Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Staphorst

Gefaseerde uitvoering nieuwe aansluiting A28

Datum	18 januari 2021
Kenmerk	008431.210111.N1.02
Eerste versie	11 januari 2021

1 Vraagstelling

Als uitwerking van de Structuurvisie voor 2030 heeft Goudappel Coffeng in 2016 een ontwerp gemaakt voor een nieuwe aansluiting van Staphorst op de A28, ter hoogte van de J.J. Gorterlaan (zie figuur 1.1). Dit voorstel wordt nader beschreven in het rapport 'Ontwerpstudie nieuwe aansluiting A28'.



Figuur 1.1: Ontwerp nieuwe aansluiting A28 ter hoogte van J.J. Gorterlaan

In de gemeenteraad van Staphorst is nu een motie aangenomen om een quick scan uit te voeren naar de mogelijkheid om de voorgenomen verplaatsing van de aansluiting A28 in twee fasen uit te voeren:

- Fase 1: de toe- en afrit naar/van Zwolle verplaatsen naar de nieuwe locatie bij de J.J. Gorterlaan, maar de toe- en afrit naar/van Meppel vooralsnog op de huidige locatie handhaven.
- Fase 2: toe- en afrit naar/van Meppel eveneens verplaatsen naar de nieuwe locatie bij de J.J. Gorterlaan.

In deze notitie worden de resultaten van de quick scan beschreven. De quick scan geeft in de eerste plaats inzicht in de financiële gevolgen van deze fasering (wat kost de eerste fase en wat kost de tweede fase). Naast de kosten brengen we ook de baten in beeld: de verkeerskundige effecten die behaald kunnen worden nadat de eerste fase is gerealiseerd.

2 Kostenraming voor fase 1 en fase 2

De kosten van het verkeerskundig schetsontwerp dat Goudappel Coffeng in 2016 heeft opgesteld, zijn door Tauw geraamd. Daarom hebben we ook nu aan Tauw gevraagd de gesplitste ramingen voor fase 1 en fase 2 te maken. Deze zijn als afzonderlijke bijlagen toegevoegd.

Voor de kostenraming in fases zijn we uitgegaan van de variant voor de nieuwe aansluiting die in 2016 als voorkeursvariant is gekozen (zie ook figuur 1.1). De kostenraming is toentertijd uitgevoerd met prijspeil 2016. Om een goede vergelijking te kunnen maken met de toen gemaakte kostenraming voor de gehele verplaatsing van de aansluiting A28, is nu ook uitgegaan van prijspeil 2016. Bij realisatie van de maatregelen moet uiteraard wel rekening gehouden worden met een prijspeilupdate vanwege de prijsontwikkelingen die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan.

Op basis van de beschikbare data van het CBS (CBS Statline) valt op te maken dat er tussen januari 2016 en oktober 2020 een prijsstijging is geweest voor de grond, weg- en waterbouw van 16,88% (112,2 – 96) / 96 x 100%. Er zijn nog geen cijfers bekend van na oktober 2020 dus dit is het percentage waarmee bij de budgettering rekening gehouden moet worden.

De investeringskosten (exclusief BTW) voor de volledige verplaatsing van de aansluiting A28 zijn in 2016 geraamd op afgerond 22,5 miljoen euro. Daarbij is de opmerking gemaakt dat de onzekerheidsmarge in deze ontwerpfase nog vrij groot is en dat ook op het bestaande wegennet naar verwachting nog aanpassingen nodig zullen zijn op het moment dat de aansluiting op de A28 wordt verplaatst. Daarom is toen aanbevolen rekening gehouden met een totaal benodigd budget van 25 miljoen euro. Deze opmerkingen gelden uiteraard ook voor de nieuwe berekeningen. Voor de vergelijkbaarheid van de ramingen gaan we nu echter uit van de in 2016 uitgevoerde

kostenraming van afgerond 22,5 miljoen euro. In tabel 2 is samengevat wat de kosten worden als de verplaatsing van de aansluiting A28 in twee fasen plaatsvindt.

Verreweg de meeste kosten moeten al in fase 1 gemaakt worden. Want ook als alleen de toe- en afrit richting Zwolle verplaatst worden naar de J.J. Gorterlaan, moet wel een nieuw viaduct over de A28 gemaakt worden en ook moeten de wegen naar de nieuwe aansluiting toe al klaar zijn.

In het plan uit 2016 is ook rekening gehouden met aanpassingen aan de J.J. Gorterlaan en de Dit geldt voor de omlegging van de J.J. Gorterlaan en de Scholenweg richting Rouveen. Voor een belangrijk deel zijn deze echter in 2020 al uitgevoerd (aanleg fietspad). Hier zullen in de toekomst dus minder kosten voor gemaakt hoeven te worden dan nu berekend. De nog te maken kosten (vooral gedeelte Scholenweg), kunnen bovendien eventueel ook nog naar fase 2 doorgeschoven worden, aangezien de verkeersdruk op deze route minder toeneemt als er slechts een halve aansluiting op de A28 bij de J.J. Gorterlaan gemaakt wordt (zie ook hoofdstuk 3). In de volgende tabel zijn de kosten per fase weergegeven voor de situatie waarbij de aanpassing van de route naar Rouveen in fase 1 plaatsvindt én voor de situatie waarbij deze aanpassing pas in fase 2 plaatsvindt. Daarbij geldt dus dat een belangrijk deel van de kosten hiervoor al gemaakt zijn door de realisatie van het fietspad langs de J.J. Gorterlaan in 2020.

	SSK-raming prijspeil 2016	**Aandeel t.o.v. raming 2016**
Volledige kosten nieuwe aansluiting (raming 2016)	€ 22.524.479	100%
Fase 1 inclusief aanpassing route naar Rouveen	€ 20.015.574	88,9%
Fase 2 exclusief aanpassing route naar Rouveen	€ 2.628.056	11,7%
Fase 1 exclusief aanpassing route naar Rouveen	€ 19.075.199	84,7%
Fase 2 inclusief aanpassing route naar Rouveen	€ 3.568.431	15,8%
Totaal fase 1 en 2	€ 22.643.630	100,5%

Tabel 2.1: Overzicht kosten per fase, in vergelijking met raming volledig nieuwe aansluiting A28 (prijspeil 2016)

Bij de kostenramingen is rekening gehouden met de kosten van aanvullende werkzaamheden als gevolg van het splitsen van de werkzaamheden in fase 1 en fase 2. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld het toepassen van tijdelijke maatregelen. Als gevolg hiervan zijn de totale kosten voor fase 1 en fase 2 samen wat hoger dan wanneer alle maatregelen in één keer genomen zouden worden.

Zoals eerder is aangegeven zijn de bedragen in tabel 2.1 gebaseerd op prijspeil 2016. Uitgaande van prijspeil 2021 zijn de kosten ten minste 16,88% hoger. Alleen als gevolg van prijsstijgingen in grond, weg- en waterbouw zijn de in 2016 geraamde totale kosten van 22,5 miljoen euro op dit moment dus 3,8 miljoen euro hoger.

3 Verkeerskundige effecten fase 1

Om ook te kunnen aangeven in hoeverre met de maatregelen in de eerste fase al voldaan kan worden aan de doelstellingen die de gemeente heeft op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid, hebben we de verkeersstructuur die ontstaat na fase 1 doorgerekend met het verkeersmodel Staphorst.

Als vergelijkingsbasis hebben we de variant gebruikt die in 2019 is gemaakt met extra ruimtelijke ontwikkelingen in De Esch en De Slagen. Ten opzichte van de variant die in 2016 is doorgerekend, zijn iets meer nieuwe woningen en arbeidsplaatsen toegevoegd, zodat de verkeersprognose beter aansluit bij de nieuwste inzichten over de ruimtelijke ontwikkeling van Staphorst.

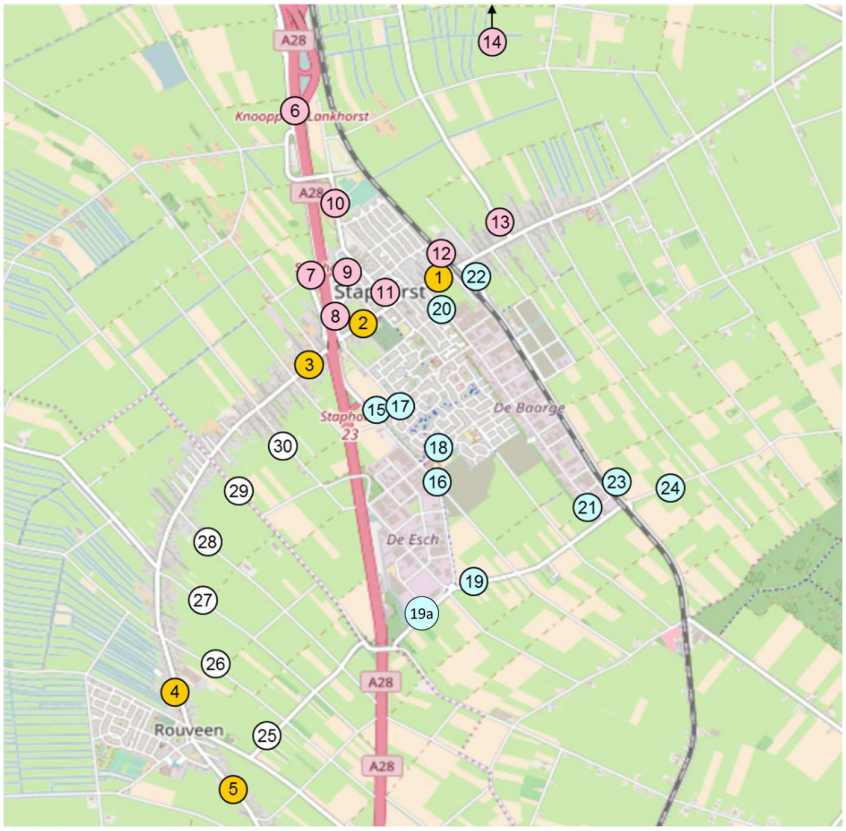
Verkeersintensiteiten

In tabel 3.1 (met bijbehorende figuur 3.1) zijn voor drie situaties in 2030 een aantal berekende verkeersintensiteiten weergegeven: met aansluiting op A28 op de huidige locatie (referentie), situatie na fase 1 (alleen toe- en afrit Zwolle verplaatst) en situatie na fase 2 (aansluiting A28 in zijn geheel verplaatst).

	wegvak	Aansluiting A28 volledig op huidige locatie	Situatie na Fase 1 (alleen op/-afrit Zwolle naar J.J. Gorterlaan)	Situatie na fase 2 (aansluiting A28 volledig naar J.J. Gorterlaan)
Dorpslinten				
1.	Gemeenteweg (oost van Industrieweg)	5.500	4.400	3.700
2.	Gemeenteweg (oost van Burg. v.d. Walstraat)	10.000	7.500	5.300
3.	Oude Rijksweg (west van A28)	8.100	8.100[1]	5.500
4.	Oude Rijksweg (noord van kern Rouveen)	3.400	3.200	2.300
5.	Oude Rijksweg (zuid van kern Rouveen)	1.600	900	800
Staphorst Noord				
6.	Rijksparallelweg (noord van Viaduktweg)	5.000	5.000	10.700
7.	Rijksparallelweg (noord van afrit A28)	600	600	3.200
8.	Burg. Van de Walstraat (nabij Gemeenteweg)	7.000	6.900	1.200
9.	Burg. Van de Walstraat (nabij E. Wubbenlaan)	2.400	2.300	800
10.	Ebbinge Wubbenlaan (noordelijk)	2.200	2.200	4.800
11.	Ebbinge Wubbenlaan (nabij Gemeenteweg)	2.700	2.600	2.900
12.	Parallelweg (nabij Gemeenteweg)	1.000	1.100	1.800
13.	Reggersweg (nabij Gemeenteweg)	1.800	1.800	3.000
14.	Reggersweg t.h.v. brug over A28	2.500	2.500	4.200
Staphorst Zuid				
15.	Achthoevenweg (noord van Hoogeweg)	12.600	9.400	4.600
16.	Achthoevenweg (zuid van J.C. van Andelweg)	7.400	9.200	7.200
17.	Hoogeweg (nabij Achthoevenweg)	3.200	3.000	2.800
18.	J.C. van Andelweg (nabij Achthoevenweg)	3.900	4.400	4.000
19.	J.J. Gorterlaan (oost van Achthoevenweg)	1.900	3.800	4.300
19a.	J.J. Gorterlaan (west van Achthoevenweg)	3.000	10.800	15.000
20.	Industrieweg nabij Gemeenteweg	2.700	2.300	1.600
21.	Industrieweg nabij Gorterlaan	2.400	3.000	3.300
22.	Oosterparallelweg nabij Gemeenteweg	1.600	2.300	2.100
23.	Oosterparallelweg nabij Gorterlaan	1.100	2.000	1.900
24.	J.J. Gorterlaan ten oosten van spoorlijn	1.200	2.000	2.100
Landelijk gebied				
25.	J.J. Gorterlaan west (nabij Scholenweg)	1.800	2.400	3.500
26.	Bisschopsweg (zuidoost van Rouveen)	100	600	900
27.	Conradsweg (zuidoost van Rouveen)	500	200	500
28.	Schoolwijkseweg (zuidoost van Rouveen)	0	100	200
29.	Dekkersweg (tussen A28 en Rouveen)	400	1.300	1.500
30.	Middenwolderweg (tussen A28 en Rouveen)	700	900	900

Tabel 3.1: Vergelijking verkeersintensiteiten (etmaal, 2030)

[1] Dat het verkeer op de Oude Rijksweg ten westen van de A28 niet afneemt, is het gevolg van een sluiproute die in het verkeersmodel ontstaat vanaf de nieuwe aansluiting (bij de J.J. Gorterlaan) via de Dekkersweg naar de Oude Rijksweg. Als aanvullende maatregelen genomen worden om deze route door het landelijk gebied tegen te gaan, zullen de verkeersintensiteiten op de Oude Rijksweg iets lager worden.



Figuur 3.2: Locatie wegvakken in tabel 3.1

Positieve effecten op doorstroming A28 en Stovonde

De 'Staphorster Ovonde', kortweg 'Stovonde' kan het verkeer in de spitsperioden nog maar nauwelijks verwerken. De verwachte toename van verkeer in de toekomst leidt ertoe dat de wachtrijvorming zowel op de Rijksweg als op de Rijksparallelweg in de avondspits zodanig toeneemt, dat terugslag op de A28 kan ontstaan in de avondspits.[2] Dit gebeurt zowel bij de afrit vanaf Zwolle, als de afrit vanaf Meppel. Door de toerit naar Zwolle en de afrit vanaf Zwolle te verplaatsen wordt dit probleem opgelost, óók voor verkeer vanuit de richting Meppel. Want de hoeveelheid verkeer op de Stovonde wordt zoveel kleiner, dat het verkeer vanaf de A28 vanuit Meppel makkelijker de Stovonde op kan rijden. Ook op andere takken zullen de capaciteitsproblemen al in fase 1 een stuk minder zijn[3].

[2] Zie: Verkeerskundige analyse terugslageffect Stovonde richting A28, Resultaten VISSIM-studie, 21 april 2020, kenmerk: 005540.20200303.N1.02

[3] De precieze effecten van fase 1 voor de doorstroming op de Stovonde (op kruispuntniveau) zijn in het kader van deze quick scan niet berekend. In het geval tot uitvoering van fase 1 wordt overgegaan, verdient het aanbeveling dit alsnog te doen.

Rijkswaterstaat staat op het standpunt dat er geen extra aansluitingen op de A28 bij mogen komen, om de kans op verstoringen in de doorstroming op de A28 zo klein mogelijk te houden. Een nieuwe aansluiting bij de J.J. Gorterlaan betekent dan automatisch dat de bestaande aansluiting komt te vervallen. Fase 1 houdt feitelijk in dat de huidige aansluiting Staphorst wordt 'gesplitst' in twee halve aansluitingen. Rijkswaterstaat heeft als wegbeheerder in 2017 aangegeven hier ook geen voorstander van te zijn (zie Zienswijze Rijkswaterstaat in kader). Maar in de huidige situatie liggen de toe- en afrit in zuidelijke richting ook al vrij ver van die in noordelijke richting en de oplossing met twee halve aansluitingen vermindert de kans op filevorming (door terugslag) op de A28 aanzienlijk. Mogelijk kan dit aanleiding zijn om alsnog met Rijkswaterstaat tot overeenstemming te komen om (in eerste instantie) twee halve aansluitingen te realiseren (fase 1).

Zienswijze Rijkswaterstaat

- er mag geen extra aansluiting komen ten opzichte van het huidige aantal aansluitingen, omdat elke extra aansluiting zorgt voor extra verstoring en daarmee mogelijk vertraging op het hoofdwegennet.
- Rijkswaterstaat is ook geen voorstander van twee halve aansluitingen in plaats van één volledige aansluiting om de volgende redenen:
  - Bij twee halve aansluitingen is de oriëntatie voor de weggebruiker moeilijker dan bij één hele aansluiting (verschillende routes vanaf de snelweg naar een bestemming in Staphorst).
  - Fout rijden leidt tot extra kilometers op het onderliggend wegennet.
  - De afrit en toerit per richting komen meer dan 2 km uiteen te liggen. Voor weggebruikers op de hoofdrijbaan komt het toeritverkeer onverwacht.
  - Twee halve aansluitingen zijn duurder in aanleg en onderhoud dan één enkele.

Effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid

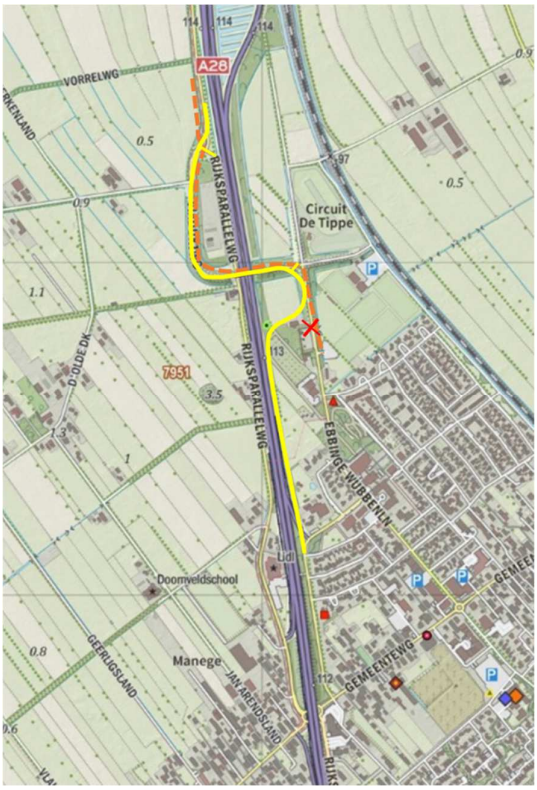
De verplaatsing van de aansluiting A28 had als tweede belangrijke doel om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het dorp structureel te verbeteren, in het bijzonder op de Gemeenteweg en de Oude Rijksweg. Deze effecten worden in fase 1 al gedeeltelijk behaald:

- Op de Gemeenteweg is de afname van verkeer iets meer de helft van de afname die bereikt zou worden na fase 2. Dit betekent dat ook de oversteekbaarheid en het winkel- en verblijfsklimaat in het centrum van Staphorst al beter wordt dan nu, maar nog niet in dezelfde mate als bij volledige verplaatsing van de aansluiting A28.
- Op de Oude Rijksweg in Rouveen wordt in fase 1 alleen op het zuidelijke deel (tussen De Lichtmis en het centrum van Rouveen) een significante afname van verkeer bereikt, voor vermindering van verkeer op het noordelijke deel van de Oude Rijksweg is ook fase 2 nodig.

Geen aanpassingen in Staphorst-Noord nodig

De volledige verplaatsing van de aansluiting Staphorst naar de J.J. Gorterlaan heeft als neveneffect dat verkeer tussen Staphorst en Meppel meer via het onderliggende

wegennet gaat rijden. Dat leidt (zonder aanvullende maatregelen) tot extra verkeer op (onder andere) de Ebbinge Wubbenlaan. Mede omdat Staphorst veel winkelend publiek uit Meppel ontvangt, is het van belang dat de route tussen Meppel en Staphorst voldoende capaciteit heeft en vlot bereden kan worden. Veiligheid en leefbaarheid spelen daarbij ook een belangrijke rol. Daarom is – bij aanleg van een volledige aansluiting bij de J.J. Gorterlaan - als aanvullende maatregel voorgesteld om aan de oostzijde van de A28 een nieuwe route te maken, die als alternatief kan dienen voor het gebruik van de Ebbinge Wubbenlaan (achter de kinderboerderij langs). Ook het viaduct in de Viaductweg zou aangepast moeten worden, zodat hier naast de rijbaan voor autoverkeer een vrijliggende fietspad gemaakt kan worden (zie figuur hiernaast).



Figuur 3.3: voorgestelde aanvullende maatregel bij verplaatsing (volledige) aansluiting A28

Zolang de toe- en afrit richting Meppel nog op de huidige locatie blijven, zijn er geen nadelige effecten in Staphorst Noord en is deze aanvullende maatregel dus nog niet nodig.

Effecten op bereikbaarheid

Zoals hiervoor al is aangegeven, biedt fase 1 al een goede oplossing voor het capaciteitsgebrek op de Stovonde. Door de twee halve aansluitingen zijn zowel vanuit Meppel als vanuit Zwolle relatief korte verbindingen naar Rouveen en naar de bedrijventerreinen van Staphorst. De wegen die vanuit het zuiden naar de bedrijventerreinen gaan (via de J.J. Gorterlaan) zijn daar wel beter ingericht op het verwerken van veel (zwaar) verkeer dan de wegen vanaf de Stovonde. Voor (vracht)verkeer vanuit de richting Meppel is de bereikbaarheid dus iets minder goed dan vanuit de richting Zwolle. Maar door de lagere verkeersintensiteiten in het noordelijke deel van Staphorst is ook voor verkeer vanuit Meppel sprake van een verbetering ten opzichte van de situatie met een volledig aansluiting bij de Stovonde. Ook fase 1 leidt dus al tot een versterking van de regionale en lokale economie.

4 Conclusies

Indien – als eerste fase – vooralsnog alleen de toe- en afrit naar/van Zwolle verplaatst wordt naar een nieuwe locatie bij de J.J. Gorterlaan, heeft dat de volgende effecten:

1. De kosten moeten voor veruit het grootste deel al in fase 1 gemaakt worden (afhankelijk van de keuze om de route naar Rouveen al in fase 1 of pas in fase 2 aan te passen 85 tot 89%). De totale kosten (van fase 1 en 2 samen) zijn bij gefaseerde uitvoering iets hoger dan bij uitvoering in één fase.

2. In fase 1 worden de capaciteitsproblemen bij de Stovonde opgelost, niet alleen voor verkeer van/naar Zwolle, maar óók voor het verkeer van en naar Meppel. Dit leidt ook tot minder kans op files op de A28 (als gevolg van terugslag van wachtrijen voor de Stovonde op de afritten van de A28).

3. De gewenste effecten op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Staphorst (en in het bijzonder langs de historische linten) worden in fase 1 *gedeeltelijk* bereikt: ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een verbetering, maar met een volledige verplaatsing van de aansluiting A28 wordt een groter positief effect bereikt.

4. In fase 1 zijn geen aanvullende maatregelen nodig om verkeersgroei op de Ebbinge Wubbenlaan te voorkomen.

5. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en van Rouveen verbetert ook in fase 1 al door de meer directe ontsluiting vanuit zuidelijke richting.