



Reactienota verkeersplan Staphorst

Datum vaststelling: 9 mei 2017

Inleiding

Tussen 21 februari en 4 april 2017 heeft het concept verkeersplan van de gemeente Staphorst ter inzage gelegen. Inwoners en belangengroeperingen zijn daarbij uitgenodigd om hun zienswijze over het verkeersplan kenbaar te maken. Belangengroeperingen zijn daartoe persoonlijk uitgenodigd, voor inwoners hebben meerdere oproepen in de Staphorster,- en op de website van de gemeente Staphorst gestaan. Uiteindelijk hebben we negen zienswijzen ontvangen. Sommige zienswijzen bestaan uit meerdere onderdelen.

In deze reactienota zijn de geanonimiseerde zienswijzen en de reactie van het college van B&W weergegeven. De reactienota wordt toegezonden aan de inwoners die een zienswijzen hebben verstuurd. Daarnaast wordt de reactienota op de website van de gemeente Staphorst gepubliceerd. Als een zienswijze leidt tot aanpassingen in het verkeersplan, wordt dit meegenomen in het definitieve verkeersplan.

Op verzoek van de Industriële Contactclub (ICC) is een informatieavond over het verkeersplan en de omgevingsvisie georganiseerd. De opmerkingen die tijdens deze informatieavond gemaakt zijn, zijn weergegeven in een verslag. Dit verslag is gepubliceerd in de nieuwsbrief van de gemeenteraad.

Op 6 juni wordt het verkeersplan behandeld door de gemeenteraad. Inwoners kunnen dan gebruik maken van het insprekrecht. Meer informatie daarover vindt u op deze pagina:

https://www.staphorst.nl/bestuur/inspreken-bij-een-raadsvergadering_42915/

Zienswijzen over Staphorst

Zienswijze	Reactie college B&W
Twee zaken met hoge prioriteit. Ten eerste z.s.m. in gang zetten nieuwe aansluitingen op A28 bij Gorterlaan.	Over de nieuwe aansluiting op de A28 is nog geen besluit genomen. Het verkeersplan wijst er echter op dat de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A28 de enige maatregel is die bijdraagt aan een structurele verbetering van de verkeerssituatie in Staphorst.
Ten tweede een veiliger spoorwegovergang bij Gorterlaan/Oosterparallelweg. Als deze 2 zaken uitgevoerd zijn, kunnen veel andere problemen geruisloos opgelost worden.	Momenteel wordt voor de kruising Oosterparallelweg – JJ Gorterlaan een verkeerskundig ontwerp opgesteld. Het idee is om een lus (bajonet) aan te leggen waarbij de Oosterparallelweg afbuigt in oostelijke richting die daarna weer aansluit op de JJ Gorterlaan. Door de aansluiting verder van het spoor aan te leggen wordt de verkeersveiligheid rondom de overweg verbeterd. De lus biedt geen oplossing voor de te smalle overweg. Het gelijktijdig passeren van het spoor door vrachtwagens is namelijk niet mogelijk. Een eventuele verbreding of een ondertunneling van de overweg wordt gekoppeld aan het wel of niet doorgaan van een treinstation in Staphorst.
Gezien het karakter van ons mooie lintdorp, moet zo veel als mogelijk is, de afwikkeling van producten en diensten via Gorterlaan naar Staphorst en Rouveen afgehandeld worden. Het verhaal wordt te lang om voor te stellen dat men via de Gorterlaan een goede route zou uitstippelen naar IJhorst/De Wijk (via van Wijngaardenstraat?). Het zakelijke (vracht-)verkeer moet alleen over de Oude Rijksweg en Gemeenteweg als men daar ter plekke moet zijn.	Het verkeersplan wijst er op dat de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A28 de enige maatregel is die bijdraagt aan een structurele verlaging van het aandeel doorgaand (vracht)verkeer op het dorpslint.
Hoe kunnen we de kinderen , die over de Buitenstouwe fietsen veiliger laten oversteken bij de Pr. Mauritschool vandaan? Het gaat om 12 uur en om half 4. De leerkrachten zetten de kinderen bij de school over, echter dit betekent dat de `Buitenstouwe – kinderen `een stukje aan de verkeerde kant van de weg fietsen, dit levert soms wat gevaarlijke situaties op.	U geeft aan dat kinderen in de richting van de Buitenstouwe hierdoor een stukje aan de verkeerde kant van de Gemeenteweg moeten fietsen. Hier is helaas geen passende oplossing voor. De werking van waarschuwingsborden vinden wij marginaal – het is een ‘schijnoplossing’. Snelheidsremmende maatregelen zijn daarnaast niet mogelijk omdat de Gemeenteweg onderdeel uitmaakt van het cultuurhistorisch Belvederelandschap. Wel kunnen wij praktische ondersteuning bieden op het vlak van bijvoorbeeld verkeerseducatie. Verkeersouders kunnen daarvoor contact opnemen met de coördinator van de gemeente.

Van de Pr. Mauritsschol tot Halfweg is het geen veilig fietsen voor de kinderen, al is er een fietsstrook. Een kind heeft van zichzelf al de neiging om niet in een rechte lijn te fietsen, dit kan gevaarlijke situaties opleveren. De praktijk wijst uit dat de snelheid van het andere verkeer oosterd duidelijk hoger ligt op het asfalt, dan op de klinkers. Een fietsstrook biedt ons inziens niet voldoende veiligheid voor de schoolgaande jeugd.

Een fietspad langs de Heerenweg (buiten de bebouwde kom) zal in het strategische fietspadenplan worden opgenomen. De eerlijkheid gebiedt echter ook te zeggen dat dit fietspad waarschijnlijk niet de hoogste prioriteit zal krijgen. Fietspaden die een hogere prioriteit hebben zijn:

- Fietspad Heerenweg;
- Fietspad Reggersweg
- Fietsroute Zwolle, Staphorst, Meppel (ZSM)
- Fietspad JJ, Gorterlaan

Daarnaast zijn we dit jaar bezig met de aanleg van de volgende fietspaden:

- Fietspad t.h.v. Waanders;
- Fietspad Kanlaan / Evenboersweg

Wij vragen aandacht voor de parkeersituatie aan de E.Wubbenlaan ter hoogte van Bergerslag/Hema. Wij zijn van mening dat hier een ongewenste, zelfs onveilige situatie bestaat. Graag zouden wij hiervoor in het verkeersplan aandacht en een voorstel om deze situatie te veranderen/verbeteren.

De bestrating van de Ebbing Wubbenlaan - het deel tussen de Berkenlaan en Gemeenteweg - moet nog vervangen worden. Dit is een mooie kans om te onderzoeken of er ook nog andere aanpassingen aan het profiel mogelijk zijn. De opmerking over de parkeerssituatie ter hoogte van Bergerslag / Hema is vaker bij de gemeente ten gehore gebracht. Bij de uitwerking van plannen voor de Ebbing Wubbenlaan zullen we deze situatie samen met ondernemers en bewoners in beschouwing nemen. Mede omdat de onderliggende grond niet in eigendom van de gemeente is, willen en kunnen we op voorhand geen bindende uitspraken over de uiteindelijke inrichting doen.

Wij vrezen dat indien er nieuwe op- en afritten op de A28 komen, dit in combinatie met het sluiten van de bestaande op- en afritten, dit zal leiden tot een substantiële toename van het (sluip)verkeer van en naar Meppel over de Ebbing Wubbenlaan. In combinatie met het feit dat de E. Wubbenlaan nu al een drukke weg is, zeker op bepaalde momenten op de dag, niet alleen met auto's, maar ook met schoolgaande kinderen op de fiets, vinden wij dat er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om sluijverkeer tegen te gaan en de situatie veilig te houden. Welke maatregelen dat zouden moeten zijn hangt sterk af van de uiteindelijk te creëren totaalsituatie, maar wij zijn van mening dat zeker een vrachtautoverbod tot de maatregel moet behoren.

In het onderzoek naar de nieuwe aansluiting op de A28 wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de verkeerssituatie in Staphorst noord en op de Ebbing Wubbenlaan. De plannen hieromtrent worden later dit jaar aan inwoners gepresenteerd.

Onze dringende wens is dat naast de eventuele nieuwe op- en afritten op de A28 de bestaande op- en afritten blijven bestaan. Indien dit niet mogelijk is, zullen in wijk Noord op meerdere plekken aanvullende maatregelen dienen te worden genomen om de substantiële toename van verkeer in Noord tegen te gaan en in veilige banen te leiden.

Rijkswaterstaat hanteert het standpunt dat, in het geval van een nieuwe op- en afrit, de huidige op- en afrit moet komen te vervallen en is niet bereid om hier concessies in te doen. Bij de studie naar de nieuwe aansluiting op de A28 is dit standpunt als uitgangspunt meegenomen en wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de verkeerssituatie in Staphorst noord. De plannen hieromtrent worden later dit jaar inwoners gepresenteerd.

Bij regenachtig weer is de huidige verharding van het Notarisbosje glad waardoor kinderen soms komen te vallen.

De verharding van het fietspad door het notarisbos bestond in eerste instantie uit een geelkleurige lemen verharding. Ten aanzien van deze verharding zijn klachten gekomen over gladheid en dat bij regenachtig weer kleding smerig werd. Daarnaast ontstaat gladheid door aanslag van groen op de verharding.

De gemeente heeft eerder besloten de verharding aan te passen. Deze aanpassing is uitgevoerd. De huidige verharding is een betonnen verharding die met bezemstrepen ruw is gemaakt.

Naar onze mening ligt er nu een verharding die naar de gegeven omstandigheden goed is.

Omdat het fietspad door het bos loopt is niet te voorkomen dat hier blad opvalt. Bladeren kunnen glad zijn vooral bij regenachtig weer. Dit is niet te voorkomen.

Zienswijzen over Rouveen

Zienswijze	Reactie college B&W
<p>De snelheid op de Stadsweg en Conradsweg terugbrengen naar 60 km werkt niet. Ik rijd er alle dagen van de week, meerdere keren per dag en dan zie je er maar heel weinig fietsers. Bovendien mag je er dan wel permanent een controle houden, want niemand houdt zich aan de snelheid van 60 km per uur.</p>	<p>De Conradsweg en Stadsweg zijn aangewezen als 80 km/uur weg, maar zijn niet als zodanig ingericht. Een passende inrichting voor een 80 km/uur weg is een vrij liggend fietspad, voorrangskruispunten en een rijbaanscheiding. Met het oog op het lage aantal fietsers en de lange afstand, is de aanleg van vrij liggende fietspaden langs deze wegen echter niet haalbaar. Om de kans op ernstige ongevallen te verminderen, moet in dat geval de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag gebracht worden. Dat niemand zich hier aan zal houden, vinden wij geen legitiem argument om de huidige situatie – fietsers op een rijbaan waar de automobilisten harder rijden dan 80 km/uur – in stand te houden.</p>
<p>Conradsweg. Hier snelheidslimiet van 80km juist wél handhaven, de weg is hier wel voor geschikt, en limiet van 60km is hier niet rationeel. Het is een belangrijke verkeersader voor verkeer van/naar Zwartsluis/Emmeloord/Urk, zeker als verkeersintensiteit gaat toenemen. En een vrijliggend fietspad is hier zeer gewenst en staat los van keuze voor 60 of 80km limiet. Deze weg wordt steeds meer gebruikt door scholieren (Agnietencollege) en voor woonwerkverkeer en toerisme. Een vrijliggend fietspad zal toename fietsverkeer zelfs stimuleren en is goed voor mens en milieu.</p>	<p>De Conradsweg is aangewezen als 80 km/uur weg, maar zijn niet als zodanig ingericht. Een passende inrichting voor een 80 km/uur weg is een vrij liggend fietspad, voorrangskruispunten en een rijbaanscheiding. Met het oog op het lage aantal fietsers en de lange afstand, is de aanleg van een vrij liggend fietspad langs deze weg echter niet haalbaar. Om de kans op ernstige ongevallen te verminderen, moet in dat geval de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag gebracht worden.</p>
<p>Stadsweg. Hier snelheidslimiet van 80km juist wél handhaven, de weg is hier wel voor geschikt, en limiet van 60km is hier niet rationeel. Het is een belangrijke verkeersader voor verkeer van/naar Hasselt/Genemuiden/IJsselmuiden/Kampen, zeker als verkeersintensiteit gaat toenemen. En een vrijliggend fietspad is hier zeer gewenst en staat los van keuze voor 60 of 80km limiet. Deze weg wordt steeds meer gebruikt door scholieren en leraren (Pieter Zandt) en voor woonwerkverkeer en toerisme. Een vrijliggend fietspad zal toename fietsverkeer zelfs stimuleren en is goed voor mens en milieu.</p>	<p>De Stadsweg is aangewezen als 80 km/uur weg, maar zijn niet als zodanig ingericht. Een passende inrichting voor een 80 km/uur weg is een vrij liggend fietspad, voorrangskruispunten en een rijbaanscheiding. Met het oog op het lage aantal fietsers en de lange afstand, is de aanleg van een vrij liggend fietspad langs deze weg echter niet haalbaar. Om de kans op ernstige ongevallen te verminderen, moet in dat geval de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag gebracht worden. Dat niemand zich hier aan zal houden, vinden wij geen legitiem argument om de huidige situatie – fietsers op een rijbaan waar de automobilisten harder rijden dan 80 km/uur – in stand te houden.</p>

Zienswijze	Reactie college B&W
Positief dat de snelheid op Stadsweg en Conrad naar 60 km moet.	Verlagen van de snelheid op de Stadsweg en Conradsweg draagt volgens ons bij aan de veiligheid voor fietsers. Op het traject van 7 – 8 km heeft verlaging van de snelheidslimiet geen grote nadelige gevolgen voor de reistijd.
Positief dat Gorterlaan verbreed wordt met vrijliggend fietspad.	De Gorterlaan is een belangrijke verbindingroute tussen Rouveen en bijvoorbeeld het Pieter Zand college, bedrijventerreinen en het winkelgebied van Staphorst. Naarmate de verkeersintensiteiten als gevolg van een mogelijk nieuwe aansluiting op de A28 toenemen, achten wij het wenselijk om hier een vrij liggend fietspad aan te leggen.
Gezien de groei van de dorpskern in Rouveen, plus de stroom mensen die dagelijks via Stadsweg naar hun werk in Hasselt en omgeving gaan of hun werk op Staphorst hebben, moet er serieus nagedacht worden om een deel van de Oude Rijksweg en Scholenland te ontlasten door een omleidingsroute van voldoende omvang aan te leggen via de Schipgravenweg en Geezenland.	In het beleidskader is aangegeven dat de inrichting van de weg overeen moet komen met het gebruik en de functie. De inrichting van het Scholenland past bij het gebruik (1600 motorvoertuigen per etmaal) en de functie als erftoegangsweg. Dat geldt ook voor het Geezenland, waar nu 250 motorvoertuigen per etmaal overheen rijden. Er is dus geen nut / noodzaak aanwezig om te voorzien in een nieuwe / alternatieve ontsluitingsroute.
Aandachtspunt: Hoe zit het met de doorstroming nu en straks op de Korte Kerkweg. Naast de 2 scholen met alle drukte, welke daar bij hoort, komt er ook een woon- en zorgcomplex bij op de oude Triangel locatie. Is het aantal te verwachten extra voertuigen van deze nieuwbouw in de berekening wel juist meegenomen? Is daarvoor voldoende ruimte op de weg?	We gaan er van uit dat de verkeersintensiteiten op de Korte Kerkweg toenemen van 900 (nu) naar 1200 (in 2030) motorvoertuigen per etmaal. Een 30 km/uur weg kan dergelijke verkeersintensiteiten prima afwikkelen – de bovengrens ligt bij 6000 motorvoertuigen per etmaal. Bij de herinrichting van de Korte Kerkweg zullen we samen met bewoners en belangengroeperingen goed kijken naar bijvoorbeeld oversteeklocaties e.d.
Oude Rijksweg. Vrijliggend fietspad aan het eind van deze weg verbeteren. In verleden is het tweede fietspad hier weggehaald en er is niets voor teruggekomen en dat is ten nadele van fietsers. Voorstel huidig enkel fietspad verbreden en oppervlakte fietswegdek herstellen of vernieuwen.	Deze opmerking wordt meegenomen in het onderhoudsplan 2017 – 2018. Concreet betekent dit dat de verharding van het fietspad hersteld zal worden. Het fietspad wordt niet verbreed.

Zienswijzen over Ijhorst, Punthorst e.o.

Zienswijze	Reactie college B&W
<p>De mogelijkheid om mee te denken over het verkeersplan is een uitgelezen kans om de situatie over de Heerenweg in Ijhorst aan de kaak te stellen.</p> <p>Wat houdt ons in Ijhorst bezig wat betreft de Heerenweg, dat is het ten onrechte veranderen van een voorrangsweg met een snelheid beperking van 50 km tot een weg waarop maar 30 km mag worden gereden en daaraan verbonden alles van rechts voorrang. Het is een doorgaande weg en licht volkomen buiten de dorpskern en voldoet zeker niet aan de eisen die worden gesteld om er een 30 km zone van te maken en dan ook nog over een lengte van meer dan 1 kilometer.</p> <p>Vooraf het doorgaande verkeer en het plaatselijke landbouwverkeer ondervindt hiervan veel hinder en het voegt aan de verkeersveiligheid niets toe, nee het wordt er onveilig door.</p> <p>Over iets klagen is niet zo moeilijk, maar een oplossing, die bestaat volgens mij uit "de oude toestand voorrangsweg en 50 km herstellen."</p> <p>Vaak is de oorzaak van een snelheid beperkende maatregel dat er te hard wordt gereden, hierop kan gecontroleerd worden en hardnekkige overtreders heb je altijd wat je ook bedenkt.</p>	<p>Binnen het Nederlandse verkeersbeleid 'Duurzaam Veilig' worden drie typen wegen onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Meer uitleg over deze onderverdeling vindt u in paragraaf 4.8 van het beleidskader van het verkeersplan, en bijvoorbeeld op deze internetpagina: https://vvn.nl/dossier/wegcategorisering</p> <p>De gemeente Staphorst heeft de Heerenweg aangewezen als erftoegangsweg. Ofwel: een weg met een snelheidslimiet van 30 km/uur. In 2030 rijden er per etmaal 1200 motorvoertuigen over de Heerenweg. De 'bovengrens' voor het aantal verkeersbewegingen op een erftoegangsweg is 6000 motorvoertuigen per etmaal. De Heerenweg is in die zin dus een relatief rustige weg. Daarnaast is de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Heerenweg relatief laag, en is er vanaf de invoering van de 30 km/uur zone in januari 2012 en april 2017 één aanrijding geregistreerd. In de periode tussen 2001 en januari 2012 – toen de snelheidslimiet 50 km/uur was – zijn binnen de bebouwde kom acht ongevallen op de Heerenweg geregistreerd. Deze feiten vormen geen aanleiding om de snelheidslimiet en voorrangregeling te wijzigen.</p> <p>Wel zijn we het met u eens dat de huidige inrichting niet voldoet aan de eisen die gesteld worden aan een 30 km/uur weg. Om die reden willen we de kruispunten zodanig gaan inrichten dat duidelijker wordt dat verkeer van rechts voorrang heeft. Deze plannen zullen in samenwerking met dorpsraad ontwikkeld worden.</p>

Zienswijze	Reactie college B&W
<p>Graag zou ik dit knelpunt aan u doorgeven.. Omdat ik werkzaam ben in het verpleeghuis de schiphorst te Meppel, en ik dit zo vaak voorbij zie/hoor komen, wil ik dit graag bij u aankaarten. Vanaf de Schiphorst tot de uitkijktoren /Vaartweg, is er geen fatsoenlijk voetpad!! Dit wordt door velen gemist, met name door familieleden van bewoners schiphorst/reggersoord/ziekenhuis. Het wandelen met de bewoners/ patienten wordt niet als veilig ervaren. We zouden het fijn vinden als u dit ook mee wilt nemen in het plan van komende jaren. Misschien kan het op zo `n manier worden ingericht ,dat het een lust wordt om daar te wandelen met de mensen. Ze verdienen het, de zieken, de mensen met dementie.. om te genieten van het Reestdal..</p>	<p>In samenwerking met de gemeente Meppel willen we een vrij liggend fiets / voetpad aanleggen langs de Reggersweg. Het streven is om dit fiets / voetpad in 2018 te realiseren.</p>
<p>Het punt van maandagavond (extra vrachtverkeer op Kanlaan, als straks nieuwe industrieterrein aan Ooster.par.weg klaar is) is wel een zaak om bij stil te staan.</p>	<p>In de huidige situatie rijden er per etmaal zo'n 400 vrachtwagens via de Kanlaan naar de Evenboersweg / Oosterparallelweg. In 2030 gaat het om ongeveer 500 vrachtwagens. Door ter hoogte van de J.J. Gorterlaan een nieuwe aansluiting op de A28 te realiseren, neemt het aantal vrachtwagens op de Kanlaan af tot zo'n 375 vrachtwagens per etmaal.</p>
<p>We zijn blij met de positieve ontwikkelingen t.a.v. een fietspad langs Heerenweg-oost. We verwachten een flinke toename van het aantal fietsers op deze route. Realisatie zal een belangrijke impuls zijn voor de recreatie in dit gebied en de daarop gerichte voorzieningen en ondernemingen in en rond IJhorst. Dit fietspad levert de ontbrekende schakel op in de fietsverbindingen naar het Staphorsterbos, De Wijk en richting Halfweg. Maar bij Halfweg houdt het op. De Gemeenteweg naar Staphorst biedt geen veilige verbinding; zeker niet voor kinderen die in Staphorst naar school gaan. Ook de verbinding richting Lankhorst is problematisch. Deze weg wordt veel gebruikt door kinderen die de middelbare scholen in Meppel-zuid bezoeken en is ook vanuit recreatief oogpunt belangrijk. Helaas maakt het bochtige tracé de weg ook aantrekkelijk voor de 'sportief' ingestelde automobilist en motorrijder. We dringen aan op het verbeteren van de veiligheid van deze verbindingen voor de zwakkere verkeersdeelnemers.</p>	<p>Samen met omliggende gemeenten werken we aan een strategisch fietspadenplan. Een fietspad langs de Lankhorsterweg zal in dit fietspadenplan worden opgenomen. De eerlijkheid gebiedt echter ook te zeggen dat dit fietspad waarschijnlijk niet de hoogste prioriteit zal krijgen. Fietspaden die een hogere prioriteit hebben zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fietspad Heerenweg; • Fietspad Reggersweg • Fietsroute Zwolle, Staphorst, Meppel (ZSM) <p>Daarnaast zijn we dit jaar bezig met de aanleg van de volgende fietspaden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fietspad t.h.v. Waanders; • Fietspad Kanlaan / Evenboersweg

Zienswijze

Er is overleg gaande tussen gemeente en dorpsraad over aanpassingen aan de Heerenweg. Het geldende regiem van 30 km is met de huidige inrichting niet duidelijk en niet te handhaven en het levert gevaarlijke (voorrang)situaties op. Bovendien ligt de komgrens vanaf Halfweg al voor de splitsing met de Poortsteeg richting De Wijk. Het is logischer om de grens te verplaatsen naar de eerste bebouwing. De Heerenweg is juist in de bebouwde kom gevoelsmatig een lange, rechte verbinding die uitnodigt tot gas geven. Als de 30 km zone blijft zullen er snelheid remmende maatregelen nodig zijn, bijv. punaises bij de kruisingen (zoals op de Julianaweg in De Wijk) en/of wegversmallingen (geen drempels). We onderstrepen daarom wat daarover in het uitvoeringsplan wordt gesteld.

Reactie college B&W

Binnen het Nederlandse verkeersbeleid 'Duurzaam Veilig' worden drie typen wegen onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Meer uitleg over deze onderverdeling vindt u in paragraaf 4.8 van het beleidskader van het verkeersplan, en bijvoorbeeld op deze internetpagina:

<https://vvn.nl/dossier/wegcategorisering>

De gemeente Staphorst heeft de Heerenweg aangewezen als erftoegangsweg. Ofwel: een weg met een snelheidslimiet van 30 km/uur. In 2030 rijden er per etmaal 1200 motorvoertuigen over de Heerenweg. De 'bovengrens' voor het aantal verkeersbewegingen op een erftoegangsweg is 6000 motorvoertuigen per etmaal. De Heerenweg is in die zin dus een relatief rustige weg. Daarnaast is de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Heerenweg relatief laag, en is er vanaf de invoering van de 30 km/uur zone in januari 2012 en april 2017 één aanrijding geregistreerd. In de periode tussen 2001 en januari 2012 – toen de snelheidslimiet 50 km/uur was – zijn binnen de bebouwde kom acht ongevallen op de Heerenweg geregistreerd. Deze feiten vormen geen aanleiding om de snelheidslimiet en voorrangsregeling te wijzigen.

Wel zijn we het met u eens dat de huidige inrichting niet voldoet aan de eisen die gesteld worden aan een 30 km/uur weg. Om die reden willen we de kruispunten zodanig gaan inrichten dat duidelijker wordt dat verkeer van rechts voorrang heeft. Deze plannen zullen in samenwerking met dorpsraad ontwikkeld worden.

Zienswijze

Bij deze wil ik graag even reageren op het verkeersonderzoek. Het verheugt me dat er een onderzoek is ingesteld. De wijziging die was doorgevoerd, het gelijkwaardig maken van de Heerenweg, heb ik als niet deskundige, altijd als een onzalige ontwikkeling ervaren. De Heerenweg is een verlengstuk van de Gemeenteweg, en die is ook niet gelijkwaardig gemaakt. Dit heb ik destijds ook bij de Gemeente kenbaar gemaakt. Nu behoort het tot de mogelijkheden dat de zijwegen, in de ogen van een verkeersdeskundige gemeentebtenaar kruispunten, die binnen de bebouwde kom liggen, hun gelijkwaardige positie verliezen. Dus de Heerenweg krijgt voorrang. Om in dat geval de verwarring niet groter te laten worden, zou ik de overige 4 zijwegen die er buiten de bebouwde nog resterende ook hun gelijkwaardige positie ook ontnemen en de Heerenweg voorrang geven. 1 Zijweg is zelfs een toegangsweg tot een camping, en wordt zelden of niet als gelijkwaardig gezien. Zelf ben ik bewoner van de Schotsweg en ervaar zelf dat ik in zeker 50 procent van de gevallen geen voorrang krijg bij de Heerenweg. Of dat onwetendheid - moedwil of macht der gewoonte is, je krijgt het niet.

Dan is er nog wel een puntje. De Schotsweg is bij de Heerenweg heel krap opgesloten, en komend vanaf IJhorst onoverzichtelijk. Nu heb ik zelf meermalen meegemaakt dat we elkaar niet konden passeren, en vanaf IJhost MAG je in principe eerst. Dat vereist regelmatig enige improvisatie. Mocht U belangstelling hebben, dan ben ik altijd bereid om de genoemde knelpunten toe te lichten.

Reactie college B&W

Binnen het Nederlandse verkeersbeleid 'Duurzaam Veilig' worden drie typen wegen onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Meer uitleg over deze onderverdeling vindt u in paragraaf 4.8 van het beleidskader van het verkeersplan, en bijvoorbeeld op deze internetpagina:

<https://vvn.nl/dossier/wegcategorisering>

De gemeente Staphorst heeft de Heerenweg aangewezen als erftoegangsweg. Ofwel: een weg met een snelheidslimiet van 30 km/uur. In 2030 rijden er per etmaal 1200 motorvoertuigen over de Heerenweg. De 'bovengrens' voor het aantal verkeersbewegingen op een erftoegangsweg is 6000 motorvoertuigen per etmaal. De Heerenweg is in die zin dus een relatief rustige weg. Daarnaast is de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Heerenweg relatief laag, en is er vanaf de invoering van de 30 km/uur zone in januari 2012 en april 2017 één aanrijding geregistreerd. In de periode tussen 2001 en januari 2012 - toen de snelheidslimiet 50 km/uur was - zijn binnen de bebouwde kom acht ongevallen op de Heerenweg geregistreerd. Deze feiten vormen geen aanleiding om de snelheidslimiet en voorrangregeling te wijzigen.

Wel zijn we het met u eens dat de huidige inrichting niet voldoet aan de eisen die gesteld worden aan een 30 km/uur weg. Om die reden willen we de kruispunten zodanig gaan inrichten dat duidelijker wordt dat verkeer van rechts voorrang heeft. Deze plannen zullen in samenwerking met dorpsraad ontwikkeld worden.

Algemene zienswijzen

Zienswijze	Reactie college B&W
<p>De nota gaat uit van een groeiend aantal inwoners en toenemende bedrijvigheid, beide positief. Het levert echter ook een negatief bijeffect op. Als gevolg van de groei wordt rekening gehouden met toenemende automobilititeit, waarmee de verkeersdruk in het historisch belangrijke deel van Staphorst en de rest van de gemeente verder toeneemt. Op zich vinden we het begrijpelijk dat u uitgaat van een toenemende automobilititeit maar we vinden desondanks dat er sprake is van een al te makkelijke acceptatie van een ontwikkeling die je eigenlijk liever niet wilt. We lezen in de nota ook dat er een vrij serieus gedragsprobleem is onder de automobilisten met gevolgen voor de verkeersveiligheid. De V85 ligt soms erg hoog op wegen die daar echt niet geschikt voor zijn, met veiligheidsgevolgen voor de zwakkere verkeersdeelnemers. Trouwens ook van de snelheid van zwaar geladen trekker combinaties (breed in combinatie met een lange remweg) levert grote onveiligheid op.</p>	<p>Het autogebruik in Staphorst per 1000 inwoners is relatief hoog. Dit heeft enerzijds te maken met het feit dat Staphorst een plattelandsgemeente is. Vanwege de relatief lange afstanden is het autogebruik in deze gemeenten nou eenmaal hoger dan in dichtbevolkte steden. Anderzijds hebben we ook de indruk dat er culturele aspecten meewegen: in Staphorst lijken de inwoners veel waarde te hechten aan autobezit- en gebruik. Ook een voorliefde voor snelheid lijkt 'in het bloed te zitten'. We benadrukken overigens dat dit voorzichtige conclusies zijn en dat hier geen (wetenschappelijk) onderzoek aan ten grondslag ligt. Er zijn in plattelandsgemeenten globaal genomen twee knoppen waar aan gedraaid kan worden om de groei van autoverkeer te beperken:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ontmoediging. Bijvoorbeeld door beprijzing, niet te investeren in wegen, weinig parkeerplaatsen aan te leggen etc. In Staphorst gaat de voorkeur echter meer uit de tweede 'knop':2. Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen zoals de fiets. <p>In Staphorst kiezen we voor stimulering van fietsgebruik door in te zetten op de aanleg van nieuwe fietspaden. Ten aanzien van het door u beschreven gedragsprobleem schenken we veel aandacht aan verkeerseducatie. We willen kinderen op jonge leeftijd bijbrengen wat gewenst gedrag is en hen wijzen op de risico's van bijvoorbeeld te hard rijden. Uit de ongevallen- en snelheidsgegevens blijkt echter dat er een aantal wegen zijn waar sprake is van een verhoogd ongevallenrisico. Indien vorm, functie en gebruik hier niet met elkaar in overeenstemming zijn – zoals bijvoorbeeld op de Gemeenteweg – zullen we maatregelen nemen die zorgen voor een andere verdeling van het verkeer over het wegennet en / of die bijvoorbeeld een lagere snelheid afdwingen. Op wegen waar vorm, functie en gebruik wel met elkaar in overeenstemming zijn,- maar waar desondanks toch te hard wordt gereden 0 zullen we in samenwerking met de politie bepalen of hier intensievere snelheidscontroles gevoerd kunnen worden.</p>

Zienswijze

We missen in de kadernota de ambitie om alles uit de kast te halen om ongewenste verkeersdruk af te remmen en de veiligheid op de wegen te vergroten. We zijn niet optimistisch over mogelijkheden om het gedrag van automobilisten te veranderen met een appèl op het goede verstand. Het zou een flinke investering in handhaving vergen en dat zien we niet gebeuren. We zoeken daarom de oplossing voor ongewenste verkeersdruk en meer veiligheid via een andere benadering. We zien vooral een positief effect van een duidelijke keus voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het stimuleren en faciliteren van fietsgebruik door het realiseren van veilige fietsverbindingen. We hebben daarvoor de volgende overwegingen:

1. Het is raadzaam om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor autogebruik. Naarmate fietsen veiliger wordt, met name voor (schoolgaande) kinderen, zal men eerder de fiets pakken en ook kinderen minder vaak met de auto naar school brengen. Bovendien past dit bij de ambitie die het gemeentebestuur koestert als het gaat om het realiseren van een station. Met een goede fietsinfrastructuur is het aannemelijker dat inwoners ook daadwerkelijk de trein zullen nemen. Het scheelt ook aanzienlijk in de benodigde parkeerruimte bij het station. Het afremmen van automobilititeit levert ook een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen (minder CO² uitstoot), hetgeen past bij de trots van Staphorst als duurzame gemeente.
2. Een goede, veilige fietsinfrastructuur is van belang voor recreatie en toerisme. Dit vormt een steeds belangrijker economische factor, voor de hele gemeente en zeker voor IJhorst.

Meer fietsen levert een positieve bijdrage aan de gezondheid van onze inwoners. Met de komst van de elektrische fiets wordt het niet alleen aantrekkelijker om grotere afstanden met de fiets af te leggen. Ook voor de steeds grotere groep ouderen is veiligheid een belangrijke voorwaarde om langer te blijven fietsen.

Beleidskader blz. 43: Onder "geen kenteken" wordt gesproken over geen rijbewijs. Volgens is er wel een T-rijbewijs.

Reactie college B&W

Wij onderschrijven uw overwegingen met betrekking tot het stimuleren van fietsgebruik. Parallel aan het verkeersplan werken wij met omliggende gemeenten en de provincie Overijssel aan een strategisch regionaal fietspadenplan. Binnen dit plan onderzoeken we hoe we invulling kunnen geven aan ontbrekende schakels en hoe we tot een aaneengesloten netwerk van fietspaden kunnen komen.

Daarnaast werken we momenteel aan een nieuwe beleidsvisie recreatie en toerisme. Deze visie zal onderdeel gaan uitmaken van de nieuwe omgevingsvisie. In deze visie zal ook aandacht besteed worden aan het recreatieve routes zoals wandel en fietspaden. Daarnaast wordt in de omgevingsvisie ook integraal aandacht besteed aan gezondheid en de samenhang met verkeer & vervoer.

Dit is correct. De tekst in het verkeersplan wordt hierover aangepast.

