



Verkeersplan gemeente Staphorst

Uitvoeringsplan IJhorst, Punthorst e.o., vastgesteld op 11 juli 2017

Inhoudsopgave

Inhoud

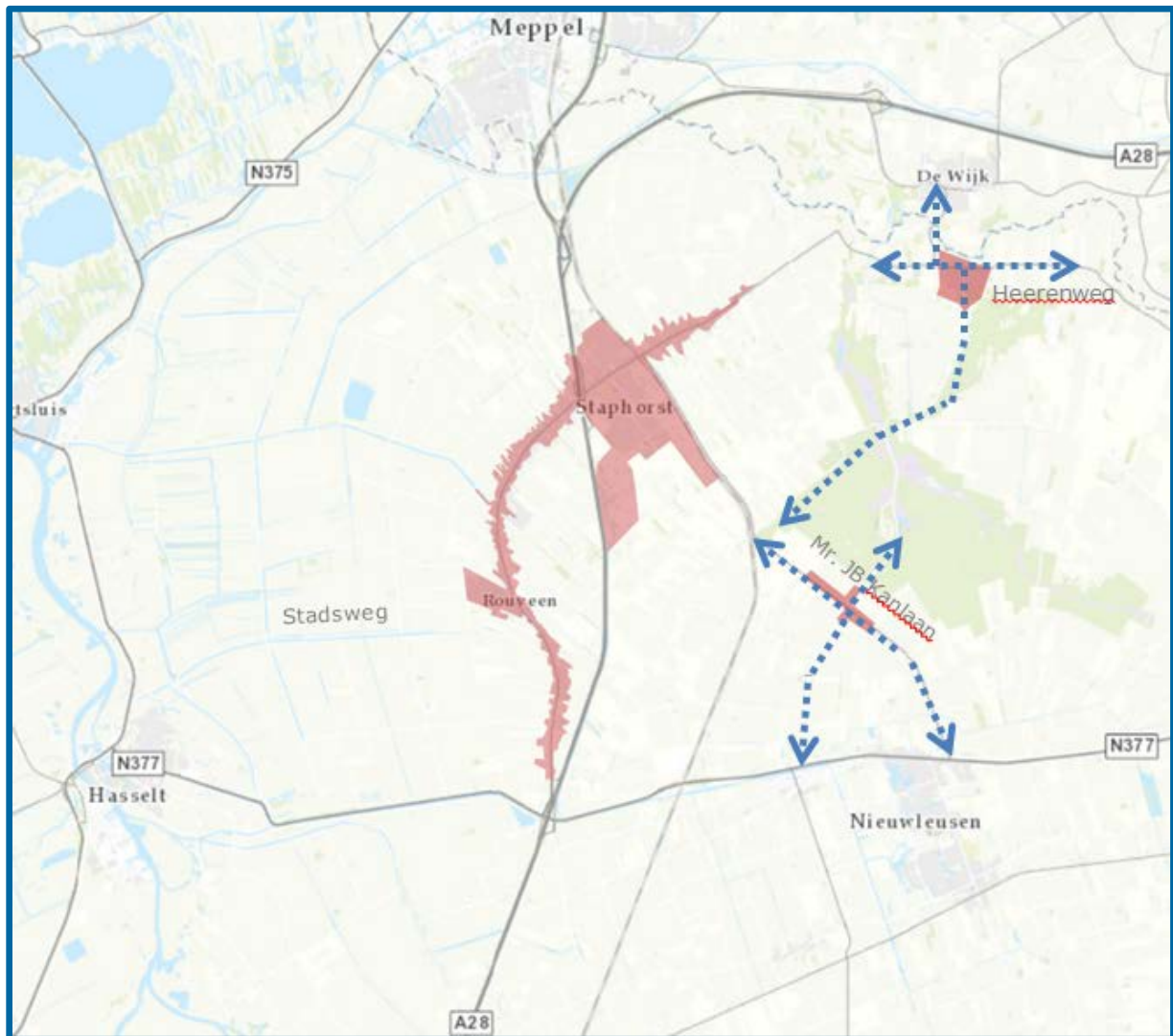
Inhoudsopgave	1
1. Huidige verkeersstructuur	2
2. Huidig gebruik	6
3. Huidige inrichting	7
4. Ongevallen en snelheid	10
4.1 Ongevallen.....	10
4.2 Snelheid	12
5. Toekomstige ontwikkelingen	14
6. Knelpunten en wensen.....	15
6.1 Toekomstig gebruik.....	15
6.2 Knelpunten.....	16
6.3 Wensen	16
7. Conclusies en aanbevelingen	17
7.1 Conclusies.....	17
7.2 Aanbevelingen	17

1. Huidige verkeersstructuur

1.1 Ontsluiting autoverkeer

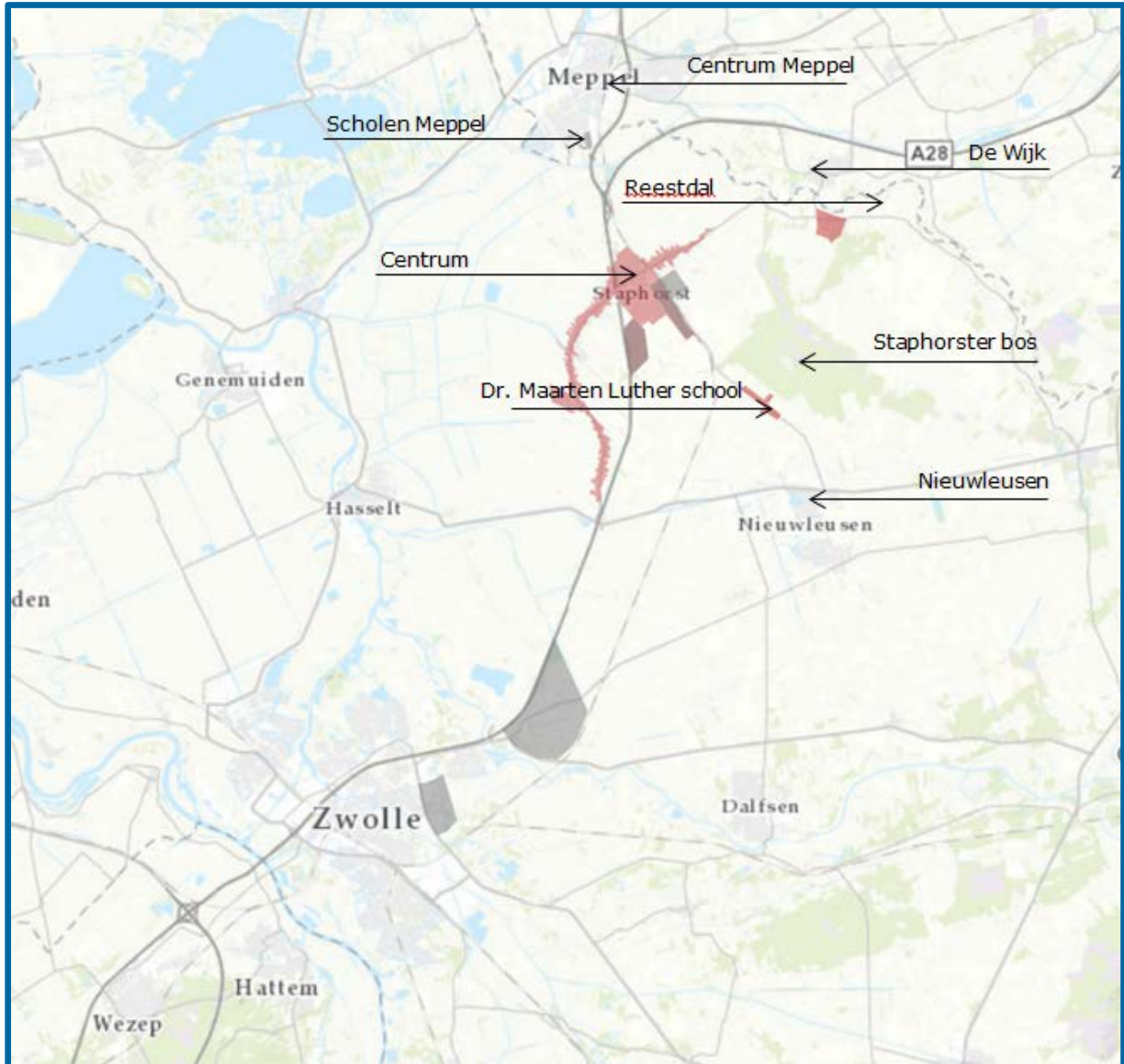
Ijhorst ligt – onder de rook van de Wijk - in het noordoosten van de gemeente Staphorst. In oost westelijke richting wordt het dorp ontsloten door de Heerenweg. Verkeer richting de Wijk maakt gebruik van de Poortsteeg – Kerkweg. Verkeer richting Staphorst zuid, Rouveen en de N377 rijdt via de Burgemeester van Wijngaardenstraat naar de J.J. Gorterlaan / Oosterparallelweg.

Punthorst is gebouwd rondom het kruispunt Mr. Jb. Kanlaan – Schapendijk – Vijverweg. Deze wegen vormen daarmee ook direct de primaire ontsluitingsroutes van het dorp.



1.2 Ontsluiting fietsverkeer

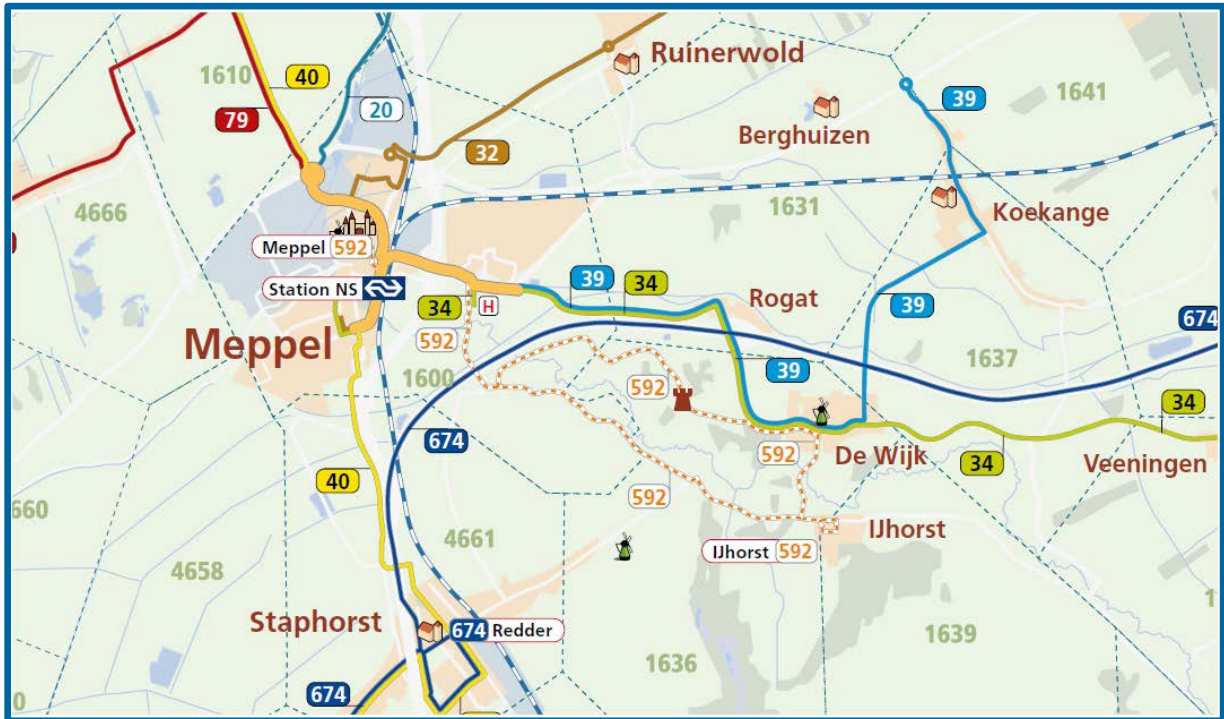
Fietsverkeer van en naar IJhorst kent in de omgeving een aantal primaire bestemmingen. Het gaat om De Wijk, Meppel en Staphorst. Daarnaast is er in IJhorst e.o. sprake van relatief veel recreatief fietsverkeer. Het Staphorster bos en het Reestdal zijn daarbij populaire bestemmingen. Initiatieven zoals het pas aangelegde mountainbike pad in het Staphorster bos dragen hier aan bij. In Punthorst is een basisschool aanwezig. Veel kinderen uit het buitengebied van Punthorst gaan hier op de fiets naar toe. Omdat er verder geen voorzieningen in Staphorst, zijn inwoners van Punthorst hiervoor aangewezen op Staphorst en / of Nieuwleusen.



Fietsers tussen IJhorst en Staphorst kunnen in de huidige situatie gebruik maken van het vrij liggende fietspad langs de Heerenweg, of aan de zuidkant via de Burg. Van Wijngaardenstraat. Ook langs de route richting De Wijk – via de Poortsteeg / Kerkweg – is een vrij liggend fietspad aanwezig. Aan de oostkant van IJhorst is geen vrij liggend fietspad aanwezig. In Punthorst wordt in 2017 een vrij liggend fietspad aangelegd langs de Evenboersweg en Mr. JB Kanlaan.

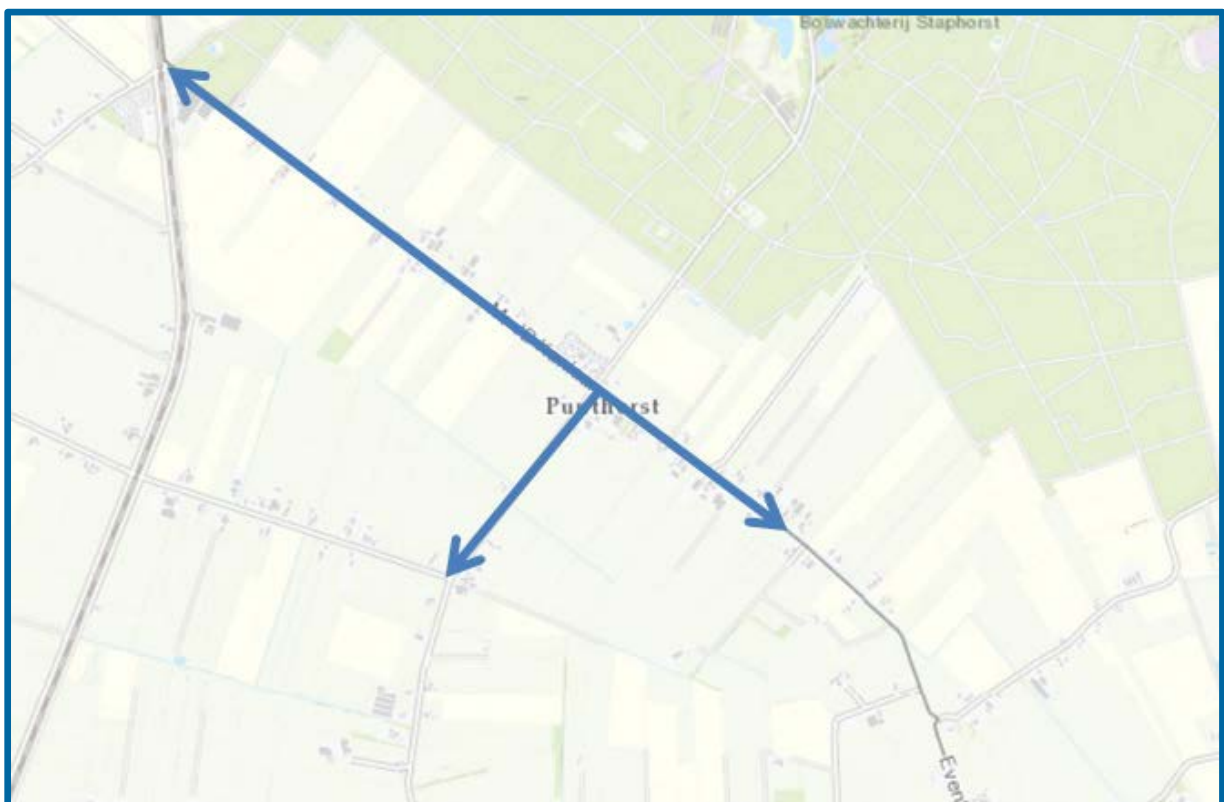
1.3 Ontsluiting openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in IJhorst wordt verzorgd door lijn 592, de buurtbus. De buurtbus is al sinds 1979 een stichting met een bestuur en met circa 40 vrijwillige chauffeurs. De buurtbus rijdt dagelijks de route tussen IJhorst, De Wijk en Meppel. In Punthorst is geen openbaar vervoer verbinding aanwezig.



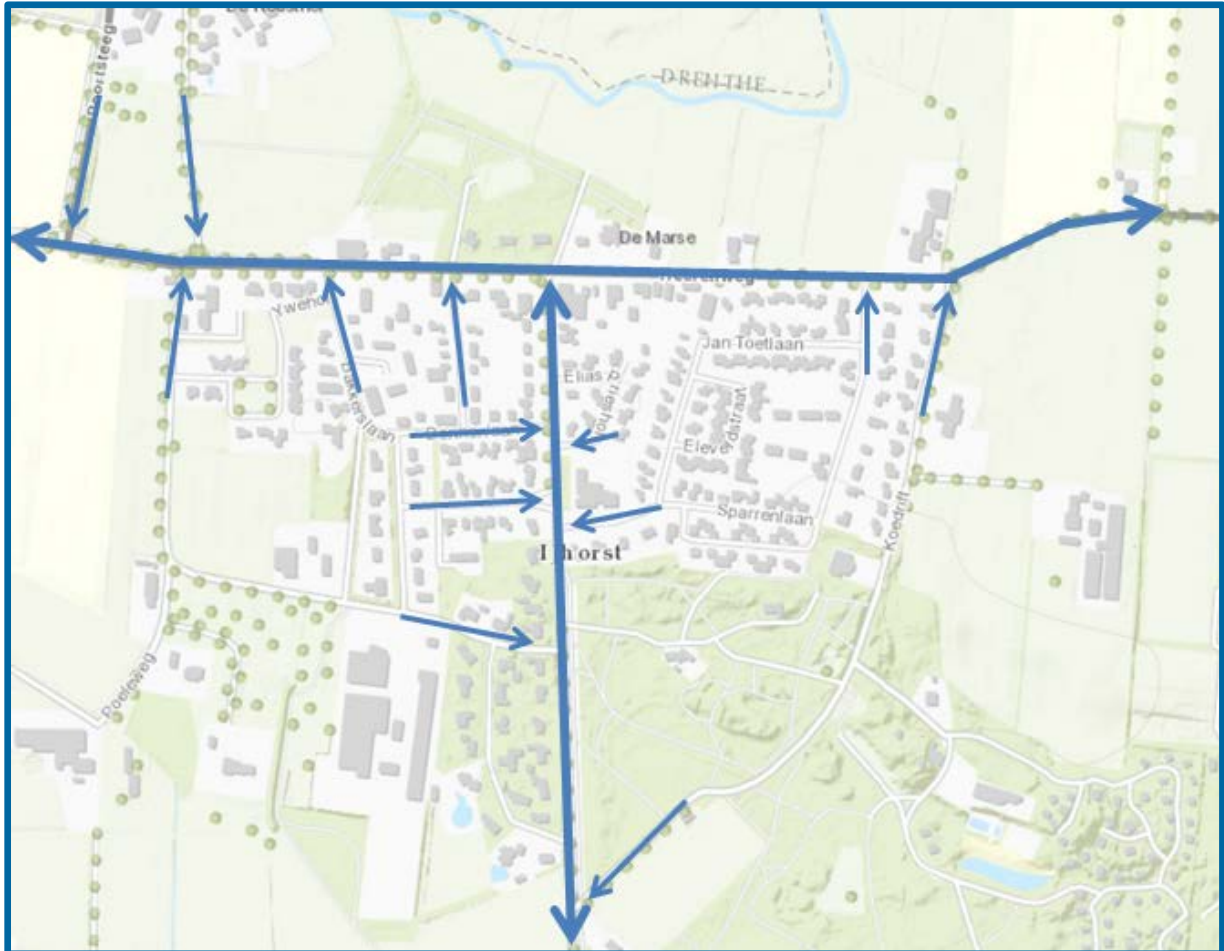
1.4 Structuur Punthorst

De kern van Punthorst bestaat in feite uit twee straten: de Mr. JB Kanlaan en de Ir. J. Nysinghstraat. Via de Mr. JB kanlaan kan verkeer naar Staphorst en Nieuwleusen rijden. Daarnaast kan men via de Schapendijk in de richting van de N377 (Dalfsen / Nieuwleusen / Zwolle) rijden.



1.5 Structuur Ijhorst

Ijhorst wordt ontsloten door de Heerenweg en Burgemeester van Wijngaardenstraat. Het zijn echter geen wegen met een primaire verkeersfunctie. Dat wil zeggen dat er weinig tot geen sprake is van doorgaand verkeer. De wegen hebben voornamelijk als functie om de aantakende woonstraten te ontsluiten.



2. Huidig gebruik

Heerenweg

De Heerenweg is een relatief rustige weg. Per etmaal passeren ongeveer 1000 motorvoertuigen.

Burgemeester van Wijngaardenstraat

De intensiteiten op de Burgemeester van Wijngaardenstraat liggen onder de 1000 motorvoertuigen per etmaal.

Kerkweg

De Kerkweg vormt de verbind tussen de Heerenweg en de Wijk. In de Wijk zijn diverse winkels aanwezig. Daarom is er een sterke relatie tussen IJhorst en de Wijk. Over de Kerkweg rijden 2400 motorvoertuigen per etmaal.

Mr. JB Kanlaan

De Mr. JB Kanlaan wordt per etmaal door 2400 motorvoertuigen gebruikt.

Evenboersweg

De Evenboersweg ligt in het verlengde van de Mr. JB. Kanlaan en vormt de verbinding met de industriegebied den Hulst / de Evenboer (Nieuwleusen) en de N377. Per etmaal passeren er 3100 motorvoertuigen.

Schapendijk

Op de Schapendijk liggen de etmaalintensiteiten onder de 1000 motorvoertuigen.

Gebruik versus bermschades

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

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

3. Huidige inrichting

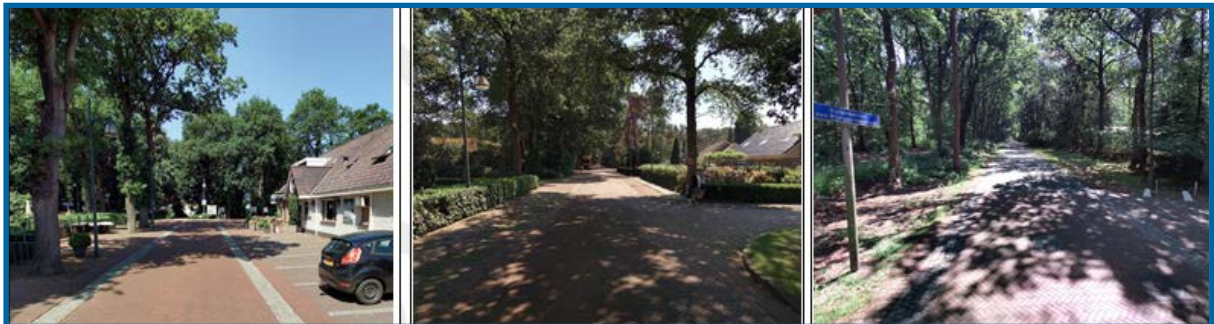
Heerenweg

Buiten de bebouwde kom is de Heerenweg een geasfalteerde 60 km/uur weg van 4,60 meter breed. Tussen de Gemeenteweg en Poortsteeg is een vrij liggend fietspad aanwezig. Binnen de kom geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur. Doordat de fietsstroken bij sommige kruispunten nog doorgetrokken zijn, is duidelijk zichtbaar dat de weg niet altijd een 30 km/uur is geweest. In feite is er nu sprake van een lappendeken aan verschillende kruisingsvlakken. Uit gesprekken met de dorpsraad en observaties blijkt dat dit verwarring scheidt bij weggebruikers.



Burgemeester van Wijngaardenstraat

Binnen de bebouwde kom is de Burgemeester van Wijngaardenstraat vijf meter breed. De verharding bestaat uit gebakken klinkers. Materiaalkeuze en uitvoering van de kruisingsvlakken in afwijkende kleur / patronen zijn tot stand gekomen in overleg met een landschapsarchitect. Buiten de kom is de weg voorzien van een asfaltverharding en is een vrij liggend fietspad van twee meter breed aanwezig.



Kerkweg / Poortsteeg

De Kerkweg en Poortsteeg vormen de verbinding tussen de Heerenweg en De Wijk. Beide wegen – de Poortsteeg gaat na 275 meter over in de Kerkweg - zijn voorzien van een asfaltverharding en zijn vijf meter breed. Er is een kantmarkering aangebracht. Aan de westzijde bevindt zich een vrij liggend fietspad van 2,50 meter. Het kruisingsvlak bij de Poortsteeg is uitgevoerd in gebakken klinkers. Hiermee is getracht om een attentieverhogend effect teweeg te brengen. Vooral als de zon schijnt is het kleurcontrast tussen asfalt en de gebakken klinkers echter niet goed zichtbaar. Op het kruisingsvlak Poortsteeg / Heerenweg is een kruispuntplateau aanwezig. Het vrijliggende fietspad langs de Heerenweg is aangeduid met blokmarkering. Fietsverkeer heeft echter geen voorrang.



Mr. JB Kanlaan

De Mr. JB Kanlaan ligt tussen de Oosterparallelweg en de Evenboersweg, en vormt de primaire ontsluiting van Punthorst. De weg is 5,80 meter breed en beschikt over fietssuggestiestroken van 1,50 meter. Binnen de bebouwde kom zijn de fietssuggestiestroken uitgevoerd in rood asfalt; buiten de kom is alleen markering aanwezig. Het kruispunt met de Schapendijk is uitgevoerd als 30 km/uur kruispuntplateau. Ter hoogte van huisnummer 10 is daarnaast een drempel aangelegd. In 2017 wordt begonnen met de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Mr. JB Kanlaan en Evenboersweg. Dit fietspad wordt 2,5 meter breed.



Evenboersweg

De evenboersweg ligt tussen de N377 in Nieuwleusen en de Mr. JB Kanlaan. De weg is 5,40 meter breed en beschikt over fietssuggestiestroken van 1 meter. Ter hoogte van het bruggetje over de Beentjesgraven zijn de fietssuggestiestroken uitgevoerd in rood asfalt. In 2017 wordt begonnen met de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Evenboersweg en Mr. JB Kanlaan. Dit fietspad wordt 2,5 meter breed.



Schapendijk

De Schapendijk vormt een verbinding tussen de parallelweg van de N377 en de Mr. JB Kanlaan. De weg is 4,50 meter breed. Op het deel tussen de Dekkersweg en Mr. JB Kanlaan zijn met markering fietssuggestiestroken van 1,50 meter aangebracht.

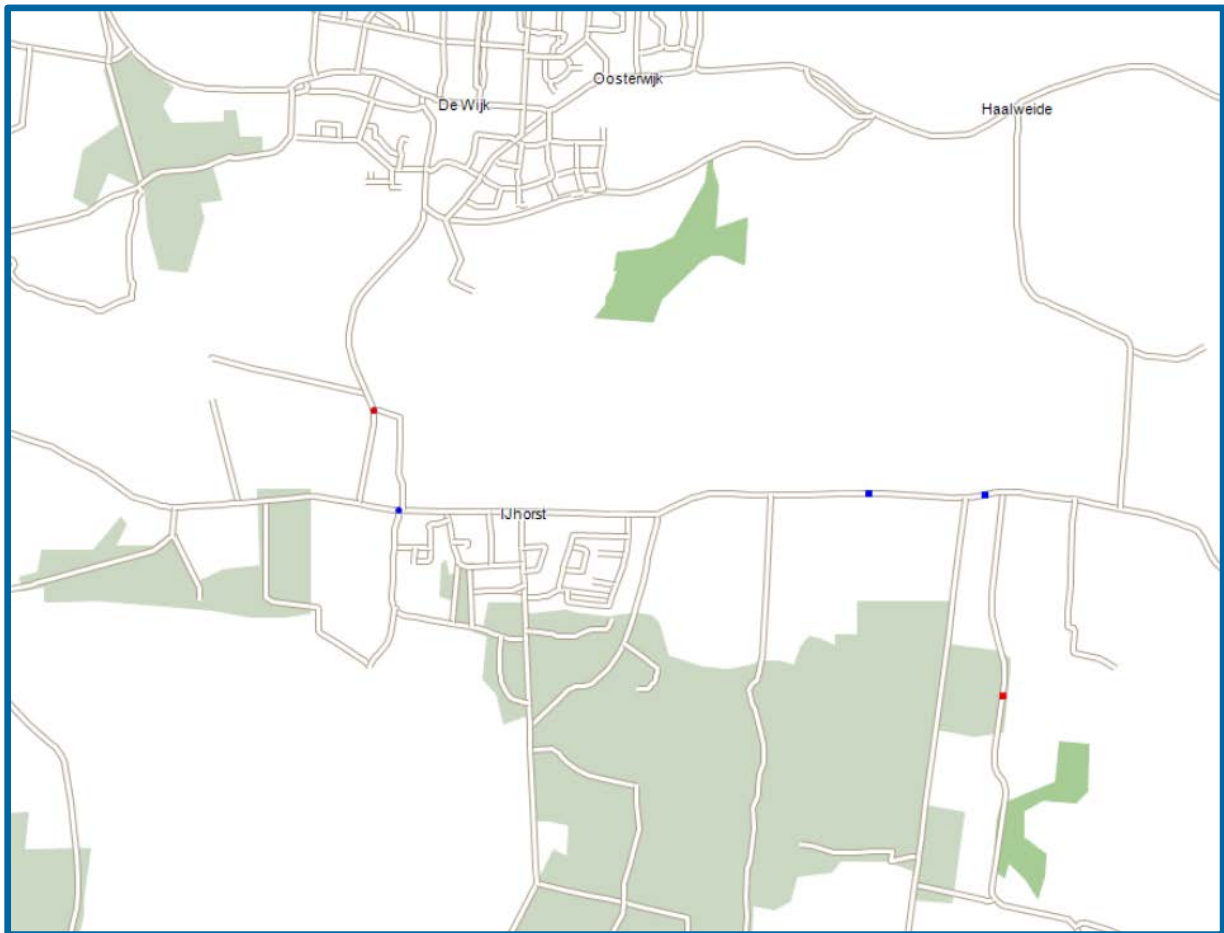


4. Ongevallen en snelheid

4.1 Ongevallen

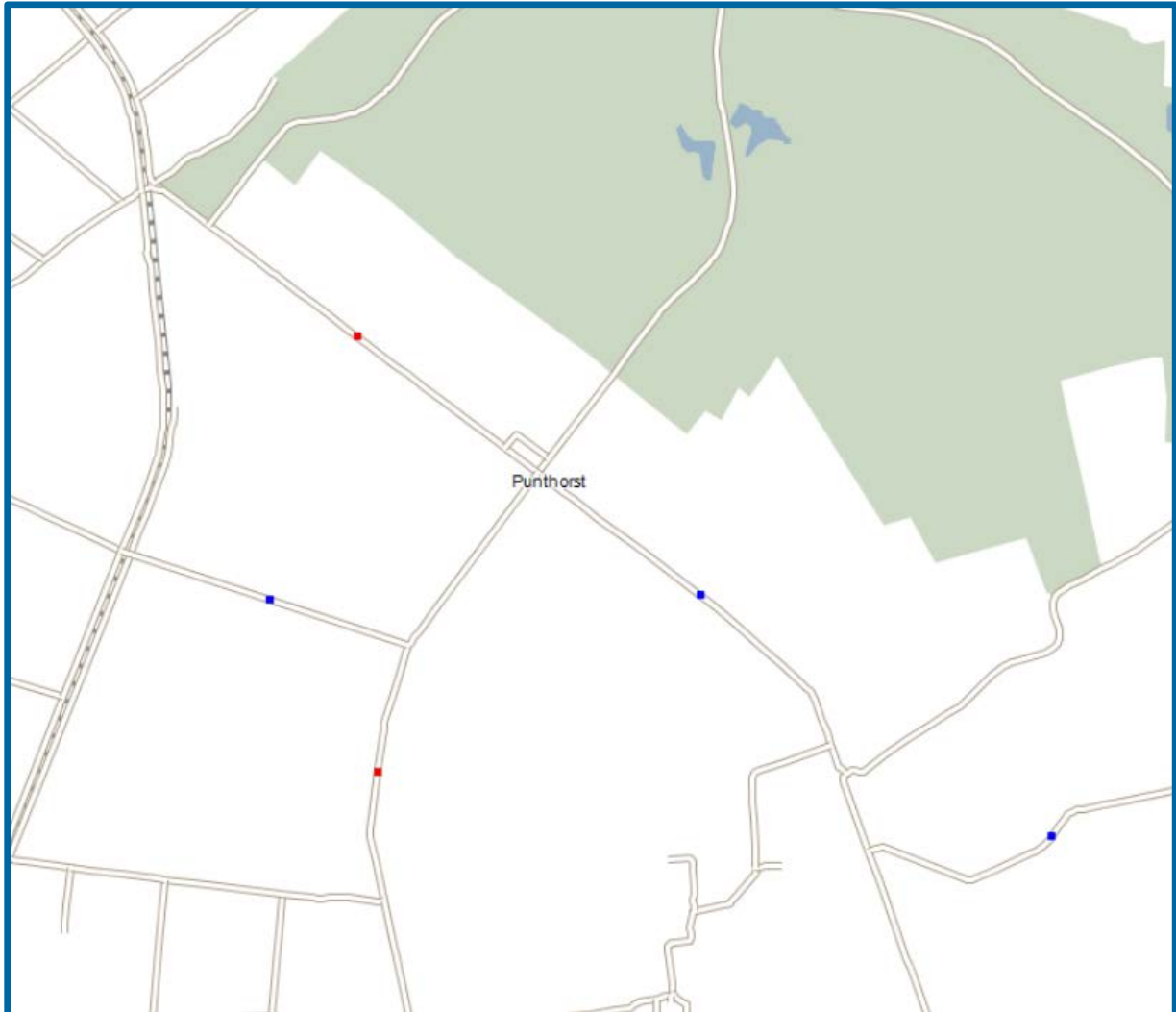
IJhorst

In de periode 2010 – 2015 zijn in IJhorst vijf ongevallen geregistreerd. Bij de rode vierkantjes zijn slachtoffers gevallen; in het geval van de blauwe vierkantjes was er sprake van Uitsluitend Materiele Schade (UMS). Op de Poelweg (rechts onderin) is een bestuurder tegen een boom aan gereden. Op het kruispunt Poortsteeg – Kerkweg (links bovenin) was dit ook het geval. De ongevallenregistraties vormen geen aanleiding om bepaalde wegvakken of kruispunten te duiden als zijnde plekken waar sprake is van een verhoogde ongevallenkans.



Punthorst

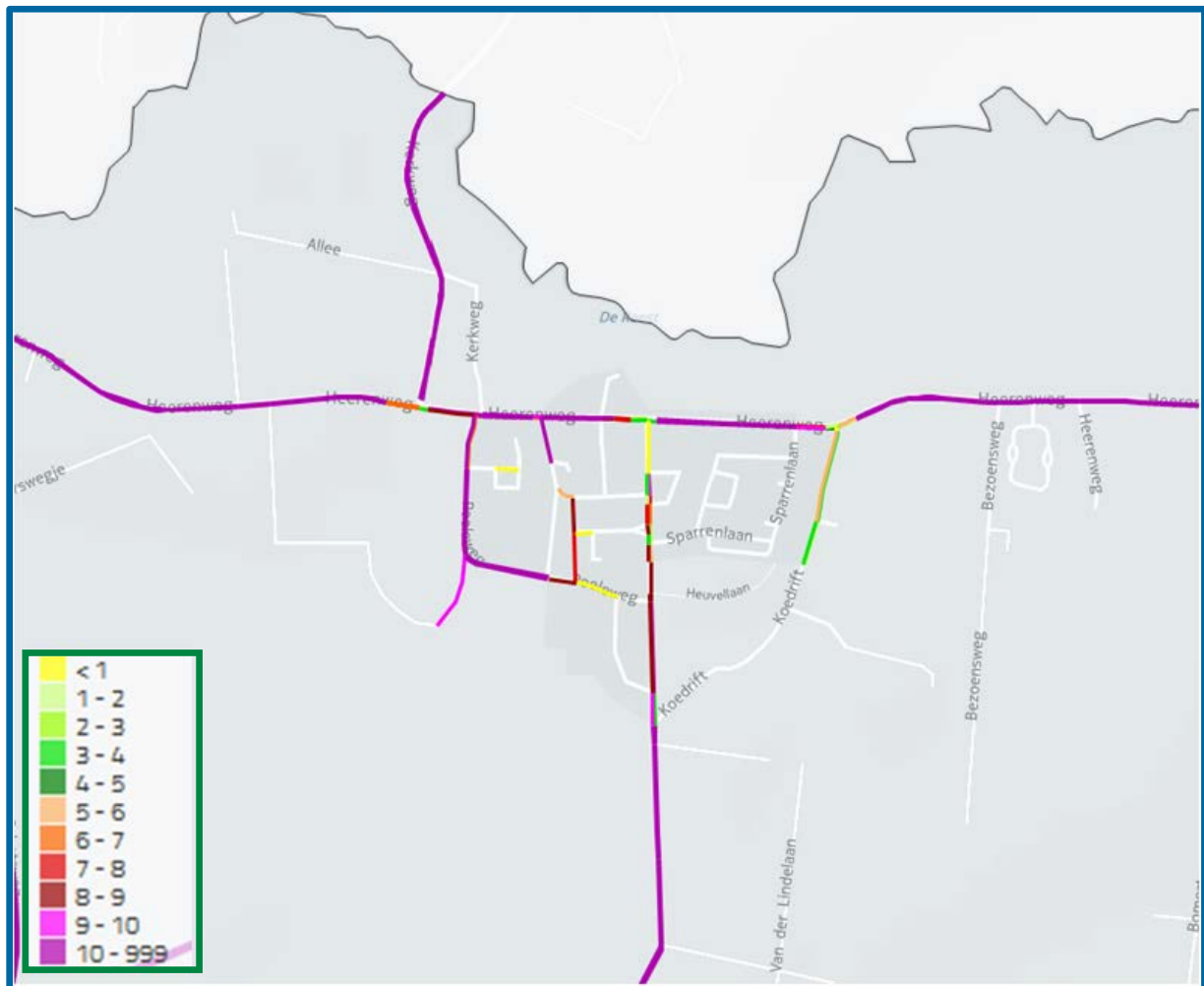
In de omgeving van Punthorst zijn de in periode 2010 – 2015 twee ongevallen voorgekomen waarbij slachtoffers vielen (rode vierkantjes). Het is niet bekend wat de oorzaak van deze ongevallen was. Op de overige locaties (blauwe vierkantjes) zijn ongevallen voorgekomen met Uitsluitend Materiele Schade (UMS) als gevolg. De ongevallenregistraties vormen geen aanleiding om bepaalde wegvakken of kruispunten te duiden als zijnde plekken waar sprake is van een verhoogde ongevallenkans.



4.2 Snelheid

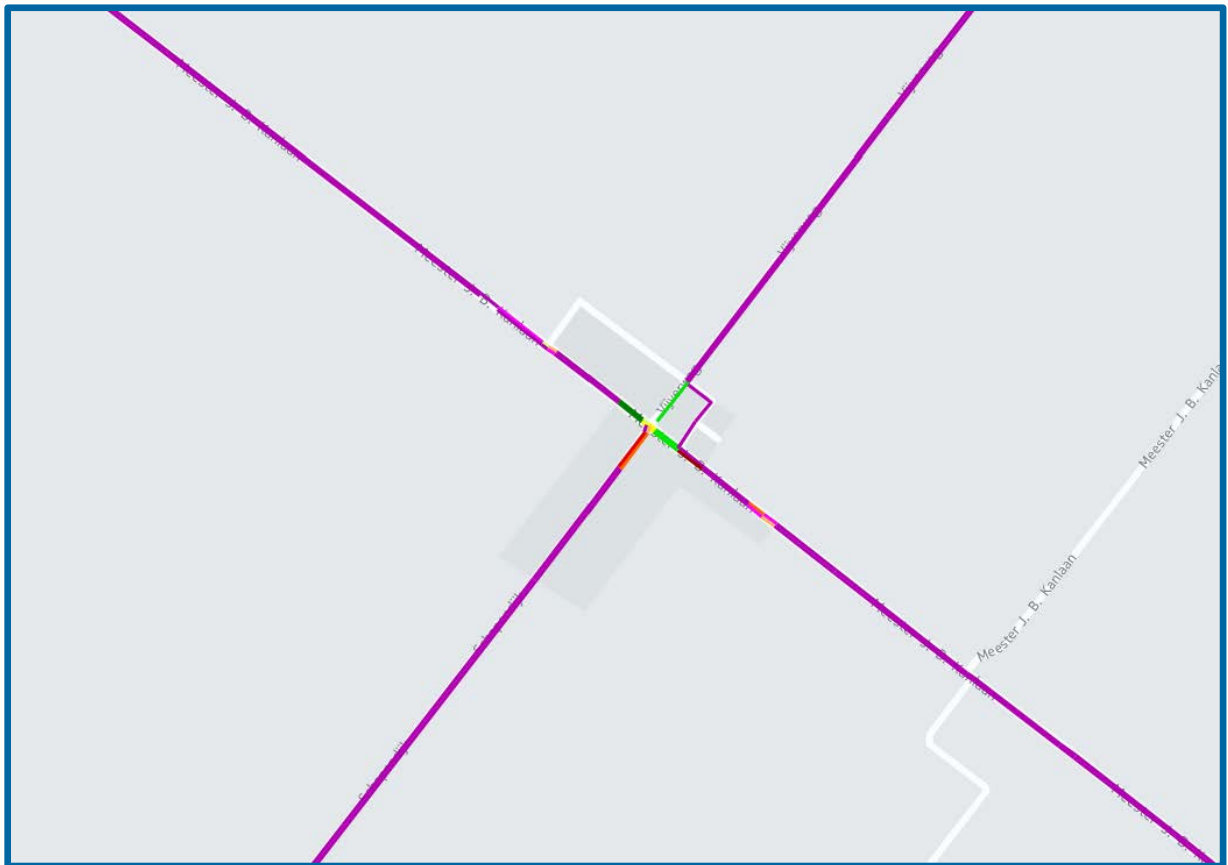
Floating Car Data (FCD) via GPS is een technologie die het verkeer monitort met behulp van het Global Positioning System (GPS). Een voertuig dat met GPS is uitgerust, ook wel een probe genoemd, kan nauwkeurig in tijd en ruimte worden gevolgd. Met satellietpositiebepaling is het mogelijk een veelheid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

IJhorst



In de bovenstaande afbeelding is te zien dat de V85 op de Heerenweg en Poortsteeg fors wordt overschreden. Opvallend is wel dat de snelheid daalt ter hoogte van het kruispunt met de Burgemeester van Wijngaardenstraat. Kennelijk is de snelheidslimiet van 30 km/uur hier geloofwaardiger. Buiten de bebouwde kom ligt de V85 op veel wegen hoger dan 60 km/uur. Op de witte lijnen zijn de intensiteiten laag dat er geen betrouwbare metingen mogelijk zijn.

Punthorst



Ook in Punthorst wordt de snelheidslimiet, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, overschreden. Dit is enerzijds te verklaren door de hoeveelheid doorgaand verkeer. Anderzijds wordt opgemerkt dat in de gebieden binnen de bebouwde kom nauwelijks sprake is van een bebouwde omgeving. In dit soort omgevingen is een snelheidslimiet van 30 km/uur doorgaans minder geloofwaardig.

5. Toekomstige ontwikkelingen

Wonen

In IJhorst worden tot 2030 ongeveer 30 nieuwe woningen gebouwd. Punthorst wordt niet uitgebreid.

Fietspad Mr. JB Kanlaan - Evenboersweg

In 2017 wordt gestart met de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Mr. JB Kanlaan en Evenboersweg. Het fietspad begint bij de komgrens aan de zijde van Nieuwleusen, en eindigt ter hoogte van het kruispunt met de Leidijk / Oosterparallelweg.

Bedrijventerrein Bullingerslag

In 2016 is het nieuwe bedrijventerrein aan de Oosterparallelweg (Bullingerslag) woonrijp gemaakt. Zodra zich hier bedrijven vestigen, zal de verkeerintensiteit op de Mr. JB Kanlaan – Evenboersweg toenemen.

Fietspad Heerenweg

Bij de begrotingsbehandeling in het najaar van 2016 is een motie aangenomen waarin de raad het college vraagt om onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een fietspad langs de Heerenweg (deel tussen bebouwde kom en Hardenberg).

6. Knelpunten en wensen

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

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

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

6.1 Toekomstig gebruik

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

	2015	2030	%
Heerenweg ten westen van Ijhorst	1500	1900	+26%
Heerenweg bebouwde kom Ijhorst	900	1200	+33%
Heerenweg ten oosten van Ijhorst	700	900	-29%
Poortsteeg / Kerkweg	2400	3200	+33%
Burg. Van Wijngaardenstraat (bibeko)	500	500	-
Burg. Van Wijngaardenstraat (bubeko)	500	500	+25%
Mr. JB Kanlaan	2400	3400	-41%
Evenboersweg	3100	4000	+29%
Schapendijk	800	800	-

6.2 Knelpunten

Inrichting Heerenweg (binnen de kom)

In opdracht van de gemeente Staphorst heeft adviesbureau Roelofs in 2016 de knelpunten van de Heerenweg in kaart gebracht. Zij geven aan dat er ten aanzien van de volgende onderdelen geen goede samenhang is tussen vorm en functie:

Komgrens

De komgrens bevindt zich relatief ver buiten het bebouwde deel van Ijhorst. Het gebied tussen de huidige komgrens (westzijde) van Ijhorst en de Poelweg heeft geen kenmerken van bebouwde kom. Zo is er geen bebouwing langs de weg aanwezig en maakt het fietsverkeer gebruik van een vrijliggende voorziening. Op basis van de wegkenmerken is 30km-uur op deze locatie geen geloofwaardig snelheidsregime.

Fietsvoorzieningen

Binnen de bebouwde kom maken fietsers voor een deel gebruik van een vrijliggende voorziening, hoewel dit niet conform de richtlijn Duurzaam Veilig is, is dit niet bezwaarlijk. Ter hoogte van de Bakkerslaan is een plateau aanwezig en worden fietsers naar de rijbaan geleid zonder een voorziening met rugdekking. De voorrang is op dit punt geregeld waarbij de fietsers voorrang moeten verlenen aan verkeer op de Heerenweg. Op de rijbaan tussen de Bakkerslaan en Koedrift zijn fietsvoorzieningen aangebracht in de vorm van fietsstroken.

Voorrang

De aansluitingen op de Heerenweg zijn gelijkwaardig. De inrichting straalt echter geen gelijkwaardigheid uit, en zorgt voor verwarring bij weggebruikers omdat:

- Fietsstroken lopen door over het kruispunt
- Verschillende soorten verharding (klinkers aansluitend op asfalt) zorgen voor een informele voorrangssituatie.

6.3 Wensen

Fietspad Heerenweg

Op 8 november 2016 is in de raadsvergadering van Staphorst een motie aangenomen waarin de raad aan het college vraagt om plannen voor een fietspad langs de Heerenweg uit te werken.

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1 Conclusies

In de voorgaande hoofdstukken zijn de verkeersstructuur, inrichting en het gebruik van de wegen in en rondom Ijhorst en Punthorst in beschouwing genomen. Aan de hand van het geschetste afwegingskader kan beoordeeld worden in hoeverre er sprake is van knelpunten. Op basis van dit afwegingskader is één knelpunt aanwezig: de inrichting van de Heerenweg komt niet overeen met het gewenste gedrag. Met name de voorrangregeling is onduidelijk. Hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan. Daarnaast is door de gemeenteraad de wens uitgesproken om de mogelijkheden te onderzoeken voor een fietspad langs de Heerenweg tussen Ijhorst en Hardenberg.

7.2 Aanbevelingen

Inrichting Heerenweg

Adviesbureau Roelofs heeft in opdracht van de gemeente drie schetsontwerpen opgesteld:

- Inrichting met 30 km/uur kruispuntplateaus
- Inrichting met uitritconstructies
- Inrichting als 50 km/uur weg

In de bijbehorende notitie legt het adviesbureau uit dat het instellen van 30 km/uur en het toepassen van kruispuntplateaus “de oplossing is welke het beste aansluit op het Duurzaam Veilig principe, maar ook de meest verkeersveilige oplossing is”. Ook schrijft Roelofs dat “indien er onvoldoende budget beschikbaar is en de huidige situatie wil handhaven, er wel een aantal punten zijn die verbeterd kunnen (moeten) worden”:

- Fietsstroken ter hoogte van de kruispunten onderbreken om het doorgaande karakter van de Heerenweg te onderbreken;
- Kruispunten voorzien van elementen verharding in afwijkende kleur om gelijkwaardigheid te benadrukken (geen aansluitingen elementen op asfalt om informele voorrangssituatie te onderbreken);
- Kruispunten voorzien van afwijkende kleur waardoor ze beter opvallen.

In overleg met de dorpsraad zal de gemeente een plan uitwerken waarbij de voorrangssituatie duidelijker gemaakt wordt en een betere afstemming gerealiseerd wordt tussen vorm, functie en gebruik.