



Verkeersplan gemeente Staphorst

Beleidskader, vastgesteld op 11 juli 2017

Samenvatting

Context verkeersplan: Economische ontsluiting

De komende vier jaar wordt de E233 in Duitsland opgewaardeerd en verbreed naar 2*2 rijstroken. Door de verbreding van de E233 in Duitsland ontstaat een aantrekkelijke verbinding tussen de Mainports Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam en Bremerhaven / Wilhelmshaven. Deze verbinding loopt via de A28 door de gemeente Staphorst. De Oostwest verbinding via Meppen / Cloppenburg loopt door de 'gouden driehoek' Kampen – Zwolle – Meppel. Met het oog op de havenontwikkeling Zwolle / Meppel ontstaat in deze regio veel potentie op het vlak van synchromodaliteit: het optimaal, flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk.

Op economisch vlak liggen er binnen de regio Zwolle – Kampen – Meppel veel kansen op het gebied van synchromodaliteit. Deze kansen nemen toe door de verbreding van de E233. De provincie Overijssel heeft deze regio daarom aangewezen als 'hotspot'. Voor de economische vitaliteit van de gemeente Staphorst is het belangrijk om aansluiting te vinden bij logistiek / economische activiteiten binnen deze hotspot. Een goede bereikbaarheid en adequate infrastructuur is hieraan ondersteunend.

De regio Zwolle, regio Noord Veluwe en VNO-NCW geven aan dat capaciteitsuitbreiding op de A28 tussen Harderwijk / Amersfoort en Hoogeveen noodzakelijk is voor een structurele verbetering van de verkeersdoorstroming. Volgens deze partijen is dit van groot belang voor de regionale economie. Om de doorstroming tussen Harderwijk en Hoogeveen te waarborgen, willen de regio's en VNO-NCW een brede coalitie vormen met de volgende partijen: de provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland, Regio Zwolle en Transport en Logistiek Nederland (TLN).

Context verkeersplan: Toekomstige ontwikkelingen

Tot 2030 worden ongeveer 650 nieuwe woningen in Staphorst gebouwd. Door de uitgave van nieuwe kavels ten behoeve van bedrijventerreinen, neemt het aantal arbeidsplaatsen toe van 7189 in 2015, naar 8658 in 2030. Dit is een toename van 20%. Het aantal inwoners in Staphorst neemt met 4% toe. Ondanks ontwikkelingen als deelauto's e.d., is het plausibel dat het aantal auto's in Staphorst nog iets zal toenemen tot twee voertuigen per huishouden. Door de bevolkingsgroei en groei van het aantal voertuigen per huishouden, neemt de verkeersdruk in Staphorst toe. Aan de hand van deze ontwikkelingen kan de verkeersgroei berekend worden.

In 2030 zullen de verkeerintensiteiten in Staphorst met ongeveer 20% zullen toenemen. Met name op het dorpslint zal sprake zijn van een onacceptabele verkeersdruk. Dit komt omdat de Gemeenteweg en Oude Rijksweg qua inrichting en omgeving niet zijn afgestemd op de afwikkeling van grote hoeveelheden verkeer.

Context verkeersplan: Ongevallen

Uit een benchmark van gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidgraad blijkt dat in Staphorst – gemeten over de periode 2011 – 2015 – meer (dodelijke) slachtoffers vallen dan het gemiddelde aantal van deze vergelijkbare gemeenten. Ofwel: Staphorst is een relatief verkeersonveilige gemeente. Wanneer naar de ongevallencijfers gekeken wordt, valt op dat in de woonstraten over het algemeen geen plekken zijn waar meerdere 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.

Context verkeersplan: Snelheid

Floating Car Data (FCD) via GPS is een technologie die het verkeer monitort met behulp van het Global Positioning System (GPS). Aan de hand van Floating car data kan bepaald worden op welke wegen te hard wordt gereden. Binnen de komgrenzen van de kernen, wordt op het dorpslint (Gemeenteweg en Oude Rijksweg, de J.C. van Andelweg, Bergerslag, Muldersweg, Hoogeweg, Ebbingeweg (tussen admiraal W.G. van Nrsstraat en Viaduktweg) en Heerenweg (binnen de kom) te hard gereden. Buiten de komgrenzen is op de volgende wegen sprake van zeer hoge V85 – de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden): Dekkersland, Stadsweg, Conradsweg en Spoordijk.

Waarom investeren in verkeer en vervoer?

In verband met de onderstaande aspecten kiest de gemeente Staphorst er voor om te investeren in verkeer & vervoer:

1. Waarborgen economische ontsluiting
2. Verkeersveiligheid
3. Anticiperen op groei
4. Behoud, en waar mogelijk versterking van cultuurhistorische waarden
5. Duurzaamheid

Hoe bepalen we onder welke omstandigheden het wenselijk is om maatregelen te nemen?

Ten behoeve van de **(economische) ontsluiting** van Staphorst is het belangrijk dat er in 2030 op belangrijke wegen sprake is van een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Op (boven)regionaal niveau spelen knooppunt Lankhorst, en in iets mindere mate ook knooppunt Lichtmis, daarin een belangrijke rol. Hoewel deze wegen niet in beheer van de gemeente Staphorst zijn, wordt aanbevolen dat de gemeente waar mogelijk invloed uitoefent om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te waarborgen. Voor het Staphorster wegennet is het vooral belangrijk dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk wordt afgewikkeld over wegen waar geen tot weinig woonpercelen op ontsloten worden.

Verkeersonveiligheid ontstaat op plekken waar de **functie, vorm en het gebruik** van een weg niet met elkaar **in overeenstemming zijn**. Bijvoorbeeld een weg die primair bedoeld is om de aanliggende woningen te ontsluiten, maar die gebruikt wordt door zwaar vrachtverkeer.

Op het vlak van verkeersveiligheid zijn er twee indicatoren die wijzen op een verhoogde kans op ongevallen. Ten eerste is bekend dat een hogere snelheid leidt tot een grotere kans op ongevallen met een ernstige afloop. Aan de hand van Floating Car Data kan betrouwbare data gegenereerd worden. Een andere SPI is de ongevallenregistratie. Hiermee kunnen locaties in beeld worden gebracht waar meerdere ongevallen zijn voorgekomen. Ook kan gekeken worden welke doelgroepen relatief vaak bij ongevallen betrokken zijn en kan een benchmark gemaakt worden met vergelijkbare gemeenten.

Op het vlak van **duurzaamheid** is de Co2 uitstoot een belangrijke graadmeter. Daarnaast is het in het kader van duurzaamheid, leefbaarheid en sociale cohesie ook belangrijk dat alle kernen en omliggende gemeenten ontsloten worden door fietspaden en een goed functionerend openbaar vervoerssysteem.

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Inhoudsopgave	1
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doelen	4
1.3 Opbouw.....	4
2. Ruimtelijke structuur	5
2.1 Ontstaansgeschiedenis	6
2.2 Ontstaan van de wegenstructuur	7
2.3 Nederzettingenpatroon	8
2.4 Wegenstructuur	9
2.5 Wegencategorisering	10
3. Economische ontsluiting	11
3.1 North Sea Baltic Corridor / Verbreding E233 (DL).....	12
3.2 Knooppunt A28 – N377	13
3.3 Logistieke infrastructuur als kans.....	14
3.4 Regio Zwolle.....	15
3.5 Spoor en binnenvaart.....	16
3.6 Station Staphorst	17
4. Beleidskader	18
4.1 Economie	19
4.2 Cultuurhistorie en landschap	20
4.3 Duurzaamheid.....	21
4.4 Participatie	22
4.5 Wegenbeleidsplan 2017 - 2021	23
4.6 Gemeentelijk rioleringsplan 2016 – 2020.....	24
4.7 Groenbeleidsplan 2005 - 2015	25
4.8 Duurzaam Veilig	26
4.9 Structuurvisie gemeente Staphorst	27
4.10 Provinciaal beleid	28
4.11 Maak van de nul een punt	29
4.12 Gevaarlijke stoffen en calamiteitenscenario	31
4.13 Routes voor Lange Zware Voertuigen (LZV).....	33

5.	Ongevallen en snelheid	34
5.1	Ongevallen	35
5.2	Snelheid.....	36
6.	Toekomstige ontwikkelingen	37
6.1	Wonen	38
6.2	Werken.....	39
6.3	Demografische ontwikkelingen.....	40
6.4	Technologische ontwikkelingen	41
6.5	Verkeersgroei	42
6.6	Landbouwverkeer	43
7.	Afwegingskader	45
7.1	Waarom investeren we in verkeer & vervoer?	46
7.2	Hoe bepalen we onder welke omstandigheden we maatregelen moeten nemen?.....	47
7.3	Wat zijn de belangrijkste opgaven tot 2030?	48
7.4.	Afwegingskader	50

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op het gebied van verkeer en vervoer gebeurt veel in Staphorst. Behalve dat de gemeente circa 406 kilometer wegen in beheer heeft, is er in de structuurvisie ook een ambitieuze visie beschreven op het vlak van verkeer en vervoer. De voorgestelde wijzigingen in de verkeersstructuur zorgen er voor dat Staphorst in de toekomst goed bereikbaar is. Bereikbaarheid is echter geen doel. Het is een middel om er voor te zorgen dat beleidsdoelstellingen op andere thema's, zoals economie en duurzaamheid, gerealiseerd kunnen worden. Bij verkeersplannen is het daarom wenselijk om een integraal kader te schetsen van de doelen en wensen van de gemeente. Daarbij is het belangrijk om vooruit te kijken. Omdat de wereld onder invloed van technologische, demografische, financiële en sociale ontwikkelingen snel veranderd, is het echter naïef om té ver in de toekomst te kijken. 2030 lijkt een realistische waarnemingshorizon te zijn.

Vanwege de snel veranderende wereld is wendbaarheid in beleid belangrijk. Er moet niettemin ook voorkomen worden dat beleid elk jaar een totaal andere kant op gaat. Dit vraagt om beleid dat enerzijds een abstract kader schetst van de richting waar we naar toe willen, maar anderzijds ook concreet genoeg is om zaken in gang te zetten. In die context is het belangrijk om telkens de vraag te stellen waarom we iets willen. Zolang het antwoord op de 'waarom' vraag door bestuur en inwoners gedragen wordt, zal er altijd voldoende creativiteit en bereidheid aanwezig zijn om oplossingen te bedenken voor de 'wat' vraag.

1.2 Doelen

Het verkeersplan geeft een antwoord op de vraag waarom de gemeente Staphorst wil investeren in verkeer en vervoer. Aan de hand van het antwoord wordt vervolgens een strategie geformuleerd voor het oplossen van de 'hoe' en 'wat' vraag: hoe zorgen we hiervoor en wat moeten we er voor doen? Het plan formuleert daarmee een uitvoeringsstrategie t/m 2030.

1.3 Opbouw

Het verkeersplan is onderverdeeld in vijf delen: Deel A bestaat uit een algemeen deel waarin een beeld wordt geschetst van de ruimtelijke structuur, economische ontsluiting en het beleidskader. Deze aspecten helpen om een beeld te vormen van de gemeente Staphorst. Daarnaast leiden deze onderdelen automatisch tot een integraal raamwerk ten aanzien van het streefbeeld waaraan de (toekomstige) infrastructuur getoetst kan worden. Dit raamwerk, in dit plan het 'afwegingskader' genoemd, fungeert daarmee als het vertrekpunt van het verkeersplan en als antwoord op de 'waarom' en 'hoe' vraag. In de delen B, C en D wordt vervolgens een analyse uitgewerkt van de verkeersstructuur, verkeersveiligheid en inrichting van wegen in respectievelijk Staphorst, Rouveen en IJhorst. Deze onderdelen worden getoetst aan het referentiekader. Bij situaties waar knelpunten aanwezig zijn of in de toekomst zullen ontstaan, wordt aangegeven hoe deze knelpunten opgelost kunnen worden. Een totale lijst van knelpunten, oplossingen, geraamde kosten en prioriteiten wordt weergegeven in deel E, het uitvoeringsprogramma.

2. Ruimtelijke structuur

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Ontginning van het Veen

De oudste bewoningsplaatsen in de gemeente bevonden zich op hoger gelegen gronden langs de beken. Op de oeverwallen, rivierduinen en dekzandruggen langs de beekdalen lagen vroege nederzettingen zoals Hesselingen, Hamingen, Baarlo, Heuvenstede en Ten Velde. De bewoners van deze dorpen hadden al kleine gedeeltes van het veengebied in gebruik. Rond het jaar 1000 kreeg de Bisschop van Utrecht zeggenschap over grote delen van Drenthe en Overijssel. Onder regie van dit Bisdom is omstreeks 1180 voortvarend begonnen met een meer stelselmatige ontginning van het veen. Dit gebeurde vanaf 1233 vanuit het klooster Marienberg, oftewel Zwartewatersklooster. Van hier uit werden langs 'De Wijk', de ontginningsas op de oeverwal langs het Meppeler Diep, meerdere boerderijen gesticht. Zo werd ten behoeve van het kloosterleven het eerste veen in slagen afgegraven en ontwaterd. Vanwege het hoge waterpeil moesten de kavels heel smal zijn om het water voldoende snel af te kunnen voeren.

Ontstaan van het Slagenlandschap

Geleidelijk werd het gehele gebied langs de oeverwal verdeeld in 'slagen', van elkaar gescheiden door kades en watergangen, de zogenoemde 'zijdwendes' die het zure veenwater af moesten voeren. Na ontginning werd het land in gebruik genomen als bouwland voor rogge en graan. Als gevolg van de waterafvoer begon het veen echter in te klinken waardoor het maaiveld ging dalen en vervolgens weer vernatting optrad. Dan moest men weer van voren af aan beginnen aan de volgende slag. Zo schoof men bij de ontginning van het veen steeds verder oostwaarts, werden nieuwe akkers aangelegd terwijl het natte land in gebruik werd genomen als weide- en hooiland.

Richtingveranderingen

Aanvankelijk ontwikkelden de slagen zich onafhankelijk van elkaar. Omdat de slagen vanwege de gebogen ontginningsas steeds dichterbij elkaar kwamen werd onderlinge afstemming noodzakelijk. Door de beperkte ruimte moesten de percelen voortdurend smaller worden en de ontginningsrichtingen diverse malen worden aangepast. Dat is nog te zien aan de knikken in de verkaveling. Een dergelijke hoekverdraaiing in de perceelsrichting vond altijd plaats ter hoogte van een leidijk. Een gezamenlijke richtingverandering verloopt het beste wanneer de leidijken in één lijn liggen. Daardoor gingen de afzonderlijke leidijken in de loop der tijd steeds meer een gesloten front vormen.

Olde en Nije Dijck

Op een gegeven moment zijn de leidijken van Rouveen en Staphorst samengevoegd tot een doorgaand lint, de 'Olde Dijck', de voorloper van het huidige lint dat tegen het eind van de 16e eeuw is ontstaan. Met het bereiken van de 'Nije Dijck' komt een eind aan het steeds verder opschuiven van de dorpen. Het lint ligt nu op een stevige, zandige ondergrond waardoor verplaatsing niet meer nodig is. De ontginning gaat wel verder over de dekzanden van de toenmalige Staphorster Esch. Als gezamenlijk richtpunt wordt een plek ver in het veen gekozen, de Punt, gelegen in de Puntlanden oostelijk van Punthorst. De percelen worden naar het zuidoosten toe steeds smaller en maken vooral bij Rouveen een sterke kromming. Als laatste leidijk wordt de 'Staten Leidijk' aangelegd die tegenwoordig gewoon Leidijk wordt genoemd.

2.2 Ontstaan van de wegenstructuur

Landwegen

Doorgaande wegen waren belangrijk in een van oorsprong moerassig gebied. Al in 1282 werd tussen Hasselt en De Wijk en verder naar Ruinen dwars door het veen een weg aangelegd. Met de verdere ontginning van het veen en het opschuiven van de dorpen schoof ook de weg mee. In 1443 volgde de nog steeds bestaande Stadsweg tussen Hasselt en Rouveen, ook wel de Tolweg of Venneweg genoemd. Deze weg werd evenwijdig aan de slagenverkaveling uitgezet en hoefde dus later niet verplaatst te worden. Zowel de legers van Prins Maurits, de Hertog van Alva als de Bisschop van Munster zijn over deze weg getrokken. De eveneens nog bestaande Reggersweg tussen Staphorst en Meppel werd in 1771 aangelegd. Zo ontstond geleidelijk een doorgaande route naar het noorden. Omstreeks 1828-1829 volgde een meer rechtstreeks tracé naar Meppel – deze is door reconstructie van de Rijkswegen 32 en 37 echter vrijwel verdwenen.

De Diek

De Rijkstraatweg is aanvankelijk een aaneenschakeling van verschillende ontginningsbases. Met de verdere ontginning richting Punthorst en de groei van de bevolking gaat de Diek een steeds belangrijkere rol spelen in de ontsluiting van het gebied en worden ook verbindingen met de omgeving gelegd, onder meer via de Stadsweg met Hasselt. De weg vormt een belangrijke functie in de ontsluiting van de (vele) boerderijen in het lint. De Diek heeft dus een ontwikkeling doorgemaakt van ontginningslint, via Postweg en Rijkstraatweg tot uiteindelijk weer Oude Rijksweg in Rouveen en Gemeenteweg in Staphorst, met nu vooral een ontsluitingsfunctie voor het lokale verkeer.

Dwarswegen

Niet alleen de Diek maar ook de dwarswegen zijn bepaald door de wijze waarop de ontginning van het landschap heeft plaatsgevonden. De grenzen tussen de verschillende slagen zijn nu nog terug te vinden in de belangrijkste dwarswegen die de Diek met het omliggende landschap verbinden. Wegen als Dekkersland, Conradsweg en de historische Stadsweg vinden hun oorsprong in vroegere kades tussen de slagen.

Rijksweg A28

In 1940 wordt er een nieuwe Rijksweg aangelegd, los van het lint. De nieuwe weg kruist de Oude Rijksweg/Gemeenteweg ter hoogte van de kern van Staphorst. Er wordt een voor die tijd bijzondere kruising geïntroduceerd met een uitvoegstrook voor het afslaande verkeer. Dit type kruising zal later bekend worden als de 'Staphorster variant'. In de jaren 70 wordt deze Rijksweg opgewaardeerd en verbreed tot tweemaal tweebaans snelweg met viaducten, de Rijksweg A28. In 1987 telde Rijkswaterstaat per etmaal 38.000 motorvoertuigen via de A28 in beide richtingen. De verhoogde snelweg vormt een forse ruimtelijke barrière in het lint. In 2011 is de snel nogmaals verbreed tot tweemaal drie rijbanen.

2.3 Nederzettingenpatroon

De eerste nederzettingen

Van oorsprong werd er in de huidige gemeente Staphorst gebouwd op de oeverwallen langs vruchtbare rivieren of beken. De eerste sporen van bebouwing zijn gevonden op de hogere ruggen langs de rivier het Zwarte Water en dateren uit de 12e eeuw. Het ontstaan van de gemeente Staphorst is nauw verbonden met twee kloosters: het klooster Mariënberg, beter bekend als Zwartewatersklooster, dat werd gesticht in 1233 en het klooster Dickninge dat in 1325 werd gebouwd aan de boorden van de Reest. Deze kloosters werden gesticht in een tijd dat het veen al bevolkt was maar speelden vervolgens een grote rol bij de meer stelselmatige ontginning van het veen en het in cultuur brengen van het Reestdal. Beide kloosters werden na de Reformatie opgeheven en gesloopt.

Drie kerkdorpen, vier buurtschappen

De gemeente kent van oudsher drie kerkdorpen: Staphorst, Rouveen en Ijhorst en vier buurtschappen: Punthorst, Halfweg, Hamingen en Slingenberg. Aan de oostkant van de eerste ontginningsas zijn de dorpen Rouveen en Staphorst vanaf de 13e eeuw meerdere malen opgeschoven tot hun huidige plek, waar ze samen 'De Streek' vormen, een circa 8 kilometer lang boerderijlint. Het lint loopt met minder dichte bebouwing door tot het buurtschap Halfweg, gelegen op de rand van het Reestdal. Punthorst ligt oostelijk van 'De Streek', ongeveer op de plek waar de radiale slagenverkavelingen in een punt bijeenkomen. Evenals Hamingen ligt Ijhorst op een oeverwal en is daarom eveneens nooit verplaatst. Verondersteld wordt dat de watersnood van 1170 ertoe heeft geleid dat de mens zich hierna definitief op de hoger gelegen 'horsten' langs de rivier de Reest heeft gevestigd. Twee buurtschappen, Slingenberg en Leenders liggen onder de rook van Meppel.

Dorpsuitbreidingen

Vanaf het begin van de vorige eeuw werden de dorpen en buurtschappen geleidelijk uitgebreid, kregen een soort kern en verschillende voorzieningen. In de jaren 50/60 begon een voorzichtige kleinschalige groei in de vorm van nieuwbouw rijenwoningen en de aanleg van het eerste industrieterrein. Deze groei werd in de jaren 70/80 explosief doorgezet in de bouw van een grootschaliger nieuwbouwwijk. Ook de voorzieningen werden aanzienlijk uitgebreid.

Bedrijventerreinen

Buiten het bebouwingslint van Staphorst ligt aan de westkant van de spoorlijn ook het bedrijventerrein De Baarge. Het heeft zich ontwikkeld vanaf de achterzijde van de Gemeenteweg tot aan de J.J. Gorterlaan, op korte afstand van de Boswachterij Staphorst. Vanaf het bebouwingslint is het bedrijventerrein nauwelijks zichtbaar, vanuit het landschap uiteraard wel. Aan de overzijde van het spoor wordt het nieuwe bedrijventerrein Oosterparallelweg ontwikkeld. Niet alleen langs de spoorlijn maar ook langs Rijksweg A28 bevindt zich een afzonderlijk bedrijventerrein. De Esch is een typische zichtlocatie met fronten naar de A28. De schuine doorsnijding van de snelweg is gedeeltelijk overgenomen in de verkaveling van dit nog bedrijventerrein.

2.4 Wegenstructuur

A28 en A32

Vanuit zuidelijke richting is de gemeente Staphorst te bereiken via de A28. Verkeer komende uit de richting van Leeuwarden / Heerenveen rijdt over de A32, om vervolgens bij knooppunt Lankhorst – dat ligt op de grens tussen Staphorst en Meppel – naar de A28 te rijden. Via de A28 zijn Assen / Groningen en noord Duitsland (A37 / E233) ook binnen handbereik. Knooppunt Lankhorst fungeert daarmee als de ‘poort naar het noorden’.

Aansluiting 23 en stovonde

Staphorst wordt doorkruist door de A28. Ter hoogte van het dorpslint ligt aansluiting Staphorst (23). Deze aansluiting is vormgegeven als een langgerekte Haarlemmermeeraansluiting. Verkeer van en naar Staphorst komt samen ter hoogte van het kruispunt Oude Rijksweg – Rijksparallelweg – Gemeenteweg – Rijksweg. Ten behoeve van de doorstroming en verkeersveiligheid is hier een ovonde aangebracht. In Staphorst wordt deze ovonde de ‘Stovonde’ (Staphorster ovonde) genoemd. De Stovonde is het drukste punt op het wegennet van Staphorst. Over de Rijksparallelweg rijden 6200 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersintensiteit op de Gemeenteweg is met 9000 motorvoertuigen per etmaal nog drukker. Over de Rijksweg en Oude Rijksweg rijden respectievelijk 8300 en 7800 motorvoertuigen per etmaal.

N377

De gemeente Staphorst wordt aan de zuidkant begrenst door de N377. Deze provinciale weg vormt een verbinding tussen Coevorden en Hasselt. Bij de kruising met de A28 ligt afrit 22 (Nieuwleusen – knooppunt Lichtmis). In de ontsluiting van Staphorst heeft deze afrit een marginale rol. Een deel van het verkeer uit Rouveen (ongeveer 2000 motorvoertuigen) rijdt van en naar knooppunt Lichtmis.

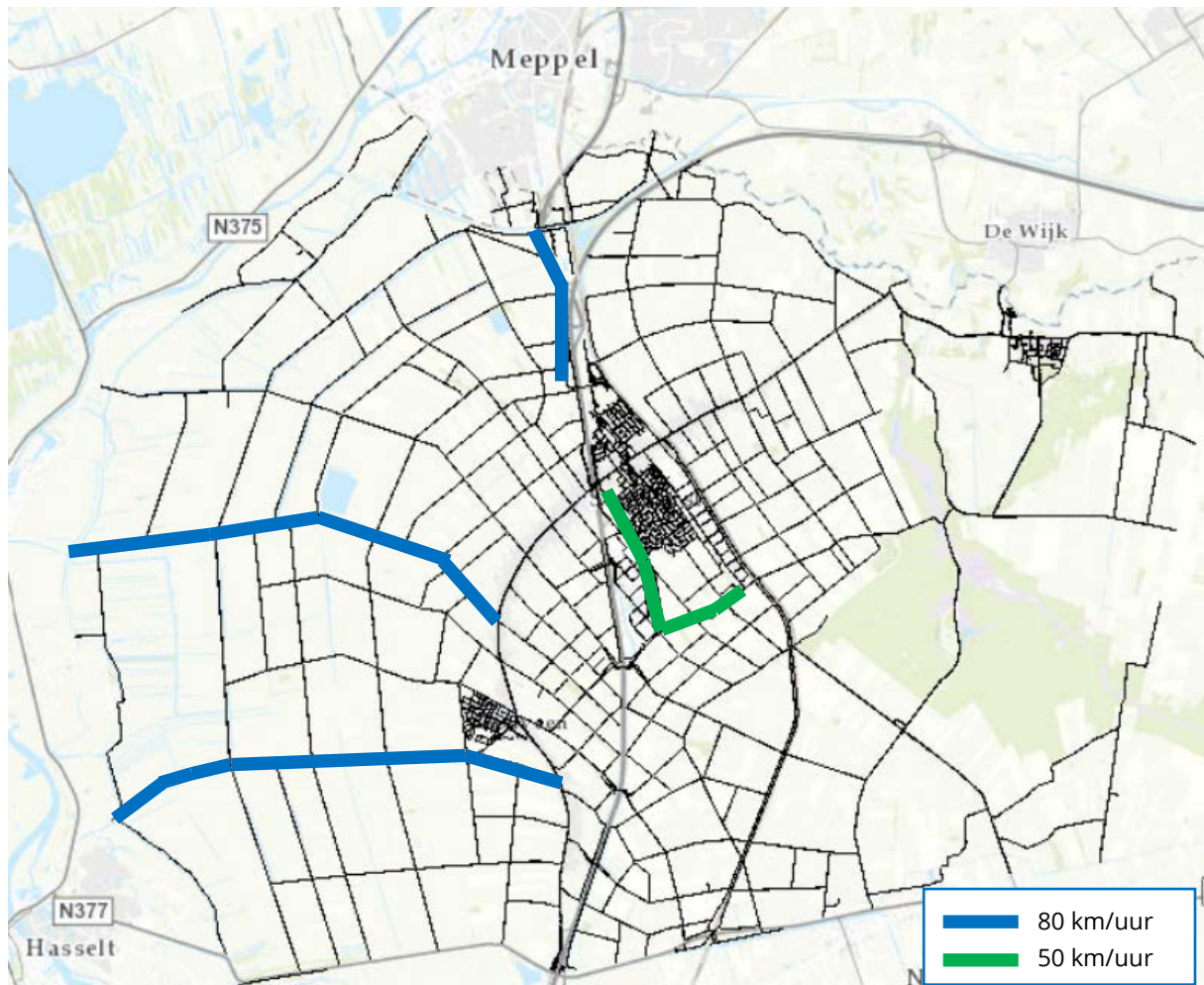
Zuidelijke rondweg

In verband met de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, heeft Staphorst tussen 2010 - 2013 een ‘zuidelijke rondweg’ aangelegd. Deze route (Achthoevenweg – J.J. Gorterlaan) is hiernaast met de groene lijn weergegeven. De rondweg is overal voorzien van een vrij liggend fietspad.

2.5 Wegencategorisering

Wegen binnen de bebouwde kom

In Staphorst zijn bijna alle wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg. Op deze wegen geldt binnen de bebouwde kom een snelheid van 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom mag 60 km/uur gereden worden. De Achthoevenweg, een deel van de J.J. Gorterlaan, de Stadsweg en Conradsweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Binnen de bebouwde kom geldt hier een snelheid van 50 km/uur – buiten de kom is de snelheidslimiet 80 km/uur.



3. Economische ontsluiting

3.1 North Sea Baltic Corridor / Verbreding E233 (DL)

Noordzee-Baltic corridor

De Noordzee-Baltic corridor verbindt de havens van de oostelijke kust van de Baltische Zee met de havens van de Noordzee. Deze 3200 km lange gang zal de havens van de oostelijke oever van de Oostzee verbinden met de havens van de Noordzee. Het begint bij de moderne havens aan de Golf van Finland van Helsinki (Vuosaari) en Tallinn (Muuga) via het zuiden door de drie Baltische staten en Noord-Oost-Polen tot Warschau. Vanaf daar volgt de traditionele Oost-West corridor naar Lodz, Poznan, Berlijn en de havens aan de Noordzeekust.

Bereikbaarheid Bremerhaven / Wilhelmshaven

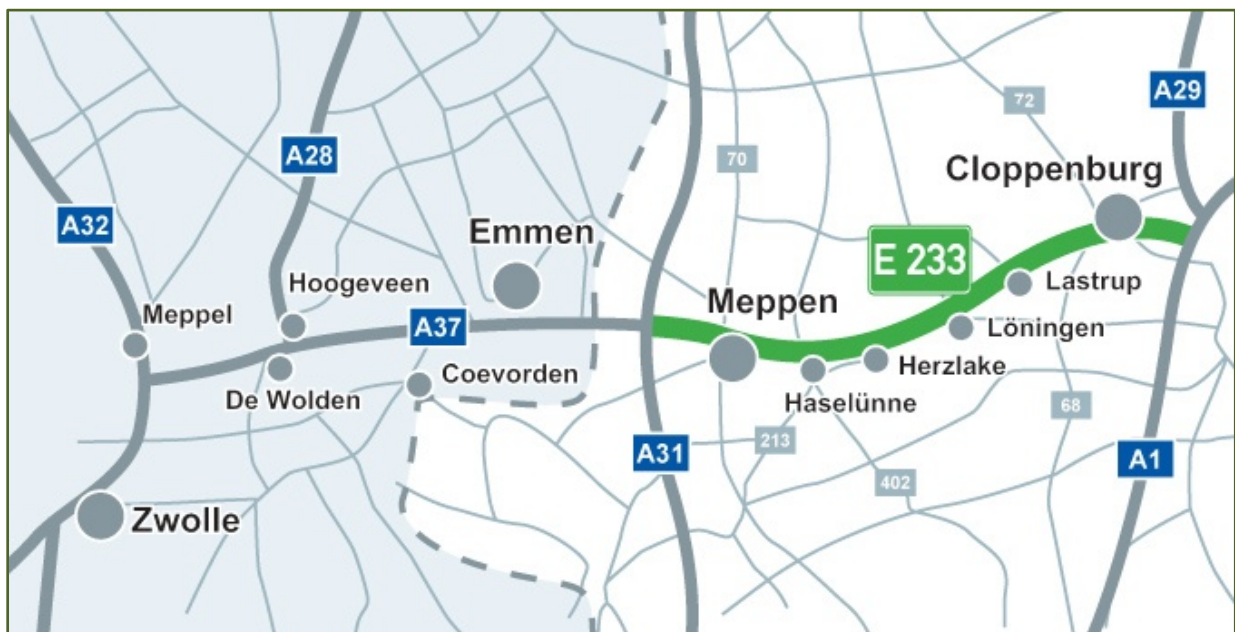
Eén van de trajecten op de Nortsea Baltic Corridor is Hannover - Bremen - Bremerhaven / Wilhelmshaven. Vandaar uit loopt de route via Hannover - Osnabrück - Hengelo - Almelo - Deventer – Utrecht naar Mainports Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. Deze route is opgenomen in het Europese TEN-T netwerk.

Verbreding E233

De logistieke potentie van de regio Zwolle blijft nu nog deels onbenut omdat het traject Meppen – Cloppenburg (E233, DL) een bottleneck is. In oost-westelijke richting verbindt de E233 de Nederlandse autosnelwegen A28 en A32 en de Duitse autosnelwegen A31 en A1 die van noord naar zuid Duitsland lopen. De huidige capaciteit (1*1 rijstrook) is te laag om de toekomstige etmaalintensiteiten (37.000 motorvoertuigen per etmaal, 30% vrachtverkeer) af te wikkelen. De komende vier jaar wordt de E233 daarom opgewaarderd en verbreed naar 2*2 rijstroken.

Aantrekkelijke verbinding

Door de verbreding van de E233 in Duitsland ontstaat een aantrekkelijke verbinding tussen de Mainports Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam en Bremerhaven / Wilhelmshaven. Deze verbinding loopt via de A28 door de gemeente Staphorst. De Oostwest verbinding via Meppen / Cloppenburg loopt door de 'gouden driehoek' Kampen – Zwolle – Meppel. Met het oog op de havenontwikkeling Zwolle / Meppel ontstaat in deze regio veel potentie op het vlak van synchmodaliteit: het optimaal, flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk



3.2 Knooppunt A28 – N377

Functie

Aansluiting 22 Nieuwleusen vormt de verbinding tussen de A28 en de N377. De N377 is een regionale verbindingsweg van Hasselt naar Coevorden en ontsluit onder meer de kernen Nieuwleusen, Balkbrug en Dedemsvaart. De aansluiting 22 Nieuwleusen wordt veelal gebruikt door regionaal verkeer om richting Zwolle of Meppel te rijden. Via de aansluiting N377 / A28 rijden de buslijnen 40, 83 en 674. Buslijn 40 rijdt 2x per uur tussen Zwolle en Meppel, eens per uur wordt doorgereden naar Steenwijk. Deze buslijn rijdt over de aansluiting via de Hermelenweg en Oude Rijksweg. Buslijn 83 rijdt 's ochtends tussen Dedemsvaart en Zwolle. In de avondspits wordt in omgekeerde richting gereden. Deze buslijn rijdt over de A28. De intensiteit bedraagt twee bussen per uur. Buslijn 674 (N377 west en Oude Rijksweg) rijdt twee keer per dag per richting tussen Kampen en Staphorst/Hoogeveen. In de ochtendspits wordt richting Kampen gereden en in de avondspits richting Staphorst/Hoogeveen. Alle buslijnen halteren op het busstation Lichtmis, dat in de noordoostelijke oksel van de aansluiting is gelegen.

Verminderen doorstroming zuidelijke afrit

In de avondspits ontstaat regelmatig vertraging op de zuidelijke afrit 22 Nieuwleusen van de A28. Het verkeer dat in de avondspits gebruik maakt van de aansluiting Nieuwleusen stroomt niet voldoende af naar het onderliggende wegennet via de T-splitsing Hermelenweg en de VRI op de N377. Door de verminderde doorstroming ontstaat terugslag op de afrit en uitvoegstrook van de A28. Hierdoor ontstaan onveilige verkeerssituaties, onder meer op de A28. In het verleden zijn al enkele optimalisaties uitgevoerd aan de Verkeer Regel Installatie (VRI), heeft de bus prioriteit gekregen en is de detectie op de afrit geplaatst. Deze maatregelen sorteren echter onvoldoende effect om een goede doorstroming te waarborgen.

Onderzoek

In opdracht van Rijkswaterstaat heeft Royal Haskoning DHV een onderzoek verricht naar de verkeersafwikkeling van knooppunt Lichtmis. Zij constateren het volgende:

- Het verkeersaanbod op de richtingen naar Nieuwleusen is te groot om met de huidige infrastructuur te kunnen verwerken. Op alle richtingen is sprake van oververzadiging.
- De werking van de VRI kan op een aantal punten worden verbeterd.
- Het voorrangskruispunt afrit A28 / Hermelenweg heeft onvoldoende capaciteit.

Aanbevelingen

De aanbevelingen van dit onderzoek worden in maart door Royal Haskoning DHV aan de betrokken partijen gepresenteerd. Deze aanbevelingen worden in het definitieve verkeersplan meegenomen.

3.3 Logistieke infrastructuur als kans

Logistieke potentie

De provincie Overijssel geeft aan dat de groei van continentale goederenstromen in oostelijke richting grote kansen biedt voor het verder ontwikkelen van de logistieke hotspots in Overijssel om de groeiende goederenstromen te verwerken en bewerken - en daarmee toegevoegde waarde en werkgelegenheid in Overijssel te creëren. De focus ligt daarbij niet alleen op containerstromen, maar ook op bulkvervoer. In het bulkvervoer liggen er grote kansen voor uitbouw van het Overijssels aandeel in groeiende en kansrijke deelsectoren als agrologistiek, bouwlogistiek en afvallogistiek. Om de logistieke potentie van Overijssel verder uit te bouwen, werkt de provincie Overijssel aan de volgende programma's:

Uitvoeringsprogramma 'goederenvervoer over water'

Doel van dit programma is om het wegennet te ontlasten en de leefbaarheid te verbeteren door een modal shift te bewerkstelligen. Activiteiten zijn gericht op o.a. een betere benutting van het bestaande vaarnetwerk, netwerkontwikkeling op het gebied van infra, samenwerking en kennis, en een verduurzaming van de binnenvaart.

Strategische alliantie logistiek Overijssel

De logistieke sector heeft de wens om een strategische logistieke alliantie voor Overijssel te vormen. Doel van deze alliantie is om een slagvaardig logistiek beleid te ontwikkelen met betrekking tot de Northsea Baltic Corridor. Ook wil men de samenwerking binnen de gehele logistieke sector versterken en de bijdrage van logistieke activiteiten aan werkgelegenheid en waarde toevoeging vergroten.

Fysieke infrastructuur

De beschikbaarheid van een infrastructuurnetwerk met voldoende capaciteit (kwantitatief én kwalitatief) vormt de fysieke basis voor logistiek en goederenvervoer. In een provinciale Ronde Tafelbijeenkomst met overheden en bedrijven kwam naar voren dat zowel overheden als bedrijven van mening zijn dat Overijssel - met inbegrip van de geplande uitbreiding van de AI en van de Twentekanalen - in beginsel beschikt over een goede basisinfrastructuur. Dit betekent niet dat er geen verbetering of uitbreiding van de hoofdinfrastructuur meer nodig is. Algemeen uitgangspunt in het infrastructuurbeleid is dat de realisatie van nieuwe infrastructuur niet alleen mag leiden tot groei van doorgaande goederenstromen door Overijssel, maar gepaard moet gaan met de creatie van logistieke bedrijvigheid in Overijssel.

Beter Benutten

De provincie zet, naast verbetering van de fysieke infrastructuur, in op het voortzetten van de participatie in de Beter Benutten-trajecten in de regio's Twente, Zwolle-Kampen en Deventer/Stedendriehoek. Deze initiatieven vinden plaats in samenwerking met het Ministerie van I&M en zijn gericht op het beter benutten van bestaande infrastructuur. In de directe omgeving van Staphorst spelen geen Beter Benutten projecten.

3.4 Regio Zwolle

Port of Zwolle

Multimodaal vervoer neemt een steeds belangrijkere positie in bij het binnenlandse transport en het transport richting Oost Europa. Port of Zwolle, met havens in Zwolle, Kampen en Meppel, is een strategische partner in dit geheel. Het ligt bijzonder gunstig op de lijn tussen de grote zeehavens Rotterdam, Amsterdam en het gelegen achterland. Verdere ontwikkeling van de haven in Meppel leidt tot een economische impuls voor het achterland. Voorwaarde voor ontwikkeling van de haven is dat de bereikbaarheid over water en land gewaarborgd blijft. Ook voor deze ontwikkeling is een goede verkeersafwikkeling op en rondom knooppunt Lankhorst van cruciaal belang.

Nextport

Nationaal behoort Regio Zwolle tot de top drie van sterkste economische regio's; een positie om te handhaven. Op internationaal gebied liggen er echter nog voldoende kansen en uitdagingen. Binnen de regio Zwolle wordt daarom onderzocht op welke vlakken de kansen liggen op het gebied van internationale samenwerking. Nextport speelt een belangrijke rol in het leggen van verbindingen en spoort aan tot samenwerkingen op het gebied van internationalisering: zowel van binnen naar buiten als van buiten naar binnen; export, import en kennisontwikkelingen.

Lobby A28

De regio Zwolle, regio Noord Veluwe en VNO-NCW geven aan dat capaciteitsuitbreiding op de A28 tussen Amersfoort en Hoogeveen noodzakelijk is voor een structurele verbetering van de verkeersdoorstroming. Volgens deze partijen is dit van groot belang voor de regionale economie. Vanwege de sterke toename van het vrachtverkeer neemt de verkeersdruk op de A28 toe. Dat zorgt ervoor dat er op de A28 tussen Amersfoort en Zwolle steeds meer files staan. De voertuigverliesuren die hier het resultaat van zijn, zorgen voor grote onkosten voor het bedrijfsleven in Oost- en Noord-Nederland.

De reconstructie van knooppunt Hoevelaken (A1/A28) zal geen structurele verbetering brengen voor de verkeersdoorstroming op dit wegvak van de A28. Bovendien zal de aanstaande uitbreiding van Lelystad Airport voor passagiersvliegtuigen zorgen voor nog meer verkeer op de A28. Deze ontwikkeling versterkt de noodzaak van capaciteitsuitbreiding. Om te komen tot een oplossing voor het fileprobleem willen de regio's en VNO-NCW een brede coalitie vormen met de volgende partijen: de provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland, Regio Zwolle en Transport en Logistiek Nederland (TLN). Inmiddels is in dit verband bepaald dat de lobby gevoerd zal worden voor het tracé tussen Harderwijk en Hoogeveen.

3.5 Spoor en binnenvaart

Meer treinen op lijn Zwolle – Leeuwarden – Groningen

Staphorst wordt doorkruist door het spoortracé Zwolle – Leeuwarden / Groningen. Vanaf de dienstregeling 2017 gaan er op dit traject vier treinen per uur rijden. Dan worden het twee snelle Intercity's tussen Leeuwarden en de Randstad en twee Sprinters tussen Leeuwarden en Meppel. In Meppel wordt aansluiting gegeven op de Sprinters van/naar Groningen en Zwolle. Als de uitbreiding van de infrastructuur tussen Meppel en Herfte/Zwolle gereed is, rijden vanaf 2021 de twee Sprinters door naar Zwolle. Dit is een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Om deze ontwikkeling mogelijk te kunnen maken, moet het tracé Zwolle – Leeuwarden op de volgende onderdelen aangepast worden:

- *Versnellen spoorbrug Van Harinxmakanaal:* Dit project heeft als doel om de tijd die nodig is om de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal te openen en te sluiten, te verkorten. Dit wordt gerealiseerd door de bediening van de brug te verplaatsen naar de Centrale Verkeersleiding van ProRail te Groningen;
- *Overwegveiligheid:* Een keerzijde van het laten rijden van extra treinen is dat de overwegveiligheid vermindert. Om de overwegveiligheid minimaal op hetzelfde niveau te houden, worden de overwegen 'Om den Noort' in Wolvega en de 'Rotstergaastweg' in Heerenveen aangepakt;
- *Blokverdichting:* Tussen Meppel en Zwolle worden maatregelen getroffen zodat de treinen korter achter elkaar kunnen gaan rijden. De zogenaamde "Blokverdichting". Dit heeft als voordeel dat de Intercity's en Sprinters van en naar Leeuwarden eerder uit Zwolle kunnen vertrekken en later kunnen aankomen. Hiermee wordt de wachttijd en overstaptijd in Zwolle verbeterd (verkleind).
- *Capaciteitsuitbreiding Zwolle – Herfte:* Treinen van en naar Groningen, Leeuwarden en Emmen maken tussen Herfte (aftakking van/naar Emmen) gezamenlijk gebruik van de huidige twee sporen. Om de intensivering van het treinverkeer in de spoordriehoek Groningen/Leeuwarden – Zwolle en Emmen-Zwolle mogelijk te maken, wordt de capaciteit van het spoor tussen Herfte en Zwolle uitgebreid.

Vaarweg Meppel – Zwolle (keersluis Zwartsluis)

Op de klasse Va vaarweg Meppel-Rampol is de keersluis bij Zwartsluis gemiddeld 16 dagen per jaar gesloten vanwege hoge/lage waterstanden. Op die dagen is er geen scheepvaart mogelijk. Dit leidt tot oponthoud en/of overslagkosten. Daarnaast is de keersluis te krap, de drempel te ondiep en voldoet de waterkering niet aan de huidige eisen. Om die reden wordt de bestaande keersluis vervangen door een schutsluis die geschikt is voor scheepvaartklasse Va. De schutsluis voldoet aan de wet op de waterkering, inclusief vervanging van de brug in de N331 en realisatie van een nieuw bedieningsgebouw.

3.6 Station Staphorst

Context

Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) heeft met de Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2012-2025 afgesproken de haalbaarheid van een station bij Staphorst te onderzoeken. Station Staphorst is ook opgenomen in de Omgevingsvisie 2030 (2013) van de Provincie Overijssel en de Structuurvisie 2030 (2013) van de Gemeente Staphorst. 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;

De haalbaarheid van een nieuw station toetst NS als eerste in een Quick Scan. De Quick Scan geeft een eerste indicatie van de haalbaarheid en daarmee of een volgende stap in het proces, een Verkenning onder leiding van ProRail, zinvol is. De Quick Scan richt zich op de criteria vervoerwaarde, inpassing in de dienstregeling en bedrijfseconomisch effecten.

Besluitvorming BO-spoor 22 april 2016

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.

Tijdlijn

Om het vervolgproces inzichtelijk te maken en de afhankelijkheid van Staphorst op andere processen is een tijdlijn opgesteld. Grofweg zijn hierin de volgende onderdelen te onderscheiden:

- 2018 / 2019: Evaluatie dienstregeling en besluitvorming 4 treinen Leeuwarden – Zwolle door provincie Friesland en NS. Hierna volgende de onderstaande stappen:
 - Actualisatie Quick Scan station Staphorst;
 - Check op inpassing dienstregeling door ProRail;
 - Onderzoek toekomst buslijn 40 bij komst station door provincie Overijssel;
 - BO-MIRT Oost-NL: mogelijk besluit over investeringsbijdrage I&M.
- Q1 2019 of Q1 2020: Voorlopige besluitvorming over investeringsbijdrage, exploitatiebijdrage, toekomstige lijnvoering buslijn 40 en ongelijkvloerse kruising J.J. Gorterlaan door provincie Overijssel en gemeente Staphorst;
- Q2 2019 of Q2 2020: Intentie tot bediening Staphorst door NS;
- 2020 of 2021: Integrale besluitvorming door provincie Overijssel en gemeente Staphorst;
- 2020 – 2022: Alternatievenstudie en planuitwerking fase door ProRail;
- 2022 – 2024: Realisatiefase door ProRail;
- 2024 – 2025: Opening station.

4. Beleidskader

4.1 Economie

Logistiek als belangrijk onderdeel van economie

Bedrijven vestigen zich op plekken waar efficiënte verbindingen zijn met partners, klanten en arbeid. Daarnaast geldt voor bedrijven in de logistieke sector dat zij zich alleen zullen uitbreiden als zij een efficiënte infrastructuur als basis hebben. Uit de onderstaande grafiek is af te leiden 12% van de werknemers (315) binnen de gemeente Staphorst werkzaam is in de logistieke sector. Daarnaast is 33% (1813) werkzaam binnen de industriële sector, en 18% (964) in de groothandel / detailhandel. Ook deze bedrijven zijn grotendeels afhankelijk van een efficiënt vervoersnetwerk. Ten behoeve van een aantrekkelijke ondernemersklimaat is het daarom belangrijk dat blijvend wordt ingezet op een efficiënt vervoersnetwerk – zowel lokaal als bovenregionaal.

Duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemen

Staphorst wil Duurzaam- en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen stimuleren. Het gaat hierbij om bedrijven die vanuit een intrinsieke motivatie en / of commerciële belangen de gehele bedrijfsvoering willen verduurzamen. In het kader van mobiliteit valt hierbij bijvoorbeeld te denken aan zuinige transportmiddelen, vermindering van kilometers door efficiënter vervoer, gebruik van schonere brandstoffen en Cradle 2 Cradle (C2C). Samen met de expertise van maatschappelijke partners wil de gemeente Staphorst onderzoeken welke lokale kansen er liggen voor het stimuleren van duurzaam ondernemerschap. Ook hierbij geldt dat een efficiënt vervoersnetwerk een belangrijk uitgangspunt is.

Bereikbaarheid OV belangrijk

Een aantal ondernemers in Staphorst hebben aangegeven dat het opleidingsniveau binnen hun bedrijven aan het verschuiven is richting HBO / WO niveau. Voor deze doelgroep geldt dat een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer belangrijk is.

Hotspot Zwolle - Kampen - Meppel

De gemeente Staphorst ligt op een goede locatie in de 'hotspot' tussen Kampen, Zwolle en Meppel. In het jaarlijkse onderzoek naar economische toplocaties van Elsevier, staat de regio Zwolle al jaren lang in de top 5. De Regio Zwolle is als schakel tussen west, oost en noord Nederland één van de sterkste groeiregio's van ons land, bestaat uit 20 gemeenten in vier provincies en heeft 675.000 inwoners. De economisch bloeiende stad Zwolle geldt als knooppunt van wegen en spoor, middelpunt van kennis- en onderwijsinstellingen en cultureel hart van het oosten. Met de ontwikkeling van o.a. Port of Zwolle en verbreding van de E233 in Duitsland, neemt de potentie voor de regio als synchro-modale 'hotspot' toe. Het mobiliteitsbeleid dient deze ontwikkelingen te faciliteren.

In het kader van een aantrekkelijk ondernemersklimaat is het voor Staphorst belangrijk om in te zetten op een efficiënt vervoersnetwerk – zowel lokaal als bovenregionaal. Goede bereikbaarheid en mogelijkheden voor duurzaam en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen zijn in 2030 een Unique Selling Point voor Staphorst.

4.2 Cultuurhistorie en landschap

Cultuurhistorie

De gemeente Staphorst heeft in samenwerking met de provincie Overijssel en Het Oversticht het rapport 'Staphorst een eigen wereld', (oktober 2004) laten opstellen. In het rapport is nadere aandacht besteed aan de wijze waarop meer afgewogen keuzes voor de toekomstige ontwikkeling van De Streek kunnen worden gemaakt. Er is voor het lint als geheel aangegeven hoe De Streek zich als zodanig kan ontwikkelen met behouden van de cultuurhistorische waarden van het gebied. Een belangrijke randvoorwaarde die uit het rapport voortvloeit is dat de lintbebouwing, die een belangrijke pijler binnen de huidige verkeersstructuur vormt, qua vorm en functie afgestemd moet zijn op het behoud van cultuurhistorische waarden. Dat betekent dat een hoge verkeersbelasting onacceptabel is.

De vorm en functie van het historisch dorpslint zijn afgestemd op het behoud van de cultuurhistorische waarden. Concreet betekent dat het aandeel doorgaand (vracht)verkeer tot een minimum beperkt moet worden.

Landschapsbeleidsplan

De gemeenteraad heeft op 28 mei 2011 het Landschapsplan Staphorst vastgesteld. Het plan is een actualisatie van het landschapsbeleidsplan Staphorst uit 1997. Het plangebied, de lintbebouwing van het beschermd dorpsgezicht De Streek, ligt in het houtsingelgebied. Het houtsingelgebied is een deels gaaf, deels 'gesleten' houtsingellandschap, met eikenlanen. Er is een karakteristiek onderscheid tussen het houtsingellandschap bij Staphorst en bij Rouveen. Het landschap van De Streek heeft een zeer hoge waarde. Ten aanzien van infrastructuur wordt onder andere beschreven dat "niet doelmatig aanwezige infrastructuur" verwijderd kan worden. Andere zaken die betrekking kunnen hebben op infrastructuur zijn:

- De identiteit van de plek in relatie tot het landschap dient versterkt te worden;
- Milieuhinder voor de omgeving moet gereduceerd worden;
- Bestaande verhardingen worden waar mogelijk vervangen door waterdoorlatende verharding

Bij aanpassingen en / of nieuwbouw van infrastructuur wordt er naar gestreefd om de identiteit en het karakter van het landschap te versterken.

4.3 Duurzaamheid

Duurzaamste gemeente van Overijssel

De gemeente Staphorst is in 2016 uitgeroepen tot meest duurzame gemeente van Overijssel. Landelijk staat Staphorst op de derde plek. In 2014 en 2015 mocht Staphorst zich zelfs de duurzaamste gemeente van Nederland noemen. Dit is in kaart gebracht in het kader van de gemeentelijke duurzaamheidsindex, ofwel de GDI. Staphorst wil graag hoog blijven scoren op de GDI index. Hoewel de gemeente - ten opzichte van de rest van Nederland - op veel punten bovengemiddeld scoort, blijkt dat er op het vlak van Co2 uitstoot door wegverkeer en vervoerswijze nog winst valt te behalen. Dit is te zien in de spinnenwebgrafiek die hiernaast is weergegeven.

Duurzaamheidsvisie

In de Duurzaamheidsvisie van de gemeente Staphorst is één van de speerpunten 'Duurzame mobiliteit'. Op dit vlak wordt op het gebied van duurzame mobiliteit het volgende genoemd:

“Op het gebied van mobiliteit liggen de kansen met name bij het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen. Schone mobiliteit kan bijdragen aan het terugdringen van milieuvervuiling op lokale schaal. Een toekomstige NS-opstapplaats biedt aanknopingspunten om het openbaar vervoer te promoten. In een tijd waarin brandstoffenprijzen stijgen, is het interessant om ook naar alternatieven te kijken zoals elektrisch rijden of het rijden op lokaal opgewekt biogas. De beschikbaarheid van elektrische laadpalen, verkrijgbaarheid van biobrandstoffen en het opnemen van CO2-emissiereductie in lokale en regionale verkeers- en vervoersplannen dragen bij aan een duurzame gemeente”.

Het mobiliteitsbeleid draagt bij aan de vermindering van CO2-emissiereductie.

Duurzaamheidsagenda

Anno 2017 weten we dat niet alle doelen uit de duurzaamheidsvisie behaald worden. Er wordt echter wel op heel veel vlakken met succes gewerkt aan de bevordering van duurzaamheid in de gemeente. Dit gaan we voortzetten. In deze Duurzaamheidsagenda richten we ons op onderwerpen die nu aan de orde zijn, de ontwikkelingen die kansrijk lijken en daarbij blikken we zo ver als mogelijk vooruit.

De Duurzaamheidsagenda is een praktisch instrument om de thema's in beeld te brengen en duidelijk te maken wat nodig is om doelen te behalen. Deze thema's zijn als volgt:

1. Duurzame woningvoorraad:
2. Duurzame organisaties
3. Duurzame dorpen
4. Duurzame energieopwekking
5. Duurzaam en mobiel
 - Voorbereid zijn op grootschalige ontwikkelingen rond elektrische auto's en openbare laadpalen

4.4 Participatie

Wanneer burgerparticipatie?

Burgerparticipatie kan op verschillende momenten binnen de beleidsontwikkeling worden ingezet. Deze momenten zijn:

- Beleidsvoorbereiding (We gaan bekijken welk nieuw beleid nodig is)
- Beleidsontwikkeling (We zijn nieuw beleid aan het ontwikkelen)
- Besluitvorming (We besluiten over nieuw beleid)
- Beleidsuitvoering (Wij voeren het beleid nu uit)
- Beleidsevaluatie (Wij gaan het beleid evalueren)

Rol en verantwoordelijkheid van deelnemers

De mate van invloed die deelnemers aan burgerparticipatie in een beleidsproces krijgen, wordt ook wel voorgesteld als een participatieladder.

- Trede 1: Informeren
- Trede 2: Raadplegen
- Trede 3: Adviseren
- Trede 4: Coproduceren
- Trede 5: Meebeslissen

Instrument

In het handboek burgerparticipatie worden diverse instrumenten genoemd die bij participatieprocessen toegepast kunnen worden. Bijvoorbeeld informatiebijeenkomsten, enquêtes, kennistafels, klankbordgroepen, ontwerpessies etc.

Bij de uitwerking van verkeersprojecten wordt aan de hand van het handboek burgerparticipatie, vooraf bepaald op welke wijze inwoners en stakeholders kunnen meedenken.

4.5 Wegenbeleidsplan 2017 - 2021

Wat hebben we?

In de gemeente Staphorst ligt een totaal oppervlak van 2,15 miljoen m² aan verhardingen. De volgende kenmerken zijn van invloed op het beheer en onderhoud:

- Er is een relatief groot areaal betonverhardingen. Delen van dit areaal zijn relatief oud en bereikende komende periode het einde van de technische levensduur.
- Een aantal wegen zijn toegekend aan het structurelement 'wegen zonder onderhoud', deze wegen zijn eerder vastgesteld door de gemeenteraad als wegen die niet worden onderhouden. Het betreffen vaak doodlopende wegen die slechts heel beperkt gebruikt worden (bijvoorbeeld erfontsluitingswegen of wegen die alleen door agrarische voertuigen worden gebruikt).
- Het areaal bestaat voor een groot deel uit wegen in het Buitengebied. Deze wegen worden veelal gebruikt voor agrarische functies. Ontwikkelingen in deze sector kunnen zorgen voor toename in met name groot en zwaar (landbouw)verkeer

Wat moeten we?

- De wegen moeten voldoende van kwaliteit zijn om de noodzakelijk functie te kunnen vervullen. Als voldoende kan worden aangetoond dat de wegbeheerder niet voldoet aan de zorgplicht kan hij aansprakelijk worden gesteld voor eventuele gevolgschade.
- Het beleid rond bermverharding in de gemeente Staphorst is dat afhankelijk van de situatie een keuze moet worden gemaakt voor het type bermverharding. Voor de aanleg en het onderhoud van bermverharding heeft de gemeente Staphorst jaarlijks € 60.000 in een eigen budget beschikbaar.
- In het Gladheidbestrijdingsplan staat hoe de gemeente er voor zorgt dat bij gladheid de wegen zo veilig mogelijk zijn voor weggebruikers. Ook dit valt onder de wettelijke zorgplicht van de wegbeheerder. De strooiroutes zijn op kaart vastgelegd en op de website raadpleegbaar.

Wat willen we?

- Continuering van het huidig kwaliteitsscenario om zodoende de doelmatigheid, veiligheid en hogere kwaliteit in bijzondere gebieden te kunnen blijven waarborgen.
- Werken op integrale basis en koppel waar mogelijk domeinen tezamen in één project om synergievoordeel te behalen. Een algehele projectvoorbereiding en aanbesteding is hierbij het streven.
- Monitor de leegloop van de reserve goed, zodat op tijd kan worden bijgestuurd.

4.6 Gemeentelijk rioleringsplan 2016 – 2020

Afkoppelen van riolering

Bij rioolvervanging, wegreconstructies of herinrichting wordt waar mogelijk en doelmatig hemelwater afgekoppeld van de gemengde rioolstelsels, bijvoorbeeld door de opvang van water in het groen, het toepassen van waterpasseerbare verharding, infiltratieriolen of de aanleg van een apart hemelwaterriool met afvoer naar oppervlaktewater.

Nieuwbouw en verbouw

Bij nieuwbouw en verbouw moeten zo min mogelijk uitloogbare materialen en metalen zoals koper, lood en zink worden gebruikt, om verspreiding van deze stoffen in oppervlaktewater of de bodem te voorkomen. De gemeente stimuleert duurzaam bouwen.

Transport en infiltratie

Transport van hemelwater moet worden geminimaliseerd. Benodigde voorzieningen blijven dan klein en het risico op verontreiniging beperkt. Het beste is om hemelwater te infiltreren vlakbij de plek waar het valt, dus bij voorkeur op de kavel met een overloop van de voorziening naar de tuin en mogelijk naar openbaar gebied.

Wadi's

Wadi's verdienen de voorkeur als een centrale infiltratievoorziening nodig is. Een wadi is een doordachte groene voorziening en geeft retentie, zuivering, infiltratie en gedoseerde afvoer. Een goed ontworpen wadi biedt bovendien ruimtelijke kwaliteit, natuurontwikkeling en recreatief medegebruik.

Hemelwaterverordening

De gemeente stelt een hemelwaterverordening op waarin wordt vastgelegd dat:

- Op drukriolering mag in geen enkel geval hemelwater worden aangeboden omdat dit de werking van het drukrioleringsstelsel verstoort. Perceel-eigenaren moeten eventueel op hun riolering aangesloten hemelwater afkoppelen
- Nieuwbouw moet voldoen aan het Bouwbesluit. Hemelwater en afvalwater worden op de erfgrans gescheiden aangeleverd. Bovendien moet hemelwater maximaal worden geïnfiltreerd op het eigen terrein. Daarom hanteert de gemeente als uitgangspunt dat de eigenaar bij nieuwbouw zorgt voor een infiltratievoorziening (bijvoorbeeld kratten of een laagte in de tuin) met een inhoud van minimaal 10 mm over het verhard oppervlak op eigen terrein;
- Bij nieuwe woningen of bedrijven waarvan het perceel aan oppervlaktewater grenst, moet schoon verhard oppervlak van bijvoorbeeld de daken zoveel mogelijk rechtstreeks afvoeren naar dit oppervlaktewater. De lozingspunten mogen het beheer en het onderhoud van watergangen niet belemmeren.

4.7 Groenbeleidsplan 2005 - 2015

Doel

Het vastleggen van een visie voor het openbaar groen in de gemeente Staphorst voor een periode van 10 jaar. Het signaleren en oplossen van knelpunten in het groen. Het nader vormgeven van de betekenis van het openbaar groen voor de openbare ruimte. Het uitwerken van de visie door het benoemen van concrete projecten.

Visie

Ter versterking van het authentieke karakter van de gemeente Staphorst streven naar een kwantitatief en kwalitatief goede groenvoorziening. Met als doel het groen een karakteristiek en structureel onderdeel te laten zijn van de openbare ruimte. Hierbij moet aandacht zijn voor:

- de identiteit en herkenbaarheid van kernen, straten, landschappen e.d.
- leefbaarheid en veiligheid van woon- en werkgebieden
- recreatief gebruik en beleving van natuurwaarden in de openbare ruimte
- efficiënte werkwijzen en kostenbeheersing.

Basisgroenstructuur

Door middel van kaarten is een basisgroenstructuur vastgelegd, die als uitgangspunt dient voor bestemmingen, verkoop, aanleg of renovatie van groenstroken. Daarop aansluitend is een lijst opgesteld met 25 uiteenlopende projecten ter ontwikkeling van groenbeleid, (her)inrichting en groenbeheer. Deze projecten hebben betrekking op:

- Het handhaven en verder ontwikkelen van de basisgroenstructuur
- Het verbeteren van verkeerstechnisch en sociaal onveilige situaties
- Het ontwikkelen van (passieve) recreatie
- Het bewaken van de kwaliteit van natuurlijk groenbeheer
- Het bewaken en verhogen van de kwaliteit van het openbaar groen, zowel binnen de bebouwde kommen als in het buitengebied.
- Het streven naar voldoende (grootschalige) groenvoorzieningen
- Het renoveren van verouderde plantsoenen en (delen van) begraafplaatsen
- Het verhogen van het beheersniveau in (delen van) wijken en op begraafplaatsen
- Het aanbrengen van meer accenten in inrichting en beheer
- Het verbeteren van de kwaliteit van boomplantingen
- Het optimaliseren van het groenbeheer, inclusief het beheersen van de kosten

4.8 Duurzaam Veilig

Wegencategorisering

Op basis van Duurzaam Veilig is het Nederlandse wegennet onderverdeeld in drie categorieën:

- Stroomwegen verbinden regio's met elkaar. Conflicten met tegemoetkomend verkeer komen niet voor omdat de rijbanen van elkaar gescheiden zijn.
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn wegen die steden, dorpen en wijken en belangrijke centra met elkaar verbinden. Buiten de kom geldt een snelheid van 80 km/uur. Binnen de kom is dit 70km/uur of 50 km/uur. Alleen op kruispunten vindt uitwisseling van verkeer plaats, en er is sprake van een scheiding tussen langzaam en snel verkeer.
- Erftoegangswegen (ETW) hebben als primaire functie om aanliggende percelen te ontsluiten. Op erftoegangswegen is er sprake van een menging van alle verkeersoorten. Het uitwisselen gebeurt zowel op wegvakken als op kruispunten. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is relatief laag (30 km/uur binnen de kom, 60 km/uur buiten de kom) en langzaam en gemotoriseerd verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan.

Homogeniteit

Een belangrijk onderdeel van de Duurzaam Veilig filosofie is dat verschillen in massa en / of snelheid zo veel mogelijk voorkomen moeten worden. Alleen op de erftoegangswegen wordt toegestaan dat gemotoriseerd en langzaam verkeer van dezelfde rijbaan gebruik maken.

Herkenbaarheid

Streefbeeld van Duurzaam Veilig is dat een weggebruiker in Nederland overal aan de inrichting van de weg kan herkennen welk gedrag van hem verwacht wordt. Er dient daarom sprake te zijn van een consistent en continu wegontwerp.

Vergevingsgezindheid

Duurzaam Veilig wil het aantal ongevallen beperken. In het geval dat er wel een ongeval voorkomt, dient de omgeving van de weg en het voertuig zoveel mogelijk vergevingsgezind te zijn.

Statusonderkenning

Terwijl verkeersregels de formele grens aangeven tussen 'aanvaardbaar' en 'onaanvaardbaar' gedrag, doelt het principe van statusonderkenning op een individuele inschatting van de eigen grenzen – binnen die formele grenzen – en het adequaat aanpassen van het gedrag op basis hiervan.

Het wegennet van Staphorst dient te voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig.

4.9 Structuurvisie gemeente Staphorst

Staphorst blijft groeien

Staphorst is een zelfstandige gemeente met een jonge bevolking. In 2030 groeit de bevolking van de gemeente Staphorst nog steeds. Dit is een unieke situatie in noord-oost Nederland. De gemeente Staphorst is zich hiervan terdege bewust en heeft de ambitie om voor deze groeiende bevolking ook in 2030 een goed woon- en leefklimaat te bieden. Daar horen als vanzelfsprekend nieuwe mogelijkheden bij voor wonen en werken die zorgen voor leefbaarheid, en bovendien de eigenheid van elke kern versterken. Niet alleen in Staphorst en Rouveen worden woningen gebouwd, maar ook in IJhorst: het landschap rond de kernen is een belangrijke drager van deze identiteit. Om ruimte te bieden aan deze groei, is durf nodig om op een verantwoorde en creatieve manier in te spelen op het landschap.

Nieuwe aansluiting A28

De gemeente Staphorst wil ook dat in 2030 sprake is van een goede leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Specifieke aandacht gaat daarbij uit naar de Streek (Gemeenteweg en Oude Rijksweg) en het centrum van Staphorst. Om de leefbaarheid hier te waarborgen is het nodig om de verkeersfunctie van de Gemeenteweg en de Oude Rijksweg te verminderen. Daarom zet de gemeente Staphorst zich in voor verplaatsing van de bestaande aansluiting op de A28 in zuidelijke richting ter hoogte van de J.J. Gorterlaan. De gemeenteweg wordt hierdoor ontlast en het centrum wordt aantrekkelijker om te wonen en te winkelen. Bovendien wordt de ontsluiting van de bestaande en nieuwe werkgebieden verbeterd.

Station Staphorst

Ook als het gaat om de ontsluiting met het openbaar vervoer toont de gemeente zich ambitieus. Staphorst blijft niet langer een plaats aan het spoor, maar wordt een plaats met een station. De oude stationslocatie aan de Stationsweg / Westerparallelweg krijgt zijn functie weer terug. Door deze ligging vormt de trein een aantrekkelijk alternatief voor bijvoorbeeld werknemers van bedrijventerreinen de Baarge en Oosterparallelweg.

In de structuurvisie 2030 wordt ingezet op de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A28 ter hoogte van de J.J. Gorterlaan en de komst van een station in Staphorst.

4.10 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie

Het provinciaal beleid is gebundeld in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie is te uitgebreid om hier op één pagina samen te vatten. In de context van dit verkeerplan is het wel relevant om te benoemen op welke onderdelen de gemeente Staphorst in 2016 een zienswijze heeft ingediend:

- Staphorst wil een rol spelen in de realisatie van de logistieke hotspot Zwolle – Kampen - Meppel
- Doorstroming en veiligheid A28 is van essentieel belang voor functioneren van de logistieke hotspot
- Staphorst wil graag met de regiopartners onderzoeken welke logistieke waarde de gemeente in het geheel kan toevoegen
- Gelet op onze bestuurlijke afspraken en gesprekken de afgelopen jaren missen wij de ambitie van de provincie voor een nieuw station Staphorst. Dit doet geen recht aan het lopende gezamenlijke traject dat wij met NS, Pro Rail en Provincie momenteel aan het doorlopen zijn.

Wegenvisie

De provincie Overijssel werkt aan de totstandkoming van een provinciale wegenvisie. Voor Staphorst is met name de prioritering van de A28 en N377 relevant: Aan de A28 is een seniore prioriteit toegekend. De N377 tussen Staphorst en Coevorden kent een mediore prioriteit; het deel tussen Staphorst en Hasselt een juniore prioriteit.

Koersdocument fiets – fietsprogramma noordwest Overijssel

Momenteel werkt de provincie Overijssel ook aan uitwerkingsplannen van het koersdocument fiets. Voor Staphorst is het fietsprogramma noordwest Overijssel van toepassing. In dit fietsprogramma komen zes thema's aan bod: fietsen als vanzelfsprekendheid, verzilveren van kansen, inzetten van nieuwe technieken, rekening houden met beleving, ontwikkeling van een hoogwaardig fietsnetwerk en verkeersveiligheid. Aan de uitvoeringsprogramma's worden subsidies gekoppeld. Gemeente Staphorst zet in dit kader in op fietsroutes die een verbinding vormen met andere gemeenten en / of kernen met elkaar verbinden: de fietsroute Zwolle, Staphorst, Meppel (ZSM), het fietspad langs de Heerenweg en de fietsverbinding tussen Rouveen en Staphorst via de J.J. Gorterlaan.

Koersdocument verkeersveiligheid

Het koersdocument verkeersveiligheid van de provincie Overijssel heeft als titel "Maak van de nul een punt!". In het document worden de bouwstenen geformuleerd voor een strategie om het aantal doden als gevolg van een verkeersongeval, tot nul te beperken.

4.11 Maak van de nul een punt

Koersdocument verkeersveiligheid

In het koersdocument verkeersveiligheid van de provincie Overijssel is beschreven dat het noodzakelijk is om de handschoen op te pakken om “de komende periode als bestaande en nieuwe verkeersveiligheidspartners gezamenlijk een effectieve invulling te geven aan het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid. Niet door alleen maar méér te investeren in infrastructuur, maar ook door een efficiënte inzet van tijd en middelen op die plaatsen en bij die doelgroepen waar dit het meeste effect sorteert. Uitgangspunt hierbij: Maak van de nul een punt! Niet dat we elk ongeval kunnen uitsluiten, maar om het signaal af te geven dat ieder slachtoffer er één teveel is. Nul is namelijk meer! Meer gezonde mensen, meer besparing van mensenlevens, meer besparing van geld, meer gezamenlijke inspanning. Een inspanning die ons allemaal aangaat”.

Visie ‘maak van de nul een punt’

Ernstige slachtoffers zijn geen noodzakelijk kwaad, maar te voorkomen als wij als maatschappij daarvoor kiezen. Dat vergt een andere benadering van verkeersveiligheid en een andere cultuur in de benadering van onze veiligheid. De weggebruiker is immers zelf verantwoordelijk voor zijn gedrag in het verkeer, ook al mist hij soms de vereiste vaardigheden. Willen we de verkeersveiligheid spectaculair verbeteren, zullen we een beroep moeten doen op de gehele samenleving. Goed gedrag is iets waar je als individu of groep heel simpel voor kunt kiezen. Normconform handelen vraagt om kennis van regels. Mindere regels en betutteling, meer zelfredzaamheid, onderlinge communicatie tussen de weggebruikers, elkaar de ruimte gunnen, gedrag aanpassen aan de gewenste omstandigheden, verantwoordelijkheid nemen en daarvan ook genieten, belonen en verleiden in plaats van straffen en afdwingen. Dat zijn de kernbegrippen van ‘Maak van de nul een punt’. Willen we de weggebruiker equiperen en faciliteren om zich veilig te gedragen dan vraagt dit om training, een optimale infrastructuur, voorlichting, aanspreken en vertrouwen geven.

Verleiden

De standaardinstrumenten om verkeersveiligheid te bevorderen zijn meestal gerelateerd aan regel- en wetgeving. Het gewenste gedrag wordt min of meer afdwongen. Vanuit de denkwijze ‘maak van de nul een punt’ wordt echter ook veel heil gezien in verleiden. Hoe kunnen we elkaar verleiden tot vriendelijk verkeersgedrag en hoe kunnen we dat ook belonen? Daarom wil men met de slogan "Maak van de nul een punt" zo veel mogelijk mensen bewust laten worden van het feit dat zij verkeersveiligheid zelf in de hand hebben.

Eigen verantwoordelijkheid

Vanuit de campagne ‘maak van de nul een punt’ wordt gestreefd naar nul verkeersslachtoffers in het verkeer - en dat ieder jaar weer opnieuw. Dat kan alleen bereikt worden als weggebruikers daar zelf aan meewerken. Niet in projecten, maar gewoon door zelf van de nul een punt te maken. Geef de ander voorrang, geef de ander de ruimte, houd rekening met elkaars beperkingen en kwetsbaarheid, pas je snelheid aan aan de gewenste omstandigheden, ga op tijd van huis voor je afspraak zodat je je kind niet hoeft te dumpen, laat je niet afleiden tijdens het rijden door telefoon of andere zaken, fiets altijd met verlichting als het zicht slecht is etc.

4.12 Activiteitenplan verkeersveiligheid (niet-infra)

Verkeersveiligheid wordt primair bepaald door het gedrag van de weggebruiker. Om die reden zet de gemeente Staphorst actief in op het geven van voorlichting. Hieronder is weergegeven welke projecten in dit kader door de gemeente, in samenwerking met partners zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), worden georganiseerd.

ANWB Streetwise - verkeersonderwijs voor de basisschool

De ANWB heeft een praktisch verkeersprogramma Streetwise, voor de groepen 3 t/m 8 van de basisschool. Met dit programma worden kinderen getraind in verkeersvaardigheden en worden zij bewust gemaakt van de risico's en gevaren in het hedendaagse verkeer. Het project Streetwise is in 2016 op vijf basisscholen in Staphorst gegeven.

VOMOL - Omgaan met landbouwvoertuigen

VOMOL (Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer) richt zich specifiek op kinderen uit groep 7 en 8 die in aanraking komen met landbouwverkeer. In 2016 hebben vier basisscholen aan dit project deelgenomen.

Lesmethode " Wijzer door het verkeer "

Basisscholen maken gebruik van gerichte verkeersmethoden voor de groepen 1 t/m 8 van het basisonderwijs. Bij de verkeersmethode wordt een koppeling gelegd tussen de verkeerstheorie (regels en borden) en de dagelijkse verkeerspraktijk. In 2016 hebben acht basisscholen met deze lesmethode gewerkt.

Lesmethode Leermiddelen over verkeer

Dit betreft abonnementen op bijvoorbeeld: Op voeten en fietsen, Jeugdverkeerskrant, Stap vooruit. Drie basisscholen hebben in 2016 met deze methodes gewerkt.

Verkeersexamen

Jaarlijks vinden er voor de leerlingen van groep 7 of 8 van de basisscholen het fietsexamen plaats. De organisatie van het fietsexamen ligt in handen van VVN afd. Staphorst. Alle basisscholen doen hier aan mee.

Verkeersbrigadiers

Door het opleiden en begeleiden van de verkeersbrigadiers wordt het veilig oversteken van wegen bij scholen bevorderd. Zowel ouders als leerlingen worden als verkeersbrigadier door de politie opgeleid. Van de 10 basisscholen in de gemeente Staphorst werken zeven scholen met verkeersbrigadiers.

Snelheidsmetingen

Het inschatten van de snelheid van het wegverkeer is voor kinderen vaak erg moeilijk. Door rekening met elkaar te houden kunnen ongevallen worden voorkomen. Leerlingen van groep 8 van de alle basisscholen, (vrijwillige) politie en de gemeente nemen deel aan snelheidsmetingen. Bestuurders worden hierbij door scholieren aangesproken op de gereden snelheid.

Fietscontroles

Twee vrijwilligers hebben in 2016 fietscontroles uitgevoerd op de tien basisscholen. In de periode van 26 september t/m 13 oktober zijn de fietsen gecontroleerd van de groepen 4, 6 en 8. Nieuw ten opzicht van voorgaande jaren was dat nu, op verzoek van de verkeersouders, groep 4 i.p.v. 7 is meegenomen.

Ik wil je zien

'Ik val op' was in het najaar het thema voor de fietsverlichtingscampagne in Gelderland en Overijssel. De gemeente Staphorst ondersteunde de campagne actief met een promotieactie.

VEVO project

De Pieter Zandschool neemt deel aan het Vevo project. Onderdeel van het Vevo project is het integreren van verkeer en verkeersveiligheid in de diverse vakken. De Pieter Zandschool heeft haar jaarplan bij de gemeente ingediend.

Fiets4safe

Jongeren in de leeftijdsgroep 12-15 jaar zijn op de fiets een uiterst kwetsbare groep in het verkeer. Redenen hiervoor zijn onder andere de gebrekkige risicoperceptie en neiging tot stoer gedrag. Doormiddel van film, presentatie en professionele acteurs wordt op interactieve en indringende wijze met de leerlingen gewerkt aan aandacht en begrip voor de overige weggebruikers wanneer je op de fiets zit. Hierbij komen de effecten van groepsdruk, het corrigeren van elkaar en voorbeeldgedrag uitvoerig aan bod. Ook het gebruik van mp3-spelers en mobiele telefoons op de fiets zijn onderwerp van discussie. Dit project is door het Zatprojectbureau, gegeven op het Pieter Zandt College d.d. 16-11-2016.

Veilig uitgaan = veilig thuiskomen

Het project 'Veilig uitgaan = veilig thuiskomen' maakt jongeren bewust van de risico's en gevaren van rijden onder invloed. Dit VEVO-project bestaat uit een clinic gericht op leerlingen van 15 en 16 jaar. Het is een combinatie van een interactieve workshop en theater, uitgevoerd door professionele acteurs en de leerlingen zelf. Het beoogd effect: bewustwording van de gevolgen van alcoholgebruik en het leren elkaar aan te spreken op dit gedrag.

BROEM cursus

Dit verkeersproject wordt jaarlijks door VVN afd. Staphorst en de Stichting Welzijn Ouderen (SWO) georganiseerd in samenwerking met de gemeente Staphorst. BROEM is speciaal ontwikkeld voor de automobilist van 50 jaar en ouder. De verkeerskennis wordt opgefrist en de deelnemers rijden een rit in een auto, waarbij zij, van een gecertificeerde rijinstructeur, tips krijgen om veilig te rijden. Daarnaast worden de ogen en oren getest.

Fietsvaardigheidstraining

Op donderdag 14 april werd voor de vijfde keer een fietsvaardigheidstraining voor senioren georganiseerd door Stichting welzijn Staphorst (SO), Gemeente Staphorst en VVN afdeling Staphorst. De training is gericht op verbetering van de veiligheid en bevordering van het fietsgebruik.

Verkeersvoorlichting in huis-aan-huis bladen

Artikelen, informatie over verkeer en verkeersveiligheid, die o.a. door het ROVON beschikbaar worden gesteld, worden geplaatst in de plaatselijke huis-aan-huiskrant (de Staphorster) en op de website van de gemeente.

Participatie Veilig Verkeer Nederland

De gemeente Staphorst is zeer dankbaar voor de hulp van vrijwilligersorganisatie VVN bij het organiseren van acties en projecten op het gebied van verkeerseducatie. In Nederland is de tendens gaande dat het voor VVN steeds lastiger wordt om vrijwilligers te krijgen. Hoewel hier nu (gelukkig) nog geen sprake van is, is het realistisch om er vanuit te gaan dat het in de toekomst ook in Staphorst moeilijker zal worden om vrijwilligers te vinden die uitvoering kunnen geven aan verkeerseducatieprojecten. Het is daarom wenselijk om samen met verkeersveiligheidspartners op deze ontwikkeling te anticiperen.

4.13 Gevaarlijke stoffen en calamiteitenscenario

Routeplicht

Niet alle gevaarlijke stoffen zijn routeplichtige stoffen. Een tankauto met diesel of benzine of het kleinschalig vervoer van consumentenvuurwerk (met een explosieve massa van minder dan 20 kg) is bijvoorbeeld niet routeplichtig. Deze tankauto en vuurwerktransporteur mogen dus zonder ontheffing af wijken van een weg die de gemeente heeft aangewezen voor routeplichtig wegtransport. Niettemin is het wel zo veilig om met elke vervoerder van een gevaarlijke stof de afspraak te maken dat, als zij in de gemeente komen laden of lossen, zij zoveel mogelijk gebruik maken van de wegen waarop de routeplicht geldt. Een lijst met routeplichtige stoffen is opgenomen in de regeling Vervoer over Land van Gevaarlijke stoffen (VLG) die op basis van de WVGS is vastgesteld. De routeplicht is vooral van toepassing op bulktransporten van de in de tabel opgenomen stoffen. Zo is bijvoorbeeld het transport van de gassen ammoniak en LPG routeplichtig (ADR-klasse 2). Ook een groot deel van het transport van bestrijdingsmiddelen kent een routeplicht. Van de overige ADR-klassen (vloeistoffen en vaste stoffen) is een deel routeplichtig.

Gevaarlijke stoffenroute Staphorst

In Staphorst zijn de Hasselterweg (N377) vanaf de aansluiting van de A28 tot aan de gemeentegrens van de gemeente Zwartewaterland en daarnaast de Rijkswegen A28 en A32 aangewezen als gevaarlijke stoffenroute.

Calamiteitenscenario

Op initiatief van Rijkswaterstaat zijn diverse wegbeheerders bezig met het opstellen van een calamiteitenscenario A28 Hattermerbroek – Lankhorst. Doel is om inzichtelijk te maken waar verkeer langs kan rijden als er zich calamiteiten voordoen op de A28 / A32 / A50 / N50. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen grootschalige, regionale en kleinschalige omleidingsroutes. Voorkomen moet worden dat verkeer, in het geval van bijvoorbeeld een ongeval op de A28, door woonstraten gaat rijden.

4.14 Routes voor Lange Zware Voertuigen (LZV)

LZV

LZV staat voor Lange Zware Voertuigen, voertuigen met een maximale lengte van 25,25 meter en 60 ton zwaar. Een normale vrachtwagen is maximaal 18,75 lang en maximaal 50 ton zwaar. Na een uitgebreide landelijke proefperiode worden vanaf eind 2012 LZV's permanent toegelaten op de Nederlandse wegen.

Om de veiligheid te garanderen zijn voorwaarden verbonden aan het gebruik van LZV's. Zo mogen zij geen gevaarlijke stoffen vervoeren. Mag van de ontheffing geen gebruik worden gemaakt bij gladheid van het wegdek en bij een zicht van tot minder dan 200 meter. LZV voertuigen mogen uitsluitend worden bestuurd door chauffeurs met een geldig LZV-certificaat. Dit certificaat wordt door het CBR afgegeven als de chauffeur geslaagd is voor een extra examen. Om aan het examen te kunnen deelnemen moet een chauffeur minimaal vijf jaar in het bezit zijn van een geldig vrachtwagenrijbewijs. Daarnaast worden er ook specifieke eisen gesteld aan voertuigen en de te rijden routes.

Uitgangspunt voor LZV's routes is dat zij zoveel mogelijk over snelwegen rijden en alleen onder bepaalde voorwaarden over het onderliggend wegennet. De beoordeling van geschikte routes ligt bij de wegbeheerder. De CROW heeft in 2013 publicatie 320 opgesteld over "LZV's op het onderliggend wegennet – Advies aan de wegbeheer voor het beoordelen van verkeerssituaties".

Routes

LZV's mogen alleen op daartoe aangewezen wegen rijden. In Staphorst zijn de volgende wegen aangewezen als zijnde geschikt voor Lange Zware Voertuigen:

HEEN:

Vanaf Rijksweg A28 – aansluiting 23 (Staphorst) – (Rijksparallelweg – Oude Rijksweg) – Rijksweg - Achthoevenweg – Wethouder Klompstraat nr.4

TERUG:

Vanaf de Wethouder Klompstraat nr. 4 – Achthoevenweg – Rijksweg - (Gemeenteweg – Oude Rijksweg) – (Burg. vd Walstraat) – naar de aansluiting 23 (Staphorst) – Rijksweg A28.

Afgewezen aanvragen

Het RDW vraagt af en toe of er meer wegen voor LZV's opengesteld kunnen worden. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is de gemeente Staphorst echter kritisch over welke wegen hiervoor in aanmerking komen. Voor de volgende routes is door de gemeente Staphorst géén ontheffing verleend:

1. Rijksparallelweg – Oude Rijksweg – Rijksweg – Achthoevenweg – J.J. Gorterlaan – Industrierweg – Secr. Trooststraat – Westerparallelweg
2. Vanaf rijksweg A28 – aansluiting 23 (Staphorst) – (Oude Rijksweg – Rijksweg) – Achthoevenweg – J.C. van Andelweg (V.V.). De J.C. van Andelweg is verboden voor vrachtverkeer en het toestaan van LZV voertuigen is absoluut ongewenst. Een mogelijk alternatief is een route via Achthoevenweg – J.J. Gorterlaan – Industrierweg – wegen op bedrijventerrein De Baarge. De Industrierweg, de ontsluitingsweg voor De Baarge, beschikt echter niet over een vrijliggend fiets- en voetpad. Behalve bedrijven staan er ook diverse woningen langs deze weg. Qua verkeersveiligheid is vervlechting van (zwaar) vrachtverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers/voetgangers) niet gewenst.

5. Ongevallen en snelheid

5.1 Ongevallen

Benchmark vergelijkbare gemeenten

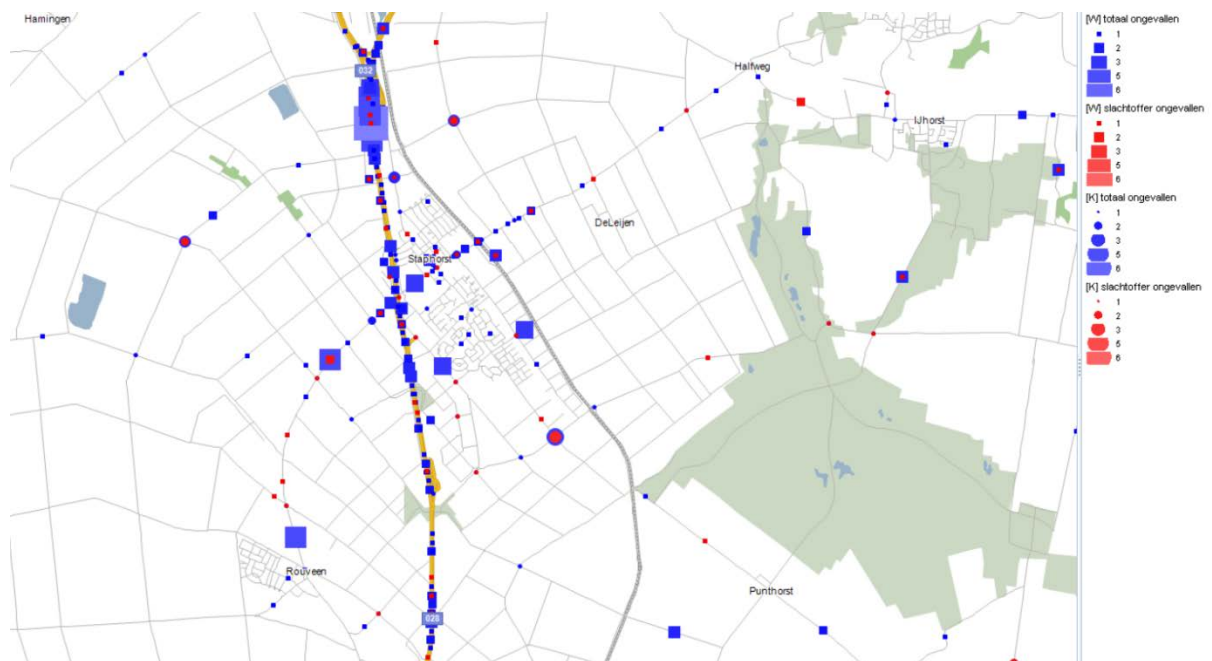
Uit een benchmark van gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidgraad blijkt dat in Staphorst – gemeten over de periode 2011 – 2015 – meer (dodelijke) slachtoffers vallen dan het gemiddelde aantal van deze vergelijkbare gemeenten. Ofwel: Staphorst is een relatief verkeersonveilige gemeente. Wat in deze context regelmatig wordt genoemd, is dat snelheid en (motor)race nauw verweven zijn met de Staphorster cultuur. Deze hypothese is vooralsnog niet verder onderzocht.

Weinig ongevallenconcentraties

In de kaart op de linker pagina is weergegeven op welke plekken in de periode 2010 – t/m 2015 ongevallen zijn geregistreerd. Wat direct opvalt, is dat in de woonstraten over het algemeen geen plekken zijn waar ernstige ongevallen zijn voorgekomen en / of waar sprake is van meerdere ongevallen op één locatie.

Aandachtspunten

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. Op het dorpslint gebeuren de meeste ongevallen. 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.



5.2 Snelheid

Floating Car Data

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.

Aandachtspunten binnen de bebouwde kom

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 volgende wegen:

- Gemeenteweg en Oude Rijksweg;
- J.C. van Andelweg,
- Muldersweg;
- Hoogeweg;
- J.C. van Andelweg,
- Bergerslag
- Ebbinge Wubbenlaan (tussen admiraal W.G. van Nrsstraat en Viaduktweg)
- De Heerenweg

Aandachtspunten buiten de bebouwde kom

Buiten de kom is op de volgende wegen sprake van zeer hoge V85 – de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden.

- Dekkersland (V85 van 98 km/uur)
- Stadsweg (V85 van 92 km/uur)
- Conradsweg (V85 van 85 km/uur)
- Spoordijk (V85 van 90 km/uur)

6. Toekomstige ontwikkelingen

6.1 Wonen

Algemeen

De bevolking van Staphorst blijft groeien. In de kern Staphorst wordt daartoe de woningbouw in de Slagen doorgezet. Tot 2030 kan hier in de woningbouwbehoefte van 430 woningen worden voorzien. Daarnaast wordt rondom het Dorpslint (Gemeenteweg en Oude Rijksweg) inbreiding en herbestemming van werken naar wonen mogelijk gemaakt. In Rouveen-zuid worden 185 nieuwe woningen gebouwd. Voor IJhorst gelden kleinere volumes. Aan de Poelweg wordt mogelijk gemaakt dat er 30 nieuwe woningen gebouwd worden. In de woonvisie 2016 – 2020 zijn op het gebied van wonen de volgende speerpunten gedefinieerd:

Meer behoefte aan sociale huurwoningen

- De sociale doelgroep (huishoudens met een inkomen tot €35.739, (prijspeil 2016) neemt toe.
- De groeiende groep vergunninghouders zorgt voor extra vraag naar huurwoningen.
- In de periode 2016-2020 is een extra toevoeging van ongeveer 50 sociale huurwoningen wenselijk (afhankelijk van omvang vergunninghouders en aandeel scheefwoning). Monitoren van de werkelijke ontwikkeling van de match tussen vraag en aanbod van groot belang.
- Kwalitatieve opgave sociale huur: minder vraag naar rij/hoekwoningen, meer betaalbare huurwoningen voor senioren en kleine huishoudens.

Wonen met zorg

- Er is behoefte aan geschikte zelfstandige woningen: van 510 woningen in 2015 naar 600 woningen in 2020.
- Er is behoefte aan verzorgd wonen: behoefte is 210 woningen in 2020, dit is een toename van 100 woningen ten opzichte van het huidige aanbod.

Betaalbaarheid van wonen

De betaalbaarheid van het wonen staat met name onder druk bij huishoudens in een corporatiewoning. Van invloed zijn: in de gemeente zijn relatief minder goedkope huurwoningen en de energie rekening van (eengezins)corporatiewoningen is relatief hoog.

Tot 2030 worden ongeveer 650 nieuwe woningen in Staphorst gebouwd.

6.2 Werken

Groei bedrijventerreinen

Tot 2020 kan in de behoefte aan bedrijventerreinen (35 hectare) worden voorzien door uitgifte van de bedrijventerreinen De Esch iii, De Esch 0 en de Oosterparallelweg en door de herstructurering van de Baarge. In de periode 2020 – 2030 is behoefte aan een kleine 28 hectare. Hiervoor zijn het gebied tussen de Achthoevenweg en Oude Achthoevenweg (8 – 10 ha) en een uitbreiding van het bedrijventerrein Bullingerslag (± 20 ha) beschikbaar.

Bedrijvigheidsplan

In 2009 is dit plan geactualiseerd ten behoeve van het bestemmingsplan De Esch III. Om de toekomstige vraag naar bedrijventerrein te bepalen is een behoefte-raming gedaan. Er wordt voor de lange termijn uitgegaan van een jaarlijkse behoefte naar bedrijventerrein van circa 3,9 tot 6,0 hectare.

De Baarge

Het gemengde bedrijventerrein De Baarge (R.D. Bugelstraat, Industrie II t/m V en De Baarge VI) is gelegen langs de spoorlijn Meppel-Zwolle en omvat in totaal circa 45 hectare (netto). Vanaf de A28 afslag Staphorst is dit bedrijventerrein vanuit zuidelijke richting bereikbaar via de Achthoevenweg / J.C. van Andelweg. De Baarge is een bedrijventerrein met ambachtelijke en kleinschalige bedrijven, maar ook zijn er een aantal grote internationale bedrijven als Rollecate, Brink Climate en Thule gevestigd. Dit zijn zeer belangrijke werkgevers in Staphorst. Op het bedrijventerrein zijn meerdere bedrijfswoningen aanwezig. De Baarge grenst aan de bebouwde woonomgeving van Staphorst Zuid. Het is een bedrijventerrein dat medio jaren '80 en '90 is gegroeid vanuit noordwestelijk naar zuidoostelijke richting.

De Esch

In de jaren '90 is begonnen met de ontwikkeling van industrieterrein De Esch langs de A28. De Esch 1 en 2 zijn inmiddels gerealiseerd en De Esch 3 is momenteel in ontwikkeling en wordt naar verwachting medio 2011 afgerond. De gemeente is voornemens nog De Esch 0 te realiseren en heeft daarvoor in 2007 reeds een structuurplan vastgesteld. De Esch is een bedrijventerrein met maximaal categorie 3.2 bedrijven. Er zijn hier geen bedrijfswoningen toegestaan.

Bullingerslag

Dit betreft een nieuw uit te geven bedrijventerrein gelegen aan de Oosterparallelweg te Staphorst. Het bestemmingsplan is in 2009 gereedgekomen. Het bedrijventerrein is bedoeld voor categorieën 1 en 2. Op een gedeelte van het terrein zijn bedrijfswoningen toegestaan.

Door de uitgifte van nieuwe kavels ten behoeve van bedrijventerreinen, neemt het aantal arbeidsplaatsen toe van 7189 in 2015, naar 8658 in 2030. Dit is een toename van 20%

6.3 Demografische ontwikkelingen

Bevolkingsgroei

In de grafiek op de linker pagina zijn prognoses voor de bevolkingsgroei van Staphorst weergegeven. Het gemiddelde indexcijfer voor 2015 is 116,4. In 2040 komt het gemiddelde indexcijfer uit op 124,3. Dat betekent dat het aantal inwoners, conform deze voorspellingen, zal groeien van 16.421 in 2015 naar 17.536 in 2040. Dit is een bevolkingstoename van 6,8%.

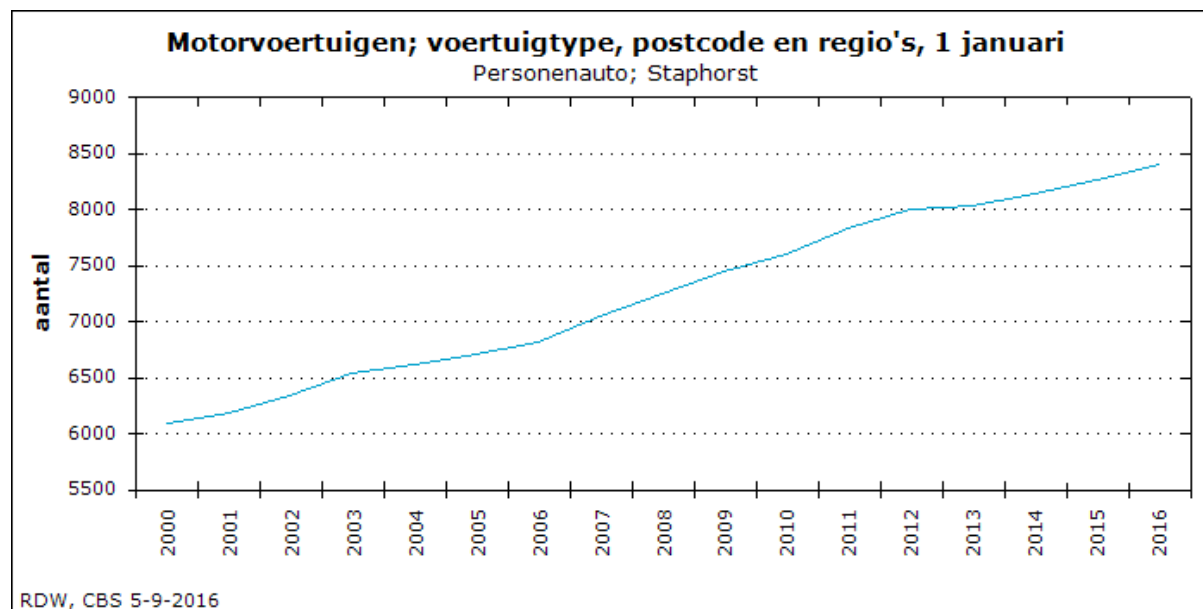
Leeftijdsopbouw

In de grafiek hiernaast is te zien hoe de bevolking van Staphorst in 2013 was opgebouwd. Gemiddeld genomen is de groep 40 – 69 jaar het grootst in Nederland. Voor Staphorst is dit echter niet van toepassing: Hier maken 0 – 19 jarigen een relatief groot onderdeel van de bevolking uit. Ook blijven veel mensen die in Staphorst geboren zijn in Staphorst wonen. Uit deze gegevens is te extraheren dat de bevolking van Staphorst omstreeks 2030 nog steeds zal groeien.

Door de groei van de bevolking neemt het autobezit toe. Voor 2030 is het verkeersmodel uitgegaan van een bevolkingsgroei van 4%

Autobezit

Uit cijfers van het CBS en RDW blijkt dat het autogebruik in Staphorst een stijgende lijn vertoont. Inmiddels ligt het autobezit in Staphorst op 1,91 voertuigen per huishouden. Diverse trendwatchers hebben aangegeven dat jongeren in de toekomst niet veel waarde meer hechten aan autobezit. Vooralsnog is deze trend niet terug te zien in de cijfers. Vooral in rurale gebieden zal de auto een belangrijke plek in blijven nemen.



Hoewel het lastig is om een prognose van het autogebruik te maken, is het op basis van de voorgenoemde gegevens plausibel om te veronderstellen dat het voertuigbezit in Staphorst tot 2030 blijft groeien naar ongeveer twee motorvoertuigen per huishouden

6.4 Technologische ontwikkelingen

Smart mobility

Smart mobility is een verzamelnaam voor de inzet van slimme ICT-oplossingen binnen de wereld van verkeer en vervoer en vormt één van de speerpunten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Een concreet voorbeeld van smart mobility is het voornemen van Rijkswaterstaat, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en het Nederlands bedrijfsleven om in 2017 tests uit te voeren met truck platooning. Bij truck platooning zijn vrachtwagens via elektronische systemen aan elkaar gekoppeld. Het voorste voertuig bepaalt de snelheid en de route. De andere vrachtwagens volgen automatisch zonder dat daar de hulp van de chauffeur voor nodig is. Vrachtwagens kunnen elkaar daardoor op korte afstand volgen. Dit bevordert de doorstroming van het verkeer en zorgt voor minder brandstofgebruik- en Co2 uitstoot.

Een ruimtelijk effect van truck platooning is dat bedrijven met veel transportactiviteiten zich op plekken zullen vestigen die een directe ontsluiting op de snelweg hebben. Op snelwegen hoeven intelligente transportsystemen immers geen rekening te houden met kruisend en langzaam verkeer.

Electricische voertuigen en e-bikes

Doelstelling is om in 2020, 200.000 elektrische voertuigen in Nederland te hebben. Voor gemeenten betekent dit in eerste instantie vooral om een goed antwoord te hebben op de toenemende vraag naar oplaadpunten. Daarnaast neemt het aantal elektrische fietsen gestaag toe. Enerzijds zijn er hierdoor hoge verwachtingen van de bijdrage die de e-fiets kan leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen. Aan de andere kant is er de vrees dat de e-fiets kan leiden tot meer verkeersonveiligheid en minder lichaamsbeweging. Het fietsberaad heeft daarom in 2013 onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de e-fiets. Hieronder zijn de voor Staphorst relevante conclusies en aanbevelingen weergegeven.

- De e-fiets lijkt vooral een interessant alternatief voor fietsminded autoforensen op afstanden van 7,5 tot 15 kilometer.
- Het aantal fietsritten (inclusief e-fietsritten) stijgt als gevolg van brede beschikbaarheid van de elektrische fiets, met 3% à 5%. Het aantal autoritten neemt met maximaal 1,6% af. De vermindering van het aantal autokilometers is naar verwachting lager dan 1,6%, omdat vooral de korte autoritten worden vervangen door fietsen. De door (e)fietsen afgelegde aantal kilometers stijgt door het gebruik van de elektrische fiets naar verwachting tussen de 4% en 12%.
- De ongevallencijfers van e-fietsers jonger dan 60 jaar geven geen reden tot extra zorg (naast de aandacht die sowieso gewenst is voor de veiligheid van fietsers). Vanaf 60 jaar neemt het letsel risico per e-fietskilometer wel snel toe, zowel absoluut als in vergelijking tot de gewone fiets. Dat geldt in versterkte mate voor vrouwen. De cijfers maken duidelijk dat alle aanknopingspunten om de veiligheid van oudere e-fietsers te vergroten, benut moeten worden. Voorkomen van enkelvoudige fietsongevallen (bijv. door botsingen met fietspaaltjes) en ongevallen t.g.v. een smalle wegbreedte (oudere fietsers doorgaans in duo's) hebben daarbij het primaat. Daarnaast zijn informatieverstrekking en educatie ook belangrijk. Het werkplan van VVN kan daarbij een rol spelen

6.5 Verkeersgroei

Wegen worden drukker

In 2016 is aan de hand van een modelstudie onderzocht hoe de lokale verkeerssituatie zich zal ontwikkelen naar 2030. Hierbij is rekening gehouden met lokale ontwikkelingen zoals de groei van het aantal woningen en bedrijven. Uit de modelberekeningen 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%

Uit het verkeersmodel blijkt dat de verkeersintensiteiten in Staphorst zullen toenemen. Dit zal met name merkbaar zijn op het dorpslint.

6.6 Landbouwverkeer

Geen kenteken

Op 14 december 2016 heeft de tweede kamer een wetsvoorstel verworpen tot de invoering van een T-rijbewijs – een rijbewijs voor bestuurders van landbouwvoertuigen. Met het trekkertijbewijs had de overheid kunnen controleren of iemand genoeg kennis heeft om veilig met een trekker op de openbare weg te rijden. Uit verkeersveiligheidscijfers blijkt namelijk dat landbouwvoertuigen in Nederland relatief veel bij ongevallen betrokken zijn. Hoe dit in Staphorst precies zit weten we niet: in de ongevallenregistratie is geen categorie “landbouwverkeer” aanwezig. Niettemin is wel bekend dat Staphorst over een groot buitengebied en agrarische sector beschikt.

Verhoging snelheid landbouwverkeer

Met het verwerpen van het trekkertijbewijs is ook de voorgenomen verhoging van de maximum snelheid naar 40 km/uur van de baan. Minister Schultz van Haegen (I&M) geeft namelijk aan dat het kenteken een voorwaarde is voor verhoging van de maximum snelheid. Dit komt omdat wegbeheerders alleen bereid zijn om de maximum snelheid te verhogen wanneer de landbouwvoertuigen gekentekend zijn. Alleen op die manier is er immers controle of landbouwvoertuigen aan de technische eisen voldoen. Niettemin is een meerderheid van de tweede kamer wel voor verhoging van de snelheid. Mogelijk zal een nieuw kabinet hier opnieuw mee aan de slag gaan.

VOMOL

In het kader van verkeerseducatie werkt de gemeente Staphorst met het project ‘Veilig Omgaan met Landbouwvoertuigen’ (VOMOL). VOMOL is een lesprogramma waarbij basisschoolleerlingen samen met AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers vanuit hun eigen perspectief leren hoe ze veilig moeten omgaan met landbouwvoertuigen op de weg. Dit doen zij door middel van voorbereidend lesmateriaal, een theorieles en een praktijkles waarin zij opdrachten in en rondom landbouwvoertuigen uitvoeren. VOMOL is primair voor leerlingen van groepen 7 en 8 van het basisonderwijs. Daarnaast worden huidige en toekomstige trekkerchauffeurs ingezet tijdens de les. Ook ouders van de kinderen worden betrokken bij VOMOL.

Netwerk landbouwverkeer

Diverse provincies / gemeenten werken met een kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer. Doel hiervan is om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in relatie tot het landbouwverkeer te vergroten. Dergelijke netwerken bestaan uit een kaartbeeld van paden en wegen waar landbouwverkeer op een relatief veilige manier kan worden afgewikkeld. Door knelpunten aan te pakken, kunnen aaneensluitende netwerken ontstaan. Momenteel is in Staphorst geen sprake van een kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer. Met het oog op het relatief grote buitengebied, verdient het echter de aanbeveling om hierover een gesprek aan te gaan met bijvoorbeeld LTO-Noord en Cumela. Mogelijk kan dit worden opgepakt in het traject over de omgevingsvisie.

6.7 Ingeplande infra-projecten

Nieuwe ontwikkelingen

- Aanleg fietspad Waanders (Achthoevenweg)
- Aanleg fietspad Kanlaan / Evenboersweg
- Aanleg fietspad Reggersweg
- Aanleg fietspad Heerenweg
- Fietsroute Zwolle, Staphorst, Meppel
- Maatregelen kruispunt J.J. Gorterlaan - Oosterparallelweg
- Pragmatische maatregelen carpoolplaats Staphorst
- Uitbreiding carpoolplaats Lichtmis

Beheer

- Herinrichting Ebbinge Wubbenlaan
- Aanpak kruispunten Heerenweg IJhorst
- Afkoppelen Staphorst noord, fase 1
- Afkoppelen Staphorst noord, fase 2
- Verharding Oosterparallelweg

7. Afwegingskader

7.1 Waarom investeren we in verkeer & vervoer?

Economische ontsluiting

Bedrijven vestigen zich op plekken waar efficiënte verbindingen zijn met partners, klanten en arbeid. Mensen willen graag wonen op plekken waar bedrijvigheid is. En daar waar mensen graag willen wonen, ontstaan nieuwe initiatieven, hechte gemeenschappen en sociale cohesie. Om die reden is een goede economische ontsluiting belangrijk. Economische ontsluiting betekent meer dan zorgdragen voor goede infrastructuur. Het betekent ook aansluiting vinden in de regio – letterlijk, maar ook samenwerking met bijvoorbeeld de regio Zwolle. Iets concreter geformuleerd, betekent een goede economische ontsluiting van Staphorst dat:

- De gemeente economisch gezien profiteert van de gunstige ligging t.o.v. North Sea Baltic Corridor;
- De gemeente aansluiting zoekt bij de logistieke hotspot Zwolle – Kampen – Meppel en kansen op het gebied van synchromodaliteit (denk daarbij bijvoorbeeld aan de havenontwikkeling) verzilvert.

Anticiperen op groei

Het inwonersaantal en aantal bedrijven in Staphorst neemt toe. Inherent hieraan is een toename van de verkeersintensiteiten. De verkeersstructuur dient op toegerust te zijn.

Cultuurhistorie

De gemeente Staphorst herbergt een rijkdom aan cultuurhistorische schatten. Hoewel men grote waarde hecht aan functionaliteit, zijn de inwoners ook trots op de historie en traditie. Maatregelen op het vlak van verkeer en vervoer dienen de cultuurhistorische waarde waar mogelijk te versterken. Voorkomen moet worden dat verkeerskundige ingrepen afbreuk plegen aan cultuurhistorische elementen.

Duurzaamheid

In 2014 en 2015 is de gemeente Staphorst uitgeroepen tot de duurzaamste gemeente van Staphorst. In 2016 staat Staphorst derde op de Gemeentelijke Duurzaamheids Index. Het thema Duurzaamheid biedt aangrijpingspunten voor de versterking van de economie. Zo kan bijvoorbeeld ingezet worden op stimulering van circulaire economie. Bij investeringen ten aanzien van verkeer en vervoer dient duurzaamheid een belangrijke rol te spelen.

Een duurzaam veilig verkeerssysteem

Sinds de invoering van het landelijke verkeersbeleid Duurzaam Veilig, is het aantal ongevallen in Nederland sterk afgenomen. Niettemin is verkeersveiligheid in elk gemeente een blijvend aandachtspunt. Naast een inrichting die voldoet aan de principes van duurzaam veilig, is ook de inzet op educatie en gedrag een belangrijk onderdeel in de aanpak om het aantal verkeersongevallen tot een minimum te beperken.

7.2 Hoe bepalen we onder welke omstandigheden we maatregelen moeten nemen?

Verkeersafwikkeling

Ten behoeve van de (economische) ontsluiting van Staphorst is het belangrijk dat er in 2030 op belangrijke wegen sprake is van een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Op (boven)regionaal niveau spelen knooppunt Lankhorst, en in iets mindere mate ook knooppunt Lichtmis, daarin een belangrijke rol. Hoewel deze wegen niet in beheer van de gemeente Staphorst, wordt aanbevolen dat de gemeente waar mogelijk invloed uitoefent om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te waarborgen. Voor het Staphorster wegennet is het vooral belangrijk dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk wordt afgewikkeld over wegen waar geen tot weinig woonpercelen op ontsloten worden.

Overeenstemming tussen functie, vorm en gebruik

Verkeersonveiligheid ontstaat op plekken waar de functie, vorm en het gebruik van een weg niet met elkaar in overeenstemming zijn. Bijvoorbeeld een weg die primair bedoeld is om de aanliggende woningen te ontsluiten, maar die gebruikt wordt door zwaar vrachtverkeer. Of een weg die bedoeld is om veel verkeer af te wikkelen, maar die ingericht is als een woonstraat – waardoor verkeer liever een andere route kiest. Het is belangrijk dat het netwerk zodanig is opgebouwd dat de verkeersintensiteiten op erftoegangswegen onder de kritieke grens van 5000 – 6000 motorvoertuigen blijven. Dit geldt ook voor het dorpslint. Ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid is het daarnaast ook belangrijk dat verschillen in massa en snelheid tot een minimum beperkt worden. Dit betekent dat het aandeel vrachtverkeer op erftoegangswegen tot een minimum – in elk geval onder de 5% - beperkt wordt.

Verkeersveiligheid (Safety Performance Indicatoren)

Op het vlak van verkeersveiligheid zijn er een aantal Safety Performance Indicatoren (SPI's) die wijzen op een verhoogde kans op ongevallen. Ten eerste is bekend dat een hogere snelheid leidt tot een grotere kans op ongevallen met een ernstige afloop. Aan de hand van Floating Car Data kan betrouwbare data gegenereerd worden. Op plekken waar te hard wordt gereden, is sprake van een verhoogde kans op ongevallen met ernstige afloop. Een andere SPI is de ongevallenregistratie. Hiermee kunnen locaties in beeld worden gebracht waar meerdere ongevallen zijn voorgekomen. Ook kan gekeken worden welke doelgroepen relatief vaak bij ongevallen betrokken zijn en kan een benchmark gemaakt worden met vergelijkbare gemeenten. Daarnaast wordt met het ROV Oost Nederland gewerkt aan een alcoholmeetnet. Tot slot kan aan de hand van de Duurzaam Veilige-gehaltemeter (DV-meter) een objectief beeld van de infrastructuur gegeven worden. Het alcoholmeetnet en DV-meter zijn op dit moment nog onvoldoende uitgewerkt – in de toekomst kunnen ze echter bijdragen aan het monitoren van de verkeersveiligheid in de gemeente. Wel wordt voorgesteld om bij locaties waarover getwijfeld wordt of deze veilig zijn, te allemaal te beoordelen op basis van de uitgangspunten van duurzaam Veilig (zie paragraaf 6.3 en 6.4).

Duurzaamheid

Op het vlak van duurzaamheid is de Co2 uitstoot een belangrijke graadmeter. Daarnaast is het in het kader van duurzaamheid, leefbaarheid en sociale cohesie ook belangrijk dat alle kernen en omliggende gemeenten ontsloten worden door fietspaden en een goed functionerend openbaar vervoerssysteem.

7.3 Wat zijn de belangrijkste opgaven tot 2030?

Bereikbaarheid bedrijventerreinen

De bedrijvigheid en ondernemersgeest van Staphorst is een belangrijk fundament onder de samenleving. In de toekomst neemt de verkeersdruk toe. De verkeersafwikkeling op de stovonde en Gemeenteweg zal verslechteren. Bovendien zullen intelligente transportsystemen (truck platooning) niet gauw langs routes voeren die dwars door een dorp heen gaan. In dit kader dient gezocht te worden naar betere en efficiëntere ontsluitingsstructuur.

Verdeling van verkeer over het wegennet

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 zijn¹, terwijl tegelijkertijd die wegen die wél ingericht zijn op de verkeersafwikkeling van doorgaand verkeer, niet als zodanig gebruikt worden.* In het kader van verkeersveiligheid, leefbaarheid en de afbreuk die hiermee wordt gepleegd aan het cultuurhistorisch karakter van het dorpslint, is dit 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.

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de Stovonde wordt vooral bepaald door het conflict tussen verkeer dat vanaf de noordelijke afrit komt met uitgaand verkeer naar A28 zuid en Rouveen en het ingaande verkeer (naar Gemeenteweg) in combinatie met uitgaand verkeer naar Noordelijke richting (Burg. Van de Walstraat). Met name de linksafbewegingen ná de stovonde (voor verkeer dat linksaf slaat richting één van de opritten A28) zijn zeer 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 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.

Knooppunt Lankhorst

Wanneer het verkeer op de A28 als gevolg van de verbreding van de E233 toeneemt, 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.

¹ Op de Gemeenteweg rijden in 2030 meer dan 10.000 motorvoertuigen.

Verwezenlijken station

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.

Fietsinfrastructuur: actualisatie fietspadenplan en strategisch fietsplan NW Overijssel

De fiets is voor veel inwoners een laagdrempelig vervoermiddel. De opkomst van de elektrische fiets draagt hier aan bij. In het kader van het koersdocument fiets van de provincie Overijssel wordt met gemeenten in noord west Overijssel een regionale fietsstrategie opgesteld. Bij deze strategie wordt gekeken hoe ontbrekende schakels tussen steden, dorpen en gemeenten ingevuld kunnen worden. De fietsstrategie wordt geïntegreerd in een actualisatie van het fietspadenplan uit 2009.

Overeenstemming tussen vorm, functie en gebruik

Verkeersonveiligheid ontstaat op plekken waar de functie, vorm en het gebruik van een weg niet met elkaar in overeenstemming zijn. Bijvoorbeeld een weg die primair bedoeld is om de aanliggende woningen te ontsluiten, maar die gebruikt wordt door zwaar vrachtverkeer. Of een weg die bedoeld is om veel verkeer af te wikkelen, maar die ingericht is als een woonstraat – waardoor verkeer liever een andere route kiest. In Staphorst zijn meerdere voorbeelden van situaties waarin de vorm, functie en gebruik doelbewust niet met elkaar in overeenstemming zijn. Hierdoor ontstaat een onsamenhangend wegennet en wordt het steeds moeilijker uit te leggen waarom op plek A wel een bepaalde maatregel is toegepast, terwijl dat op plek B niet gebeurt. Voorbeelden van dit soort situaties zijn:

- Instellen 80 km/uur Conradsweg en Stadsweg terwijl inrichting niet aangepast is
- Aanleg vrij liggend fietspad langs J.C. van Andelweg (30 km/uur weg)
- Inrichting Heerenweg Ijhorst
- Geregelde voorrang in 30 km/uur gebied (Gemeenteweg)
- Gebruik van dorpslint versus inrichting

Monitoring en evaluatie

De komende jaren zal, mede vanwege technologische ontwikkelingen, steeds meer informatie over verkeer & vervoer beschikbaar komen. Zo heeft samenwerking met het verbond van verzekeraars inmiddels geleid tot een adequatere ongevallenregistratie, kan de snelheid van voertuigen bepaald worden aan de hand van floating car data en wordt in regioverband gewerkt aan een regionaal alcoholmeetnet. Door deze informatie periodiek op een rijtje te zetten, kan een objectieve beoordeling gegeven worden over de 'prestaties' van het verkeersnetwerk. Hierdoor kunnen trends en ontwikkelingen gesignaleerd worden en is actieve, vroegtijdige bijsturing mogelijk.

7.4. Afwegingskader

Aan de hand van de paragrafen 7.1. en 7.2. is een afwegingskader opgesteld. Dit kader is hieronder in het klein weergegeven, in de A3 formaat aan dit plan bijgevoegd.

