



VerkeersCirculatieAdvies Gorsseel (VCA)

Verkeerskundige toets van ruimtelijke
ontwikkelingen in Gorsseel

7 april 2026



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

VerkeersCirculatieAdvies Gorsse (VCA)

Verkeerskundige toets van ruimtelijke
ontwikkelingen in Gorsse

in opdracht van
Gemeente Lochem

pagina's
54

publicatienr.
25085

auteur(s)
M. Ruigrok
M. Wittingen

BVA Verkeersadviezen
Hanzeplein 11-27
8017 JD Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Doelstelling	3
1.3. Werkwijze	3
1.4. Leeswijzer	3
2. Achtergronden en ruimtelijke ontwikkelingen	4
2.1. Ruimtelijke en infrastructurale ontwikkeling Gorssel	4
2.2. Overzicht geplande woningbouw	6
2.3. Beleidskaders	7
3. Inventarisatie huidige situatie	8
3.1. Verkeersstructuren Gorssel	8
3.2. Functioneren huidig verkeersnetwerk	12
3.3. Beoordeling vormgeving en gebruik	13
4. Toekomstige verkeersdruk	17
4.1. Toekomstige verkeersafwikkeling N348	17
4.2. Verkeersgeneratie en verkeersstromen nieuwe bouwplannen	17
4.3. Aandachtspunten verkeersafwikkeling	21
4.4. Aandachtspunten verkeersveiligheid en leefbaarheid	22
4.5. Knelpuntenkaart	25
5. Uitwerking toekomstige wegenstructuur Gorssel	27
5.1. Inleiding	27
5.2. Ontwikkeling 1 – Gorssel Noordoost	27
5.3. Ontwikkeling 2 – Centrumgebied + MFA	31
5.4. Ontwikkeling 3 – Gorssel Zuid	33
6. Conclusies en aanbevelingen	36
Bijlage I. Inventarisatie wegvakken en kruispunten	39



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeenteraad van Lochem heeft op 14 juli 2025 het college verzocht om een integraal verkeerscirculatieadvies (VCA) voor Gorssel op te stellen. Dit verzoek komt voort uit de noodzaak om de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen - waaronder de bouw van circa 500 woningen en de komst van een multifunctionele accommodatie (MFA) - tijdig en samenhangend te beoordelen.

Vastgesteld dient te worden wat de impact is van de ruimtelijke ontwikkelingen op de huidige verkeersstructuur, met een heldere beschrijving van de knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeerdruk.

1.2. Doelstelling

Het verkeerscirculatieadvies heeft als doel om een helder beeld te geven van de toekomstige verkeersstromen in en rond Gorssel. Daarbij worden knelpunten en risico's in kaart gebracht die ontstaan door ruimtelijke ontwikkelingen, met onderscheid naar de verschillende typen verkeersdeelnemers. Op basis van deze analyse worden maatregelen geformuleerd die bijdragen aan een veilig, goed, bereikbaar en leefbaar Gorssel. Het advies waarborgt bovendien de samenhang tussen afzonderlijke ontwikkelingen en verkeersmaatregelen, zodat een integrale aanpak ontstaat. Specifieke aandacht gaat uit naar langzaam verkeer en de toegankelijkheid voor ouderen volgens het STOMP-principe, evenals naar belangrijke voorzieningen en het behoud van het groene karakter van Gorssel.

1.3. Werkwijze

Het onderzoek om te komen tot het verkeerscirculatieadvies Gorssel is opgebouwd uit 4 fasen:

1. Voorbereidingsfase: locatiebezoek (schouw), werksessies met de Dorpsraad, inventarisatie van knelpunten en kansen.
2. Analysefase: verkeersgeneratieberekeningen, stromenonderzoek o.b.v. NDW Floating Car Data (FCD), scenario-ontwikkeling en knelpuntenkaart.
3. Uitwerkingsfase: ontwikkeling van maatregelen per doelgroep en wegtype en onderscheid maken naar ontwikkelgebied.
4. Afrondingsfase: rapportage, terugkoppeling aan projectgroep en presentatie aan gemeenteraad.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de ruimtelijke context van Gorssel geschetst, inclusief de geplande woningbouw en beleidsmatige kaders die het verkeerscirculatieadvies beïnvloeden. Hoofdstuk 3 beschrijft de bestaande verkeerssituatie en brengt reeds bestaande knelpunten en kansen in kaart op basis van observaties en input van bewoners. In hoofdstuk 4 volgt een verkeerskundige analyse van de toekomstige verkeersstromen. Hoofdstuk 5 vertaalt deze inzichten naar een toekomstbeeld gekoppeld aan de 3 ontwikkelgebieden Gorssel Noordoost, Gorssel Centrum en Gorssel Zuid. Tot slot brengt hoofdstuk 6 alle bevindingen uit de voorgaande hoofdstukken samen in de conclusies en aanbevelingen.



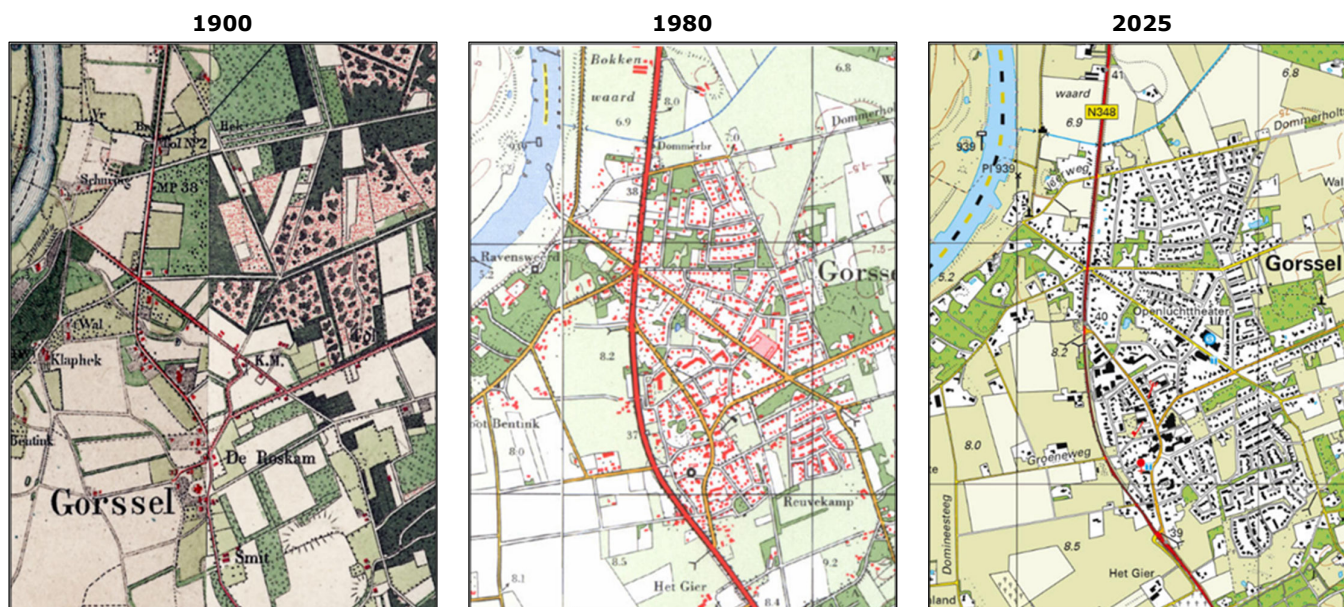
2. Achtergronden en ruimtelijke ontwikkelingen

Dit hoofdstuk laat zien hoe de ruimtelijke structuur van het dorp is ontstaan en welke infrastructurele ingrepen daarbij een bepalende rol hebben gespeeld. Daarnaast wordt toegelicht welke geplande ruimtelijke ontwikkelingen de aanleiding vormen voor het opstellen van het VCA Gorssel. Tot slot worden de relevante gemeentelijke beleidsuitgangspunten samengevat, zodat helder is binnen welke kaders de verdere uitwerking van het VCA plaatsvindt.

2.1. Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling Gorssel

De ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling van Gorssel vormt een belangrijk vertrekpunt voor het verkeerscirculatieadvies. In 1880 was Gorssel nog een bescheiden kern, met een beperkt stratenpatroon dat vooral werd gevormd door enkele hoofdstructuren: de Zutphensweg/Deventerweg, de Molenweg en de in 1854 aangelegde grindweg naar Bathmen, die we nu kennen als de Joppelaan. Al in 1865 kreeg Gorssel een treinstation, waarmee het dorp werd aangesloten op het regionale spoorwegnet. Deze vroege verbindingen legden de basis voor de latere groei van het dorp.

Figuur 1: Gorssel in ontwikkeling (Topotijdreis).



Vanaf het begin van de twintigste eeuw breidde Gorssel zich geleidelijk uit langs de bestaande hoofdwegen. In 1925 werd de bereikbaarheid verder vergroot met de aanleg van een tramspoorlijn tussen Deventer en Zutphen, met een halte in Gorssel. De bebouwing concentreerde zich in de decennia daarna vooral in het noorden en oosten van het dorp. Op de kaart van 1980 is zichtbaar dat de doorgaande route inmiddels buiten de dorpskern om is geleid — een ingreep die de verkeersdruk in het centrum aanzienlijk heeft verminderd. In de daaropvolgende decennia zijn diverse woonwijken toegevoegd, waaronder Reuvekamp in de jaren '80, de wijk ten zuiden van de Dommerholtsweg rond 2000, en Grooterkamp tussen 2013 en 2015. Voor de noordelijke wijken vervult de Elfuursweg een belangrijke ontsluitende functie.



Lopende projecten hoofdnetwerk

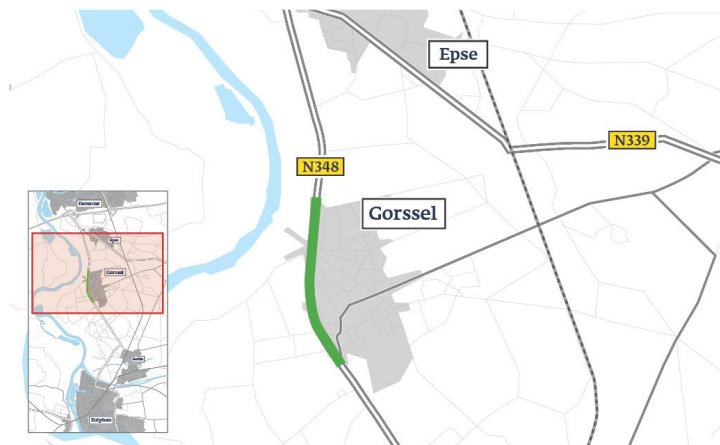
De komende jaren vinden in en rondom Gorssel verschillende infrastructurele ingrepen plaats die direct doorwerken in de verkeersstructuur van het dorp. Het gaat om projecten op en langs de N348, de aanleg van de snelle fietsroute F348 en de herinrichting van de Hoofdstraat.

• N348

De provinciale weg N348 blijft een bepalende schakel in de regionale verkeersstructuur. In de afgelopen jaren zijn al maatregelen getroffen om de doorstroming en leefbaarheid te verbeteren, zoals de aanleg van de rondweg bij Eefde en de voorbereiding van de herinrichting van het traject Gorssel–Eefde, inclusief een snelheidsverlaging naar 60 km/u. Voor het deel Epse–A1 is een voorkeursvariant vastgesteld met een bredere weg en nieuwe kruispunten om de doorstroming te verbeteren. Daarnaast onderzoekt de provincie meerdere aansluitingen bij Gorssel, waaronder de Quatre Brasweg, de Flierderweg en het knelpunt bij de Elfuursweg, waarbij de provinciale prioriteit vooral bij doorstroming en verkeersveiligheid op de N348 ligt.

• F348

Parallel aan deze ontwikkelingen wordt de snelle fietsroute F348 verder uitgewerkt. Deze regionale verbinding tussen Deventer en Zutphen moet veilig en aantrekkelijk fietsverkeer stimuleren. Binnen Gorssel wordt de route doorgetrokken tussen Hoofdstraat Noord en Zuid en worden aansluitingen bij de Elfuursweg en Hoofdstraat-Noord veiliger ingericht. Op delen van de parallelweg gaat de snelheid omlaag naar 30 km/u om de fietsveiligheid te versterken.



Figuur 2: Traject en beoogde maatregelen FN348 in Gorssel.

Maatregelen

In Gorssel treffen we de volgende maatregelen:

- Verbeteren van de aansluitpunten van de fietsroute bij de Elfuursweg en Hoofdstraat-Noord, plus het verlagen van de maximumsnelheid op de tussengelegen parallelweg naar 30 km/u.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid ter hoogte van enkele inritten in Gorssel-Noord waar deze het fietspad kruisen.
- Een nieuw 2-richtingen fietspad tussen Hoofdstraat-Noord en Hoofdstraat-Zuid in Gorssel.
- We planten nieuw groen aan langs de weg en het fietspad (zie visualisaties beplanting)
- We maken de oversteek van het Nijenbeeksepad verkeersveiliger.

• Hoofdstraat Noord en Zuid

Op korte termijn krijgen zowel het noordelijke als het zuidelijke deel van de Hoofdstraat, die als belangrijke entree van het dorp functioneren, een nieuwe inrichting. De herinrichting heeft als doel de verkeersveiligheid te verbeteren door de Hoofdstraat herkenbaar als 30 km/u gebied in te richten. De herinrichting bestaat hoofdzakelijk uit het vervangen van het asfalt voor klinkers, het toevoegen van voetpaden en het verbreden van de huidige voetpaden.



2.2. Overzicht geplande woningbouw

Gorssel telt momenteel ongeveer 4.000 inwoners en beschikt over circa 1.900 woningen. De woningvoorraad bestaat grotendeels uit koopwoningen, met een beperkter aandeel huurwoningen.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in Gorssel in de periode tot 2030 omvatten de realisatie van circa 500 extra woningen. In verhouding tot de bestaande woningvoorraad betekent dit een substantiële groei van ongeveer 25%. De woningbouw wordt verspreid over meerdere locaties in en rond Gorssel.

ID	Locatie	Woningen
1	Gorssel Noordoost	250
2	Bloemenkamp (Hoofdstraat 50)	58
3	Hoofdstraat 65 (mogelijke ontwikkeling)	20/40
4	Nijverheidsstraat	27
5	Manegelaan	38
6	Wielewaalpad	16
7	Smitskamp	30
8	Smitskamp Zuid	35
Totaal		474/494

Tabel 1: Overzicht toekomstige woningbouw per locatie.



Figuur 3: Locaties toekomstige woningbouw.



De grootste uitbreiding vindt plaats in Gorssel Noordoost met circa 250 woningen. De projecten aan de Bloemenkamp, Nijverheidstraat, Manegelaan en Smitskamp hebben een omvang variërend van 30 tot 60 woningen. Deze toevoegingen zorgen niet alleen voor een groei van het inwonertal, maar ook voor een toename van verkeersbewegingen en parkeerdruk in de kern. Om de verschillende woningbouwprojecten mogelijk te maken worden er circa 30 bestaande woningen gesloopt.

Naast de woningbouwopgave wordt de huidige J.A. de Vullerschool ontwikkeld tot een multifunctionele accommodatie (MFA). Dit nieuwe centrum gaat onderdak bieden aan onder meer een bibliotheek, sporthal en dorps huis. De komst van de MFA betekent dat de bestaande sporthal en voorzieningen bij 't Trefpunt aan de Molenweg worden verplaatst, waardoor de verkeersstromen rond deze locaties veranderen.

2.3. Beleidskaders

In het mobiliteitsplan van de gemeente Lochem worden de volgende kaders genoemd die van belang zijn voor het VCA Gorssel:

- Verblijfsgebied en snelheden: Voor Gorssel wordt ingezet op een zo groot mogelijk verblijfsgebied met 30 km/uur als uitgangspunt.
- F348: Het plan benadrukt de rol van Gorssel in de snelfietsroute Zutphen–Deventer (F348). Gorssel moet goed ontsloten worden op de snelfietsroute.
- Ontsluiting nieuwbouw: Bij het ontsluiten van nieuwe woningbouwlocaties in Gorssel wordt expliciet verwezen naar toepassing van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto). Ontwikkelingen moeten dus voorzien worden van zorgvuldige en aantrekkelijke infrastructuur voor voetgangers en fietsers.
- Duurzaam Veilig: Risicogestuurde aanpak voor verkeersveiligheid, herkenbare wegencategorisering. Ook binnen een 30 km/uur verblijfsgebied blijft een juiste sturing van het verkeer van belang.



3. Inventarisatie huidige situatie

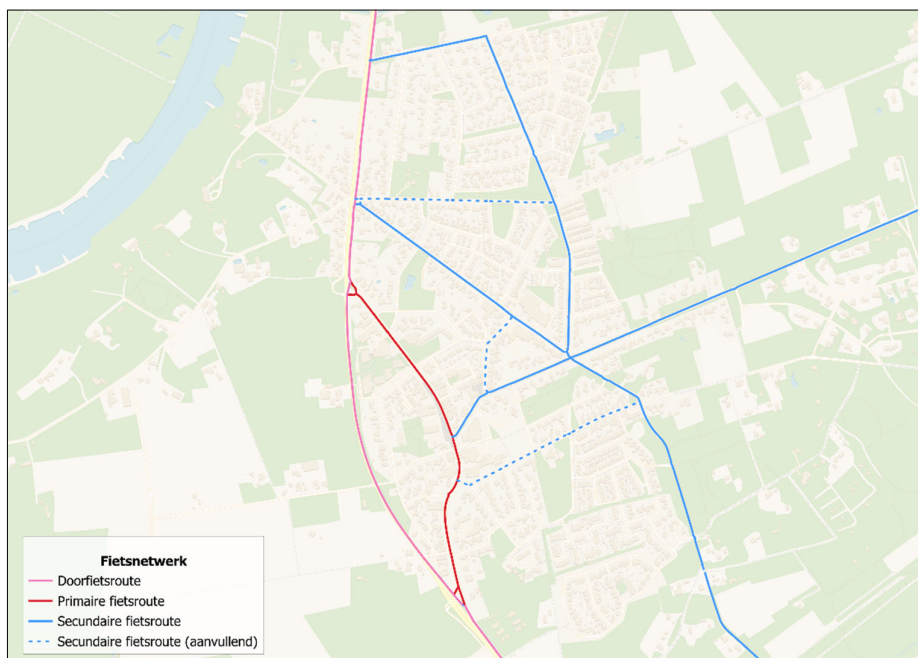
Om een goed verkeerscirculatieadvies op te stellen, is het belangrijk om eerst de bestaande situatie in kaart te brengen. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de huidige verkeersstructuur en het gebruik van het verkeersnetwerk in Gorssel. We kijken naar de hoofdstructuren voor auto-, fiets- en voetgangersverkeer en naar de verbindingen met het openbaar vervoer. Vervolgens wordt ingezoomd op de vormgeving van de infrastructuur en hoe deze in de praktijk wordt gebruikt.

3.1. Verkeersstructuren Gorssel

3.1.1. Fiets- en wandelstructuur

- **Fietsnetwerk**

In het mobiliteitsplan Lochem is een uitgebreid fietsnetwerk opgenomen voor de gehele gemeente Lochem. Deze is recent geactualiseerd in het Fietsplan Lochem 2024-2035. Er wordt onderscheid gemaakt in snelfietsroute (doorfietsroute), primaire fietsroute en secundaire fietsroute. De snelfietsroute (doorfietsroute) heeft betrekking op de F348 en is van grote regionale betekenis. De primaire fietsroutes worden gevormd door de verbindingswegen tussen de verschillende kernen. Voor Gorssel geldt de snelfietsroute tussen Zutphen en Deventer eveneens als primaire route. Ook de gehele hoofdstraat is een primaire fietsroute, dit vooral ook door de vele voorzieningen langs de Hoofdstraat.



Figuur 4: Fietsnetwerk Gorssel.

Aanvullend hierop zijn er secundaire fietsroutes. Dit zijn lokale fietsroutes bijvoorbeeld naar voorzieningen. Deze verwerken een mindere grote hoeveelheid fietsers, maar zijn nog steeds belangrijk voor de kwaliteit van het gemeentelijke fietsnetwerk. In Gorssel gaat het om de Molenweg, Kamperweg, Joppelaan, Noorseweg, Ketenbosweg en Dommerholtsweg. Na een nadere beschouwing van het fietsnetwerk worden voor deze studie ook de Elfuursweg, Nijverheidstraat en



Veldhofstraat aangemerkt als secundaire fietsroute. Deze straten ontsluiten relatief veel fietsers richting belangrijke voorzieningen en de hoofdfietsstructuur.

- **Voetgangersnetwerk**

Voor het voetgangersnetwerk van Gorssel is gebruik gemaakt van het onderzoek toegankelijke looproutes voor Lochem. In deze rapportage worden de looproutes op basis van de belangrijkste bestemmingen weergegeven en zijn verschillende startpunten opgenomen, vaak in het midden van woonwijken. Dit is vervolgens aangevuld met het recreatieve voetgangersnetwerk van de gemeente en de belangrijke voorzieningen die goed bereikbaar moeten zijn.

Het netwerk richt zich primair op het verbinden van belangrijke voorzieningen zoals de school, supermarkt, winkelgebied, sportaccommodaties en speeltuinen met de omliggende woongebieden. Deze verbindingen vormen de ruggengraat van het lokale loopnetwerk en zorgen ervoor dat dagelijkse bestemmingen veilig en logisch bereikbaar zijn. Daarnaast is rekening gehouden met recreatieve routes die aansluiten op het groene karakter van Gorssel, zodat het netwerk niet alleen functioneel is, maar ook bijdraagt aan de kwaliteit van de openbare ruimte en het stimuleren van langzaam verkeer.



Figuur 5: Voetgangersnetwerk Gorssel.



- **Gecombineerd netwerk**

Door het netwerk van fietsers en voetgangers te combineren ontstaat de hoofdstructuur voor het langzaam verkeer. Op deze wegen is het zonder meer belangrijk de veiligheid en het comfort voor fietsers en voetgangers te waarborgen. Vanuit het STOMP-principe wordt gestreefd om fietsers en voetgangers op deze wegen voldoende ruimte en comfort te geven. De Hoofdstraat, Joppelaan en de Molenweg worden in dit geval het meeste gebruikt. Tegelijkertijd zijn dit ook de belangrijkste verbindingen voor het autoverkeer.



Figuur 6: Fiets- en voetgangersnetwerk Gorssel.

3.1.2. Autostructuur

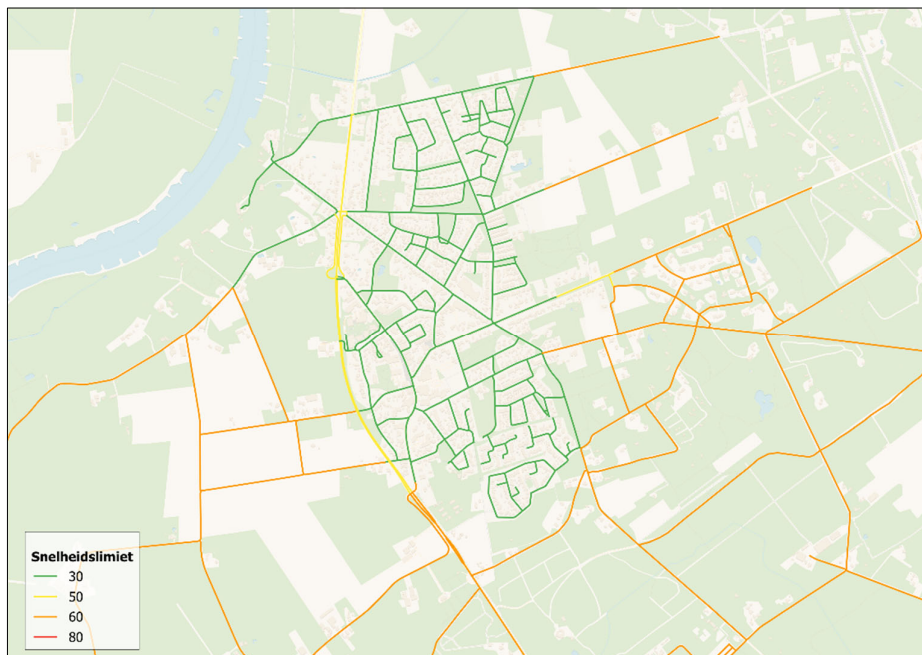
De wegcategorisering is overgenomen van het Mobiliteitsplan Lochem uit 2022.



Figuur 7: Uitsnede wegcategorisering omgeving Gorssel.



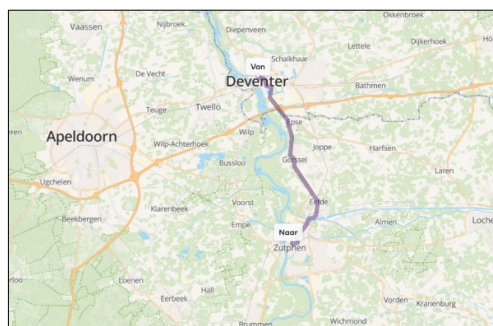
De hoofdontsluiting wordt gevormd door de N348, hier geldt dat er gestreefd wordt naar een vlotte doorstroming en uitwisseling van verkeer. Daarnaast is het noordelijke en zuidelijke deel van de Hoofdstraat en het gedeelte van de Joppelaan buiten de bebouwde kom aangewezen als erftoegangsweg type A. Op erftoegangswegen type A geldt dat deze zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie hebben. De overige wegen vormen een zo groot mogelijk verblijfsgebied waar 30 km/uur het uitgangspunt is. Dit betekent dat in het gehele dorp langzaam wordt gereden en de nadruk ligt op de fietser en voetganger. De auto is welkom, maar duidelijk ook te gast. De categorisering vertaalt zich ook naar de onderstaande snelhedenkaart die als leidraad dient voor het VCA.



Figuur 8: Snelheidslimiet wegen Gorssel op basis van het NWB 2025 (handmatig gecorrigeerd).

3.1.3. Openbaar vervoer verbindingen

Gorssel is ontsloten door het openbaar busvervoer en biedt zowel reguliere als aanvullende vervoersmogelijkheden. Gorssel is verbonden met het openbaar vervoer via buslijn 81, die een directe verbinding vormt tussen Deventer en Zutphen. Ook is de HaltetaxiRRReis beschikbaar, die reizigers vooraf moeten reserveren. Lijnbus 81 rijdt in Gorssel via de Hoofdstraat. Binnen de kern Gorssel bevinden zich bushaltes bij Bloemenkamp en Museum MORE.



Figuur 9: Lijn 81, tussen Deventer en Zutphen, via Gorssel (RRReis).

De bushalte Bloemenkamp beschikt aan beide zijden van de weg over een abri. Er is zitgelegenheid aanwezig. De toegankelijkheid van de halte is goed. De instap bevindt zich op gelijke hoogte met het trottoir, wat bijdraagt aan een goede bereikbaarheid voor rolstoelgebruikers. Er is verlichting aanwezig in de directe omgeving, maar dit is niet gericht op de bushalte. Ter hoogte van de bushalte zijn uitgebreide stallingsmogelijkheden voor de fiets aanwezig, waarvan een deel overkapt. In de nabijheid van de bushalte is een oversteekvoorziening aanwezig.



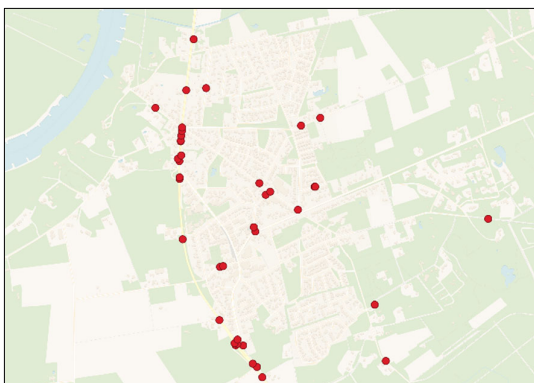
De bushalte bij Museum MORE heeft aan één zijde van de weg een abri met zitgelegenheid. Aan één zijde van de weg is verlichting aanwezig. Ter hoogte van de bushalte zijn uitgebreide stallingsmogelijkheden voor de fiets. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. De aanlooproutes naar de halte voldoende breed en zonder aanwezigheid van obstakels of slechte verharding. Echter, doordat het trottoir ter hoogte van de halte op gelijke hoogte ligt met de rijbaan, is er voor het in- en uitstappen voor mensen die slecht ter been zijn sprake van een verminderde toegankelijkheid.

3.2. Functioneren huidig verkeersnetwerk

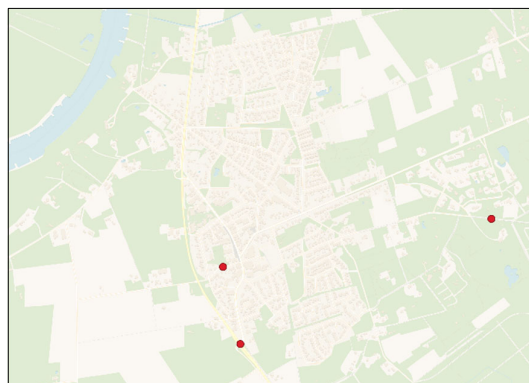
Het functioneren van het huidige verkeersnetwerk is bepaald op basis van zowel lokale kennis als objectieve verkeerskundige gegevens. De analyse steunt enerzijds op signalen uit gesprekken met de Dorpsraad en de gemeente, waarin ervaren knelpunten en dagelijkse gebruikspatronen zijn opgehaald. Anderzijds is gebruikgemaakt van feitelijke data, zoals verkeersintensiteiten, snelheidsmetingen, ongevallenregistraties en observaties uit de schouw. Door deze twee bronnen te combineren ontstaat een evenwichtig beeld van hoe het netwerk in de praktijk functioneert.

3.2.1. Verkeersveiligheid

De beoordeling van de verkeersveiligheid in Gorssel begint bij de objectieve ongevallendata. Hiervoor is een ongevallenkaart opgesteld die zowel alle ongevallen als specifiek de ongevallen met betrokkenheid van fietsers weergeeft.



Figuur 10: Verkeersongevallen Gorssel, 2022-2024.



Figuur 11: Verkeersongevallen (brom)fietsers Gorssel, 2022-2024.

Uit de gegevens blijkt dat er in totaal 46 ongevallen hebben plaatsgevonden in en rond Gorssel. Bij 5 van deze ongevallen waren (brom)fietsers betrokken. Het grootste deel van de ongevallen betreft kop-staartbotsingen. In totaal gaat het om 19 ongevallen, wat neerkomt op ongeveer de helft van de ongevallen. Daarnaast hebben er 5 frontale ongevallen en 4 flankongevallen plaatsgevonden. Bij 7 van de ongevallen is de aard van het ongeval onbekend.

Uit de geregistreerde ongevallen van 2022–2024 blijkt dat incidenten zich vooral concentreren rond de Deventerweg en de aansluitende kruispunten met de Elfuurweg, Hoofdstraat Noord en Hoofdstraat Zuid. Ook bij het kruispunt Molenweg–Nijverheidstraat ter hoogte van de Jumbo/t Trefpunt zijn meerdere ongevallen geregistreerd. Dit hangt samen met de verkeersdrukte en de complexiteit van deze kruispunten. Daarnaast zijn op de Nijverheidstraat en de Groeneweg enkele ongevallen geregistreerd. Hoewel het aantal ongevallen met (brom)fietsers beperkt is, zijn deze wel verspreid over routes die intensief worden gebruikt door langzaam verkeer.



Naast deze feitelijke data zijn ook ervaringen van gebruikers meegenomen in de analyse. In gesprekken met de Dorpsraad en de gemeente worden vooral zorgen geuit over de oversteekplaatsen bij de school en langs de Hoofdstraat Noord. Ook ontbreekt op verschillende plekken een trottoir, met name in woonwijken, waardoor voetgangers zich op de rijbaan moeten begeven. Voor fietsers zijn er knelpunten bij de verbinding naar Epse en bij sportvoorzieningen, waar verlichting onvoldoende is. Daarnaast is er zorg over de veiligheid op kruispunten zoals Joppelaan/Hoofdstraat en Elfuursweg/Molenweg, die nader geanalyseerd moeten worden.

3.2.2. Doorstroming

Binnen de kern van Gorssel doen zich op dit moment geen structurele doorstromingsproblemen voor. Op drukke momenten ontstaat lokaal wel vertraging, bijvoorbeeld door laden en lossen in het centrum of piekbelasting rond school- en winkeltijden, maar deze situaties leiden niet tot langdurige capaciteitsknelpunten.

De belangrijkste invloed op de bereikbaarheid van Gorssel komt van de provinciale weg N348. De aansluitende wegen binnen de kern functioneren in beginsel goed, maar de afwikkeling bij de aansluitingen op de N348 staat gedeeltelijk onder druk. Dit geldt met name voor:

- de aansluiting Elfuursweg–N348. Uit de verkeerssimulaties van de provincie blijkt dat er op het kruispunt N348 met de Elfuursweg vooral tijdens de ochtendspits grote wachtrijen zijn voor het doorgaand en afslaand verkeer. In noordelijke rijrichting zijn de wachtrijen het grootst. Voor verkeer afkomstig vanuit de Elfuursweg en Molenweg is de wachtrij in de huidige situatie beperkt, maar het oogt wel verzadigd.
- de aansluiting Hoofdstraat Noord–N348, waar het in de spits lastig kan zijn om veilig in te voegen, mede doordat wachtrijen vanaf de Elfuursweg kunnen terugslaan tot voorbij dit kruispunt. De verkeersafwikkeling op deze beide kruispunten moet daarom in samenhang bekeken worden.

De conclusie is daarmee dat de bereikbaarheid van de kern vooral afhankelijk is van de capaciteit en doorstroming op de N348, en dat knelpunten op de provinciale infrastructuur direct voelbaar zijn voor Gorssel.

3.3. Beoordeling vormgeving en gebruik

De beoordeling van de vormgeving en het gebruik van het wegennet in Gorssel geeft inzicht in hoeverre de huidige inrichting aansluit op de functies die de wegen en kruispunten in de praktijk vervullen. De volledige, gedetailleerde inventarisatie en analyse van alle relevante wegen en kruispunten is opgenomen in Bijlage 1. Daarin worden per wegvak de functie, het gebruik en de vormgevingskenmerken beschreven. Daarbij is gekeken naar aspecten zoals wegcategorie, maximumsnelheid, aanwezigheid van fiets- en voetgangersvoorzieningen, parkeren langs de rijbaan en verkeersintensiteiten. Ook zijn elementen als sociale interactie, speelruimte en oversteekvoorzieningen meegenomen, omdat deze bepalend zijn voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. In deze paragraaf worden uitsluitend de belangrijkste bevindingen samengevat die relevant zijn voor het functioneren van het netwerk en voor de toekomstige verkeersopgaven.

3.3.1. Wegvakken

Het wegennet van Gorssel bestaat hoofdzakelijk uit erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze wegen hebben een gemengd profiel: auto's, fietsers en voetgangers delen vaak dezelfde ruimte. De rijbaanbreedte varieert tussen 4,0 en 6,5 meter, afhankelijk van functie en ligging. Fietsstroken voor fietsers komen slechts op enkele wegen voor (o.a. Joppelaan en Kamperweg).



De kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen is wisselend: in het centrum zijn brede trottoirs aanwezig, maar in veel woonstraten ontbreekt een trottoir of is dit beperkt tot circa 1,5 meter. Binnen de bebouwde kom zijn op de erftoegangswegen geen aanvullende oversteekvoorzieningen aanwezig. Gezien de huidige verkeersintensiteiten is dit niet noodzakelijk: ook op drukkere momenten zijn er voldoende tijdshiaten om veilig over te steken. Dit sluit aan bij de verblijfsfunctie van deze wegen. Parkeren gebeurt veelal op de rijbaan of in parkeervakken.

Erftoegangswegen worden bij voorkeur voorzien van (rode) klinkerverharding. In Gorssel worden deze ook veelvuldig toegepast. Dit versterkt namelijk het uiterlijk als verblijfsgebied. In het verleden zijn echter ook veel straten voorzien van asfaltverharding. Het gaat dan bijvoorbeeld om de Elfuursweg, Kamperweg, Noorseweg, Ketenbosweg, Kozakkenweg, Rietdekkerweg, Lijnbaan, Van de Capellenlaan, Wiltinklaan en Manegelaan. Op deze wegen versterkt het asfalt het verkeerskundige karakter en leidt het mogelijk ook tot hogere rij snelheden.

In de onderstaande tabel staan de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van de vormgeving en het gebruik weergegeven. De detailinformatie is terug te vinden in bijlage 1.

Tabel 2: Belangrijkste kenmerken en aandachtspunten hoofdwegen Gorssel.

Wegvak	Functie in netwerk & gebruik	Belangrijkste vormgevingskenmerken	Belangrijkste aandachtspunten / knelpunten
Hoofdstraat – Noord	Entree noord + primaire fietsroute; ca. 2.300 mv/etmaal	Profiel ca. 5,5 m; gemengd verkeer; trottoirs deels smal	Menging verkeer beperkt fietscomfort; smalle voetpaden; intensiteit stijgt door ontwikkelingen
Hoofdstraat – Centrum	Winkelgebied + verblijfsfunctie; ca. 700 mv/etmaal	Profiel 5,5 m; brede trottoirs; klinkerverharding	Veel kruisende bewegingen; beperkte ruimte voor fietsers tijdens drukte. Verblijven in het centrum moet centraal staan.
Hoofdstraat – Zuid	Entree zuid + verbinding woongebieden; ca. 2.600 mv/etmaal	Profiel 5,5 m; gemengd verkeer; beperkte voetgangersruimte	Druk profiel door voorzieningen; menging verkeer; kwetsbaar bij verdere groei
Joppelaan	Verbinding centrum–Joppe; ca. 2.300–2.600 mv/etmaal	Wisselende wegprofielen; smalle voetpaden; deels suggestiestroken voor scheiden fietsverkeer	Onvoldoende ruimte voor fietsers; onoverzichtelijkheid bij museum; menging met doorgaand verkeer
Elfuursweg	Ontsluiting noordelijke woongebieden; ca. 400–1.600 mv/etmaal	Smal profiel (4,5–5,0 m); beperkt trottoir; geen fietsinfrastructuur	Profiel functioneert in de huidige situatie redelijk maar lijkt niet geschikt voor groei. Met name kwetsbaar ter hoogte van aansluiting N348
Molenweg	Verbinding voorzieningen (o.a. supermarkt); ca. 2.200 mv/etmaal	Profiel 6,0 m; veel uitwisseling van verkeer	Overzichtelijkheid vermindert bij piekuren; intensief gemengd gebruik
Nijverheidstraat	Verbinding Joppelaan–Molenweg; ca. 500–1.100 mv/etmaal (model)	Klinkers; parkeervakken; voetpad aan één zijde	Risico op sluipverkeer; beperkte ruimte voor langzaam verkeer.
Veldhofstraat	Verbinding zuidelijke wijken + schoolomgeving; ca. 600 mv/etmaal	Smal profiel; beperkt trottoir. Tijdens halen en brengen ontstaat er enige druk op het parkeren.	Kwetsbaar profiel bij toename verkeer door MFA; weinig ruimte voor langzaam verkeer



Rietdekkerweg	Woonstraat met alternatieve-routefunctie; ca. 400–800 mv/etmaal	Verouderde inrichting; profiel 4,5 m; geen aparte loop/fietsvoorzieningen	Is mogelijk een kwetsbare route door de ontwikkeling in Gorssel Noord. Rietdekkerweg is een gerichte route richting de Molenweg en het centrum
Noorseweg	Verbinding tussen Elfuursweg ↔ Joppelaan; ca. 400 mv/etmaal	Breed profiel (6,0 m); asfalt; smal trottoir	Wordt in de huidige situatie beperkt gebruikt maar biedt vanwege beschikbare ruimte mogelijkheden om extra verkeer te verwerken mits er een passende weginrichting wordt toegepast.
Lijnbaan / Wiltinkhof	Verbinding binnen woonwijk; toekomstige ontsluiting nieuwbouw; lage intensiteit	Profiel 5,0 m; smalle trottoirs; woonstraatprofiel	Beperkte ontwerp-ruimte; lage snelheid moet geborgd worden.

3.3.2. Kruispunten

De kruispunten verzorgen de uitwisseling van het verkeer. De inrichting van kruispunten kan bijdragen aan het sturen van de verkeersstromen. Omdat kruispunten daarmee een belangrijke rol vervullen in de verkeersveiligheid en de robuustheid van het netwerk, is voor alle relevante locaties een beoordeling uitgevoerd. De uitgebreide analyse van functie, vormgeving en gebruik is opgenomen in Bijlage 1.

In tabel 3 zijn de aandachtspunten voor de belangrijkste kruispunten opgenomen. De nadruk ligt hierbij op kruispunten waar in de huidige situatie problemen zichtbaar zijn of waar de inrichting kwetsbaar is voor een eventuele toekomstige groei van de verkeersstromen. De resultaten zijn overzichtelijk weergegeven in een tabel, zodat snel duidelijk wordt op welke locaties gerichte verbeteringen wenselijk zijn.

Tabel 3: Belangrijkste kenmerken en aandachtspunten kruispunten Gorssel.

Kruispunt	Kenmerken	Belangrijkste aandachtspunten / knelpunten
Joppelaan / Hoofdstraat	Gelijkwaardig kruispunt, gemengd gebruik	Beperkte zichtlijnen vanuit zijrichtingen; twee geregistreerde ongevallen in afgelopen jaren.
Joppelaan / Molenweg	Gelijkwaardig kruispunt, vijfsprong, veel fietsbewegingen.	Overzicht beperkt vanuit Kamperweg/Noorseweg; groot oversteekvlak; risico's voor langzaam verkeer. De objectieve ongevallenregistratie laat hier geen concentratie zien.
Veldhofstraat / Hoofdstraat	Gelijkwaardig, klinkerverharding, groen op hoeken	Zicht vanuit zijstraat beperkt; verhoogd risico bij piekdrukke
Elfuursweg / Molenweg	Voorrangskruispunt; menging auto- en fietsverkeer.	Beperkte overzichtelijkheid; drukke verkeersstromen; gevoelig voor toename intensiteiten. Laag comfort voor automobilisten, fietsers en voetgangers.
Elfuursweg / Parallelweg / Meidoornstraat e.a.	Gelijkwaardige kruispunten, deels plateaus	Overzichtelijkheid varieert; menging van verkeerssoorten; beperkte voetgangersvoorzieningen
Nijverheidstraat / Molenweg	Gelijkwaardig, context met supermarkt en 't Trefpunt	Veel kruisende bewegingen, kans op conflicten; beperkte doorstroming bij drukke.
N348 / Hoofdstraat Noord	Voorrangskruispunt en géén VRI; hoge druk op N348; geen oversteekvoorziening.	Linksaf vanuit Hoofdstraat Noord is op drukke momenten erg lastig door beperkte hiaten; wachtrijen op N348 slaan soms terug tot over het kruispunt; beperkte oversteekbaarheid langzaam verkeer.
N348 / Hoofdstraat Zuid	VRI-geregeld; doorgaande N348 in voorrang	Over het algemeen goede doorstroming; weinig wachtrijvorming. Kruispunt komt robuust over.



In de huidige situatie functioneren de meeste kruispunten in Gorssel naar behoren. Door de kleinschalige inrichting en de lage tot gematigde verkeersintensiteiten sluiten deze kruispunten goed aan op het karakter van Gorssel als overwegend verblijfsgebied, waarin lage snelheden en gemengd gebruik tussen verkeersdeelnemers gebruikelijk zijn. Dit type inrichting past bij de schaal van het dorp en verdient behoud waar mogelijk. Tegelijkertijd zijn er enkele kruispunten waar aandacht nodig blijft, vooral omdat zij gevoeliger zijn voor stijgende verkeersstromen of al een minder overzichtelijke situatie kennen. Dit geldt met name voor kruispunten waar meerdere richtingen samenkomen of waar intensiteiten relatief hoog zijn, zoals bij de Joppelaan en Molenweg, en bij de aansluitingen op de N348. Voor deze locaties geldt dat ze onder normale omstandigheden nog functioneren, maar dat toekomstige verkeersgroei door nieuwe ontwikkelingen de druk kan vergroten.

Tegen deze achtergrond is vooral van belang hoe de verkeersdruk zich in de komende jaren zal ontwikkelen. De huidige kruispuntconfiguraties functioneren overwegend goed, maar hun robuustheid is afhankelijk van de mate waarin verkeersstromen toenemen door nieuwe woningbouw en de ontwikkeling van voorzieningen zoals de MFA. In hoofdstuk 4 wordt daarom ingezoomd op de toekomstige verkeersdruk, waarbij inzicht wordt gegeven in de groei van de verkeersstromen en de mogelijke knelpunten die dit zal opleveren.



4. Toekomstige verkeersdruk

Dit hoofdstuk beschrijft de verkeerskundige gevolgen van de verschillende voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen op het huidige netwerk. Op basis van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen en de huidige verkeersstructuur wordt inzicht gegeven in de toekomstige verkeersstromen van het gemotoriseerde verkeer, inclusief de effecten op het netwerk en het langzaam verkeer. De analyse is noodzakelijk om te kunnen bepalen of en waar knelpunten ontstaan en welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen.

4.1. Toekomstige verkeersafwikkeling N348

De bereikbaarheid van Gorssel is sterk afhankelijk van een goede doorstroming op de N348. De provincie Gelderland heeft langs het gehele traject al diverse maatregelen genomen om deze doorstroming te verbeteren. Uit verkeerssimulaties van de provincie blijkt echter dat ondanks de verschillende maatregelen de verkeersafwikkeling bij de aansluitingen van Gorssel de komende jaren onder druk blijft staan. Sterker nog: wanneer rekening wordt gehouden met de verwachte verkeersgroei, ontstaan er grotere wachtrijen dan in de huidige situatie op de N348. Dit veroorzaakt duidelijke knelpunten bij het kruispunt N348-Elfuursweg welke terugslaan op het kruispunt N348-Hoofdstraat Noord (en mogelijk ook de doorstroming beïnvloed op het kruispunt met de Hoofdstraat Zuid).

Hoewel de wachtrijen op het wegennet van Gorssel (Elfuursweg en Hoofdstraat Noord) relatief beperkt blijven, levert dit bij de Hoofdstraat Noord wel problemen op. Het oprijden van de N348 wordt moeilijker, wat leidt tot een verhoogd verkeersveiligheidsrisico.

4.2. Verkeersgeneratie en verkeersstromen nieuwe bouwplannen

De verkeersgeneratie van de verschillende bouwprojecten is bepaald op basis van gangbare kentallen en verdeeld naar functie en locatie.

Tabel 4: Verkeersgeneratie per deelgebied en naar periode.

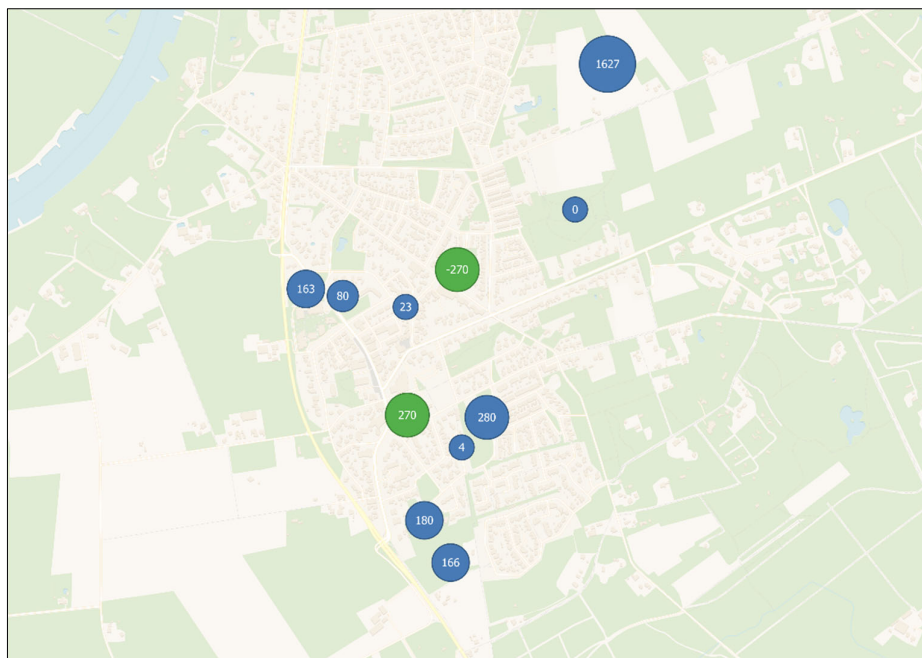
Locatie	Verkeersgeneratie etmaal	Verkeersgeneratie ochtendspitsuur ¹ (aankomsten)	Verkeersgeneratie ochtendspitsuur (vertrekken)	Verkeersgeneratie avondspitsuur ² (aankomsten)	Verkeersgeneratie avondspitsuur (vertrekken)
Gorssel Noordoost	1.627	14	116	117	29
Bloemenkamp (Hoofdstraat 50)	80	1	6	6	1
Hoofdstraat 65	163	1	12	12	3
Nijverheidstraat	23	0	2	2	0
Manegelaan	280	2	20	20	5
Wielewaalpad	4	0	0	0	0
Smitskamp	180	2	13	13	3
Smitskamp Zuid	166	1	12	12	3
MFA (excl. school)	270	15	15	20	20
Ten zuiden van Elfuursweg	0	0	0	0	0
Totaal	2.793	37	195	202	65

¹ Ochtendspitsuur betreft 8% van de etmaalperiode (CROW).

² Avondspitsuur betreft 9% van de etmaalperiode (CROW).



De ritten van de MFA (excl. school) zijn eigenlijk een verplaatsing van de ritten vanuit 't Trefpunt naar de MFA, en ook als zodanig meegenomen in de berekeningen. Ook de sloop van een aantal woningen op de beoogde bouwlocaties is al meegenomen in de cijfers van de verkeersgeneratie. In totaal leiden de plannen naar verwachting tot ongeveer 2.800 nieuwe ritten per dag.



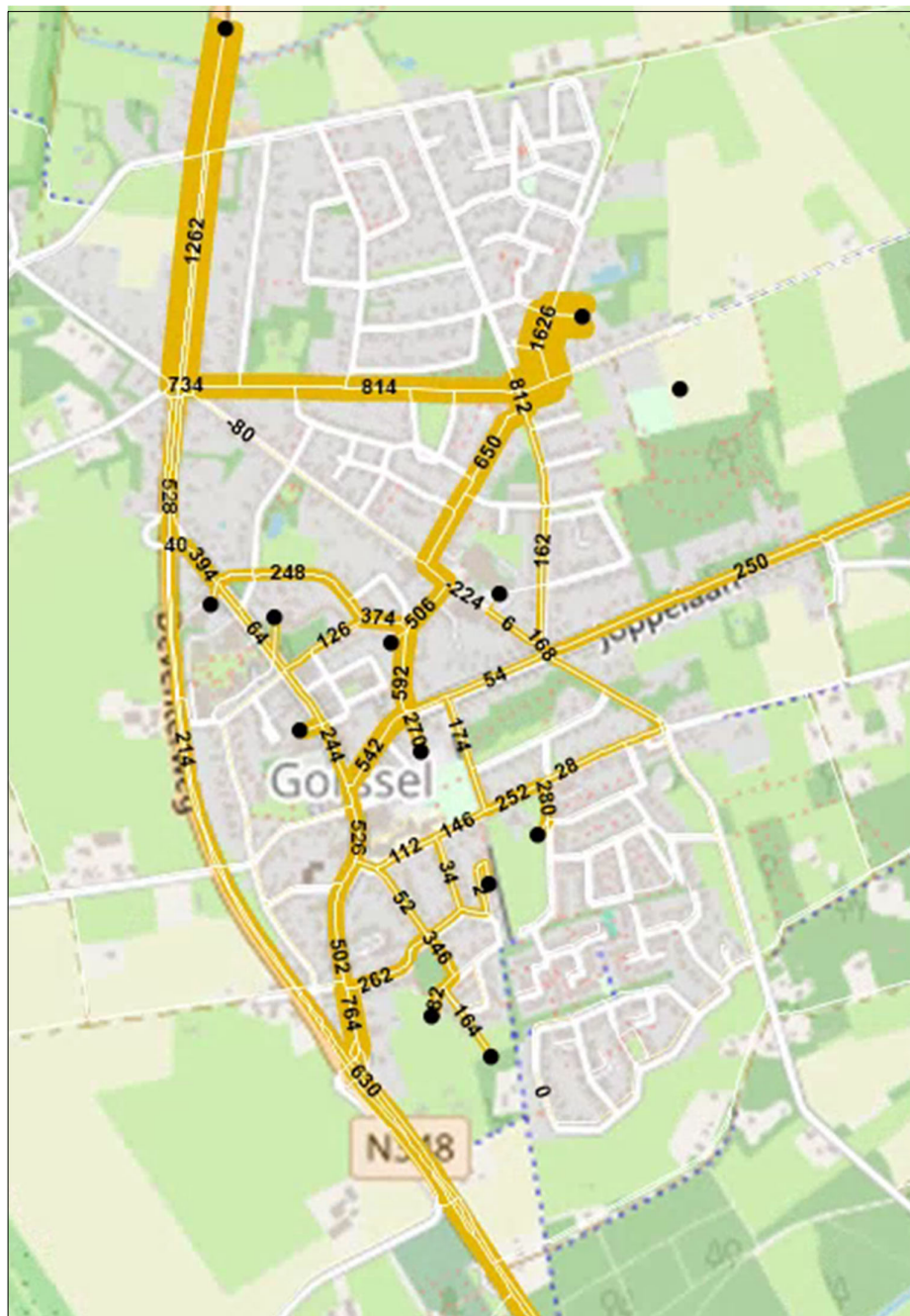
Figuur 12: Verwachte bijkomende toekomstige verkeersgeneratie per etmaal in Gorssel.

Deze 2.800 ritten kunnen vervolgens verdeeld worden over het netwerk van Gorssel. Vanuit de analyse en interpretatie van de NDW³-data is een verdeling opgesteld voor de herkomst en bestemming van het verkeer in Gorssel:

- 50% van alle ritten is afkomstig van of gaat naar Deventer;
- 25% van alle ritten is afkomstig van of gaat naar Zutphen;
- 10% van alle ritten is afkomstig van of gaat naar Lochem;
- 15% van alle ritten is afkomstig van of gaat naar Gorssel.

Deze uitgangspunten zijn modelmatig toegedeeld op het netwerk van de kern Gorssel. Het gaat hierbij om het zichtbaar maken van trajecten die in eerste instantie het meest interessant lijken voor het autoverkeer. Aanvullende maatregelen kunnen uiteindelijk invloed hebben op de werkelijke routes die gekozen worden.

³ Nationaal Dataportaal Wegverkeer



Figuur 13: Verwachte verkeersstromen etmaalperiode afkomstig van voorgenomen bouwontwikkelingen.

Uit figuur 13 valt op te maken dat met name de Elfuersweg te maken krijgt met een aanzienlijke groei van het verkeer. De verwachte extra 800 ritten per etmaal zouden nog 400 tot 500 hoger kunnen uitvallen indien blijkt dat ook het verkeer richting Zutphen ervoor kiest om buitenom via de Elfuersweg en de N348 te rijden in plaats van de route over de Rietdekkerweg, Nijverheidstraat, Joppelaan en Hoofdstraat.

De Hoofdstraat Noord en de Hoofdstraat Zuid krijgen respectievelijk 400 en 800 extra voertuigen per etmaal te verwerken. Daarnaast is het belangrijk te constateren dat de verbinding Nijverheidstraat–Joppelaan en het kruispunt met de Hoofdstraat

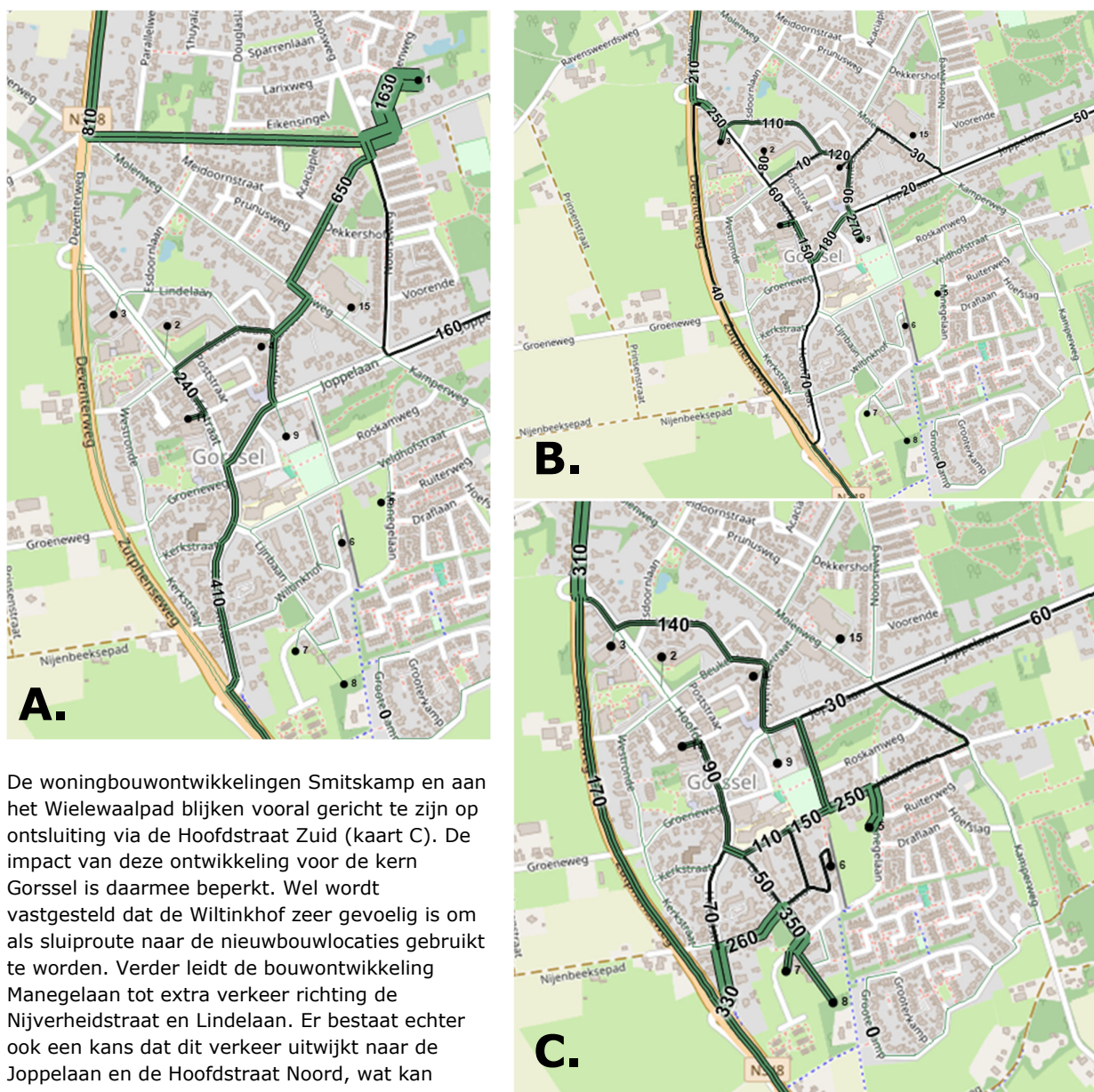


eveneens een forse groei zullen doormaken. Deze straten lijken zich qua profiel en inrichting niet goed te lenen voor een dergelijke intensivering.

Verkeersstromen naar ontwikkelgebied

De totale verkeersgroei van circa 2.800 ritten per etmaal ontstaat niet gelijkmatig over Gorssel, maar wordt bepaald door een aantal ruimtelijk gespreide ontwikkellocaties. Door deze projecten te clusteren in drie deelgebieden – Gorssel Noord, het gebied Centrum/Hoofdstraat en Gorssel Zuid – kan beter worden geanalyseerd welke delen van het lokale wegennet door welke ontwikkeling het sterkst worden belast, waar ongewenste routevorming plaats kan vinden en waar capaciteit of weginrichting tekortschiet.

Figuur 14: Verkeersstromen per deelgebied.



De woningbouwontwikkelingen Smitskamp en aan het Wielewaalpad blijken vooral gericht te zijn op ontsluiting via de Hoofdstraat Zuid (kaart C). De impact van deze ontwikkeling voor de kern Gorssel is daarmee beperkt. Wel wordt vastgesteld dat de Wiltinkhof zeer gevoelig is om als sluiproute naar de nieuwbouwlocaties gebruikt te worden. Verder leidt de bouwontwikkeling Manegelaan tot extra verkeer richting de Nijverheidstraat en Lindelaan. Er bestaat echter ook een kans dat dit verkeer uitwijkt naar de Joppelaan en de Hoofdstraat Noord, wat kan leiden tot extra drukte in het centrum.



Vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid is het gewenst dat het verkeer vanuit de woonontwikkeling Manegelaan via de Hoofdstraat Zuid wordt afgewikkeld. De keuze daarvoor wordt mede beïnvloed door de doorstroming op de N348.

Het verkeer van en naar de voorgenomen woningbouwontwikkelingen in het centrumgebied van Gorssel wordt gelijkmatig verdeeld over het wegennet (kaart B). De bouwontwikkelingen in het centrum zorgen niet voor een significant andere beleving van de hoeveelheid verkeer in het centrum en kunnen door het huidige wegennet afdoende worden opgevangen.

Uit de verkeerstromen van en naar Gorssel Noordoost blijkt duidelijk het spanningsveld van verkeer dat mogelijk door de kern van Gorssel gaat om via de Hoofdstraat Zuid naar Zutphen te rijden (kaart A). Het is belangrijk om de verbinding Elfuursweg voldoende aantrekkelijk te maken dat deze beweging niet zal worden gemaakt. De aantrekkelijkheid van de route Elfuursweg hangt vooral samen met de verkeersafwikkeling op het kruispunt N348-Elfuursweg. Op het moment dat het verkeer wel gericht is op een route door Gorssel zelf dan moet dit plaatsvinden over de verbinding Noorseweg-Joppelaan. De Noorseweg dient aantrekkelijk genoeg te zijn om doorgaand verkeer te weren uit de Rietdekkerweg en Nijverheidsstraat.

Verkeerslichten N348-Elfuursweg

Adviesbureau Goudappel heeft recent de verkeerslichtenregeling van het kruispunt N348-Elfuursweg beoordeeld en onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de verkeersafwikkeling verder te verbeteren. Uit de analyse blijkt dat zowel in de huidige situatie als naar de toekomst toe er sprake is van een oververzadigd kruispunt. De oververzadiging (en dus wachtrijvorming) treedt op bij de hoofdrichtingen op de N348 zelf. De verzadigingsgraad op de Elfuursweg blijft ondanks de groei van het verkeer als gevolg van de woningbouw onder de grenswaarde van 90%. Afhankelijk van de gekozen cyclustijden van de verkeersregeling ligt de gemiddelde verliestijd in de maatgevende ochtendspits tussen de 65 en 93 seconden. Deze verliestijden kan het zoeken van alternatieve routes door het centrum in de hand werken.

Vanuit de bouwontwikkelingen in Gorssel Noordoost ontstaat de mogelijkheid om een nieuwe verbinding tussen de Joppelaan en Elfuursweg te realiseren. De nieuwe verbinding zou verkeer in staat stellen om voor het inrijden van de bebouwde kom, en parallel aan de Noorseweg, naar de Elfuursweg te rijden. Echter, op basis van een eerdere analyse is vastgesteld dat het aandeel verkeer dat vanaf de Elfuursweg naar de Joppelaan rijdt (en vice versa) beperkt is. De nieuwe doorsteek kan mogelijk ook leiden tot meer verkeer in het centrum van Gorssel. Met de Noorseweg is er reeds sprake van een logische en ruimtelijk passende verbinding tussen de Elfuursweg en de Joppelaan. De Noorseweg heeft de profielbreedte om als secundaire ontsluitingsroute te functioneren. Door de Noorseweg te versterken als voorkeursroute voor verkeer van en naar Gorssel Noordoost, kan worden voorkomen dat een informele doorsteek ontstaat tussen de Elfuursweg en de Joppelaan via woonstraten die hier niet voor zijn ontworpen. Een extra doorsteek lijkt dan ook niet effectief.

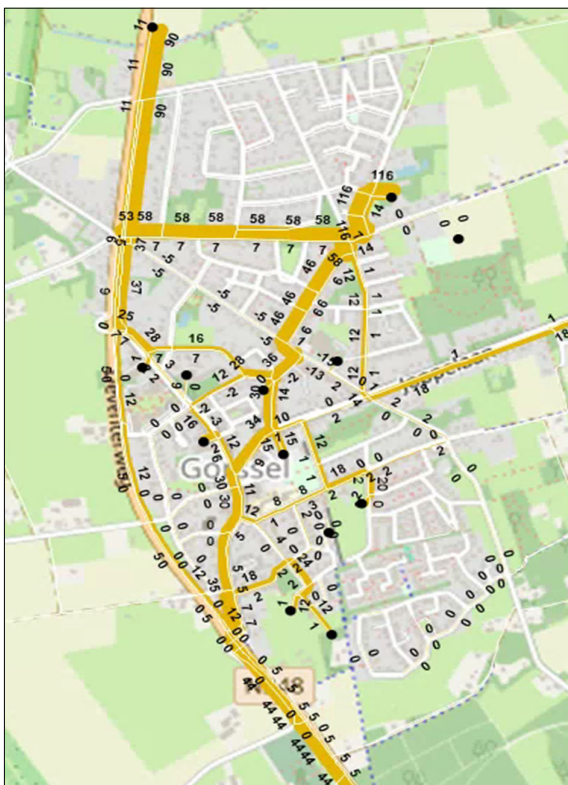
4.3. Aandachtspunten verkeersafwikkeling

In figuur 15 en 16 is de groei van het verkeer in de ochtend- en avondspits weergegeven. Deze spitsintensiteiten zijn van belang om te beoordelen of de beoogde verkeersgroei binnen de huidige infrastructuur kan worden opgevangen.

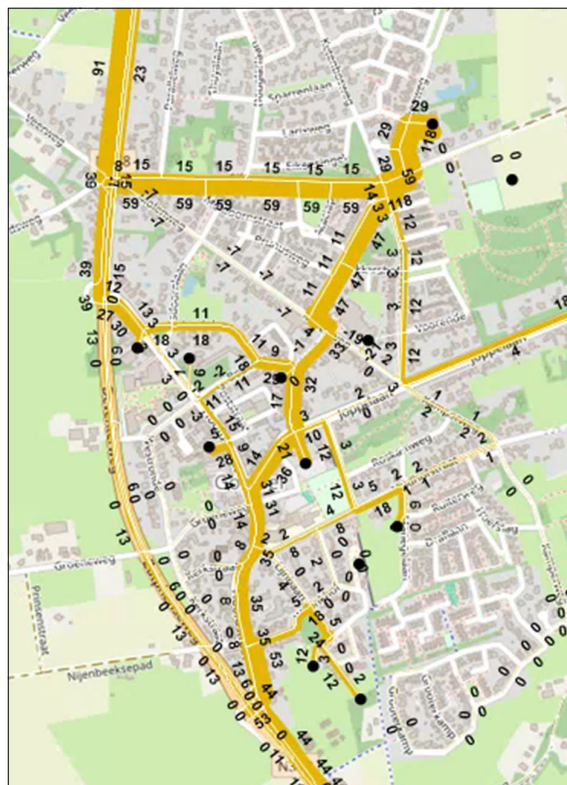
De verwachting is dat de beoogde groei van het verkeer qua verkeersafwikkeling hoofdzakelijk op het kruispunt Molenweg-Elfuursweg tot een knelpunt leidt. Dit traject heeft hoofdzakelijk een relatie met de ontwikkelingen in Gorssel Noordoost.



Voor verkeer vanuit de Molenweg wordt het steeds lastiger om de Elfuursweg op te rijden richting de verkeerslichten. Ook het kruispunt N348–Hoofdstraat Noord staat al onder druk, ook zonder extra bouwontwikkelingen. Hier zal het hoofdzakelijk om extra verkeer gaan vanuit de bouwontwikkelingen in het centrumgebied/Hoofdstraat. Door lange wachtrijen kan verkeer richting Gorssel het linksaf vak niet bereiken. Bovendien wordt het oprijden vanuit het linksaf vak van de N348 naar de Hoofdstraat Noord bemoeilijkt, omdat de wachtrij op de N348 terugloopt tot voorbij het kruispunt.



Figuur 15: Groei verkeersgeneratie ochtendspitsuur.



Figuur 16: Groei verkeersgeneratie avondspitsuur.

De verslechterde doorstroming op de Elfuursweg en Hoofdstraat Noord kan een ongewenst neveneffect hebben voor verkeer uit Gorssel dat naar Zutphen wil. Voor deze groep wordt het aantrekkelijker om via de Hoofdstraat Zuid te rijden. Dit vergroot de kans dat het verkeer een route door Gorssel zelf kiest, met hogere verkeersintensiteiten op onder andere de Joppelaan, Nijverheidstraat, Noorseweg en Rietdekkerweg als gevolg. Op basis van de huidige gegevens is het exacte effect hiervan nog niet inzichtelijk. Maar dergelijke verkeerstromen door het hart van Gorssel zijn ook voor het langzaam verkeer zeer ongewenst.

4.4. Aandachtspunten verkeersveiligheid en leefbaarheid

Afgezien van de aansluitingen op de N348 worden binnen de kern van Gorssel geen problemen verwacht die voortkomen uit een tekort aan verwerkingscapaciteit. De belangrijkste opgave ligt in de kern Gorssel niet in het afwikkelen van verkeer, maar in het in stand houden en waarborgen van de leefbaarheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid.



4.4.1. Verkeersveiligheid

Een eerste indruk van de toekomstige verkeersveiligheid ontstaat door de verwachte verkeersintensiteiten te vergelijken met de voorkeursgrenswaarden voor de betreffende wegen. Voor erftoegangswegen geeft de landelijke richtlijn een grenswaarde van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze waarde gaat echter uit van een passende weginrichting, zoals voldoende rijbaanbreedte en de aanwezigheid van trottoirs voor voetgangers. In de onderstaande tabel zijn voor de belangrijkste straten in Gorssel de huidige intensiteit, de verwachte intensiteit na realisatie van alle bouwplannen en de voorkeursgrenswaarde weergegeven. Deze grenswaarde moet worden gezien als een reële bovengrens op basis van de huidige inrichting en de ligging van de weg. Wanneer de toekomstige intensiteit hoger uitvalt dan deze waarde, is aanpassing van het wegprofiel noodzakelijk om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Tabel 5: Verkeersintensiteiten in relatie tot voorkeursgrenswaarde

Straat	Intensiteit (mvt/etmaal) autoverkeer huidige	Intensiteit (mvt/etmaal) autoverkeer toekomstig	Voorkeursgrenswaarde o.b.v. vormgeving en ligging
Deventerweg (Dommerholtsweg t/m Hoofdstraat Zuid)	15.500	17.500	mvt
Deventerweg (Hoofdstraat Zuid t/m Kamperweg)	17.300	17.900	mvt
Hoofdstraat (Deventerweg t/m Beukenlaan)	2.300	2.800	<5.000*
Hoofdstraat (Beukenlaan t/m Kerkstraat)	700 (model)	1.500	<2.500
Hoofdstraat (Kerkstraat t/m Deventerweg)	2.600	3.900	<5.000*
Joppelaan (Hoofdstraat t/m Nijverheidstraat)	Onbekend	500	<3.000
Joppelaan (Nijverheidstraat t/m einde 30 zone)	2.300	2.600	<5.000
Joppelaan (Einde 30 zone t/m Huzarenlaan)	2.600 (model)	2.600	<4.000
Elfuursweg (Deventerweg t/m Noorseweg)	1.600 (model)	2.400	<4.000
Elfuursweg (Noorseweg t/m Elfuursweg 25)	Onbekend	Onbekend	<500
Molenweg	2.200	1.900	<4.000
Dommerholtsweg (Parallelweg t/m Dorrewold)	600 (model)	600	<2.000
Kamperweg (Molenweg t/m Veldhofstraat)	1.600 (model)	1.600	<5.000
Kamperweg (Veldhofstraat t/m Kwekerijweg)	900 (model)	900	<5.000
Veldhofstraat (Hoofdstraat t/m Kamperweg)	600 (model)	1.100	<1.500
Noorseweg	400 (model)	600	<4.000
Ketenbosweg (Elfuursweg t/m Sparrenlaan)	400 (model)	400	<2.000
Ketenboslaan (Sparrenlaan t/m Dommerholtsweg)	400 (model)	400	<2.000
Parallelweg	1.200 (model)	1.200	<1.500
Douglaslaan	Onbekend	1.600	<2.000
Kozakkenweg	Onbekend	1.000	<2.000
Rietdekkerweg	800	250	<1.000
Lindelaan	Onbekend	Onbekend	<1.500
Esdoornlaan (Hoofdstraat t/m Molenweg)	Onbekend	Onbekend	<2.000
Nijverheidstraat	800 (model)	1.900	<2.000
Beukenlaan	Onbekend	500	<2.000
Groeneweg (Deventerweg t/m Hoofdstraat)	1.000 (model)	1.000	<1.500
Lijnbaan	Onbekend	400	<2.000
van de Capellenlaan	Onbekend	200	<1.500
Wiltinkhof	Onbekend	50	<500
Manegelaan	Onbekend	280	<2.000

* op basis van voorgenomen herinrichting

Op basis van tabel 5 blijkt dat de verwachte verkeersintensiteiten in principe niet leiden tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden. Wel zouden enkele straten, zoals de Nijverheidstraat, Rietdekkerweg, Veldhofstraat en Joppelaan, na realisatie van de bouwprojecten dicht bij deze grenswaarden kunnen komen. Dit vraagt om aandacht bij de verdere uitwerking van maatregelen. De straten zien vooral een groei van verkeer als gevolg van de ontwikkeling Gorssel Noordoost als de afwikkeling op de Elfuursweg stagneert.

De bovenstaande analyse houdt nog niet expliciet rekening met het gebruik van de wegen door andere typen weggebruikers. Als er gekeken wordt naar het effect van de groei van het autoverkeer op het netwerk voor langzaam verkeer (zie ook netwerk langzaam verkeer in figuur 6) dan wordt vastgesteld dat met name de Joppelaan tussen de Hoofdstraat en Nijverheidstraat, de Molenweg en de Hoofdstraat in het centrumgebied aandacht vragen. Verder zijn er op de Rietdekkerweg, Veldhofstraat en de Van de Capellenlaan voornamelijk geen voetgangersvoorzieningen aanwezig. Op basis van de verwachte groei van het autoverkeer zouden die voorzieningen wel gewenst zijn. Voor de Rietdekkerweg wordt opgemerkt dat het logischer zou zijn om aanvullende maatregelen te nemen om de toename van het autoverkeer hier te voorkomen.



Voor fietsers en voetgangers speelt daarnaast de oversteekbaarheid van wegen een grote rol. Op basis van de verwachte groei van het autoverkeer en de beoordeling van de overzichtelijkheid zijn de volgende aandachtslocaties benoemd:

- Oversteek vanuit Rietdekkerweg naar Noorseweg
- Oversteek vanuit Rietdekkerweg naar Molenweg
- Oversteek vanuit Nijverheidstraat naar Molenweg
- Oversteek vanuit Joppelaan naar Nijverheidstraat
- Oversteek vanuit Joppelaan naar Molenweg
- Oversteek vanuit Molenweg naar Kamperweg of Joppelaan
- Oversteek Joppelaan naar Hoofdstraat
- Oversteek Wiltinklaan naar Hoofdstraat
- Oversteek Lijnbaan naar Veldhofstraat

De Elfuursweg maakt vooralsnog geen onderdeel uit van het hoofdnetwerk voor langzaam verkeer. Dat neemt niet weg dat ook op deze verbinding fietsers rijden. Met de verwachte sterke toename van het autoverkeer neemt de kans op conflicten tussen fietsers en automobilisten toe. De beperkte wegbreedte van de Elfuursweg maakt het bovendien lastig voor gemotoriseerd verkeer om fietsers veilig in te halen, waardoor fietsers zich opgejaagd kunnen voelen. Ook wordt het voor fietsers lastiger om vanuit de Elfuursweg linksaf de Molenweg op te rijden. Een veilige afwikkeling van het fietsverkeer op deze verbinding blijft daarom een belangrijk aandachtspunt.

4.4.2. Leefbaarheid en sluipverkeer

Verminderde doorstroming op de hoofdwegen kan ertoe leiden dat automobilisten ongewenste alternatieve routes door woonstraten kiezen. Vooral verkeer vanuit de bouwontwikkelingen in Gorssel Noordoost dat richting Zutphen wil, heeft mogelijk de neiging uit te wijken naar de Hoofdstraat Zuid en vervolgens door straten als de Joppelaan, Nijverheidstraat, Noorseweg en Rietdekkerweg te rijden. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit in woongebieden toe, met negatieve gevolgen voor leefbaarheid, geluid en verkeersveiligheid. Ook groeit het risico op conflicten tussen bestemmingsverkeer en verkeersstromen die deze routes als sluipweg gebruiken.

De groei van het verkeer versterkt daarnaast bestaande knelpunten in de bereikbaarheid van het centrum. Hoewel er voldoende parkeerruimte beschikbaar is, blijkt dat bezoekers deze plekken niet altijd goed weten te vinden. Vooral bij voorzieningen zoals de school, de winkels en het toekomstige MFA kan de aanrijroute of bewegwijzering onvoldoende duidelijk zijn, waardoor lokaal onnodige zoek- en omrijdbewegingen ontstaan. Een betere routing en verwijzing van verkeer kan de bereikbaarheid verbeteren en ongewenste druk op bepaalde straten voorkomen.

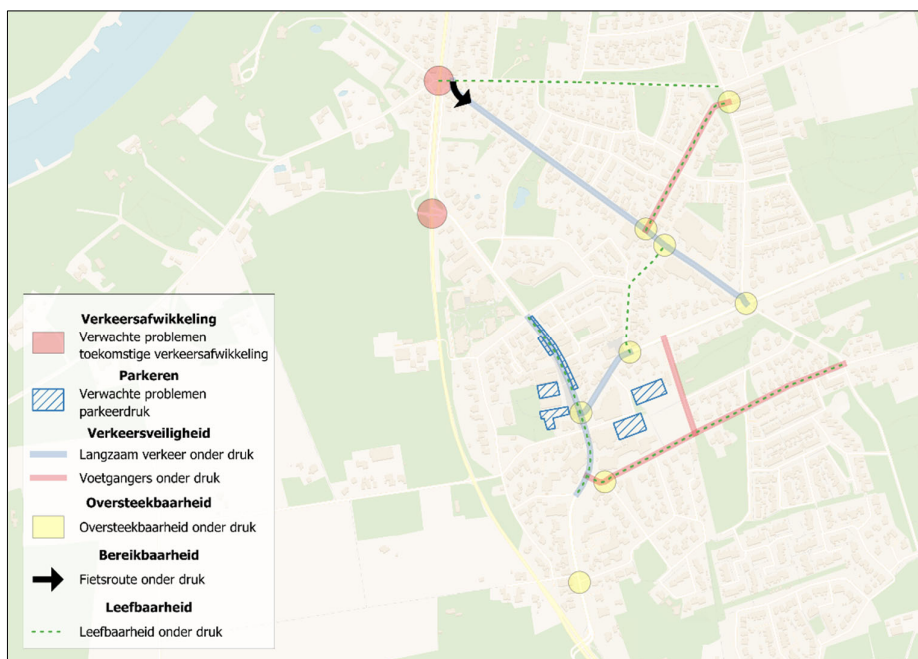
Hoewel de voorkeursgrenswaarden niet worden bereikt, kan de toename van verkeer door omwonenden toch als ongewenst en niet passend worden ervaren. Een verduubeling van het aantal voertuigen per etmaal is in de praktijk duidelijk merkbaar. Zo stijgt het verkeer op de Hoofdstraat (tussen Beukenlaan en Kerkstraat) van circa 700 naar 1.500 motorvoertuigen per etmaal. Ook op de Elfuursweg is de groei van 1.600 naar 2.400 voertuigen per etmaal significant. En deze kan nog hoger liggen als verkeer vanuit de ontwikkelingen in Gorssel Noordoost ook voor hun rit richting Zutphen gebruik maken van de verbinding over de Elfuursweg. Maar ook de toename van 600 naar 1.100 mvt per etmaal op de Veldhofstraat (Hoofdweg t/m Kamperweg) en een mogelijke toename van 800 naar 1.900 mvt per etmaal op de Nijverheidstraat, zal door de direct omwonenden als een verslechtering van de leefbaarheid ervaren worden. Zo ook voor de omwonenden van de Rietdekkerweg, mocht inderdaad een deel van het toekomstige autoverkeer ervoor kiezen om via een route door het centrum van Gorssel naar Zutphen te rijden. Deze veranderingen zijn niet alleen cijfermatig relevant, maar hebben ook impact op de beleving van het verkeer in de directe woonomgeving.



4.5. Knelpuntenkaart

De voorgaande paragrafen hebben inzicht gegeven in de verwachte verkeersdruk en de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het netwerk van Gorssel. Daarbij is vastgesteld dat de groei van het verkeer niet alleen leidt tot een hogere belasting van hoofdverbindingen, maar ook tot een verschuiving van verkeersstromen naar woonstraten en rondom kwetsbare voorzieningen zoals de school. Deze veranderingen hebben consequenties voor doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Om deze effecten overzichtelijk te presenteren, is een knelpuntenkaart opgesteld. Deze kaart brengt zowel de huidige als de toekomstige knelpunten in beeld en vormt een visuele samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten. De kaart geeft inzicht in locaties waar de verkeersdruk toeneemt, waar conflicten tussen modaliteiten kunnen ontstaan en waar de inrichting van het wegennet niet aansluit op de verwachte gebruikintensiteit. De knelpuntenkaart dient als basis voor de afweging van oplossingsrichtingen in hoofdstuk 5 en ondersteunt de prioritering van maatregelen die nodig zijn om de bereikbaarheid en veiligheid van Gorssel te waarborgen.



Figuur 17: Knelpuntenkaart Gorssel.

De knelpuntenkaart laat zien dat de toekomstige aandachtspunten op het gebied van verkeer in Gorssel ontstaat uit een combinatie van autonome ontwikkelingen op de provinciale infrastructuur en extra verkeersdruk vanuit de geplande woningbouw.

- **Autonome aandachtspunten op de N348**

Het kruispunt N348-Elfuursweg is nu al een kwetsbare schakel in de regionale verkeersstructuur. Omdat het kruispunt in de spits overbelast is, wordt er een balans gezocht tussen het afwickelen van doorgaand verkeer en de ontsluiting van Gorssel. Naar de toekomst toe neemt de verkeersdruk op de N348 door autonome groei en verdere opwaardering richting Epse naar verwachting verder toe. Hierdoor zullen wachtrijen vaker en langer opspelen, met terugslag tot aansluitende kruispunten zoals N348-Hoofdstraat Noord. Het verkeer vanuit Gorssel (Elfuursweg) kan voorsnog worden afgewikkeld, binnen de gegeven groentijden.



- **Bouwontwikkeling gerelateerde druk**

Tegelijkertijd veroorzaakt de ontwikkeling Gorssel Noordoost een substantiële extra verkeersproductie. Een groot deel van deze nieuwe ritten wil via de Elfuursweg naar de N348 of kiest, bij beperkte doorstroming, de kortste logische route door het centrum via Joppelaan–Hoofdstraat. Dit versterkt de wachtrijvorming op de Elfuursweg en verhoogt de intensiteiten op de Joppelaan-Hoofdstraat. Daarmee verergert de doorwerking van het autonome N348-knelpunt aan de dorpszijde en neemt de druk op de verblijfsroutes in de kern toe. Dit staat los van het feit dat de N348 zelf al onder druk staat.

Kortom: de files op de N348 zijn primair autonoom/regionaal; de extra wachttijd op de Elfuursweg en de verhoogde druk op Joppelaan/Hoofdstraat zijn in hoofdzaak het gevolg van Gorssel Noordoost in combinatie met routekeuze (centrum is korter, buitenom minder aantrekkelijk). Hoewel dit verklaarbaar is vanuit reistijd en routekeuze, is het niet de wenselijke situatie. Het centrumgebied moet, conform de beleidskaders, juist zoveel mogelijk autoluw functioneren. Deze spanningslijn, de kortste route versus de gewenste route, vraagt om sturingsmaatregelen.

- **Kleinschalige ontwikkellocaties: beperkte impact, andere opgave**

Andere bouwlocaties, zoals Bloemenkamp, Smitskamp of Nijverheidsstraat genereren een veel beperktere verkeersgroei. Deze locaties kennen nagenoeg geen ongewenste sluiproutes: verkeer zal vrijwel automatisch via de meest logische inprikker op de Hoofdstraat rijden. De primaire opgave ligt hier niet in capaciteit of afwikkeling, maar in leefbaarheid, snelheidsbeheersing en verkeersveiligheid in het centrumgebied en de aanliggende woonstraten. Verder is er noodzaak tot het reduceren van zoek- en omrijdverkeer richting de MFA/Museum MORE door heldere aanrijroutes en parkeerroutering.



5. Uitwerking toekomstige wegenstructuur Gorssel

5.1. Inleiding

In hoofdstuk 4 is uiteengezet hoe de autonome verkeersgroei en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een duidelijke toename en verschuiving van verkeersstromen binnen Gorssel. Daarbij is vastgesteld dat de herkomst van de knelpunten tweedelig is:

1. Regionale druk op de N348, veroorzaakt door autonome groei en de toekomstige opwaardering van het traject richting Epse.
2. Lokale druk door woningbouw en voorzieningen, die de interne verkeersstructuur van Gorssel merkbaar beïnvloedt, met name op de Elfuursweg, Joppelaan, Hoofdstraat en omliggende woonstraten.

De maatregelen voor de kern Gorssel worden opgebouwd vanuit de drie ruimtelijke ontwikkelgebieden die de komende jaren het verkeersbeeld van Gorssel bepalen:

1. Ontwikkeling Gorssel Noordoost,
2. Ontwikkeling Centrumgebied + MFA,
3. Ontwikkeling Gorssel Zuid (Smitskamp, Hogekamp en tijdelijke huisvesting).

Voor elk van deze ontwikkelingen is vastgesteld:

- wat de impact is op de verkeersstructuur;
- welke richtinggevendende keuzes nodig zijn om het netwerk veilig, leefbaar en robuust te houden;
- hoe de auto-, fiets- en voetgangersstructuur zich idealiter ontwikkelt op basis van de verwachte effecten van de bouwontwikkeling.

Alleen de hoofdkeuzes worden in dit hoofdstuk uiteengezet.

5.2. Ontwikkeling 1 – Gorssel Noordoost

5.2.1. Impact van de ontwikkeling

De ontwikkeling van Gorssel Noordoost vormt de grootste ruimtelijke uitbreiding binnen het dorp en heeft directe gevolgen voor zowel de hoofdontsluiting als de interne verkeersstructuur. De toename van circa 1.600 nieuwe ritten per etmaal leidt tot een merkbare belasting van meerdere schakels in het netwerk. De belangrijkste effecten zijn:

- Verhoogde verkeersdruk op de Elfuursweg, die functioneert als primaire ontsluitingsweg voor het noordelijk deel van Gorssel.
- Toenemende wachtrijvorming op het kruispunt met de N348, omdat zowel de autonome regionale verkeersgroei als de nieuwe verkeersgeneratie op dezelfde schakel samenkomen.
- Meer verkeer richting het centrum, waar Joppelaan, Nijverheidstraat en Hoofdstraat een grotere mix van verkeerssoorten moeten verwerken.
- Een grotere kans dat verkeer woonstraten als Rietdekkerweg en Nijverheidstraat kiest, zeker wanneer de Elfuursweg niet aantrekkelijk genoeg is.

Het kruispunt functioneert in een balans tussen doorgaand verkeer op de N348 en de ontsluiting van Gorssel. De beperkte hiaten in het verkeer richting Deventer of Zutphen vergroten het risico dat terugslag op de Elfuursweg en Molenweg het dorp in trekt en daarmee de leefbaarheid in woonstraten onder druk zet.



5.2.2. Maatregelen t.b.v. toekomstige autostructuur

De toekomstige autostructuur moet twee doelen gelijktijdig waarborgen:

1. voldoende capaciteit op de logische ontsluitingsroutes, en
2. bescherming van woonstraten tegen ongewenste verkeersgroei.

Het autoverkeer vanuit de nieuwbouwoontwikkeling dient zo veel mogelijk te worden afgewikkeld via de Elfuursweg. Een verslechterde doorstroming op de Elfuursweg zal tot ongewenste verkeersstromen door de kern Gorssel leiden. Ten behoeve van het verbeteren van de verkeersafwikkeling ter hoogte van het kruispunt met de N348 is het gewenst om het verkeer vanuit de Molenweg af te koppelen. Hierdoor ontstaat er voor verkeer vanuit Gorssel een meer overzichtelijke verkeerssituatie ter hoogte van de aansluiting N348, doordat verkeer vanaf de Molenweg niet meer vlak voor het kruispunt invoegt. Ook biedt deze maatregel kansen om het langzaam verkeer op dit kruispunt meer ruimte te geven. Daarbij liggen er ruimtelijke mogelijkheden om de Esdoornlaan en Meidoornweg geschikt te maken als verbinding tussen de Molenweg en Elfuursweg. Daarnaast zorgt dit voor een afname van de verkeersdruk op de Molenweg zelf, waardoor er meer ingezet kan worden op de fiets.

Op de Elfuursweg zelf kan in beginsel de weginrichting toegepast worden zoals deze nu reeds is gerealiseerd op het weggedeelte tussen de aansluiting Parallelweg en N348. Daarbij is er sprake van een gezamenlijke rijloper voor het auto- en fietsverkeer, maar zijn de voetgangers door een smalle groenstrook gescheiden van de rijloper. De verbinding Rietdekkerweg is gevoelig voor sluipverkeer indien de Elfuursweg niet afdoende doorstroomt. Om dit te voorkomen dient de Rietdekkerweg nadrukkelijk als woonstraat te worden ingericht, door een smal wegprofiel met klinkerverharding en meer ruimte voor voetgangers en het parkeren van de auto. Ook wordt voorgesteld om de Rietdekkerweg als uitritconstructie vorm te geven ter hoogte van de aansluitingen met de Noorseweg en Molenweg, om duidelijk te maken dat dit een woonstraat betreft. Aanvullend wordt de weginrichting van de Noorseweg afgestemd om de functie als ontsluitende verbinding. Verkeer kan vervolgens via de Joppelaan naar het centrum rijden. In de onderstaande tabel zijn alle benodigde maatregelen overzichtelijk weergegeven.

Tabel 6: Voorstel te realiseren maatregelen autoverkeer ten behoeve van bouwoontwikkeling Gorssel Noordoost.

Maatregel	Korte beschrijving	Voordelen
1. Opwaarderen Elfuursweg tot primaire ontsluitingsroute.	Elfuursweg inrichten als robuuste wijkontsluiting door realiseren van een uniform profiel met passende snelheid 30 km/uur conform huidige inrichting. Elfuursweg tussen Acaciaplein en Parallelweg.	<ul style="list-style-type: none">• Betere en veiligere ontsluiting van Gorssel Noordoost• Minder uitwijkend verkeer via woonstraten• Minder interactie met langzaam verkeer
2. Instellen eenrichtingsverkeer op Molenweg ter hoogte van de aansluiting met de Elfuursweg.	Het kruispunt Elfuursweg/N348 versimpelen door geen invoegend verkeer vanuit de Molenweg naar Elfuursweg toe te staan.	<ul style="list-style-type: none">• Minder invoegconflicten• Geen terugslag op Molenweg• Voorspelbaardere verkeersstroom <i>(kanttekening: deze maatregel vraagt routingmaatregelen zie punt 3)</i>
3. Versterken Esdoornlaan en Meidoornstraat als wijkontsluiting.	De Esdoornlaan en Meidoornlaan worden ingericht als de verbindingroute tussen de Molenweg en Elfuursweg.	<ul style="list-style-type: none">• Verkeer komende van de Molenweg komt nu via de aansluiting Meidoornlaan op de Elfuursweg wat tot een overzichtelijk verkeersbeeld leidt ter hoogte van de aansluiting met de N348• Meer ruimte voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de aansluiting Molenweg-Elfuursweg



4. Versterken Noorseweg en afwaarderen Rietdekkerweg.	Noorseweg moet aanvoelen als een logische autoverbinding tussen de Elfuursweg en de Joppelaan, terwijl Rietdekkerweg duidelijke uitstraling als woonstraat krijgt en doorgaande autobewegingen worden ontmoedigd.	<ul style="list-style-type: none"> • Minder verkeer door kwetsbare woonstraten zoals de Rietdekkerweg en Nijverheidstraat • Beter passend gebruik van bestaande profielen en beschikbare ruimte • Routekeuze wordt meer voorspelbaar en verkeersveilig
5. Verbeteren kruispunt Joppelaan-Noorseweg.	Zorgdragen voor een robuuste en veilige verkeersafwikkeling op het kruispunt. Route naar Noorseweg-Elfuursweg moet meer vanzelfsprekend worden. Gelijkijdig moet oversteekbaarheid voor langzaam verkeer verder worden verbeterd.	<ul style="list-style-type: none"> • Autoverkeer naar de gewenste route buitenom leiden • Meer voorspelbaarheid • Veiliger oversteken voor fietsers en voetgangers

5.2.3. Maatregelen t.b.v. toekomstige fiets- en voetgangersstructuur

De toekomstige fiets- en voetgangersstructuur in Gorssel Noordoost moet bijdragen aan zowel comfortabele, veilige verplaatsingen als een duidelijke herkenbare scheiding tussen verblijfsgebieden en wegen met een aanvullende ontsluitende functie. Dit betekent dat infrastructuur voor fietsers en voetgangers niet alleen een ondersteunende rol speelt bij de nieuwe woningbouw, maar ook bijdraagt aan het creëren van logische, herkenbare verbindingen binnen de kern.

Centraal staat het versterken van de logische hoofdroutes voor fietsers en het verbeteren van de voetgangersinfrastructuur op plekken waar de functie en intensiteit daarom vragen. Daarnaast moet ongewenste toename van autoverkeer in verblijfsstraten worden ontmoedigd, zodat langzaam verkeer daar de ruimte krijgt. De Dommerholtsweg vormt de basis voor een hoogwaardige fietsverbinding tussen Gorssel Noordoost en de F348. Op straten zoals de Rietdekkerweg en de Nijverheidstraat ligt de nadruk op het creëren van veilige, rustige verblijfsgebieden waarbij de inrichting gericht is op langzaam verkeer. Verder is aanvullende infrastructuurversterking nodig op locaties waar door de ontwikkeling extra voetgangersstromen ontstaan, zoals langs de Kozakkenweg en het deel van de Elfuursweg met een speelgelegenheid. In de onderstaande tabel zijn alle benodigde maatregelen overzichtelijk weergegeven.

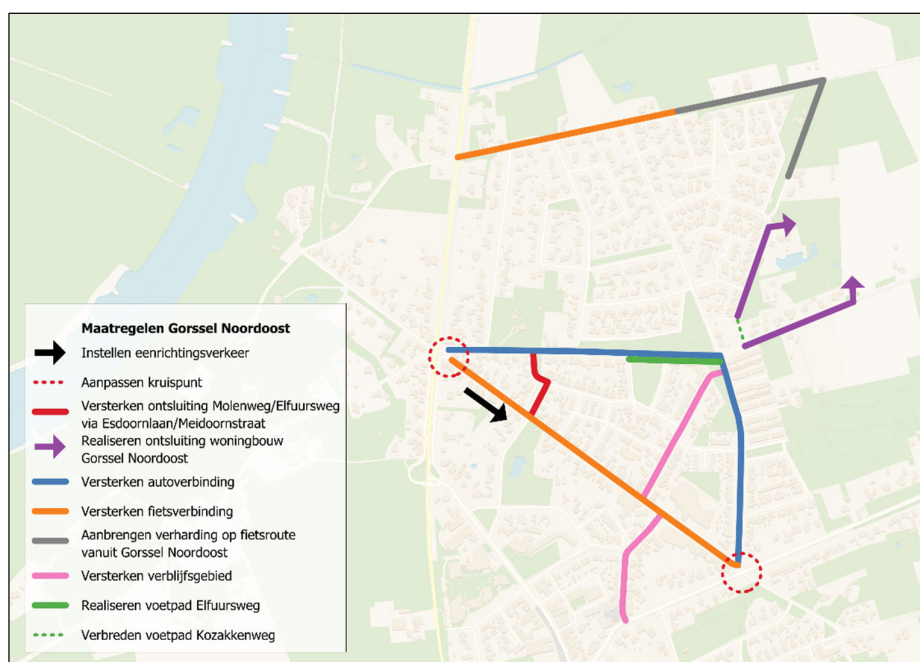
Tabel 7: Voorstel te realiseren maatregelen langzaam verkeer ten behoeve van bouwontwikkeling Gorssel Noordoost.

Maatregel	Korte beschrijving	Voordelen
1. Dommerholtsweg opwaarderen tot herkenbare fiets-as.	Doorontwikkelen van Dommerholtsweg tot een duidelijke, doorlopende hoofdfietsroute tussen Gorssel Noordoost en de F348 met consistente breedte, verhardingssoort, kleurstelling en verbeterde aansluiting op toekomstige F348. De Dommerholtsweg tussen de Dorrewold en Kozakkenweg dient verhard te worden.	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsverkeer van en naar Deventer wordt zo veel mogelijk via deze rustige verbinding afgewikkeld en ontlast daarmee de Elfuursweg
2. Fietsontsluiting Kozakkenweg richting Dommerholtsweg.	De nieuwbouwontwikkeling maakt het noodzakelijk om een directe fietsverbinding op de Kozakkenweg te realiseren richting de Dommerholtsweg. Vanaf de aansluiting met Dijkerskamp dient het huidige zandpad verhard te worden.	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsverkeer van en naar Deventer wordt zo veel mogelijk via deze rustige verbinding afgewikkeld en ontlast daarmee de Elfuursweg
3. Rietdekkerweg & Nijverheidstraat profileren als langzaamverkeersroute.	Inrichting afstemmen op fietsverkeer en verblijfsfunctie. Verlagen snelheid autoverkeer door versmallingen en of verkeersdrempel en	<ul style="list-style-type: none"> • Aantrekkelijke en veilige route voor fietsers richting centrum • Vermindert sluipverkeer



	smal wegprofiel; minder aantrekkelijk maken voor doorgaand autoverkeer.	via kwetsbare woonstraten • Verhoogt leefbaarheid en verkeersrust in de wijk
4. Trottoir verbreden langs Kozakkenweg.	De nieuwbouwlocatie wordt gedeeltelijk ontsloten via de Kozakkenweg. De Kozakkenweg krijgt extra autoverkeer te verwerken. Ten behoeve van de voetganger is het verbreden van het voetpad gewenst.	• Borgen van de verkeersveiligheid en het comfort voor voetgangers
5. Trottoir langs Elfuursweg tussen Noorseweg en Acaciaplein.	Op dit deel van de Elfuursweg is nog geen voorziening voor voetgangers. Gezien de aanwezigheid van o.a. een speelweide is een looppad langs de Elfuursweg noodzakelijk	• Borgen van de verkeersveiligheid en het comfort voor voetgangers

Bovenstaande maatregelen voor de auto en fiets zijn schematisch afgebeeld in figuur 18.



Figuur 18: Maatregelen Gorssel Noordoost.



5.3. Ontwikkeling 2 – Centrumgebied + MFA

5.3.1. Impact van de ontwikkeling

Het gaat om de woningbouwontwikkelingen Bloemenkamp, Hoofdstraat en Nijverheidsstraat en de realisatie van de MFA. De ontwikkelingen leiden tot meer verkeer in en rondom het centrum van Gorssel. Hierbij gaat het niet om een grote toename van etmaalintensiteiten, maar om:

- piekbelasting tijdens begin en einde van de school;
- hogere voetgangers- en fietsintensiteiten;
- de wens tot beter reguleren zoekverkeer MFA en museum MORE;
- beperkte profielruimte op delen van Joppelaan en Hoofdstraat.

5.3.2. Maatregelen t.b.v. toekomstige autostructuur

De woningbouwontwikkelingen in het centrum hebben weinig impact op de hoeveelheid verkeer en vragen niet direct om grote aanpassingen. Wel stellen we vast dat de ontwikkeling van de MFA, het museum en de omliggende voorzieningen veel bezoekers aantrekken, en dit maakt het noodzakelijk om de verkeersafwikkeling overzichtelijk te maken en tegelijkertijd de leefkwaliteit in het centrum te beschermen. De voorgestelde maatregelen richten zich daarom op het duidelijk organiseren van in- en uitrijroutes, het verlagen van snelheden in gevoelige zones en het sturen van routekeuze om ongewenste verkeersdruk in het kerngebied te voorkomen.

Centraal staat het instellen van een heldere verkeerscirculatie rond het parkeerterrein bij het museum en de MFA. Dit kan bijvoorbeeld door het H.D. Laantje te gebruiken als logische inrijroute en de Joppelaan en Van de Capellenlaan als uitrijroute, waardoor er minder zoekverkeer ontstaat. Ook wordt een nieuwe doorsteek tussen het parkeerterrein en de Van de Capellenlaan voorgesteld. De Van de Capellenlaan en Veldhofstraat worden gepositioneerd als herkenbare P-route, zodat verkeer dat de MFA-gebied verlaat niet onnodig door de Hoofdstraat of het winkelgebied rijdt. Dit vereist wel dat het kruispunt Veldhofstraat-Hoofdstraat overzichtelijk wordt ingericht.

De Joppelaan tussen de Hoofdstraat en Nijverheidsstraat behoudt de huidige inrichting om het verblijfskarakter en de gewenste lage snelheden te benadrukken. In de onderstaande tabel staan de maatregelen overzichtelijk weergegeven.

Tabel 8: Voorstel te realiseren maatregelen autoverkeer ten behoeve van bouwontwikkeling Gorssel centrum.

Maatregel	Korte beschrijving	Voordelen
1. Heroriëntatie parkeerroute Museum MORE	De parkeerrouting naar het parkeerterrein bij MFA/Museum MORE wordt in overleg met museum MORE nader geoptimaliseerd. Daarbij wordt ook een nieuwe ontsluiting via de Van de Capellenlaan onderzocht.	<ul style="list-style-type: none">• Minder zoek- en omrijdverkeer in centrum• Betere verkeersveiligheid bij museum en MFA• Duidelijke, intuïtieve toegang tot parkeren
2. Verbeteren Van de Capellenlaan / Veldhofstraat als P-route.	Functioneel en verkeerskundig versterken van de Van de Capellenlaan + Veldhofstraat als uitrijroute van de MFA-gebied.	<ul style="list-style-type: none">• Spreidt verkeersdruk weg van Hoofdstraat• Voorkomt blokkades rond MFA• Vergroot voorspelbaarheid voor bezoekers



3. Eenduidige inrichting Veldhofstraat.	Op delen van de Veldhofstraat is het onduidelijk waar voetgangers moeten lopen en waar geparkeerd mag worden. In het ontwerp van de MFA wordt de inrichting van de Veldhofstraat meegenomen met voldoende ruimte voor voetgangers en met beperkte mogelijkheden voor parkeren. Parkeren dient zoveel mogelijk op het parkeerterrein van de MFA plaats te vinden.	<ul style="list-style-type: none"> • Herkenbare route voor vertrekkend verkeer vanuit MFA/Museum MORE • Meer ruimte voor voetgangers
--	--	--

5.3.3. Maatregelen t.b.v. toekomstige fiets- en voetgangersstructuur

Door de aanwezigheid van belangrijke bestemmingen zoals de MFA, de school, het museum en de winkels is er dagelijks sprake van relatief grote stromen kinderen, bezoekers en winkelend publiek. Het is daarom belangrijk dat de infrastructuur hen voldoende ruimte geeft en conflicten met autoverkeer minimaliseert. De voorgestelde maatregelen richten zich op drie pijlers:

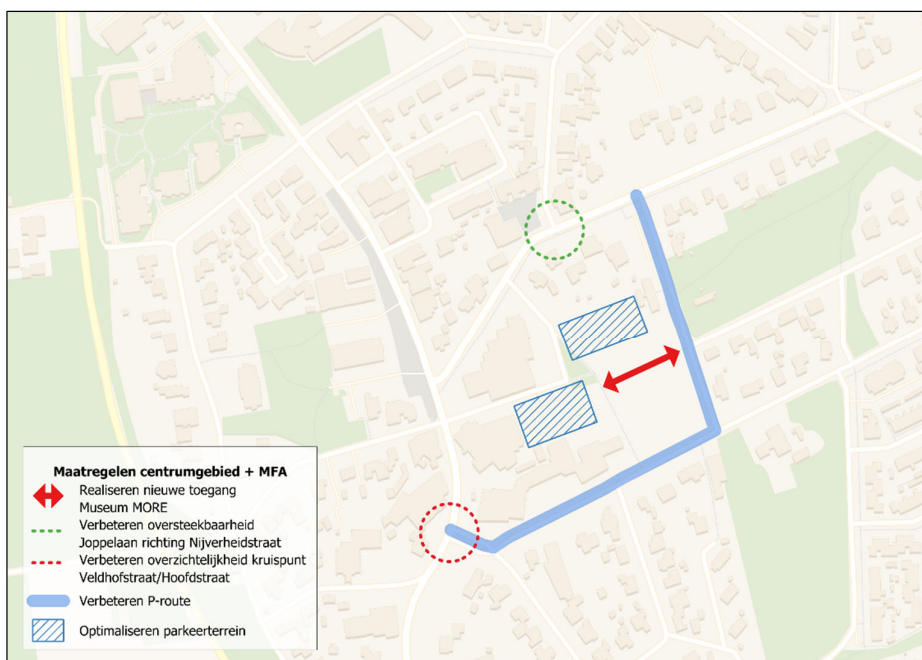
1. Verbeteren van functionele routes, zoals de voetpaden richting MFA, school en winkels;
2. Verkleinen van risico's op drukke oversteken op de Joppelaan en Nijverheidstraat;
3. Versterken van de ruimtelijke kwaliteit in centrumgebied.

Door trottoirs te verbreden, ontbrekende schakels aan te brengen en oversteken overzichtelijker te maken, ontstaat een route die aansluit bij de dagelijkse loop- en fietsstromen. In de verblijfsgebieden – zoals de Hoofdstraat en de museumomgeving – blijft de inrichting nadrukkelijk afgestemd op voetgangers en fietsers. Door het autoverkeer vanuit de Joppelaan te verleiden om via Hoofdstraat-Zuid naar de N348 te rijden, wordt het centrum minder belast met doorgaande bewegingen en ontstaat er een rustiger en veiliger straatbeeld.

Tabel 9: Voorstel te realiseren maatregelen langzaam verkeer ten behoeve van bouwontwikkeling Gorssel centrum.

Maatregel	Korte beschrijving	Voordelen
1. Verbeteren voetpaden richting MFA, school en winkels.	Verbreding en kwaliteitsverbetering van trottoirs langs Veldhofstraat en aanbrengen nieuw voetpad (halfverharding) in groenstrook langs de Van de Capellenlaan.	<ul style="list-style-type: none"> • Veiligere routes voor scholieren en MFA-bezoekers • Betere toegankelijkheid • Minder conflicten met auto's
2. Veilige oversteken op Joppelaan ter hoogte van Nijverheidstraat.	Versterken en verduidelijken oversteek Joppelaan ter hoogte van restaurant de Hoek, bijvoorbeeld door verwijderen langspaarvak ter hoogte van het plein ten behoeve van opstelruimte voor voetganger.	<ul style="list-style-type: none"> • Duidelijkere en kortere oversteekbewegingen • Vermindert conflictsituaties • Verhoogt verkeersveiligheid voor alle gebruikers
3. Centrum als gebied voor langzaam verkeer inrichten.	Prioriteit voor voetganger en fietser in het verblijfsgebied (Hoofdstraat, museumomgeving). Doorgaand verkeer komende vanuit Joppelaan moet verleid worden om via Hoofdstraat Zuid naar N348 te rijden.	<ul style="list-style-type: none"> • Rustiger verkeersbeeld • Hogere verblijfskwaliteit • Minder snelheidsvariatie tussen modaliteiten

Bovenstaande maatregelen voor de auto en fiets zijn schematisch afgebeeld in figuur 19.



Figuur 19: Maatregelen centrumgebied + MFA.

5.4. Ontwikkeling 3 – Gorssel Zuid

5.4.1. Impact van de ontwikkeling

De ontwikkelingen in Gorssel Zuid zijn relatief kleinschalig vergeleken met Noordoost, maar kennen een aantal specifieke risico's:

- de huidige straten hebben beperkte profielen en veelal geen trottoirs;
- sommige routes hebben potentie als doorsteek, met name Wiltinkhof-Lijnbaan;
- extra verkeer vanuit centrum/MFA komt deels via Veldhofstraat en Hoofdstraat.

5.4.2. Maatregelen t.b.v. toekomstige autostructuur

De Lijnbaan vormt de hoofdontsluiting voor de ontwikkelingen Smitskamp. Parkeren vindt deels in de berm en op het trottoir plaats. Met de komst van de nieuwbouw is het gewenst om voetgangers een volwaardige plek te geven en het parkeren te structureren waarbij op de rijbaan geparkeerd wordt. De potentiële doorsteekroute via de Wiltinkhof dient vermeden te worden en vraagt om een goed ingerichte Lijnbaan met een overzichtelijke aansluiting op de Veldhofstraat.

Tabel 10: Voorstel te realiseren maatregelen autoverkeer ten behoeve van bouwontwikkeling Gorssel Zuid.

Maatregel	Korte beschrijving	Voordelen
1. Eénrichtingsverkeer Wiltinkhof (Lijnbaan → Hoofdstraat).	Inrichting van Wiltinkhof als éénrichtingsroute om ongewenst sluipverkeer te voorkomen en woonkwaliteit te beschermen.	<ul style="list-style-type: none"> • Bescherming van woonstraten • Voorkomt ongewenste sluiproutes • Duidelijke verkeersrichting voor bewoners
2. Opwaarderen Lijnbaan.	Inrichting als volwaardige woonstraat met beperkte ontsluitende functies met klinkers,	<ul style="list-style-type: none"> • Veiligere looproutes voor bewoners • Minder



	voetpad en lage rijsnelheden, passend bij toekomstige verkeersintensiteit.	snelheidsoverschrijdingen • Consistente woonstraatkwaliteit
3. Veldhofstraat als gereguleerde toegang tot MFA en voorzieningen.	Verbeteren van profiel en oversteekvoorzieningen om veiligere toegang te bieden van en naar zuidelijke wijken.	• Minder druk op kleinere woonstraten • Betere afwikkeling bij piekuren (school/MFA) • Veiligere loop- en fietsroutes

Verder geldt dat de ontwikkeling Manegelaan baat heeft bij de maatregelen die voorgesteld worden ten behoeve van de ontwikkeling van de MFA. Het gaat dan met name om het versterken van het wegprofiel van de Veldhofstraat en de Van de Capellenlaan.

5.4.3. Maatregelen t.b.v. toekomstige fiets- en voetgangersstructuur

Hoewel de ontwikkeling in Gorssel Zuid relatief beperkt van omvang is, blijft het wenselijk om de langzaam-verkeersstructuur op een aantal punten te verbeteren. De bestaande routes zijn functioneel, maar kunnen met enkele gerichte ingrepen comfortabeler en veiliger worden gemaakt voor dagelijkse loop- en fietsstromen richting de MFA, de school en de Hoofdstraat. Door voetpaden te verbreden waar dat logisch is en oversteken overzichtelijker te maken, ontstaat een prettige en herkenbare route voor bewoners. De doorsteek vanuit de Smitskamp naar de Hoofdstraat leidt tot kortere reistijden en minder mogelijke hinder voor de omliggende woonstraten.

Tabel 11: Voorstel te realiseren maatregelen langzaam verkeer ten behoeve van bouwontwikkeling Gorssel Zuid.

Maatregel	Korte beschrijving	Voordelen
1. Verbeterde voetgangersroute via Lijnbaan.	Verbreding van voetpaden voor veilige verbindingen richting MFA, school en Hoofdstraat.	• Comfortabelere looproute voor kinderen en ouders • Minder noodzaak om op de rijbaan te lopen • Verhoogde sociale veiligheid
2. Oversteekveiligheid Veldhofstraat verbeteren.	Er ontbreekt een duidelijke voetpad en oversteek richting de school en de MFA. Het kruispunt Lijnbaan-Veldhofstraat dient compact te worden met een duidelijke looproute/oversteek. Het huidige voetpad langs de Veldhofstraat dient verbreed te worden.	• Minder risico's op drukke momenten • Duidelijke zichtlijnen • Prettige verbinding van zuid naar centrum
3. Doorsteek voetgangers en fietsers vanuit Smitskamp naar Hoofdstraat 6.	Fietsers en voetgangers kunnen vanuit de Smitskamp via een directe ontsluiting naar de Hoofdstraat.	• Meer keuzemogelijkheden en kortere loop- en fietsafstanden • Minder fietsverkeer door Lijnbaan

Bovenstaande maatregelen voor de ontwikkelingen in Gorssel Zuid zijn schematisch afgebeeld in figuur 20.



Figuur 20: Maatregelen Gorssel Zuid.



6. Conclusies en aanbevelingen

De komende jaren vinden in Gorssel meerdere ruimtelijke ontwikkelingen plaats die het gebruik van een aantal wegen merkbaar zullen beïnvloeden. In totaal worden circa 500 nieuwe woningen gerealiseerd, verspreid over verschillende locaties in en rond de kern. De grootste uitbreiding vindt plaats in Gorssel Noordoost, waar ongeveer 250 woningen worden toegevoegd binnen een nieuw woongebied dat sterk leunt op de Elfuursweg als ontsluitingsroute. Daarnaast worden binnen en nabij het centrum meerdere kleinere projecten uitgevoerd, zoals de woningbouw aan Bloemenkamp, Nijverheidstraat, Manegelaan en Smitskamp, variërend in omvang van circa 20 tot 60 woningen. Deze projecten vergroten niet alleen het aantal verkeersbewegingen in de kern, maar zorgen ook voor extra druk op straten zoals de Veldhofstraat, Hoofdstraat en Joppelaan, waar functies al gemengd zijn.

Naast deze (woning)bouwontwikkeling wordt de huidige J.A. de Vullerschool getransformeerd tot een multifunctionele accommodatie (MFA), die onderdak gaat bieden aan onder meer een sporthal, bibliotheek, dorpshuisfuncties en maatschappelijke voorzieningen. De komende jaren vinden er in en rondom Gorssel diverse infrastructurele projecten plaats op en langs de N348 en wordt de F348 als regionale fietsroute gerealiseerd. Deze ontwikkelingen beïnvloeden direct of indirect het gebruik van de wegen in en rond Gorssel.

De analyse laat zien dat de autonome druk op de N348, in combinatie met de lokale verkeersgroei, ertoe leidt dat de aansluitingen van de Elfuursweg en de Hoofdstraat Noord op de N348 steeds vaker onder druk komen te staan. Door terugslag van wachtrijen op de N348 ontstaan situaties die, zonder aanvullende maatregelen, de bereikbaarheid van Gorssel merkbaar kunnen verslechteren. De belangrijkste verkeerskundige opgaven liggen daarbij in het verbeteren van de doorstroming en robuustheid van deze aansluitingen, het waarborgen van leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum waar beperkte profielruimte en gemengd gebruik om heldere sturing vragen, het behouden van rustige woonstraten in Gorssel Noordoost door duidelijke keuzes te maken tussen verblijfs- en verkeersfuncties, en het creëren van veilige en overzichtelijke routes richting de MFA, de school en het museum, waar de combinatie van voorzieningen en piekmomenten tot grote stromen langzaam verkeer leidt.

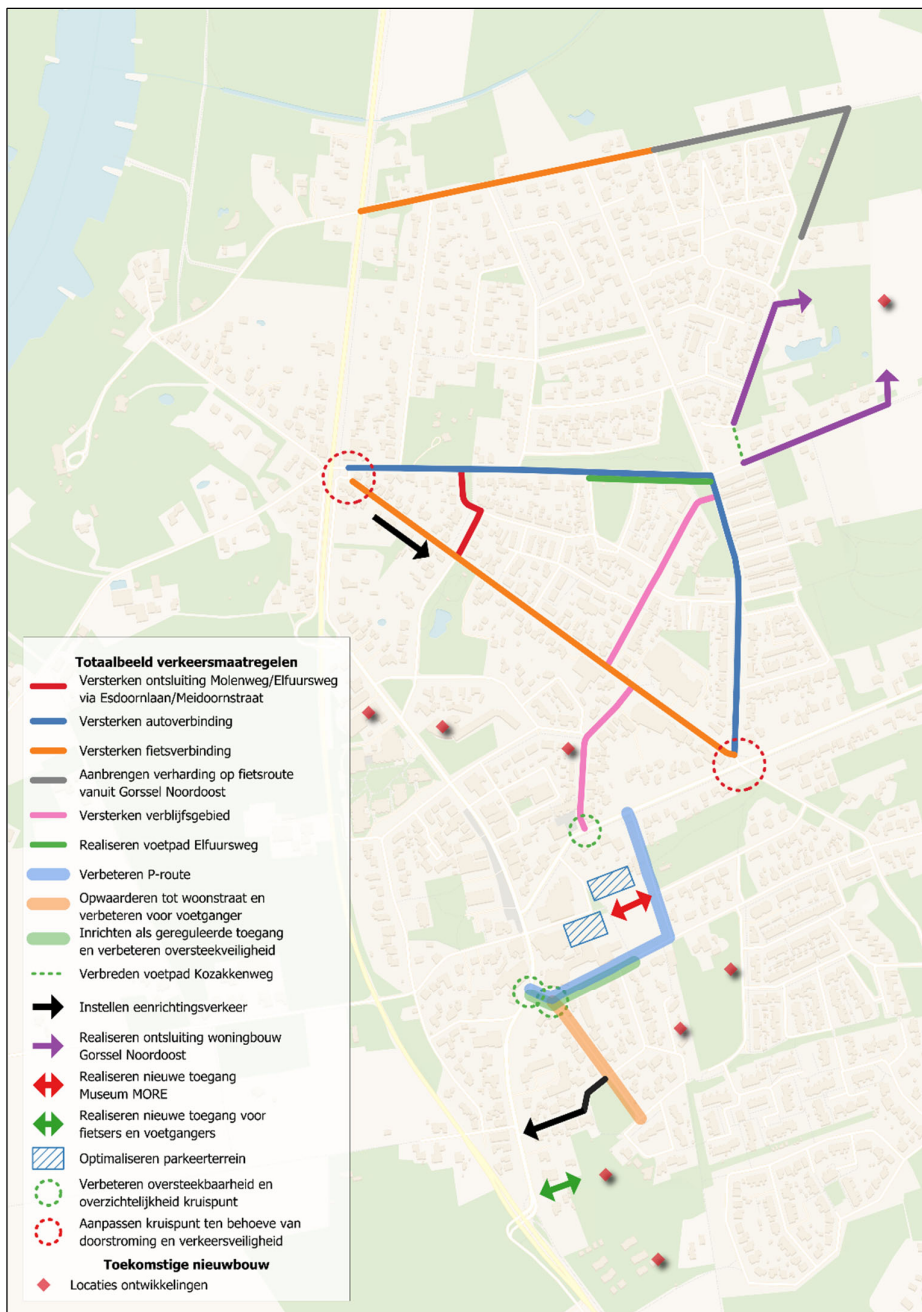
In hoofdstuk 5 zijn per deelgebied concrete maatregelen uitgewerkt. Gezamenlijk vormen zij een samenhangende strategie om de toekomstige verkeersstructuur in Gorssel robuust, veilig en leefbaar te houden. De belangrijkste richtinggevende keuzes zijn:

- Elfuursweg in stand houden als primaire ontsluitingsroute voor Gorssel Noordoost.
- Afkoppelen aansluiting Molenweg of Elfuursweg, met aanvullende routingmaatregelen richting Esdoornlaan en Meidoornstraat.
- Rietdekkerweg en Nijverheidstraat afwaarderen tot woonstraten, gericht op langzaam verkeer en ontmoediging van doorgaand autoverkeer.
- Versterken van de Noorseweg als logische verbinding tussen Elfuursweg en Joppelaan, zodat ongewenste doorsteken via woonstraten worden voorkomen.
- Optimaliseren van de aansluiting van de MFA en Museum MORE, inclusief het scheiden van in- en uitgaande verkeersstromen en het verbeteren van de Van de Capellenlaan en Veldhofstraat als P-route.
- Verbeteren van loop- en fietsroutes richting MFA, school en centrum, met nadruk op voldoende trottoirbreedte, veilige oversteken en duidelijke profielen.



- Gerichte maatregelen in Gorssel Zuid, waaronder het opwaarderen van de Lijnbaan en het voorkomen van sluipverkeer via de Wiltinkhof.

Het totale maatregelenpakket is opgenomen in één overzichtskaart (figuur 21).



Figuur 21: Totaalbeeld verkeersmaatregelen.

Op basis van de uitgevoerde analyse wordt aanbevolen dat de gemeente intensief samenwerkt met de provincie om te komen tot een structurele verbetering van de verkeersafwikkeling op de N348, met speciale aandacht voor de aansluitingen van de Elfuursweg en de Hoofdstraat Noord. Deze kruispunten vormen een kwetsbare schakel in de bereikbaarheid van Gorssel en blijven, zolang de regionale



doorstroming niet verbetert, bepalend voor de robuustheid van het gehele lokale netwerk. Een gezamenlijke aanpak is daarom essentieel om ongewenste terugslag van wachtrijen richting het dorp te voorkomen.

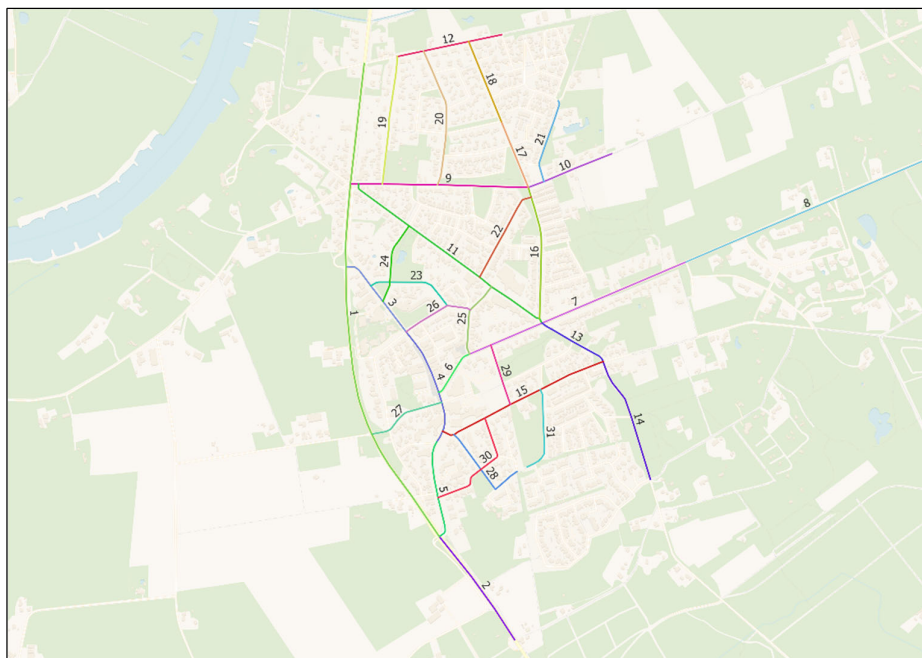
Daarnaast is het belangrijk om na oplevering van de eerste woningbouwprojecten actief te monitoren hoe de verkeersvolumes zich feitelijk ontwikkelen. De modelmatige inschattingen geven een richting, maar de werkelijke verkeersstromen kunnen op onderdelen afwijken. Door tijdig te meten, te evalueren en waar nodig de inrichting van straten of kruispunten bij te sturen, kan worden gewaarborgd dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de verschillende wijken behouden blijven.

Tot slot wordt aanbevolen om de totale maatregelenkaart te hanteren als een integraal ontwikkelkader voor de komende jaren. Dit betekent dat zowel toekomstige bouwprojecten als nieuwe infrastructurele ingrepen worden getoetst aan de gewenste verkeersstructuur zoals in dit advies is opgenomen. Door alle ontwikkelingen langs dezelfde uitgangspunten te leggen en consequent te beoordelen op hun bijdrage aan een veilig, logisch en toekomstbestendig verkeerssysteem, blijft de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersmaatregelen gewaarborgd.



Bijlage I. Inventarisatie wegvakken en kruispunten

Beschrijving wegvakken



Overzicht wegvakken inventarisatie Gorssel.

	Criteria	Deventerweg (Dommerholtsweg t/m Hoofdstraat Zuid)	Deventerweg (Hoofdstraat Zuid t/m Kampweg)	Hoofdstraat (Deventerweg t/m Souwerlaan)	Hoofdstraat (Bovenlaan t/m Kerckstraat)	Hoofdstraat (Kerckstraat t/m Deventerweg)
Functie	Bestemming	Gebiedsontsluitingsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg
	Ligging	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom
	Parkeringsmogelijkheden	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja
Conditie	Sociale infrastructuur	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
	Intensiteit autoverkeer (e/m)	15.500 mvt	17.200 mvt	2.300 mvt	700 mvt (model)	2.800 mvt
	Intensiteit fietsverkeer (e/m)	17.500 mvt	17.900 mvt	2.800 mvt	1.500 mvt	3.900 mvt
Vormgeving	Aansteek voetgangers (laag, gemiddeld, hoog)	Laag	Laag	Gemiddeld (bushalte en woonzorgcentra)	Hoog (centrum)	Laag
	Maximumsnelheid (km/u)	50 km/u	80 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u
	Rijrichting	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer
	Bus route	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Parkeeren op rijbaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan
	Spelen op straat	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig
	Rijbaanbreedte	7,0 m	7,0 m	5,5 m	5,5 m	5,5 m
	Fietsvoorzieningen	Tweerichtingsfietspad (deels)	Tweerichtingsfietspad	Fietsers op de rijbaan	Fietsers op de rijbaan	Fietsers op de rijbaan
	Doorgangsvoorzieningen	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
	Parkeren	Aanwezig (deels)	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Overstek langzaam verkeer	Overstek langzaam verkeer	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee
	Erftaansluitingen	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja
	Rijrichtingscheiding	Ja, dubbele doorgestoken steepl en verhoogde middengeleider	Ja, dubbele doorgestoken steepl en verhoogde middengeleider	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel
	Banden en zijmarkering (en rabattroken?)	Banden en zijmarkering	Banden en zijmarkering	Banden	Banden	Banden
	Vormgeving bushalte	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Halteren op de rijbaan	Niet van toepassing	Halteren op de rijbaan
	Type verharding	Asfalt	Asfalt	Asfalt	Rode vlietstenen	Asfalt
	Breedte fietsvoorziening	Niet van toepassing	3,0 m	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Breedte loopvoorziening	Niet van toepassing	Niet van toepassing	1,5 m - 2,0 m	2,5 m	2,5 m	

Kenmerken wegvakken 1 t/m 5.

- Deventerweg (N348)**

De Deventerweg is opgedeeld in twee wegvakken, waarvan een deel binnen de bebouwde kom ligt en een deel buiten de bebouwde kom.

Deventerweg (Dommerholtsweg t/m Hoofdstraat Zuid) (1)

De Deventerweg is een provinciale gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom en vormt de belangrijkste verbinding voor Gorssel. Het verbindt Gorssel in het noorden met Deventer en in het zuiden met Zutphen. De weg heeft een breedte van 7,0 meter met gescheiden rijrichtingen. De weg wordt intensief gebruikt door



autoverkeer (15.500 mvt/etm), wat aansluit op de verbindende functie van de weg. Daarnaast faciliteert de Deventerweg een buslijn tussen Deventer en Zutphen. Voor fietsers is er op enkele delen een tweerichtingsfietspad/parallelweg aanwezig. Er is echter geen sprake van een doorgaande fietsverbinding. Fietsers moeten daarvoor uitwijken naar de Hoofdstraat.

Deventerweg (Hoofdstraat Zuid t/m Kamperweg) (2)

Dit deel van de Deventerweg betreft tevens een provinciale gebiedsontsluitingsweg, echter bevindt dit deel zich buiten de bebouwde kom. De weg heeft wederom een breedte van 7,0 meter met gescheiden rijrichtingen. De verkeersintensiteit bedraagt 17.300 mvt/etm en ligt daarmee zelfs iets hoger dan het vorige wegvak. Langs het gehele traject is er voor fietsers een tweerichtingsfietspad/parallelweg aanwezig. Ook dit deel van de Deventerweg faciliteert een buslijn tussen Deventer en Zutphen.

• Hoofdstraat

De Hoofdstraat is opgedeeld in drie wegvakken vanwege de onderlinge verschillen in de verschijningsvorm en de functie van de wegvakken.

Hoofdstraat Noord (Deventerweg t/m Beukenlaan) (3)

De Hoofdstraat betreft een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en heeft een belangrijke verbindende functie voor het centrum en de omliggende straten. De rijbaan is 5,5 meter en heeft een verkeersintensiteit van circa 2.300 mvt/etm. Voor fietsers is geen aparte infrastructuur aanwezig. Voor voetgangers is er een breed trottoir aanwezig. De buslijn tussen Deventer en Zutphen maakt gebruik van de Hoofdstraat en halteert er.

Hoofdstraat (Beukenlaan t/m Kerkstraat) (4)

Dit deel van de Hoofdstraat is eveneens een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en kan gezien worden als het middelpunt van Gorssel. Gezien de vele winkels en horecavoorzieningen heeft het een duidelijke verblijfsfunctie. De verkeersintensiteit is dan ook relatief laag (700 mvt/etm) ten opzichte van de overige twee wegvakken van de Hoofdstraat. Wederom is er voor fietsers geen aparte infrastructuur aanwezig. Voor voetgangers is er een breed trottoir aanwezig wat aansluit op het gebruik.

Hoofdstraat Zuid (Kerkstraat t/m Deventerweg) (5)

Het meest zuidelijke deel van de Hoofdstraat is wederom een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Dit wegvak ontsluit relatief veel woningen, echter heeft de weg vooral een verbindende functie voor het zuiden van Gorssel. Er rijden gemiddeld 2.600 mvt/etm. Er is geen aparte fiets- en loopinfrastructuur aanwezig.

Toekomstige inrichting Hoofdstraat Noord en Zuid

Voor de Hoofdstraat Noord en Zuid staat een herinrichting gepland voor 2026. Dit plan bestaat hoofdzakelijk uit het aanbrengen van klinkers en suggestiestroken voor het fietsverkeer. Voor de Hoofdstraat Noord geldt daarnaast dat het voetpad zal worden verbreed naar een breedte van 2,6 meter. Ter hoogte van de Lindelaan worden in Noord enkele parkeervakken gerealiseerd. Voor Zuid worden ter hoogte van de woningen enkele parkeervakken aan de westzijde gerealiseerd. In de huidige situatie wordt er ook aan de oostzijde geparkeerd, maar in de toekomstige inrichting is hier geen sprake meer van en wordt de ruimte als voetpad ingericht.



Criteria		Joppelaan (Hoofdstraat t/m Nijverheidstraat)	Joppelaan (Nijverheidstraat t/m einde 30 zone)	Joppelaan (Einde 30 zone t/m Huzarenlaan)	Elturaweg (Deventerweg t/m Noorseweg)	Elturaweg (Noorseweg t/m Elturaweg 25)
Functie	Wegtype	Erborgangsweg	Erborgangsweg	Erborgangsweg	Erborgangsweg	Erborgangsweg
	Ligging	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom
	Parkeerbewegingen	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja
Gevak	Sociale interactie	Niet aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk
	Intensiteit autoverkeer (etm)	Onbekend	2.300 mvt	2.600 mvt (model)	400 mvt (model)	Onbekend
	Intensiteit beknopt (via realisatie plannen)	500 mvt	2.600 mvt	2.600 mvt	1.200 mvt	Onbekend
	Intensiteit fietsverkeer (etm)	Onbekend	200 mvt	Onbekend	180 mvt	Onbekend
	Aandeel voetgangers (laag, gemiddeld, hoog)	Gemiddeld (museum)	Laag	Laag	Laag	Laag
	Waarnemersheid (km/u)	30 km/u	30 km/u	60 km/u	30 km/u	50 km/u
	Richting	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer
	Bis route	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
	Parkeren op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Toegestaan	Toegestaan
	Spelen op straat	Aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk
Vormgeving	Rijbaanbreedte	5,0 m	6,5 m	6,5 m	5,0 m	4,5 m
	Fietsvoorzieningen	Fietsers op de rijbaan	Fietsers op de rijbaan, suggestiestroken	Fietsers op de rijbaan, suggestiestroken	Fietsers op de rijbaan	Fietsers op de rijbaan
	Voetgangersvoorzieningen	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Deels aanwezig	Deels aanwezig
	Parkeren	Aanwezig	Aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig
	Oversteek langzaam verkeer	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
	Erftandelingen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Bijrijlingscheiding	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel
	Banden en zijmarkering (en rabatstroken?)	Banden	Banden	Banden	Banden	Banden
	Vormgeving bushalte	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	Diepte verharding	Rode klinkers	Rode klinkers	Asfalt	Asfalt	Asfalt
Breedte fietsvoorziening	Niet van toepassing	1,5 m	1,5 m	Niet van toepassing	Niet van toepassing	
Breedte loopvoorziening	2,0 m	1,5 m	1,5 m	1,5 m	2,0 m	

Kenmerken wegvakken 6 t/m 10.

• Joppelaan

De Joppelaan is opgedeeld in drie wegvakken vanwege de onderlinge verschillen in verschijningsvorm en snelheidsregime.

Joppelaan (Hoofdstraat t/m Nijverheidstraat) (6)

Dit deel van de Joppelaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Dit wegvak dient vooral als verbinding met het oostelijke deel van Gorssel. Gezien zijn verbindende functie heeft dit wegvak een redelijk smalle rijbaan van 5,0 meter breed en is hiermee smaller dan de Hoofdstraat en het verdere verloop van de Joppelaan. Uit het verkeersmodel blijkt dat de verkeersintensiteit voor dit wegvak 500 mvt/etm bedraagt. Er is geen aparte infrastructuur aanwezig voor fietsers. Aan weerszijden van de weg is een trottoir van 2,0 meter breed aanwezig.



Joppelaan in noordoostelijke richting, met rechts Museum MORE.

Joppelaan (Nijverheidstraat t/m einde 30 zone) (7)

Dit wegvak is eveneens een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Het heeft een wegvakprofiel van 6,5 meter, waarmee het een stuk breder is dan het eerste deel. Dit wegvak heeft een verbindende functie voor de omliggende wegen en betreft een belangrijke ontsluiting met het buurtschap Joppe. De verkeersintensiteit op dit wegvak betreft 2.300 mvt/etm. Het wegvak is uitgerust met suggestiestroken en beschikt aan weerszijden over een smal trottoir van 1,5 meter breed.



Joppelaan (Einde 30 zone t/m Huzarenlaan) (8)

Het laatste wegvak betreft een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Het wegvak is qua verschijningsvorm en gebruik relatief vergelijkbaar met het voorliggende wegvak, echter geldt hier dus een hogere snelheid. Voor dit wegvak geldt een verkeersintensiteit van 2.600 mvt/etm. Dit sluit aan op de verbindende functie van het wegvak. Het wegvak is uitgerust met suggestiestroken en beschikt aan weerszijden over een smal trottoir van 1,5 meter breed.

- **Elfuursweg**

De Elfuursweg is opgedeeld in twee wegvakken.

Elfuursweg (Deventerweg t/m Noorseweg) (9)

Het eerste wegvak van de Elfuursweg is aangewezen als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Er worden verschillende woonstraten in het noorden van Gorssel ontsloten via de Elfuursweg. Er is geen aparte infrastructuur aanwezig voor fietsers. Daarnaast is er maar voor een beperkt deel van het wegvak een trottoir aanwezig. Het wegprofiel bedraagt 5,0 meter. Op dit wegvak bedraagt de verkeersintensiteit volgens het verkeersmodel circa 400 mvt/etm. De verwachting is dat het werkelijke aantal hoger ligt.

Elfuursweg (Noorseweg t/m einde verharding) (10)

Het tweede wegvak van de Elfuursweg is eveneens een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Dit deel van de Elfuursweg verwerkt slechts een beperkte hoeveelheid verkeer van direct omwonenden. Fietsers en voetgangers maken allebei gebruik van de rijbaan. De breedte van het wegprofiel bedraagt 4,5 meter.

Criteria		Molenweg	Dommerholtsweg (Parallelweg t/m Dorrewold)	Kamperweg (Molenweg t/m Velchstraat)	Kamperweg (Velchstraat t/m Keelerweg)	Velchstraat (Hoofdstraat t/m Kamperweg)
Functie	Wegtype	Erfbegeerweg	Erfbegeerweg	Erfbegeerweg	Erfbegeerweg	Erfbegeerweg
	Ligging	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom
	Parkeervoorzieningen	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja
Gebruik	Sociale interactie	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Zeer aanmerkelijk (school)
	Intensiteit autoverkeer (etm)	2.200 mvt	600 mvt (model)	1.600 mvt (model)	900 mvt (model)	600 mvt (model)
	Intensiteit bromfietserij (na realisatie plannen)	1.900 mvt	600 mvt	1.600 mvt	900 mvt	1.100 mvt
	Intensiteit lichte verkeer (etm)	330 mvt	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend
	Aandeel voetgangers (laag, gemiddeld, hoog)	Gemiddeld (supermarkt en cultureel centrum)	Laag	Laag	Laag	Gemiddeld (vooral rond schooltijden)
	Maximumsnelheid (km/u)	30 km/u	50 km/u	30 km/u	60 km/u	30 km/u
	Rijrichting	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer
	Bus route	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
	Parkeren op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Toegestaan
	Spelen op straat	Aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Aanmerkelijk
Verharding	Rijbaanbreedte	6,0 m	5,0 m	5,0 m	5,5 m	4,5 m
	Fietsvoorzieningen	Fietsers op rijbaan	Fietsers op rijbaan	Fietsers op de rijbaan, suggestiestroken	Fietsers op de rijbaan, suggestiestroken	Fietsers op de rijbaan
	Voetgangersvoorzieningen	Aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig
	Parkeervakken	Aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Deels aanwezig	Aanwezig
	Overschakelbaar verkeer	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
	Erfdoelruimte	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Rijrichtingsbeding	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel
	Banden en zijmarkering (en rijbaanmarkering)	Banden	Banden	Banden	Beide afwezig	Banden
	Verharding busroute	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	Type verharding	Rode klinkers	Rode klinkers	Asfalt	Asfalt	Rode klinkers
Breedte fietsvoorziening	Niet van toepassing	Niet van toepassing	1,5 m	1,5 m	Niet van toepassing	
Breedte loopvoorziening	1,5 m	Niet van toepassing	1,5 m	Niet van toepassing	1,5 m	

Kenmerken wegvakken 11 t/m 15.

- **Molenweg (11)**

De Molenweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom die, vanwege zijn locatie, een belangrijke verbindende functie vervult tussen de Deventerweg en de Joppelaan. Het wegprofiel is 6,0 meter breed. De verkeersintensiteit bedraagt 2.200 mvt/etm. Zowel de breedte van het wegprofiel als de verkeersintensiteit sluiten aan op de verbindende functie van de weg. De Molenweg is een belangrijke ontsluiting voor de supermarkt en het cultureel centrum. Het aandeel voetgangers op dit wegvak zal gemiddeld zijn.

- **Dommerholtsweg (Parallelweg t/m Dorrewold) (12)**

De Dommerholtsweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Dit wegvak betreft de meest noordelijke ontsluiting binnen de bebouwde kom. Het wegprofiel is 5,0 meter breed. Aangezien een aansluiting op de Deventerweg ontbreekt ligt de verkeersintensiteit op dit wegvak relatief laag, slechts 600 mvt/etm. Er is op dit wegvak geen fiets- en loopinfrastructuur aanwezig.



- **Kamperweg**

De Kamperweg is opgedeeld in twee wegvakken.

Kamperweg (Molenweg t/m Veldhofstraat) (13)

Het eerste wegvak van de Kamperweg betreft een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Het wegprofiel is 5,0 meter breed en beschikt over suggestiestroken voor de fiets. Er is geen trottoir aanwezig, echter gezien de functie van de weg wordt dit ook niet verwacht. De verkeersintensiteit bedraagt 1.600 mvt/etm. De weg kent slechte enkele erfaansluitingen en dient vooral als lokale ontsluiting.

Kamperweg (Veldhofstraat t/m Kwekerijweg) (14)

Het tweede deel van de Kamperweg is eveneens een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, echter bevat dit deel geen erfaansluitingen en heeft de omgeving meer iets weg van een buitengebied. De rijbaan bedraagt 5,5 meter en beschikt wederom over suggestiestroken. Er is geen trottoir aanwezig. De weg dient voornamelijk als lokale ontsluiting.

- **Veldhofstraat (Hoofdstraat t/m Kamperweg) (15)**

De Veldhofstraat is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en heeft gezien zijn locatie tussen de Hoofdstraat en de Kamperweg een verbindende functie voor het zuiden van Gorssel. De rijbaan is 4,5 meter breed. Er is geen aparte infrastructuur aanwezig voor fietsers en voor voetgangers is er een smal trottoir. Het wegvak heeft een verkeersintensiteit van 600 mvt/etm, wat gezien de nabijheid van een school relatief laag is. Waarschijnlijk is het verkeer van en naar de school vooral op de Hoofdstraat gesitueerd. Onderstaande figuur geeft een beeld van de Veldhofstraat.



De Veldhofstraat in westelijke richting.



Criteria	Noorseweg	Ketenbosweg (Elfuursweg t/m Sparrenlaan)	Ketenboslaan (Sparrenlaan t/m Dommerholtsweg)	Parallelweg	Douglaslaan
Route	Wegtype Erfgoedweg	Erfgoedweg	Erfgoedweg	Erfgoedweg	Erfgoedweg
Ligging	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom
Doelbestemming	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja
Sociale interactie	Aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk
Intensiteit autoverkeer (etm)	400 mvt (model)	400 mvt (model)	400 mvt (model)	1.200 mvt (model)	0 mvt (model)
Intensiteit fietsverkeer (na realisatie plannen)	600 mvt	400 mvt	400 mvt	1.200 mvt	0 mvt
Intensiteit fietsverkeer (etm)	Onbeseind	Onbeseind	Onbeseind	Onbeseind	Onbeseind
Aandeel voetgangers (laag, gemiddeld, hoog)	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag
Waarnemersheid (km/u)	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u
Rijrichting	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer
Bus route	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Parkeren op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan
Spelen op straat	Aanmerkelijk	Niet aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk
Rijbaanbreedte	6,0 m	4,0 m	4,5 m	3,0 m	5,0 m
Fietsvoorzieningen	Fietsers op de rijbaan	Fietsers op de rijbaan	Fietsers op de rijbaan	Fietsers op de rijbaan	Fietsers op de rijbaan
Voetgangersvoorzieningen	Aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig
Parkeren	Aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Oversteek langzaam verkeer	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Erftersluitingen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Bijdragscheiding	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel
Borden en zijmarkering (en rabatbetonnen?)	Borden	Beide afwezig	Borden	Beide afwezig	Borden
Vormgeving bushalte	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Type verharding	Asfalt	Asfalt	Rode klinkers	Rode klinkers	Rode klinkers
Breedte fietsvoorziening	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Breedte loopvoorziening	1,5 m - 2,0 m	Niet van toepassing	1,5 m	Niet van toepassing	1,5 m - 2,0 m

Kenmerken wegvakken 16 t/m 20.

• Noorseweg (16)

De Noorseweg is een erfgoedweg binnen de bebouwde kom. De Noorseweg bestaat voornamelijk uit woonstraten, echter biedt het ook een verbinding tussen de Elfuursweg en de Joppelaan. De breedte van de rijbaan bedraagt 6,0 meter. Er is een smal trottoir aanwezig. Parkeren vindt grotendeels plaats langs de rijbaan. De verkeersintensiteit bedraagt 400 mvt/etm waardoor doorgaand verkeer niet aanmerkelijk is ondanks de locatie van het wegvak.

• Ketenboslaan

De Ketenboslaan is opgedeeld in twee wegvakken vanwege de verschillende verschijningsvorm van de wegvakken.

Ketenboslaan (Elfuursweg t/m Sparrenlaan) (17)

Het eerste wegvak van de Ketenboslaan betreft een erfgoedweg binnen de bebouwde kom. Dit wegvak kent een beperkt aantal erftersluitingen en dient vooral als verbinding tussen de Elfuursweg en het vervolg van de Ketenboslaan. De breedte van de rijbaan bedraagt 4,0 meter. Er is geen fiets- en loopinfrastructuur aanwezig in dit deel van de Ketenboslaan. De verkeersintensiteit bedraagt 400 mvt/etm.

Ketenboslaan (Sparrenlaan t/m Dommerholtsweg) (18)

Het tweede wegvak van de Ketenboslaan betreft eveneens een erfgoedweg binnen de bebouwde kom. Ten opzichte van het eerste wegvak bestaat dit deel uit een groot aantal erftersluitingen, waarmee het een duidelijke woonstraat is. Er is geen aparte fietsinfrastructuur aanwezig. Het wegvak bevat aan weerszijden een smal trottoir.

• Parallelweg (19)

De Parallelweg is een erfgoedweg binnen de bebouwde kom. Dit wegvak dient als belangrijkste verbinding tussen de Dommerholtsweg en de Elfuursweg. De rijbaan is 3,0 meter breed. De verkeersintensiteit bedraagt 1.200 mvt/etm, waarmee het de hoogste intensiteit heeft van de parallel gelegen wegen in dit deel van Gorssel. Er is geen aparte fietsinfrastructuur aanwezig. Daarnaast is er geen trottoir aanwezig.

• Douglaslaan (20)

De Douglaslaan is een erfgoedweg binnen de bebouwde kom. De rijbaan is 5,0 meter breed waarmee het zich beter leent als belangrijke verbinding. Het is niet bekend wat de verkeersintensiteit voor dit wegvak bedraagt. Er is geen aparte fietsinfrastructuur aanwezig. Het wegvak kent aan weerszijden een trottoir.



	Criteriën	Kozakkenweg	Rietdekkerweg	Lindelaan	Esdoornlaan (Hoofdstraat t/m Molenweg)	Nijverheidstraat
Functie	Wegtype	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg
	Ligging	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom
	Plaatsbepalingen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Gedrag	Sociale interactie	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk
	Intensiteit autoverkeer (etm)	Onbekend	800 mvt	Onbekend	Onbekend	800 mvt (model)
	Intensiteit bekomsig (na realisatie plannen)	1.600 mvt	1000 mvt	250 mvt	Onbekend	1.900 mvt
	Intensiteit fietsverkeer (etm)	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend
	Aandeel voetgangers (laag, gemiddeld, hoog)	Laag	Laag	Laag	Laag	Gemiddeld (winkels)
	Maatnamsnelheid (km/u)	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u
	Richting	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer
	Bus route	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee
	Parkeren op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan
	Spelen op straat	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk
Vormgeving	Rijbaanbreedte	5,0 m	4,5 m	5,0 m	5,0 m	5,0 m
	Fietsvoorziening	Fabelen op de rijbaan	Fabelen op de rijbaan	Rode klinkers	Fabelen op de rijbaan	Fabelen op de rijbaan
	Voetgangersvoorzieningen	Aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
	Parkeervakken	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Deels aanwezig (in het zuiden)
	Overdekt langzaam verkeer	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
	Erftoetsing	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Richtingsgeleding	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel
	Banden en zijmarkering (en rabatstroken?)	Banden	Beide afwezig	Banden	Banden	Banden
	Vormgeving bushalte	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	Type verharding	Asfalt	Asfalt	Rode klinkers	Rode klinkers	Rode klinkers
Breedte bebouwing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	
Breedte bouwvoorziening	2,0 m	Niet van toepassing	Niet van toepassing	1,5 m	1,5 m - 2,5 m	

Kenmerken wegvakken 21 t/m 25.

• Kozakkenweg (21)

De Kozakkenweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De rijbaan is 5,0 meter breed. Er is geen aparte fietsinfrastructuur aanwezig. Er is een trottoir aanwezig.

• Rietdekkerweg (22)

De Rietdekkerweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De rijbaan is 4,5 meter breed met parkeerstroken aan weerszijden. Qua vormgeving is het een redelijk verouderde straat. Het dient vooral als woonstraat en er is geen fiets- en loopinfrastructuur aanwezig. De verkeersintensiteit bedraagt 400 of 800 mvt/etm wat aansluit op de functie van de weg.

• Lindelaan (23)

De Lindelaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De rijbaan is 5,0 meter breed. Er is geen fiets- en loopinfrastructuur aanwezig. Het is voor dit wegvak onbekend wat de verkeersintensiteit bedraagt, maar waarschijnlijk is het aantal autoverkeer beperkt.

• Esdoornlaan (Hoofdstraat t/m Molenweg) (24)

De Esdoornlaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De rijbaan is 5,0 meter breed. Het wegvak is qua vormgeving en functie vergelijkbaar met de aangrenzende Lindelaan. Echter, beschikt de Esdoornlaan wel voor een deel over een trottoir. Ook deze weg heeft een breed wegvak maar is uitgevoerd in klinkers.

• Nijverheidstraat (25)

De Nijverheidstraat is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, met een breed wegvak en parkeervakken langs de rijbaan. De weg is uitgevoerd in rode klinkers en beschikt over een breed trottoir. De weg heeft een verbindende functie voor bezoekers van de supermarkt of andere voorzieningen gevestigd aan de weg.

	Criteriën	Beukenlaan	Groeneweg (Opleiding t/m Houtlaan)	Lijbaan	van de Capellenlaan	Willemsf	Maragobaan
Functie	Wegtype	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg
	Ligging	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom
	Plaatsbepalingen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Gedrag	Sociale interactie	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk
	Intensiteit autoverkeer (etm)	Onbekend	1.000 mvt (model)	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend
	Intensiteit bekomsig (na realisatie plannen)	500 mvt	1000 mvt	400 mvt	200 mvt	50 mvt	250 mvt
	Intensiteit fietsverkeer (etm)	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend
	Aandeel voetgangers (laag, gemiddeld, hoog)	Laag	Laag	Laag	Gemiddeld (park en historisch tramstelsel)	Laag	Laag
	Maatnamsnelheid (km/u)	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u	30 km/u
	Richting	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer	Tweerichtingsverkeer
	Bus route	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
	Parkeren op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan
	Spelen op straat	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk	Aanmerkelijk
Vormgeving	Rijbaanbreedte	5,0 m	5,0 m	5,5 m	4,5 m	4,0 m	6,0 m
	Fietsvoorziening	Fabelen op de rijbaan	Fabelen op de rijbaan	Fabelen op de rijbaan	Fabelen op de rijbaan	Niet aanwezig	Fabelen op de rijbaan
	Voetgangersvoorzieningen	Aanwezig	Niet aanwezig	Deels aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig
	Parkeervakken	Aanwezig	Deels aanwezig (in het noorden)	Deels aanwezig	Deels aanwezig (bij inboud)	Niet aanwezig	Niet aanwezig
	Overdekt langzaam verkeer	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
	Erftoetsing	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Richtingsgeleding	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel	Nee, gemengd profiel
	Banden en zijmarkering (en rabatstroken?)	Beide afwezig	Banden	Beide afwezig	Beide afwezig	Beide afwezig	Banden
	Vormgeving bushalte	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
	Type verharding	Rode klinkers	Rode klinkers	Asfalt	Asfalt	Asfalt	Asfalt
Breedte bebouwing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	
Breedte bouwvoorziening	2,0 m	2,0 m	2,0 m	Niet van toepassing	Niet van toepassing	2,0 m	

Kenmerken wegvakken 26 t/m 31.



- **Beukenlaan (26)**

De Beukenlaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De weg kent een breed wegprofiel met parkeervakken langs de rijbaan. Er is een breed voetpad aanwezig. Het is onbekend hoeveel verkeer gebruik maakt van deze weg, echter vormt de ontsluiting tot het woonzorgcentrum Bloemenkamp een verkeer aantrekkende functie. De weg is goed te bereiken vanuit de Hoofdstraat.

- **Groeneweg (Deventerweg t/m Hoofdstraat) (27)**

De Groeneweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, gelegen tussen twee belangrijke wegen. De aansluiting op de Deventerweg is een weg waar verkeer verplicht rechtdoor moet rijden. Het is een redelijk smalle weg, met slechts beperkte bebouwing. Er zijn geen fiets- en loopvoorzieningen aanwezig. De combinatie van een smalle rijbaan met klinkers zorgt voor een lage snelheid. De Groeneweg wordt gezien als mogelijke schakel voor fietsers van en naar de toekomstige F348.

- **Lijnbaan (28)**

De Lijnbaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en bestaat uit verschillende kleine wegvakken. Het zijn echte woonstraten, maar wel met een breed wegprofiel en een smal trottoir. Parkeren vindt gedeeltelijk langs de weg plaats. De weg wordt waarschijnlijk weinig gebruikt, maar het kruispunt bij de school zal wel meer verkeer zien.

- **Van de Cappellenlaan (29)**

De Van de Cappellenlaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De weg ontsluit slechts een beperkt aantal woningen. De weg is gelegen langs het park en dient tevens als ontsluiting voor het historische tramstation van Gorssel waar geregeld bezoekers op af komen. Er zijn geen fiets- en loopvoorzieningen aanwezig, terwijl er wel een gemiddeld aandeel voetgangers wordt verwacht.

- **Wiltinkhof (30)**

De Wiltinkhof is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De weg heeft een gemiddelde wegbreedte en dient vooral als woonstraat. De Wiltinkhof bestaat uit een aantal kleine wegen aan elkaar. Er zijn geen fiets- en loopvoorzieningen aanwezig, echter is daar ook maar beperkt ruimte voor.

- **Manegelaan (31)**

De Manegelaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een wegbreedte van 6,0 meter breed. Gezien de wegbreedte en locatie heeft deze weg een belangrijke verbindende functie voor de omgeving. Er is een voetpad aanwezig gescheiden door een brede groenvoorziening. Vanwege de lange rechtstanden, de wegbreedte en de afwezigheid van snelheidsremmende maatregelen nodigt dit wegvak uit op een hogere snelheid.



Potentiële aandachtspunten wegvakken

• Hoofdstraat

De belangrijkste as door het dorp, met drie delen:

- Noordelijk deel (Deventerweg t/m Beukenlaan): erftoegangsweg, wegprofiel 5,5 m, intensiteit ca. 2.300 mvt/etmaal, geen fietsvoorzieningen, wel trottoirs. Dit traject wordt in 2026 heringericht met een versterkt verblijfskarakter. Dit plan bestaat hoofdzakelijk uit het aanbrengen van klinkers en fietssuggestiestroken. Voor de Hoofdstraat Noord geldt daarnaast dat het voetpad zal worden verbreed naar een breedte van 2,6 meter. Ter hoogte van de Lindelaan worden in Noord enkele parkeervakken gerealiseerd.
- Centrumdeel (Beukenlaan t/m Kerkstraat): wegprofiel 5,5 m, intensiteit ca. 700 mvt/etmaal, sterke verblijfsfunctie door aanwezigheid winkels en horeca, brede trottoirs.
- Zuidelijk deel (Kerkstraat t/m Deventerweg): wegprofiel 5,5 m, intensiteit ca. 2.600 mvt/etmaal, geen aparte fietsvoorzieningen. Dit traject wordt binnenkort al heringericht met een versterkt verblijfskarakter. Er wordt klinkerverharding en fietssuggestiestroken aangebracht. Voor Zuid worden ter hoogte van de woningen enkele parkeervakken aan de westzijde gerealiseerd. In de huidige situatie wordt er ook aan de oostzijde geparkeerd, maar in de toekomstige inrichting is hier geen sprake meer van en wordt de ruimte als voetpad ingericht.

Potentieel knelpunt: alle delen maken onderdeel uit van de primaire fietsroute door Gorssel. Fietsers maken vooralsnog gebruik van de rijbaan, bij intensiteiten die in de toekomst verder zullen toenemen. Deze menging van fietsers en gemotoriseerd verkeer kan, met name bij hogere intensiteiten, leiden tot een verminderde verkeersveiligheid en een lager fietscomfort. Daarnaast ontbreekt langs (delen van) de Hoofdstraat een trottoir, waardoor voetgangers genoodzaakt zijn om gebruik te maken van de rijbaan. Een toekomstige inrichting moet deze knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, comfort en leefbaarheid wegnemen.

• Joppelaan

Variërend van een smalle entree (5,0 m) bij het Museum MORE tot bredere delen (6,5 m) richting het buitengebied. Er zijn fietssuggestiestroken aanwezig op de middelste en zuidelijke delen. Maar niet op het drukke wegedeelte nabij het centrum. Intensiteit ca. 2.600 mvt/etmaal.

Potentieel knelpunt: de combinatie van fietsers en (doorgaand) gemotoriseerd verkeer zorgt voor verkeersonveiligheid. Daarnaast is de trottoirbreedte maar beperkt, wat het comfort vermindert. De Joppelaan ter hoogte van Museum MORE kan bij hogere intensiteiten als een fuik aanvoelen. Er is weinig tot geen ruimte beschikbaar voor een ruimere opzet van het wegprofiel. Om de verkeersveiligheid, comfort en leefbaarheid voor fietsers en voetgangers te versterken zullen er maatregelen tegen het autoverkeer getroffen moeten worden.

• Molenweg

Belangrijke verbinding tussen Deventerweg en Joppelaan, breed wegprofiel (6,0 m), intensiteit ca. 2.200 mvt/etmaal, geen aparte fietsvoorzieningen. Ruimtelijke invloed: ontsluiting supermarkt en cultureel centrum, waardoor veel menging en uitwisseling van verkeersstromen.

Potentieel knelpunt: Ontsluiting naar N348 is kwetsbaar. Gelijktijdig moet gewaakt worden voor een te aantrekkelijke verbinding. De hoeveelheid autoverkeer kan impact hebben op het comfort voor het fietsverkeer.



- **Elfuursweg**

Er worden verschillende woonstraten in het noorden van Gorssel ontsloten via de Elfuursweg. Er is geen aparte infrastructuur aanwezig voor fietsers. Daarnaast is er maar voor een beperkt deel van het wegvak een trottoir aanwezig. Het wegprofiel bedraagt 5,0 meter. Er zijn geen goede gegevens beschikbaar over de huidige intensiteit, maar vast staat dat de Elfuursweg te maken zal krijgen met sterke groei van het verkeer door nieuwbouwwontwikkelingen.

Potentieel knelpunt: Smal wegprofiel in relatie tot toekomstig gebruik fietsers en auto's.

- **Nijverheidstraat**

Brede klinkerstraat met parkeervakken en trottoir aan 1 zijde. Verbindende schakel tussen Joppelaan (zuid) en Molenweg. Daardoor drukker dan een normale woonstraat met alleen verkeer van omwonenden.

Potentieel aandachtspunt: Voorkomen moet worden dat deze verbinding als doorgaande route wordt gebruikt. Deze verbinding moet goed toegankelijk blijven voor langzaam verkeer.

- **Kamperweg**

De Kamperweg is relatief breed 5,0–5,5 m, geasfalteerd en verwerkt ca. 1.600 mvt/etmaal. Er zijn fietsuggestiestroken aanwezig. Door de ligging in het groen en de lage dichtheid aan woningen voelt dit niet als onderdeel van het verblijfsgebied Gorssel.

- **Veldhofstraat**

De Veldhofstraat ligt in het directe invloedsgebied van de toekomstige MFA. Deze straat is beklinterd en circa 4,5 m breed. De aanwezigheid van de school betekent gedurende korte perioden van de dag enige hectiek met het brengen en halen van de leerlingen. Gezien de ligging tussen de Hoofdstraat en de Kamperweg vervult de Veldhofstraat ook een verbindende rol voor de zuidelijke woongebieden van Gorssel. Aangezien de Veldhofstraat parallel loopt aan de Joppelaan wordt het gebruik ervan sterk beïnvloed door de kwaliteit van doorstroming op de Joppelaan. Dit geldt ook voor de Van de Capellenlaan.

Potentieel Knelpunt: Afhankelijk van de ligging van de (parkeer)voorzieningen van de MFA en de ingestelde rijroutes kan de Veldhofstraat ongewenst drukker worden. Belangrijk is om fiets- en gemotoriseerd verkeer van en naar de school en de overige voorzieningen zo veel mogelijk te scheiden.

- **Noorseweg**

De Noorseweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De Noorseweg ontsluit enkele woonstraten, en vormt een verbinding tussen de Elfuursweg en de Joppelaan. De weg is ruim opgezet met een breedte van 6,0 meter en verhard met asfalt. Daarmee heeft het geen sterke uitstraling als verblijfsgebied. Er is tevens een smal trottoir aanwezig. Parkeren vindt grotendeels plaats langs de rijbaan. In de huidige situatie is het gebruik met ca. 400 mvt/etmaal niet hoog.

- **Rietdekkerweg**

De Rietdekkerweg is voornamelijk een relatief rustige woonstraat met een verwachte verkeersintensiteit tussen de 400 en 800 mvt/etmaal. Het wegprofiel is 4,5 meter breed met parkeerstroken aan weerszijden. Qua vormgeving is het een redelijk verouderde straat. Het dient vooral als woonstraat en er is geen aparte fiets- en loopinfrastructuur aanwezig.



Potentieel knelpunt: De Rietdekkerweg wordt als verbinding gebruikt tussen de Noorseweg en de Molenweg, bijvoorbeeld van en naar de voorzieningen op de Molenweg. De Rietdekkerweg is echter niet ingericht om een aanzienlijke groei van dit verkeer zorgvuldig op te vangen.

- **Lijnbaan/Wiltinkhof**

Rondom de Lijnbaan en Wiltinkhof vinden meerdere ruimtelijke ontwikkelingen plaats. De straten kunnen aangemerkt worden als typische woonstraat. Een wegbreedte van ca. 5,0 meter, smalle trottoirs, parkeren langs de weg en een lage intensiteit, aangezien er alleen direct omwonenden gebruik van maken.

Potentieel knelpunt: Ruimtelijke projecten leiden tot meer verkeer die niet een directe bestemming hebben aan de Lijnbaan of Wiltinkhof. Het is belangrijk om de rijsnelheid in deze straten laag te houden. De wegen zijn te smal waardoor er keuzes in het profiel gemaakt moeten worden.

Beschrijving kruispunten

- **Hoofdstraat/Lindelaan**

Het kruispunt Hoofdstraat/Lindelaan is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op de Hoofdstraat en uit rode klinkers op de Lindelaan. Er is geen oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers aanwezig. Het zicht op het kruispunt is vanuit beide richtingen gemiddeld/goed.

- **Hoofdstraat/Esdoornlaan**

Het kruispunt Hoofdstraat/Esdoornlaan is een gelijkwaardig kruispunt, met beide wegen als erftoegangswegen. De verharding bestaat uit asfalt op de Hoofdstraat en uit rode klinkers op de Esdoornlaan. Er zijn geen voorzieningen voor overstekende fietsers en voetgangers. Het zicht op het kruispunt is gemiddeld/goed vanuit beide richtingen.

- **Hoofdstraat/Beukenlaan/Westronde**

Het kruispunt Hoofdstraat/Beukenlaan/Westronde is een gelijkwaardig kruispunt, waar alle wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit rode klinkers op alle aansluitende wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit alle richtingen. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een snelheidsremmende effect op het verkeer heeft.

- **Hoofdstraat/Poststraat**

Het kruispunt Hoofdstraat/Poststraat is een voorrangskruispunt, waarbij de Hoofdstraat in de voorrang ligt. Beide wegen zijn erftoegangswegen en bestaan uit rode klinkers. Er is een uitritconstructie aanwezig. Er zijn geen voorzieningen voor fietsers en voetgangers aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Ook zijn er paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

- **Hoofdstraat/Het H.D. Laantje/Groeneweg**

Het kruispunt Hoofdstraat/Het H.D. Laantje/Groeneweg is een gelijkwaardig kruispunt, waar alle wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit rode klinkers. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is gemiddeld/goed. Er is een uitritconstructie aanwezig. Er zijn bloembakken aanwezig ter hoogte van het kruispunt.



- **Hoofdstraat/Kerkweg**

Het kruispunt Hoofdstraat/Kerkstraat is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit rode klinkers op beide wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Er zijn bloembakken aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

- **Hoofdstraat/Nijenbeeksepad**

Het kruispunt Hoofdstraat/Nijenbeeksepad is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op de Hoofdstraat en rode klinkers op het Nijenbeeksepad. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen.

- **Hoofdstraat/Wiltinkhof**

Het kruispunt Hoofdstraat/Wiltinkhof is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op beide wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Er zijn paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

- **Joppelaan/Het H.D. Laantje**

Het kruispunt Joppelaan/Het H.D. Laantje is een voorrangskruispunt, waarbij de Joppelaan in de voorrang ligt. Beide wegen zijn erftoegangswegen en bestaan uit rode klinkers. Er is een inritconstructie aanwezig. Er zijn geen voorzieningen voor overstekende fietsers en voetgangers. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen.

- **Joppelaan/Nijverheidstraat**

Het kruispunt Joppelaan/Nijverheidstraat is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit rode klinkers op beide wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een snelheidsremmende effect op het verkeer heeft. Er zijn paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

- **Joppelaan/Van de Capellenlaan**

Het kruispunt Joppelaan/Van de Capellenlaan is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit rode klinkers op de Joppelaan en asfalt op de Van de Capellenlaan. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed/gemiddeld. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een snelheidsremmende effect op het verkeer heeft.

- **Joppelaan/Nikkelsbergweg**

Het kruispunt Joppelaan/Nikkelsbergweg is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op beide wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een snelheidsremmende effect op het verkeer heeft.

- **Elfuursweg/Molenweg**

Het kruispunt Elfuursweg/Molenweg is een voorrangskruispunt, waarbij de Elfuursweg voorrang heeft. Beide wegen zijn erftoegangswegen en bestaan uit asfalt. Er zijn haaiantanden en as markering aanwezig. Er is geen oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers. Het zicht op het kruispunt is gemiddeld vanuit beide richtingen. Er zijn paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.



- **Elfuursweg/Parallelweg**

Het kruispunt Elfuursweg/Parallelweg is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op de Elfuursweg en rode klinkers op de Parallelweg. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is gemiddeld vanuit beide richtingen. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een snelheidsremmende effect op het verkeer heeft.

- **Elfuursweg/Meidoornstraat**

Het kruispunt Elfuursweg/Meidoornstraat is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op de Elfuursweg en rode klinkers op de Meidoornstraat. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een snelheidsremmende effect op het verkeer heeft.

- **Elfuursweg/Douglaslaan**

Het kruispunt Elfuursweg/Douglaslaan is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op de Elfuursweg en rode klinkers op de Douglaslaan. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een snelheidsremmende effect op het verkeer heeft. Er zijn paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

- **Elfuursweg/Acaciaplein West**

Het kruispunt Elfuursweg/Acaciaplein west is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op de Elfuursweg en rode klinkers op het Acaciaplein west. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een snelheidsremmende effect op het verkeer heeft. Er zijn paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

- **Elfuursweg/Acaciaplein Oost**

Het kruispunt Elfuursweg/Acaciaplein oost is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op beide wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen.

- **Elfuursweg/Ketenbosweg**

Het kruispunt Elfuursweg/Ketenbosweg is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op beide wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een snelheidsremmende effect op het verkeer heeft. Er zijn paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

- **Elfuursweg/Kozakkenweg**

Het kruispunt Elfuursweg/Kozakkenweg is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit asfalt op beide wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Er zijn paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

- **Molenweg/Esdoornlaan**

Het kruispunt Molenweg/Esdoornlaan is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit rode klinkers op beide wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Het kruispunt is uitgerust met een plateau, wat een



snelheidsremmende effect op het verkeer heeft. Er zijn paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

- **Molenweg/Goudenregenstraat**

Het kruispunt Molenweg/Goudenregenstraat is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit rode klinkers op de Molenweg en asfalt op de Goudenregenstraat. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen.

- **Molenweg/Rietdekkerweg**

Het kruispunt Molenweg/Rietdekkerweg is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit rode klinkers op beide wegen. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Er zijn paaltjes aanwezig ter hoogte van het kruispunt.

Beoordeling belangrijke kruispunten

De beoordeling van de belangrijke kruispunten wordt hieronder beschreven.

- **Deventerweg/Elfuursweg/Molenweg**

Het kruispunt Deventerweg/Elfuursweg is een VRI⁴-kruispunt waar de Deventerweg (een gebiedsontsluitingsweg) de Elfuursweg en Ravensweerdsweg (beide erftoegangswegen) kruist. Het kruispunt is naast de VRI-installatie uitgerust met haaiantanden en stopstrepen om de voorrangssituatie te regelen, waarbij de Deventerweg in de voorrang ligt. Alle wegen bestaan uit asfalt en in het zuiden is een gedeelde oversteek voor fietsers en voetgangers aanwezig. Vanuit zowel de hoofdrichting als de zijrichting is het zicht op het kruispunt goed. Ter hoogte van dit kruispunt sluit de Molenweg aan op de Elfuursweg via een voorrangskruispunt, waarbij de Elfuursweg in de voorrang ligt. Invoegen vanuit de Molenweg kan complex zijn, vooral bij een hoge verkeersintensiteit op de Elfuursweg, wat kan leiden tot een wachtrij op de Molenweg en verminderde doorstroming. Eenzelfde voorrangskruispunt is aanwezig aan de zijde van de Ravensweerdsweg met de Veerweg, al leidt dit door de lagere intensiteiten niet tot knelpunten in de doorstroming. De nabijheid van de voorrangskruispunten voor het verkeerslicht maakt het kruispunt ingewikkeld en onveilig. Ter hoogte van het kruispunt hebben meerdere ongevallen plaatsgevonden. De ongevallen vinden op diverse plekken op het kruispunt plaats, namelijk midden op het kruispunt, bij de oversteek en bij de opstelstroken voor het kruispunt. Ook vanuit de zijstraat heeft een ongeval plaatsgevonden.

- **Deventerweg/Hoofdstraat Noord**

Het kruispunt Deventerweg/Hoofdstraat Noord is een voorrangskruispunt waar de Deventerweg, een gebiedsontsluitingsweg, verbindt met het noordelijke deel van de Hoofdstraat, een erftoegangsweg. Dit kruispunt wijkt af van de andere kruispunten in Gorssel met de Deventerweg omdat er geen verkeerslicht aanwezig is. Verkeer vanuit Gorssel moet zelf de ruimte zoeken om in te voegen op de Deventerweg. Vooral op drukke momenten kan dit leiden tot problemen. Het kruispunt is uitgerust met haaiantanden om de voorrangssituatie te regelen, waarbij de Deventerweg in de voorrang ligt. Beide wegen bestaan uit asfalt. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig voor fietsers en voetgangers. Vanuit zowel de hoofdrichting als de zijrichting is het zicht op het kruispunt goed. Ter hoogte van dit kruispunt hebben twee ongevallen plaatsgevonden.

⁴ Verkeersregelinstallatie



- **Deventerweg/Hoofdstraat Zuid**

Het kruispunt Deventerweg/Hoofdstraat Zuid is een VRI-kruispunt waar de Deventerweg, een gebiedsontsluitingsweg, verbindt met het zuidelijke deel van de Hoofdstraat, een erftoegangsweg. Het kruispunt is naast de VRI-installatie uitgerust met haaiantanden en stopstrepen om de voorrangssituatie te regelen, waarbij de Deventerweg in de voorrang ligt. Beide wegen bestaan uit asfalt. In het zuiden is een oversteek voor fietsers aanwezig. Vanuit zowel de hoofdrichting als de zijrichting is het zicht op het kruispunt goed.

- **Joppelaan/Molenweg**

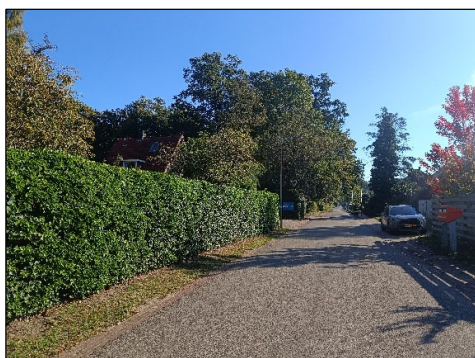
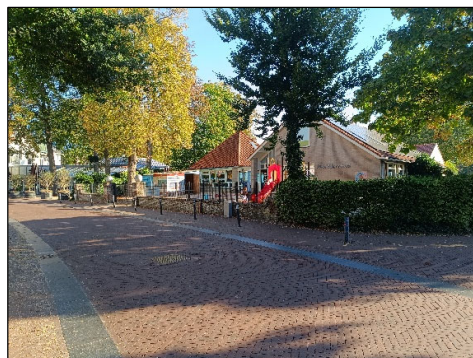
Het kruispunt Joppelaan/Molenweg is een gelijkwaardig kruispunt waar verkeer vanuit vijf richtingen samenkomt, waardoor de verkeerssituatie complex is. Alle aansluitende wegen zijn erftoegangswegen, waarbij de Joppelaan en Molenweg de belangrijkste richtingen vormen en de Noorseweg en de Kamperweg onderliggend zijn. De Joppelaan en de Molenweg bestaan uit rode klinkers, terwijl de Noorseweg en de Kamperweg zijn uitgevoerd in asfalt. Er is geen oversteekvoorziening aanwezig voor fietsers en voetgangers. Vanuit de Joppelaan en de Molenweg is het zicht op het kruispunt goed, maar vanaf de Kamperweg en de Noorseweg is het zicht beperkt door begroeiing en de haakse aansluiting op het kruispunt. In de omgeving van dit kruispunt heeft één ongeval plaatsgevonden, echter was dit niet direct op het kruispunt.

Potentieel knelpunt: verschil in materiaalgebruik kan voor verwarring zorgen onder weggebruikers, wat wordt er van ze verwacht? Het zicht op het kruispunt is beperkt door begroeiing. Gevaarlijk punt voor langzaam verkeer, vanwege de vele richtingen en een relatief groot oversteekvlak.

- **Molenweg/Nijverheidstraat**

Het kruispunt Molenweg/Nijverheidstraat is een gelijkwaardig kruispunt, waar beide wegen erftoegangswegen zijn. De verharding bestaat uit rode klinkers op beide wegen en er is geen oversteekvoorziening aanwezig. Het zicht op het kruispunt is goed vanuit beide richtingen. Door de clustering van voorzieningen zoals 't Trefpunt en de supermarkt vinden hier veel kriskrasbewegingen plaats. Ter hoogte van het kruispunt zijn paaltjes aanwezig, vermoedelijk om het verkeer beter te geleiden en om voetgangers, die veel gebruik maken van dit kruispunt, te beschermen. Ter hoogte van dit kruispunt heeft één ongeval plaatsgevonden en één ongeval op de aansluiting van de Nijverheidsstraat.

Potentieel knelpunt: veel kriskrasbewegingen door clustering voorzieningen aan beide zijden van het kruispunt. Onduidelijke voorrangssituatie vanwege het parkeerterrein. Ligging afvalcontainers en de aanwezigheid van parkeerplaatsen aan de Nijverheidsstraat beperken de doorstroming op het kruispunt.



Sfeerbeelden weginrichting Gorssel binnen de bebouwde kom – v.l.n.r. Hoofdstraat Centrum 2x, Joppelaan, Molenweg, Elfuursweg en Beukenlaan.



Colofon

Titel: VerkeersCirculatieAdvies Gorssel (VCA)
In opdracht van: Gemeente Lochem
Samengesteld door: BVA Verkeersadviezen
Datum: April, 2026

Dit verkeerscirculatieadvies (VCA) beschrijft de huidige en toekomstige verkeersstructuur van Gorssel in relatie tot de geplande ruimtelijke ontwikkelingen tot circa 2035. Het document brengt de bestaande verkeerssituatie, knelpunten en opgaven in beeld op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Op basis daarvan worden richtinggevende keuzes en maatregelen voorgesteld voor de auto-, fiets- en voetgangersstructuur. Het VCA dient als inhoudelijke basis voor besluitvorming door de gemeente over de verdere uitwerking en fasering van verkeersmaatregelen in samenhang met woningbouw, de ontwikkeling van de MFA en regionale infrastructurele projecten.

© 2026 BVA Verkeersadviezen