

1. Molenstraat

Verbeter/aandachtspunten

- Op de Molenstraat zijn verkeersremmende maatregelen nodig. Er wordt te hard gereden, en dat was ook al het geval toen de straat nog een tweerichtingsweg was. Als de snelheid eruit gaat wordt ook de bocht in de Molenstraat minder onoverzichtelijk.

Oplossings/onderzoeksrichtingen

- De Molenstraat zou voor autoverkeer weer een tweerichtingsweg kunnen worden, met uitzondering van het vrachtverkeer of zelfs een knip voor het vrachtverkeer. Er zijn echter ook mensen die zich afvragen in hoeverre deze scheiding tussen het vrachtverkeer en het gewone verkeer is te handhaven. De vraag is of de Molenstraat in principe geschikt is voor tweerichtingsverkeer, met uitzondering van zwaar verkeer als bussen en vrachtauto's en het eventueel opheffen van parkeerhavens.
- Molenstraat in beide richtingen afsluiten voor autoverkeer.
- Er zijn ook respondenten die aangeven tegenstander te zijn van het terugdraaien van het eenrichtingsverkeer, omdat dit elders weer sluiproutes en verkeersdruk creëert (bijv. in de Middenstraat) en omdat het voor de bewoners langs de Molenstraat een enorme verslechtering van het woongenot met zich meebrengt. Terugdraaien van het eenrichtingsverkeer zal ook hinder- en gevaarstoename betekenen voor fietsers. Wellicht is het mogelijk om verkeer ri. Centrum Goor al op de N347 om te leiden.

2. Korte Dijk

Verbeter/aandachtspunten

- De Korte Dijk wordt door respondenten als te druk en te smal ervaren, zeker met het oog op de Heeckerenschool en de fietsende kinderen.
- Het eenrichtingsverkeer in de Molenstraat veroorzaakt gevaarlijke situatie aan het begin van de Korte Dijk, ter hoogte van de aansluiting op de Enterseweg. De eerste bocht is te smal, waardoor twee kleinere personenauto's niet goed kunnen passeren.

Oplossings/onderzoeksrichtingen

- Ontmoediging van sluiptverkeer Korte dijk/Kloosterlaan.

3. Kloosterlaan

Verbeter/aandachtspunten

- Respondenten vinden de Kloosterlaan te smal voor het vele verkeer dat nu in beide richtingen rijdt, als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Molenstraat. De Kloosterlaan is ook een belangrijke fietsroute richting school, sportcomplexen en kinderboerderij.
- In de Borghoekseweg en de Van Hoevellstraat is er een onacceptabele verkeerstoename door de drempels in de Kloosterlaan; men kiest er vaker voor om te rijden. Bij obstructie in Kloosterlaan (busreizen Rode Kruis etc.) is er sprake van veel verkeer in Borghoekseweg met te hoge snelheid.

Oplossings/onderzoeksrichtingen

- Ontmoediging van sluiptverkeer Korte dijk/Kloosterlaan.

4. Posthuisstraat

Verbeter/aandachtspunten

- Respondenten vinden dat er, als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Molenstraat, te veel (licht vracht)verkeer door de Posthuisstraat rijdt. Vooral ochtend en avond is er veel hinder.
- De inefficiëntie van de omweg die men nu moet maken door de Kloosterlaan en/of Posthuisstraat als gevolg van het eenrichtingsverkeer, maakt dat men op die wegen harder en daarmee onveilig gaat rijden.

Oplossings/onderzoeksrichtingen

- Blauwververij / Posthuisstraat / plan Moormann zouden een wooneerfstatus moeten krijgen. De straten zijn volgens sommige respondenten al sinds 1989 als zodanig ingericht.
- Voor de waterbedeeftestraten een geslotenverklaring instellen voor motorvoertuigen, m.u.v. bestemmingsverkeer.

5. Herman Heijermansstraat

Verbeter/aandachtspunten

- Op de H. Heijermansstraat wordt volgens sommige respondenten te hard gereden. Dat komt volgens hen onder meer door de breedte van de weg.

Oplossings/onderzoeksrichtingen

- Tussen Laarstraat en Jurrien Sprakelstraat de situatie op de H. Heijermansstraat uit het verleden herstellen. Twee zijstroken met groene middenberm. Combineren met herinrichtingsplan Tuindorp.
- Met de aanleg van fietsstroken wordt de straat versmald en zal de snelheid omlaag gaan.
- maak een rotonde bij de kruising Laarstraat / H. Heijermansstraat. Deze kruising is gevaarlijk, omdat hij gelijkwaardig is.

6. Laarstraat

Verbeter/aandachtspunten

- De Laarstraat is overbelast; niet alleen door vrachtverkeer. Het vrachtverkeer moet kunnen bevoorraden en daarvoor leent zich de route door de Laarstraat wel het best. Minder personenvervoer zou al een hoop schelen.

Oplossings/onderzoeksrichtingen

- Als door het openstellen van de Molenstraat het personenvervoer in de Laarstraat gehalveerd wordt, de parkeervakken in de Laarstraat worden "uitgediept" en de kruising met de H. Heijermansstraat weer wordt aangepast naar een veilige kruising, bijvoorbeeld met 1 voorrangsweg en 1 voorrang verlenende weg, verbetert de situatie op relatief korte termijn.
- Het opwaarderen van de Van Kollaan kan verlichting betekenen voor de Laarstraat, maar er zijn twijfels of de Van Kollaan wel breder gemaakt kan worden (i.v.m. Jumbo / aankoop grond).

7. Van Kollaan

Verbeter/aandachtspunten

- Extra druk op de Van Kollaan lijkt onverantwoord. De straat is volgens respondenten daarvoor te smal en er staan te veel geparkeerde auto's.

Oplossings/onderzoeksrichtingen

- Een extra ontlasting door de Van Kollaan lijkt sommigen juist wel een goede oplossing. De situatie op de Van Kollaan is nu al onveilig en inefficiënt, dus met een opwaardering van de straat wordt dat hopelijk ook meteen verholpen.

8. Scherpenzeelseweg

Verbeter/aandachtspunten

- De Scherpenzeelseweg is geen voorrangsweg meer. Op deze hoofdader van de Whee zijn veel zijstraten die nu bijna allemaal voorrang hebben, maar het zicht is slecht door het vele groen en de tuinen.

Oplossings/onderzoeksrichtingen

- Snoeien van hagen/groen op de Scherpenzeelseweg en zijstraten.
- Scherpenzeelseweg weer een voorrangsweg maken.
- Scherpenzeelseweg afsluiten voor vrachtverkeer.

9. Paulus Potterstraat / Markeloseweg

Oplossings/onderzoeksrichtingen

- Veel respondenten doen de suggestie om de Paulus Potterstraat aan te sluiten op de Markeloseweg zodat het centrum wordt ontlast. Bijvoorbeeld middels een rotonde.

Overige input

- Doordat er overal in Goor 30km/h geldt zijn alle kruisingen gelijkwaardig. Dat brengt op sommige plekken gevaarlijke situaties met zich mee, zoals bij kruising Laarstraat / H. Heijermansstraat en bij de Jumbo. Een oplossing kan zijn om niet overal 30 km/h te hanteren. In aanvulling daarop: de doorgaande wegen in Goor 50 km/h maken. Doorgaande wegen zijn: Deldensestraat, Iependijk, Irisstraat, Diepenheimseweg, Kerkstraat, Van Kollaan, H. Heijermansstraat, Voorstraat, Molenstraat, Wheeweg, Spechtstraat, Bunschotenstraat.
- Fietsroutes moeten goed worden meegenomen, in relatie tot belangrijke 'trekkers' van fietsverkeer zoals scholen, sportcomplexen en voorzieningen als kinderboerderijen.
- Er zijn afwegingscriteria die volgens sommige respondenten missen. Denk aan stank, veiligheid, stress en het type bewoner of doelgroep (kinderen, ouderen, mensen die slecht ter been zijn).
- Rand/rondweg ten zuiden van Goor (ongeveer) vanaf de Herikerweg naar de Diepenheimseweg over het kanaal (ontlating op de Markeloseweg, Kerkstraat). Ook een noordelijke randweg zal veel problemen kunnen voorkomen. Deze zou vanaf de rotonde Zomerweg via de Warmeloseweg naar de Herikerweg kunnen lopen. Escapes via de Gruttostraat naar de Zomerweg (ontlating op de Molenstraat) en het door trekken van de van Heeckerenweg naar de Deldensestraat (ontlating op de Molenstraat).
- Meer handhaving van zowel de snelheid als parkeergedrag en de richting waarin verkeer rijdt.
- Meer verkeersbelemmerende maatregelen en duidelijker verkeersborden om sluipverkeer te voorkomen.
- Afvaardiging van bewoners uit Laarstraat, waterbedeffectstraten, plan Moorman moeten een plek krijgen in de kerngroep.
- Nog bredere communiceren, niet alleen online, zodat ook mensen zonder / met beperkt toegang tot internet er van weten en het sowieso beter onder de aandacht wordt gebracht.

Reactie tijdens inloopbijeenkomst

Heeft u iets toe te voegen aan de doelstelling/onderzoeksvragen

- Molenstraat: 2-richtingsverkeer, geen vrachtverkeer + snelheidbeperkende maatregelen
- Zet er vaart achter, het duurt te lang
- Communiceer meer
- Onveilig: er zijn teveel gelijkwaardige kruisingen
- Ouderen hebben moeite met oversteken in de huidige situatie: zebra's
- Neem de burger serieus, niet alleen de cijfers

Voor fietsers gevaarlijk geworden door de hoge snelheid (=haast) en lompe gedrag automobilist. Irritatie door Molenstraat. Te veel licht vrachtverkeer door de Posthuisstraat. Busjes, met of zonder aanhanger. Vooral ochtend en avond veel hinder.

- Snelheid Posthuisstraat is hoger dan "geel" (2 / 3 km te hard)
- Meer handhaving

Molenstraat open in 2 richtingen voor personenauto's. 30 km/h al laten ingaan op Deldensestraat i.p.v. Hengeveldsestraat.

- Verkeersbelemmerende maatregelen → sluiptverkeer vermijden
- Verkeersborden/richtingborden
 - o Beperken maar duidelijk
 - o Geen aanpassingen oude borden

Posthuisstraat 2 / 3 km te hard: kennelijk de te verwachten snelheid na maatregelen. Laatste metingen zijn namelijk: gemiddeld 36 km en op de top 43 km te hard.

Voor tweerichtingsverkeer met uitzondering van het vrachtverkeer. Door een 'remmende' maatregel wordt de 'bocht' minder onoverzichtelijk en dreigt er minder gevaar voor het verkeer.

In de bocht van de Molenstraat waar dit alles vooral om te doen is in ieder geval een 'remmende' maatregel! Dit is ook met het instellen van de éénrichting niet gebeurd waardoor de snelheid sowieso niet afgenomen is (30 kmzone). Mocht de maatregel uitgevoerd kunnen worden, dan zou je de Molenstraat mogelijk weer open kunnen stellen.

Wordt het gedrag van de verkeersdeelnemers nu meegenomen? Hard rijden in de omliggende straten? Gemotoriseerde voertuigen die nu tegen de richting in rijden?

- Molenstraat éénrichting voor vrachtwagens
- Woningen slopen op de T-splitsing (doorgang)
- Paulus Potterstraat aansluiten op de Markeloseweg

Vindt u dat er nog andere scenario's moeten worden onderzocht of dat er andere afwegingscriteria moeten worden gehanteerd?

Doortrekken P. Potterstraat naar Markeloseweg. Aansluiting middels rotonde. Dit geeft de volgende voordelen:

- Remming snelheid inkomend verkeer Markeloseweg en ontlasten van verkeer
- Ontlasting Scherpenzeelsweg rondom schoolroutes
- Bus in- en uitrit via rotonde
- Waarom de Whee ontsluiten via maar 1 weg (Scherpenzeelseweg)? P. Potterstraat is reeds zodanig gedimensioneerd.
- Graag opnieuw bekijken van deze situatie (is volledig van de agenda verdwenen).

Toename verkeer in Borghoekseweg en Van Hoevellstraat door de drempels in de Kloosterlaan. Bij obstructie in Kloosterlaan (busreizen Rode Kruis etc.) druk verkeer in Borghoekseweg met te hoge snelheid

17 km te hard op rechte stuk Molenstraat is gevolg van éénrichtingverkeer

Graag ook scenario 4: Molenstraat eenrichting voor alleen vrachtwagens enz. meenemen in de overwegingen.

- Molenstraat 2 richtingen; alleen vrachtverkeer 1 richting
- Paulus Potterstraat uit laten komen op Markeloseweg ontsluiting verkeer van de Whee

Molenstraat dicht voor vrachtverkeer

Hoe moet dit gehandhaafd worden?

't Maakt me niet zoveel uit, wat men gaat doen. Maar kom nu eindelijk eens met een echte goede oplossing! (verkeerscirculatie Goor)

Hoe zal het verkeer wat uit de richting Markelo komt en naar Hengelo gaat worden geleid? Alles via de Van Kollaan? Jumboperikelen?

Scenario:

- Twee-richting personenvervoer +
- Eenrichting vrachtverkeer

Heeft u nog andere suggesties, opmerkingen of ideeën ten behoeve van het onderzoek?

Geen tweerichting Molenstraat, dan worden er elders weer sluiproutes gecreëerd. Middenstraat + Bleekstraat. En bekijk in deze ook het oversteken vanuit de Middenstraat naar de Molenstraat i.v.m. de geparkeerde auto's (rechts). Is nu al gevaarlijk laat staan als dit weer tweerichting wordt! Of van de maak van de Middenstraat eenrichting vanaf de Grotestraat.

Objectief en gedegen kijk op de omliggende straten hoe die de verkeerssituatie gaan ervaren per scenario. Inclusief de mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden.

Maak de Molenstraat weer tweerichtingverkeer. Laat de Van Kollaan zoals ze is en maak een rotonde bij de kruising Laarstraat – H. Heijermansstraat.

Bussen een andere route geven: kunnen elkaar eigenlijk niet passeren in het smallere deel van de Laarstraat.

Welk besluit er ook genomen wordt. Sowieso een 'remmende' maatregel ni de bocht van de Molenstraat. Nu is die bocht ook met 1-richting niet overzichtelijk.

Vrachtauto's die bijvoorbeeld vanaf Delden komen die Goor binnenrijden ter hoogte van de Gondalaan tegenhouden en een rotonde maken dat ze kunnen omdraaien richting de 'Poste'.

Oversteekplaatsen beter aangeven met verlichting. Zeker bij scholen.

Extra druk op de Van Kollaan lijkt onverantwoord. Te smal, te veel geparkeerde auto's.

Laarstraat ter hoogte van kruising Van Kollaan / Hogenkamp: op het plateau worden dagelijks automobilisten die wél 30 km/h rijden, ingehaald door mensen die blijkbaar haast hebben. 30 km wordt niet gehandhaafd.

Kloosterlaan is niet geschikt voor het huidige verkeer!

Heeft u iets toe te voegen aan de doelstelling/onderzoeksvragen	Vindt u dat er nog andere scenario's moeten worden onderzocht of dat er andere afwegingscriteria moeten worden gehanteerd?	Heeft u nog andere suggesties, opmerkingen of ideeën ten behoeve van het onderzoek?
<ul style="list-style-type: none"> • Geen opheffing éénrichtingsverkeer Molenstraat • Scheiding tussen vracht- en overig verkeer is niet te handhaven <p>Discrepancie gemeentelijke monumenten op de Van Kollaan en het opwaarderen verkeerssituatie in het eerste deel van de Van Kollaan: instandhouding monumenten zijn niet gebaad bij meer verkeer.</p>	<p>Politie controleert niet omdat de Molenstraat niet is ingericht als 30 km zone.</p> <p>Van Kollaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geluidsoverlast • Fijnstof <p>Niet over de 'grenzen' heen!</p>	<p>1 ongeval met letsel (fietsend kind aangereden in januari 2016) door auto op kruispunt H. Heijermansstraat / Laarstraat.</p> <p>Scherpenzeel alleen voor Expeditie Huize Scherpenzeel</p>
<p>Waarom geen afvaardiging van de Laarstraat betrokken bij deze verkeersvisie</p>	<p>Molenstraat in 2 richtingen personenvervoer, eventueel vrachtverkeer verbieden!</p>	<p>Jammer dat het uiteindelijke besluit cq advies aan de raad pas zal gaan gebeuren na de Gemeenteraadsverkiezingen 2018, een waarschijnlijk nieuwe raad moet gaan oordelen over een project uit een vorige raadsperiode. Is daar in de adviesbevoegdheid rekening mee gehouden? Planning en te nemen stappen zijn duidelijk echter ontbreekt een concrete datum, of data. Opmerkelijk dat de kerngroep niet wordt aangevuld, incidenteel dan wel structureel of per fase, met andere belanghebbenden die wel of geen hinder ondervinden van de maatregel Molenstraat.</p>
<p>Korte Dijk verkeersarm maken i.v.m. Heeckerenschool</p>	<p>Eén- of tweerichtingsverkeer vrachtwagens eruit, 30 km snelheid handhaven.</p>	<p>De huidige communicatie is mijns inziens te mager. Er wordt weliswaar via de media een stand van zaken aangegeven en er is een inloopavond geweest, waarvoor dank, maar meer is welkom. Alle modellen en rekenmethoden ten spijt, informatie en communicatie verhoogt de aandacht en betrokkenheid van de burger. Graag meer communicatie, periodiek en op detailniveau èn bruikbaar voor de doelgroep.</p>
<p>Kloosterlaan te smal voor zoveel verkeer 2 kanten op. Suggestie t.a.v. Herman Heijermansstraat: tussen Laarstraat en Jurrien Sprakelstraat de situatie uit het verleden herstellen. Twee zijstroken met groene middenberm. Combineren met herinrichtingsplan Tuindorp.</p>	<p>Bij tweerichting Molenstraat geluidsisolatie toepassen. In de verkeersscenario's mis ik het voorstel van de Stadsraad, scenario 6, Waarom? In de afwegingscriteria mis ik de klachten van de omwonenden die de sinds 01 mei 2015 teveel lawaai, teveel verkeer, te hoge snelheid en teveel stank als norm moeten accepteren. Worden de vrachtwagen-bewegingen, klein en groot, ook meegenomen in het onderzoek? De situatie op Plan Moormann, gelet op het feit dat deze wijk steeds als woonwijk is gedefinieerd, vind ik de belasting zoals ontstaan buiten proporties. Helaas is dit in de afgelopen tijd door de gemeente steeds afgedaan als acceptabel op basis van verkeerstellingen en het star hanteren van een te forse norm. Advies: neem de burger serieus.</p>	
<p>Suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontlast centrum ☒ doortrekken Potterstraat • Handhaven • Blauwververij / Posthuisstraat woonerfstatus ☒ is al sinds 1989 als woonerf ingericht. 	<p>Opmerkelijk dat er in de Blauwververij meer harder wordt gereden dan in de Posthuisstraat, vwb de frequentie. Deze vergelijking gaat mank, de Posthuisstraat is een recht stuk weg waar graag het gaspedaal wordt ingetrapt. Bovendien is de vergelijking met de Kloosterlaan niet correct, de Kloosterlaan is [helaas] voorzien van vele drempels en andere verkeershindernissen.</p>	
<p>Als bedrijf zijnde moeten wij op jaarbasis enorm veel omrijden wat extra kosten met zich meebrengt. Tevens is dit nadelig voor milieu: extra uitstoot!</p>	<p>Helaas worden hier geen criteria als geluidsoverlast, stank, veiligheid, stress door frequent verkeer genoemd. Ook "het soort" bewoners speelt kennelijk geen rol, zoals senioren, gezinnen met kinderen, mensen die slecht ter been zijn en dergelijke.</p>	

Heeft u iets toe te voegen aan de doelstelling/onderzoeksvragen

Om de snelheid op de gehele H. Heijermansstraat te drukken aanleg van fietsstroken. De straat is nu veel te breed.

Vrachtwagenknip toepassen. Hiermee het vrachtverkeer weren en daarmee tweerichting weer toepasbaar. Wel duidelijke bewegwijzering maken voor vrachtwagens.

Molenstraat in beide richtingen afsluiten voor autoverkeer.

Fietsroute Bunschotenstraat – Fava (?): route loopt nu niet logisch door, dus je moet over het trottoir.

Is herinrichting van de bocht in de Molenstraat een optie? Verplaatsing van de 2 woningen in de binnenbocht.

Waarom zitten er geen personen uit het waterbedeffect in de kerngroep?

Alle doorgaande wegen in Goor 50km/h. Woonwijken 30 km/h.
Doorgaande wegen: Deldensestraat, Iependijk, Irisstraat, Diepenheimseweg, Kerkstraat, Van Kollaan, H. Heijermansstraat, Voorstraat, Molenstraat (eenrichting voor vrachtverkeer van maken), Wheeweg, Spechtstraat, Bunschotenstraat.

Ik krijg de indruk dat er weinig geluisterd is naar bewoners uit de Laarstraat en de wijk Moorman.

Vindt u dat er nog andere scenario's moeten worden onderzocht of dat er andere afwegingscriteria moeten worden gehanteerd? Heeft u nog andere suggesties, opmerkingen of ideeën ten behoeve van het onderzoek?

De genoemde cijfers over de kruising H. Heijermansstraat/Laarstraat zijn zeker niet correct. Het aantal ongelukken ligt hoger daar een aantal aanrijdingen in onderling overleg zijn geregeld om stijging van de eigen no-claim te voorkomen. Wel opvallend is de stijging van het aantal ongelukken op dezelfde kruising. Niet acceptabel. Ook bijzonder is de verschuiving van de ongelukken naar die straten die direct in de waterbedzone “ liggen.”
Mijn advies: plaats een oproep in de media en vraag iedereen zich te

Heeft u iets toe te voegen aan de doelstelling/onderzoeksvragen

Ten aanzien van de doelstelling. Optimaal wordt gezien als synoniem voor veilig; veilig wordt niet gedefinieerd, betekent echter “vrij van gevaar.”

Daar draait het mijns inziens om. Sinds de invoering van het eenrichtingsverkeer in de Molenstraat, is het fietsen, autorijden en wandelen er, zeker door Goor, met name de waterbedgebieden, niet veiliger [vrij van gevaar] op geworden. Door bovendien 30 km/h in te voeren en diverse straten haar voorrang-identiteit te ontnemen is er een lappendeken van maatregelen uitgestrooid die zonder meer voorbij gaat aan de veiligheid van de Goorse burger. Fietsers nemen daarnaast uit veiligheidsoverwegingen steeds vaker het trottoir, hetgeen toch het veiligheidsdomein van de voetganger dient te zijn?

Advies: geef, onder andere, de H.Heijermansstraat, Grotestraat, Hengevelderstraat en de Scherpenzeelseweg haar voorrangfunctie terug. De gedachte snelheidsreductie van het verkeer wordt niet gehaald, in plaats daarvan raken verkeersdeelnemers meer geïrriteerd, nemen meer risico, geven nauwelijks voorrang om toch op tijd binnen de “gewone” tijd aan te komen. Aanvullend advies: handhaving (ook van over de stoep fietsende fietsers) van de veiligheid.

De opwaardering van Kollaan als probleemoplossing is vooralsnog geen optie. B&W en de Raad weten dit, de onderhandelingen over aankoop van de grond verloopt niet voorspoedig. Voordat deze optie werkelijkheid kan worden zullen vele jaren verstrijken, de goorse burger niet haar veiligheid te gunnen, die wel beloofd wordt, kan mijns inziens niet door de [politieke] beugel. Advies: handel nu en laat de huidige situatie niet bestaan in afwachting van.

Vindt u dat er nog andere scenario's moeten worden onderzocht of dat Heeft u nog andere suggesties, opmerkingen of ideeën ten behoeve van het onderzoek? er andere afwegingscriteria moeten worden gehanteerd?

<p>Reacties via website & e-mail</p> <p>Heeft u iets toe te voegen aan de doelstelling van het verkeersonderzoek?</p>	<p>Heeft u iets toe te voegen aan de onderzoeksvragen en/of vindt u dat er nog een extra vraag moet worden toegevoegd?</p>	<p>Vindt u dat er nog andere scenario's moeten worden onderzocht en waarom?</p>	<p>Als u afwegingscriteria mist, kunt u aangeven welke en waarom?</p>	<p>Heeft u nog andere suggesties, opmerkingen of ideeën ten behoeve van het onderzoek?</p>
--	--	---	---	--

<p>Graag wil ik de Scherpenzeelseweg onder de aandacht brengen. Op deze hoofdader van de Whee heb je vele zij straten die nu bijna allemaal voorrang hebben. Je heb een slecht zicht door het vele groen in de div. tuinen. Mensen nemen voorrang. Alles bij elkaar geen verbetering sind de Scherpenzeelseweg GEEN voorrangs weg meer is.</p> <p>Snelheid meten in de Kloosterlaan heeft niet veel zin, hier liggen zoveel hoge drempels dat je toch niet harder kan dan 10 km / uur. Aantallen auto's en vrachtwagens geeft een beter beeld.</p>	<p>Ik lees nergens wat de exacte aanleiding is geweest om de eenrichting eigenlijk in te voeren en welk onderzoek daar als onderbouwing aan ten grondslag ligt en waar de Goorse bevolking toen inspraak heeft gehad. Toen was het blijkbaar eenvoudig in te voeren. Wat maakt dat het nu zo complex terug te draaien valt? Ik moet mijn auto en mijn benzine namelijk gewoon zelf betalen... dus wat maakt dat deze situatie niet teruggedraaid wordt totdat we weten wat de beste optie is?</p>	<p>Waarom beslissen mensen uit andere plaatsen in de gemeenteraad over wat gebeuren moet met deze weg? Meermaals gebleken is de onverschilligheid bij andere projecten waar deze niet plaats bewoners over hebben geoordeeld. Ver van mijn bed show dus maakt me niet zo veel uit. Als Gorenaar maakt het mij ook niet uit wat de situatie in Hengevelde wordt. Ik zou willen voorstellen dat alleen de Goorse raadsleden hun oordeel mogen geven over een dergelijk onderwerp. Anders wordt het een (vriendjes)politiek oordeel. Als ik jou help, help jij mij dan? Drukken we samen onze mening er door over de rug van de burgers die de situatie moeten ondergaan.</p>	<p>Na het instellen van het eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens in de Molenstraat is het mij al meerdere malen opgevallen dat chauffeurs van deze vrachtwagens, die in Goor en omgeving bekend zijn, dit omzelen door gewoon bij tankstation Graven op de hoek van de Bunschotenstraat rechtsaf te gaan, de bocht in de Laarstraat nemen, dan linksaf de Herman Heijermansstraat op gaan en via de Grotestraat Voorstraat terug naar de Hengevelderstraat. Daar gaan ze rechtsaf. Moeten wij dit als bewoners prettig vinden? Dit is echt overlast, want de bochten in dit beschreven stuk zijn op dit soort lange vrachtwagens echt niet berekend. Het is echter wel als je je verrijdt (?)de makkelijkste en waarschijnlijk kortste manier om Goor uit te komen.</p>
--	---	--	--

<p>nee</p>	<p>in de toelichting van de doelstelling staat het woord efficiënt, maar dat vindt ik onvoldoende terug in de verdere vraagstellingen. Ik merk dit op omdat in de praktijk van elke dag steeds opnieuw blijkt dat de inefficiëntie van de omweg die men nu moet maken door de Kloosterlaan en/of Posthuisstraat, maakt dat men op die wegen harder en daarmee onveiliger gaat rijden. Iedereen probeert zo snel mogelijk door de Kloosterlaan en/of Posthuisstraat heen te komen, maar voor snel er door heen zijn die wegen niet geschikt. Regelmatig sta je er stil omdat je elkaar moeilijk of niet kunt passeren. Bij elke auto die ook maar iets groter is dan een kleine personenwagen, heb je dat al, laat staan als iemand er met een bestelbus o.d. doorheen probeert te wurmen.</p>	<p>Begrijp ik de stukken goed dat er voor een twee-richting-scenario in de Molenstraat alleen wordt gekeken naar een VOLLEDIGE twee-richting, en dus niet naar een beperkte? Als ik dit goed begrijp, dan zou ik een extra scenario verstandig vinden, namelijk een beperkt twee-richting-scenario waarin het verkeer tot 3,5 ton (ik bedoel van personen auto's t/m kleine bestelbussen) in twee-richtingen mag rijden en het zwaardere verkeer (zwaarder dan kleine bestelbussen) alleen in de ene richting zoals die nu ook gereden mag worden. Zonder dit alternatief lijken mij de scenario's niet compleet.</p>	<p>In de afwegingen mis ik weer het gemis aan efficiëntie, en vooral de gevolgen die inefficiëntie met zich mee brengen. Je kunt dan bijvoorbeeld wel veel meer op gereden snelheid gaan controleren, en daarmee zul je te hard rijden wellicht iets terug kunnen dringen, maar voorkomen doe je het in ieder geval niet voor de veilige 100%, en dat zou je wel willen. Het is waarschijnlijk makkelijker te accepteren als je wat rustiger in de Molenstraat zou moeten rijden door dit een 30 km-zone te maken, maar er dan wel er in twee richtingen doorheen kunt.</p>	<p>Het eenrichtingverkeer in de Molenstraat veroorzaakt elke dag gevaarlijke situatie aan het begin van de Korte Dijk, dit tpv de aansluiting op de Enterseweg. Die eerste bocht kun je nog niet eens tegelijkertijd met twee kleinere personenauto's passeren, laat staan tegelijkertijd met allerlei andere grotere voertuigen die er elk uur van de dag doorheen proberen te wurmen. Daarnaast is de Korte Dijk sowieso een veel door fietsers en wandelaars gebruikte, maar veel te smalle route. Denk daarbij niet alleen aan de schoolgaande jeugd overdag, maar vooral ook aan alle fietsers die s'avonds naar de sportaccommodaties gaan. En dan vooral zoals nu in dit jaargetijde, als het s'avonds erg donker is. De nu aanwezige straatlantaarns geven dan onvoldoende licht. De Korte Dijk is überhaupt al zo smal dat zelfs een enkelvoudige auto plus fietser elkaar maar net overdag kunnen passeren, laat staan in het donker. Ongeschiedt als ontlastingsweg, wat mij betreft. Ik zie hier elke dag gevaarlijke situaties, auto's die ingewikkeld achteruit moeten steken om langs elkaar te komen, fietsers die vluchten op de stoep en dan in conflict komen met wandelaars, enzovoort. Ik lees alleen de Kloosterlaan en mis de aanpak van de Korte Dijk. Ongeveer ditzelfde zie ik ook in de Posthuisstraat. Een extra ontlasting door de Van Kollaan lijkt mij een verstandige oplossing. De huidige situatie is daar nu ook vaak onveilig en inefficiënt.</p>
<p>Heeft het éénrichtingverkeer op de Molenstraat per saldo tot een betere verkeerssituatie geleid? Zijn de wegen waar zich de "waterbedeffecten" voordoen, daarvoor (voldoende) geschikt? Wat is definitie van beter? Beter zou zijn of het totneen veiliger situatie heeft geleid. Vwb de waterbedeffecten. Wat zijn criteria?</p>	<p>Wat zijn gevolgen van instellen tweerichtingverkeer Molenstraat mbt doorstroming en veiligheid. En Is Molenstraat geschikt coir tweerichtingsverkeer.</p>	<p>Behoorlijk wat vrachtverkeer dat gebruik maakt van de Molenstraat gaat naar de voormalige KTSB (Stoom). Wellicht is het mogelijk om de Spechthorstweg door te trekken het "Stoomterrein"op, zodat een goede verbinding met dat terrein er is en het de Molenstraat ontlast.</p>	<p>De Molenstraat heeft met name last van het vrachtverkeer. Wellicht is het weer van stal halen van het vrachtautovebod toch nog weer een optie. Hieraan moet dan wel een goede bewegwijzering gekoppeld worden.</p>	

<p>In verband met het eenrichtingsverkeer in de Molenstraat mis ik 1 type waarneming: namelijk de enorm toegenomen drukte in de avondspits op de Korte Dijk en de Kloosterlaan. Ik ervaar deze 'snelle afsnijders' dagelijks, zij hebben haast en willen tijd winnen ten opzichte van de meest voor de hand liggende omleidingsroute</p>	<p>In verband met het eenrichtingsverkeer in de Molenstraat mis ik 1 type waarneming: namelijk de enorm toegenomen drukte in de avondspits op de Korte Dijk en de Kloosterlaan. Ik ervaar deze 'snelle afsnijders' dagelijks, zij hebben haast en willen tijd winnen ten opzichte van de meest voor de hand liggende omleidingsroute</p>	<p>Als ik het probleem op zich beschouw gaat het in de Molenstraat in wezen maar 1 probleem, te weten Vrachtverkeer. Ik vraag mij dus af waarom er geen 'hoogte remmers' kunnen worden aangebracht om het inkomende vracht verkeer te weerhouden de Molenstraat in te rijden van genoemde zijde. (op termijn 'weten' navigatiesystemen van Vrachtverkeer dit ook)</p>	<p>In het bovenstaande heb ik alle argumenten al aangegeven. Bovendien ervaar ik de al jaren slpende discussies als grote ego politiek van verantwoordelijke wethouders/raadsleden en te zwaar meegewogen belangen van enkele bewoners, immers het betreft slechts een luttele 200 meter! Kijk eens over de grenzen! en ervaar hoe andere steden dit soort problematiek aanvielen. Delft is een goed voorbeeld en is echter vele malen groten dan het dorp Goor met stadsrechten. Ik woon zelf in Goor met veel genoeg maar het oplossend vermogen van de wethouders en raad is echt nul-komma-nul. NB; ik woon in een zijstraat van de Kloosterlaan en ervaar elke werkdag 's avonds het hard rijdende verkeer in de Kloosterlaan om de beoogde route zo snel mogelijk af te leggen.</p>	<p>Als hierboven al gesteld. Onderzoek een mijns inziens haalbare variant: Verkeer in stukje Molenstraat weer in twee richtingen toestaan, maar 'hoogte remmers' aanbrengen om het inkomende vracht verkeer te weerhouden de Molenstraat in te rijden van genoemde zijde. (op termijn 'weten' navigatiesystemen van Vrachtverkeer dit ook)</p>
<p>Is de Molenstraat geschikt voor tweerichtingsverkeer? Rekeninghouden met Fietsers (met kinderen), bredere auto's, busjes en aanhangers, te hoge snelheid en bochten die worden afgesneden. Vrachtwagens en bussen etc nog uitgesloten.</p>	<p>Is de Molenstraat geschikt voor tweerichtingsverkeer? Rekeninghouden met Fietsers (met kinderen), bredere auto's, busjes en aanhangers, te hoge snelheid en bochten die worden afgesneden. Vrachtwagens en bussen etc nog uitgesloten.</p>	<p>Tweerichtingsverkeer in de Molenstraat met alleen voor vrachtverkeer éénrichtingsverkeer. Het probleem in de Molenstraat doet zich nl. mi. alleen voor als 2 vrachtwagens elkaar willen passeren; het elkaar passeren van vrachtauto en personenauto is geen probleem. Daarnaast evt. parkeerhavens opheffen.</p>	<p>In de afwegingscriteria en dan met name de omgevingscapaciteit wordt in het geheel geen rekening gehouden met het feit dat aan een weg een school kan liggen. Dit geeft in de praktijk een heel andere kijk op de evt. capaciteit van een weg. Op de hoek Korte Dijk/Kloosterlaan ligt een school en aan de andere kant een zorginstelling waar mensen met beperkingen wonen. Ook dit zal moeten worden meegenomen. Daarnaast is overduidelijk dat de Kloosterlaan zeer veel fietsverkeer met zich meebrengt van/naar de sportcomplexen en de kinderboerderij aan de Lintelerweg. Dit komt mi. volstrekt onvoldoende aan de orde.</p>	<p>De verkeersdrukte in de Kloosterlaan is flink toegenomen nu de Molenstraat eenrichtingsverkeer is. De Kloosterlaan is een weg met veel wegversmallingen, elkaar passeren met auto's is lastig. Ook is er veel fietsverkeer door aanwezigheid van een school en een kinderdagverblijf, vooral kleine kinderen fietsen hier door de straat. Daarnaast is er veel fietsverkeer richting de sporthal en sportvelden. De smalle weg leent zich niet voor veel verkeer en met veel fietsers levert dit soms benarde situaties op. Verkeersveiligheid staat wat ons betreft voorop en deze is verslechterd. Daarnaast merken we dat meer dan voorheen een spiegel van de auto is ingeklapt door een botsing wat leidt tot schade aan onze auto's, ook dit als gevolg van een te krappe doorgangsweg.</p>
<p>Toevoegen hoe de sluiproute Korte Dijk/Kloosterlaan kan worden ontlast.</p>	<p>Twee</p>	<p>Twee</p>	<p>Molenstraat zonder eenrichtingsverkeer. Korte Dijk, Kloosterlaan, Bunschotenstraat en Laarstraat daardoor weer naar oude situatie.Eerst de omgeving van Kollaan etc. aanpakken en daarna opnieuw bekijken of de Molenstraat weer eenrichtingsverkeer moet worden.</p>	<p></p>

Heeft u iets toe te voegen aan de doelstelling van het verkeersonderzoek?	Heeft u iets toe te voegen aan de onderzoeksvragen en/of vindt u dat er nog een extra vraag moet worden toegevoegd?	Vindt u dat er nog andere scenario's moeten worden onderzocht en waarom?	Als u afwegingscriteria mist, kunt u aangeven welke en waarom?	Heeft u nog andere suggesties, opmerkingen of ideeën ten behoeve van het onderzoek?
---	---	--	--	---

Het is echt onaanvaardbaar dat al het verkeer wat anders door de Molenstraat zou rijden nu allemaal door de Kloosterlaan rijdt. Wat eerst een vrij rustige straat was is nu veranderd in een drukke straat waar auto's door heen scheuren. Onze oprit is ooit afgekeurd omdat men de groenstrook voor ons huis niet mocht wijken omdat men meer groen in de wijk wil. In de afwijzing staat ook dat de Kloosterlaan een ontsluitingsweg is voor deze wijk maar daar lijkt het nu niet mee op. Auto's kunnen amper elkaar passeren en hierdoor worden vaak de spiegels van de geparkeerde auto's geraakt. Ook de snelheid waarmee men door de straat rijdt is veels te hard aangezien er aan het eind van de straat een school staat veroorzaakt dit onveilige situaties met het oversteken. Ik denk dat de gehele verkeerssituatie nog eens grondig onder de loep moet worden genomen of de Kloosterlaan wel geschikt is voor al het verkeer door het instellen van het eenrichtingsverkeer in de Molenstraat.

Tweerichtingsverkeer Molenstraat, zonder vrachtverkeer.
Molenstraat met eenrichtingsverkeer; is eigenlijk geen optie
Molenstraat met eenrichtingsverkeer en opwaardering Van Kollaan ter ontlasting van de Laarstraat; Denk u nou echt dat mensen om b.v. op het Gijmink te komen de route via de van Kollaan zouden nemen ?
Molenstraat zonder eenrichtingsverkeer (dus tweerichtings). Eigenlijk de enige optie die voldoet.

Molenstraat zonder eenrichtingsverkeer (dus tweerichtings). Met vrachtverkeer of zonder vrachtverkeer ?

Waarom moet het zoveel geld en ergernis kosten je haalt bet probleem bij de een weg en bij de ander krieeer je het weer een hele woonwijk heeft hier last van

Verbied vrachtverkeer om door goor te rijden alleen bestemmings verkeer
Maak alle kruisingen weer gewoon en wijs voorrangs wegen aan nu weet iemand meer wie voorrang heeft
Zorg anders voor stoplichten
Mogelijkheid voor 2 richtingen verkeer voor vervoermiddelen tot een bepaald gewicht waarbij dus zwaar vrachtverkeer wordt uitgesloten.
Veel personenverkeer krijgt dan toch de mogelijkheid om Molenstraat in 2 richtingen te gebruiken waarbij er m.i. geen gevaarlijke situaties ontstaan aangezien vrachtverkeer wordt uitgesloten. Hiermee wordt veel sluipverkeer voorkomen.

Ja, we zouden meer gebruik moeten maken van de rondweg, en dan met name voor het vrachtverkeer
Is het een mogelijkheid om de functie van de Molenstraat en omliggende straten te veranderen naar fietsstraten waar auto's te gast zijn? Met een smallere weg en duidelijke rode fietspaden signalering zouden automobilisten daadwerkelijk langzamer gaan rijden.

ALLEEN EENRICHTINGSVERKEER VOOR VRACHTVERKEER IN DE MOLENSTRAAT. ER WORDT NU, OMDAT JE ERVAN UIT GAAT DAT JE GEEN TEGENLIGGERS TEGEN KOMT, VEEL HARDER GEREDEN.

doelstelling veilig en efficiënt is prima.

Waarom beperken tot vier vragen? Nulmeting: de vraag waar is de snelheidsbeperking onzinnig, inefficiënt en ergerniswekkend ontbreekt

Na verloop van tijd werd de Molenstraat steeds drukker en ook het soort voertuigen werd aanmerkelijk zwaarder. In de spits werd het steeds lastiger om per auto de oprit van het huis te verlaten. Bij veel verkeer schudde het huis en ook was het na verloop van tijd onmogelijk om fatsoenlijk radio/tv te luisteren. Een paar jaar geleden voor veel geld geluidswerende beglazing in de woonkamer aangeschaft voor meer wooncomfort. Echter aan de verkeersoverlast konden we weinig doen
. kinderen fietsend naar de basisschool was gevaarlijk
. even snel met de auto op pad was onmogelijk, want in de spits konden we amper de oprit af
. veel lawaai overlast en trillingen in huis.
Hoewel we wel degelijk verkeersoverlast hadden, hebben we in het verleden nooit geklaagd bij de gemeente, want "dat hadden we van te voren kunnen weten".

Een paar jaar geleden werd de Molenstraat eenrichtingsweg. Wat een cadeau!!!! Toen pas realiseerden we ons wat een rust dit bracht. Heerlijk. Ja, ook wij moeten nu omrijden, maar dat weegt niet op tegen het wooncomfort. Meestal rijden wij – vanaf de autosnelweg – door tot aan de stoplichten en naderen dan van de "Deldense kant" Goor. Echter als wij eens door de Kloosterlaan of de Laarstraat rijden, dan rijden er eigenlijk zelden auto's voor of achter ons. (ze komen ons wel tegemoet, maar dat heeft niets te maken met het eenrichtingsverkeer van de Molenstraat).

Wij achten de straat momenteel een stuk veiliger, tenzij mensen het eenrichtingsverkeer negeren. Wellicht moet hier vaker en strenger tegen worden opgetreden.
Dat de omliggende straten wat meer verkeer te verwerken krijgen staat buiten kijf. Echter dit is niet in verhouding tot de hoeveelheid verkeer, die er in het verleden door de Molenstraat ging. De hoeveelheid verkeer, die "wij" minder hebben, wordt immers verdeeld over diverse straten.
Dat er in Goor toch lastige verkeerssituaties zijn ontstaan is duidelijk. Echter heeft dat ook niet te maken met de 30 km zone en het daardoor ontstaan van gelijkwaardige kruisingen? (Laarstraat/H.Heijermanstraat en de kruising bij de Jumbo?)

Wij spreken ons uit voor handhaving van het eenrichtingverkeer in de Molenstraat, met extra controle op verkeersovertredingen. Daarbij: ondanks de eenrichtingsmaatregel is de hoeveelheid verkeer gedurende de spits nog steeds aanzienlijk. Het terugdraaien van de maatregel en alleen het weren van vrachtverkeer heeft – volgens ons – weinig effect. Immers, er rijden al veel minder vrachtwagens door de straat.

Voor ons is de oplossing gelegen in de aanpassing van de Kloosterlaan en Bunschotenstraat/Laarstraat. Wellicht is het ook mogelijk om verkeer ri. Centrum Goor al op de N347 om te leiden.