

Verkenning routing verkeer door Goor

Verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid



Augustus 2011

Verkenning routing verkeer door Goor

Verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid

Gemeente Hof van Twente

Augustus 2011

Afbeelding op de voorpagina: Kerkstraat, Goor, gezien vanaf het Kerkplein.

Colofon

Datum

Augustus 2011

Auteur

Johannes Dijkstra (s0174017)
Student Civiele Techniek
Universiteit Twente
J.Dijkstra-2@student.utwente.nl

Project/kenmerk

Verkenning routing verkeer door Goor: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid

Bedrijfsbegeleiders

Ing. Martin Damveld
Gemeente Hof van Twente
Afdeling Openbare Werken
Postbus 54
7470AB Goor
Telefoon 0547-857256
M.Damveld@hofvantwente.nl

Ing. John Meijer

Telefoon 0547-857286

J.Meijer@hofvantwente.nl

Begeleidend docent

Ir. Wouter Hermelink
Universiteit Twente
Construerende Technische Wetenschappen
Vakgroep Verkeer en Vervoer
Buitenhorst 105
Postbus 217
7500AE Enschede
Telefoon 053-4894704
W.A.H.Hermelink@ctw.utwente.nl

Adresgegevens

Gemeente Hof van Twente
De Höfte 7, 7471DK Goor
Telefoon 0547-858585
www.hofvantwente.nl
info@hofvantwente.nl

Samenvatting

De verkeerssituatie in Goor is niet optimaal. De route voor doorgaand verkeer door Goor is onlogisch. Bestuurders moeten vaak afslaan op soms onoverzichtelijke kruisingen. Ook de verkeerssituatie op bepaalde wegvakken is onveilig. Sommige straten hebben zo'n smal wegprofiel en soms staan de huizen zo dicht langs de straat dat er capaciteitsproblemen en leefbaarheidsproblemen ontstaan. Zo kunnen in de Molenstraat twee vrachtwagens elkaar in de bocht niet passeren, en is oversteken op de Kerkstraat niet gemakkelijk.

Al in het streekplan Twente uit 1966 is sprake van een rondweg om Goor. Doorgaand verkeer zou dan niet langer via de krappe straten binnen de bebouwde kom hoeven rijden. Na vijftien jaar onderzoek werd in 1988 besloten tot de aanleg van een rondweg, de zogeheten 'centrumlusweg'. Na bezwaar van omwonenden, ondernemers en een basisschool verbood de Raad van State de toenmalige gemeente Goor haar plannen voort te zetten. Tot 1994 werd vastgehouden aan de plannen in afgeslankte vorm. De ruimte die nodig was voor de centrumlusweg werd planologisch vrijgehouden. In 2000 werd het oorspronkelijke plan definitief naar de prullenbak verwezen. Na 2000 zijn er nog wel plannen gemaakt voor het doortrekken van de Van Heeckerenweg, maar die zijn niet definitief uitgevoerd.

Doel van dit rapport is het verkennen van de oplossingsmogelijkheden om de logica van de doorgaande route te verbeteren, de verkeersveiligheid te vergroten en bestaande knelpunten binnen de bebouwde kom zo veel mogelijk op te lossen.

De komende jaren daalt het aantal inwoners van de gemeente Hof van Twente met ongeveer 0,23% per jaar. De mobiliteit en het aantal motorvoertuigen per persoon zal in de komende jaren in de gemeente Hof van Twente echter nog toenemen. Ook het verkeersverwachtingsmodel van Regio Twente voor 2020 voorspelt een groei van de verkeersintensiteiten.

Wanneer er geen maatregelen genomen worden zullen er op de Molenstraat, de Kerkstraat, de Hengevelderstraat en de Diepenheimseweg capaciteitsproblemen ontstaan, uitgaande van de richtlijnen van CROW. Gezien het smalle wegprofiel zouden de straten eigenlijk volledig uitgevoerd moeten worden als erftoegangsweg, maar omdat dat niet gewenst is vanwege de intensiteiten moet er gezocht worden naar andere oplossingen.

In de toekomst zal het terrein van de voormalige Twentse Stoomblekerij zeer waarschijnlijk opnieuw ingericht worden. De oude panden worden gesloopt, en nieuwe woningen zullen verrijzen. Ook zal de gemeentewerf waarschijnlijk gaan verhuizen. Dat biedt mogelijkheden voor de Jumbo om uit te breiden en te verhuizen. Beide gebeurtenissen scheppen mogelijkheden voor een kleine herinrichting van de openbare ruimte.

De gemeenteraad van de gemeente Hof van Twente heeft al besloten op de Molenstraat eenrichtingsverkeer in te stellen (in de richting van de D.J. Bunschotenstraat). Die maatregel vormt, samen met het instellen van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op alle wegen binnen de bebouwde kom, de basis van het nieuwe prognosemodel. In het prognosemodel wordt wel rekening gehouden met de woningbouwplannen die ten tijde van de laatste update al definitief waren, maar niet met de bouw van extra nieuwe woningen in de gemeente Hof van Twente, omdat de woningvraag in de komende jaren sterk zal dalen.

Op basis van de vastgestelde toekomstige knelpunten, de wens de logica van de belangrijkste doorgaande routes te verbeteren en de mogelijkheden die er zijn op ruimtelijk gebied zijn acht varianten opgesteld. Iedere variant is doorgerekend met behulp van OmniTrans en vergeleken met het nieuwe, voor dit onderzoek aangepaste prognosemodel.

Duidelijk is dat het instellen van eenrichtingsverkeer op de Kerkstraat slechts leidt tot een verplaatsing van de problemen. Een nieuw tracé voor de Van Kollaan aanleggen is wel zinvol, maar kostbaar en onhaalbaar binnen vijf jaar. Het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat over een deel van het voormalige TSB-terrein en het herinrichten van de kruising Kerkstraat / Van Kollaan zijn betere oplossingen voor de vastgestelde problemen.

Aanbevolen wordt variant 1C uit te voeren. In die variant wordt de D.J. Bunschotenstraat verlegd en een fysieke afsluiting voor vrachtverkeer toegepast op de Wheeweg. Is die laatste maatregel te kostbaar, dan verdient het aanleggen van een rotonde altijd voorkeur boven het toepassen van een kruispunt. Een rotonde is veiliger en lost direct de voorrangskwestie op.



Figuur 1: Plattegrond Goor (Falk, 2006)

Woord vooraf

Voor u ligt het eindrapport van de verkenning 'Routing verkeer door Goor'. Dit eindrapport is mijn Bachelor Eindopdracht, waarmee mijn bachelor opleiding Civiele Techniek & Management aan de Universiteit Twente wordt afgerond. De opdracht is uitgevoerd in opdracht van en bij de Gemeente Hof van Twente, afdeling Openbare Werken. In dit rapport wordt inzicht verkregen in de mogelijkheden om de verkeersproblematiek in Goor op te lossen.

Op de pagina hiervoor en op de laatste pagina van dit rapport is een plattegrond van Goor ingevoegd (Figuur 1 en Figuur 39). Deze plattegronden kunnen uitgevouwen worden, en dienen als naslagwerk voor het opzoeken van straten, kruispunten en andere locaties.

De afgelopen drie maanden heb ik met veel plezier aan deze opdracht gewerkt. Het was prettig te kunnen werken aan een concreet verkeersprobleem, en daarbij mijn kennis in te kunnen zetten. Ik bedank de gemeente Hof van Twente voor het beschikbaar stellen van deze stageplaats. Ik bedank alle medewerkers van de afdeling openbare werken voor hun inbreng en hun belangstelling. In het bijzonder bedank ik Martin Damveld en John Meijer, die altijd klaarstonden om al mijn vragen te beantwoorden en mee te denken bij alle tegenslagen.

Tot slot wil ik Wouter Hermelink bedanken voor zijn vakkundige begeleiding vanuit de Universiteit Twente, en ook voor zijn geduld met mij in tijden van ziekte en tegenslag.

Ik hoop dat mijn rapport enerzijds inzicht geeft in hoe de verkeerssituatie geworden is zoals deze nu is, zodat archieven voor eens en altijd archieven kunnen blijven, en anderzijds een aanknopingspunt gaat vormen voor nadere uitwerking van toekomstige verkeersmaatregelen.

Johannes Dijkstra

Augustus 2011

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Colofon | 1 |
| Samenvatting..... | 3 |
| Woord vooraf | 1 |
| Inleiding..... | 4 |
| Probleem en doel..... | 4 |
| Leeswijzer..... | 5 |
| 1 Projectkader | 6 |
| 1.1 Goor en Hof van Twente | 6 |
| 1.2 De verkeersstructuur in Goor..... | 6 |
| 1.3 Adviezen van CROW & Duurzaam Veilig Verkeer | 6 |
| 1.4 Regionaal Mobiliteitsplan regio Twente | 7 |
| 1.5 Gemeentelijk mobiliteitsplan Hof van Twente..... | 8 |
| 2 Historie en achtergronden..... | 9 |
| 2.1 Historisch overzicht van de verkeerssituatie in Goor..... | 9 |
| 2.2 Demografische ontwikkelingen..... | 14 |
| 2.3 Voertuigbezit..... | 15 |
| 2.4 Ongevalcijfers..... | 16 |
| 3 Verkeerssituatie | 17 |
| 3.1 Intensiteiten op en inrichting van de belangrijkste Goorse wegen | 17 |
| 3.2 Doorgaand verkeer | 18 |
| 3.3 Toekomstverwachtingen: het regionaal verkeersmodel | 18 |
| 4 Toekomstige ontwikkelingen | 20 |
| 4.1 Aanpassingen aan de verkeersstructuur op basis van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan | 20 |
| 4.2 Bouw en sloop van woningen en bedrijven | 21 |
| 4.3 Aannames voor model 2020 | 23 |
| 5 Oplossingsmogelijkheden | 24 |
| 5.1 Nulvariant: nieuw verwachtingsmodel 2020 | 25 |
| 5.2 Variant 1A: Het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat en de aanleg van een rotonde | 25 |
| 5.3 Variant 1B: Het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat en de aanleg van een kruispunt | 26 |
| 5.4 Variant 1C: Het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat en een vrachtwagenknip op de Wheeweg..... | 27 |
| 5.5 Variant 2A: Aanpassen kruising Van Kollaan / Kerkstraat..... | 28 |
| 5.6 Variant 2B: Aanpassen kruising Van Kollaan / Kerkstraat en verleggen van D. J. Bunschotenstraat..... | 29 |
| 5.7 Variant 3: Volledige aanpassing van Van Kollaan en D. J. Bunschotenstraat..... | 29 |
| 5.8 Variant 4A: Eenrichtingsverkeer op de Kerkstraat centrum in | 31 |
| 5.9 Variant 4B: Eenrichtingsverkeer op de Kerkstraat centrum uit | 31 |
| 6 Multicriteria-analyse..... | 32 |
| 6.1 Werking | 32 |
| 6.2 Criteria..... | 32 |
| 6.3 Afweging | 34 |
| 6.4 Samenvatting en conclusie multicriteria-analyse | 36 |
| 7 Aanbevelingen en discussie | 37 |
| 7.1 Aanbevelingen..... | 37 |
| 7.2 Discussie..... | 38 |
| 2 Verkenning routing verkeer door Goor | |

| | |
|--|----|
| Literatuurlijst | 39 |
| Bijlage 1: Bevolkingsgroei in Goor en Hof van Twente 1960 – 2040 | 41 |
| Bijlage 2: Aantal ongevallen binnen de grenzen van de voormalige gemeente Goor..... | 42 |
| Bijlage 3: De gemeten en berekende verkeersintensiteiten op de veertig belangrijkste wegvakken in en om Goor van 1978 tot nu | 46 |
| Bijlage 4: De huidige verkeerssituatie naar wegvak | 48 |
| Markeloseweg..... | 48 |
| Diepenheimseweg..... | 48 |
| Haaksbergerweg | 50 |
| Deldensestraat | 50 |
| Enterseweg..... | 50 |
| Scherpenzeelseweg..... | 51 |
| Spreeuwenstraat..... | 52 |
| Gruttostraat | 52 |
| Kerkstraat | 54 |
| Van Kollaan | 55 |
| Laarstraat | 56 |
| Irisstraat | 56 |
| Stationslaan..... | 57 |
| Grotestraat..... | 57 |
| Herman Heijermansstraat..... | 59 |
| D.J. Bunschotenstraat | 59 |
| Molenstraat..... | 59 |
| Hengevelderstraat..... | 61 |
| Anjerstraat | 62 |
| Iependijk..... | 62 |
| Bijlage 5: de uitkomsten van de belangrijkste verkeersonderzoeken | 63 |
| Verkeersonderzoek 1971 | 63 |
| Verkeersonderzoek 1975 | 63 |
| Kentekenonderzoek juli 1983 | 65 |
| Verkeersonderzoek door BVA, december 1983..... | 67 |
| Verkeersonderzoek Mobycon 2006 | 68 |
| Verkeersonderzoek Vialis 2008..... | 70 |
| Verkeersmodellen Goudappel Coffeng..... | 70 |
| Mechanische tellingen 2002 – nu | 70 |
| Bijlage 6: prioritering bestaande woningbouwplannen | 71 |
| Bijlage 7: Berekende verkeersintensiteiten in de verschillende oplossingsvarianten..... | 72 |
| Bijlage 8: Nieuw standaardmodel verwachting 2010 | 75 |
| Bijlage 9: Verschilplot tussen standaardmodel en variant 1A | 77 |
| Bijlage 10: Verschilplot tussen standaardmodel en variant 1C | 79 |
| Bijlage 11: Verschilplot tussen standaardmodel en variant 2A | 81 |
| Bijlage 12: Verschilplot tussen standaardmodel en variant 2B | 83 |
| Bijlage 13: Verschilplot tussen standaardmodel en variant 3 | 85 |
| Bijlage 14: Verschilplot tussen standaardmodel en variant 4A | 87 |
| Bijlage 15: Verschilplot tussen standaardmodel en variant 4B | 89 |

Inleiding

Al sinds 1970 staat de verkeersproblematiek in Goor regelmatig op de agenda van de gemeenteraad. De route van doorgaand verkeer door Goor is onlogisch. Bestuurders moeten vaak afslaan op soms onoverzichtelijke kruisingen om aan de andere kant van Goor de stad weer te verlaten. 30 jaar lang is vastgehouden aan het idee van een rondweg rond (een deel van) Goor. In de jaren '80 werd de naam 'centrumlusweg' geïntroduceerd, omdat de geplande weg niet buiten Goor langs liep, maar eerder een cirkel om het centrum vormde. In 2000 werd het besluit genomen de centrumlusweg definitief niet aan te leggen, en de vrijgehouden ruimte een andere bestemming te geven. In het laatste decennium is de inmiddels gefuseerde gemeente Hof van Twente op zoek gegaan naar alternatieve oplossingen voor de verkeersproblematiek.

Tegelijkertijd zijn er juist nu ontwikkelingen die nieuwe oplossingen mogelijk maken. Het bedrijventerrein ten noorden van de D.J. Bunschotenstraat, het terrein van de voormalige Twentse Stoomblekerij (TSB), kan deels gesloopt worden. De gemeentewerf gaat misschien verhuizen naar een nieuw pand, en de naastgelegen supermarkt zou graag uitbreiden.

Probleem en doel

Het voornaamste probleem is dat

- a) de doorgaande wegen in Goor niet logisch op elkaar aansluiten. Doorgaand verkeer kan daardoor geen gebruik maken van een logische route door Goor. De doorstroming van het verkeer door Goor wordt daardoor niet bevorderd.
- b) De verkeersintensiteiten op sommige wegen binnen Goor te hoog zijn, gezien de weginrichting. Sommige wegen zijn zo smal dat ze eigenlijk uitgevoerd zouden moeten worden als erftoegangsweg, maar de verkeersintensiteiten liggen nu al ver boven het aanbevolen maximum van 6000 motorvoertuigen per uur.

De gemeente wil graag weten hoe de verkeersinfrastructuur het best aangepast kan worden, zodat een integrale, realistische en haalbare oplossing voor het verkeersprobleem ontstaat.

Het doel van deze verkenning is het verkrijgen van inzicht in de verkeersproblematiek in de stad Goor en het vinden van mogelijke oplossingen om zo de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Goor te verbeteren en de knelpunten binnen de bebouwde kom van Goor op te lossen.

De verkenning naar de verkeersproblematiek in Goor is opgedeeld in de volgende deelvragen:

1. Welke plannen zijn in het verleden gemaakt om de verkeersinfrastructuur in Goor aan te passen? In hoeverre zijn deze plannen uitgevoerd?
2. Hoe ziet de huidige verkeerssituatie in Goor er uit? Hoe zal de situatie in de komende tien jaar veranderen?
3. Hoe groot is de invloed van de demografische ontwikkeling en van de bouw en sloop van woningen en bedrijven in de komende 20 jaar op de verkeerssituatie in Goor?
4. Welke alternatieven zijn er mogelijk op het gebied van infrastructuur om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Goor te verbeteren?
5. In welke mate zorgen de verschillende alternatieven voor een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Goor?

Leeswijzer

Om tot mogelijke oplossingen te komen wordt in deze verkenning allereerst onderzoek gedaan naar het projectkader (hoofdstuk 1): de vigerende voorschriften van CROW en de recente mobiliteitsplannen van de gemeente Hof van Twente en Regio Twente. Het projectkader maakt duidelijk welke beleidskeuzes gemaakt zijn en aan welke voorwaarden weginrichtingen moeten voldoen.

De plannen die in het verleden gemaakt zijn, zijn onderzocht in de archieven van de gemeente Goor. Ook zijn de achtergronden van het bestaande probleem, de demografische ontwikkelingen in Goor en in de gemeente Hof van Twente en de verkeersveiligheid geanalyseerd. Samen vormen deze onderdelen hoofdstuk 2.

De huidige en toekomstige verkeerssituatie wordt geanalyseerd in het derde hoofdstuk van dit rapport. Onderdeel van de analyse zijn het beschrijven van de Goorse verkeerssituatie op basis van intensiteiten en op basis van de hoeveelheden doorgaand verkeer. Aan het eind van dat hoofdstuk volgt een vooruitblik naar de toekomst, gebaseerd op de verwachtingen van het bestaande Regionaal Verkeersmodel Twente van Regio Twente voor 2020.

In hoofdstuk 4 van deze verkenning zijn alle relevante toekomstige ontwikkelingen in Goor op het gebied van infrastructuur en de bouw en sloop van woningen en bedrijven opgesomd. Telkens wordt daarbij aangegeven welke mogelijkheden die ontwikkelingen bieden voor het aanpassen van het Goorse stratenpatroon en wat de ontwikkelingen voor invloed hebben op de hoeveelheden verkeer in Goor.

Aan het eind van hoofdstuk 4 wordt beschreven hoe het Regionaal Verkeersmodel Twente voor dit onderzoek is aangepast aan de hand van de vastgestelde plannen. Dit aangepast model dient als referentiescenario voor het vergelijken van de oplossingsvarianten.

Op basis van de analyse van de huidige en toekomstige verkeerssituatie en de relevante ontwikkelingen binnen Goor worden in het vijfde hoofdstuk oplossingsvarianten voorgesteld. De gevolgen van de voorgestelde maatregelen worden in dat hoofdstuk doorgerekend in het Regionaal Verkeersmodel Twente met behulp van het softwarepakket OmniTrans en vergeleken met het referentiescenario.

Het rapport sluit in hoofdstuk 6 af met een afweging van de verschillende oplossingsvarianten met behulp van een multicriteria-analyse. Uit de multicriteria-analyse volgt een voorkeursvariant, die aan de gemeente Hof van Twente aanbevolen wordt als voorkeursoplossing.

Hoofdstuk 7 verwoordt de antwoorden op de gestelde deelvragen en gaat in op de tekortkomingen van deze verkenning.

Alle in dit rapport genoemde straten, wegen en woonwijken zijn terug te vinden op de uitvouwbare overzichtskaarten aan het begin en het eind van dit rapport. Figuur 1 is een plattegrond van de stad Goor en Figuur 39 is een overzichtskaart van Goor en directe omgeving.

1 Projectkader

Alvorens over te gaan tot een analyse van de verkeerssituatie in Goor en het onderzoek en de uitkomsten daarvan toe te lichten, wordt in dit hoofdstuk het projectkader geschetst. Een beschrijving van het projectkader maakt duidelijk binnen welke grenzen de verkenning uitgevoerd kan worden. In paragraaf 1.1 en 1.2 is relevante informatie over de gemeente Hof van Twente en de wegstructuur in Goor te vinden. Relevante punten uit verschillende voorschriften en beleidsdocumenten zijn overgenomen in paragraaf 1.3 over duurzaam veilig verkeer, paragraaf 1.4 over het Regionaal Mobiliteitsplan Twente en paragraaf 1.5 over het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De laatste drie paragrafen geven aan welke beleidskeuzes al gemaakt zijn, in hoeverre oplossingsmogelijkheden passen binnen de geest van het vigerende beleid en aan welke voorschriften de oplossingsadviezen uit dit rapport moeten voldoen.

1.1 Goor en Hof van Twente

Goor is een stadje in het zuidwesten van Twente. Goor is sinds 1263 een stad, en was zelfs een tijdje de belangrijkste plaats in Twente. Tegenwoordig heeft Goor ongeveer 12.300 inwoners (CBS – Bevolking en huishoudens per postcode). Tot 2001 was Goor een zelfstandige gemeente. De voormalige gemeente Goor was niet veel groter dan de huidige bebouwde kom inclusief industrieterreinen, ongeveer 300 hectare (3 km²).

In 2001 fuseerden de gemeenten Goor, Markelo, Ambt Delden, Stad Delden en Diepenheim tot de gemeente Hof van Twente. Elk van de voormalige gemeenten bestond uit één dorp of stad en het omliggende land, alleen de gemeente Ambt Delden telde twee woonkernen: Hengevelde en Bentelo. Anno 2011 heeft de gemeente Hof van Twente 35.500 inwoners (CBS – idem). De gemeente omvat zo'n 215 km².

De grens van de huidige gemeente Hof van Twente wordt gevormd door de Rijksweg A1 (Amsterdam – Duitsland) in het noorden, de A1/A35 (Almelo – Enschede) in het oosten en de provincie Gelderland in het zuiden en zuidwesten. Door de gemeente loopt de spoorlijn Oldenzaal – Zutphen en een stelsel van provinciale wegen. De belangrijkste wegen in die categorie zijn de N346 (Zutphen – Hengelo) en de N347 (Haaksbergen – Rijssen – Ommen).

1.2 De verkeersstructuur in Goor

De belangrijkste ontsluitingswegen in Goor zijn de Enterseweg (richting het noorden: Enter, Rijssen en de A1), de Deldensestraat (richting het oosten: Delden en Hengelo), de Diepenheimseweg (richting het zuiden en Zutphen), De Haaksbergerweg (richting het zuidoosten, Hengevelde en Haaksbergen) en de Markeloseweg, die richting het gelijknamige dorp (westen) loopt.

De meeste ontsluitingswegen lopen in Goor niet logisch door. Om bijvoorbeeld van oost naar west door Goor te rijden moeten bestuurders vier maal afslaan. Op de verbinding Markelo – Diepenheim na zijn er geen conflictvrije doorgaande routes voor het doorgaand verkeer binnen de stad.

1.3 Adviezen van CROW & Duurzaam Veilig Verkeer

In 1992 heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) de basis gelegd voor het project Duurzaam Veilig Verkeer. In 1997 werd het concept van Duurzaam Veilig overgenomen door gemeenten, provincies, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de waterschappen. De voorschriften van Duurzaam Veilig werden toen overgenomen in de richtlijnen van CROW (SWOV, zonder datum).

De kenmerken van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem zijn (CROW, 2001):

- Een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperkingen van het menselijk vermogen: de weg is 'self explaining', dat wil zeggen dat de weggebruiker het gewenst gedrag vertoont op basis van de weginrichting.
- Voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen.
- Verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

6 Verkenning routing verkeer door Goor

Vanaf 2005 worden de doelen van Duurzaam Veilig meegenomen in het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Decentrale overheden zetten sindsdien de beschikbare middelen naar eigen inzicht zo optimaal mogelijk in (CROW, 2004a).

CROW onderscheid drie typen wegen:

1. *Stroomwegen* zijn bedoeld voor het snel verwerken van doorgaand verkeer. Stroomwegen vormen de verbinding tussen landsdelen of tussen regio's en regionale centra. Op stroomwegen geldt een verbod voor langzaam verkeer. Ook wordt de hoeveelheid gelijkvloerse kruisingen zo veel mogelijk beperkt. De rijrichtingen zijn fysiek van elkaar gescheiden of het gebied tussen de dubbele doorgetrokken asstreep van de rijbaan is groen gemarkeerd.
2. *Gebiedsontsluitingswegen* vormen de verbinding tussen stroomwegen en erftoegangswegen. Een weg met een gebiedsontsluitende functie zorgt voor stromen (op wegvakken) en uitwisselen (op kruisingen) van verkeer. Voor een gebiedsontsluitingsweg gelden de volgende voorwaarden:
 - Geen fietsers en voetgangers op de rijbaan (bromfietsers wel)
 - Er is een rijbaanscheiding door een dubbele doorgetrokken asstreep
 - De rijstrookbreedte is 2,75 – 3,50 m.

In de praktijk is het echter niet altijd mogelijk de weg zo in te richten als CROW voor gebiedsontsluitingswegen adviseert. In dat geval verdient het volgens hen de aanbeveling om te onderzoeken of de weg ingericht kan worden als erftoegangsweg.

3. *Erftoegangswegen* zorgen voor de ontsluiting van erven, recreatiegebieden en specifieke bestemmingen. Een erftoegangsweg heeft een maximale verkeersintensiteit van 5000 tot 6000 motorvoertuigen per etmaal. De maximumsnelheid op een erftoegangsweg is binnen de bebouwde kom 30 km/uur en buiten de bebouwde kom 60 km/uur.
Erftoegangswegen hebben geen asmarkeringen en geen kantmarkeringen. Een onderbroken markering om een fiets(suggestie)strook aan te geven past wel binnen de richtlijnen.

1.4 Regionaal Mobiliteitsplan regio Twente

De in 2005 vastgestelde Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte. De Nota Mobiliteit is gericht op het bereikbaar houden van Nederland om de economie te stimuleren en daarbij de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. In navolging van het rijksbeleid heeft de Regio Twente een netwerkanalyse en een Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) opgesteld. De netwerkanalyse laat zien waar de economische centra binnen de regio Twente liggen, wat de belangrijkste relaties en routes zijn, en waar zich knelpunten voordoen. Deze netwerkanalyse vormt een belangrijke bron van informatie voor het RMP. Het RMP richt zich daarnaast op verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De doelen van het RMP zijn (Heggeler, Baanders & Devillers, 2007):

1. "Het waarborgen van de huidige kwaliteit van interne en externe bereikbaarheid voor personen en goederen van sociale, economische en andere maatschappelijke activiteiten in zowel het stedelijk als het landelijk gebied, alsmede het benutten van kansen voor verbetering van de bereikbaarheid."
2. "Het verbeteren van het leefbaarheidsmilieu in de hele regio door de totale hoeveelheid schadelijke effecten van het verkeer op het leefmilieu en de natuur te beperken."
3. "Het verhogen van de verkeersveiligheid door het verminderen van het totaal aantal verkeersdoden en -gewonden."
Met dit derde doel bedoelt het RMP het verbeteren van de verkeersveiligheid in de regio, zodat het aantal slachtoffers van verkeersongevallen vermindert.

Uit de doelen vloeien de belangrijkste aandachtsgebieden voort:

1. **Bereikbaarheid:** er zijn veel opties om de bereikbaarheid te waarborgen. Regio Twente kiest voor het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur komt pas in beeld als er geen andere reële alternatieven zijn. Er wordt ingezet op het realiseren van hoogwaardige openbaar vervoerlijnen, om zo met een samenhangend OV-net een aantrekkelijk alternatief te bieden voor een deel van de autoverplaatsingen.
2. **Veiligheid:** Regio Twente zet in op het duurzaam veilig inrichten van de regio en het toepassen van herkenbare weginrichting.
3. **Leefbaarheid:** Regio Twente zet in op het bieden van ondersteuning bij het handhaven van de normen van luchtkwaliteit en het aanpakken van eventuele knelpunten op het gebied van geluid.

1.5 Gemeentelijk mobiliteitsplan Hof van Twente

De Nota Mobiliteit, de netwerkanalyse en het RMP hebben uitwerking op het gemeentelijk beleid. Daarom heeft de gemeente Hof van Twente het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) opgesteld. Het doel van het GMP is het vertalen van doelen van een hoger schaalniveau naar doelen voor de gemeente (Gemeente Hof van Twente, 2007). Als hoofddoelstelling van het GMP wordt genoemd "Het optimaliseren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Hof van Twente." Met optimaliseren bedoelt de schrijver het toepassen van "zoveel mogelijk verbeteringen met de beschikbare middelen." Als aandachtspunten voor het verkeersbeleid worden aangemerkt (Gemeente Hof van Twente, 2007):

- *Verkeersveiligheid:* de Nota Mobiliteit streeft naar een daling van het aantal doden met 38% en het aantal ziekenhuisgewonden met 26% als gevolg van verkeersongevallen (landelijk gemeten in 2020 ten opzicht van 2002). Het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente Hof van Twente is echter zo laag dat de richtlijn uit de Nota Mobiliteit lastig doorvertaald kan worden. Doel van het GMP is het verminderen van het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade: ten opzichte van 2002 met 5% in 2010 en met 20% in 2020.

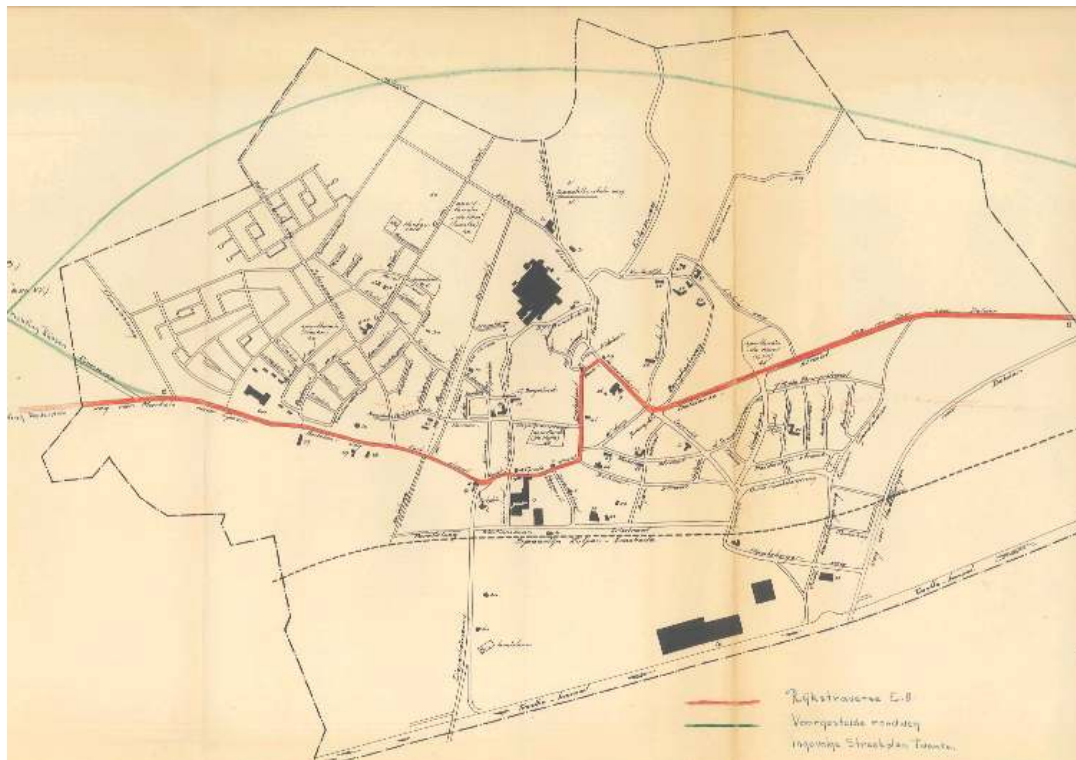
Op regionaal niveau is afgesproken (bijna) alle wegen binnen de bebouwde kom om te bouwen naar 30 km-zone en alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom om te bouwen naar 60 km-zones. Op die manier is de weginrichting in de hele regio in overeenstemming met de richtlijnen van Duurzaam Veilig Verkeer.
- *Fietsverkeer* moet gestimuleerd worden. De fietsinfrastructuur op belangrijke routes wordt gecontroleerd en indien nodig aangelegd of uitgebreid. Ook de oversteekbaarheid op de belangrijkste routes moet worden verbeterd.
- *Parkeren:* iedereen moet de beschikking hebben over een parkeerplaats dicht bij zijn huis en dicht bij een bestemming. Voor bezoekers van het centrum moeten genoeg plaatsen aangewezen worden aan de rand van centrum.
- *Toekomstige wegenstructuur en wegategorisering:* in sommige kernen moet het doorgaand verkeer nog door het centrum rijden. Ondanks het toepassen van 30km-zones zal een deel van het doorgaand verkeer blijven kiezen voor de route door centrum. Er dient een onderzoek ingesteld te worden hoe het verkeersaanbod op deze wegen kan worden verlaagd.
- *Schoolomgevingen:* moeten veiliger worden. Daartoe worden de bestaande knelpunten geanalyseerd en afspraken gemaakt over maatregelen.

2 Historie en achtergronden

In dit hoofdstuk worden alle historische en toekomstige ontwikkelingen in Goor en in de gemeente Hof van Twente uitgewerkt. Hoe de verkeerssituatie in Goor sinds de Tweede Wereldoorlog is veranderd is te lezen in paragraaf 2.1. Hoe de bevolking van Goor zich ontwikkelde tot nu toe en hoeveel mensen er in de toekomst in de gemeente Hof van Twente zullen wonen wordt onderzocht in paragraaf 2.2. In paragraaf 2.3 wordt gelet op het voertuigbezit in Goor en de gemeente Hof van Twente. Het hoofdstuk eindigt met een analyse van het aantal ongevallen binnen de gemeentegrenzen in paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

2.1 Historisch overzicht van de verkeerssituatie in Goor

Hoe de verkeerssituatie in Goor zich heeft ontwikkeld sinds de Tweede Wereldoorlog wordt in de navolgende subparagrafen beschreven. Het is lastig, zo niet onmogelijk, om verkeersgegevens van decennia geleden te vergelijken met gegevens over de huidige verkeerssituatie. Enerzijds omdat er infrastructuur veranderd of aangelegd is, en anderzijds omdat de verkeersonderzoeken in het verleden vaak met de hand werden gedaan. Vaak werd slechts een korte tijd verkeer geteld, bijvoorbeeld het drukste avondspitsuur. Dat maakt het lastig de uitkomsten te vergelijken met de etmaalintensiteiten die bekend zijn uit het afgelopen decennium. Om die redenen wordt bij het beschrijven van de historische ontwikkelingen gekeken naar de plannen omtrent de infrastructuur, en niet naar exacte cijfers over verkeer of prognoses op basis waarvan besluiten genomen werden.



Figuur 2: Het tracé van de E8 in 1968 (rood) en een eerste schets van een rondweg om Goor (groen) (Gemeente Goor, 1968 – 89/5)

2.1.1 Goor en de E8: 1927 – 1970

In het eerste Rijkswegenplan uit 1927 liep rijksweg 44 (de latere A1/E8) door Goor (Autosnelwegen.nl, 2006). Vlak na de oorlog werd de bouw van de rijkswegen voortvarend voortgezet. In 1952 was het mogelijk om over Rijksweg 1 van Amsterdam naar Terschuur (tussen Amersfoort en Barneveld) te rijden. In de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw groeide de welvaart in Nederland. Tussen 1960 en 1970 nam het woon-werkverkeer toe met 500%. Ook de dagelijkse reisafstand en het aantal auto's in Nederland groeide mee. Waren er in 1950 nog 139.000 personenauto's in Nederland, dit aantal steeg snel tot 522.000 in 1960 en ruim 2,5 miljoen in 1970. In 1970 waren er dus 1800% meer personenauto's in Nederland dan in 1950 (W8, Zonder datum).

In 1972 kwam het deel Terschuur – Markelo van de rijksweg A1 gereed. Verkeer dat verder dan Markelo wilde rijden, werd over de al bestaande provinciale wegen verder richting Delden, Hengelo en Enschede geleid. De

doorgaande route liep dwars door Goor, zoals ook weergegeven op Figuur 2. De planning was dat het traject Markelo – Rijssen eind 1973 opgeleverd zou worden. De burgemeester en wethouders van Goor voorzagen al enkele jaren voor de openstelling van de A1 tot Markelo problemen in het krappe stadscentrum (Gemeente Goor, 1969 – 89/5). In die tijd verwachtte men dat het “verkeer zich met gemiddeld 10% per jaar zal uitbreiden”. Helaas kon de minister van Verkeer en Waterstaat de aanleg van de autosnelweg niet meer bespoedigen. Integendeel, de aanleg liep nog meer dan zes maanden extra vertraging op vanwege een vuilnisbelt en een natuurgebied met bijzondere flora en fauna (Gemeente Goor, 1972 – 89/5).

In 1973 werd de S15 (de huidige N347 Rijssen – Goor, zie ook de kaart achterin dit rapport) geopend, vooruitlopend op de aanleg van het volgende stuk van de A1. Toen het nieuwste stuk A1 tot Rijssen op 27 augustus 1974 werd geopend behoeftte het doorgaande verkeer richting Hengelo voortaan niet meer door de stadskern van Goor te rijden (Gemeente Goor, 1973 – 89/5). Dat zorgde voor een afname van de hoeveelheid (vracht)verkeer door de stad, en vooral van het aantal dodelijke ongevallen (persoonlijk interview met Dhr. G. Vrijburg, mei 2011).

2.1.2 Eerste plannen voor een rondweg om Goor (1965 – 1978)

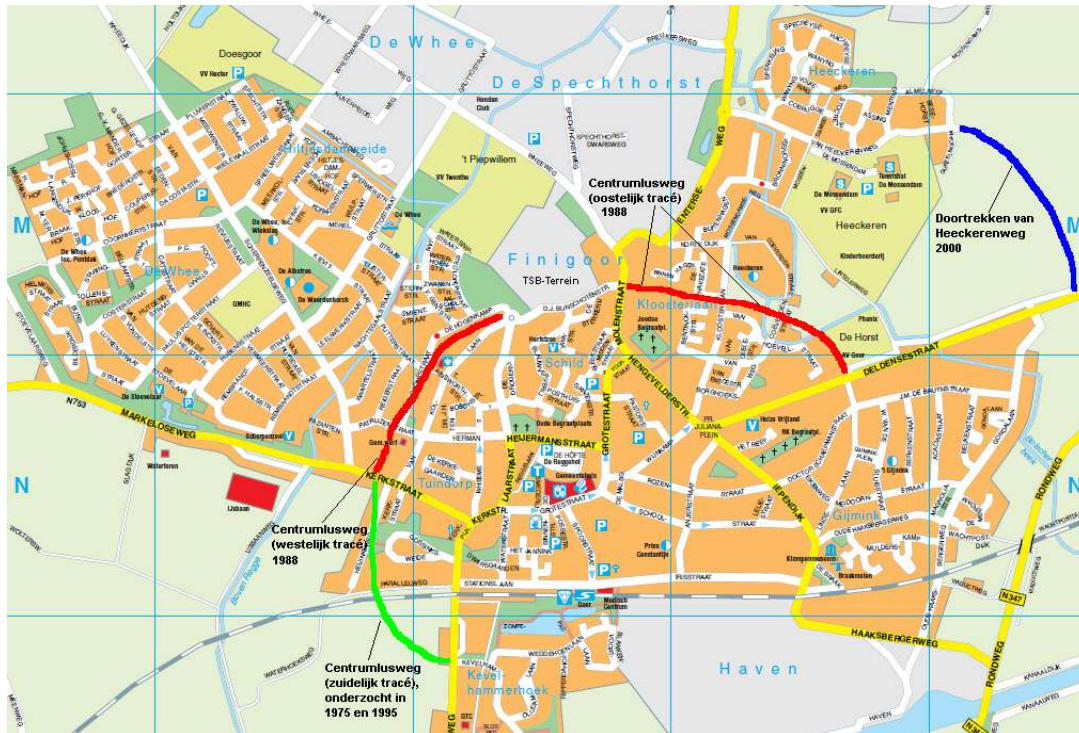
In het streekplan Twente uit 1966 is al sprake van plannen voor een rondweg rond Goor. In Figuur 2 is die rondweg al geschetst (groene lijn). In het verkeersstructuurplan van de gemeente Goor, vastgesteld in 1971 (dus nog voor het gereedkomen van de A1 Terschuur – Markelo!), werd al rekening gehouden met de aanleg van die rondweg, ook wel ‘centrumlusweg’ genoemd. Het ‘kompjoetermodel’ van onderzoekend bureau Goudappel & Coffeng N.V. toonde aan dat de centrumlusweg zinvol is als “tangente en verdeler voor het centrumgebonden verkeer” (Gemeente Goor, 1971 – 76/5). Verwacht werd dat vooral het doorgaand verkeer gebruik zou gaan maken van de nieuwe weg.

In 1975 reden er minder motorvoertuigen door Goor dan enkele jaren eerder, vanwege het gereedkomen van het nieuwe deel van de A1. De gemeente gaf opdracht tot een grootschalig verkeersonderzoek, voornamelijk om de haalbaarheid van de centrumlusweg te toetsen. De hoeveelheid doorgaand, intern en extern verkeer werd gemeten. Er werd geconcludeerd dat de behoefte aan de aanleg van een dergelijke weg op dat moment nog niet aanwezig was, maar in de toekomst wel verwacht kon worden. Ook kwam uit het onderzoek duidelijk naar voren dat de aanleg van de centrumlusweg alleen echt nuttig is, als er in het centrum van Goor maatregelen zouden worden genomen om het verkeer zo veel mogelijk te weren (Gemeente Goor, 1976 – 76/5).

2.1.3 De mogelijkheden voor een rondweg nader onderzocht (1977 – 1981)

Op basis van het verkeersonderzoek uit 1975 werd in 1977 een onderzoek gedaan naar mogelijke varianten van een nieuwe weg in combinatie met maatregelen in het centrum van Goor. Een westelijk en oostelijk deel van de Rondweg (Deldensestraat – Molenstraat – Kerkstraat, de rode lijn in Figuur 3) bleek erg effectief: 70% van het verkeer dat door het centrum rijdt zou gebruik kunnen maken van (een deel van) de nieuwe weg (Gemeente Goor, 1977 – 76/5). De zuidelijke helft van de weg (groene lijn in Figuur 3) bleek niet nuttig omdat er te weinig voertuigen gebruik van zouden maken. Halverwege 1977 besloot de gemeenteraad de procedure in gang te zetten om de centrumlusweg (noordelijke helft, de beide rode lijnen in Figuur 3) op te nemen in het bestemmingsplan.

Als gevolg van het besluit om de centrumlusweg te gaan voorbereiden, wilde de gemeente onderzoeken wat het effect is op de straten in de wijk ‘t Gijmink. Eén van de plannen was om de centrumlusweg tegenover de Lindelaan aan te sluiten, zodat er gemakkelijk sluijverkeer door die straat zou kunnen ontstaan. Om te zorgen dat de leefbaarheid van de straten in de wijk en de verkeersveiligheid niet in het gedrang zou komen werden alternatieven opgesteld. Het beste alternatief leek het plaatsen van een blokkade voor motorvoertuigen in het midden van de Lindelaan, zodat het niet aantrekkelijk zou worden voor sluijverkeer om door de wijk te rijden (Gemeente Goor, 1979 – 160/6). Er werd uiteindelijk geen definitief besluit genomen.



Figuur 3: Mogelijke tracés voor een rondweg. De jaartallen geven het jaar aan waarin het besluit over het betreffende tracé genomen werd.

2.1.4 Herstructureringsplannen voor De Whee

Los van de plannen voor een rondweg of centrumlusweg werd eind jaren '80 onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de verkeersroutes in de wijk De Whee aan te passen. In het verkeersstructuurplan uit 1971 werd gesteld dat de Scherpenzeelseweg altijd de belangrijkste weg in de wijk De Whee zou blijven. Dat blijft volgens het onderzoek zelfs zo als de Paulus Potterstraat zou worden doortrokken naar de Markeloseweg, en de wijk op die manier twee ontsluitingen zou hebben. Doortrekken van de Potterstraat werd wel 'nuttig' genoemd, vooral wanneer het aanbod van verkeer zou gaan groeien en de Scherpenzeelseweg daardoor drukker belast zou gaan worden dan volgens de experts de bedoeling was (Gemeente Gooor, 1978 – 77/1).

Verschillende varianten om de verkeersproblemen op te lossen werden in 1978 onderzocht. Het grootste probleem waren de lange rechte wegen in de wijk, die uitnodigen tot hard rijden. Daarnaast waren er niet voldoende voorzieningen voor fietsers in de wijk. Ook zorgde (zwaar) vrachtverkeer richting het bedrijventerrein voor onveilige situaties op de grote straten in de wijk. De variant waarbij de Scherpenzeelseweg in tweeën wordt gedeeld (met doorgang voor (brom)fietsers) kwam als meest gunstige variant naar voren, en werd in juni 1982 door de gemeenteraad goedgekeurd (Gemeente Gooor, 1980–1982 – 77/1)

2.1.5 Verkeerscirculatieplannen (1981 – 1993)

Begin jaren '80 uitte de gemeenteraad de wens een overkoepelend plan op te stellen dat alle eerdere plannen rond de verkeerssituatie in Gooor zou omvatten. De gemeenteraad meende dat het totaaloverzicht over alle verkeersplannen verloren was. Er werd een poging ondernomen de eerdere plannen voor de aanleg van een rondweg, herstructurering van De Whee en herinrichting van 't Gijmink te combineren tot een compleet plan. Dat mislukte helaas, omdat er te veel gegevens ontbraken (Gemeente Gooor, 1981 – 77/2). Er werd besloten een verkeerscirculatieplan (VCP) op te stellen. Een dergelijk plan 'geeft de samenhang van maatregelen aan voor alle vervoerswijzen samen.' (Gemeente Gooor, 1981 – 77/2). Het resultaat van het VCP was een actieplan van gewenste werken.

De knelpunten die tijdens het opstellen van VCP benoemd werden zijn:

- Doorgaand verkeer van oost naar west of vice versa rijdt ongewenst door het centrum van Gooor. Er werd niet verwacht dat dat zou veranderen voordat een eventuele lusweg aangelegd zou zijn.

- (Vracht)verkeer richting industrieterrein De Whee belast de Scherpenzeelseweg.
- De Kerkstraat is te smal voor tweerichtingsverkeer.
- De route Stationslaan – Irisstraat wordt gebruikt door sluipverkeer.

Al vanaf 1974 was het bestuur van de stichting Rooms-Katholiek Onderwijs Goor in gesprek met burgemeester en wethouders over de aanleg van de centrumlusweg. Het scholenbestuur was niet blij met een drukke weg vlak langs de scholen. Tegen de tijd dat begonnen werd met het schrijven van het VCP (1982) was de bezwaarprocedure al zo ver gevorderd dat de zaak voorgelegd werd aan de Raad van State. Het scholenbestuur werd in het gelijk gesteld. De Raad van State was niet overtuigd van de noodzaak van de centrumlusweg, en meende dat er te veel geluidsoverlast zou optreden. Een wijkontsluitingsweg met een beperkte betekenis mocht van de Raad wel aangelegd worden (Gemeente Goor, 1982 – 280/6 en 1984 – 65).

Na deze uitspraak werd in alle plannen wel ruimte gereserveerd voor een toekomstige centrumlusweg, maar werd niet gerekend op de aanleg daarvan op korte termijn. Toch hielden de opstellers van de plannen wel rekening met de toekomstige weg bij het berekenen van de toekomstige verkeersintensiteiten.

Eind 1984 was het verkeerscirculatieplan af. Het plan bevatte een aantal varianten om de knelpunten op te lossen. In 1985 koos de gemeenteraad één van de varianten: die met een nieuw aan te leggen centrumlusweg Deldensestraat – Molenstraat – Kerkstraat (het eerder vastgestelde tracé). In 1986 werd het VCP definitief vastgesteld. Daarbij werd expliciet vermeld dat de raad akkoord ging met de planologische voorbereidingen van de centrumlusweg, uitgevoerd als wijkontsluitingsweg. Het definitieve besluit over de aanleg van die weg werd uitgesteld naar 1992 (Gemeente Goor, 1987 – 210)

Na 1986 volgden er opnieuw bezwaren van burgers, winkeliers en van de Rooms-Katholieke scholen. Opnieuw werd Goudappel & Coffeng N.V. ingeschakeld om de haalbaarheid van de centrumlusweg te onderzoeken. Zij stelden opnieuw een aantal varianten voor, waar de gemeenteraad in 1992 een besluit over nam. De provincie sprak echter een veto uit tegen de plannen van de gemeenteraad, en was van mening dat de gemeenteraad niet mag besluiten over de aanleg van de centrumlusweg. Bij hoger beroep verbood ook de Raad van State in 1993 de nieuwste plannen (Gemeente Goor, 1998 – 1846).

2.1.6 Plannen voor herinrichting van de Grotestraat (1986 – 1996)

De ondernemers in het centrum van Goor waren rond 1986 niet blij met de plannen die de gemeenteraad presenteerde voor de doorstroming in het centrum. Het verkeerscirculatieplan (VCP) ging er van uit dat autoverkeer alleen via de Waterstraat het centrum van Goor binnen kon rijden, waarbij in de Grotestraat het verkeer nog maar in één richting zou mogen rijden. Alle andere toegangswegen zouden dan afgesloten worden. Veilig Verkeer Nederland (VVN), gemeentewerken en de Goorse winkeliers, verenigd als 'Goor Collectief', deden voorstellen voor alternatieve centruminrichtingen (Gemeente Goor, 1988 – 646). In 1991 werd besloten een groep deskundigen te vragen een concreet plan op te stellen ter verbetering van de verblijfs- en winkelkwaliteit in de Grotestraat.

De groep experts adviseerde het straatmeubilair aan te passen, een aantal parkeerplaatsen te verwijderen en het eenrichtingsverkeer om te draaien (Gemeente Goor, 1993, 1584). In 1996 besloot de gemeenteraad de parkeerplaatsen en de bloembakken in de Grotestraat weg te halen, zodat er meer ruimte ontstond voor voetgangers en fietsers. Het eenrichtingsverkeer bleef ongewijzigd (Gemeente Goor, 1997 – 1584).

2.1.7 Nieuwe plannen voor een rondweg (1993 – 2000)

In het collegeprogramma 1994-1998 namen burgemeester en wethouders in 1994 op dat zij wilden dat het tracé van de centrumlusweg planologisch vrijgehouden zou worden en dat de eerder ingezette procedures voortgezet moesten worden (Gemeente Goor, 1995 – 1846). Inmiddels waren er plannen om Goor in het noordoosten uit te breiden (de huidige wijk Heeckeren). Goudappel Coffeng kreeg de opdracht het verkeersmodel aan te passen aan de nieuwe situatie, en een aantal nieuwe varianten te ontwikkelen voor een ringweg. Enkele van deze varianten gaan uit van het doortrekken van de Van Heeckerenweg naar de Deldensestraat (de blauwe lijn in Figuur 3 en Figuur 4).

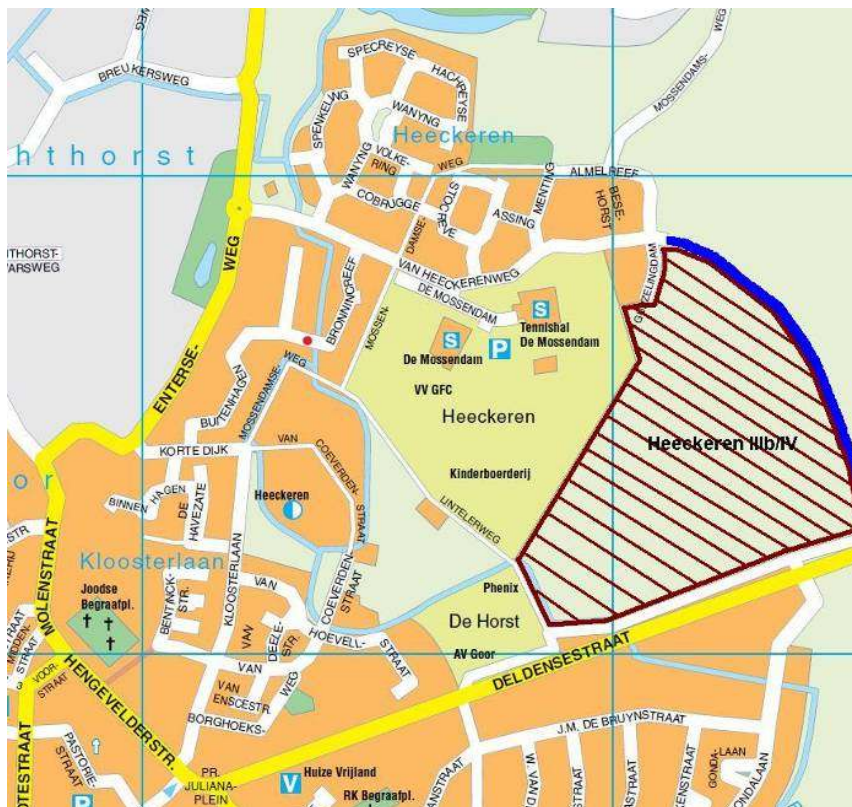
12 Verkenning routing verkeer door Goor

Eind 1998 besloot de gemeenteraad het westelijk deel van de centrumlusweg (zie Figuur 3) te schrappen (Gemeente Goor, 1998 – 1846), en uit te kijken naar een nieuwe bestemming voor het gereserveerde gebied. Ook koos gemeenteraad niet voor de meest gunstige variant uit het nieuwste onderzoek van Goudappel Coffeng (de oorspronkelijke centrumlusweg), maar de next-best variant: het doortrekken van de Van Heeckerenweg naar de Deldensestraat.

In november 2000 besloot de gemeenteraad ook het oostelijke tracé van de oorspronkelijke centrumlusweg niet langer te reserveren. Wel werd rekening gehouden met een aanpassing van de Kloosterlaan, zodat deze aantrekkelijker zou worden voor langzaam verkeer. Op die manier zou een aparte en conflictvrije verbindingsweg voor het langzaam verkeer ontstaan, daar motorvoertuigen gebruik zouden moeten maken van andere wegen (Gemeente Goor, 2000 – 1846).

2.1.8 De verlengde Van Heeckerenweg

De bedoeling was om het nieuwe deel van de Van Heeckerenweg te financieren uit de exploitatie-inkomsten van de nog aan te leggen wijk Heeckeren IIIb/IV (zie Figuur 4). Deze nieuwe wijk, die tussen het nieuwe deel van de Van Heeckerenweg en de bestaande bebouwing zou moeten verrijzen, wordt voorlopig niet aangelegd (zie ook paragraaf 4.2.1). Daarom is het plan om de Van Heeckerenweg door te trekken (nog) niet uitgevoerd (persoonlijk interview met Dhr. Gerrit Vrijburg, mei 2011).

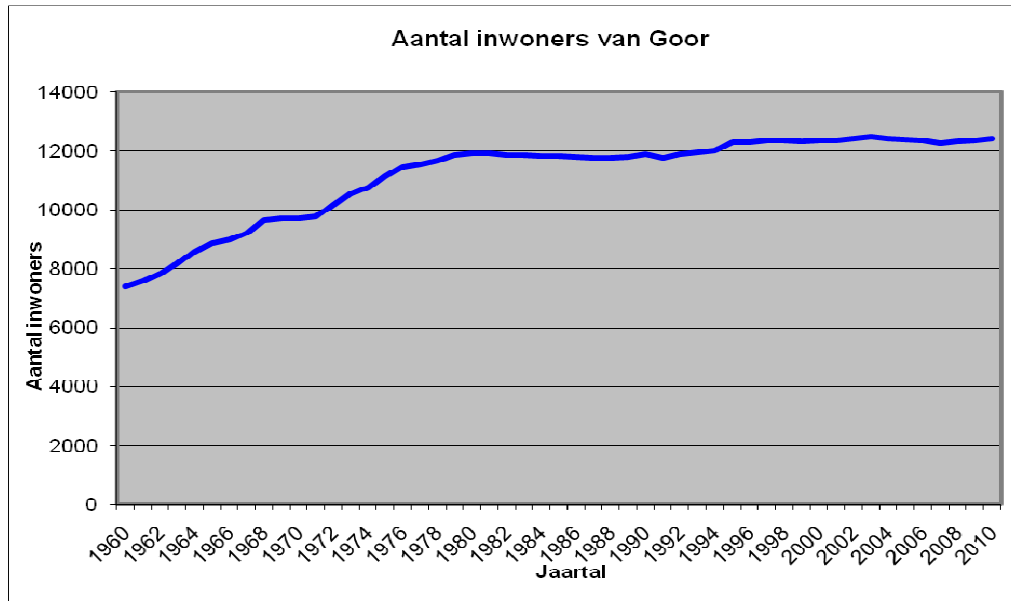


Figuur 4: De verlengde Van Heeckerenweg (blauw) en de wijk Heeckeren IIIb/IV (donkerrood gearceerd)

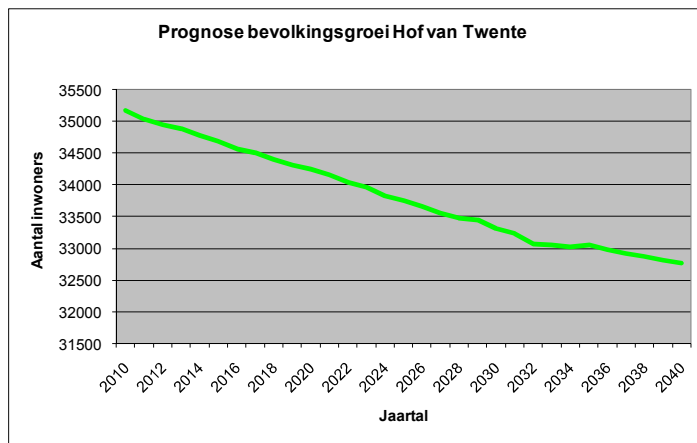
2.2 Demografische ontwikkelingen

In 1960 had Goor 7400 inwoners (CBS - Bevolkingsontwikkeling). In 1980 waren dat er 11900. Sinds 1980 is de bevolking van Goor niet sterk meer gegroeid. Eind 2010 had Goor 12400 inwoners. Dat betekent dat de Goorse bevolking tussen 1980 en 2010 met gemiddeld 0,13 procentpunt per jaar is gegroeid. De exacte aantallen van de Goorse bevolking tussen 1960 en nu zijn te vinden in bijlage 1. In Figuur 5 is de bevolkingsontwikkeling in Goor schematisch weergegeven.

Een mogelijke verklaring voor de lage bevolkingsgroei in Goor is het nagenoeg gelijk blijven van de woningvoorraad. Tussen 1995 en 2000 werden er bijvoorbeeld slechts 290 woningen opgeleverd, gemiddeld 48 per jaar (CBS - Nieuwbouwwoningen).



Figuur 5: Aantal inwoners van Goor 1960 – 2010



Figuur 6: Door het CBS opgestelde prognose van het aantal inwoners van de gemeente Hof van Twente tot 2040

Het CBS heeft voor iedere gemeente in Nederland een prognose gemaakt van de bevolkingsgroei in die gemeente tot 2040. Voor de gemeente Hof van Twente verwacht het CBS een hele lichte bevolkingskrimp (CBS – Prognosekerncijfers): een gelijkmatige krimp over de komende 30 jaar, zoals weergegeven in Figuur 6. Volgens het CBS zal de bevolking afnemen met 80 personen per jaar. Dat is een krimp van 0,23% per jaar. De precieze prognose van het CBS is te vinden in bijlage 1.

2.3 Voertuigbezit

Volgens het Regionaal Mobiliteitsplan Twente (Heggeler, ten & Baanders, 2007) blijft de automobilititeit van inwoners van de regio Twente tot 2020 sterk groeien. Niet alleen zal het aantal verplaatsingen groeien, maar ook de lengte van de verplaatsingen neemt toe. Om te bepalen of het verkeersaanbod ook zal groeien ondanks de bevolkingskrimp wordt in deze paragraaf het voertuigbezit van de Gorenaren onderzocht. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de huidige cijfers, maar ook naar de toekomstverwachtingen.

Het CBS heeft berekend dat de hoeveelheid personenauto's in Nederland nog steeds blijft groeien (CBS – Mobiliteit per regio). In de laatste tien jaar is het aantal personenauto's in Nederland gegroeid met zo'n 20% (gemiddeld 1,3% per jaar) (CBS – Motorvoertuigen per provincie). Het aantal inwoners van Nederland is in diezelfde tijd slechts 4,5% gegroeid. Het aantal huishoudens met één of meerdere auto's groeit nog steeds (CBS – Mobiliteit per regio). Om te bepalen of Gorenaren gemiddeld meer of minder auto's bezitten dan alle Nederlanders samen zijn de welvaartsniveaus van de Hof van Twentenaren en van heel Nederland vergeleken. De uitkomst van die analyse is te vinden in Tabel 1 (CBS – WW-uitkeringen, CBS – Algemene bijstand, CBS – Arbeidsongeschiktheid, CBS – Kerncijfers bevolking, CBS – inkomen van huishoudens & CBS – gemiddeld inkomen).

Hof van Twentenaren blijken gemiddeld minder uitkeringen te ontvangen en meer geld te verdienen dan de gemiddelde Nederlander. Het is daarom waarschijnlijk dat inwoners van de gemeente Hof van Twente per persoon en per huishouden iets meer auto's bezitten dan de gemiddelde Nederlander. Gemiddeld bezaten Nederlanders ouder dan 18 jaar in 2011 0,61 auto's per persoon. Naar alle waarschijnlijkheid is het autobezit per persoon in de gemeente Hof van Twente enkele honderdsten groter dan het gemiddelde van Nederland.

Het aantal inwoners van de gemeente Hof van Twente zal de komende jaren dalen met zo'n 0,23% per jaar. Het autobezit in Nederland neemt harder toe dan het aantal inwoners in de gemeente Hof van Twente daalt en Hof van Twentenaren bezitten gemiddeld iets meer auto's dan het gemiddelde van alle Nederlanders samen, dus in de komende jaren zal het aantal voertuigen in de gemeente nog blijven toenemen, maar minder sterk dan gemiddeld in Nederland. Wanneer de grenzen van de groei bereikt worden is niet te voorspellen.

| Welvaartskenmerk (jaar meting) | | Gemeente Hof van Twente | Heel Nederland |
|--|----------|-------------------------|----------------|
| Aantal inwoners (2010) | | 35.177 | 16.574.989 |
| Aantal arbeidsongeschiktheids-uitkeringen (2010) | Absoluut | 1570 | 829.700 |
| | Relatief | 4,46 % | 5,01 % |
| Aantal bijstandsuitkeringen (2010) | Absoluut | 260 | 334.200 |
| | Relatief | 0,74% | 2,02% |
| Aantal werkloosheidsuitkeringen (2010) | Absoluut | 510 | 267.000 |
| | Relatief | 1,45% | 1,61% |
| Besteedbaar inkomen per huishouden (2008) | | € 36.300 | € 33.300 |
| Gestandaardiseerd besteedbaar inkomen ¹ per huishouden (2008) | | € 24.400 | € 23.300 |

Tabel 1: Het welvaartsniveau van de gemeente Hof van Twente vergeleken met heel Nederland

¹ Besteedbaar inkomen, gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden.

2.4 Ongevalcijfers

Voor de gemeente Hof van Twente zijn via de politie ongevalcijfers bekend over 2000 tot en met 2009. Voor de voormalige gemeente Goor zijn deze cijfers geanalyseerd. Het totaal aantal gewonden en doden dat is gevallen op kruispunten en op wegvakken is te vinden in bijlage 2. In diezelfde bijlage is een kaart te vinden met alle ongevallen in en rond Goor.

Op de meeste straten en kruispunten in de voormalige gemeente Goor is in de afgelopen tien jaar niet meer dan één persoon gewond geraakt. De N347 en de Rondweg blijken onveiliger: in de afgelopen tien jaar zijn hier in totaal elf gewonden en één dode gevallen. Van de wegen binnen Goor lijkt de Kerkstraat met aangesloten kruispunten met vier gewonden en één dode het meest onveilig. Opvallend is dat deze slachtoffers niet vallen op het smalle wegvak van de Kerkstraat tussen het Kerkplein en de Scherpenzeelseweg, maar juist op de kruisingen. De kruising van de Kerkstraat met de Scherpenzeelseweg en met de Diepenheimseweg zijn beide onoverzichtelijk en niet haaks, met een smal opstelvak voor links afslaand verkeer. Dat zou het hogere aantal verkeersslachtoffers daar kunnen verklaren.

3 Verkeerssituatie

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe de verkeerssituatie in Goor er nu uit ziet. De belangrijkste wegen in Goor zijn geanalyseerd aan de hand van weginrichting en verkeersintensiteit. Aan de hand van de analyse worden verderop in deze verkenning aanbevelingen gedaan voor verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid of de logica van de doorgaande routes. Die aanbevelingen leiden dan weer tot de oplossingsvarianten.

De verkeerssituatie in Goor wordt op drie verschillende manieren geanalyseerd. In paragraaf 3.1 is een overzicht te vinden van de conclusies uit een analyse van alle bekende intensiteiten op wegvakken in en rond Goor. Paragraaf 3.2 geeft een analyse van de hoeveelheid doorgaand verkeer dat gemeten werd tijdens de bekende onderzoeken. Paragraaf 3.3 vormt een vooruitblik naar het jaar 2020, aan de hand van het verkeersmodel van Regio Twente. Dat model geeft weer hoe de verkeerssituatie in Twente er uit ziet als er geen maatregelen worden genomen.

3.1 Intensiteiten op en inrichting van de belangrijkste Goorse wegen

Aan de hand van de bekende gegevens uit eerdere en recente onderzoeken zijn een veertigtal wegvakken geselecteerd om nader te onderzoeken. Dit zijn de uitvalswegen, de wegen die de doorgaande routes vormen en de belangrijkste ontsluitingswegen. De getelde, gemeten en berekende hoeveelheden verkeer op al deze wegen tussen 1978 en nu is weergegeven in bijlage 3.

De precieze situatie ter plaatse op de wegen binnen de bebouwde kom is per straat beschreven in bijlage 4. Daar is beschreven hoe de wegen nu ingericht zijn en hoeveel verkeer er volgens de tellingen en verkeersmodellen over de wegen rijdt. De weginrichtingen zijn vergeleken met de richtlijnen van Duurzaam Veilig Verkeer en de afspraken uit het Gemeentelijk Mobiliteitsplan en het Regionaal Mobiliteitsplan. De belangrijkste conclusies uit de analyse zijn in deze paragraaf opgesomd.

- De verkeersintensiteiten op de Goorse wegen zijn sinds de jaren '70 en '80 duidelijk toegenomen. Dat is een logisch gevolg van de toegenomen automobilititeit, de groeiende bevolking en het groeiende autobezit (zie ook paragraaf 2.2 en 2.3).
- De vijf grote uitvalswegen zijn al uitgevoerd als gebiedsontsluitingswegen met vrijliggende fietspaden. Deze wegen hoeven niet aangepast te worden tot erftoegangsweg.
- Bestuurders die vanuit de richting Delden/Hengelo Goor binnenrijden blijven hard rijden, waarschijnlijk omdat er geen fysieke of visuele verschillen zijn tussen het weggedeelte binnen en buiten de bebouwde kom. De V85² op de Deldensestraat tussen de Gondalaan en de Lindelaan (dus al een paar honderd meter na het kombord) was voor voertuigen met meer dan twee wielen in 2010 68 kilometer per uur. Van 83% van de motorvoertuigen was de snelheid daar hoger dan de toegestane 50 kilometer per uur.
- De Grotestraat is duidelijk ingericht als winkelgebied, met veel obstakels en snelheidsremmende maatregelen. Van het noordelijke deel van de Grotestraat (tussen de H. Heijermansstraat en de Voorstraat) wordt de wegcapaciteit nu al bijna volledig benut.
- De Irisstraat en Stationslaan zijn breed en overzichtelijk. De route wordt veel als sluiproute gebruikt door bestuurders die van Hengevelde/Haaksbergen richting Markelo rijden en andersom. De straten worden ten tijde van dit onderzoek heringericht als erftoegangsweg.

² V85: de snelheid die door 15% van de voertuigen overschreven wordt. 85% van de passerende voertuigen rijdt dus langzamer dan dit getal.

- In de wijk 'De Whee' geldt nu deels een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De ingangen van deze straten zijn niet allemaal vormgegeven als 30 kilometergebied.
- Er ontstaan veiligheidsproblemen en capaciteitsproblemen op straten met een smal wegprofiel en veel verkeer, zoals de Kerkstraat, de Molenstraat, de Hengevelderstraat en het Prines Julianaplein.

3.2 Doorgaand verkeer

De hoeveelheid doorgaand verkeer ten opzichte van Goor en ten opzichte van Goor-centrum is in de jaren '70 en '80 vier keer onderzocht. In het afgelopen decennium zijn er twee onderzoeken uitgevoerd: in 2006 door Mobycon en in 2008 door Vialis. Wat al deze onderzoeken inhielden en wat de precieze uitkomsten ervan waren is te vinden in bijlage 5. De belangrijkste conclusies uit de analyse van het doorgaand verkeer zijn:

- In de jaren '70 maakte het meeste doorgaande verkeer gebruik van de Diepenheimseweg en de Enterseweg. Dat blijkt uit de wegintensiteiten, maar ook uit het feit dat de route tussen Diepenheim en Rijssen de belangrijkste route was voor het doorgaand verkeer. Minder dan 10% van het verkeer was doorgaand ten opzichte van heel Goor.
- In 1983 maakte het meeste doorgaande verkeer (meer dan 35%) gebruik van de Markeloseweg. De belangrijkste relatie voor het doorgaand verkeer is die tussen Markelo en Delden. De rol van de Enterseweg als afwikkelaar van doorgaand verkeer was toen echt over. Mogelijk komt dat door het gereedkomen van de N347, zodat verkeer van Delden/Hengelo richting Rijssen en vice versa niet langer door de bebouwde kom van Goor hoefde te rijden, en dus geen gebruik maakte van de Enterseweg. Zo'n 28,5% van het verkeer was in 1983 doorgaand ten opzichte van heel Goor. Ten opzichte van het centrum was dat percentage veel hoger (meer dan 60%).
- In 2006 werd door Mobycon geen groot verschil gemeten in de hoeveelheid doorgaand verkeer op de verschillende wegen. Alleen de Zomerweg wordt relatief minder gebruikt door het doorgaand verkeer. De totale hoeveelheid doorgaand verkeer ten opzichte van heel Goor lag tussen de 15 en 20%. De belangrijkste doorgaande route was in 2006 de route van Delden naar Markelo en andersom en tussen Diepenheim en Markelo/Herike.
- Uit het onderzoek uit 2008 (Vialis) komt de Markeloseweg als belangrijkste doorgaande verbinding naar voren. Meer dan 30% van het doorgaand verkeer maakt gebruik van de Markeloseweg. Ook de Diepenheimseweg wordt goed gebruikt door doorgaand verkeer (zo'n 20%). De belangrijkste doorgaande relaties zijn die tussen Markelo en Delden, tussen Diepenheim en Markelo en als derde belangrijkste tussen Markelo en de Haaksbergerweg.

De doorgaande route door Goor van oost naar west en andersom blijkt nog steeds de belangrijkste relatie voor het ten opzichte van heel Goor doorgaand verkeer. De route van oost naar west is echter niet erg logisch, bestuurders moeten in elk geval vier keer afslaan binnen de bebouwde kom van Goor om aan de andere zijde de stad te verlaten. De één na belangrijkste route voor het doorgaand verkeer is de relatie tussen Markelo/Herike en Diepenheim. Beide routes maken gebruik van de Kerkstraat en de Markeloseweg. De wegen die het meeste aandacht verdienen vanwege het doorgaand verkeer zijn dan ook de Kerkstraat, de Markeloseweg en de oost-westroute door Goor.

3.3 Toekomstverwachtingen: het regionaal verkeersmodel

In deze paragraaf worden de toekomstverwachtingen voor de verkeersintensiteiten in Goor geschetst. Daarbij is gebruik gemaakt van het bestaande 'Regionaal Verkeersmodel Twente' van Regio Twente. Het model is opgesteld door Goudappel Coffeng en gemaakt in OmniTrans. Het model bevat alle belangrijke wegen in Twente, en de belangrijkste en grootste wegen daarbuiten in de rest van Nederland en in het westen van Duitsland.

3.3.1 De werking van het model

Het bestaande model is beschikbaar in een versie uit 2005 (basisjaar 2004) en een versie uit 2008 (basisjaar 2008). Het model is in 2010 twee maal geüpdatet door Goudappel Coffeng aan de hand van de meest recente verkeertellingen en daarna opnieuw gekalibreerd. In het nieuwste geüpdatete model uit 2010 wordt al rekening gehouden met het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Molenstraat.

Het bestaande model berekent de verwachte verkeersintensiteiten in 2020, op basis van de bekende waarden uit basisjaar 2004 of 2008 en de vastgestelde groeifactoren voor de toename van de bevolking en het aantal arbeidsplaatsen. De groeifactoren zijn gebaseerd op de plannen voor woningbouw van de Twentse gemeenten en van bevolkingsgroei prognoses van Primos, het prognosemodel van de provincie Overijssel. Voor de gemeente Hof van Twente zijn er geen infrastructurele wijzigingen meegenomen in het model. Wel gaat het model ervan uit dat op meer wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 kilometer per uur.

Het bestaande verkeersmodel maakt onderscheid tussen ochtend- en avondspits en de rest van de dag en tussen auto's, vrachtauto's fietsers, openbaar vervoer en voetgangers. Het model kan voor het berekenen van de intensiteiten van het autoverkeer de alles-of-niets-toedeling gebruiken of de evenwichtstoedeling.

3.3.2 Uitkomsten

De vier bestaande versies van het Regionaal Verkeersmodel (uit 2005, 2008 en twee maal uit 2010) zijn doorgerekend met behulp van OmniTrans. De uitkomsten van de modellen zijn weergegeven in bijlage 3, naast de getelde verkeersintensiteiten. Voor 2005 en 2008 zijn de modelwaarden voor dat jaar genomen. Voor de gegevens uit 2010 is gebruik gemaakt van het één-na-nieuwste model, waarin de Molenstraat nog tweerichtingsverkeer is. Daar is voor gekozen om de uitkomsten van de verschillende jaren eerlijk te kunnen vergelijken.

De waarden van het prognosemodel komen eveneens uit de één-na-laatste versie van het model, uit 2010. Uit de gegevens blijkt dat een groei van het autoverkeer in elk geval tot 2020 verwacht mag worden. Dat wordt ondersteund door de conclusie uit paragraaf 2.3, waar gesteld werd dat de groei van het autobezit en de toenemende mobiliteit een groter effect hebben op de verkeersintensiteiten dan de licht krimpende bevolking van Goor.

Wanneer er geen maatregelen genomen worden nemen de intensiteiten tot 2020 het sterkst toe op de Deldensestraat, de Enterseweg, de H. Heijermansstraat, de Molenstraat, de Hengevelderstraat en de Grotestraat (deel H. Heijermansstraat – Voorstraat).

De Deldensestraat en de Enterseweg zijn ingericht als gebiedsontsluitingsweg en kunnen de intensiteitstoename goed aan. De andere straten zijn of worden vanwege het smalle wegprofiel ingericht als erftoegangsweg. Op de Molenstraat, de Kerkstraat, de Hengevelderstraat en de Diepenheimseweg is de intensiteit nu al groter dan 6000 motorvoertuigen per etmaal, de grens die het CROW aangeeft als maximale gewenste intensiteit op erftoegangswegen. Op de H. Heijermansstraat en de Grotestraat (Voorstraat – H. Heijermansstraat) zal de verkeersintensiteit in de toekomst groeien tot boven de 6000 voertuigen per etmaal.

Alle in de vorige alinea genoemde straten, behalve de Deldensestraat en de Enterseweg, zouden volgens de CROW-richtlijnen eigenlijk uitgevoerd moeten worden als erftoegangsweg (vanwege het smalle wegprofiel en de fietsers op de rijbaan), maar dat is niet altijd gewenst vanwege de etmaalintensiteit van het verkeer. Volgens het CROW (zie paragraaf 1.3) zijn er dan twee oplossingen mogelijk: ofwel het verkeersaanbod verminderen, zodat de inrichting als erftoegangsweg toch mogelijk is, ofwel de weg zo veilig mogelijk in te richten.

4 Toekomstige ontwikkelingen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de toekomstige veranderingen aan de verkeersstructuur in en rond Goor (paragraaf 4.1) en de bouw- en sloopplannen in en rond Goor (paragraaf 4.2). De bekende ontwikkelingen worden meegenomen in het verkeersmodel, dat op basis van de vastgestelde plannen aangepast wordt (paragraaf 4.3). Daarmee wil dit hoofdstuk een aanzet geven tot het vaststellen van de mogelijke oplossingsvarianten (hoofdstuk 5). Aan de hand van de toekomstige ontwikkelingen wordt duidelijk waar mogelijkheden liggen voor het nemen van verkeersmaatregelen.

4.1 Aanpassingen aan de verkeersstructuur op basis van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Op basis van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP, zie paragraaf 1.5) wordt ieder jaar door de gemeenteraad het Uitvoeringsprogramma (UVP) voor het komende kalenderjaar vastgesteld. De maatregelen met de grootste prioriteit worden het eerst uitgevoerd. De maatregelen met minder urgentie worden wel ingepland, maar niet in het komende kalenderjaar. De gemeenteraad spreekt daarmee de intentie uit het voorgestelde plan te willen uitvoeren, maar een exacte uitvoeringsdatum wordt niet definitief vastgesteld. Voor de komende jaren heeft de gemeenteraad de volgende plannen vastgesteld. Voor de plannen voor 2011 wordt nog dit kalenderjaar begonnen met de voorbereidingen. De prioriteiten voor 2012 zijn nu gepland volgens de laatste verwachtingen, maar worden eind 2011 precies vastgesteld. De plannen voor 2013 worden eind 2012 vastgesteld, enzovoorts. Hieronder volgt een overzicht van de geplande maatregelen, volgens de huidige prioritering uit het UVP 2011.

2011

- Op de Kerkstraat (Van Kollaan – Kerkplein) worden snelheidsremmende maatregelen toegepast
- De 30km-zone rond het centrum wordt verder uitgebreid
- Er komt een voorziening voor fietsers op de Scherpenzeelseweg
- De eerste heft van woonwijk De Whee wordt ingericht als 30km-zone
- Op de Molenstraat wordt tussen de Voorstraat en de D.J. Bunschotenstraat eenrichtingsverkeer ingesteld, zodat personenauto's en motoren alleen nog richting het noorden kunnen rijden. Vrachtauto's mogen nu al niet over dat deel van de Molenstraat rijden.

2012

- De rest van woonwijk De Whee wordt ingericht als 30km-zone

2013

- Het kruispunt Molenstraat – Entersestraat wordt aangepakt
- De Hengevelderstraat wordt aangepakt
- Het kruispunt Kerkstraat – Scherpenzeelseweg wordt aangepakt

2014

- Het kruispunt Kerkstraat/Kerkplein krijgt aandacht
- Het kruispunt Enterseweg/Breukersweg krijgt aandacht

Alle genoemde plannen betreffen kleine inrichtingsaanpassingen of eventueel snelheidsremmende maatregelen. De plannen om de Bunschotenstraat te verleggen of een rotonde aan te leggen zijn nog niet opgenomen in het GMP, en daarmee niet in het UVP.

4.2 Bouw en sloop van woningen en bedrijven

Deze paragraaf schetst een overzicht van de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en de vestiging van bedrijven. Er zijn drie belangrijke ontwikkelingen, die ieder behandeld worden in een aparte subparagraaf.

4.2.1 Woonvisie gemeente Hof van Twente

In 2009 werd de Woonvisie Hof van Twente vastgesteld. De woonvisie 2009 – 2013 heeft als uitgangspunt dat er een eind komt aan de bevolkingsgroei in de gemeente, en dat de bevolking vergrijsst. Kerndoel van de woonvisie is het versterken van de kwaliteit van woningen en woonomgeving. Om nieuwe inwoners naar de gemeente te trekken, en zo de bevolkingskrimp tegen te gaan, moeten er volgens de woonvisie meer woningen komen voor starters en voor ouderen met een extra hulpvraag. Ook de aantrekkelijkheid van de gemeente als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven vergroten kan helpen om meer nieuwe bewoners te trekken. Een derde mogelijke maatregel is het gemakkelijker maken van het aankopen van een bouwrijpe kavel, aangezien uit onderzoek blijkt dat er meer vraag is naar kavels dan het aanbod groot is. Woningen voor gezinnen zijn er ruim voldoende. (Gemeente Hof van Twente, 2009)

Tot 2013 zijn er in de hele gemeente Hof van Twente 340 nieuwe woningen nodig, waarvan 140 in Goor. Van de 340 woningen in de hele gemeente dienen er 230 bestemd te zijn voor ouderen. Van deze 230 seniorenwoningen moet een deel bestaan uit nultredenwoningen (woningen met voorzieningen voor ouderen) en een deel uit zorgwoningen (woningen met mogelijkheden voor dagelijkse zorg). Naast seniorenwoningen is er vraag naar enkele tientallen starterswoningen en bouwrijpe kavels.

Binnen de kern Goor is de verdeling van de woningvraag als weergegeven in Tabel 2. Gezien de geringe vraag naar nieuwe huisvesting, wordt de voorkeur gegeven aan inbreiding in plaats van uitbreiding. Dat wil zeggen dat nieuwe woningen gebouwd worden in plaats van oude (te slopen) panden, of op een lege plaats binnen de bebouwde kom worden gebouwd.

| | Gemeente Hof van Twente | Goor |
|-----------------|-------------------------|------|
| Nultredenwoning | 230 | 70 |
| Starterswoning | 80 | 62 |
| Bouwkavels | 30 | 8 |
| Totaal | 340 | 140 |

Tabel 2: Woningvraag in Goor en gemeente Hof van Twente 2009 - 2013

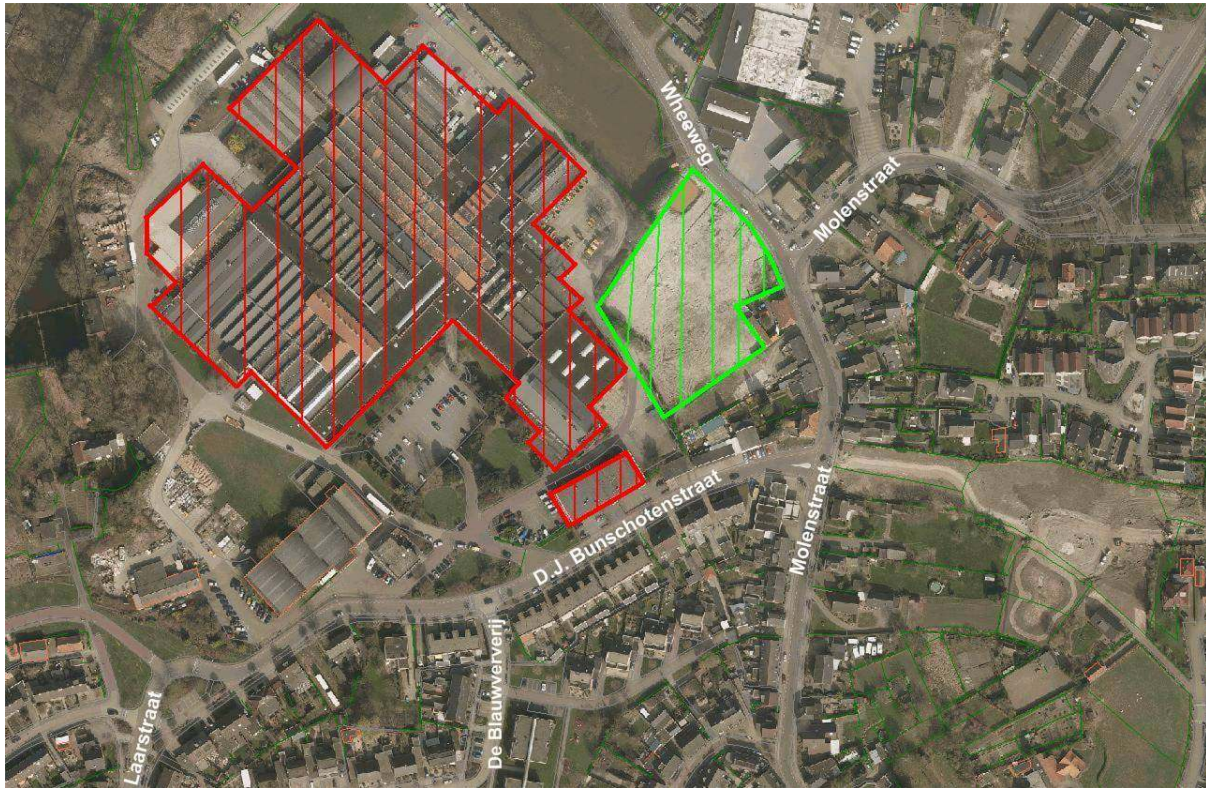
Op dit moment lopen er een aantal woningbouwplannen. Deze zijn in de woonvisie voorzien van een prioriteit, op basis van de doelgroepen, de hardheid van de plannen, de locatie en bijzondere belangen. In de woonvisie wordt geadviseerd geen nieuwe uitbreidingslocaties meer toe te wijzen tot 2013, tenzij het nieuwe plan een bijzondere woonkwaliteit toevoegt en niet ten koste gaat van mogelijke inbreidingsplannen. De prioritering van de bestaande bouwplannen is weergegeven in bijlage 6. Als alle bouwplannen uitgevoerd zouden worden, zal dat vooral effect hebben op de verkeersintensiteiten op de Enterseweg, de Deldensestraat en de Van Heeckerenweg, omdat de nieuwe wijk Heeckeren door die wegen ontsloten zal worden.

4.2.2 Sloop voormalige Twentse Stoomblekerij & nieuwe bouwplannen

Even ten noorden van de D.J. Bunschotenstraat ligt op de hoek met de Molenstraat een bedrijventerrein. Dit bedrijventerrein was eigendom van de Twentse Stoomblekerij. De blekerij bestaat niet meer, en de gebouwen worden nu verhuurd.

Eerder was de gemeente geneigd de eigenaar van het terrein toestemming te geven tot de bouw van zo'n 450 huizen (zie ook bijlage 5). De behoefte aan nieuwe woningen in de gemeente Hof van Twente is echter niet zo groot. In de woonvisie heeft de sloop van de fabriek en de bouw van een nieuwe woonwijk dan ook een lage prioriteit gekregen. In plaats van de bouw van 450 woningen zou de ruimte ook gebruikt kunnen worden om de D. J. Bunschotenstraat te verleggen, zodat deze vloeiend aansluit op de kruising Molenstraat / Wheeweg.

Daarmee zou de doorgaande route richting het noorden logischer worden. Er is na de sloop van (een deel van) de fabriekspanden genoeg ruimte voor een ruime kruising of een rotonde. Figuur 7 toont de situatie op dit moment, en laat zien, met welk deel van de bebouwing potentieel gesloopt kan worden (rood gearceerd) en welk deel al gesloopt is (groen gearceerd).



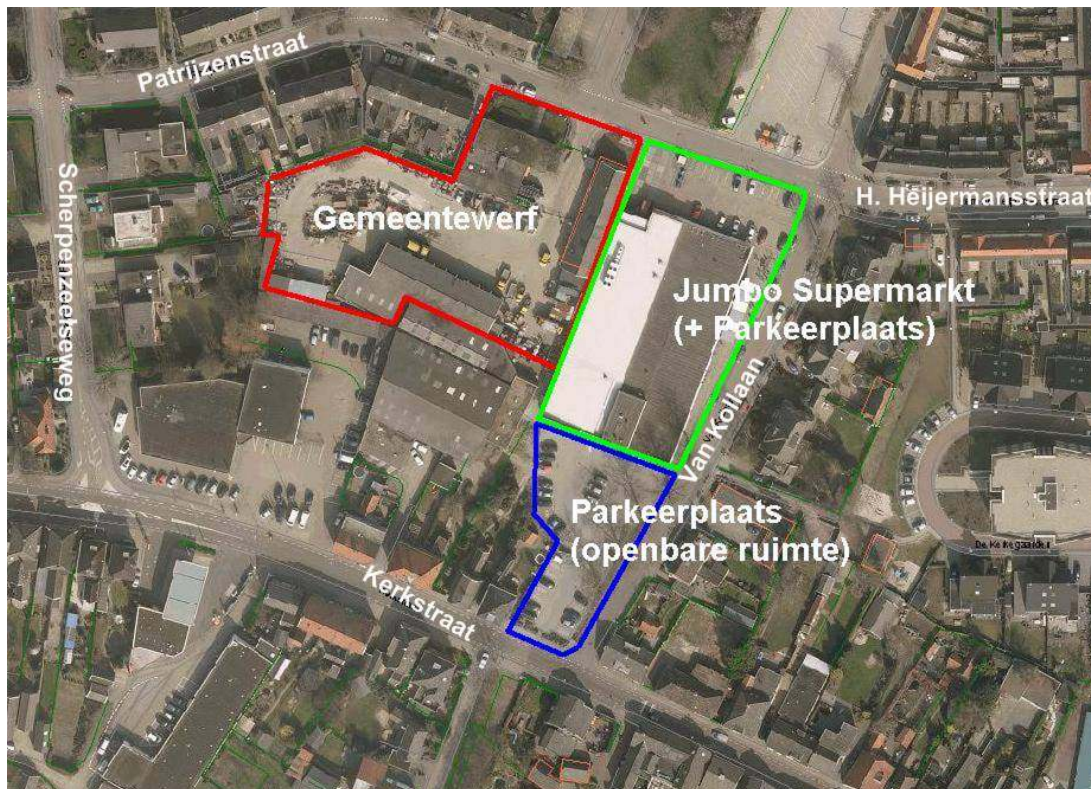
Figuur 7: Voormalig TSB-terrein. De straat aan de zuidzijde is de D.J. Bunschotenstraat, de weg aan de rechterzijde is de Molenstraat. Rood gearceerd de bebouwing die gesloopt kan worden, groen gearceerd de voormalige bebouwing die al gesloopt is. Bron: Stroomlijn, 2011

Wat het effect is van het uitvoeren van de oorspronkelijke nieuwbouwplannen is lastig meetbaar, omdat de nieuwe wijk mogelijk op meerdere manieren ontsloten wordt, en omdat er in de huidige situatie ook tientallen ritten per dag beginnen en eindigen op het TSB-terrein.

4.2.3 Verhuizing Jumbo supermarkt en gemeentewerf

Op de hoek van de Van Kollaan en de Patrijzenstraat staat nu de Jumbo supermarkt. Naast de supermarkt ligt de Goorse gemeentewerf. Waarschijnlijk gaat de werf verhuizen naar een andere plaats binnen Goor. De supermarktondernemer zou op termijn graag zijn supermarkt verplaatsen en uitbreiden, zodat deze dan deels op de plaats van de huidige Gemeentewerf komt te liggen. Het parkeerterrein van de supermarkt zou dan uitgebreid kunnen worden op de plaats van een deel van de bestaande supermarkt.

Door de verbouwing/verhuizing van de supermarkt ontstaat er ruimte om de Van Kollaan te verbreden of de kruising van Kollaan/Kerkstraat opnieuw in te richten. Om een indruk te krijgen van de supermarkt omgeving en de plaats van de gemeentewerf is Figuur 8 toegevoegd.



Figuur 8: De Van Kollaan met de Gemeentewerf (rood), de Jumbo (groen) en de openbare parkeerplaats (blauw). Bron: Stroomlijn, 2011

4.3 Aannames voor model 2020

Op basis van het uitvoeringsprogramma is het verkeersmodel uit 2010 aangepast voor het doorrekenen van de oplossingsvarianten (hoofdstuk 5). Het gebruikte model is de één-na-laatste versie van het Regionaal Verkeersmodel Twente (zie ook paragraaf 3.3). De volgende wijzigingen zijn voor dit onderzoek doorgevoerd in het OmniTrans-model:

- Alle wegen in Goor die dat nog niet waren zijn gemodelleerd als 30 kilometerzone, behalve als er een vrijliggend fietspad is aangelegd. Dat betekent dat heel de Kerkstraat, H. Heijermansstraat, Laarstraat, D. J. Bunschotenstraat, Molenstraat, Hengevelderstraat en Scherpenzeelseweg 30 kilometerzone worden.
- Op de Molenstraat is eenrichtingsverkeer ingesteld tussen de Voorstraat en de D.J. Bunschotenstraat, richting het noorden.
- Het verkeersmodel berekent dat een deel van het verkeer dat van de Deldensestraat komt verder rijdt via de Anjerstraat en de Rozenstraat. Misschien is deze route korter dan die via de Hengevelderstraat en Voorstraat, maar gezien het dwarsprofiel van de Anjerstraat en Rozenstraat lijkt een grote belasting (zoals het verkeersmodel voorspelt) niet mogelijk en niet realistisch. Op bijvoorbeeld de Gruttostraat, die qua wegprofiel vergelijkbaar is met de Anjerstraat, rijden volgens verkeerstellingen (zie ook bijlage 3) nooit meer dan 1100 voertuigen per etmaal.

Om te simuleren dat de Rozenstraat en Anjerstraat smal zijn en onaantrekkelijk als doorgaande route, is de snelheid op beide straten in het model verlaagd tot 20 kilometer per uur. De etmaalintensiteiten worden dan niet hoger dan zo'n 1250 voertuigen.

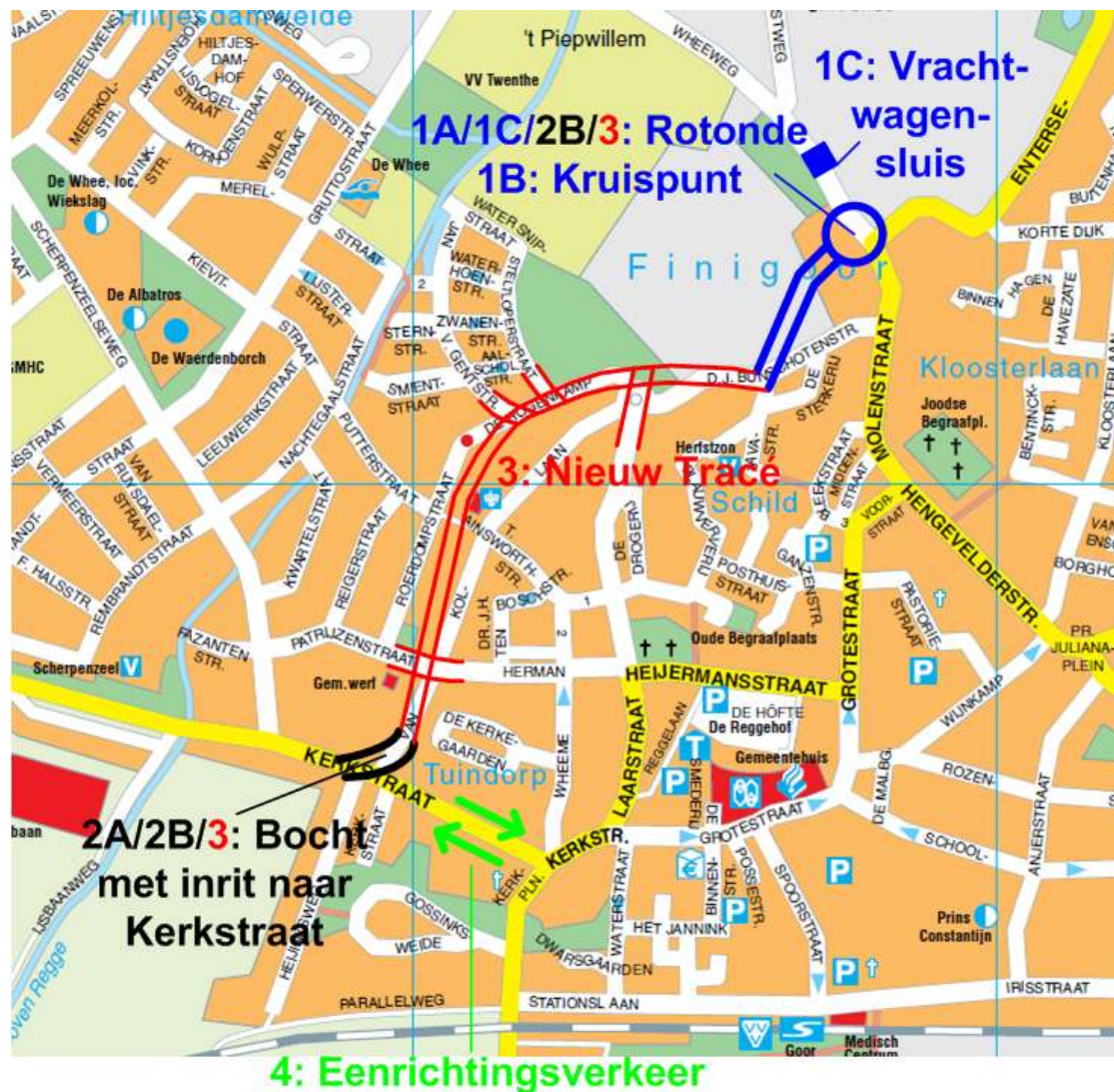
Het aangepaste model wordt gebruikt als nulvariant om de verschillende oplossingsvarianten mee te vergelijken.

5 Oplossingsmogelijkheden

Op basis van de analyse van de weginrichtingen (paragraaf 3.1 en bijlage 4), de verkeersintensiteiten (paragraaf 3.1), de hoeveelheid doorgaand verkeer (paragraaf 3.2) en de toekomstverwachtingen (hoofdstuk 4) zijn enkele mogelijke oplossingsscenario's uitgewerkt. De varianten houden het volgende in:

Variant

- 1A Het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat zodat deze aansluit op de kruising Molenstraat/ Wheeweg door middel van een rotonde
- 1B Als 1A, maar dan aangesloten door middel van een kruispunt
- 1C Als 1A, met een fysieke afsluiting voor vrachtwagenverkeer op de Wheeweg
- 2A Bocht in de Van Kollaan zodat deze vloeiend aansluit op de Kerkstraat; verkeer richting Kerkplein kan gebruik maken van een inritconstructie met drempel
- 2B Als 2A, met aanpassen van de D.J. Bunschotenstraat zoals in 1A
- 3 Als 2A, met een volledige aanpassing van de Van Kollaan en de D.J. Bunschotenstraat
- 4A Eenrichtingsverkeer op de Kerkstraat (Kerkplein – Van Kollaan) richting Kerkplein
- 4B Eenrichtingsverkeer op de Kerkstraat (Kerkplein – Van Kollaan) richting Van Kollaan



Figuur 9: Alle varianten in één figuur

Figuur 9 is een overzichtsk kaart van alle varianten. Iedere variant is weergegeven in een eigen kleur: variant 1 in blauw, variant 2 in zwart, variant 3 in rood en variant 4 in groen.

De scenario's zijn doorgerekend met behulp van het aangepaste toekomstmodel (zie paragraaf 4.3). In elk van de onderstaande paragrafen wordt een scenario uitgewerkt. Telkens wordt eerst beschreven wat het scenario inhoudt. Vervolgens wordt het scenario doorgerekend met behulp van het verkeersmodel. De berekende intensiteiten worden vergeleken met de nulvariant: het aangepaste verkeersmodel voor 2020. De conclusies uit de berekening worden opgesomd aan het eind van iedere paragraaf.

5.1 Nulvariant: nieuw verwachtingsmodel 2020

Om de verschillende varianten goed te kunnen vergelijken wordt ook de nulvariant doorgerekend. Dit nulscenario berekent wat de intensiteiten zijn op alle wegvakken in Goor als er geen aanvullende maatregelen genomen worden. De maatregelen die in het Uitvoeringsprogramma (zie paragraaf 4.1) zijn vastgesteld worden wél meegenomen bij de berekening. Het bijgewerkte model gaat er dus onder andere van uit dat op de Molenstraat eenrichtingsverkeer ingesteld zal worden, zoals ook beschreven in paragraaf 4.3.

In bijlage 8 is een afdruk van het nieuwe OmniTrans-model te vinden. Wanneer het nieuwe verwachtingsmodel vergeleken wordt met het verwachtingsmodel uit 2008 vallen de volgende verschillen op:

- Het verwachtingsmodel uit 2008 gaat uit van een veel grotere verkeersgroei dan het bijgewerkte verwachtingsmodel uit 2010.
- De intensiteiten op de Enterseweg, op de Grotestraat (H. Heijermansstraat – Voorstraat), op de H. Heijermansstraat en op de Hengeveldestraat nemen af als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Molenstraat. De intensiteiten op de Van Kollaan en D. J. Bunschotenstraat nemen juist toe, tot ongeveer 2500 voertuigen per etmaal op beide wegen.
- Er rijden meer voertuigen over de Zomerweg dan in het oude verwachtingsmodel, waarschijnlijk ook vanwege het instellen van eenrichtingsverkeer op de Molenstraat.

5.2 Variant 1A: Het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat en de aanleg van een rotonde

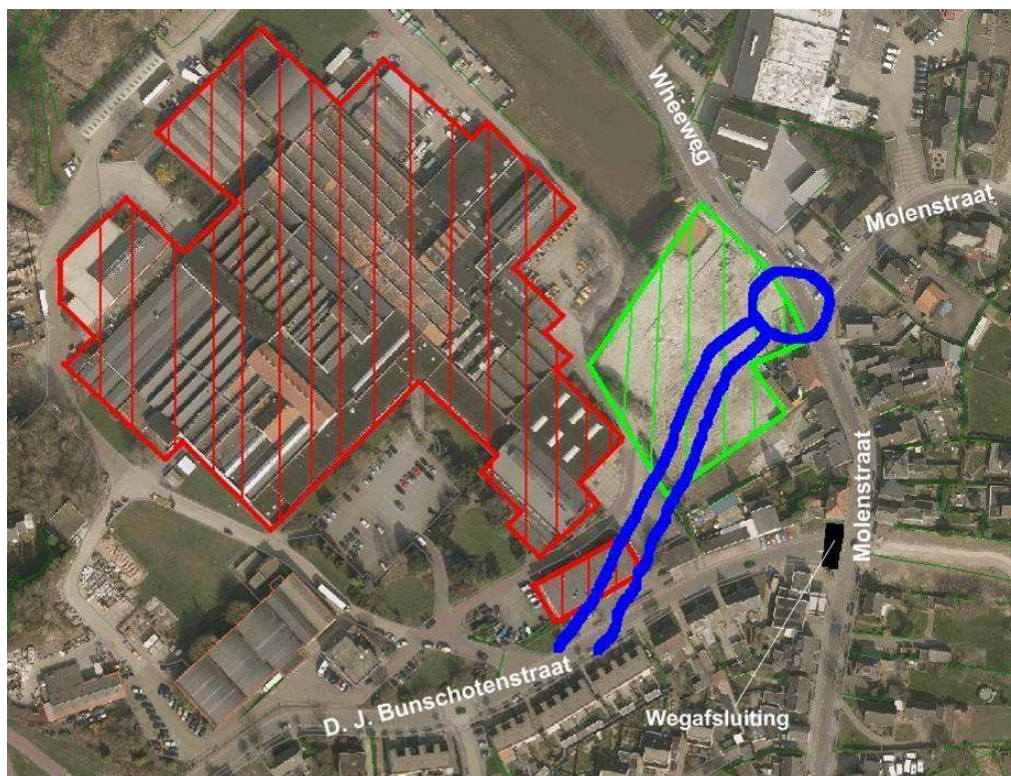
De sloop van (een deel van) het voormalige TSB-terrein biedt mogelijkheden voor het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat naar de kruising Molenstraat / Wheeweg. De doorgaande route naar het noorden wordt daardoor logischer, want er zijn twee driesprongen minder. In deze variant wordt er voor gekozen de aansluiting uit te voeren als een rotonde. Een mogelijk tracé van de nieuwe weg is weergegeven in Figuur 10. Het deel van de Bunschotenstraat dat nu aansluit op de Molenstraat wordt vanaf de Molenstraat afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Op de Molenstraat blijft het verbod voor vrachtverkeer gelden.

Volgens CROW (2004, p. 716) is een enkelstrooksrotonde goed toepasbaar als de som van de toeleidende verkeersstromen niet groter is dan 25.000 motorvoertuigen per etmaal. De conflictbelasting mag daarnaast niet groter zijn dan 1.500 personenauto-equivalent per uur. Is de verkeersintensiteit op het kruisingsvlak groter, dan dient op het kruispunt een verkeersregelinstallatie te worden toegepast.

De intensiteit van de toeleidende verkeersstromen op het kruispunt Molenstraat/Wheeweg plus de D.J. Bunschotenstraat samen is ongeveer 3300 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteiten zullen waarschijnlijk licht groeien, omdat de nieuwe route van de D.J. Bunschotenstraat aantrekkelijker wordt, maar de intensiteiten zullen de maximale 25.000 motorvoertuigen per etmaal nooit overstijgen. Ook een conflictbelasting van 1.500 personenauto-equivalent per uur komt waarschijnlijk nooit voor bij een etmaalintensiteit van 3300 motorvoertuigen. Een enkelstrooksrotonde is dus een goede en verkeersveilige oplossing voor het nieuwe kruisingsvlak.

De berekende intensiteiten op de verschillende wegvakken in en rond Goor zijn te vinden in bijlage 7. In bijlage 9 wordt een afdruk weergegeven van de verschillen tussen de nulvariant en variant 1A. In vergelijking met de nulvariant berekent het model de volgende verschillen:

- 450 voertuigen nemen de Laarstraat en de Bunschotenstraat in plaats van de Molenstraat.
- Er rijden zo'n 200 voertuigen meer via de Enterseweg.
- De Diepenheimseweg wordt iets intensiever gebruikt (300 motorvoertuigen per etmaal meer), vooral als route richting Goor (220 van de 300 motorvoertuigen).
- De Hengevelderstraat, lependijk en Haaksbergerweg worden minder gebruikt. Er rijden over die straten 300 voertuigen per etmaal minder dan bij het basismodel.
- De Korte Dijk wordt door 180 motorvoertuigen per etmaal minder als sluiproute gebruikt.



Figuur 10: Variant 1A, de D.J. Bunschotenstraat met een rotonde aangesloten op de Molenstraat / Wheeweg. De nog potentieel te slopen bebouwing is rood gearceerd, het groen gearceerde deel is al gesloopt. Bron: Stroomlijn, 2011.

5.3 Variant 1B: Het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat en de aanleg van een kruispunt

Variante 1B lijkt sterk op variant 1A, met dat verschil dat er in plaats van een rotonde een gewoon kruispunt wordt aangelegd. Helaas bleek het verkeersmodel niet in staat het verschil tussen een rotonde en een gelijkvloers kruispunt te modelleren, dus de berekende intensiteiten zijn voor variant 1B hetzelfde als voor variant 1A.

Om te bepalen of een kruispunt geregeld dient te worden door een verkeersregelinstantie (VRI) schrijft CROW het gebruik van het criterium van Slop (CROW, 2004, p. 459, zie ook vergelijking 1) voor. Voor het kruispunt wordt de waarde van α berekend. Is die waarde hoger van 1,33, dan is een VRI noodzakelijk. Is de waarde van α

groter dan 1,00 maar kleiner dan 1,33 dan is een VRI niet ongewenst, maar moeten andere criteria de doorslag geven. De waarde van α hangt af van de intensiteit op de drukst bereden richting van de kruising (I_h), de drukste zijweg (I_z) en twee parameters (I_1 en β).

$$\alpha = \frac{I_z}{I_1} \cdot \left(-1 + \sqrt{1 + \beta \frac{I_h}{I_z}} \right)$$

Vergelijking 1: het intensiteitscriterium van Slop

Op het kruispunt Wheeweg / Molenstraat / D.J. Bunschotenstraat is het verschil tussen de intensiteit op de drukste richting (Enterseweg) en op de drukste zijrichting (Molenstraat) niet erg groot, waardoor de waarde voor α nooit groter zal zijn dan 1,00. Er hoeft dus geen VRI geplaatst te worden op de kruising.

5.4 Variant 1C: Het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat en een vrachtwagenknip op de Wheeweg

Variant 1C is gebaseerd op variant 1A. In deze variant wordt het vrachtwagenverbod op de Molenstraat opgeheven. Er wordt een fysieke belemmering voor vrachtwagens geplaatst op de Wheeweg, tussen de Molenstraat en de Spechthorstweg. Op die manier wordt het vrachtverkeer aangemoedigd via de Zomerweg en N347 om Goor heen te rijden, in plaats van door Goor te rijden.

De berekende intensiteiten op de verschillende wegvakken in en rond Goor zijn te vinden in bijlage 7. In bijlage 10 wordt een afdruk weergegeven van de verschillen tussen de nulvariant en variant 1C. De volgende verschillen met de nulvariant zijn de belangrijkste:

- 250-300 voertuigen nemen de Laarstraat en de Bunschotenstraat in plaats van de Molenstraat.
- Er rijden zo'n 250 voertuigen meer via de Enterseweg.
- De Diepenheimseweg wordt iets intensiever gebruikt als route richting Goor: er rijden 300 motorvoertuigen per etmaal meer over de weg, waarvan 210 richting Goor.
- De Hengevelderstraat en Haaksbergerweg worden minder gebruikt. Er rijden over die straten 300 voertuigen per etmaal minder dan bij het basismodel.
- De Korte Dijk wordt door 180 motorvoertuigen per etmaal minder als sluiproute gebruikt.

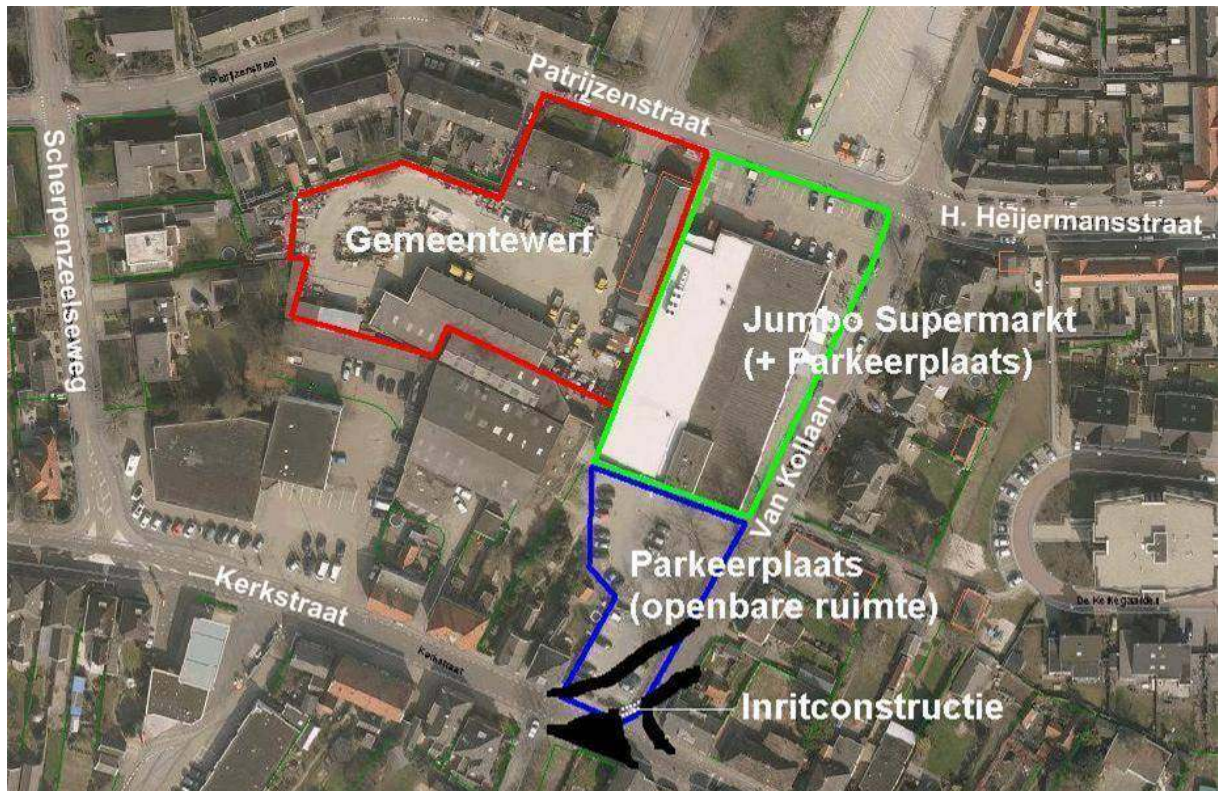
Wordt de hoeveelheid vrachtverkeer op de Goorse wegen vergeleken met de vrachtverkeers-intensiteiten bij variant 1A, dan valt het volgende op:

- Er rijden 40 vrachtauto's per etmaal meer over de Enterseweg en de Zomerweg. Op de N347 (Deldensestraat – Zomerweg) en de N346 neemt het vrachtverkeer met niet meer van 10 voertuigen per etmaal toe. Vruchtverkeer met een bestemming op industrieterrein de Spechthorst/De Whee rijdt dus sneller richting de A1 in plaats van door of om Goor heen.
- Op de D.J. Bunschotenstraat, de Van Kollaen en de H. Heijermansstraat neemt de intensiteit van het vrachtverkeer af met zo'n 10-15%.

- In vergelijking met variant 0 (waarbij de D.J. Bunschotenstraat niet wordt verlegd) neemt het vrachtverkeer op alle wegen af met 10 – 40%, behalve op de Enterseweg en de Zomerweg.

5.5 Variant 2A: Aanpassen kruising Van Kollaan / Kerkstraat

Op de hoek van de Van Kollaan en de Kerkstraat bevindt zich nu een openbare parkeerplaats. Bij variant 2A wordt een deel van de ruimte van die parkeerplaats gebruikt om een vloeiende bocht van de Kerkstraat naar de Van Kollaan te creëren, zoals weergegeven in Figuur 11. De ingang naar de Kerkstraat wordt smaller en onaantrekkelijker gemaakt door een inritconstructie.



Figuur 11: Variant 2A, de aanleg van een vloeiende bocht en een inritconstructie op de kruising Van Kollaan / Kerkstraat

De verloren gegane parkeerruimte wordt ruimschoots gecompenseerd als de gemeentewerf verhuist en de Jumbo mogelijkheden krijgt om werkelijk te verhuizen of te verbouwen. De parkeerplaats aan de noord- en oostkant van de Jumbo wordt dan uitgebreid.

De berekende intensiteiten op de verschillende wegvakken in en rond Goor zijn te vinden in bijlage 7. In bijlage 11 wordt een afdruk weergegeven van de verschillen tussen de nulvariant en variant 2A. Bij het doorrekenen van variant 2A worden de volgende conclusies getrokken:

- Over de Kerkstraat rijden 1300 voertuigen per etmaal minder. 1000 daarvan rijden niet langer richting het Kerkplein. Over de Kerkstraat rijden nu net geen 6000 motorvoertuigen per etmaal.
- Vanuit de wijk De Whee rijden 350 motorvoertuigen per etmaal over de Patrijzenstraat in plaats van over de Scherpenzeelseweg en de Kerkstraat richting Goor-Centrum.
- 800 motorvoertuigen die eerst over de Kerkstraat reden, rijden nu via de Van Kollaan.
- Deze 800 voertuigen rijden (voor zover zij hun bestemming nog niet hebben bereikt) daarna verder via de H. Heijermansstraat, de Grotestraat en de Hengevelderstraat. De intensiteit op de Hengevelderstraat stijgt met 700 tot bijna 7000 motorvoertuigen per etmaal.

- Er rijden 500 – 600 voertuigen per etmaal minder via de sluiproute Stationslaan – Irisstraat, daardoor rijden er ook bijna net zo veel minder voertuigen per etmaal over de Diepenheimseweg van en naar de Kerkstraat.

De verkeersintensiteit in het winkelgedeelte van de Grotestraat neemt met bijna de helft (500 motorvoertuigen per etmaal) af.

5.6 Variant 2B: Aanpassen kruising Van Kollaan / Kerkstraat en verleggen van D. J. Bunschotenstraat

Variant 2B is een combinatie van de varianten 1A en 2A. Er wordt in dit scenario dus én een vloeiende bocht met inritconstructie aangelegd bij het kruispunt Kerkstraat / Van Kollaan én de D.J. Bunschotenstraat wordt door middel van een rotonde aangesloten op de kruising Molenstraat / Wheeweg. De berekende intensiteiten op de verschillende wegvakken in en rond Goor zijn te vinden in bijlage 7. In bijlage 12 wordt een afdruk weergegeven van de verschillen tussen de nulvariant en variant 2B. De belangrijkste uitkomsten zijn, vergeleken met de nulvariant:

- Over de Kerkstraat rijden 1650 voertuigen minder. 1250 daarvan rijden niet langer richting het Kerkplein via de Kerkstraat. Over de Kerkstraat rijden in totaal minder dan 6000 motorvoertuigen per etmaal.
- 400 motorvoertuigen per etmaal rijden via de nieuwe bocht over de Van Kollaan, in plaats van over de Scherpenzeelseweg. Nog eens 300 voertuigen rijden niet over de Kerkstraat maar over de Van Kollaan. De meeste voertuigen nemen, voor zover zij hun bestemming nog niet bereikt hebben, daarna de kortste route via de H. Heijermansstraat, Grotestraat en Hengevelderstraat. Een deel van de voertuigen rijdt verder via de Laarstraat en de D.J. Bunschotenstraat
- Zo'n 500 motorvoertuigen per etmaal nemen de D.J. Bunschotenstraat in plaats van de Molenstraat, waardoor de Molenstraat nog rustiger wordt dan in de nulvariant.
- Er rijden 400 – 500 motorvoertuigen per etmaal minder via de sluiproute Stationslaan – Irisstraat, daardoor rijden er ook bijna net zo veel minder voertuigen per etmaal over de Diepenheimseweg van en naar de Kerkstraat

Ten opzichte van variant 1A rijden er in variant 2B 1700 motorvoertuigen per etmaal minder over de Kerkstraat. Deze voertuigen nemen de route via de H. Heijermansstraat, Grotestraat en Hengevelderstraat. Vooral de route van Oost naar West wordt op de Kerkstraat rustiger en op de andere straten drukker. De intensiteiten op de sluiproute via de Stationslaan en Irisstraat nemen met zo'n 500 – 700 voertuigen af.

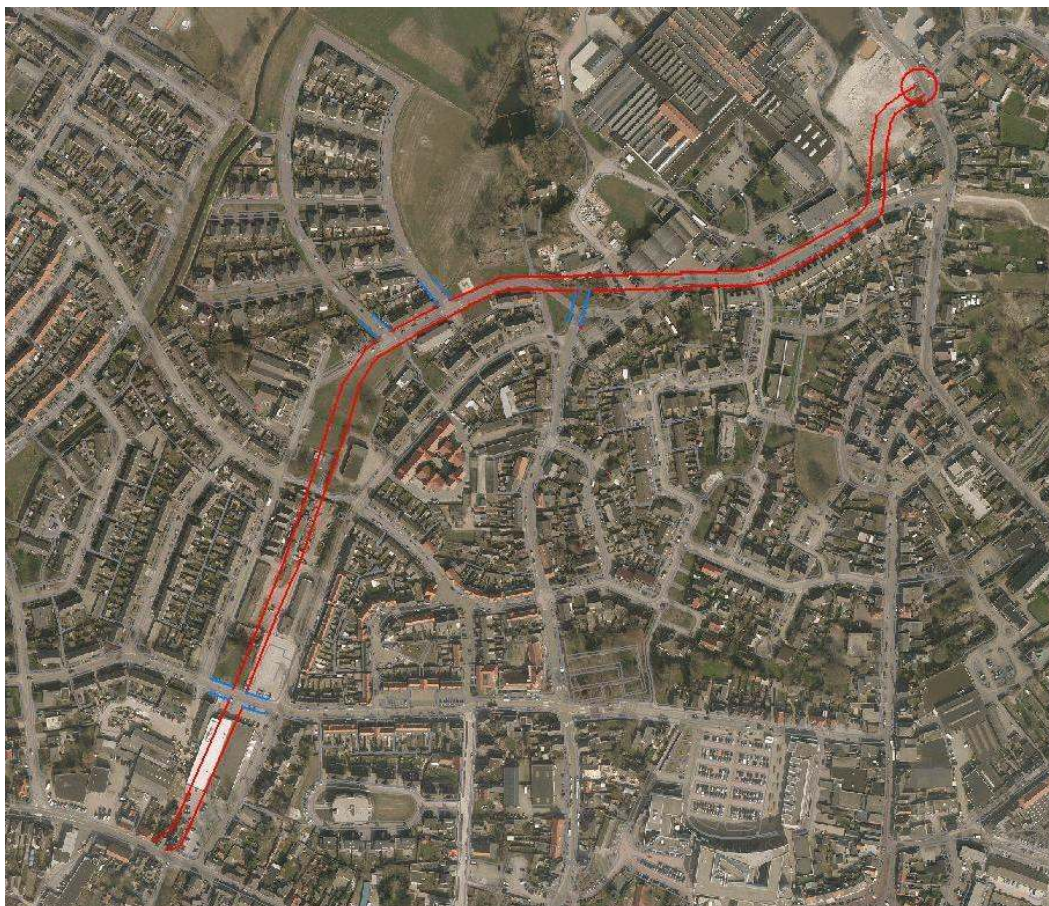
Ten opzichten van variant 2A rijden er in variant 2B meer voertuigen via de Laarstraat (+200) en de D.J. Bunschotenstraat (+600) in plaats van via de Grotestraat.

5.7 Variant 3: Volledige aanpassing van Van Kollaan en D. J. Bunschotenstraat

Variant 3 is de uitwerking van een vroeger plan voor een rondweg. De variant bevat een heel nieuw tracé voor de Van Kollaan en een verlegging van de D.J. Bunschotenstraat. De van Kollaan wordt daarbij verlegd naar het westen. Tussen De HogeKamp en de Blauwweverij moet het nieuwe tracé achter de bestaande bebouwing langs. De toegang tot de T. Ainsworthstraat vanaf de Van Kollaan wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De bocht aan de kant van de Kerkstraat en de verlegging van de D.J. Bunschotenstraat zijn ook onderdeel van deze variant. Figuur 12 geeft een indruk van het nieuwe tracé.

De berekende intensiteiten op de verschillende wegvakken in en rond Goor zijn te vinden in bijlage 7. In bijlage 13 wordt een afdruk weergegeven van de verschillen tussen de nulvariant en variant 3. Bij het doorrekenen van variant 3 worden de volgende conclusies getrokken:

- Er rijden 450 voertuigen minder over de Kerkstraat en de Scherpenzeelseweg (Kerkstraat – Patrijzenstraat).
- Er rijden 500 voertuigen per etmaal meer over de Van Kollaan (Kerkstraat – H. Heijermansstraat) en over de D.J. Bunschotenstraat, maar meer dan de helft van deze voertuigen kiezen voor de route via de Laarstraat, en niet voor de nieuw aangelegde weg. Door het afsluiten van de Laarstraat vanaf de D.J. Bunschotenstraat of door het plaatsen van een inritconstructie zouden automobilisten meer aangemoedigd kunnen worden om de nieuwe weg te nemen.
- Het verkeer op de H. Heijermansstraat neemt toe met 500 motorvoertuigen per etmaal, waarschijnlijk vanwege de bochtconstructie op de Kerkstraat.
- De route van en naar het industrieterrein via de Putterstraat, Gruttostraat en Spreeuwenstraat worden met een intensiteitstoename van 40-70 motorvoertuigen per etmaal drukker.



Figuur 12: Geheel nieuw tracé van Kollaan. In rood het nieuwe tracé voor gemotoriseerd verkeer. In blauw de afslagmogelijkheden vanaf de Van Kollaan.

5.8 Variant 4A: Eenrichtingsverkeer op de Kerkstraat centrum in

Bij variant 4A wordt eenrichtingsverkeer ingesteld op de Kerkstraat tussen de Van Kollaan en het Kerkplein. Bestuurders mogen dan alleen richting het Kerkplein rijden. Voor (brom)fietsers wordt een uitzondering gemaakt. Om sluiptverkeer tegen te gaan wordt het eenrichtingsverkeer op de Wheeme omgedraaid.

De berekende intensiteiten op de verschillende wegvakken in en rond Goor zijn te vinden in bijlage 7. In bijlage 14 wordt een afdruk weergegeven van de verschillen tussen de nulvariant en variant 4A. De belangrijkste conclusies in vergelijking met de nulvariant zijn:

- 2000 voertuigen die eerst over de Kerkstraat reden rijden nu via de Laarstraat, de H. Heijermansstraat en de Van Kollaan naar de Markeloseweg. Op de H. Heijermansstraat loopt de etmaalintensiteit op tot rond de 6000 motorvoertuigen per uur.
- Het wegvak Kerkstraat – Patrijzenstraat van de Scherpenzeelseweg wordt minder zwaar belast, waarschijnlijk omdat voertuigen uit Diepenheim met bestemmingen in De Whee nu in de ene richting om moeten rijden via de Patrijzenstraat. Die straat wordt in één richting dan ook drukker.
- Er rijden 400 tot 700 voertuigen per etmaal minder via de sluiproute Stationslaan – Irisstraat, en daarmee wordt ook de Diepenheimseweg tussen de Irisstraat en de Kerkstraat rustiger (meer dan 800 motorvoertuigen per etmaal minder).

5.9 Variant 4B: Eenrichtingsverkeer op de Kerkstraat centrum uit

Bij variant 4B wordt eenrichtingsverkeer ingesteld op de Kerkstraat tussen de Van Kollaan en het Kerkplein. Bestuurders mogen in deze variant alleen richting de Van Kollaan rijden. Ook hier wordt voor (brom)fietsers een uitzondering gemaakt.

De berekende intensiteiten op de verschillende wegvakken in en rond Goor zijn te vinden in bijlage 7. In bijlage 15 wordt een afdruk weergegeven van de verschillen tussen de nulvariant en variant 4B. In vergelijking met de nulvariant zijn de conclusies van het verkeersmodel:

- Er rijden 400 voertuigen per etmaal minder richting Goor-Centrum via de Markeloseweg.
- De 4000 andere voertuigen die eerst over de Kerkstraat reden rijden nu over de Patrijzenstraat (2000 voertuigen) of de Van Kollaan (2000 voertuigen) en dan verder via de H. Heijermansstraat.
- 3000 voertuigen slaan af naar de Laarstraat, om over de Diepenheimseweg verder te rijden. De andere voertuigen rijden verder via de Grotestraat en de Hengevelderstraat, waarna het grootste deel van het doorgaand verkeer verder rijdt over de Iependijk.
- Er rijden 950 voertuigen minder over de Diepenheimseweg tussen het Kerkplein en de Stationslaan.
- Er ontstaat iets meer sluiptverkeer (100 voertuigen) van de Iependijk via de Irisstraat / Stationslaan naar de Kerkstraat, maar het sluiptverkeer de andere kant op neemt sterker af (met 750 – 900 voertuigen per etmaal).
- Er rijden 500 motorvoertuigen per etmaal minder door het winkelgedeelte van de Grotestraat.

6 Multicriteria-analyse

De oplossingsvarianten uit hoofdstuk 5 worden in deze multicriteria-analyse tegen elkaar afgewogen. De eerste paragraaf van dit hoofdstuk beschrijft hoe de multicriteria-analyse werkt. De tweede paragraaf beschrijft de afwegingscriteria. Ook krijgen sommige criteria een zwaarder gewicht dan andere. In de derde paragraaf volgt de echte afweging. De gekozen waarden worden per variant toegelicht. De vierde en laatste paragraaf van dit hoofdstuk is een resumé van de multicriteria-analyse, waarin wordt aangegeven welke variant de beste is en waarom.

6.1 Werking

Voor de afweging wordt gebruikt gemaakt van een gewogen somming. Er zijn zes criteria gekozen. De criteria vloeien voort uit de doelen en randvoorwaarden van deze verkenning. Aan ieder criterium wordt een wegingsfactor toegekend. Het totaal van alle wegingsfactoren is 1,00.

Daarna krijgt iedere variant per criterium een score. Die score kan een getal zijn, een hoeveelheid, een percentage, of een mate waarin iets waar is. Vervolgens worden de scores genormaliseerd tot een getal tussen 0 en 1. Welke maatstaven daarvoor gebruikt worden wordt uitgelegd in paragraaf 6.2.

De genormaliseerde scores van iedere variant worden per criterium vermenigvuldigd met de wegingsfactor van dat criterium, en vervolgens per variant opgeteld. De maximale score van een variant is dan 1,00, de minimale score 0,00. Hoe hoger een variant in totaal scoort, hoe meer deze variant volgens de multicriteria-analyse voldoet aan de doelen van deze verkenning.

6.2 Criteria

De volgende criteria worden gehanteerd om de oplossingsvarianten tegen elkaar af te wegen:

Oplossen van de knelpunten: Het oplossen van knelpunten is één van de doelen van deze verkenning. Daarom wordt aan dit criterium een hoge wegingsfactor toegekend.

In paragraaf 3.3.2 worden een aantal straten in Goor als knelpunt benoemd. Op de Molenstraat, de Kerkstraat, de Hengeveldestraat en de Diepenheimseweg is de verkeersintensiteit nu al groter dan 6000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Molenstraat wordt eenrichtingsverkeer ingesteld, waarmee de capaciteitsproblemen daar zijn opgelost. Er zijn dus nog drie straten die benoemd worden als knelpunt, dat wil zeggen: waar de verkeersintensiteit in 2020 groter is dan 6000 motorvoertuigen per etmaal.

Worden er twee of alle drie de knelpunten opgelost, dan scoort de variant in kwestie 1,00. Worden er geen knelpunten opgelost, dan is de score 0,00. Voor één knelpunt is de score dan 0,5. Ontstaat er een nieuw knelpunt, dan wordt dat geteld alsof die variant één knelpunt minder heeft opgelost.

Logica van de doorgaande routes: Ook het vergroten van de routelogica is één van de doelen van deze verkenning, en is daarmee net zo belangrijk als het oplossen van knelpunten. Het verkeersmodel houdt geen rekening met de logica van bepaalde routes, terwijl dat wel effect kan hebben op de keuzes die bestuurders maken. Met dit criterium wordt de logica van de belangrijkste doorgaande routes afgewogen.

Er wordt bij dit criterium gescoord op basis van de vier belangrijkste doorgaande routes in Goor, die ook in paragraaf 3.2 zijn benoemd: de relatie Markeloseweg – Diepenheimseweg, de relatie Markeloseweg – Deldensestraat, de relatie Markeloseweg – Haaksbergerstraat en de relatie Markeloseweg – Enterseweg.

Wordt er meer dan één route logischer door het toepassen van een bepaalde variant, dan scoort die variant 1,00. Worden er routes minder logisch, dan scoort de variant 0,00. Blijft de logica van alle doorgaande routes gelijk, dan scoort de variant dus 0,33, en is er één route logischer geworden, dan scoort de variant 0,67.

Verkeersveiligheid: geeft aan in hoeverre de verkeerssituatie in Goor veiliger wordt. Verkeersveiligheid moet altijd het belangrijkste criterium zijn bij het maken van beleid en het uitkiezen van maatregelen. Het effect van (subjectieve) onveiligheid op de omgeving is altijd groter dan de effecten van bijvoorbeeld geluid of een toename in intensiteit. Veiligheid is voor een groot deel subjectief, maar wordt in deze analyse enigszins objectief afgewogen op basis van het terugdringen van het aantal kruispunten (want daar gebeuren in Goor relatief veel ongelukken, zie paragraaf 2.4) en de oversteekbaarheid van wegen voor voetgangers en fietsers.

Varianten scoren dus punten op basis van de afname in aantal kruisingsvlakken en de toename van wegen die beter oversteekbaar zijn. Een weg wordt beter oversteekbaar als de verkeersintensiteiten dalen tot onder de 6000 motorvoertuigen per etmaal. De beste variant scoort 1,00, de slechtste variant 0,00. De andere varianten scoren een waarde daartussen, op basis van een lineaire schaal.

Geluidsoverlast: waar huizen dicht langs de weg staan veroorzaakt langsrijdend verkeer, en met name vrachtauto's, herrie en trillingen die als hinderlijk kunnen worden ervaren. Dit criterium weegt de hoeveelheid geluidsoverlast en trillingen af. Trillingen zijn wel hinderlijk, maar niet onoverkomelijk. Vandaar dat dit criterium geen hoge weefactor krijgt.

De score van een variant op het geluidsoverlastcriterium wordt bepaald aan de hand van hoeveel panden meer of minder last hebben van geluidsoverlast dan in het nulscenario. De varianten kunnen de score van een 'lichte vermindering', 'gemiddelde vermindering' of 'sterke vermindering' krijgen, of natuurlijk 'geen vermindering': het gelijk blijven van de geluidsoverlast. De genormaliseerde scores voor deze categorieën zijn lineair verdeeld en bedragen respectievelijk 0.33, 0.67, 1.00 en 0.00.

Haalbaarheid op korte termijn: geeft aan hoe gemakkelijk de variant binnen vijf jaar is uit te voeren. De haalbaarheid is wel belangrijk, omdat de maatregel anders niet uitgevoerd kan worden. Er zijn dan te veel onzekerheden om de besluitvormers te overtuigen van het nut van een bepaalde maatregel. Haalbaarheid is niet zo belangrijk als verkeersveiligheid, het oplossen van knelpunten of de logica van de routes (de doelen van deze verkenning), maar wel belangrijker dan het kostencriterium.

De haalbaarheid van een variant wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid inspanning die nodig is om de variant helemaal uit te voeren. De gemakkelijkst haalbare variant scoort een 1,00, de minst haalbare variant scoort 0,00. De andere varianten krijgen een lineair verdeelde score die daartussen ligt.

Kosten: Net als het geluidsoverlast-criterium zijn de kosten een minder belangrijk criterium. Dat een maatregel niet te veel mag kosten was immers een meegegeven randvoorwaarde bij deze verkenning. Daarom zijn in dit onderzoek alleen kleinere maatregelen meegenomen, en niet het aanleggen van een heel nieuwe rondweg buiten de bebouwde kom.

De verschillende varianten krijgen een lineair verdeelde score tussen 1,00 en 0,00. De goedkoopste variant krijgt daarbij de hoogste score, dus de één na goedkoopste variant scoort dan het één na hoogst, enzovoorts.

6.2.1 Wegingsfactoren

Het belangrijkste criterium is de verkeersveiligheid. Het oplossen van knelpunten en de logica van de doorgaande routes staan samen op de tweede plaats. De haalbaarheid op korte termijn is weer iets minder belangrijk dan die twee criteria. De criteria van geluidsoverlast en kosten worden in gelijke mate beschouwd als het minst belangrijk.

De totaalscore van alle wegingsfactoren moet 1,00 zijn. Ook de wegingsfactoren worden lineair verdeeld. De wegingsfactoren zijn daarom als weergegeven in Tabel 3.

| Criterium | Positie (belangrijkste = 1) | Wegingsfactor |
|---------------------------------|-----------------------------|---------------|
| Verkeersveiligheid | 1 | 0,286 (4/14) |
| Oplossen van knelpunten | 2 | 0,214 (3/14) |
| Logica van de doorgaande routes | 2 | 0,214 (3/14) |
| Haalbaarheid op korte termijn | 3 | 0,143 (2/14) |
| Geluidsoverlast | 4 | 0,071 (1/14) |
| Kosten | 4 | 0,071 (1/14) |

Tabel 3: Wegingsfactoren van de criteria

6.3 Afweging

De scores per variant per criterium zijn weergegeven in Tabel 4. De genormaliseerde scores zijn weergegeven in Tabel 5. Hieronder volgt per criterium een uitleg:

Knelpunten oplossen

De varianten 1A, 1B en 1C zorgen er voor dat er op de Hengevelderstraat net iets minder dan 6000 motorvoertuigen per etmaal rijden. De varianten 2A, 2B, 4A en 4B lossen het knelpunt op de Kerkstraat helemaal op. Variant 4A en 4B zorgen echter voor een nieuw probleempunt: de H. Heijermansstraat. Variant 3 zorgt wel dat weggebruikers omrijden, maar lost geen knelpunt op.

Logica van de doorgaande route

Variant 1A, 1B en 1C hebben als resultaat dat de doorgaande route tussen Markelo en Enter/Rijssen logischer wordt. Variant 2A, 2B en 3 maken de route tussen Markelo en Delden wel logischer, maar op de route tussen Markelo en Diepenheim moet nu een keer meer afgeslagen worden. In variant 2B en 3 is ten opzichte van 2A de verlegging van de D.J. Bunschotenstraat toegevoegd, waardoor het aantal meer logische routes netto uitkomt op één. Varianten 4A en 4B veroorzaken juist meer onlogica, doordat weggebruikers die eerder via de Kerkstraat reden nu moeten omrijden.

Verkeersveiligheid

Het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat zorgt voor het verdwijnen van twee onoverzichtelijke T-splitsingen. Wanneer op de Kerkstraat bij de kruising met de Van Kollaen een bocht met inritconstructie wordt geplaatst, wordt de Kerkstraat een stuk veiliger (variant 2A, 2B en 3). De varianten 4A en 4B hebben geen netto effect, doordat de Kerkstraat wel rustiger wordt, maar de oversteekbaarheid van de H. Heijermansstraat sterk afneemt.

Geluidsoverlast

In de varianten 1A en 1B rijdt het verkeer langs minder huizen (aan de D.J. Bunschotenstraat staan minder huizen dan langs de Molenstraat), dus zal de geluidsoverlast licht dalen. Variant 1C voegt daaraan toe dat er minder vrachtverkeer over de Goorse wegen rijdt. Bij variant 2A, 2B, 4A en 4B wordt de geluidsoverlast verplaatst van de Kerkstraat naar andere wegen, hoewel het verkeer bij variant 2B langs minder huizen rijdt. Variant 3 heeft als effect dat verkeer veel minder over de bestaande wegen rijdt, maar over de nieuwe weg.

Haalbaarheid

De varianten 4A en 4B zijn zeer eenvoudig te realiseren door het plaatsen van borden, eventueel aanpassen van de wegmarkering en in het begin handhaving. Variant 2A is daarna het meest haalbaar, omdat de parkeerplaats die omgebouwd moet worden al eigendom is van de gemeente. Over de bestemming van het voormalig TSB-terrein moet nog met de eigenaar tot overeenkomst worden gekomen. Variant 3 is het minst haalbaar, omdat daarvoor veel gebouwen gesloopt moeten worden. Het is onduidelijk of en wanneer de gemeentewerf en de Jumbo gaan verhuizen.

Kosten

Variant 4A en 4B zijn het goedkoopst, voor die varianten zijn alleen borden en eventueel nieuwe belijning nodig. Het aanpassen van de openbare parkeerplaats is goedkoper dan het aankopen van grond op het voormalig TSB-terrein. Verder is 1A duurder dan 1B omdat een rotonde iets duurder is om aan te leggen dan een kruispunt, en 1C is weer iets duurder omdat er daarbij ook nog een fysieke belemmering voor vrachtauto's aangelegd moet worden.

| Criterium | Weging | Variant | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|--------|---|---|---|-------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | 1A | 1B | 1C | 2A | 2B | 3 | 4A | 4B | | | | | | | | | | | |
| Knelpunten oplossen | 3/14 | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost | 1 opgelost |
| Logica van de doorgaande route | 3/14 | Eén route logischer | Eén route logischer | Eén route logischer | Geen routes logischer | Eén route logischer | Eén route logischer | Eén route logischer | Eén route logischer | Eén route logischer | Eén route logischer | Eén route minder logisch | Eén route minder logisch | Eén route minder logisch | Eén route minder logisch | Eén route minder logisch | Eén route minder logisch | Eén route minder logisch | Eén route minder logisch | Eén route minder logisch |
| Verkeersveiligheid | 4/14 | 2 T-splitsingen minder en Hengeveldersstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder en Hengeveldersstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder en Hengeveldersstraat veiliger | Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger | 2 T-splitsingen minder & Kerkstraat veiliger |
| Geluidsoverlast | 1/14 | Lichte vermindering | Lichte vermindering | Gemiddelde vermindering | Geen vermindering maar verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing | Lichte vermindering ondanks verplaatsing |
| Haalbaarheid op korte termijn | 2/14 | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Gemakkelijk haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar | Met moeite haalbaar |
| Kosten | 1/14 | Drie na goedkoopst | Twee na goedkoopst | Twee na duurste | Eén na goedkoopst | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste | Eén na duurste |

Tabel 4: Scores per variant per criterium

| Criterium | Weging | Variant | | | | | | | | | | | |
|--|--------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1A | 1B | 1C | 2A | 2B | 3 | 4A | 4B | | | | |
| Knelpunten oplossen | 0,214 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Logica van de doorgaande route | 0,214 | 0,67 | 0,67 | 0,67 | 0,33 | 0,67 | 0,67 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Verkeersveiligheid | 0,286 | 1 | 1 | 1 | 0,33 | 1 | 0,67 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Geluidsoverlast | 0,071 | 0,33 | 0,33 | 0,67 | 0 | 0,33 | 0,67 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Haalbaarheid op korte termijn | 0,143 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,67 | 0,33 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Kosten | 0,071 | 0,5 | 0,67 | 0,33 | 0,83 | 0,17 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Totaal van genormaliseerde en afgewogen scores | | 0,643 | 0,655 | 0,655 | 0,427 | 0,619 | 0,383 | 0,214 | 0,214 | 0,214 | 0,214 | 0,214 | 0,214 |

Tabel 5: Genormaliseerde scores per variant per criterium

6.4 Samenvatting en conclusie multicriteria-analyse

De acht varianten die in hoofdstuk 5 zijn geïntroduceerd zijn afgewogen met behulp van een gewogen sommeringsmethode. Iedere variant heeft een score gekregen per criterium. De criteria hebben ieder een wegingsfactor toegekend gekregen. De verkeersveiligheid is het belangrijkste afwegingscriterium. Op plaats twee staan het oplossen van knelpunten en de logica van de doorgaande routes. Na het uitrekenen van de totaalscores per variant blijkt zowel variant 1C als variant 1B het meest gunstig te zijn. Variant 1A volgt op de tweede plaats.

De varianten 4A en 4B zijn zeker geen oplossing voor de vastgestelde problemen. Hoewel de beide varianten goedkoop en snel te realiseren zijn, zorgen ze niet voor minder onveilige situaties, meer logica of minder knelpunten. Het bestaande knelpunt op de Kerkstraat wordt juist verplaatst naar onder andere de H. Heijermansstraat.

De oplossing die variant 3 biedt is net niet voldoende. Er rijden nog steeds iets meer dan 6000 motorvoertuigen per etmaal over de Kerkstraat en over de Hengevelderstraat. Tegelijkertijd zijn de kosten van de aanleg van een heel nieuwe weg erg hoog, en laat de haalbaarheid sterk te wensen over.

Het aanleggen van een bocht in de Van Kollaan is wel effectief, maar op basis van deze multicriteria-analyse niet zo effectief als het verleggen van de D.J. Bunschotenstraat. De doorgaande routes worden door de bocht in de Van Kollaan niet allemaal logischer. Het precieze effect van een combinatievariant (2B) is wat onduidelijk. Varianten 1A, 1B en 1C zorgen allemaal voor het oplossen van het knelpunt op de Hengevelderstraat, terwijl dat in variant 2B net niet het geval is. Variant 2B scoort hoog op de belangrijkste criteria, maar is duur en lastiger te realiseren.

De scores van variant 1A, 1B en 1C liggen erg dicht bij elkaar. De varianten lijken veel op elkaar. Variant 1C is iets duurder dan 1A en 1B, maar zorgt wel voor minder geluidsoverlast. Variant 1B is iets minder veilig dan variant 1A vanwege het toepassen van een kruispunt in plaats van een rotonde, maar in de afweging van deze analyse is dat niet meegenomen in de normalisering van de score.

7 Aanbevelingen en discussie

In de discussie wordt gereflecteerd op de tekortkomingen van deze analyse. Dit hoofdstuk begint echter met de eindaanbevelingen aan de gemeente Hof van Twente.

7.1 Aanbevelingen

De varianten 1B en 1C krijgen in de multicriteria-analyse de hoogste scores. De score van variant 1A verschilt niet sterk daarvan. Variant 1A is door de rotonde iets duurder dan variant 1B, terwijl variant 1C minder geluidsoverlast veroorzaakt dan variant 1B maar nog weer iets duurder is dan variant 1A. De kostenverschillen tussen de verschillende varianten zijn in werkelijkheid niet lineair, zoals geschematiseerd in de multicriteria-analyse.

Aanbevolen wordt variant 1C uit te voeren. Variant 1B heeft in de multicriteria-analyse een even hoge score gekregen, maar als er financiële mogelijkheden zijn zorgt het toepassen van variant 1C voor een iets veiliger situatie door het toepassen van een rotonde. Ook rijdt er met variant 1C minder vrachtverkeer door de straten van Goor, iets dat door aanwonenden en ondernemers als positief zal worden beoordeeld vanwege de verminderde geluidsoverlast.

Mocht de gemeenteraad niet overtuigd zijn van het nut van een fysieke afsluiting voor vrachtverkeer, of zijn er niet genoeg financiële middelen voor een dergelijke maatregel, dan verdient variant 1A toch de aanbeveling boven 1B. Een rotonde is namelijk iets veiliger dan een kruispunt door de lage snelheid van de motorvoertuigen. Ook zorgt de rotonde meteen voor het oplossen van de voorrangskwestie.

Wordt er gekozen voor een kruising, zoals in variant 1B, dan dient nader onderzocht te worden hoe het kruisingsvlak het beste vormgegeven kan worden. Een voorrangskruising zal veiliger zijn dan een gelijkwaardige kruising vanwege de onoverzichtelijkheid. Een andere mogelijkheid is het nieuwe kruispunt vorm te geven als een bocht met afslag naar links, zodat de weg vloeiend doorloopt naar de D.J. Bunschotenstraat. Er zal dan minder verkeer afslaan naar de Molenstraat, maar een afslag naar links dient voor de veiligheid wel ruim te worden vormgegeven³.

Welke variant er ook gekozen wordt, 1A, 1B of 1C, ze hebben alle drie een belangrijke tekortkoming: het knelpunt Kerkstraat wordt niet opgelost, terwijl dat in andere varianten wel gebeurt. Het aanleggen van een bocht met inritconstructie op het kruispunt Kerkstraat / Van Kollaan zou kunnen zorgen voor het oplossen van het knelpunt. De verkeersintensiteiten zullen zeker dalen, maar of er werkelijk minder dan 6000 motorvoertuigen per etmaal over de Kerkstraat gaan rijden is niet zeker. Ook wordt de H. Heijermansstraat aanmerkelijk drukker als het genoemde kruispunt wordt veranderd.

Aanbevolen wordt dan ook de verkeerssituatie te blijven monitoren, en na het uitvoeren van variant 1A, 1B of 1C opnieuw variant 2B te onderzoeken aan de hand van de nieuwe verkeerssituatie.

³ Het lijkt erop dat er op kruispunten met weinig ruimte en een afslag naar links meer ongelukken gebeuren, zoals verondersteld in paragraaf 2.4. Daar wordt gedacht aan de kruisingen Kerkstraat / Diepenheimseweg en Kerkstraat / Scherpenzeelseweg.

7.2 Discussie

Bij alle aanbevelingen is het goed om op te merken dat het gebruikte verkeersmodel slechts een vereenvoudigde weergave van de (theoretische) werkelijkheid is. In de praktijk neemt een deel van de weggebruikers een andere route dan het verkeersmodel voorspelt. De verschillen tussen het model en de werkelijkheid doen niets af aan het effect van de voorgestelde maatregelen, maar tonen aan dat het model een grove schatting is van de effecten.

Verder zijn de verkeerstellingen die gebruikt zijn om het model te kalibreren slechts een momentopname. Natuurlijk mag er van uit worden gegaan dat gestreefd is naar een telling op een zo representatief mogelijke dag, maar verschillen van enkele tientallen voertuigen zijn mogelijk.

Ten derde moet opgemerkt worden dat er bij het doorrekenen van alle maatregelen van uit is gegaan dat op de Molenstraat daadwerkelijk eenrichtingsverkeer wordt ingesteld. De effecten van de onderzochte maatregelen zullen heel anders zijn als op de Molenstraat tweerichtingsverkeer toegestaan blijft.

Ten vierde is duidelijk gebleken dat een multicriteria-analyse erg gevoelig is voor de hoogtes van wegingsfactoren en de verschillen in scores tussen de varianten. Bij de toegepaste multicriteria-analyse zijn veel verschillen lineair verondersteld, hoewel dat in werkelijkheid anders zal zijn. Zo is het verschil in kosten tussen een kruispunt of een rotonde binnen dezelfde maatregel (1A en 1B) anders dan het verschil in kosten tussen het aanleggen van een rotonde en het aanleggen van een rotonde én een bocht met inrit (1A en 2A).

Literatuurlijst

Autosnelwegen.nl. 2006. *Geschiedenis van de Nederlandse autosnelwegen*. De eerste autosnelwegen (1927-1940). Opgeroepen van [http://www.autosnelwegen.nl/asw/dos/frames.html? /asw/dos/dosA1.htm](http://www.autosnelwegen.nl/asw/dos/frames.html?/asw/dos/dosA1.htm) op 6 mei 2011

Centraal bureau voor de Statistiek (CBS). *StatLine Databank*. Bereikbaar via <http://statline.cbs.nl/StatWeb/dome/?LA=NL>. Gebruikte tabellen:

- Algemene bijstand; uitkeringen op grond van de WWB en WIJ (opgeroepen op 24 juni 2011)
- Arbeidsongeschiktheid; aantal uitkeringen per regio (opgeroepen op 24 juni 2011)
- Bevolking; kerncijfers (opgeroepen op 24 juni 2011)
- Bevolking en huishoudens per viercijferige postcode (opgeroepen op 6 mei 2011)
- Bevolkingsontwikkeling; levendgeborenen, overledenen en migratie per regio (opgeroepen op 6 mei 2011)
- Gemiddeld inkomen; personen in particuliere huishoudens naar kenmerken (opgeroepen op 24 juni 2011)
- Gemiddeld inkomen; personen in particuliere huishoudens naar diverse kenmerken (opgeroepen op 24 juni 2011)
- Inkomen van particuliere huishoudens met inkomen naar kenmerken en regio (opgeroepen op 24 juni 2011)
- Kerncijfers wijken en buurten 2004 – 2010 (opgeroepen op 11 mei 2011)
- Mobiliteit per regio naar geslacht, vervoerwijzen en persoonskenmerken (opgeroepen op 6 mei 2011)
- Motorvoertuigen; aantal motorvoertuigen en autodichtheid per provincie (opgeroepen op 12 mei 2011)
- Motorvoertuigen; per postcode naar regio-indeling (opgeroepen op 6 mei 2011)
- Motorvoertuigen; personenauto's per periode naar technische kenmerken (opgeroepen op 24 juni 2011)
- Nieuwbouwwoningen (opgeroepen op 20 juni 2011)
- Regionale prognose kerncijfers 2009 – 2040 (opgeroepen op 6 mei 2011)
- Regionale prognose bevolkingsopbouw 2005 – 2025 (opgeroepen op 6 mei 2011)
- Voertuigbezit naar geslacht (opgeroepen op 12 mei 2011)
- Werkloosheidswet, uitkeringen naar regio, leeftijd en geslacht (opgeroepen op 24 juni 2011)

CROW. 2001. *CROW – Wegontwerp*. Opgeroepen van http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Wegontwerp/Wegontwerp-Wegontwerp.html op 10 juni 2011.

CROW. 2004a. *Richtlijnen Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur*. CROW-publicatie 203. Ede: CROW.

CROW. 2004b. *ASVV 2004*. Ede: CROW.

Falk. 2006. *Hof van Twente. Overzichtskaart schaal 1:32.500*. 1^{ste} druk. Eindhoven: Falkplan b.v.

Gemeente Goor. 1959-1974. *Correspondentie rond de E8*. Archief gemeente Goor 1924-1984 (Doos 89/5).

Gemeente Goor. 1971-1977. *Verkeer en vervoer te land*. Archief gemeente Goor 1924-1984 (Doos 76/5).

Gemeente Goor. 1979. *Verkeerscirculatieplan 't Gijmink*. Archief gemeente Goor 1924-1984 (Doos 160/6).

Gemeente Goor. 1978-1982. *Verkeer en vervoer te land – Herstructurering De Whee*. Archief gemeente Goor 1924-1984 (Doos 77/1).

Gemeente Goor. 1981-1984. *Verkeer en vervoer. Voorbereiding verkeerscirculatieplan*. Archief gemeente Goor 1924-1984 (Doos 77/2).

Gemeente Goor. 1984-1987. *Verkeerscirculatieplan*. Archief gemeente Goor 1924-1985 (Doos 280/6).

Gemeente Goor. 1984-1986. *Verkeerscirculatieplan gemeente Goor. Varianten*. Archief gemeente Goor na 1985 (Doos 217).

Gemeente Goor. 1985-1987. *Verkeerscirculatieplan gemeente Goor. Inspraak door ingezetenen*. Archief gemeente Goor na 1985 (Doos 205).

Gemeente Goor. 1987. *Vaststelling verkeerscirculatieplan*. Archief gemeente Goor na 1985 (Doos 210).

Gemeente Goor. 1986-1991. *Ontwerp-wijziging bestemmingsplan omgeving Kloosterlaan*. Archief gemeente Goor na 1985 (Doos 65).

Gemeente Goor. 1987-1991. *Grotestraat, herinrichting stadserf*. Archief gemeente Goor na 1985 (Doos 646).

Gemeente Goor. 1991-1997. *Grotestraat. Herinrichting winkelerf. Deskundigenonderzoek/herziening verkeerscirculatie*. Archief gemeente Goor na 1985 (Doos 1584)

Gemeente Goor. 1995-2000. *Centrum Lusweg*. Archief gemeente Goor na 1985 (Doos 1846).

Gemeente Hof van Twente. 2007. *Gemeentelijk Mobiliteitsplan*. Goor: gemeente Hof van Twente.

Gemeente Hof van Twente. 2009. *Woonsvisie 2009 – 2013*. Goor: Gemeente Hof van Twente.

Heggeler, drs. K.M. ten, drs. A. Baanders e.a. 2007. *Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007 – 2011*. Enschede: Regio Twente.

SWOV. Zonder datum. *SWOV. Duurzaam veilig vanaf 1992*. Opgeroepen van http://www.swov.nl/nl/research/kennisbank/inhoud/05_duurzaam/duurzaam_veilig_vanaf_1992.htm op 7 juli 2011.

W8. zonder datum. *Vergeten verleden*. Na 1960: het tijdperk van de televisie en de auto. Opgeroepen van <http://www.w8.nl/tv.htm> op 6 mei 2011.

Software

- Omnitrans versie 5.1, Goudappel Coffeng
- Stroomlijn versie 5.1.98, Vicrea Solutions B.V. Alle gebruikte luchtfoto's komen uit 2011.
- Verkeersmodel Regio Twente

Bijlage 1: Bevolkingsgroei in Goor en Hof van Twente 1960 – 2040

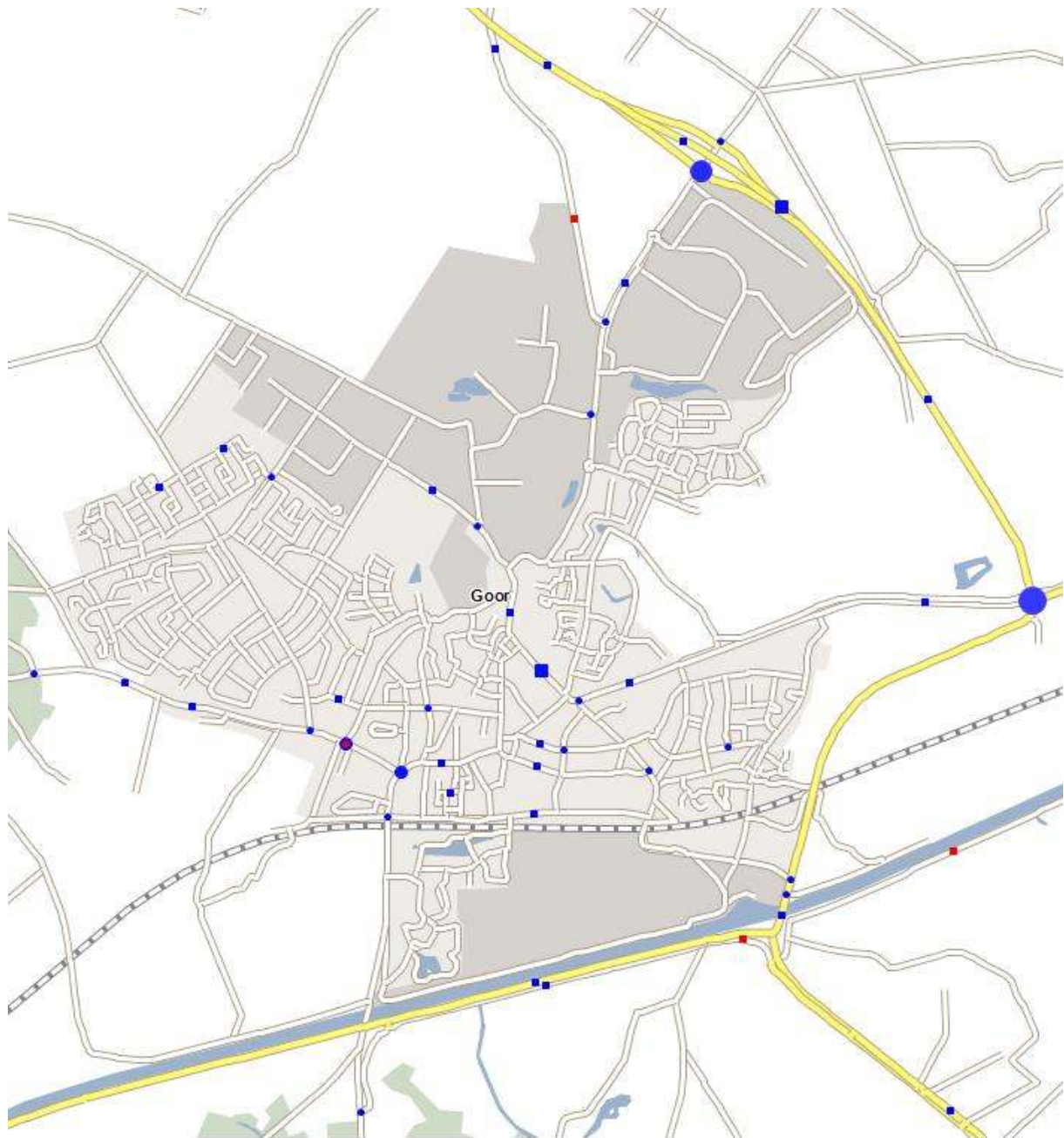
| Bevolking stad Goor | | | | | | Prognose bevolking Hof van Twente | | | |
|---------------------|----------|---------|----------|---------|----------|-----------------------------------|----------|---------|----------|
| Jaartal | Inwoners | Jaartal | Inwoners | Jaartal | Inwoners | Jaartal | Inwoners | Jaartal | Inwoners |
| 1960 | 7398 | 1980 | 11916 | 2000 | 12363 | 2010 | 35177 | 2030 | 33309 |
| 1961 | 7589 | 1981 | 11925 | 2001 | 12349 | 2011 | 35046 | 2031 | 33229 |
| 1962 | 7835 | 1982 | 11858 | 2002 | 12425 | 2012 | 34956 | 2032 | 33071 |
| 1963 | 8181 | 1983 | 11843 | 2003 | 12475 | 2013 | 34890 | 2033 | 33056 |
| 1964 | 8569 | 1984 | 11827 | 2004 | 12425 | 2014 | 34782 | 2034 | 33017 |
| 1965 | 8858 | 1985 | 11819 | 2005 | 12380 | 2015 | 34691 | 2035 | 33045 |
| 1966 | 8974 | 1986 | 11803 | 2006 | 12350 | 2016 | 34574 | 2036 | 32973 |
| 1967 | 9211 | 1987 | 11755 | 2007 | 12250 | 2017 | 34509 | 2037 | 32911 |
| 1968 | 9641 | 1988 | 11757 | 2008 | 12310 | 2018 | 34410 | 2038 | 32876 |
| 1969 | 9704 | 1989 | 11804 | 2009 | 12340 | 2019 | 34319 | 2039 | 32804 |
| 1970 | 9702 | 1990 | 11868 | 2010 | 12405 | 2020 | 34247 | 2040 | 32763 |
| 1971 | 9770 | 1991 | 11773 | | | 2021 | 34159 | | |
| 1972 | 10181 | 1992 | 11888 | | | 2022 | 34041 | | |
| 1973 | 10533 | 1993 | 11955 | | | 2023 | 33959 | | |
| 1974 | 10759 | 1994 | 12023 | | | 2024 | 33829 | | |
| 1975 | 11140 | 1995 | 12302 | | | 2025 | 33747 | | |
| 1976 | 11435 | 1996 | 12284 | | | 2026 | 33658 | | |
| 1977 | 11548 | 1997 | 12341 | | | 2027 | 33559 | | |
| 1978 | 11651 | 1998 | 12338 | | | 2028 | 33483 | | |
| 1979 | 11847 | 1999 | 12334 | | | 2029 | 33453 | | |

Tabel 6: Historische bevolkingsgroei Goor en prognose bevolkingsgroei gemeente Hof van Twente

Bijlage 2: Aantal ongevallen binnen de grenzen van de voormalige gemeente Goor

In Figuur 13 is een kaart van de voormalige gemeente Goor weergegeven, met daarop de hoeveelheid slachtofferongevallen binnen de voormalige gemeente Goor.

Een vierkantje staat voor een ongeval op een wegvak, een cirkel voor een ongeval op een kruising. Daarbij staat een blauwe kleur voor een gewonde die behandeld diende te worden in het ziekenhuis, en een rode kleur voor een dodelijk ongeval.



Figuur 13: Kaart met alle slachtofferongevallen in de voormalige gemeente Goor tussen 2000 en 2009

In Tabel 7 en Tabel 8 is het aantal verkeersslachtoffers binnen de grenzen van de voormalige gemeente Goor per locatie weergegeven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gewonden en doden. Tabel 7 is een opsomming van de ongelukken op wegvakken, terwijl Tabel 8 de slachtoffers per kruispunt aangeeft.

| Weg | Wegvak | Gewonden | Doden |
|--------------------|--------------------------------------|----------|-------|
| Deldensestraat | N347 - Gondalaan | 1 | 0 |
| Deldensestraat | Pr. Julianaplein - Lindelaan | 1 | 0 |
| Entersestraat | Enterseweg - Enterweg | 0 | 1 |
| Enterweg | Entersestraat - Kolhoopsdijk | 1 | 0 |
| Gorterstraat | Van Eedenstraat - G. Gezellehof | 1 | 0 |
| Grotestraat | Waterstraat - Binnenstraat | 1 | 0 |
| Haaksbergerweg | Rondweg HM 34.5 - N347 HM 10.1 | 0 | 1 |
| Hengevelderstraat | Voorstraat - Pr. Julianaplein | 1 | 0 |
| Het Jannink | | 1 | 0 |
| Irisstraat | Spoorstraat - Anjerstraat | 1 | 0 |
| Kanaalweg | Esweg - Kanaal Zuidzijde | 0 | 1 |
| Markeloseweg | Slagdijk - IJsbaanweg | 1 | 0 |
| Markeloseweg | Stoevelaarsweg - Slagdijk | 1 | 0 |
| Molenstraat | Bleekstraat - D. J. Bunschotenstraat | 1 | 0 |
| N347 | Hm 12.1 - 12.3 | 1 | 0 |
| N347 | HM 12.3 - HM 13.0 | 1 | 0 |
| Patrijzenstraat | Reigerstraat - Roerdompstraat | 1 | 0 |
| Pluvierstraat | Spechtstraat - Zwaluwstraat | 1 | 0 |
| Pr. Julianaplein | | 1 | 0 |
| Rondweg | Haaksbergerweg - Diepenheimseweg | 1 | 0 |
| Rondweg | Kanaaldijk - HM 34.8 | 1 | 0 |
| Rondweg (parallel) | Haaksbergerweg - Diepenheimseweg | 1 | 0 |
| Rozenstraat | Wijnkamp - Anjerstraat | 1 | 0 |
| Schoolstraat | Grotestraat - Anjerstraat | 1 | 0 |
| Wheeweg | Spechthorstweg - Gruttostraat | 1 | 0 |
| Zomerweg | Enterseweg - Ronde Klavermaten | 1 | 0 |
| Totaal | | 23 | 3 |

Tabel 7: Doden en gewonden 2000 - 2009 op wegvakken in de voormalige gemeente Goor

| Kruispunt | Gewonden | Doden |
|--|----------|-------|
| Anjerstraat / Rozenstraat | 1 | 0 |
| Berkenstraat / Meidoornstraat | 1 | 0 |
| Diepenhiemseweg / Irisstraat | 1 | 0 |
| Enterseweg / Breukersweg | 1 | 0 |
| Enterseweg / Entersestraat | 1 | 0 |
| Iependijk / Schoolstraat | 1 | 0 |
| Kerkplein (Kerkstraat / Diepenheimseweg) | 2 | 0 |
| Kerkstraat / Scherpenzeelseweg | 1 | 0 |
| Kerkstraat / Van Kollaan | 1 | 1 |
| Laarstraat / H. Heijermansstraat | 1 | 0 |
| Markeloseweg / Herikerweg | 1 | 0 |
| N346 / N347 | 4 | 0 |
| Rondweg / Diepenheimseweg | 1 | 0 |
| Rondweg / Haaksbergerweg | 1 | 0 |
| Rondweg / Kanaalweg | 1 | 0 |
| Spreeuwenstraat / Rietzangerstraat | 1 | 0 |
| Wheeweg / Spechthorstweg | 1 | 0 |
| Zomerweg / N347 afrit Noord | 1 | 0 |
| Zomerweg / N347 afrit Zuid | 2 | 0 |
| Totaal | 24 | 1 |

Tabel 8: Doden en gewonden 2000 - 2009 op kruispunten in de voormalige gemeente Goor

Bijlage 3: De gemeten en berekende verkeersintensiteiten op de veertig belangrijkste wegvakken in en om Goor van 1978 tot nu

In Tabel 9 zijn alle gemeten en berekende etmaalintensiteiten op de veertig belangrijkste wegvakken in en rond Goor weergegeven.

De tellingen en modellen uit 1980 en vanaf 2002 gaan allemaal uit van de etmaalintensiteiten. De verkeerstellingen uit 1978 gaan over de hoeveelheid verkeer overdag (7 tot 19 uur). Er wordt aangenomen dat ongeveer 20% van het verkeer 's avonds en 's nachts (19 tot 7 uur) van de weggebruik maakt. De gemeten intensiteiten uit 1979 zijn daarom vermenigvuldigd met 1,25, zodat de intensiteiten uit 1979 goed vergeleken kunnen worden met de tellingen uit andere jaren.

| Straatnaam | Wegvak | Verkeersonderzoeken | | | | | | | | | | Verkeersmodel | | | Prognose Model | | |
|---|----------------------------------|---------------------|------|------------|------------|------------|----------------|------|-------------|---------------|------|---------------|------|------|----------------|------|------|
| | | 1978 | 1980 | 2002 | 2003 | 2005 | 2006 (Mobycon) | 2007 | 2008 (ARS) | 2008 (Vialis) | 2008 | 2009 | 2010 | 2005 | 2008 | 2010 | 2020 |
| Wegvakken binnen de bebouwde kom | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Markloseweg | | 6250 (635) | | | 5700 (635) | | 7402 (516) | 5437 | 6399 (1057) | | | | | 6393 | 7962 | 7506 | 7038 |
| Diepenheimseweg | | 4560 | | | 5150 (515) | 5345 (428) | 5345 (459) | | 3667 (597) | | | 5558 (792) | 4803 | 5308 | 6451 | 4919 | |
| Haaksbergerweg | | 2900 (280) | | | 3609 (433) | 3609 (422) | | | 5205 (95) | 4417 (421) | | 2983 (292) | 3758 | 6942 | 4654 | 4445 | |
| Deldensestraat | | 4660 | | | | | | | 4589 (683) | | | 6228 (301) | 6653 | 5030 | 5686 | 7085 | |
| | Lindelaan - Hengeveldestraat | | 4510 | | | 6820 (477) | 6820 (436) | | 4744 (629) | | | | 6605 | 4987 | 5647 | 7179 | |
| Enterseweg | | | 2800 | | | | | | 5316 (806) | | | | 7042 | 7762 | 7076 | 8724 | |
| Scherpenzeelseweg | | | | | | | | | | | | | 4791 | 6434 | 6841 | 5219 | |
| | Kerkstraat - Patrijzenlaan | | | | | | | | | | | | 5288 | 6660 | 6841 | 5642 | |
| | Patrijzenlaan - Gruttostraat | 4390 | | | 5170 (465) | | | | | | | | 3381 | 3283 | 3771 | 3485 | |
| | Gruttostraat - Spreeuwenstraat | | | | | | | | 2358 (236) | 4319 (355) | | | 2866 | 2575 | 3010 | 3216 | |
| Spreeuwenstraat | | | | | | | | | 2515 (281) | 3072 (133) | | | 2257 | 1739 | 2443 | 2524 | |
| | Ambachtsweg - Korhoenstraat | | | | | | | | 2147 (281) | | | 2701 (281) | 985 | 560 | 1100 | 1087 | |
| | Korhoenstraat - Kievitstraat | | | 2544 (276) | | | | | | | | | 7840 | 7962 | 8317 | 8099 | |
| | Sperwerstraat - Wheeweg | 1000 | | 1142 (108) | | | | | 1110 | 1148 (34) | | | 1076 | 578 | 553 | 1124 | |
| | Van Kollaan - Diepenheimseweg | | | | 7740 (521) | | | | 4322 (648) | | | | 4254 | 1989 | 2041 | 4490 | |
| Van Kollaan | | | | | | | | | 2372 (457) | | | | 4361 | 4705 | 4411 | 4362 | |
| Laarstraat | | | 3000 | | 4370 (306) | | | | 4179 (775) | | | | 3841 | 4705 | 3758 | 4027 | |
| Irisstraat | | | 3346 | | | 4708 (471) | | 2941 | | 4517 | | | 4722 | 4843 | 4664 | 4370 | |
| | Anjerstraat - Iependijk | | 2750 | | | 4708 (469) | | | 3194 (418) | 3983 (374) | | | 1647 | 972 | 387 | 1741 | |
| Stationslaan | | | 3600 | | | | | | | | | | 5440 | 2607 | 3347 | 6162 | |
| Grotstraat | | | | | | | | | | | | | 6181 | 3436 | 3570 | 6807 | |
| | Kerkstraat - Binnenstraat | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Wijkamp - H. Heijermansstraat | | | | | | 1209 (82) | | | | | | | | | | |
| | H. Heijermansstraat - Voorstraat | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H. Heijermansstraat | | | 5250 | | | | | 4833 | 4781 (502) | | | | | | | | |

Bijlage 4: De huidige verkeerssituatie naar wegvak

Deze bijlage vormt een uitgebreide beschrijving van de huidige verkeerssituatie op de belangrijkste wegvakken binnen de bebouwde kom van Goor. Eerst worden de vijf grote uitvalswegen beschreven. Daarna volgen pakweg met de klok mee alle andere belangrijke straten. Per wegvak wordt telkens eerst aangegeven hoe het wegvak is ingericht. Daarna volgen de verkeersintensiteiten die volgen uit oude en recente verkeersonderzoeken en verkeersmodellen.

Markeloseweg

De Markeloseweg is de enige doorgaande weg van Goor richting het westen. De weg wordt door inwoners van Goor gebruikt als sluiproute naar de A1, omdat de route via de Markeloseweg soms korter is dan de route via de N347. Hoe de Markeloseweg er nu uitziet is te zien in Figuur 14. Langs de hele Markeloseweg liggen vrijliggende fietspaden. Er zijn geen drempels geplaatst. De toegepaste maatregelen (onder andere een apart vak voor linksaf en een voetgangersoversteekplaats met vluchtheuvel) vergroten enerzijds de verkeersveiligheid en bevorderen anderzijds de doorstroming.

Binnen de bebouwde kom rijden er volgens de recentste tellingen zo'n 6000 motorvoertuigen per etmaal over de Markeloseweg. Dat aantal zal naar verwachting in de toekomst toenemen. De Markeloseweg past goed binnen de voorwaarden die het CROW stelt aan een gebiedsontsluitingsweg, en kan dan ook zonder veranderingen een 50 kilometerzone blijven.



Figuur 14: Markeloseweg in de buurt van restaurant 'Jachlust'

Diepenheimseweg

De Diepenheimseweg is de belangrijkste verbinding tussen Goor-Centrum en Diepenheim. Ook maakt de weg deel uit van één van de belangrijkste doorgaande relaties (Diepenheim – Markelo). De huidige situatie van de Diepenheimseweg is te zien in Figuur 15 en Figuur 16. Aan de kant van het centrum is de weg breder dan ten zuiden van de spoorwegovergang. Aan de noordkant is de weg nog niet ingericht als erftoegangsweg, aan de zuidkant wel. Wel is aan beide zijden van de spoorwegovergang een fietssuggestiestrook aanwezig. Er rijden per etmaal zo'n 5500 motorvoertuigen over de Diepenheimseweg. Dat is nog binnen de grenzen die CROW adviseert voor erftoegangswegen. De verkeersintensiteit is duidelijk toegenomen sinds de jaren '80. In de komende jaren zal het verkeersaanbod misschien licht stijgen.



Figuur 15: Diepenheimseweg in de buurt van de Stationslaan



Figuur 16: Diepenheimseweg richting Diepenheim gezien vanaf de spoorwegovergang



Figuur 17: Inrichting Haaksbergerweg

Haaksbergerweg

De Haaksbergerweg vormt één van de twee verbindingen tussen Goor en de N347. De weg is ingericht als gebiedsontsluitingsweg, met vrijliggende fietspaden aan beide kanten. Een kenmerkend beeld van de Haaksbergerweg is weergegeven in Figuur 17.

De Haaksbergerweg kan de ongeveer 4500 motorvoertuigen per etmaal goed verwerken, en ook in de toekomst zijn geen maatregelen nodig om de licht stijgende verkeersintensiteiten aan te kunnen.

Deldensestraat

De Deldensestraat is de belangrijkste verbinding van Goor richting het oosten. De belangrijkste doorgaande route door Goor, die van Markelo naar Delden, gaat via de Deldensestraat. De Deldensestraat is ingericht als gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden aan beide kanten. Er zijn wel auto's geparkeerd langs de weg, maar daarvoor zijn parkeervakken van voldoende grootte aangelegd. In Figuur 18 is te zien hoe de Deldensestraat er op dit moment uitziet.



Figuur 18: De Deldensestraat richting Goor-centrum. Duidelijk zijn de vrijliggende fietspaden, parkeervakken en oversteekplaatsen te zien.

Op de Deldensestraat zijn in de buurt van de komgrens geen snelheidsbeperkende maatregelen genomen. Motorvoertuigen die uit het Oosten Goor binnen komen rijden moeten bij het kombord zelf snelheid minderen. Het aanzicht van de weg verandert niet, en nodigt dan ook niet uit tot rustiger en opmerksamer rijgedrag.

Binnen de bebouwde kom maakt zo'n 5500 tot 6000 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Deldensestraat. Dergelijke aantallen kan de weg goed verwerken. Het verwachtingsmodel voor 2020 voorspelt een flinke groei van het verkeer op de Deldensestraat. De voorspelde groei lijkt bijna te groot, maar kan levert geen problemen op.

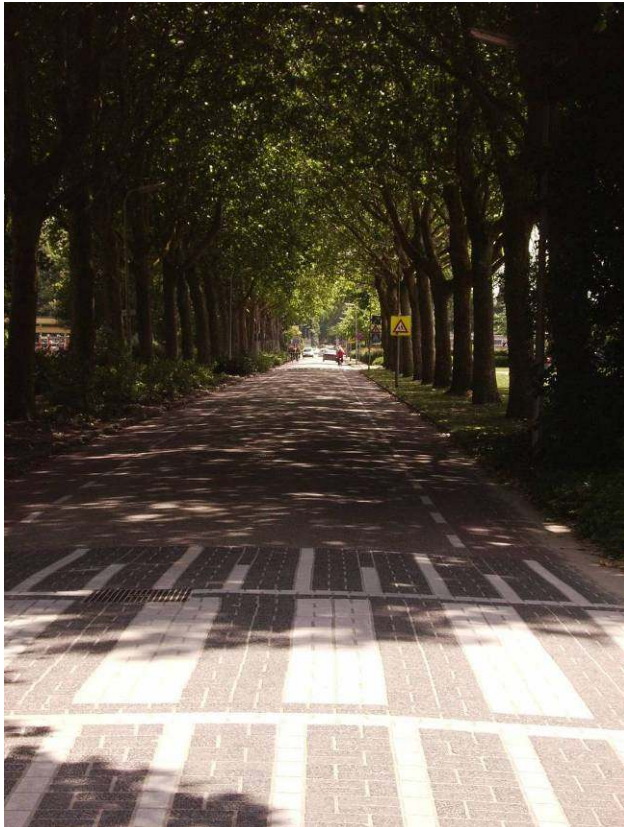
Enterseweg

De Enterseweg ontsluit Goor richting het noorden; richting Enter en Rijssen. De weg is overzichtelijk (zie Figuur 19), met één vrijliggend fietspad voor beide richtingen. Door de rotonde met de Van Heeckerenweg wordt het doorgaande verkeer afgeremd.

Het verkeersaanbod op de Enterseweg ligt onder de maximale capaciteit van het wegvak. Wel zal de intensiteit in de toekomst waarschijnlijk groeien wanneer op de Molenstraat eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd, en vrachtwagens niet langer richting Goor kunnen rijden.



Figuur 19: De Enterseweg bij de rotonde (Van Heeckerenweg)



Figuur 20: Scherpenzeelseweg

Scherpenzeelseweg

De Scherpenzeelseweg is de belangrijkste ontsluitingsweg voor de wijk 'De Whee'. De Scherpenzeelseweg is lang en recht (Figuur 20). Motorvoertuigen op de weg hebben voorrang. De weg heeft aan beide kanten een fietsstrook, en er zijn enkele drempels aangelegd. De drempels zijn niet heel hoog. In combinatie met de breedte en lengte van de weg en de voorrangssituatie nodigt dat uit tot wat harder rijden.

Het lijkt erop dat het verkeer binnen de wijk het laatste decennium toeneemt. Er rijden meer auto's de wijk in en uit aan het begin van de Scherpenzeelseweg, terwijl ze verderop al zijn afgeslagen. Dat de hoeveelheid

verkeer in de komende jaren nauwelijks toeneemt volgens het model komt mogelijk door het vrachtwagenverbod dat sinds 2008 geldt.

Spreeuwenstraat

De Spreeuwenstraat vormt een veelgebruikte verbinding tussen de Scherpenzeelseweg en industrieterrein 'De Whee'. De straat is veel breder dan de Gruttostraat. Recentelijk is de weg opnieuw ingericht, en enkele jaren geleden is op een klein deel van de Gruttostraat een vrachtautoverbod ingesteld. De straat is nauwelijks smaller dan de Scherpenzeelseweg en heeft ook geen hoge drempels, waardoor de 30 kilometerzone niet echt blijkt uit de weginrichting. In combinatie met de naast de ingang van de straat gelegen school zorgt dat voor een onveilige situatie (Figuur 21). Buurtbewoners vinden dat er nog steeds te veel vrachtauto's door de straat rijden ondanks het vrachtwagenverbod, vooral omdat er geen goede alternatieve route is (2011, persoonlijk gesprek met bewoners Spreeuwenstraat op 9 juni). Enkele bewoners gaven zelfs aan buitenlandse chauffeurs door hun eigen straat te sturen, omdat dat gemakkelijk is dan de omrijroute van 10 kilometer uit te leggen.

De meest plausibele verklaring voor een grotere hoeveelheid verkeer op de noordelijke Spreeuwenstraat vergeleken met de zuidelijke helft (400 – 600 motorvoertuigen meer per etmaal) is dat verkeer uit het noordwesten van De Whee de route via het industrieterrein gebruikt als sluiproute richting Enter en Rijssen. Wanneer de Scherpenzeelseweg in de toekomst drukker wordt, zullen mogelijk nog meer automobilisten kiezen voor de route via het industrieterrein.



Figuur 21: Ingang Spreeuwenstraat vanaf de Scherpenzeelseweg

Gruttostraat

De Gruttostraat loopt, net als de Spreeuwenstraat, door tot het industrieterrein. De Gruttostraat is echter totaal anders ingericht (zie Figuur 22). Al vanaf het eerste moment lijkt de straat meer op een woonerf dan op een doorgaande weg. Elkaar passeren is lastig. De inrichting van de straat nodigt zeker niet uit het vrachtwagenverbod, dat in de hele straat geldt, te overtreden. Voorbij de bebouwing, in de richting van het industrieterrein, is de weg wel wat breder, maar nog steeds niet uitnodigend voor grote vrachtauto's.



Figuur 22: Gruttostraat in de buurt van de Kievitstraat



Figuur 23: De Kerkstraat, gezien vanaf het Kerkplein

Kerkstraat

De Kerkstraat vormt de verbinding tussen Goor-Centrum en de Markeloseweg. Bijna al het doorgaande verkeer dat in Oost-Westrichting rijdt, komt over de Kerkstraat. De Kerkstraat is echter niet erg breed, zoals goed te zien is in Figuur 23 en Figuur 24. Aan beide kanten van de weg is een fietssuggestiestrook aangegeven, maar elkaar passerende tegenliggers hebben de ruimte van de fietssuggestiestrook hard nodig (Figuur 23). De 30 kilometer zone is zeker op z'n plaats. De weginrichting verschilt echter weinig van het deel van de Kerkstraat waar men 50 mag rijden (Figuur 24). Er zijn wel enkele virtuele drempels op de weg geschilderd, maar bestuurders die de weg kennen zullen daardoor geen snelheid minderen.

De verkeersintensiteit op de Kerkstraat is hoog voor Goorse begrippen. Per etmaal rijden er bijna 8000 motorvoertuigen door de straat. De Kerkstraat is al jarenlang één van de grootste knelpunten in Goor. Dat zal zonder maatregelen in het komende decennium niet veranderen.



Figuur 24: De overgang van 50- naar 30-km zone op de Kerkstraat



Figuur 25: Van Kollaan richting D.J. Bunschotenstraat, gezien vanaf de H. Heijermansstraat



Figuur 26: Van Kollaan bij supermarkt Jumbo

Van Kollaan

De Van Kollaan begint waar de D.J. Bunschotenstraat eindigt en loopt tot aan de Kerkstraat. Het eerste deel is smal, met veel snelheidsremmende maatregelen (Figuur 25). Tussen de H. Heijermansstraat en de Kerkstraat is de Van Kollaan veel breder. Op dat deel mag ook 50 kilometer per uur worden gereden, tegenover 30 kilometer per uur op het eerste stuk. Langs het brede stuk van de Van Kollaan ligt één van de vier Goorse supermarkten. Een voetgangersoversteekplaats ontbreekt echter (zie Figuur 26).

Hoe groot de dagelijkse verkeersintensiteit op de Van Kollaan is, is nooit in het echt gemeten. In de modelberekeningen wordt de Van Kollaan weinig belast, zeker in vergelijking met de omliggende straten als de Kerkstraat, de Laarstraat en de D.J. Bunschotenstraat. Op basis van de weginrichting is dat ook logisch.



Figuur 27: Laarstraat

Laarstraat

De Laarstraat loopt ongeveer parallel aan de Van Kollaan, maar is heel anders ingericht. De weg is breed en goed overzichtelijk (Figuur 27). Er zijn enkele lichte drempels geplaatst. De meeste geparkeerde auto's staan in de vakken, maar langs de kant van de straat parkeren is niet verboden. Er zijn geen bijzondere maatregelen genomen voor fietsers. Op de Laarstraat mag 30 kilometer per uur worden gereden, maar de weginrichting doet vermoeden dat verkeersdeelnemers gemiddeld wat harder zullen rijden.

De verkeersintensiteiten op de Laarstraat is ongeveer 4200 tot 4300 motorvoertuigen per etmaal. Dat aantal zal volgens het prognosemodel licht toenemen.

Irisstraat

De Irisstraat vormt samen met de Stationslaan een oost-westverbinding parallel aan de spoorlijn. De Irisstraat wordt daardoor gebruikt door sluipverkeer dat deze route neemt in plaats van de route via de H. Heijermansstraat, Voorstraat en Hengevelderstraat. Vooral voor verkeer van Markelo naar Haaksbergen en andersom is de route via de Irisstraat logisch.

De Irisstraat is ingericht als erftoegangsweg (Figuur 28). Er zijn fietssuggestiestroken geplaatst aan beide zijden van de straat, en de snelheid van het autoverkeer wordt beperkt door drempels. Op korte termijn (als de werkzaamheden aan de Stationslaan klaar zijn) wordt de maximumsnelheid in de Irisstraat verlaagd naar 30 kilometer per uur.

In de buurt van het centrum zijn de intensiteiten altijd groter dan aan de oostelijke kant van de Irisstraat. Er rijden ieder etmaal ongeveer 4400 motorvoertuigen door het westelijke deel van de Irisstraat en 4000 door het oostelijke deel. Blijkbaar gebruiken automobilisten de Spoorstraat om het centrum te verlaten, en rijden zij vervolgens via de Anjerstraat verder. De verkeersintensiteiten lijken niet sterk te zijn toegenomen in het laatste decennium. Er is wel een duidelijke groei van de hoeveelheid verkeer ten opzichte van 1980 (zo'n 50%). Misschien zijn er meer weggebruikers die de Irisstraat gebruiken als alternatieve route om door Goor heen te rijden dan in 1980.



Figuur 28: Irisstraat

Stationslaan

De Stationslaan en de Irisstraat lopen vloeiend in elkaar over. Ten tijde van dit onderzoek wordt de Stationslaan heringericht. Uiteindelijk zal de weg er hetzelfde uit komen te zien als de Irisstraat, met duidelijke fietssuggestiestroken en met drempels. De maximumsnelheid wordt verlaagd van 50 naar 30 kilometer per uur. Door de Stationslaan rijden zo'n 4900 voertuigen per dag. Dat is een paar honderd meer dan er op de Irisstraat gemeten worden. Waarschijnlijk bezoeken enkele honderden mensen per dag met hun auto de parkeerplaats aan het Weversplein om boodschappen te doen.

Grotestraat

De Grotestraat is de echte winkelstraat van Goor. Het gedeelte tussen de Kerkstraat en de H. Heijermansstraat is aangewezen en ingericht als winkelgebied. Dat gedeelte van de Grotestraat is een woonerf. De ingang tot het woonerf is een flinke drempel en daaropvolgend een wegversmalling, zodat voertuigen snelheid minderen (Figuur 29). Voorbij de winkels en de H. Heijermansstraat mag 50 kilometer per uur gereden worden, hoewel de weginrichting hetzelfde is als een erftoegangsweg (Figuur 30).

Van het verkeer dat de Grotestraat vanaf het Kerkplein binnenrijdt, verlaat een deel het centrum al voor de afslag naar de Wijnkamp. Mogelijk nemen deze bestuurders de route via de Spoorstraat en de Irisstraat. Door het winkelgedeelte van de Grotestraat rijden 1500 tot 2000 motorvoertuigen per dag. Het deel van de Grotestraat tussen de H. Heijermansstraat en de Voorstraat maakt onderdeel uit van de kortste doorgaande route door Goor, en is daardoor veel drukker. Op dat deel van de Grotestraat rijden op z'n minst 3500 voertuigen per etmaal, maar waarschijnlijk meer.



Figuur 29: Ingang tot de Grotestraat vanaf het Kerkplein



Figuur 30: De Grotestraat tussen de H. Heijermanstraat en de Voorstraat



Figuur 31: H. Heijermanstraat tussen de Laarstraat en de Grotestraat

Herman Heijermansstraat

De H. Heijermansstraat is één van de wegvakken die veel door doorgaand verkeer gebruikt wordt. Ook rijden er bussen door de straat. De straat is breed vormgegeven, zonder specifieke markering voor fietsers (Figuur 31). Tussen de Laarstraat en de Grotestraat is de H. Heijermansstraat een 30 kilometer zone. Tussen de laarstraat en de Patrijzenstraat mag 50 km/uur gereden worden. De weginrichting verschilt echter niet.

Er reden in 2006 meer voertuigen door de Herman Heijermansstraat dan in 1980, zo'n 6000 motorvoertuigen per etmaal. Ook het verkeersmodel uit 2005 laat dat zien. De verwachting is dat het grootste deel van toekomstige verkeersdeelnemers in 2020 ook kiest voor de H. Heijermansstraat, zodat het verkeersaanbod verder zal groeien.



Figuur 32: D. J. Bunschotenstraat, gezien vanaf de Laarstraat

D.J. Bunschotenstraat

De D.J. Bunschotenstraat vormt de verbinding tussen de Molenstraat en de Laarstraat, en maakt op die manier onderdeel uit van de alternatieve route van Markelo naar Enter/Rijssen. De straat is ingericht als erftoegangsweg met drempels (Figuur 32). Verkeersdeelnemers mogen er echter wel 50 kilometer per uur rijden.

Hoeveel verkeer er precies over de D.J. Bunschotenstraat rijdt is niet met zekerheid te zeggen, maar het aantal ligt tussen 3000 en 3500 motorvoertuigen per etmaal. Het verwachtingsmodel voorspelt een lagere intensiteit in de toekomst, maar dat is mogelijk niet in overeenstemming met de werkelijkheid.

Molenstraat

De Molenstraat is één van de smalste straten van Goor. De Molenstraat is overal smal en onoverzichtelijk (Figuur 33, Figuur 34 en Figuur 35). In de bochten is de weg zo smal dat twee voertuigen daar problemen hebben elkaar te passeren. Is één van die twee voertuigen een vrachtwagen, dan lukt passeren helemaal niet. Daarom is in 2009 besloten een vrachtwagenverbod ingesteld op de Molenstraat (tussen de Wheeweg en de D. J. Bunschotenstraat). Op de hele Molenstraat is de maximumsnelheid nu 30 kilometer per uur.

Het gedeelte van de Molenstraat tussen de Voorstraat en de D.J. Bunschotenstraat (Figuur 33) is met 7200 motorvoertuigen per etmaal nog net iets rustiger dan het gedeelte tussen de D.J. Bunschotenstraat en de Wheeweg (Figuur 34). Op dat laatstgenoemde wegvak is de verkeersintensiteit nu al groter dan 8500 motorvoertuigen per etmaal. Het gedeelte tussen de Wheeweg en de Korte dijk (Figuur 35) is iets breder en met 5000 motorvoertuigen per dag rustiger dan de rest van de straat.



Figuur 33: Molenstraat tussen de Voorstraat en de D.J. Bunschotenstraat



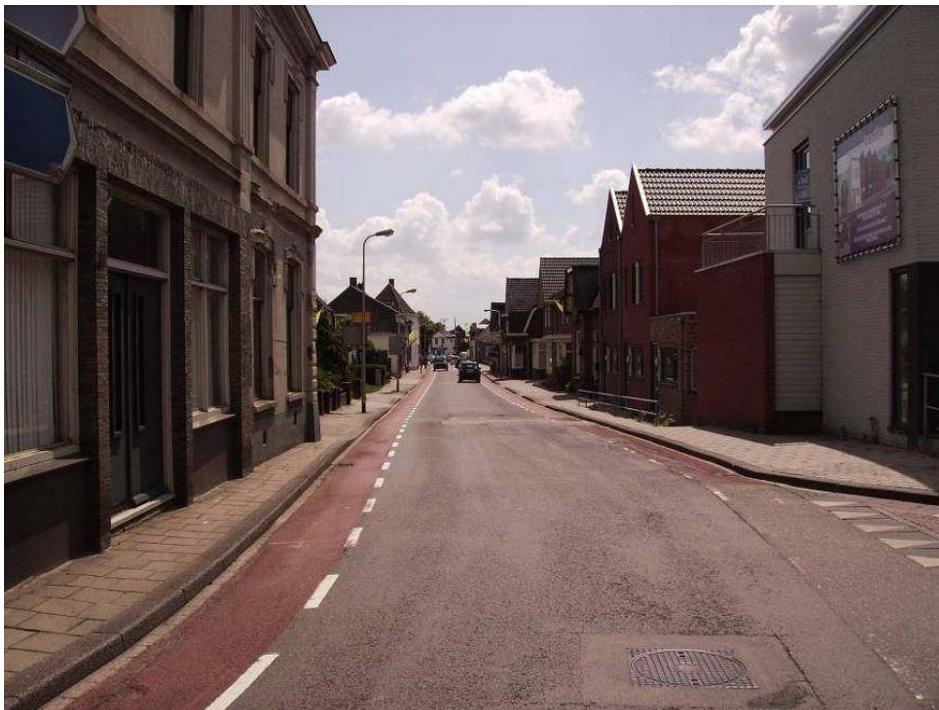
Figuur 34: Molenstraat tussen de D.J. Bunschotenstraat en de Wheeweg



Figuur 35: Molenstraat tussen de Wheeweg en de Korte Dijk

Hengevelderstraat

De Hengevelderstraat is samen met de Molenstraat de drukste straat in Goor. Zowel verkeer dat van oost naar west wil rijden, als verkeer dat van noord naar oost wil rijden wordt over de Hengevelderstraat gestuurd. Net als bij de Molenstraat staat ook aan de Hengevelderstraat de gebouwen dicht langs de straat, waardoor er weinig ruimte overblijft. De maximumsnelheid op de Hengevelderstraat is 50 kilometer per uur, de weginrichting is die van een erftoegangsweg (Figuur 36). Over de Hengevelderstraat rijden nu al meer dan 8500 motorvoertuigen per etmaal. Als er geen maatregelen genomen worden loopt de intensiteit op tot ruim boven de 9000 motorvoertuigen.



Figuur 36: Hengevelderstraat, gezien vanaf de kruising met de Voorstraat

Anjerstraat

Over de Anjerstraat is in het verleden veel discussie geweest. Het instellen van éénrichtingsverkeer in en rond de Grotestraat zou gevolgen kunnen hebben voor de Anjerstraat. Daarnaast heeft altijd het vermoeden bestaan dat de Anjerstraat gebruikt wordt als sluiproute om vlug van de Irisstraat richting Delden te kunnen rijden. Het verkeersmodel lijkt te suggereren dat de Anjerstraat ook een sluiproute kan zijn om van de Deldensestraat naar de H. Heijermansstraat te rijden.

De Anjerstraat is ingericht als erftoegangsweg. De straat is smal, door geparkeerde voertuigen onoverzichtelijk en voorzien van veel drempels (Figuur 37). Er rijden zo'n 1000 voertuigen per 24 uur door de Anjerstraat.



Figuur 37: Anjerstraat

Iependijk

Vanaf het Prinses Julianaplein kunnen automobilisten twee grote wegen kiezen: de Deldensestraat en de Iependijk. Het verkeer dat afkomstig is van de Hengevelderstraat verdeelt zich over deze straten. De Iependijk is daarbij de meest logische route voor verkeer van en naar Hengevelde en Haaksbergen. De Iependijk is ingericht als gebiedsontsluitingsweg, met vrij liggende fietspaden aan beide kanten van de weg (Figuur 38). De bocht in de weg zorgt voor enige onoverzichtelijkheid, maar doordat de weg voldoende breed is en beschikt over aparte fietspaden en trottoirs is de weg veiliger dan bijvoorbeeld de Molenstraat en de Kerkstraat. De verkeersintensiteiten op de Iependijk zijn voor een gebiedsontsluitingsweg niet zeer hoog, zo'n 4000 motorvoertuigen per etmaal.



Figuur 38: Iependijk, gezien vanaf de Irisstraat

Bijlage 5: de uitkomsten van de belangrijkste verkeersonderzoeken

Deze Bijlage noemt de belangrijkste verkeersonderzoeken die zijn gehouden. Bij ieder onderzoek worden in elk geval aanleiding, aanpak en uitkomst vermeldt.

Verkeersonderzoek 1971

Het verkeersstuurplan 1971 werd opgesteld als integraal beleidsplan voor het Goorse wegverkeer. Het plan is het eerste waarin echt onderzoek wordt gedaan naar het nut van de centrumlusweg. Om het nut van de centrumlusweg te toetsen wordt het doorgaande verkeer via een cordonmeting geteld.

Tabel 10 is de matrix die voortkomt uit het verkeersonderzoek 1971. Het onderzoek is gebaseerd op het totaal aantal relaties tussen twee zones, gemeten overdag (7:00 tot 19:00u). De tabel is geen herkomst-bestemmingsmatrix, omdat er niet wordt gespecificeerd in welke richting de voertuigen rijden.

| | | | | | |
|----------------|------|---------|--------|-------------|------------|
| Goor | 3000 | | | | |
| Rijssen | 1960 | | | | |
| Delden | 4520 | | | | |
| Haaksbergen | 440 | 270 | | | |
| Diepenheim | 1400 | 595 | 405 | | |
| Lochem/Zutphen | 670 | 25 | 130 | | |
| Markelo | 1030 | | 270 | 150 | 120 |
| Enter | 800 | | | | |
| Van/Naar | Goor | Rijssen | Delden | Haaksbergen | Diepenheim |

Tabel 10: Aantal voertuigen tussen twee zones overdag (7:00-19:00u)

In totaal waren er in 1975 3930 van de 35700 geregistreeerde voertuigbewegingen (11,0%) doorgaand verkeer ten opzichte van heel Goor.

Verkeersonderzoek 1975

Toen in 1973 een nieuw stuk A1 en de S75 gereedkwamen veranderde de verkeerssituatie. In 1975 werd adviesbureau Goudappel & Coffeng B.V. ingeschakeld om het nut van de centrumlusweg te onderzoeken op basis van de nieuwe situatie. Opnieuw werd een cordononderzoek uitgevoerd. Goudappel plaatste een buitencordon op de vijf belangrijkste uitvalswegen en een binnencordon op de vier belangrijkste wegen rond het centrum. Ook de hoeveelheid verkeer op de Scherpenzeelseweg werd geteld. Alle tellingen werden uitgevoerd gedurende de middagspits, tussen 14:30u en 17:30u.

Behalve het aantal motorvoertuigen is ook de hoeveelheid doorgaand verkeer gemeten. De uitkomsten van de metingen waren zoals weergegeven in Tabel 11. In totaal zijn er 5416 voertuigen geteld, waarvan er 274 doorgaand verkeer waren. Ten opzichte van het centrum waren er 625 voertuigen doorgaand verkeer, waarvan er 425 een herkomst of bestemming binnen Goor hadden. De andere 200 voertuigen waren doorgaand ten opzichte van heel Goor.

Van de doorgaande voertuigen werd ook onderzocht welke route zij namen. 60 auto's werden gezien op de Hengeveldestraat, 100 op de Grotestraat, 90 op de Stationslaan en 24 ergens anders.

| Straat | Richting | Aantal mvt | Doorgaand verkeer | % Doorgaand verkeer |
|-----------------------------------|-------------|------------|-------------------|---------------------|
| Haaksbergerstraat bij rondweg | Iependijk | 399 | 28 | 7 |
| | Rondweg | 383 | 65 | 17 |
| Deldensestraat bubeko | Goor | 869 | 63 | 7 |
| | Delden | 608 | 46 | 8 |
| Enterseweg komgrens | Molenstraat | 331 | 54 | 16 |
| | Enter | 384 | 76 | 20 |
| Markeloseweg bij Potterstraat | Kerkstraat | 721 | 67 | 9 |
| | Markelo | 805 | 24 | 3 |
| Diepenheimseweg brug Twentekanaal | Kerkplein | 495 | 62 | 13 |
| | Diepenheim | 421 | 62 | 15 |
| Totaal | | 5416 | 274 | 5,1% |

Tabel 11: Aantal voertuigen en doorgaand verkeer geteld in 1975 tijdens de middagspits (14:30 – 17:30u)

De herkomst-bestemmingsmatrix voor het doorgaand verkeer in procenten is als weergegeven in Tabel 12. De tabel moeten gelezen worden als "Van het doorgaande verkeer rijdt 1,8% van de Markeloseweg naar de Deldensestraat".

| Herkomst/Bestemming | Haaksbergerstraat | Deldensestraat | Enterseweg | Markeloseweg | Diepenheimseweg | Totaal |
|---------------------|-------------------|----------------|------------|--------------|-----------------|--------|
| Haaksbergerstraat | | 1,1 | 1,1 | 21,2 | 0,4 | 7 |
| Deldensestraat | 3,3 | | 6,6 | 1,8 | 5,1 | 7 |
| Enterseweg | 2,9 | 10,2 | | 0,0 | 14,6 | 16 |
| Markeloseweg | 1,8 | 4,4 | 0,0 | | 2,6 | 9 |
| Diepenheimseweg | 2,2 | 7,3 | 12,0 | 1,5 | | 13 |
| Totaal | 17 | 8 | 20 | 3 | 15 | 100 |

Tabel 12: Herkomst-bestemmingsmatrix voor het percentage doorgaand verkeer

In het onderzoek uit 1975 valt het de onderzoekers op dat er nog aardig wat auto's Goor binnen korte tijd op hetzelfde punt binnenkomen als verlaten. Die hoeveelheden staat weergegeven in Tabel 13.

| Straat | Goor in -> Goor uit | Goor uit -> Goor in |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| Haaksbergerstraat | 5 | 0 |
| Deldensestraat | 46 | 17 |
| Enterseweg | 19 | 11 |
| Markeloseweg | 14 | 8 |
| Diepenheimseweg | 20 | 10 |
| Totaal | 104 | 46 |

Tabel 13: Verkeer dat op hetzelfde punt binnen korte tijd Goor binnenrijdt en weer verlaat of andersom

Kentekenonderzoek juli 1983

Aan het begin van de jaren '80 besloot de gemeenteraad van Goor tot het opstellen van een verkeerscirculatieplan. Om een goed beeld te krijgen van de actuele situatie werd adviesbureau Goudappel & Coffeng opnieuw ingeschakeld. In juli 1983 werd tijdens het drukste uur (16:30 – 17:30u) op 35 punten in Goor het verkeer geteld. Op basis van de tellingen werden herkomst-bestemmingsmatrices gemaakt voor heel Goor (buitenkordon), voor de kern van Goor (Van Kollaan – Laarstraat – Molenstraat – Hengevelerstraat – Anjerstraat – Stationslaan – Kerkstraat) en voor het centrum van Goor (De Grotestraat inclusief zijstraten). In totaal zijn er 244 voertuigen gemeten die voor heel Goor als doorgaand verkeer worden aangemerkt. 1048 voertuigen reden door de kern van Goor, en 785 reden er door het centrum.

De drie matrices voor het percentage van alle personen- en vrachtoertuigen samen zijn weergegeven in Tabel 14, Tabel 15 en Tabel 16. De tabellen moeten gelezen worden als "Van het doorgaande verkeer rijdt 18,0% van de Markeloseweg naar de Deldensestraat".

| Herkomst/ Bestemming | Markeloseweg | Diepenheimseweg | Haaksbergseweg | Deldensestraat | Enterseweg | Holtelijk | Totaal door- gaand (v. alle voertuigen) | Totaal bestemming |
|-------------------------|--------------|-----------------|----------------|----------------|------------|-----------|---|----------------------|
| Markeloseweg | 1,2 | 14,3 | 11,5 | 9,4 | 0,4 | 0,8 | 33,8 | 66,2 |
| Diepenheimseweg | 16,4 | 0,0 | 0,8 | 1,2 | 5,7 | 0,4 | 30,8 | 69,2 |
| Haaksbergerweg | 7,4 | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 1,6 | 0,0 | 18,5 | 81,5 |
| Deldensestraat | 18,0 | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 0,8 | 21,8 | 78,2 |
| Enterseweg | 2,5 | 1,2 | 2,5 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 10,5 | 89,5 |
| Holtelijk | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 5,6 | 94,4 |
| Totaal doorgaand | 40,0 | 24,1 | 24,8 | 19,9 | 14,6 | 13,9 | | 24,0 |
| Totaal herkomst | 60,0 | 75,9 | 75,2 | 80,1 | 85,4 | 86,1 | 26,5 | 71,5 |

Tabel 14: Verdeling van doorgaand verkeer door Goor tijdens het drukste middagspitsuur in juli 1983 in procenten

| Herkomst/ Bestemming | Iris- straat | Rozen- straat | School- straat | Iepen- dijk | Patrij- zenstraat | Molen- straat | Whee- weg | Klooster- laan | Deldense- straat | Stations- laan | Grote- straat | Van Kollaan | Totaal doorgaand (van alle voertuigen) | Totaal bestemming |
|-------------------------|-----------------|------------------|-------------------|----------------|----------------------|------------------|--------------|-------------------|---------------------|-------------------|------------------|----------------|---|----------------------|
| Van Kollaan | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 1,9 | 0,5 | 0,0 | 0,1 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 50,7 | 49,3 |
| Grotestraat | 0,3 | 0,6 | 2,6 | 0,4 | 0,6 | 2,1 | 0,7 | 0,6 | 2,4 | 0,8 | 0,0 | 0,4 | 40,3 | 59,7 |
| Stationslaan | 11,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 78,0 | 22,0 |
| Deldensestraat | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 4,5 | 3,7 | 0,8 | 5,0 | 1,6 | 0,1 | 0,0 | 1,2 | 5,1 | 76,7 | 23,3 |
| Kloosterlaan | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,6 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 68,4 | 31,6 |
| Wheeweg | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,4 | 0,3 | 2,9 | 0,0 | 0,1 | 3,5 | 0,0 | 0,2 | 0,3 | 72,1 | 27,9 |
| Molenstraat | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,5 | 1,0 | 0,0 | 5,9 | 0,0 | 0,5 | 0,0 | 0,2 | 0,9 | 75,2 | 24,8 |
| Patrijzenstraat | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 1,3 | 0,2 | 0,1 | 2,0 | 49,1 | 50,9 |
| Iependijk | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 1,1 | 2,1 | 1,7 | 2,1 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 76,8 | 23,2 |
| Schoolstraat | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 30,4 | 69,6 |
| Rozenstraat | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 27,1 | 72,9 |
| Irisstraat | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 12,1 | 0,0 | 0,0 | 78,4 | 21,6 |
| Totaal doorgaand | 75,3 | 28,6 | 48,3 | 70,6 | 49,5 | 65,0 | 77,5 | 69,8 | 59,4 | 56,8 | 27,5 | 60,8 | 28,5 | 65,3 |
| Totaal herkomst | 24,7 | 71,4 | 51,7 | 29,4 | 50,5 | 35,0 | 22,5 | 30,2 | 40,6 | 43,2 | 72,5 | 39,2 | 38,6 | 71,5 |

Tabel 15: Verdeling van doorgaand verkeer door Goor-kern tijdens het drukste middagspitsuur in juli 1983 in procenten

| Herkomst/ Bestemming | Irisstraat | Wijkamp | Rozen- straat | School- straat | H. Heijer- mansstraat | Laarstraat | Wheeme | Voor- straat | Stations- Laan | Grotestraat | Totaal door- gaand (v. alle voertuigen) | Totaal bestemming |
|-------------------------|------------|---------|------------------|-------------------|--------------------------|------------|--------|-----------------|-------------------|-------------|---|----------------------|
| Grotestraat | 0,4 | 3,4 | 0,8 | 3,4 | 1,1 | 5,0 | 1,4 | 1,9 | 1,0 | 0,0 | 49,5 | 50,5 |
| Stationslaan | 15,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 78,0 | 22,0 |
| Voorstraat | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 26,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 86,5 | 13,5 |
| Laarstraat | 0,5 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,5 | 0,0 | 0,3 | 0,1 | 0,6 | 6,9 | 49,4 | 50,6 |
| H. Heijermansstraat | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7,9 | 0,0 | 0,0 | 68,1 | 31,9 |
| Schoolstraat | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 1,8 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 37,0 | 63,0 |
| Rozenstraat | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 2,2 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 37,3 | 62,7 |
| Irisstraat | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 16,2 | 0,0 | 78,4 | 21,6 |
| Totaal doorgaand | 77,1 | 36,8 | 28,6 | 48,3 | 72,6 | 70,9 | 68,4 | 59,0 | 58,1 | 78,3 | 64,1 | 35,1 |
| Totaal herkomst | 22,9 | 63,2 | 71,4 | 51,7 | 27,4 | 29,1 | 31,6 | 41,0 | 41,9 | 21,7 | 35,9 | 47,6 |

Tabel 16: Verdeling van doorgaand verkeer door Goor-Centrum tijdens het drukste middagspitsuur in juli 1983 in procenten

Verkeersonderzoek door BVA, december 1983

In 1983 was de provincie Overijssel bezig met het opstellen van een Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. De provincie gaf onderzoeksbureau BVA de opdracht om te meten hoeveel doorgaand verkeer er door Goor heen reed. Er is verkeer geteld in het drukste uur, volgens BVA 16:45-17:45u. Volgens BVA was de hoeveelheid doorgaand verkeer per weg in die tijd als volgt:

| | |
|-----------------|------------|
| Diepenheimseweg | 64% |
| Haaksbergerweg | 52% |
| Deldensestraat | 50% |
| Zomerweg | 57% |
| Entersestraat | 82% |
| Herikerweg | 90% |
| Markeloseweg | 60% |
| <i>Totaal</i> | <i>62%</i> |

In totaal werden er 540 doorgaande voertuigen geregistreed. Daarvan waren er 44 vrachtauto's.

In Tabel 17 en Tabel 18 zijn de percentages van het doorgaand verkeer en van het aandeel vrachtverkeer weergegeven.

| Herkomst/ Bestemming | Diepenheimseweg | Haaksbergerweg | Deldensestraat | Zomerweg | Entersestraat | Herikerweg | Markeloseweg | Totaal doorgaand |
|----------------------|-----------------|----------------|----------------|----------|---------------|------------|--------------|------------------|
| Diepenheimseweg | | 2,2 | 1,5 | 0,9 | 2,6 | 6,1 | 3,7 | 17,0 |
| Haaksbergerweg | 1,1 | | 2,8 | 0,4 | 1,9 | 1,3 | 3,3 | 10,7 |
| Deldensestraat | 2,6 | 2,2 | | 2,0 | 1,3 | 2,2 | 12,8 | 23,1 |
| Zomerweg | 0,9 | 1,3 | 0,9 | | 3,5 | 0,4 | 1,7 | 8,7 |
| Entersestraat | 0,7 | 2,2 | 1,1 | 1,5 | | 0,7 | 2,2 | 8,5 |
| Herikerweg | 5,0 | 1,1 | 0,9 | 0,4 | 0,0 | | 2,0 | 9,4 |
| Markeloseweg | 7,4 | 4,6 | 6,5 | 1,3 | 1,1 | 1,5 | | 22,4 |
| Totaal doorgaand | 17,8 | 13,7 | 13,7 | 6,5 | 10,4 | 12,2 | 25,7 | |

Tabel 17: Verdeling van doorgaand verkeer door Goor tijdens het drukste middagspitsuur in december 1983 in procenten

| Herkomst/ Bestemming | Diepenheimseweg | Haaksbergerweg | Deldensestraat | Zomerweg | Entersestraat | Herikerweg | Markeloseweg | Totaal doorgaand |
|----------------------|-----------------|----------------|----------------|----------|---------------|------------|--------------|------------------|
| Diepenheimseweg | | 4,5 | 0,0 | 2,3 | 4,5 | 4,5 | 9,1 | 25,0 |
| Haaksbergerweg | 2,3 | | 2,3 | 0,0 | 0,0 | 2,3 | 4,5 | 11,4 |
| Deldensestraat | 4,5 | 4,5 | | 0,0 | 6,8 | 0,0 | 9,1 | 25,0 |
| Zomerweg | 0,0 | 0,0 | 2,3 | | 9,1 | 0,0 | 2,3 | 13,6 |
| Entersestraat | 0,0 | 0,0 | 2,3 | 4,5 | | 0,0 | 0,0 | 6,8 |
| Herikerweg | 2,3 | 6,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 | 9,1 |
| Markeloseweg | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 0,0 | 2,3 | 0,0 | | 9,1 |
| Totaal doorgaand | 11,4 | 18,2 | 9,1 | 6,8 | 22,7 | 6,8 | 25,0 | |

Tabel 18: Verdeling van doorgaand vrachtverkeer door Goor tijdens het drukste middagspitsuur in december 1983 in procenten

Verkeersonderzoek Mobycon 2006

In 2006 heeft Mobycon in opdracht van de gemeente Hof van Twente de toenmalige verkeerssituatie in kaart gebracht. Het verkeersonderzoek diende als basis voor het Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2007-2011. Er is een kentekenonderzoek uitgevoerd op de belangrijkste wegen rondom Goor (en Markelo). De tellingen voor de ochtendsituatie zijn uitgevoerd tussen 7:00 en 9:00 uur, de tellingen voor de middagsituatie tussen 16:00 en 18:00 uur. In totaal werden er 's ochtends 3057 voertuigen geteld, waarvan 475 doorgaand (56 vrachtauto's), en 's middags 3665 voertuigen, waarvan 628 doorgaand waren (29 vrachtauto's). In Tabel 19 en Tabel 20 is de verdeling van het doorgaand verkeer over de telpunten aangegeven voor alle gemotoriseerd verkeer. Tabel 21 en Tabel 22 geven de verdeling van het vrachtverkeer weer.

| Herkomst/Bestemming | Deldensestraat | Haaksbergerweg | Diepenheimsestraat | Kerkstraat | Zomerweg | Doorgaand | Bestemming |
|---------------------|----------------|----------------|--------------------|------------|----------|-----------|------------|
| Deldensestraat | | 5,7 | 4,4 | 8,8 | 6,9 | 32,1 | 67,9 |
| Haaksbergerweg | 6,1 | | 0,8 | 1,5 | 2,5 | 28,4 | 71,6 |
| Diepenheimseweg | 4,4 | 1,3 | | 2,7 | 2,7 | 38,1 | 61,9 |
| Kerkstraat | 14,3 | 2,3 | 2,9 | | 4,4 | 34,4 | 65,6 |
| Zomerweg | 15,6 | 3,4 | 2,5 | 6,5 | | 24,1 | 75,9 |
| Doorgaand | 36,2 | 34,1 | 38,9 | 30,0 | 24,6 | 15,5 | 36,4 |
| Herkomst | 63,8 | 65,9 | 61,1 | 70,0 | 75,4 | 32,5 | 84,5 |

Tabel 19: Verdeling van doorgaand verkeer door Goor tijdens de ochtendspits in 2006 in procenten

| Herkomt/Bestemming | Deldensestraat | Haaksbergerweg | Diepenheimsestraat | Kerkstraat | Zomerweg | Doorgaand | Bestemming |
|--------------------|----------------|----------------|--------------------|------------|----------|-----------|------------|
| Deldensestraat | | 6,8 | 6,1 | 12,6 | 10,8 | 39,7 | 60,3 |
| Haaksbergerweg | 2,5 | | 2,9 | 3,2 | 3,7 | 37,4 | 62,6 |
| Diepenheimseweg | 4,5 | 2,1 | | 4,0 | 3,0 | 37,0 | 63,0 |
| Kerkstraat | 8,0 | 3,7 | 4,3 | | 4,0 | 36,8 | 63,2 |
| Zomerweg | 6,4 | 2,1 | 2,7 | 6,8 | | 33,9 | 66,1 |
| Doorgaand | 27,1 | 32,7 | 39,8 | 34,4 | 28,7 | 17,1 | 28,8 |
| Herkomt | 72,9 | 67,3 | 60,2 | 65,6 | 71,3 | 36,9 | 82,9 |

Tabel 20: Verdeling van doorgaand verkeer door Goor tijdens de avondspits in 2006 in procenten

| Herkomt/Bestemming | Deldensestraat | Haaksbergerweg | Diepenheimsestraat | Kerkstraat | Zomerweg | Doorgaand | Bestemming |
|--------------------|----------------|----------------|--------------------|------------|----------|-----------|------------|
| Deldensestraat | | 5,4 | 3,6 | 5,4 | 5,4 | 44,0 | 56,0 |
| Haaksbergerweg | 3,6 | | 0,0 | 0,0 | 1,8 | 27,3 | 72,7 |
| Diepenheimseweg | 0,0 | 0,0 | | 0,0 | 5,4 | 50,0 | 50,0 |
| Kerkstraat | 7,1 | 7,1 | 1,8 | | 7,1 | 56,5 | 43,5 |
| Zomerweg | 26,8 | 3,6 | 3,6 | 12,5 | | 31,7 | 68,3 |
| Doorgaand | 58,3 | 56,3 | 45,5 | 41,7 | 22,9 | 19,9 | 32,3 |
| Herkomt | 41,7 | 43,8 | 54,5 | 58,3 | 77,1 | 28,0 | 80,1 |

Tabel 21: Verdeling van doorgaand vrachtverkeer door Goor tijdens de ochtendspits in 2006 in procenten

| Herkomt/Bestemming | Deldensestraat | Haaksbergerweg | Diepenheimsestraat | Kerkstraat | Zomerweg | Doorgaand | Bestemming |
|--------------------|----------------|----------------|--------------------|------------|----------|-----------|------------|
| Deldensestraat | | 3,4 | 3,4 | 10,3 | 6,9 | 87,5 | 12,5 |
| Haaksbergerweg | 0,0 | | 3,4 | 3,4 | 0,0 | 50,0 | 50,0 |
| Diepenheimseweg | 0,0 | 0,0 | | 3,4 | 3,4 | 33,3 | 66,7 |
| Kerkstraat | 10,3 | 3,4 | 3,4 | | 10,3 | 66,7 | 33,3 |
| Zomerweg | 6,9 | 3,4 | 3,4 | 20,7 | | 29,4 | 70,6 |
| Doorgaand | 60,0 | 100,0 | 60,0 | 31,3 | 150,0 | 19,5 | 23,5 |
| Herkomt | 40,0 | 0,0 | 40,0 | 68,8 | 100,0 | 37,6 | 80,5 |

Tabel 22: Verdeling van doorgaand vrachtverkeer door Goor in de avondspits in 2006 in procenten

Verkeersonderzoek Vialis 2008

In 2008 heeft Vialis in opdracht van de gemeente Hof van Twente het verkeer op verschillende plaatsen in Goor mechanisch geteld. Op basis daarvan heeft het bureau een verkeersmodel opgesteld voor heel Goor. Het model deelt het verkeer toe aan de verschillende routes door Goor. Hoe het doorgaand verkeer zich verdeelde over de verschillende uitvalswegen is af te lezen uit Tabel 23.

| | Markeloseweg | Diepenheimseweg | Haaksbergerweg | Rijksweg | Zomerweg | Herikerweg | % van doorgaand |
|-----------------|--------------|-----------------|----------------|----------|----------|------------|-----------------|
| Markeloseweg | | 10,1 | 3,8 | 18,7 | 0,4 | 10,5 | 43,5 |
| Diepenheimseweg | 11,6 | | 0,4 | 0,0 | 3,2 | 8,9 | 24,0 |
| Haaksbergerweg | 7,8 | 0,0 | | 0,0 | 0,9 | 0,7 | 9,3 |
| Rijksweg | 9,5 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 | 1,0 | 10,5 |
| Zomerweg | 0,6 | 2,2 | 3,1 | 0,0 | | 0,0 | 5,9 |
| Herikerweg | 0,0 | 5,8 | 0,6 | 0,3 | 0,0 | | 6,8 |
| % van doorgaand | 29,5 | 18,2 | 7,9 | 19,0 | 4,4 | 21,0 | 8,7 |

Tabel 23: Verdeling van doorgaand verkeer door Goor in de avondspits in 2008 in procenten

Verkeersmodellen Goudappel Coffeng

In 2005 en in 2008 heeft Goudappel Coffeng in opdracht van de regio Twente een verkeersmodel gemaakt van de hele regio. In 2008 is ook een prognose gemaakt voor de hoeveelheid verkeer in 2020. Het model is erg uitgebreid, en omvat de rijkswegen (snelwegen), provinciale wegen, doorgaande routes binnen de bebouwde kom en zelfs een aantal kleinere straten binnen het komgebied. Omdat het model zo uitgebreid is, en Goor slechts een klein onderdeel van het model vormt, is het mogelijk dat de hoeveelheid verkeer in Goor niet nauwkeurig berekend wordt. Toch lijken de berekende aantallen wel redelijk overeen te komen met de mechanische tellingen uit de afgelopen jaren.

Mechanische tellingen 2002 – nu

In het afgelopen decennium is op verschillende momenten en op verschillende plaatsen de verkeersintensiteit in Goor gemeten door middel van mechanische tellingen. Tussen 2002 en 2008 werd dat gedaan door meetapparatuur die direct op het wegdek bevestigd werd (de bekende zwarte kabels). Omdat deze apparatuur snel kapot ging en niet erg nauwkeurig was, zijn in 2009 vier wegkantraders aangeschaft. Deze kunnen het verkeer nauwkeuriger tellen, gaan niet kapot door zware voertuigen en ondervinden minder hinder van de weersomstandigheden.

Bijlage 6: prioritering bestaande woningbouwplannen

In Tabel 24 hieronder is aangegeven welke woningbouwprojecten in Goor de hoogste prioriteit krijgen volgens de Woonvisie 2009 – 2013.

| Prioriteit | Project | Beschrijving | Aantal nieuwe woningen | Aantal te slopen woningen | Nog voorbereiding in | Bestemmingsplan vastgesteld | Contract of exploitatie-overeenkomst afgesloten | Vergunning verleend |
|------------|--------------------------------|--|------------------------|---------------------------|----------------------|-----------------------------|---|---------------------|
| 1 | Heijinksweg | | 2 | | | | X | |
| 2 | De Wheeme | | 32 | | | | | X |
| 3 | Hiltesdamweide | Senioreflat | 121 | | | | | X |
| 4 | Markeloseweg 81 | | 10 | | | | | X |
| 5 | Lintelerweg | | 11 | | X | | | |
| 6 | Stationslaan | | 65 | | | | | X |
| 7 | Bleekstraat/ Het Schild | | 48 | 1 | | | X | |
| 8 | Van Kollaan | In plaats van Gereformeerde kerk | 42 | | | | X | |
| 9 | Voorstraat / Hengevelderstraat | | 18 | | | | | X |
| 10 | Heeckeren IIIB/IV fase 1a | Nieuwe wijk | 36 | | | X | | |
| 11 | Van Kollaan (t.o. Jumbo) | | 53 | | X | | | |
| 12 | Grotestraat 147 – 153 | | 14 | | | | X | |
| 13 | Lindelaan 8 | | 17 | | | | | X |
| 14 | Kloosterlaan | | 10 | | | X | | |
| 15 | 't Gijmink | Herstructurering wijk: de wijk wordt in fasen herbouwd | 409 | 540 | | X (gedeelte) | X (gedeelte) | X (gedeelte) |
| 16 | Heeckeren IIIB/IV fase 2 | Nieuwe wijk | 250 | 1 | X | | | |
| 17 | Korte Dijk | | 3 | | | X | | |
| 18 | Huize Heeckeren | | 11 | | | | X | |
| 19 | Rozenstraat 2 | | 6 | | X | | | |
| 20 | Bouwens/TSB-visie | In plaats van de voormalige TSB-fabriek | 450 | Bedrijfspanden | X | | X (gedeelte) | |
| 21 | Wijkamp | | 50 | | X | | | |
| 22 | Irisstraat (Schalk) | | 52 | | | | X | |
| 23 | Grotestraat 122/124 | | 18 | | X | | | |
| 24 | Omgeving Kerkstraat | | 50 | | X | | | |

Tabel 24: Prioritering van de woningbouwplannen binnen Goor volgens de woonvisie 2009 – 2013. Bron: (Sijbom, 2009)

Bijlage 7: Berekende verkeersintensiteiten in de verschillende oplossingsvarianten

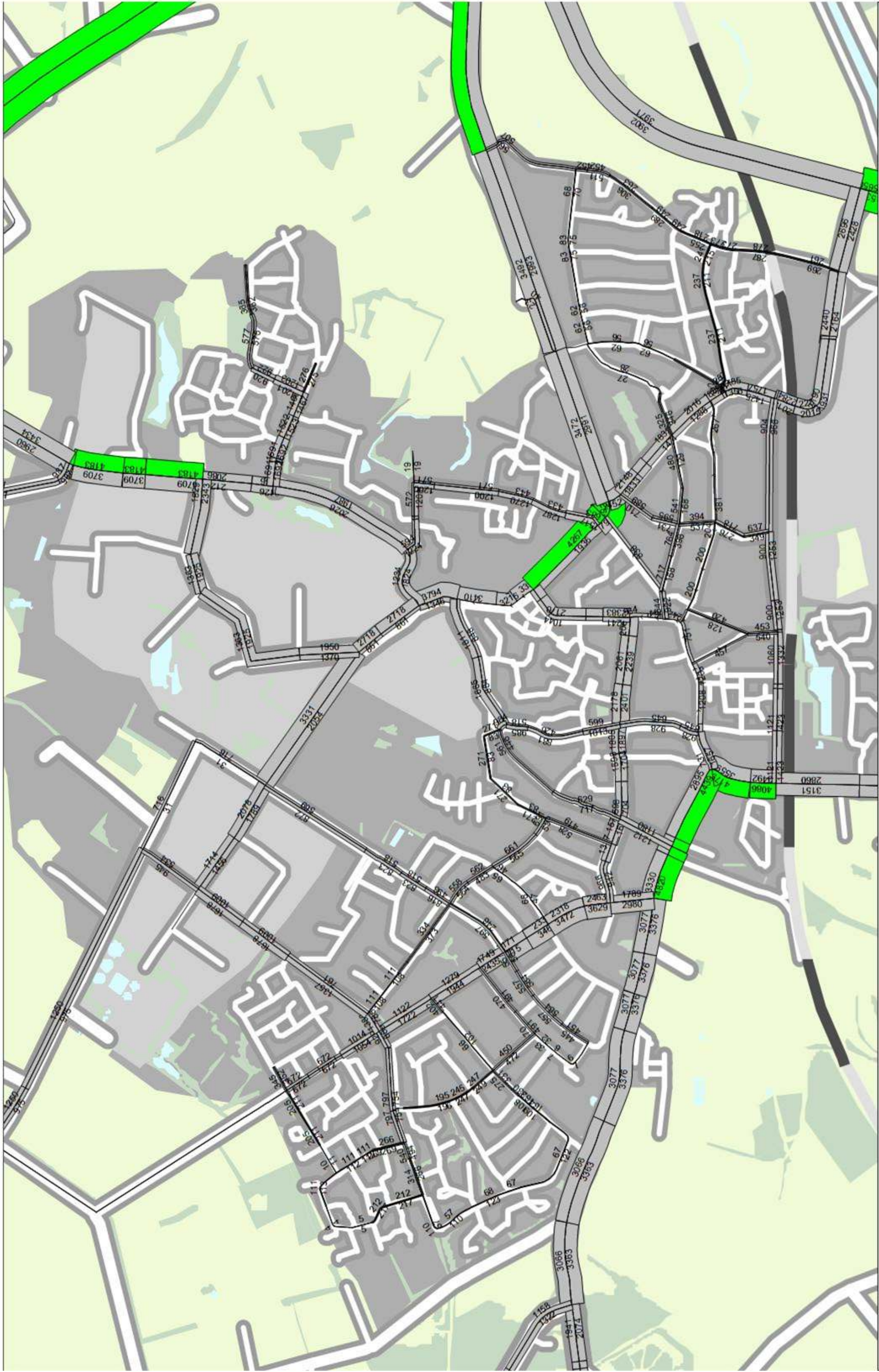
In Tabel 25 is weergegeven wat de berekende intensiteiten zijn op de verschillende intensiteiten zijn op de verschillende oplossingsvarianten.

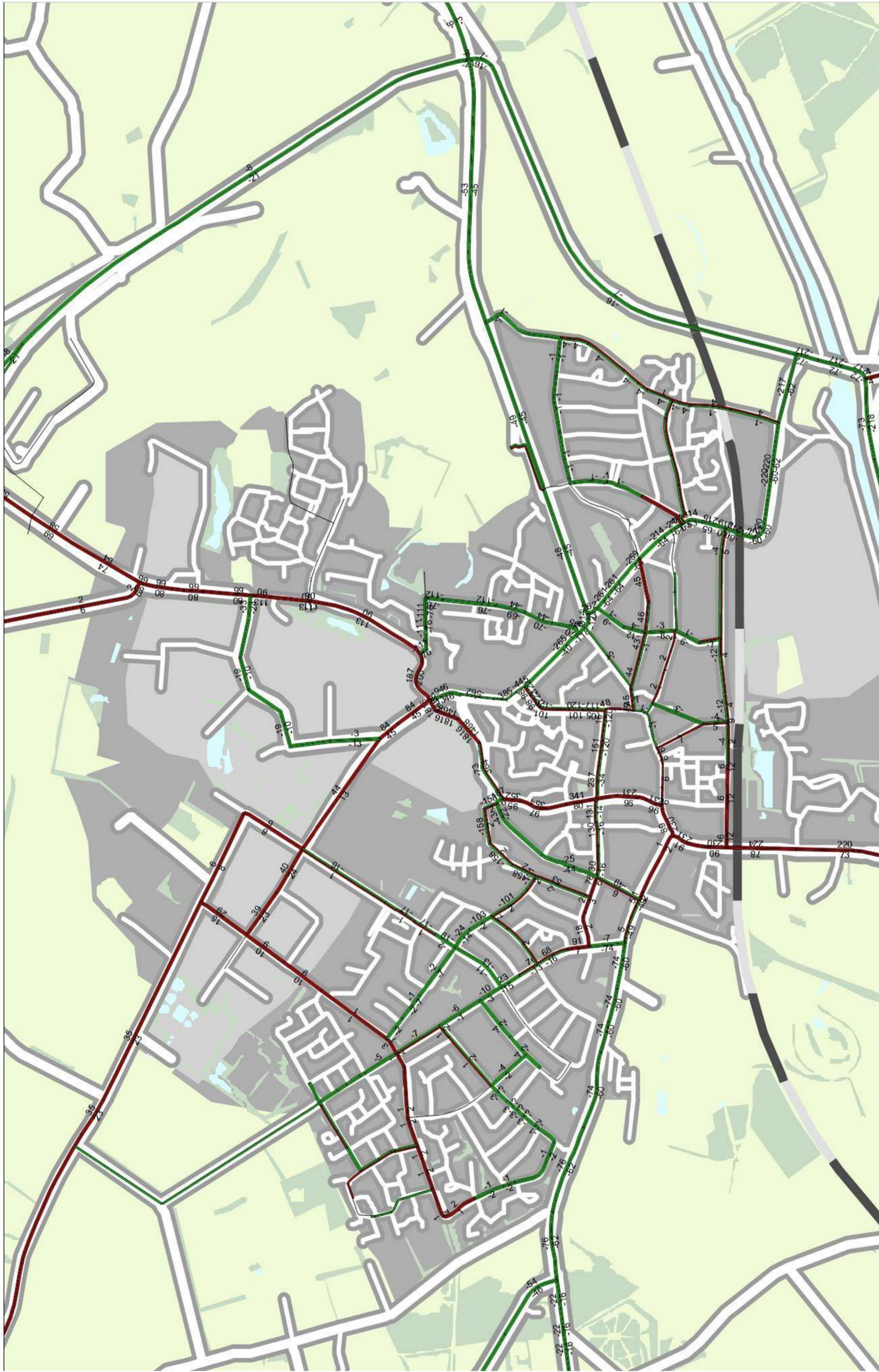
De eerste kolom gegevens is het verwachtingsmodel voor 2020 dat in 2010 geüpdatet is. De tweede kolom met gegevens vertegenwoordigt het aangepaste model, waarmee alle oplossingsvarianten vergeleken worden.

| Straatnaam | Wegvak | Verwachting 2020 in 2010 | Basismodel | 1A/1B | 1C | 2A | 2B | 3 | 4A | 4B |
|----------------------------------|--|-----------------------------|------------|-------|------|------|------|------|------|------|
| Wegvakken binnen de bebouwde kom | | | | | | | | | | |
| Markeloseweg | | 7038 | 6453 | 6323 | 6311 | 6266 | 6095 | 6252 | 6266 | 6045 |
| Diepenheimseweg | Kerkplein – Irisstraat | 8069 | 7734 | 8060 | 8041 | 7046 | 7118 | 7758 | 6888 | 6785 |
| | Irisstraat – Kevelhamlaan | 4925 | 5981 | 6317 | 6303 | 5929 | 6179 | 6226 | 5842 | 5931 |
| Haaksbergerweg | Irisstraat – Oude Haaksbergerweg | 4445 | 4604 | 4306 | 4305 | 2644 | 4380 | 4367 | 4623 | 4629 |
| Deldensestraat | Gondalaan - Lindelaan | 7085 | 6485 | 6410 | 6415 | 6400 | 6335 | 6384 | 6496 | 6374 |
| | Lindelaan - Hengevelderstraat | 7179 | 6463 | 6387 | 6393 | 6378 | 6313 | 6363 | 6473 | 6351 |
| Enterseweg | Korte Dijk – Breuekersweg | 8724 | 4209 | 4402 | 4449 | 4215 | 4199 | 4201 | 4210 | 4199 |
| | Breuekersweg – Zomerweg | 8724 | 7892 | 8023 | 8060 | 7930 | 8048 | 8029 | 7895 | 7949 |
| Scherpenzeelseweg | Kerkstraat - Patrijzenlaan | 5219 | 4769 | 4694 | 4694 | 4256 | 4327 | 4321 | 3551 | 2689 |
| | Patrijzenlaan - Gruttostraat | 5642 | 6092 | 6197 | 6196 | 6101 | 6373 | 6050 | 6003 | 5765 |
| | Gruttostraat - Rubensstraat | 3485 | 4184 | 4178 | 4178 | 4153 | 4150 | 4162 | 4079 | 4037 |
| Spreeuwenstraat | Ambachtsweg - Korhoenstraat | 3216 | 2687 | 2699 | 2699 | 2711 | 2748 | 2755 | 2772 | 2711 |
| | Korhoenstraat - Kievitstraat | 2524 | 2128 | 2113 | 2113 | 2132 | 2120 | 2141 | 2079 | 2138 |
| Gruttostraat | Sperwerstraat - Wheeweg | 1087 | 1441 | 1425 | 1426 | 1455 | 1439 | 1483 | 1441 | 1436 |
| Kerkstraat | Scherpenzeelseweg – Van Kollaan | 8126 | 8140 | 8096 | 8084 | 7725 | 7579 | 7741 | 6947 | 5858 |
| | Van Kollaan – Diepenheimseweg (totaal) | 8099 | 7334 | 7333 | 7319 | 6023 | 5678 | 6954 | 4495 | 3032 |
| | Van Kollaan – Diepenheimseweg (r. Kerkplein) | 4354 | 4439 | 4440 | 4427 | 3433 | 3188 | 4248 | 4495 | 0 |
| Van Kollaan | Kerkstraat – H. Heijermansstraat | 603 | 2392 | 2341 | 2341 | 3289 | 2924 | 2839 | 3065 | 3910 |
| | H. Heijermansstraat – T. Ainsworthstraat | 739 | 1346 | 1278 | 1286 | 1387 | 1314 | 728 | 1341 | 1347 |
| Laarstraat | Kerkstraat - H. Heijermansstraat | 4490 | 1573 | 1904 | 1889 | 1626 | 2084 | 1828 | 3581 | 4478 |
| | H. Heijermansstraat – Bunschotenstraat | 1244 | 1612 | 2033 | 1922 | 1614 | 2039 | 2042 | 1690 | 1654 |
| Irisstraat | Spoorstraat - Anjerstraat | 4362 | 2153 | 2140 | 2135 | 1568 | 1469 | 1925 | 1674 | 1549 |
| | Anjerstraat - Iependijk | 4027 | 1872 | 1866 | 1865 | 1650 | 1334 | 1679 | 1484 | 1407 |
| Stationslaan | | 4370 | 2544 | 2666 | 2544 | 1934 | 1755 | 2347 | 1865 | 1679 |
| Grotestraat | Kerkstraat - Binnenstraat | 1741 | 1208 | 1216 | 1206 | 645 | 684 | 1063 | 1206 | 720 |
| | Wijkamp - H. Heijermansstraat | 1269 | 964 | | 1026 | 1178 | 1281 | 1159 | 1573 | 865 |

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| H. Heijermansstraat | H. Heijermansstraat - Voorstraat | 6162 | 3389 | 3620 | 3683 | 4429 | 4053 | 3721 | 3671 | 4716 |
| H. Heijermansstraat | Patrijzenstraat – Laarstraat | 2483 | 3702 | 3836 | 3819 | 4369 | 5132 | 4272 | 5899 | 7547 |
| | Laarstraat – Grotestraat | 6528 | 4579 | 4791 | 4684 | 5594 | 5917 | 5110 | 5216 | 6474 |
| D.J. Bunschotenstraat | Voorstraat - Bunschotenstraat | 2058 | 2659 | 3285 | 2999 | 2657 | 3290 | 2915 | 2731 | 2690 |
| Molenstraat | Bunschotenstraat – Wheeweg (totaal) | 9047 | 3410 | 2845 | 3175 | 3407 | 2876 | 3054 | 3496 | 3399 |
| | Bunschotenstraat – Wheeweg (r. noord) | 8755 | 5140 | 2845 | 3175 | 5136 | 2876 | 3054 | 5298 | 5159 |
| | Bunschotenstraat – Wheeweg (r. noord) | 4482 | 3794 | 2845 | 3175 | 3792 | 2876 | 3054 | 3888 | 3783 |
| | Wheeweg - Korte Dijk | 8826 | 3058 | 3442 | 3525 | 3062 | 3475 | 3442 | 3099 | 3211 |
| Hengevelderstraat | Totaal | 9428 | 6203 | 5902 | 5925 | 7001 | 6798 | 6113 | 6319 | 7284 |
| | Richting Voorstraat | 4742 | 4267 | 3999 | 4028 | 4305 | 4071 | 4094 | 4389 | 4272 |
| Anjerstraat | Schoolstraat - Rozenstraat | | 931 | 911 | 924 | 940 | 929 | 931 | 925 | 943 |
| Iependijk | | 4282 | 3304 | 4306 | 3650 | 4333 | 4066 | 3770 | 4049 | 4638 |
| Patrijzenstraat | | 2082 | 3175 | 3265 | 3274 | 3432 | 3510 | 3992 | 4351 | 5020 |
| Wheeweg | Molenstraat – Spechthorstweg | 6489 | 3579 | 3707 | 3665 | 3594 | 3762 | 3809 | 3690 | 3737 |
| Breukersweg | | | 4172 | 4106 | 4136 | 4207 | 4144 | 4135 | 4168 | 4222 |
| Pr. Julianaplein | | 9428 | 9177 | 8745 | 8763 | 9470 | 9126 | 8888 | 9258 | 9828 |
| | | | | | | | | | | |
| | Wegvakken buiten de bebouwde kom | | | | | | | | | |
| Markeloseweg | Herikerweg – Verlengde Meenweg | 5170 | 4075 | 3980 | 3974 | 3934 | 3905 | 3973 | 3983 | 3865 |
| Diepenheimseweg | Rondweg – Weldammerlaan | 5817 | 5840 | 5847 | 5645 | 5807 | 5762 | 5810 | 5703 | 5791 |
| Haaksbergerweg | Rondweg – Boswinkelsweg | 8841 | 8603 | 8598 | 8603 | 8637 | 8658 | 8642 | 8678 | 8606 |
| Rijksweg N346 | Deldensestraat – Veldhuisweg | 16452 | 12987 | 12984 | 12972 | 12936 | 12979 | 12944 | 12985 | 12935 |
| Enterweg | Enterseweg – Kolhoopsdijk | 3043 | 1974 | 1960 | 1961 | 1947 | 1960 | 1948 | 1947 | 1947 |
| Herikerweg | Markeloseweg – Herikerbergweg | 1865 | 2480 | 2381 | 2375 | 2376 | 2229 | 2317 | 2328 | 2225 |
| Rondweg | Haaksbergerweg – Diepenheimseweg | 8616 | 6189 | 5889 | 5896 | 6218 | 5939 | 5911 | 6235 | 6255 |
| Rondweg | Haaksbergerweg – Deldensestraat | 13280 | 7873 | 7843 | 7844 | 7959 | 7945 | 7863 | 7932 | 7968 |
| N347 | Deldensestraat – Zomerweg | 10649 | 10514 | 10470 | 10448 | 10635 | 10610 | 10532 | 10566 | 10664 |
| N347 | Zomerweg – Enterweg | 14173 | 12115 | 12104 | 12125 | 12105 | 12201 | 12139 | 12077 | 12133 |
| Zomerweg | Enterseweg – N347 | 6632 | 7189 | 7287 | 7319 | 7226 | 7311 | 7306 | 7193 | 7247 |

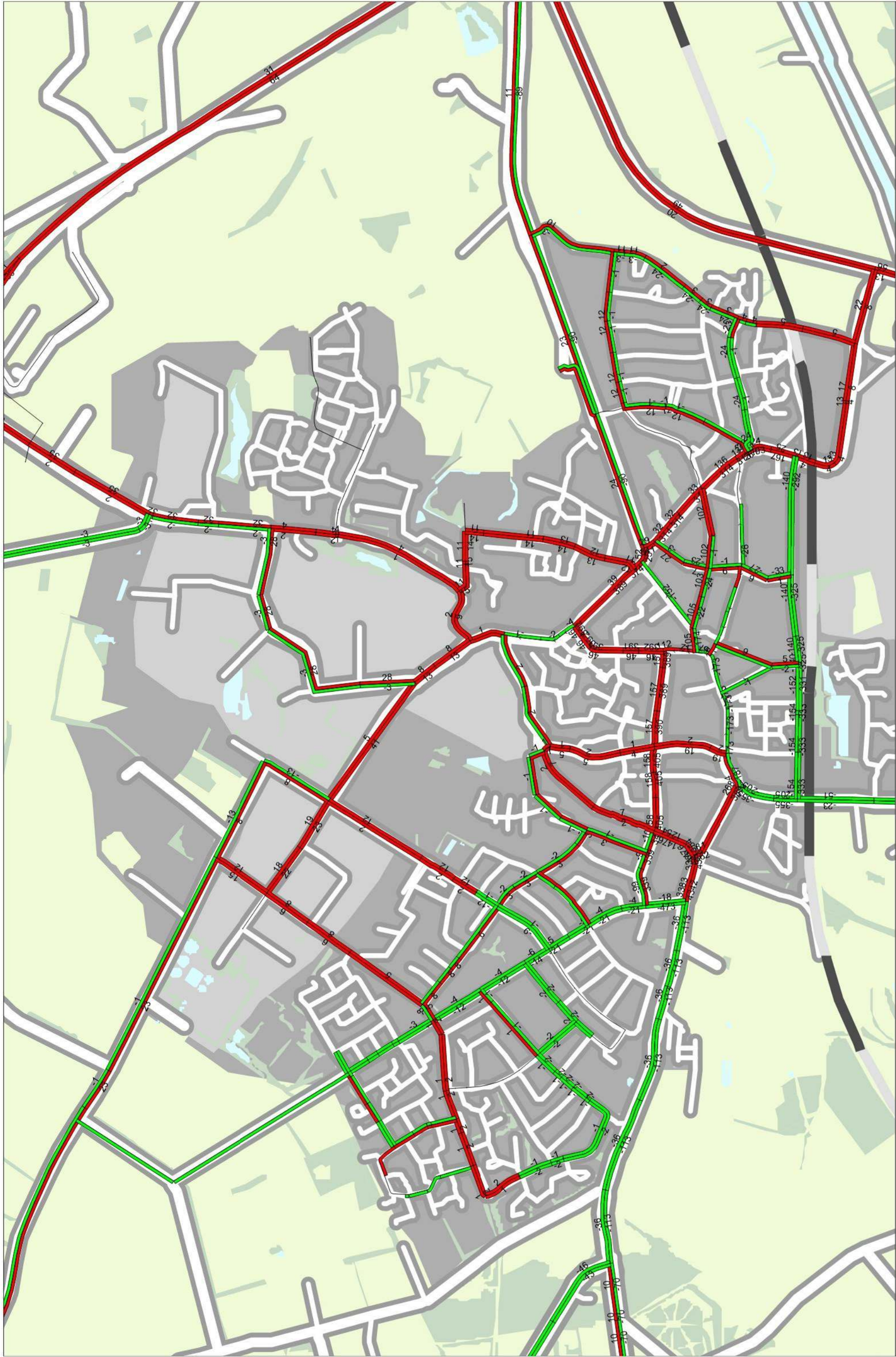
Tabel 25: Intensiteiten op de belangrijkste wegvakken in en rond Goor bij alle oplossingsvarianten

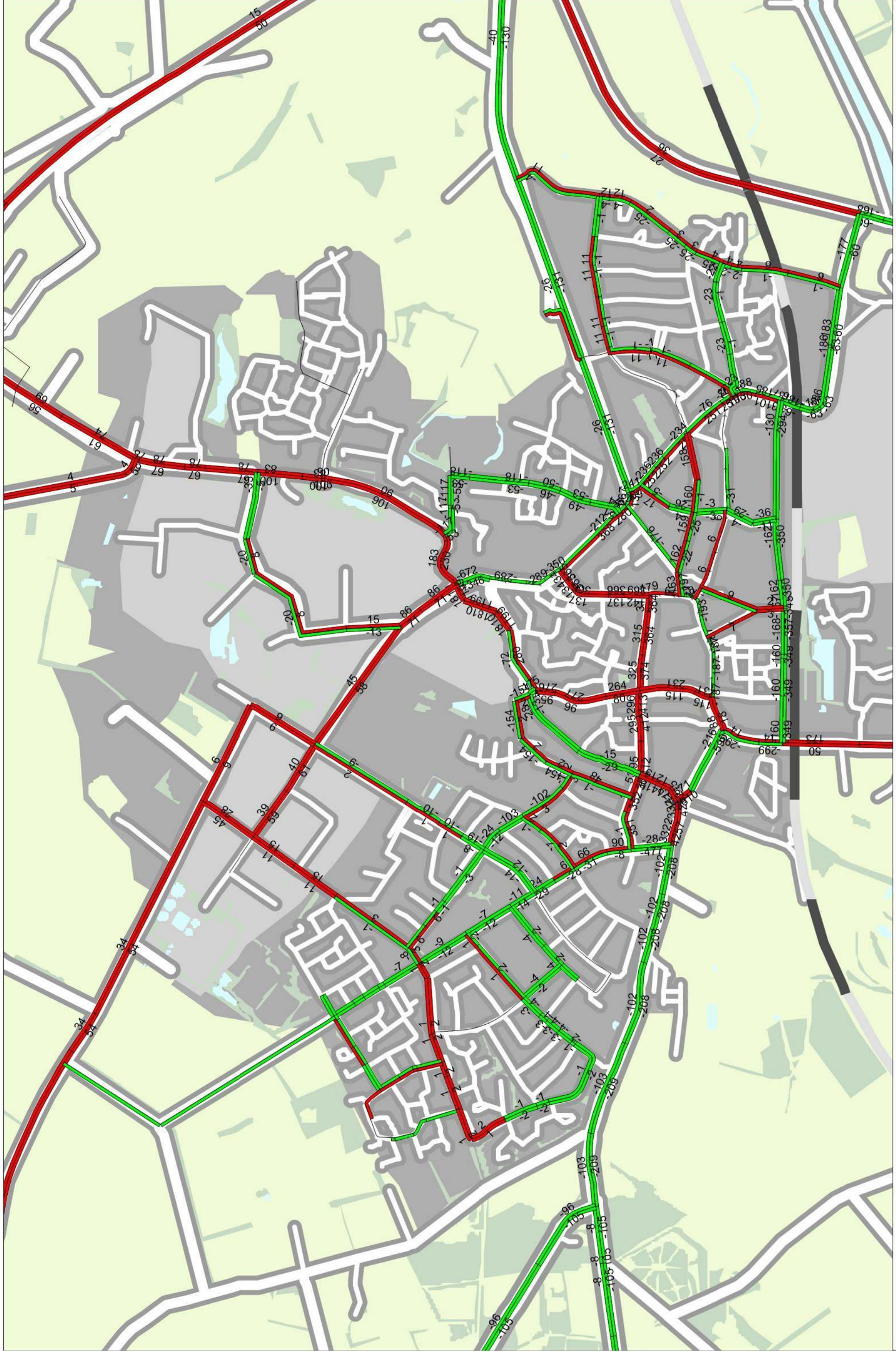


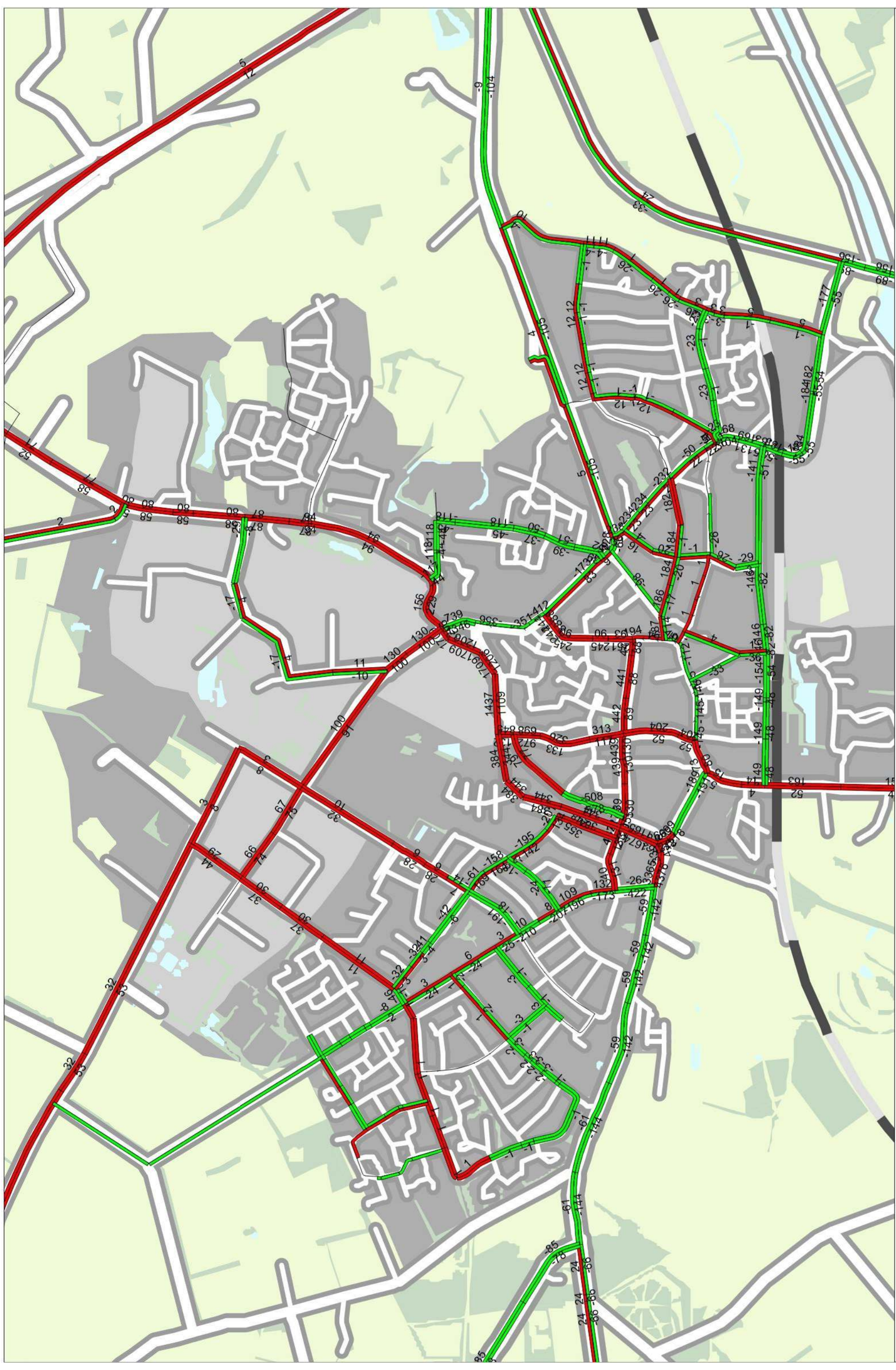


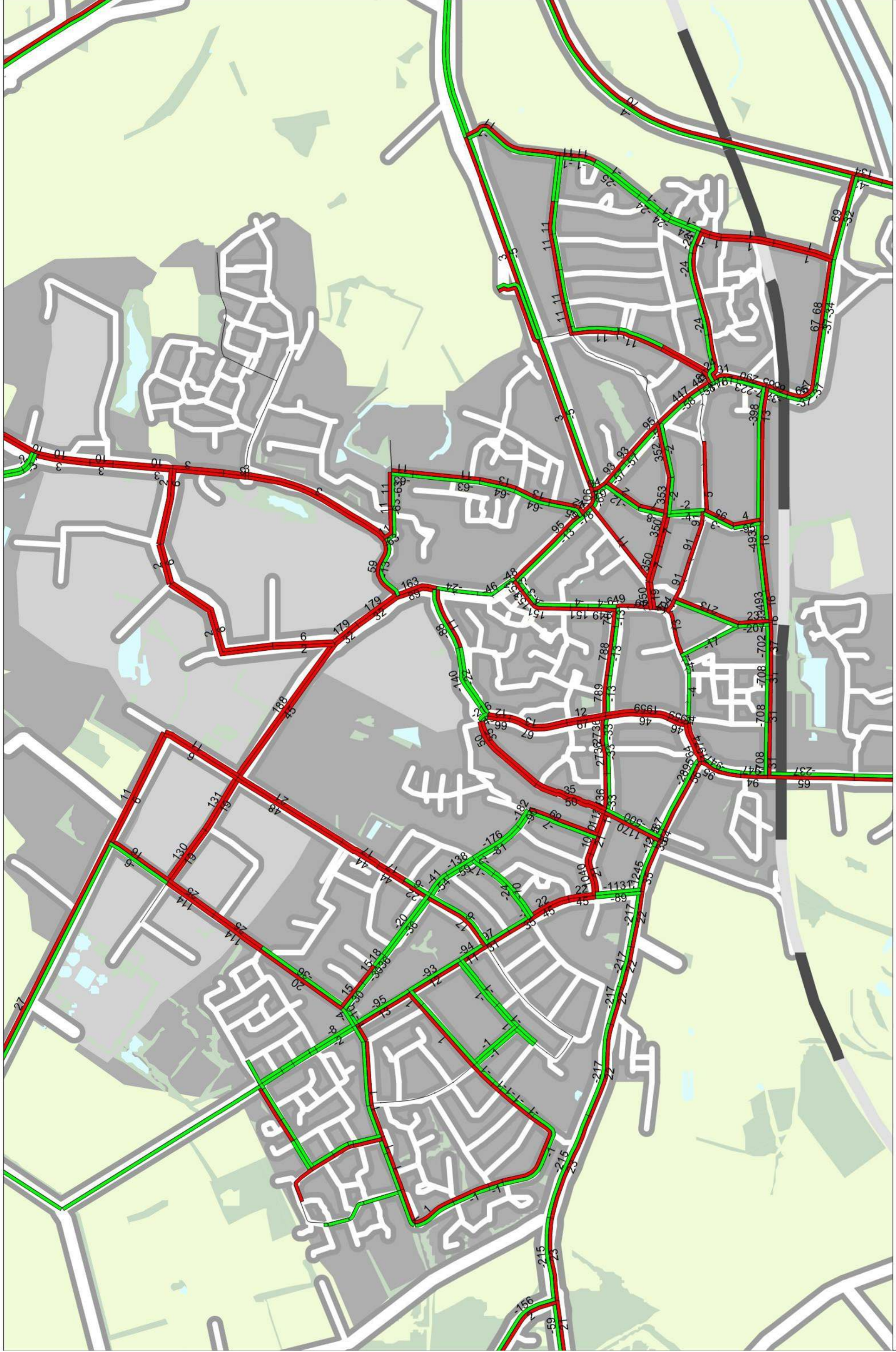
Bijlage 9: Verschilplot tussen nulvariant en variant 1A

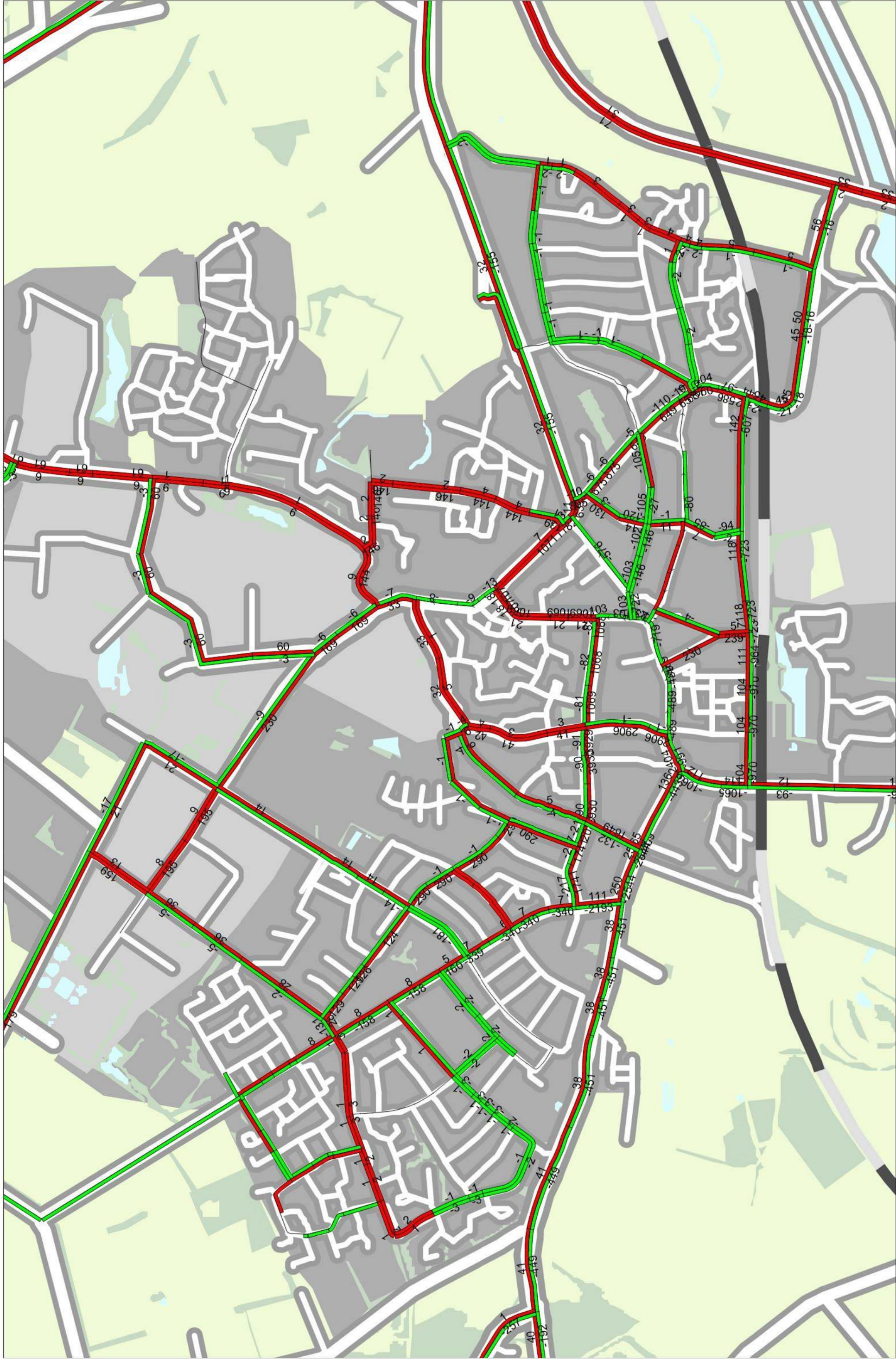


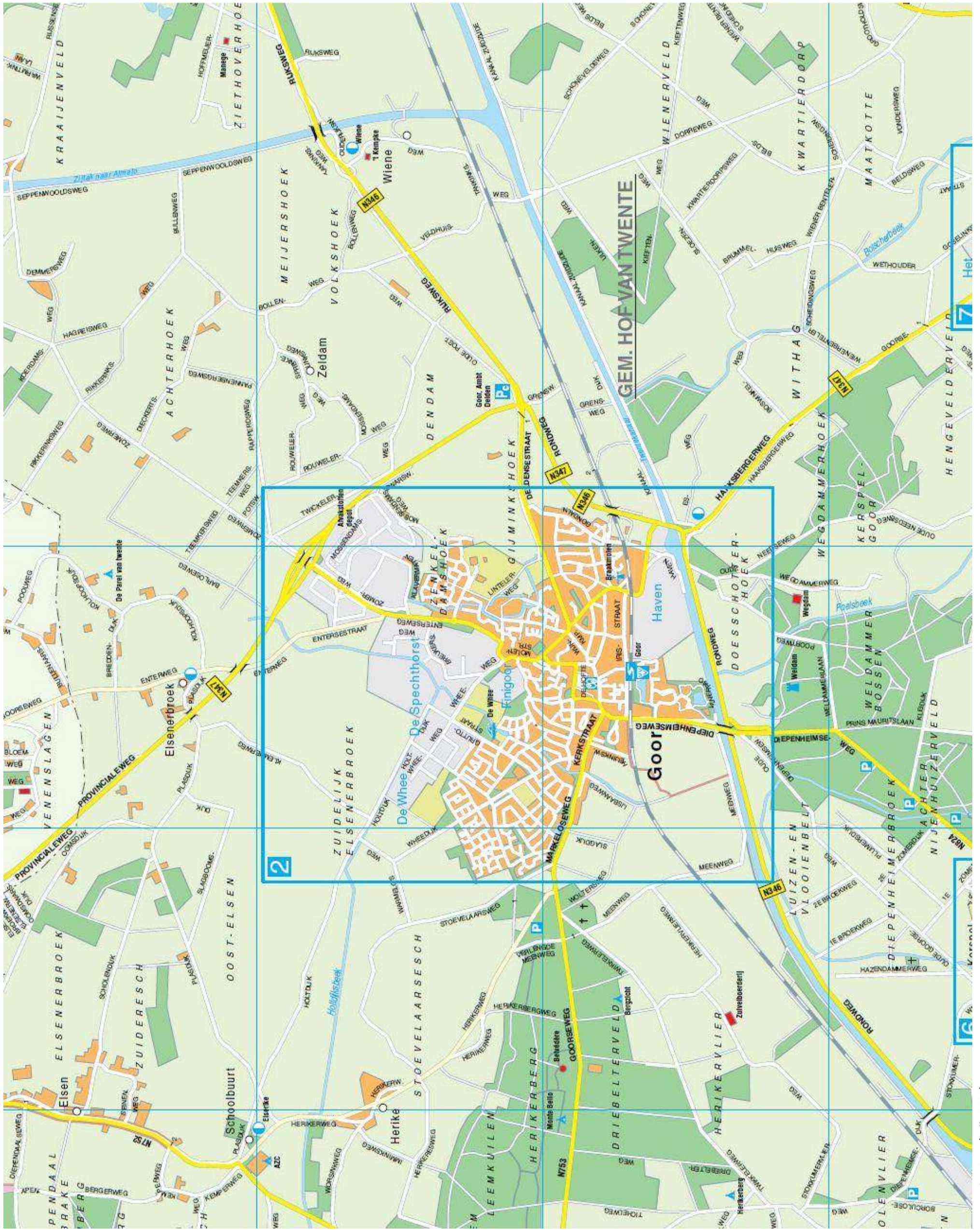












Figuur 39: Overzichtskartaat omgeving Goor (Falk, 2006)

