

OVER MORGEN



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Optimalisatie verkeerstructuur Goor

Adviesrapport Kerngroep



Inhoudsopgave.

- 1 Aanleiding en opgave**
- 2 Proces- en onderzoeksanpak**
 - 2.1 Uitgangspunten
 - 2.2 Participatie en communicatie
- 3 Advies: verleggen D.J. Bunschotenstraat**
 - 3.1 Gefaseerde aanpak
 - 3.2 Voorwaarden
- 4 Bijlagen**

Aanleiding en opgave

Het eenrichtingsverkeer op de Molenstraat in het centrum van Goor is een maatregel uit de in 2013 vastgestelde verkeersvisie. Met de maatregel wilde de gemeente Hof van Twente de leefbaarheid en veiligheid op en rond de Molenstraat verbeteren. Deze straat kreeg, ook na invoering van 30km-zone in het centrum toen de verkeersintensiteit daalde van 7.500 naar 5.700 voertuigen per etmaal, onevenredig veel verkeer te verwerken in vergelijking met andere straten. Ook stonden aan de Molenstraat een aantal woningen met een te hoge geluidsbelasting op de gevel, die door invoering van het eenrichtingsverkeer verminderde. Door invoering van het eenrichtingsverkeer daalde het aantal voertuigen per etmaal naar 3.100, verbeterde de leefbaarheid en werd ook voldaan aan de Wet Geluidhinder.

De maatregel werd in 2015 ingevoerd. In 2016 ontstond er echter discussie in de Goorse samenleving: de leefbaarheid in de Molenstraat is er beter op geworden, maar in de omliggende straten leidt de verkeerstoename volgens andere Goorenaren (vertegenwoordigd door de Stadsraad en Goor Collectief) tot overlast.

Een evaluatie van de maatregel gaf het college van B&W echter geen aanleiding om het eenrichtingsverkeer terug te draaien, omdat de positieve effecten van het eenrichtingsverkeer groter waren dan de negatieve volgens die evaluatie. Maar er bleef discussie bestaan met de Stadsraad en Goor Collectief en daarom stelde het college medio 2017 voor om opnieuw een onderzoek uit te laten voeren, ditmaal in nauwe samenwerking met de tegenstanders van het eenrichtingsverkeer. Met als opgave te komen tot een optimale verkeersstructuur in het centrum van Goor, waarbij de verschillende betrokken partijen (Goor Collectief, Stadsraad, inwoners Goor, de gemeente) een gelijkwaardige inbreng hebben.

In deze rapportage is beschreven vanuit welke uitgangspunten het proces is ingestoken, hoe de Goorse samenleving bij het proces is betrokken, welke uitkomsten het verkeersonderzoek laat zien en welk advies voor optimalisatie van de Goorse verkeersstructuur daaruit volgt.

Proces- en onderzoeks aanpak

Stadsraad Goor, Goor Collectief en de Gemeente Hof van Twente (hierna: kerngroep) hebben vorig jaar zomer de handen constructief ineen geslagen. Gezamenlijk zijn de partijen een traject gestart, waarbij is gekeken naar optimalisatiemogelijkheden van de verkeersstructuur van het centrum van Goor, waar de Molenstraat onderdeel van is.

De kerngroep heeft een onafhankelijk procesbegeleider geselecteerd om het proces in goede banen te leiden. Dat is bureau Over Morgen: onder andere gespecialiseerd in ruimtelijke (ook verkeer) besluitvormingsprocessen, participatie en communicatie. Ook heeft de kerngroep het verkeersbureau BVA Verkeersadviezen gekozen om het verkeersonderzoek uit te voeren.

De uitdaging tijdens het onderzoek was het objectiveren van (de beleving van) verkeersoverlast in Goor. Dat leverde veel discussie op in de kerngroep, te meer omdat het in Goor over relatief lage verkeersintensiteiten gaat (rond de 6.000 voertuigen of minder) en straten redelijk gelijkwaardig zijn. Voor dergelijke verkeersintensiteiten bestaan geen algemene of wettelijke normen of maatstaven. Wat men dus acceptabel of onacceptabel vindt, waar de grens wordt getrokken, blijft subjectief. Daarnaast konden over andere criteria moeilijk harde uitspraken gedaan worden, omdat gegevens beperkt voor handen waren of omdat rekenmethodes zich niet goed lenen voor de kleine schaal in Goor.

Een aanpak waarbij de mate van geschiktheid van wegen en straten voor de afwikkeling van verkeer werd vastgesteld aan de hand van weg- en omgevingskenmerken (zoals o.a. wegbreedte, aanwezigheid van fietsvoorzieningen en de afstand waarop woningen van de weg staan) leidde tot veel discussie in de kerngroep. Dit resulteerde binnen de kerngroep in een blijvend verschil van inzicht over welk scenario nu beter is: eenrichtingsverkeer op de Molenstraat (scenario 1 en tevens de huidige situatie) of tweerichtingsverkeer op de Molenstraat (scenario 2). In feite is de keuze tussen scenario 1 en 2 een afweging tussen “minder hinder over meer straten” versus “meer hinder over minder straten”.

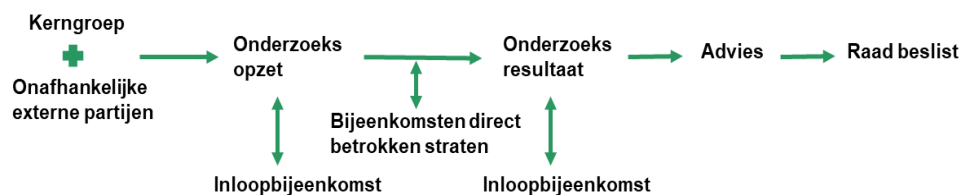
De opgave was om tot een advies te komen waar de gehele kerngroep zich in kon vinden. Daarom is gezocht naar een oplossing die verder gaat dan slechts de afweging tussen wel of geen eenrichtingsverkeer. Dit heeft geresulteerd in scenario 3: verlegging van de D.J. Bunschotenstraat.

Uitgangspunten

Bij de start van het traject heeft de kerngroep een aantal uitgangspunten opgesteld waar het hele proces op is gestoeld. Deze uitgangspunten hebben steeds richting gegeven aan het verloop van het traject:

1. Belanghebbenden worden proactief benaderd en krijgen de gelegenheid om te reflecteren op onderzoeksopzet en resultaat;
2. De gemeenteraad heeft gedegen kennis kunnen nemen van de feiten, onderzoeksresultaten en de mening van stakeholders;
3. De gemeenteraad beslist uiteindelijk over de voorstellen.

Het proces wat op basis van bovenstaande uitgangspunten is doorlopen, is in onderstaande figuur schematisch weergegeven.



Een inhoudelijk uitgangspunt is de vergelijking van verschillende verkeersscenario's. De kerngroep is van augustus 2017 tot en met juli 2018 veelvuldig bij elkaar gekomen om te komen tot het voorliggende advies.

2.2

Participatie en communicatie

Eén van de drie procesuitgangspunten stelt het betrekken van de Goorse samenleving centraal. Participatie heeft dan ook een belangrijke rol gespeeld in het gehele proces. Niet alleen heeft een afvaardiging van Goor Collectief en de Stadsraad samen met de gemeente het opdrachtgeverschap van het verkeersonderzoek gevoerd en werd een afvaardiging van bewoners uit de Molenstraat daar nauw bij betrokken, ook is de Goorse samenleving op verschillende momenten in het proces in staat gesteld om zelf direct input te leveren:

- Op 18 december 2017 is door de kerngroep een inloopavond georganiseerd over de onderzoeks aanpak. Bezoekers hadden de mogelijkheid om hun reflectie op de onderzoeks aanpak te geven. Opvallend is dat de meeste feedback niet zozeer ging over de onderzoeks aanpak, maar meer over inhoudelijke oplossingen. Uit de feedback is de tweedeling tussen voor- en tegenstanders van het eenrichtingsverkeer op de Molenstraat goed waarneembaar. Daarnaast vragen mensen om nog beter te worden betrokken bij het onderzoek. Een uitgebreidere samenvatting en de letterlijke opbrengst is opgenomen in de bijlage.
- Er is een projectwebsite in het leven geroepen (www.verkeersvisiegoor.nl), waar mensen de procesvoortgang in de gaten konden houden en waar input kon worden gegeven op de onderzoeks aanpak als men niet bij de inloopavond aanwezig kon zijn.
- De direct betrokken straten (straten die het meest effect ondervinden van de maatregelen) zijn, mede naar aanleiding van de wens om beter betrokken te worden bij het onderzoek, 12 april 2018 bijgepraat over de oplossingsrichting die de kerngroep voor ogen had. De feedback die zij gaven was tweeledig:
 1. De aanwezigen afkomstig uit de waterbedeffectstraten en de Laarstraat kon zich vinden in de oplossingsrichting, maar was minder blij met de weg er naar toe. Men heeft geen vertrouwen in snelle realisatie de oplossingsrichting (scenario 3, verlegging Bunschotenstraat), waardoor Goor te lang met de huidige situatie zou moeten dealen. Liever zou men zien dat de Molenstraat vooruitlopend op uitvoering van scenario 3 al tweerichtingsverkeer zou worden.
 2. Een deel van de aanwezigen afkomstig uit de Molenstraat is bang dat de verkeersintensiteiten op de Molenstraat in scenario 3 in praktijk hoger zijn dan wat het verkeersmodel nu uitwijst en de problemen op de Molenstraat weer net zo als voor de maatregel zullen zijn.

- Op 18 juni 2018 is het voorlopige advies tijdens een inloopbijeenkomst aan heel Goor voorgelegd. In aanvulling op eerder verkregen feedback, is de suggestie gedaan dat de gemeente de twee woningen die te koop staan in de Molenstraat koopt en sloopt, zodat de krappe bocht daar verruimd kan worden en tweerichtingsverkeer beter mogelijk wordt. Een dergelijke ingreep is echter geen oplossing voor toename van het verkeer op de Molenstraat. Integendeel; als verkeer makkelijker door de Molenstraat heen kan omdat de bocht ruimer wordt, zal er juist meer verkeer doorheen gaan rijden en zullen de problemen t.o.v. voorheen dus nog toenemen.

In het traject is de kerngroep tot een advies gekomen over de optimalisatie van de Goorse verkeersstructuur. Het advies is tot stand gekomen mede dankzij de inbreng van de Goorse samenleving tijdens verschillende momenten in het proces.

Advies: verleggen D.J. Bunschotenstraat

Het advies van de kerngroep bestaat uit verschillende componenten. Uit het verkeersonderzoek (zie bijlagen) is gebleken dat de verkeersstructuur op meerdere facetten moet verbeteren om de situatie substantieel beter te maken. Dat is ook één van de redenen waarom enkel een vergelijking tussen het een- en het tweerichtingsverkeer geen recht doet aan de opgave van de kerngroep: namelijk het optimaliseren van de verkeersstructuur in Goor.

De kerngroep adviseert:

- Een herkenbare hoofdwegenstructuur om het centrum

In Goor is geen sprake van een logische routing of duidelijk herkenbare hoofdwegenstructuur. Dat komt doordat de weginrichting en het aangezicht van de verschillende straten niet logisch op elkaar aansluit en er geen duidelijk herkenbare centrumroute of -ring is. Verkeer zoekt op die manier haar weg tussen de wirwar van straten en wordt niet als vanzelf over de meest logische wegen geleid; dit draagt bij aan het ontstaan van sluiproutes. De kerngroep beveelt aan om de hoofdwegenstructuur herkenbaar te maken door onder meer eenduidige (geluidsreducerende)bestrating en het consequent toepassen van fietsvoorzieningen als de mogelijkheid zich voordoet. Onder de hoofdwegenstructuur worden onder meer de volgende wegen verstaan: de Molenstraat, D.J. Bunschotenstraat, Laarstraat, Grotestaat, Voorstraat en H. Heijermansstraat. Op het moment dat voor deze wegen een aanleiding voor reconstructie bestaat, zal per weg nagegaan moeten worden welke inrichtingsvorm het meest passend is.

Indien alle hoofdwegen consequent worden voorzien van fietsvoorzieningen verbetert dat de herkenbaarheid. Referentie hiervoor is de inrichting van de Scherpenzeelseweg in Goor (zie foto hiernaast)



- Gedragsmaatregelen om snelheid omlaag te brengen

Op een aantal straten in Goor wordt te hard gereden en zijn er nog voldoende mogelijkheden om gedragsmaatregelen toe te passen. Op de Molenstraat, Laarstraat en Herman Heijermansstraat zijn gedragsmaatregelen nodig. Ook in de Posthuisstraat en Blauwververij wordt volgens buurtbewoners te hard gereden sinds het eenrichtingsverkeer op de Molenstraat. In de snelheidsmetingen is dit niet goed terug te zien (zie bijlage 1, paragraaf 1.5), maar ook in deze straten kunnen in overleg met de buurt gedragsmaatregelen worden genomen, zoals drempels en wegversmallers. Dit wordt aanbevolen, omdat bij scenario 3 het extra verkeer als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Molenstraat in deze straten wel vermindert maar niet op hetzelfde niveau komt als vóór invoering van het eenrichtingsverkeer. De kerngroep vindt deze optredende verkeersintensiteit indien scenario 3 wordt uitgevoerd – zeker als nog wat gedragsmaatregelen worden getroffen – echter wel acceptabel.

- Herinrichting kruispunt Laarstraat / Herman Heijermansstraat
Er zijn veel klachten over de verkeerssituatie op dit kruispunt, waar verkeer van rechts voorrang heeft. “Rechts gaat voor” past in een 30 km-zone, waar het regelen van de voorrang niet is toegestaan, maar leidt gezien de reacties ook tot subjectieve onveiligheid. Voor het verbeteren van de situatie moet in de eerste plaats worden gekeken naar voorlichting en educatie, omdat het hier met name gaat om gedrag. Daarnaast kan het kruispunt worden gereconstrueerd, waarbij een meer symmetrische en overzichtelijker situatie ontstaat. Er is nader onderzoek nodig om de precieze maatregelen te bepalen.
- Verlegging D.J. Bunschotenstraat i.c.m. deels tweerichtingsverkeer Molenstraat
Verlegging van de D.J. Bunschotenstraat is al als maatregel genoemd in de verkeersvisie van Goor (vastgesteld in 2013) om te komen tot een meer logische verkeerstructuur en om het noordelijk deel van de Molenstraat te ontlasten. Bij scenario 3 wordt deze maatregel gecombineerd met het deels herinvoeren van tweerichtingsverkeer op de Molenstraat (alleen ten zuiden van D.J. Bunschotenstraat).



Tracé nieuw stuk D.J. Bunschotenstraat is indicatief

Bij het eerste deel van de Molenstraat (tussen de “oude” Bunschotenstraat en de Wheeweg) wordt een knip gelegd voor het autoverkeer. Het zuidelijke deel van de Molenstraat (na de 2^e kruising op onderstaande figuur) wordt weer tweerichtingsverkeer. De Molenstraat is bij scenario 3 dus vanuit beide richtingen toegankelijk, maar door de slinger in de weg en verkeersremmende maatregelen is deze route niet per se de meest aantrekkelijke route. Een deel van het verkeer zal de route via de D.J. Buschotenstraat naar de Laarstraat blijven kiezen. Hierdoor verdubbelt het verkeer op de Molenstraat niet t.o.v. de huidige situatie, maar neemt het met ongeveer de helft toe (zie bijlage 1, paragraaf 1.1 voor de cijfers).



Tracé nieuw stuk D.J. Bunschotenstraat is indicatief

- Zwaar vrachtverkeer verbieden in Molenstraat (beide richtingen)
Om de Molenstraat voldoende te ontlasten, wordt het zware vrachtverkeer (meer dan 3500 kg) in beide richtingen geweerd uit de Molenstraat. De hoofdroute via de D.J. Bunschotenstraat en de Laarstraat is voor vrachtverkeer sowieso aantrekkelijker, omdat de doorgaande route door de Molenstraat bij scenario 3 niet optimaal is voor vrachtverkeer vanwege de scherpe bochten. Het is nog wenselijker als vrachtverkeer al op de provinciale wegen N346-N346 om het centrum van Goor heen wordt geleid. In overleg met de provincie zal besproken moeten worden dat de bewegwijzering voor het vrachtverkeer al op de N-wegen wordt aangepast.

3.1

Gefaseerde aanpak

Met sommige componenten van het advies van de kerngroep kan vrij snel worden gestart, terwijl andere componenten meer voorbereiding vergen voor deze daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. De kerngroep adviseert dan ook een gefaseerde uitvoering, waarbij snel gestart wordt met de componenten die relatief makkelijk kunnen worden uitgevoerd:

1. Start in overleg met de bewoners met de gedragsmaatregelen in de Molenstraat, Laarstraat, Herman Heijermansstraat, Posthuisstraat en Blauwververij, zodat de snelheid in deze straten omlaag gaat en het minder aantrekkelijk wordt voor sluijverkeer.
2. Start daar waar de kans zich voordoet (bijvoorbeeld bij vervanging riolering) met herinrichting en beter herkenbaar maken van de hoofdstructuur. Daarbij waar mogelijk geluidabsorberende verharding gebruiken.
3. Verlegging D.J. Bunschotenstraat (start uitvoering januari 2020).
4. Na aanleg van de verlegde D.J. Bunschotenstraat: knip eerste deel Molenstraat, herinvoering tweerichtingsverkeer op het tweede deel van de Molenstraat en invoeren snelheidsremmende maatregelen, ook op de aftakking Bunschotenstraat

naar de Molenstraat. Daarnaast invoering inrijverbod voor zwaar vrachtverkeer in beide richtingen Molenstraat en aftakking Bunschotenstraat naar de Molenstraat.

Er is een aantal redenen voor bovenstaande gefaseerde aanpak:

- Als wordt gestart met herinvoering van het tweerichtingsverkeer op de Molenstraat, dan is de situatie weer vergelijkbaar met de uitgangssituatie in 2014 (30km-zone centrum en tweerichtingsverkeer in de Molenstraat). Invoering van het eenrichtingsverkeer is destijds met reden gedaan. Terugkeren naar die situatie is niet wenselijk voor de leefbaarheid op de Molenstraat, ook al is deze situatie tijdelijk. De overlast die wordt ervaren in de waterbedeffectstraten zijn naar oordeel van extern verkeersbureau BVA Verkeersadviezen minder erg.
- De overlast die wordt ervaren in de waterbedeffectstraten (met name Plan Moormann) en de Laarstraat door het te hard rijden is te verminderen door gedragsmaatregelen te treffen. Door realisatie van scenario 3 neemt de verkeersintensiteit in deze straten weliswaar af, maar er zal nog steeds meer verkeer door deze straten rijden dan voor de invoering van het eenrichtingsverkeer op de Molenstraat. Het is niet met zekerheid te zeggen dat de afname van de intensiteit ook leidt tot afname van de snelheid. Daarom moet in overleg met de buurt worden bepaald of, en zo ja welke gedragsmaatregelen wenselijk zijn.
- Verkeer is nu gewend dat de doorgaande route via de Bunschotenstraat en Laarstraat loopt. Deze route blijft ook in scenario 3 onderdeel van de hoofdroute.

3.2

Voorwaarden

Uit de gesprekken met bewoners over scenario 3 kwamen twee wensen steeds terug:

- Dat realisatie van scenario 3 niet te lang op zich laat wachten;
- En dat het verkeer in de Molenstraat niet meer toeneemt dan de modelberekeningen nu laten zien.

Om tegemoet te komen aan deze wensen, is de kerngroep een aantal voorwaarden overeengekomen:

- Er wordt zo snel mogelijk gestart met uitvoering van de gedragsmaatregelen.
- Verlegging van de D.J. Bunschotenstraat moet zo snel mogelijk starten.
- De voortgang van de voorbereidende werkzaamheden van scenario 3 wordt op twee momenten gecommuniceerd met raad, kerngroepleden en de Goorse samenleving: eind 2018 en halverwege 2019. Indien verlegging van de D.J. Bunschotenstraat te lang op zich laat wachten, wordt gekeken op welke wijze op dat moment het eindresultaat gerealiseerd kan worden. Dit om te voorkomen dat de procedures een te lange tijdsspanne innemen om scenario 3 te bewerkstelligen.
- Het resultaat van scenario 3 wordt structureel gemonitord (intensiteiten op alle straten in Goor, snelheid, vrachtverkeer Molenstraat) zodat kan worden ingegrepen als de verkeersintensiteiten onacceptabel toenemen. Voor de monitoring worden in ieder geval de volgende uitgangspunten gehanteerd:
 - a. In praktijk moeten de verkeersintensiteiten zo goed mogelijk overeenkomen met de verkeersintensiteiten die het regionaal verkeersmodel laat zien (zie bijlage 1, paragraaf 1.1), waarbij wel rekening gehouden dient te worden met natuurlijke toe- of afname van verkeer (indexering). De straten die met name goed gemonitord moeten worden zijn de Molenstraat, de Laarstraat en de waterbedeffectstraten (Plan Moormann, Korte Dijk, Kloosterlaan).
 - b. Als de praktijk 15% afwijkt van de modelcijfers, kan dat aanleiding zijn om aanvullende maatregelen te nemen (i.o.m. bewoners en maatwerk).
 - c. In praktijk mag de geluidsbelasting op de gevels van de woningen niet de grenswaarde van de wet geluidhinder overschrijden.

Bijlagen

1. Resultaten verkeersonderzoek
2. Informatieposters inloopavond onderzoeksaanpak
3. Samenvatting opbrengst participatie onderzoeksaanpak
4. Presentatie oplossingsrichting direct betrokken straten
5. Informatieposters inloopavond oplossingsrichting
6. Opbrengst participatie oplossingsrichting

Deze bijlagen zijn ook te downloaden op <https://verkeersvisiegor.nl/downloads/>.