

Opdrachtgever	Gemeente Hof van Twente
Onderwerp	Verkeerskundige reactie op Zienswijzen Goor, herziening Op Stoom Steltloperstraat
Datum	19 juli 2023
Kenmerk	015533.20230713.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/5

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Hof van Twente heeft het ontwerp bestemmingsplan 'Goor, herziening op Stoom Steltloperstraat' afgelopen periode ter inzage gehad¹. Het plangebied ligt aan de Steltloperstraat en Watersnipstraat en aan De Hogenkamp. Het voornemen bestaat om ter plaatse maximaal 80 woningen te realiseren, waarvan 14 vrijstaande woningen, 4 twee-onder-één-kapwoningen, 9 rijwoningen, 43 appartementen en 10 beneden-bovenwoningen. De ontsluiting van de nieuwe woningen vindt plaats via de Steltloperstraat en vervolgens De Hogenkamp.

De gemeente Hof van Twente heeft een aantal zienswijzen ontvangen die ingaan op de situatie rondom verkeer en parkeren. De gemeente Hof van Twente heeft Goudappel BV gevraagd een deskundigenanalyse op te stellen waarin op de verkeerskundige aspecten van de zienswijzen wordt ingegaan. Voorliggende notitie beschrijft hiervan de resultaten.

1.2 Opbouw notitie

De zienswijzen gaan in op twee hoofdonderdelen:

- Gebruik van kengetallen met betrekking tot parkeerbehoefte en parkeeroverlast;
- Gevolgen verkeersgeneratie/toename verkeersdruk voor verkeersveiligheid.

¹ <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/view?planidn=NL.IMRO.1735.GOXOpStoomSteltlop-OP10>

2. Analyse

2.1 Gebruik kengetallen en parkeeroverlast

In de zienswijzen wordt gesproken dat de gemeente Hof van Twente verschillende versies van kengetallen met betrekking tot parkeerbehoefte en verkeersgeneratie heeft gebruikt:

- Gebruik maken van de parkeernormen van de gemeente Hof van Twente (2016, gebaseerd op CROW-kencijfers uit 2012);
- Gerefereerd aan de nieuwste CROW-publicatie: Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)'.

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van het worst-case scenario (allemaal koopwoningen) en wordt een parkeerbehoefte van 147 parkeerplaatsen berekend. De parkeerkencijfers zijn in beide publicaties gelijk aan elkaar en leidt tot eenzelfde hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen. Uitgegaan wordt van een gemiddeld parkeerkencijfer binnen de bandbreedte. Dit is gebruikelijk bij een 'standaard ontwikkeling'. De berekende 147 parkeerplaatsen zijn op het eigen terrein van de ontwikkeling op te vangen.

Hiermee voldoet de ontwikkeling aan de geldende parkeernormen en regelgeving van de gemeente Hof van Twente met betrekking tot de realisatie van het aantal parkeerplaatsen. Dit leidt niet tot extra overlast in de aangrenzende woonwijk van het plangebied. Eventueel ervaren bestaande parkeeroverlast in de aangrenzende woonwijk is niet relevant in relatie tot de planontwikkeling.

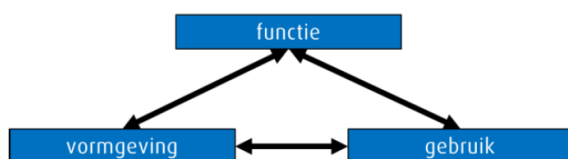
2.2 Toename verkeersintensiteit Steltloperstraat en Hogenkamp

Verkeersveiligheid op wegvakniveau wordt beoordeeld aan de hand van de principes beschreven in Duurzaam Veilig². Binnen Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen de functie van de weg, de vormgeving en het gebruik (zie ook figuur 2.1). In Duurzaam Veilig zijn landelijk een drietal wegcategorieën gedefinieerd:

- Stroomwegen: enkel buiten de bebouwde kom gemaakt om het verkeer te laten stromen, bijvoorbeeld autosnelwegen.
- Gebiedsontsluitingsweg: Deze wegen kunnen gelegen zijn binnen en buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 50 km/uur en zijn de wegen bedoeld ter ontsluiting van gebieden en uitwisseling tussen wegvakken.

² Duurzaam Veilig is een landelijk principe waarin gestreefd wordt naar een monotone weginrichting die voor alle weggebruikers als zodanig herkenbaar is.

- Erftoegangswegen: Zijn ook gelegen binnen en buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 60 km/uur en zijn de wegvakken veelal gelegen in landelijk gebied. Binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 30 km/uur en is het totale leefklimaat belangrijk.



Figuur 2.1: Evenwicht functionele eisen voor een Duurzaam Veilig wegvak

2.2.1 Functie van de weg

De beoogde woningbouwontwikkeling en bijbehorende ontsluiting heeft een directe invloed op de wegen Steltloperstraat en De Hogenkamp. Op deze wegen neemt de verkeersintensiteit toe. De functie van een weg wordt bepaald door de gemeente en is bijvoorbeeld afhankelijk van de positie van de weg in het netwerk. Zowel de Steltloperstraat als de Hogenkamp hebben een maximum snelheid van 30 km/uur en zijn gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

2.2.2 Vormgeving

Zowel de Steltloperstraat als De Hogenkamp bestaat grotendeels uit een rijbaan voor gemengd verkeer met een open verharding (klinkers). De breedte van de rijbaan bedraagt op beide wegvakken 5,00 meter. Aan de Steltloperstraat zijn aan één zijde parkeerstroken aanwezig bestaande uit langspaarkeerplaatsen. Daarnaast ligt een trottoir. Aan De Hogenkamp zijn geen parkeerstroken. Ook hier ligt een trottoir van circa 2,00 meter breed. Conform Duurzaam Veilig wordt het fietsverkeer gemengd op de rijbaan met het autoverkeer afgewikkeld.

2.2.3 Gebruik – Wegenscan

Met behulp van de Wegenscan³, gebaseerd op de principes uit de landelijke visie Duurzaam Veilig, wordt een uitspraak gedaan over de wenselijke verkeersintensiteit gebaseerd op de huidige vormgeving van het betreffende wegvak. Naast het evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik van een weg spelen hierbij de omgevingskenmerken een

³ De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel waarmee op basis van wegkenmerken de maximaal wenselijke verkeersintensiteit kan worden bepaald. Wegkenmerken zijn o.a. wegbreedte, aanwezigheid fiets- en voetgangersvoorzieningen, afstand tot de bebouwing en vormgeving parkeervoorzieningen.

belangrijke rol. Een overschrijding van de wenselijke verkeersintensiteit leidt niet per definitie tot een verkeersonveilige situatie, maar mogelijk tot hinder bij gebruikers. Dat maakt de wenselijke verkeersintensiteit geen harde bovengrens, maar een indicatieve waarde.

In de huidige situatie bedraagt op de Hogenkamp het aantal motorvoertuigen op basis van verkeerstellingen circa 710 motorvoertuigen (mvt) per werkdagemaal⁴. Op de Steltloperstraat blijkt het aantal motorvoertuigen fors lager, circa 420 motorvoertuigen per werkdagemaal. Door de ontwikkeling van 80 woningen leidt dit tot een extra verkeersintensiteit tussen de circa 400 tot 770 motorvoertuigen per werkdagemaal:

- Sociale huur: 80 woningen x 4,5⁵ (maximale verkeersgeneratie) x 1,11 (omrekenen van weekdag naar werkdag) = ca. 400 voertuigbewegingen
- Koop: 80 woningen x 8,6 (maximale verkeersgeneratie) x 1,11 (omrekenen van weekdag naar werkdag) = ca. 770 voertuigbewegingen

Dit leidt tot een toename ten opzichte van de huidige situatie, circa een verdubbeling in het aantal verkeersbewegingen:

- Steltloperstraat: 420 (huidig) + 400 (sociale huur) / 770 (koop) = 820 – 1.190 motorvoertuigen per werkdag.
- De Hogenkamp: 710 (huidig) + 400 (sociale huur) / 770 (koop) = 1.110 – 1.480 motorvoertuigen per werkdag.

Rekening houdend met de maximale toename betekent dit circa 1.480 motorvoertuigen die over De Hogenkamp gaan rijden. De verkeersintensiteit op de Steltloperstraat bedraagt maximaal circa 1.190 motorvoertuigen per werkdag. Op basis van de Wegenscan blijken deze aantallen goed te passen binnen Duurzaam Veilig voor zowel de Steltloperstraat als De Hogenkamp.

Van (verkeerskundige) knelpunten is ook na de herontwikkeling geen sprake. De toekomstige verkeersintensiteit is, ook in de maximale situatie, passend bij de huidige vormgeving, waarbinnen ook fietsers op de rijbaan (conform de uitgangspunten binnen Duurzaam Veilig) veilig afgewikkeld worden. Voorwaarde is wel dat geen parkeren op straat plaatsvindt, maar in (langs)parkeervakken zoals in de huidige situatie.

⁴ Bron: opgave gemeente Hof van Twente; zie ook bijlage 2.

⁵ Bron: Toekomstbestendig parkeren (CROW publicatie 381, december 2018).

2.2.4 Overige conclusies verkeersveiligheid

De verkeerstoename blijft ook in het scenario met de maximaal gehanteerde kencijfers binnen de normen voor Duurzaam Veilig. Dit betekent dat geen noodzaak bestaat om een extra ontsluitingsweg te realiseren. Bovendien is dit ongewenst in een autoluwe woonwijk, omdat door een nieuwe ontsluitingsweg het risico op doorgaand verkeer toeneemt.

In de zienswijzen wordt gesproken over overige gevaarlijke kruispunten in Goor, zoals bij kruispunten tussen Laarstraat/Van Kollaan/Herman Heijermansstraat. De verwachte verkeerstoename voor de beoogde 80 woningen heeft echter geen direct noemenswaardig effect op deze kruispunten, omdat de verkeersgeneratie opgaat in de bestaande verkeersintensiteit. Deze mogelijk onveilige verkeerssituaties/kruispunten staan los van de woningbouwontwikkeling.

3. Conclusie

Gemeente Hof van Twente heeft het ontwerp bestemmingsplan 'Goor, herziening op Stoom Steltloperstraat' afgelopen periode ter inzage gehad en hier een aantal zienswijzen op ontvangen die ingingen op parkeren, verkeersdruk en verkeersveiligheid. De belangrijkste conclusies op een rij:

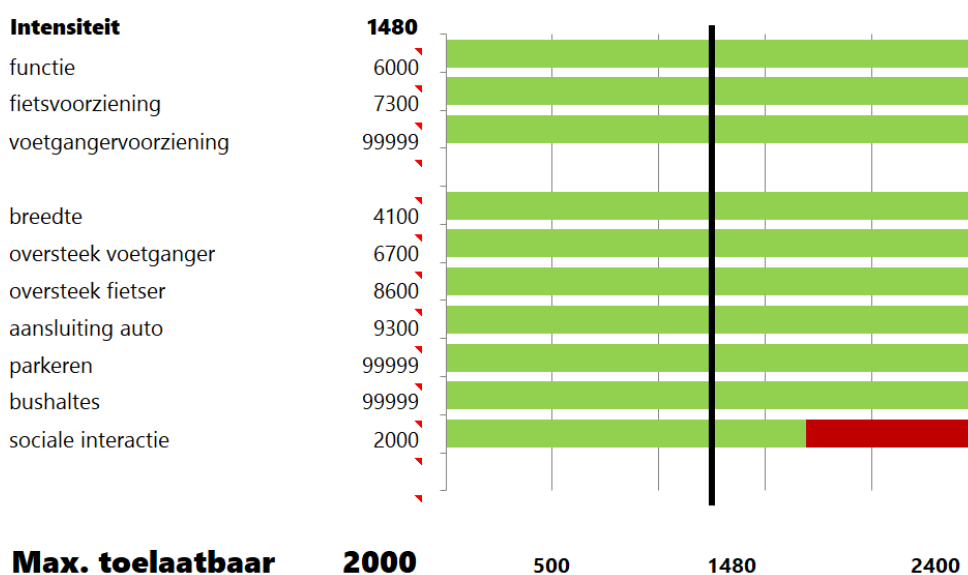
- Ondanks dat meerdere parkeerpublicaties genoemd zijn, leidt dit niet tot andere conclusies. De kengetallen zijn hetzelfde en rekening houdend met 80 woningen in verschillende types leidt dit tot een parkeerbehoefte van 147 woningen. Deze zijn binnen het ontwikkelingsgebied in te passen.
- De woningbouwontwikkeling leidt tot een verkeerstoename op de straten Steltloperstraat en De Hogenkamp. Dit kan in een worst-case scenario een verdubbeling van het aantal motorvoertuigen per etmaal betekenen. Een analyse van het wegprofiel en de principes van Duurzaam Veilig volgens de methodiek van de Wegenscan toont aan dat de maximaal te verwachten intensiteiten (circa 1.480 op De Hogenkamp) passend zijn bij de huidige vormgeving. Voorwaarde is dat geen parkeren op straat plaatsvindt evenals in de huidige situatie.
- Het is ongewenst een extra aansluiting te creëren vanuit de nieuwe woonwijk, omdat enerzijds de bestaande ontsluiting voldoende capaciteit biedt en anderzijds een doorgaande verbinding voor gemotoriseerd verkeer niet past binnen een autoluwe woonwijk.

Bijlage 1 In- en output

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	5
ligging	stad	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	wijkontsluiting	voetgangersvoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	geen
parkeerwisselingen	geen	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0
sociale interactie van belang	sterk	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	1480	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	2,5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	1000	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	Middel	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	Middel	ondergrond (bermschade)	
intensiteit oversteek voetgangers	Middel	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	2000	banden en zijmarkering	banden
snelheid (v85) (km/u)	30	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	klinkers
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	2

Figuur B1.1: Input Wegenscan De Hogenkamp

INTENSITEITSGRENZEN

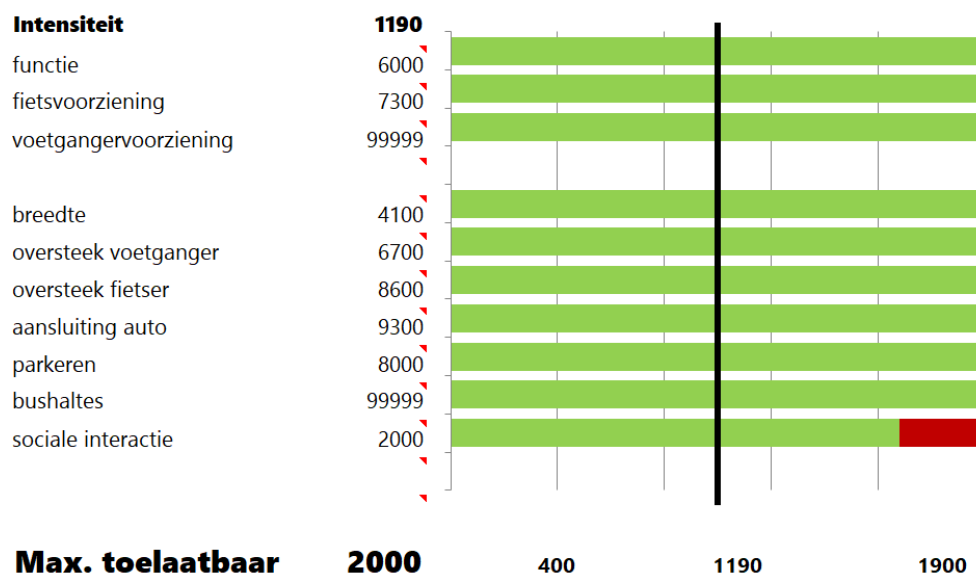


Figuur B1.2: Output Wegenscan De Hogenkamp

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	5
ligging	stad	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	wijkontsluiting	voetgangersvoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	langs
parkeerwisselingen	geen	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0,25
sociale interactie van belang	sterk	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	1190	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	2,5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	1 tot 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	1000	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	Middel	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	Middel	ondergrond (bermschade)	
intensiteit oversteek voetgangers	Middel	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg(mvt/etm)	2000	banden en zijmarkering	banden
snelheid (v85) (km/u)	30	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	klinkers
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	2

Figuur B1.3: Input Wegenscan Steltloperstraat

INTENSITEITSGRENZEN



Figuur B1.4: Output Wegenscan Steltloperstraat

Bijlage 2 Huidige verkeersintensiteiten

Woonwijk De Hogenkamp in Goor									
meetperiode	De Hogenkamp				meetperiode	Steltloperstraat			
27 juni - 5 juli 2023	tussen Laarstraat en Steltloperstraat				27 juni - 5 juli 2023	tussen De Hogenkamp en Aalschoverstraat			
representatief	westwaarts	oostwaarts	TOTAAL	%	representatief	zuidwaarts	noordwaarts	TOTAAL	%
lichte mvt	298	300	598	84%	lichte mvt	91	185	276	67%
middelzw mvt	39	62	101	14%	middelzw mvt	35	79	114	28%
zware mvt	3	8	11	2%	zware mvt	3	19	22	5%
TOTAAL:	340	370	710			129	283	412	
Hieronder de resultaten van een tweetal eerdere meetings waarbij er sprake was van geen (volledig) representatieve omstandigheden omdat paaltjes bij Roerdomstraat waren verwijderd om BSO-kinderdagverblijf - via De Hogenkamp - bereikbaar te houden bij afgesloten kruising met Putterstraat (vanwege rioolwerkzaamheden lag kruising Roerdomstraat-Putterstraat er uit en was afgesloten)									
meetperiode	De Hogenkamp				meetperiode	Steltloperstraat			
31 mei - 9 juni 2023	tussen Laarstraat en Steltloperstraat				31 mei - 9 juni 2023	tussen De Hogenkamp en Aalschoverstraat			
niet (volledig) representatief	westwaarts	oostwaarts	TOTAAL	%	niet (volledig) representatief	zuidwaarts	noordwaarts	TOTAAL	%
lichte mvt	430	371	801	82%	lichte mvt	80	138	218	73%
middelzw mvt	88	64	152	16%	middelzw mvt	24	51	75	25%
zware mvt	15	3	18	2%	zware mvt	3	3	6	2%
TOTAAL:	533	438	971			107	192	299	
meetperiode	De Hogenkamp				meetperiode	Steltloperstraat			
9-16 mei 2023	tussen Laarstraat en Steltloperstraat				9-16 mei 2023	tussen De Hogenkamp en Aalschoverstraat			
niet (volledig) representatief	westwaarts	oostwaarts	TOTAAL	%	niet (volledig) representatief	zuidwaarts	noordwaarts	TOTAAL	%
lichte mvt	338	262	600	90%	lichte mvt	85	152	237	72%
middelzw mvt	36	17	53	8%	middelzw mvt	32	49	81	25%
zware mvt	3	9	12	2%	zware mvt	0	9	9	3%
TOTAAL:	377	288	665			117	210	327	

Tabel B2.1: Huidige verkeersintensiteiten (bron: Gemeente Hof van Twente)