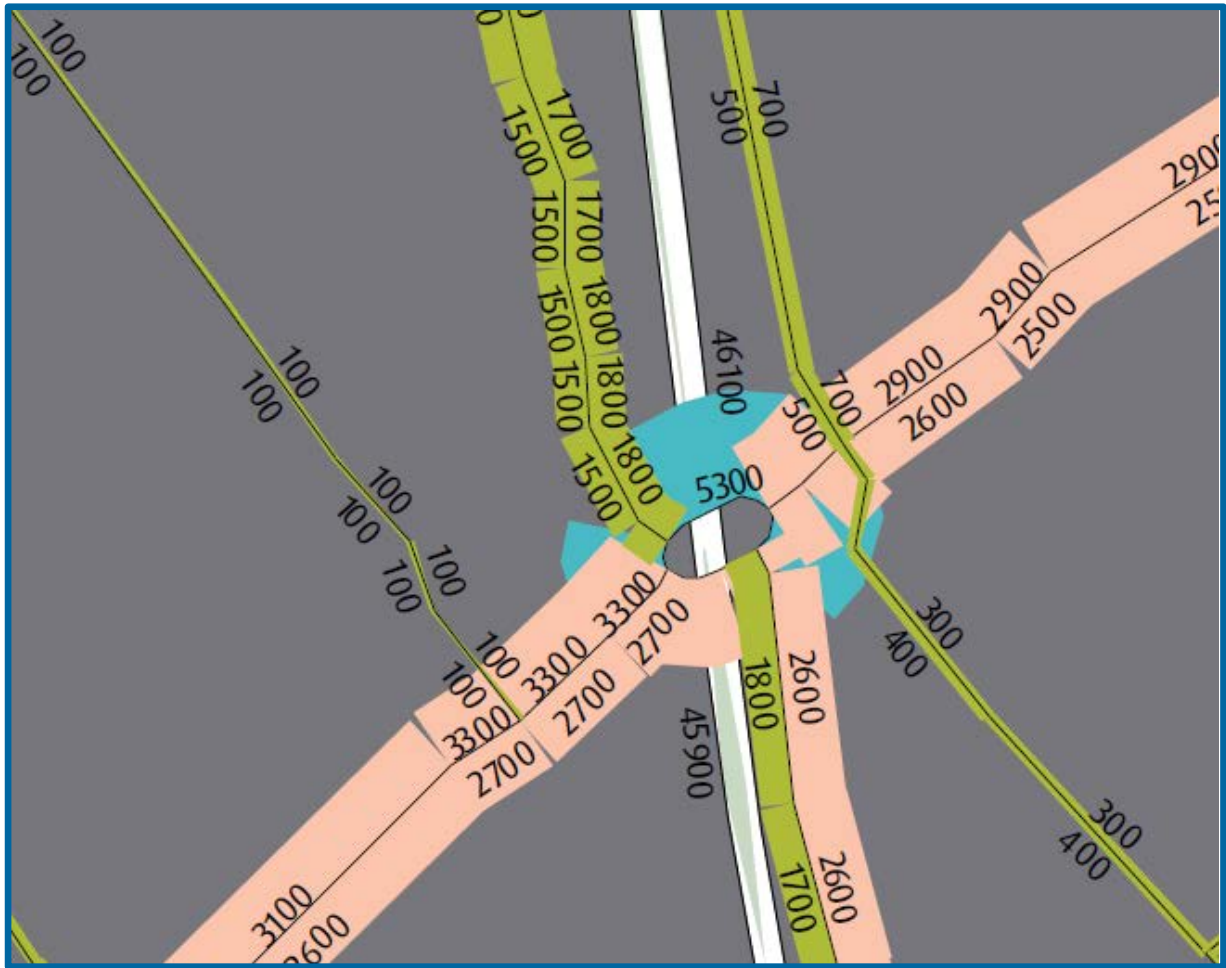
Nieuwe ontsluiting A28 via 'Hockeystick'. Uitraai verkeersmodel)



Nieuwe ontsluiting A28 via J.J. Gorterlaan



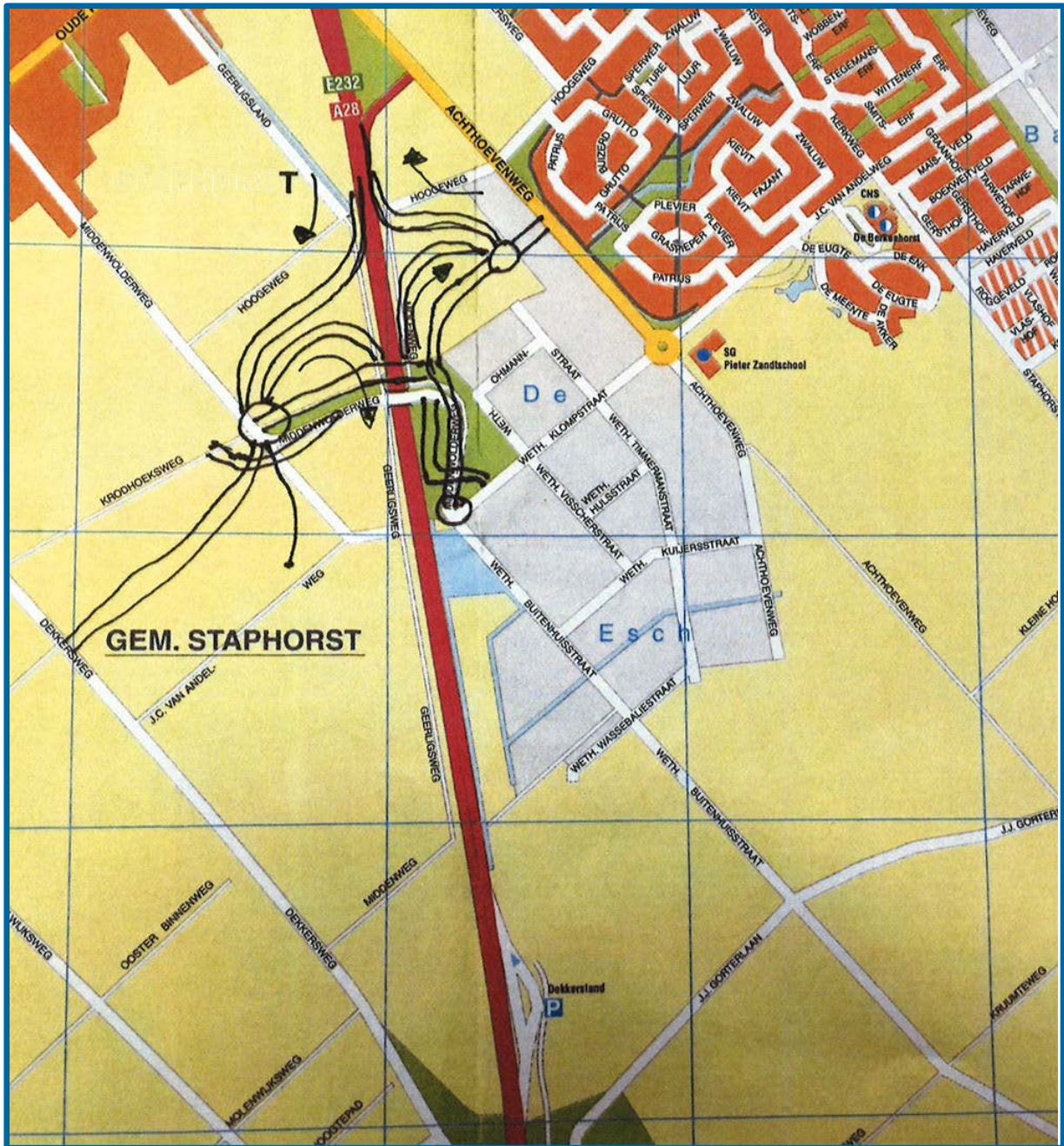
Nieuwe ontsluiting A28 via J.J. Gorterlaan. Uitdraai verkeersmodel.



Nieuwe ontsluiting A28 via Middenwolderweg (1)



Nieuwe ontsluiting A28 via Middenwolderweg (2)



Nieuwe ontsluiting A28 via Middenwolderweg (2). Uitdraai verkeersmodel

