

Tijdelijke huisvesting Oekraïners en spoedzoekers Gorssel

Verkeersonderzoek

Colofon

Opdrachtgever:	Tauw bv
Titel rapport:	Tijdelijke huisvesting Oekraïners en spoedzoekers Gorssel - Verkeersonderzoek
Kenmerk:	24.002.D01
Datum:	12 juli 2024
Status:	Definitief

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
2. UITGANGSPUNTEN	4
2.1 FUNCTIEPROGRAMMA	4
2.2 STEDENBOUWKUNDIG PLAN	4
2.3 PERMANENTE WONINGEN	5
2.4 OVERIGE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	6
3. PARKEREN	7
3.1 KADERS EN UITGANGSPUNTEN	7
3.2 PARKEERVRAAG	9
3.3 PARKEERBALANS	11
3.4 FIETSPARKEREN	12
4. VERKEERSGENERATIE	14
4.1 KADERS EN UITGANGSPUNTEN	14
4.2 VERKEERSGENERATIE	15
5. EFFECTEN OMGEVING	16
5.1 EFFECTEN GEMOTORISEERD VERKEER	16
5.2 LOOP- EN FIETSRoutes	21
5.3 TOEGANKELIJKHEID OPENBAAR VERVOER	26
6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	29

BIJLAGEN

32

BIJLAGE 1: VERDELING GEMOTORISEERD VERKEER MET HERKOMST DE LIJNBAAN

33

BIJLAGE 2: VERDELING GEMOTORISEERD VERKEER MET BESTEMMING DE LIJNBAAN

34

1. INLEIDING

De gemeente Lochem is op zoek naar locaties voor tijdelijke huisvesting van Oekraïners en spoedzoekers. Bij het onderzoek naar geschikte locaties, is de locatie Smitskamp als één van de voorkeurslocaties naar voren gekomen. Het voorstel is om op deze locatie 35 tijdelijke woningen te realiseren voor een periode van maximaal 10 jaar. Van de 35 woningen zijn in eerste instantie 28 woningen voor de opvang van Oekraïners bedoeld en zeven voor spoedzoekers. De locatie Smitskamp bevindt zich in het zuiden van het dorp langs de N348/Zutphenseweg.



Afbeelding 1.1: Plangebied tijdelijke woningen Gorssel

Om de realisatie van de tijdelijke woningen mogelijk te maken, wordt de procedure voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) doorlopen. In het kader van deze procedure wordt de impact op de omgeving beschouwd. Dit verkeersonderzoek gaat in dat kader in op de verkeerskundige effecten, waarbij gekeken wordt naar de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en het parkeren.

2. UITGANGSPUNTEN

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten beschreven die van toepassing zijn op dit verkeersonderzoek.

2.1 Functieprogramma

Het programma bestaat uit de realisatie van 35 tijdelijke woningen. Deze woningen zullen voor een periode van maximaal tien jaar een opvanglocatie voor Oekraïners en spoedzoekers zijn. In beginsel zijn 28 woningen voor Oekraïners bedoeld en de overige 7 woningen voor reguliere spoedzoekers. Dit zijn mensen die om diverse redenen met spoed op zoek zijn naar een woning.

2.2 Stedenbouwkundig plan

In afbeelding 2.1 is het concept stedenbouwkundig plan weergegeven. De tijdelijke woningen zijn aan de zuidzijde van het plangebied gesitueerd. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer loopt via de Lijnbaan. Hier is voor gekozen omdat in de toekomst tevens 25 tot 30 permanente woningen in het noordelijk deel van het plangebied gerealiseerd zullen worden. De ontsluiting van de tijdelijke woningen kan in de toekomst dan ook als ontsluiting van de permanente woningen fungeren. Aan het einde van de nieuwe ontsluitingsweg zijn de parkeerplaatsen voor de tijdelijke woningen gesitueerd. Deze worden met een nieuwe groenstructuur gescheiden van het noordelijke deel van het plangebied. Fietzers en voetgangers kunnen gebruik maken van dezelfde ontsluiting als het gemotoriseerde verkeer. Aanvullend daarop komt er voor fietsers en voetgangers een verbinding richting het fietspad langs de N348/Zutphenseweg. Dit fietspad wordt opgewaardeerd als onderdeel van de snelfietsroute tussen Deventer en Zutphen. De doorsteek richting het plangebied vervult tevens een functie voor hulpdiensten in geval van calamiteiten.



Afbeelding 2.1: Concept stedenbouwkundig plan tijdelijke woningen Gorssel (bron: Studio D)

2.3 Permanente woningen

In de Kernvisie Wonen Gorssel is de locatie Smitskamp tevens aangewezen als locatie voor permante woningen. Het gaat daarbij om 25 tot 30 woningen die vóór 2030 gerealiseerd worden. Deze woningen zijn aan de noordzijde van het plangebied gesitueerd en maken te zijner tijd gebruik van dezelfde ontsluiting als de tijdelijke woningen. In principe valt deze ontwikkeling buiten de scope van de tijdelijke woningen en doorloopt deze een eigen procedure. Echter zal er straks voor een periode van een aantal jaren een situatie ontstaan dat zowel de tijdelijke woningen als de permanente woningen gerealiseerd zijn. In deze overlap zal sprake zijn van de meeste verkeerbewegingen, waarbij de verkeersbewegingen van de tijdelijke woningen niet los gezien kunnen worden van de verkeersbewegingen van de permanente woningen. Daarom is ervoor gekozen om het effect van de permanente woningen op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid integraal mee te nemen in dit onderzoek.

2.4 Overige ruimtelijke ontwikkelingen

Naast de realisatie van tijdelijke woningen, spelen in Gorssel meerdere ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat daarbij onder andere om de nieuwbouw van de Vullerschool inclusief sporthal, de herinrichting van de Hoofdstraat, de aanpassingen aan de N348 rondom Gorssel en de herinrichting van het gebied rondom 't Trefpunt en supermarkt Jumbo. Deze ontwikkelingen bevinden zich nog in de initiatieffase en zijn daarom niet meegenomen in dit verkeersonderzoek.

3. PARKEREN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het parkeervraagstuk. Het doel hiervan is om de benodigde parkeercapaciteit in beeld te brengen, zodat deze als uitgangspunt meegenomen kan worden in de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan.

3.1 Kaders en uitgangspunten

De kaders voor het berekenen van de parkeervraag zijn vastgelegd in het bestemmingsplan en het gemeentelijke parkeerbeleid. De gemeente Lochem heeft een Parapluplan Parkeernormen opgesteld, welke verwijst naar de gemeentelijke parkeernormen die zijn vastgelegd in het beleidsdocument Nota Parkeernormen 2020. De normen die daarin vastgelegd zijn, zijn daarmee vigerend. Per functie is een parkeernorm opgenomen die onder andere afhankelijk is van de specifieke ligging in het stedelijk gebied. In bijlage 2 van de Nota Parkeernormen is per kern een gebiedsindeling opgenomen. Conform deze indeling valt de locatie Smitskamp in het buitengebied van de kern Gorssel. Deze indeling vormt dan ook het uitgangspunt voor de te hanteren parkeernorm.

In bijlage 3 van de Nota Parkeernormen zijn vervolgens de specifieke parkeernormen per functiegroep opgenomen. Bij de functiegroep wonen wordt onderscheid gemaakt tussen diverse woningen. Echter, voor tijdelijke huisvesting van Oekraïners en spoedzoekers zijn geen specifieke parkeernormen opgenomen. In dat geval geeft de Nota Parkeernormen aan dat de parkeerkencijfers van het CROW als uitgangspunt dienen. De meest actuele parkeerkencijfers van het CROW zijn opgenomen in de publicatie “Toekomstbestendig parkeren” (voorheen publicatie 381). Echter, ook in deze publicatie zijn geen specifieke kencijfers voor de opvang van Oekraïners en spoedzoekers opgenomen. Dat betekent dat voor deze doelgroepen maatwerk geleverd moet worden. Hieronder volgt een onderbouwing van de toegepaste parkeernormen per doelgroep.

Spoedzoekers

Spoedzoekers zijn een gemêleerde doelgroep die om diverse redenen met spoed op zoek zijn naar een beschikbare en betaalbare woning. Het kan hierbij gaan om mensen die te maken hebben gehad met een gedwongen verkoop van de woning, mensen die in scheiding liggen, adolescenten of mensen die op de wachtrij staan voor een sociale huurwoning. Zowel de Nota Parkeernormen van de gemeente Lochem als het CROW heeft voor deze doelgroep geen specifieke parkeernormen of parkeerkencijfers. De functie die het dichtst in de buurt komt is 'kleine eenpersoonswoning', aangezien het bij spoedzoekers in de meeste gevallen om éénpersoonshuishoudens gaat. In de gemeentelijke Nota Parkeernormen geldt voor deze doelgroep een parkeernorm van 0,7 per woning, waarvan 0,3 voor bezoekers.

Oekraïners

Oekraïners onderscheiden zich van andere vluchtelingen doordat een deel van de gevluchte Oekraïners per auto naar Nederland komt. Dit wordt door de Nederlandse overheid gefaciliteerd doordat specifiek voor Oekraïense vluchtelingen een vrijstelling van toepassing is van de motorrijtuigenbelasting (mrb) en de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm). Het autobezit is daardoor hoger dan voor vluchtelingen uit andere landen. Daarnaast kenmerkt het verblijf van Oekraïners zich doordat ze voor langere tijd in Nederland verblijven en daardoor meer integreren in de samenleving. Ondanks er weinig bekend is over het autobezit van Oekraïense vluchtelingen, is het aannemelijk dat het mobiliteitspatroon dan ook niet veel afwijkt van reguliere huurders van sociale woningen. Deze doelgroep wordt daarom als uitgangspunt gehanteerd voor de parkeernorm van de tijdelijke woningen voor de opvang van Oekraïense vluchtelingen. De gemeentelijke parkeernorm van deze doelgroep bedraagt 1,6 per woning, waarvan 0,3 voor bezoekers.

Permanente woningen

Voor de permanente woningen is het definitieve programma nog niet bekend. Daarom wordt uitgegaan van het maximale programma, in dit geval 30 woningen. Conform de Kernvisie Wonen Gorssel is hierbij de volgende verdeling in prijsklassen gehanteerd:

- 33% sociale huurwoningen
- 14% goedkope koopwoningen
- 24% middeldure koopwoningen
- 29% dure koopwoningen

Het woningtype is door de gemeente nog niet gedefinieerd. Aangezien de parkeernorm bij koopwoningen gebaseerd is op het woningtype, moeten hiervoor aannames worden gedaan. De volgende verdeling is daarom als uitgangspunt gehanteerd:

- Goedkope woningen zijn tussen- en hoekwoningen
- Middeldure woningen zijn twee-onder-een-kapwoningen
- Dure woningen zijn vrijstaande woningen

3.2 Parkeervraag

In tabel 3.1 staat de parkeervraag weergegeven op basis van de hiervoor beschreven uitgangspunten. Hieruit blijkt dat de parkeervraag uitkomt op afgerond 111 parkeerplaatsen. Dit betreft de parkeerbehoefte van zowel de bewoners als bezoekers, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit wordt daarom ook wel de bruto parkeerbehoefte genoemd.

Doelgroep	Woningtype	Aantal	Parkeernorm	Parkeervraag
Woningen Oekraïners	Sociale huur	28	1,6 / woning	44,8
Woningen spoedzoekers	Kleine eenpersoonswoning	7	0,7 / woning	4,9
Permanente woningen	Sociale huur	10	1,4 / woning	16,0
	Tussen en hoekwoning	4	1,7 / woning	8,0
	Twee-onder-een-kapwoning	7	1,8 / woning	15,4
	Vrijstaande woning	9	1,9 / woning	21,6
Totaal				111

Tabel 3.1: Bruto parkeervraag van zowel de tijdelijke als permanente woningen

Maatgevend moment

In de praktijk zal het niet voorkomen dat de parkeervraag van de bewoners én de bezoekers tegelijkertijd maximaal zal zijn. De aanwezigheid van beide doelgroepen varieert per moment van de week. Om het drukste moment in beeld te brengen wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals de gemeente Lochem deze in haar Nota Parkeernormen heeft vastgelegd. Deze zijn weergegeven in tabel 3.2.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Aanwezigheid bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Aanwezigheid bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%

Tabel 3.2: Aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers per moment van de week
(bron: Nota Parkeernormen 2020, gemeente Lochem)

Op basis van deze aanwezigheidspercentages is de parkeervraag per moment in beeld gebracht. Het resultaat hiervan staat weergegeven in tabel 3.3. Uit deze tabel is op te maken dat de grootste parkeervraag is te verwachten op de werkdagavond. Wanneer uitsluitend gekeken wordt naar de tijdelijke woningen, bedraagt de parkeervraag op dat moment 44 parkeerplaatsen. Wanneer ook de permanente woningen daaraan toegevoegd worden, bedraagt de parkeervraag 98 parkeerplaatsen.

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen Oekrainers bewoners	18,2	18,2	32,8	36,4	29,1	21,8	29,1	25,5
Woningen Oekrainers bezoekers	0,8	1,7	6,7	0	5,9	5,0	6,7	5,9
Woningen spoedzoekers bewoners	1,4	1,4	2,5	2,8	2,2	1,7	2,2	2,0
Woningen spoedzoekers bezoekers	0,2	0,4	1,7	0	1,5	1,3	1,7	1,5
Subtotaal	21	22	44	40	39	30	40	35
Permanente woningen bewoners	26,0	26,0	46,8	52,0	41,6	31,2	41,6	36,4
Permanente woningen bezoekers	0,9	1,8	7,2	0	6,3	5,4	7,2	6,3
Totaal	48	50	98	92	87	67	89	78

Tabel 3.3: Parkeervraag per moment van de week

3.3 Parkeerbilans

In het stedenbouwkundig plan van de tijdelijke woningen zijn vooralsnog 42 parkeerplaatsen opgenomen. Om aan de parkeervraag van de tijdelijke woningen te voldoen, zullen er 44 parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. Dat betekent vooralsnog dus een tekort van twee parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zullen ergens in het plangebied ingepast moeten worden. Wanneer ook de permanente woningen gerealiseerd gaan worden, zullen de overige (98- 44) 54 parkeerplaatsen elders in het plangebied gesitueerd moeten worden, aangezien gebruik van het parkeerterrein van de tijdelijke woningen niet mogelijk is zolang de tijdelijke woningen in gebruik zijn.

3.4 Fietsparkeren

Een ander thema waar in het stedenbouwkundig plan ruimte voor moet zijn, betreft een voldoende mate aan fietsenstallingen. Net als bij het parkeren voor personenauto's, is er ook voor het fietsparkeren voor tijdelijke woningen geen specifieke norm. Daarom wordt ook voor het fietsparkeren maatwerk geleverd op basis van CROW-kencijfers.

Spoedzoekers

In de CROW-publicatie "Leidraad fietsparkeren" wordt voor een studentenkamer een fietsparkeerencijfer van één fiets per kamer aangegeven. Ook van spoedzoekers kan verwacht worden dat zij gemiddeld één fiets per persoon bezitten. Dit resulteert derhalve in (7×1) 7 fietsparkeerplekken. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het stallen van fietsen door bezoekers. Het CROW schrijft voor bezoekers 0,5 tot 1,0 fietsparkeerplekken per woning. Aangezien het hier om veelal eenpersoons huishoudens gaat, wordt voor bezoekers uitgegaan van 0,5 per woning. Dat resulteert in $(7 \times 0,5)$ 3,5 fietsparkeerplekken voor bezoekers.

Oekraïners

Ook voor de opvang van Oekraïners zijn geen specifieke normen voor fietsparkeren beschikbaar. Van deze doelgroep mag verwacht worden dat het fietsbezit iets lager ligt dan die van de spoedzoekers, aangezien het fietsgebruik onder Nederlanders aanzienlijk hoger ligt dan onder bewoners van andere landen. Daarom wordt voor de Oekraïners uitgegaan van gemiddeld 0,5 fietsen per bewoner, wat gelijk ligt met het programma van eisen dat het COA hanteert voor de opvang van statushouders. De bezetting van een woning bedraagt gemiddeld 2,5 persoon per woning. Dat betekent dat wordt uitgegaan van $(28 \times 2,5)$ 70 bewoners. Uitgaande van 0,5 fietsen per bewoner, leidt dat tot 35 fietsparkeerplekken. Voor de bezoekers wordt ook bij deze doelgroep een norm van 0,5 per woning gehanteerd. Dit leidt tot een vraag van $(28 \times 0,5)$ 14 fietsparkeerplekken.

Op basis van deze aannames is aan te bevelen te voorzien in totaal 60 fietsparkeerplekken. Het heeft daarbij de voorkeur om deze fietsenstallingen te verspreiden in het plangebied, zodat bij iedere woning op korte afstand een fietsenstalling aanwezig is.

4. VERKEERSGENERATIE

Tijdelijke huisvesting van spoedzoekers en Oekraïners en de realisatie van permanente woningen zorgen voor extra verkeersbewegingen. In dit hoofdstuk is onderbouwd hoeveel verkeersbewegingen verwacht worden. Het effect hiervan op de wegen in de omgeving van het plangebied komt in het volgende hoofdstuk aan bod.

4.1 Kaders en uitgangspunten

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW. Per functie heeft het CROW specifieke kencijfers voor de verkeersgeneratie die afhankelijk zijn van de stedelijkheidsgraad van de betreffende plaats en de ligging van de ontwikkeling binnen het stedelijk gebied. De volgende uitgangspunten worden hiervoor gehanteerd:

- Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk¹
- Ligging in stedelijk gebied: Buitengebied¹

Op basis van deze uitgangspunten kunnen de kencijfers voor de verkeersgeneratie per functie bepaald worden. Evenals bij het parkeren hanteert het CROW specifieke kencijfers voor de verkeersgeneratie die afhankelijk zijn van het type woning en de prijsklasse waar deze binnen valt. Met betrekking tot het type woning en de prijsklassen, worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij het parkeervraagstuk. Tot slot werkt het CROW met een bandbreedte voor de verkeersgeneratie. Aangezien de Nota Parkeernormen bij het berekenen van de parkeerbehoefte uitgaat van het gemiddelde van de bandbreedte, wordt dit ook voor de verkeersgeneratie gedaan. Daarnaast zijn er ook geen specifieke redenen om aan de onder- of bovenzijde van de bandbreedte te gaan zitten.

¹ Dit uitgangspunt is conform de gemeentelijke Nota Parkeernormen.

4.2 Verkeersgeneratie

Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is de verkeersgeneratie berekend. Het resultaat van deze berekening is weergegeven in tabel 4.1.

Doelgroep	Woningtype	Aantal eenheden	Verkeersgeneratie per eenheid	Verkeersgeneratie weekdag	Verkeersgeneratie werkdag ²
Woningen Oekraïners	Sociale huur	28	5,6	156,8	174,0
Woningen spoedzoekers	Kleine eenpersoonswoning	7	2,1	14,7	16,3
Subtotaal				171,5	190,4
Permanente woningen	Sociale huur	10	5,6	56,0	62,2
	Tussen en hoekwoning	4	7,4	29,6	32,9
	Twee-onder-een-kapwoning	7	7,8	54,6	60,6
	Vrijstaande woning	9	8,2	73,8	81,9
Totaal				385,5	427,9

Tabel 4.1: Berekening verkeersgeneratie van zowel de tijdelijke als permanente woningen

Het totaal aan ritten dat op een gemiddelde werkdag als gevolg van de tijdelijke woningen verwacht wordt, bedraagt 191. Dit aantal betreft zowel aankomende als vertrekkende ritten. Dat betekent dat er op een gemiddelde werkdag circa 96 vertrekkende ritten en 96 aankomende ritten zijn te verwachten. Wanneer ook de permanente woningen gerealiseerd zijn, loopt het aantal ritten op een gemiddelde werkdag op tot 428. Dit zijn dus respectievelijk 214 aankomende en 214 vertrekkende ritten.

² De verkeersgeneratie op een werkdag is conform het CROW berekend door de verkeersgeneratie op een weekdag te vermenigvuldigen met een factor 1,11.

5. EFFECTEN OMGEVING

In dit hoofdstuk komen de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling op de omgeving aan de orde. Daarbij wordt ingegaan op de effecten van het gemotoriseerde verkeer, de loop- en fietsroutes en de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

5.1 Effecten gemotoriseerd verkeer

Om de effecten van het gemotoriseerde verkeer op de omliggende wegen in beeld te kunnen brengen, is het van belang om te weten hoe het huidige verkeersbeeld eruit ziet en waar de extra verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwe woningen plaats gaan vinden.

Huidige verkeersbeeld

Alle wegen binnen de bebouwde kom van Gorssel zijn in het “Mobiliteitsplan gemeente Lochem” gecategoriseerd als erftoegangsweg. De kern van Gorssel is hierdoor vormgegeven als één groot verblijfsgebied. Deze wegen kenmerken zich door een gemengde verkeersafwikkeling en een toegestane snelheid van 30 km/h. De kruispunten zijn vormgegeven als gelijkwaardige kruispunten, waardoor er geen hiërarchische verdeling van wegen aanwezig is. De Hoofdstraat en Joppelaan zijn de wegen die de verbinding vanuit de kern naar buiten verzorgen. Daar waar deze wegen de bebouwde kom binnenkomen, zijn deze daarom gecategoriseerd als erftoegangsweg type A. In het verkeersmodel (basisjaar 2023) is te zien dat dit de wegen zijn die dan ook het meest intensief gebruikt worden. Op het noordelijke deel van de Hoofdstraat zijn circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal aanwezig en op het zuidelijke deel circa 2.600. Het middelste deel van de Hoofdstraat wordt met circa 600 motorvoertuigen aanzienlijk minder intensief gebruikt. De Joppelaan vormt de verbinding met de N339. Binnen de bebouwde kom van Gorssel leidt dat tot circa 1.800 motorvoertuigen per etmaal. Verder valt in het verkeersmodel de Molenweg op. Deze vormt een verbinding tussen de Joppelaan en de Deventerweg en vervult daardoor een ontsluitende functie. Dit resulteert in circa 2.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. De Veldhofstraat, Nijverheidsstraat en

Kamperweg vormen in mindere mate ook een ontsluitende functie. De intensiteiten op deze wegvakken bedragen circa 600 motorvoertuigen op de Veldhofstraat en Nijverheidsstraat en 900 motorvoertuigen op de Kamperweg. Alle overige wegen binnen de bebouwde kom van Gorssel hebben voornamelijk een functie voor bestemmingsverkeer. De intensiteiten op deze wegvakken liggen dan ook aanzienlijk lager.

Effecten planontwikkeling

Conform het stedenbouwkundig plan krijgt het plangebied één ontsluiting en dat is op de Lijnbaan. Om te bepalen hoe het verkeer zich vanaf daar gaat verdelen, is gebruik gemaakt van TomTom-data. In bijlage 1 en 2 zijn de routes te zien die voertuigen gebruiken om van en naar de Lijnbaan te rijden. Het is aannemelijk dat de bewoners en bezoekers van de tijdelijke en toekomstige permanente woningen, gebruik maken van dezelfde routes. Met dit uitgangspunt is per wegvak de extra verkeersdruk als gevolg van de tijdelijke en permanente woningen bepaald. Dit overzicht staat weergegeven in tabel 5.1.

Het plangebied is ontsloten op de Lijnbaan. Het eerste deel van de Lijnbaan krijgt daardoor te maken met de volledige verkeerstoename van de woningbouwontwikkeling. In de periode dat uitsluitend de tijdelijke woningen er staan, zijn dat circa 191 ritten op een gemiddelde werkdag en wanneer ook de permanente woningen gerealiseerd zijn, neemt dat aantal toe tot 428 ritten. Dit wegvak ontsluit in de huidige situatie uitsluitend de woningen die zijn gelegen aan de Smitskamp en een aantal woningen aan de Lijnkamp. In totaal gaat het om circa 30 woningen. Het huidige verkeersaanbod zal op basis van dit programma naar verwachting ergens rond de 250 á 300 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Een toename van 191 ritten is in vergelijking met de huidige intensiteiten in relatieve zin dan ook veel, maar in absolute zin is dit zeer beperkt. Ook wanneer de permanente woningen gerealiseerd zijn, blijft het totale verkeersaanbod beperkt. In het meest nadelige geval komt de intensiteit op een gemiddelde werkdag uit op circa 700 ritten. In het verkeersmodel is de capaciteit van de erftoegangswegen bepaald op 3.200 motorvoertuigen per etmaal. Ondanks de werkelijke capaciteit beïnvloed wordt door de specifieke omgevingskenmerken en daardoor per erftoegangsweg iets anders kan zijn,

komt de verwachte verkeersintensiteit niet in de buurt bij de maximale capaciteit. Voor de beeldvorming, circa 10% van het verkeer wordt afgewikkeld in de spits. Op de Lijnbaan zijn dat circa 70 ritten, oftewel gemiddeld ruim één rit per minuut. De rijbaanbreedte varieert tussen de 5,20 en 6,00 meter, wat ruim voldoende is om voertuigen elkaar te laten passeren. Gelet op de verkeersafwikkeling zijn op dit deel van de Lijnbaan dan ook geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten.

Straat	Wegvak	Verkeersgeneratie	
		Tijdelijke woningen	Tijdelijke + permanente woningen
Lijnbaan	Tussen Wiltinkhof en Smitskamp	191	428
Lijnbaan	Tussen Wiltinkhof en Veldhofstraat	114	255
Wiltinkhof	Tussen Lijnbaan en Hoofdstraat	60	135
Wiltinkhof	Tussen Lijnbaan en Wiltinkhof	12	28
Wiltinkhof	Tussen Wiltinkhof en Veldhofstraat	11	24
Veldhofstraat	Tussen Hoofdstraat en Lijnbaan	96	216
Veldhofstraat	Tussen Lijnbaan en Wiltinkhof	8	17
Veldhofstraat	Tussen Wiltinkhof en van de Capellenlaan	18	41
Veldhofstraat	Tussen van de Capellenlaan en Manegelaan	8	17
Hoofdstraat	Tussen Veldhofstraat en Joppelaan	89	199
Hoofdstraat	Tussen Joppelaan en Hoofdstraat	70	156
Hoofdstraat	Tussen Hoofdstraat en Beukenlaan	68	152
Hoofdstraat	Tussen Beukenlaan en Esdoornlaan	63	141
Hoofdstraat	Tussen Esdoornlaan en Deventerweg	58	131
Hoofdstraat	Tussen Zutphenseweg en Wiltinkhof	53	118
Deventerweg	Ten noorden van Hoofdstraat	69	154
Deventerweg	Tussen Hoofdstraat en Hoofdstraat	12	28
Zutphenseweg	Ten zuiden van Hoofdstraat	26	58
Joppelaan	Tussen Hoofdstraat en Het H.D. Laantje	12	28

Tabel 5.1: Verwachte toename gemotoriseerd verkeer per wegvak

Vanaf het kruispunt Lijnbaan – Wiltinkhof verdeelt het verkeer zich. Uit de TomTom-data blijkt dat bewoners uit Gorssel grotendeels georiënteerd zijn op Deventer en in mindere mate op Zutphen. De route richting Deventer en andere bestemmingen in noordelijke richting verloopt veelal via de Lijnbaan, Veldhofstraat en Hoofdstraat. Als gevolg van de tijdelijke woningen, komen er op dit traject circa 114 verkeersbewegingen op een

gemiddelde werkdag bij. Dit aantal neemt af naarmate de afstand tot het plangebied groter wordt. Zo blijven er van de 144 ritten op de Lijnbaan nog circa 58 ritten over op het meest noordelijke deel van de Hoofdstraat. Inclusief permanente woningen nemen deze aantallen toe tot respectievelijk 255 ritten op de Lijnbaan en 131 op de Hoofdstraat. Ook met deze toename blijven de toekomstige intensiteiten op het traject Lijnbaan - Veldhofstraat – Hoofdstraat ruim onder de beschikbare capaciteit van 3.200 motorvoertuigen. Het noordelijke deel van de Hoofdstraat is het drukste deel van dit traject. Daar loopt de verwachte intensiteit inclusief de komst van de permanente woningen op tot circa 2.350 motorvoertuigen per etmaal. Dit is zodanig beperkt, dat op dit traject geen knelpunten ontstaan met betrekking tot de verkeersafwikkeling.

Naast de route richting het noorden gaat circa een derde van het verkeer vanuit het plangebied via de Hoofdstraat en Zutphenseweg in zuidelijke richting. Als gevolg van de tijdelijke woningen betekent dat circa 60 extra verkeersbewegingen op de Wiltinkhof en het zuidelijke deel van de Hoofdstraat (en 135 extra verkeersbewegingen wanneer ook de permanente woningen gerealiseerd zijn). De Wiltinkhof is net zoals de Lijnbaan een woonstraat. Deze weg heeft uitsluitend een functie voor de aanliggende woningen. De huidige intensiteit is niet bekend, maar zal op basis van het aantal woningen beperkt zijn tot maximaal een paar honderd motorvoertuigen per etmaal. De toename van 60 autoritten heeft weinig tot geen invloed op de verkeersafwikkeling. Wel is geconstateerd dat er half op de rijbaan geparkeerd wordt. Dit zal in de praktijk betekenen dat wanneer verkeer vanuit beide richtingen nadert, er af en toe op elkaar gewacht moet worden. Dit is echter gebruikelijk op erftoegangswegen waar verblijven prevaleert boven een vlotte doorstroming. Op het kruispunt met de Hoofdstraat gaat dit verkeer via de Hoofdstraat richting de Zutphenseweg. Aandachtspunt bij het kruispunt Wiltinkhof – Hoofdstraat is het zicht. Komende vanuit de Wiltinkhof wordt het zicht naar links belemmerd door het groen. Dat betekent dat het verkeer vanuit de Hoofdstraat het naderende verkeer vanuit de Wiltinkhof ook slecht kan waarnemen. Geadviseerd wordt dan ook om het groen waar mogelijk terug te brengen of een snelheidsremmende maatregel aan te brengen, bijvoorbeeld in de vorm van een kruispuntplateau of een gekleurd kruisingsvlak.



Afbeelding 5.1: Zicht vanaf de Hoofdstraat op het kruispunt Hoofdstraat - Wiltinkhof

Op het deel van de Hoofdstraat tussen de Wiltinkhof en de Zutphenseweg neemt de verkeersintensiteit ook iets toe. In geval van de tijdelijke woningen gaat het om circa 53 ritten per etmaal. De huidige intensiteiten zitten rond de 2.600 motorvoertuigen per etmaal. Als gevolg van de tijdelijke woningen blijft deze waarde dan ook onder de beschikbare capaciteit van 3.200 motorvoertuigen per etmaal. Ook wanneer de ritten van de permanente woningen hieraan toegevoegd worden, blijft de verwachte intensiteit onder de grenswaarde.

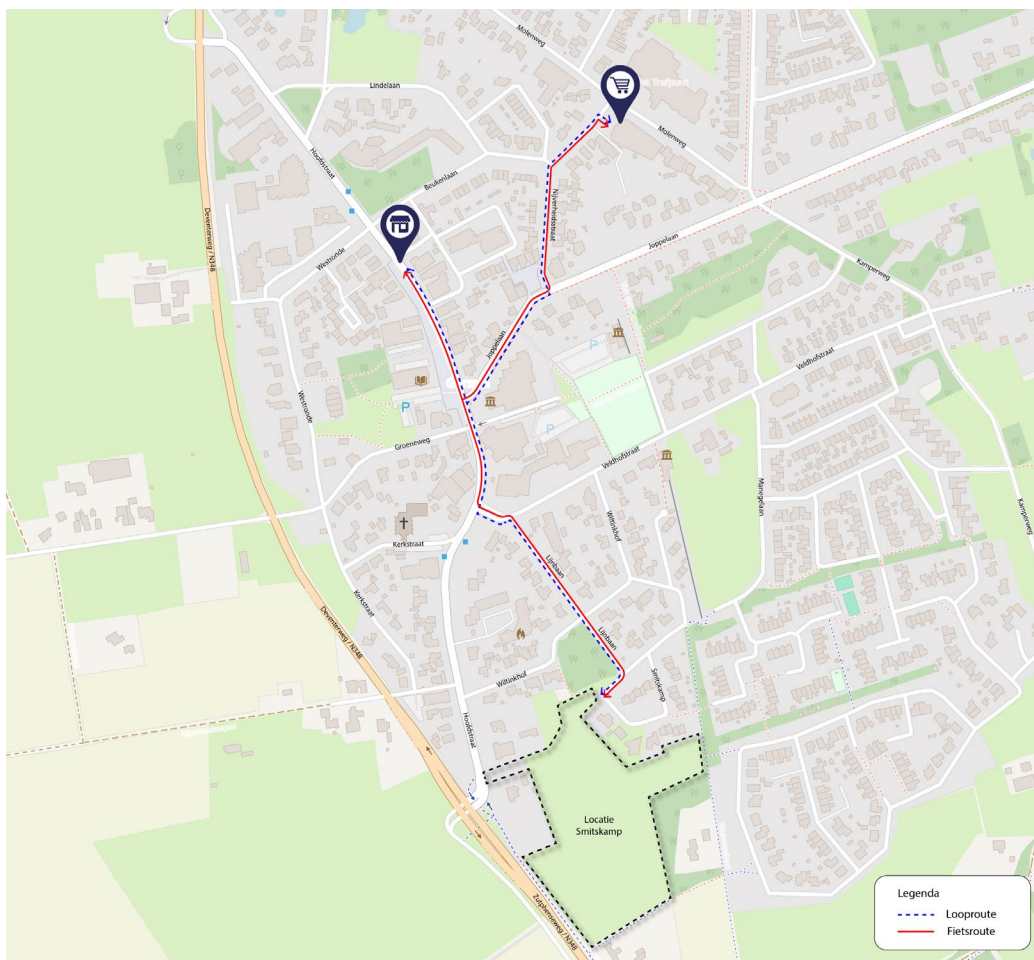
Op het kruispunt met de Deventerweg en de Zutphenseweg neemt de kruispuntbelasting als gevolg van de tijdelijke woningen toe met circa 91 ritten per etmaal. Dit zijn grofweg 10 ritten in het spitsuur. Wanneer ook de permanente woningen gerealiseerd zijn, neemt de kruispuntbelasting toe met circa 204 ritten per etmaal, dus grofweg 20 ritten in het spitsuur. De huidige belasting van het kruispunt bedraagt circa 2.690 motorvoertuigen in de ochtendspits en 2.880 motorvoertuigen in de avondspits. De verkeerstoename als gevolg van de tijdelijke en permanente woningen bedraagt nog geen 1% en zal derhalve geen noemenswaardig effect met betrekking tot de verkeersafwikkeling met zich

meebrengen. Knelpunten op het gebied van de verkeersafwikkeling worden dan ook niet verwacht.

Naast de routes vanuit het plangebied richting het noorden en het zuiden, is een lichte verkeerstoename op een deel van de Veldhofstraat, de Joppelaan en het oostelijke deel van de Wiltinkhof te verwachten. Het gaat hier om respectievelijk 18, 12 en 11 motorvoertuigen per etmaal en inclusief de permanente woningen gaat het om respectievelijk 41, 28 en 24 motorvoertuigen. Deze aantallen zijn dermate beperkt, dat dit geen noemenswaardig effect heeft op de verkeersafwikkeling. De intensiteit blijft op deze wegen ondanks de verkeerstoename ruim onder de grenswaarde van 3.200 motorvoertuigen per etmaal.

5.2 Loop- en fietsroutes

Naast dat de toekomstige bewoners met de auto het plangebied benaderen en verlaten, zullen zij zich ook lopend en fietsend naar de diverse bestemmingen in het dorp verplaatsen. Belangrijke bestemmingen zijn hierbij het winkelcentrum en de supermarkt. Op afbeelding 5.2 zijn de loop- en fietsroutes vanuit het plangebied naar deze bestemmingen weergegeven. Deze routes zijn gebaseerd op de routeplanner van Google Maps. Het centrum is gelegen aan de Hoofdstraat, waarbij de meeste voorzieningen zijn gevestigd op het deel gelegen tussen de Veldhofstraat en de Beukenlaan. De enige supermarkt van het dorp is gelegen aan de Nijverheidsstraat.



Afbeelding 5.2: Loop- en fietsroutes naar het centrum en de supermarkt

Looproutes

De meest voor de hand liggende route voor voetgangers vanuit het plangebied, verloopt via de Lijnbaan – Veldhofstraat en Hoofdstraat. De afstand bedraagt circa 500 meter en is daardoor goed bereikbaar vanuit het plangebied. Op het eerste deel van de Lijnbaan is geen voetpad aanwezig. Om de verkeersveiligheid te waarborgen, wordt geadviseerd om op het deel tussen het plangebied en het kruispunt Lijnbaan – Wiltinkhof een voetpad aan te brengen, bij voorkeur aan de westzijde van de rijbaan zodat deze aansluit op het voetpad dat verderop is gelegen langs de Lijnbaan. Idealiter zou een voetpad van 1,80 meter breed de voorkeur hebben, maar de bomen in de berm en de parkeerplaatsen vormen hierbij een aandachtspunt. De rijbaan zou versmald kunnen worden naar een

minimale maat van 4,80 meter. Hierdoor ontstaat enige ruimte voor een voetpad. Het resterende deel zou in de berm aangebracht moeten worden. Nader onderzoek moet uitwijzen wat de mogelijkheden zijn en hoe dit voetpad zo optimaal mogelijk ingepast kan worden.



Afbeelding 5.3: Huidige situatie Lijnbaan

Ter hoogte van het kruispunt met Lijnbaan - Wiltinkhof kunnen voetgangers oversteken naar het andere deel van de Lijnbaan. Voor een optimalere oversteek zou het doortrekken van het bestaande voetpad op het kruispunt tot voorbij de bocht de voorkeur hebben. Daardoor wordt de oversteeklengte voor voetgangers beperkt en maken voetgangers minder gebruik van de rijbaan. Richting de Veldhofstraat is vervolgens een voetpad aanwezig. Deze is weliswaar smal, maar zal gelet op het aantal voetgangers voornamelijk volstaan. Dit voetpad loopt door tot aan de Hoofdstraat, waar voetgangers de oversteek moeten maken naar de oostzijde van de Hoofdstraat. Het is de verwachting dat voetgangers op dit kruispunt de kortste route nemen, mede doordat er geen oversteekvoorzieningen aanwezig zijn die een specifieke looproute stimuleren. Gelet op de inrichting van het kruispunt lijkt het aannemelijk dat voetgangers vanuit de Lijnbaan ervoor zullen kiezen om via de middenberm van de Veldhofstraat over te steken. Bestuurders die

vanuit de Hoofdstraat (zuidzijde) afslaan richting de Veldhofstraat, hebben vanwege het wegverloop en het groen in de buitenberm beperkt zicht op deze oversteeklocatie. Dit vormt daardoor een risico op de verkeersveiligheid. Dit kan verbeterd worden door de binnenbocht te vernauwen. Wanneer dat door middel van een groenvak gebeurt, wordt de voetganger op het voetpad tevens beter beschermd. Bijkomend voordeel van deze aanpassing is dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer in deze bocht geremd wordt, wat ten goede komt aan de veiligheid van de voetgangersoversteekplaats. Aanvullend hierop wordt geadviseerd het plateau te verlengen richting de Veldhofstraat. De oversteeklocatie komt daardoor op het plateau te liggen, wat de oversteek voor voetgangers comfortabeler maakt. Tot slot kunnen kanalisatiestrepen aangebracht worden om de oversteeklocatie te accentueren. In afbeelding 5.4 is schetsmatig een voorbeelduitwerking opgenomen. Deze dient nader uitgewerkt te worden met onder andere nog aandacht voor de benodigde manoeuvreerruimte van vrachtverkeer.



Afbeelding 5.4: Voorstel maatregelen kruispunt Veldhofstraat - Hoofdstraat

Vanaf de Veldhofstraat kunnen voetgangers via een gescheiden strook langs de rijbaan richting het winkelcentrum lopen. Daarbij moet de Joppelaan overgestoken worden. Aan weerszijden van het kruispunt ligt daarvoor een voetpad. Er zijn verder geen oversteekvoorzieningen aanwezig, maar dat is op basis van de verkeersintensiteiten ook niet noodzakelijk. Verder is het zicht ook goed, waardoor aanvullende maatregelen niet nodig worden geacht.

Voor de route richting de supermarkt lopen voetgangers via de Joppelaan richting het kruispunt met de Nijverheidsstraat. Op het kruispunt Joppelaan – Nijverheidsstraat zijn geen oversteekvoorzieningen aanwezig en ontbreken ook grotendeels voetpaden. Het meest voor de hand liggend is dat voetgangers gebruik maken van het pleintje aan de westzijde van het kruispunt. Van daaruit kan het voetpad langs de Nijverheidsstraat bereikt worden. Om de oversteek vanaf de Joppelaan naar het pleintje beter te faciliteren, wordt aanbevolen om ter hoogte van de oversteek een stukje voetpad aan te brengen.



Afbeelding 5.5: Voorstel maatregelen kruispunt Joppelaan - Nijverheidsstraat

Voor het overige traject richting de supermarkt zijn geen specifieke knelpunten aanwezig. Daar zijn voetpaden aanwezig en het kruispunt ter hoogte van de Beukenlaan is overzichtelijk en eenvoudig over te steken.

Fietsroutes

Fietsers zullen naar alle waarschijnlijkheid gebruik maken van dezelfde routes als voetgangers. Omdat alle wegen in de kern van Gorssel gecategoriseerd zijn als erftoegangsweg, maken fietsers gebruik van de rijbaan en zijn er over het algemeen geen fietsvoorzieningen aanwezig. De toegestane snelheid van 30 km/h zorgt ervoor dat deze gemengde verkeersafwikkeling op veilige wijze kan plaatsvinden. Daarnaast hoeven conform de CROW-richtlijnen geen aanvullende voorzieningen getroffen te worden op erftoegangswegen met een intensiteit tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook op kruispuntniveau zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. De kruispunten zijn allen gelijkwaardig en in de meeste gevallen uitgevoerd op een kruispuntplateau. De snelheid ligt daardoor laag, wat de uitwisseling verkeersveiliger maakt. Er hoeven op de routes richting de supermarkt en het winkelcentrum ook geen complexe kruispunten overgestoken te worden, waardoor knelpunten op fietsroutes niet te verwachten zijn.

5.3 Toegankelijkheid openbaar vervoer

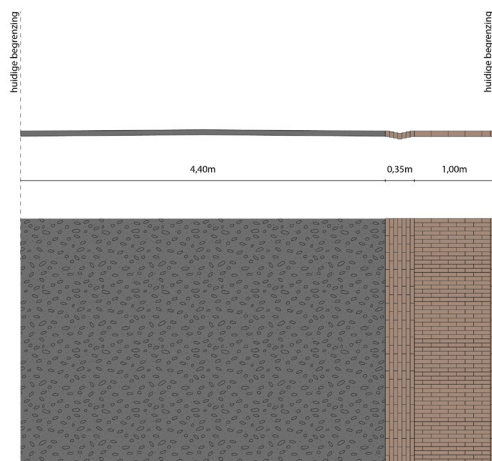
Buslijn 81 is de buslijn die langs Gorssel rijdt en een verbinding vormt met Deventer en Zutphen. Deze bus rijdt ieder uur twee keer en biedt daarmee een goed alternatief voor de auto. In de omgeving van het plangebied zijn twee mogelijkheden om de bus te gebruiken. In de Hoofdstraat zijn twee bushaltes aanwezig op circa 400 á 500 meter lopen. Deze bushaltes zijn het meest interessant voor reizigers richting Deventer. Reizigers richting Zutphen kunnen naast de bushalte aan de Hoofdstraat er ook voor kiezen om de bushalte langs de Zutphenseweg te gebruiken. Dit is aantrekkelijk aangezien het plangebied een doorsteek voor fietsers en voetgangers kent richting het fietspad langs de Zutphenseweg. De looproute vanuit het plangebied richting de bushaltes aan de Hoofdstraat verdient enige aandacht. Deze route loopt via de Lijnbaan en de Wiltinkhof. Van de Lijnbaan is reeds

geconstateerd dat een voetpad ontbreekt. Langs de Wiltinkhof is wel een strook aanwezig welke door voetgangers gebruikt kan worden, al wordt deze strook ook gebruikt om op te parkeren. In dat geval moeten voetgangers uitwijken naar de rijbaan.

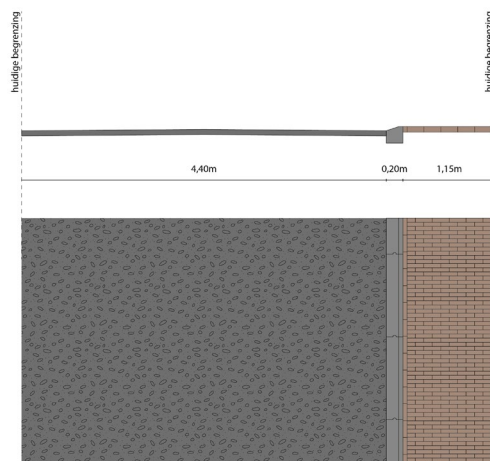


Afbeelding 5.6: Huidige situatie Wiltinkhof

Geadviseerd wordt om deze strook vrij te houden voor voetgangers en deze strook derhalve meer de status te geven van een voetpad. Dat kan door deze strook iets verhoogd uit te voeren zoals dat ook op de Hoofdstraat is gedaan. Op basis van de beschikbare ruimte kan het voetpad circa 1,15 meter breed worden. Een voetpad met de gewenste breedte van 1,80 meter is alleen mogelijk wanneer een deel van de voortuinen beschikbaar komt. Dit is eventueel mogelijk, aangezien de voortuinen gedeeltelijk op gemeentegrond zijn gelegen. De strook gemeentegrond die in gebruik is genomen is circa twee meter breed. Wanneer hier een halve meter van gebruikt zou kunnen worden, is dat voldoende om een voetpad met de gewenste breedte te realiseren. Parkeren blijft in dat geval wel een aandachtspunt. Wanneer dat op de rijbaan plaatsvindt, blijft er onvoldoende ruimte voor een vrachtauto om te kunnen passeren. Het parkeren dient in dat geval óf tegen te gaan door middel van een parkeerverbod, óf de rijbaan dient met circa 0,5 meter verbreed te worden. In dat geval is er nog meer grond van de voortuinen benodigd.

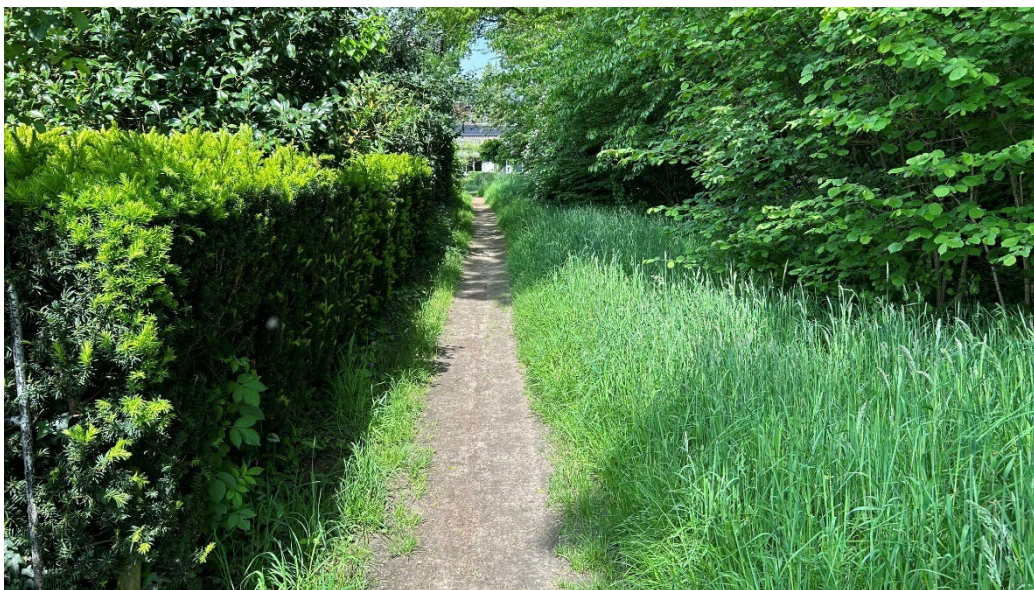


Afbeelding 5.7: Huidig dwarsprofiel Wiltinkhof



Afbeelding 5.8: Mogelijk alternatief dwarsprofiel Wiltinkhof

Aanvullend op bovenstaande is geconstateerd dat er een informeel pad aanwezig is tussen het plangebied en de Wiltinkhof. Dit pad kan een aantrekkelijk alternatief zijn voor voetgangers richting de bushalte, aangezien het de loopafstand vermindert. Aanbevolen wordt te onderzoeken of dit pad opgewaardeerd kan worden, bijvoorbeeld door het pad te voorzien van een halfverharding.



Afbeelding 5.9: Informeel pad tussen plangebied en Wiltinkhof

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op de locatie Smitskamp worden voorbereidingen getroffen om 35 tijdelijke woningen te realiseren voor spoedzoekers en de opvang van Oekraïense vluchtelingen. Om dit mogelijk te maken wordt de procedure voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) doorlopen, waarbij onder andere de verkeerskundige effecten van deze ontwikkeling in beeld zijn gebracht.

Parkeren

Uit het verkeersonderzoek is naar voren gekomen dat op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid de parkeerbehoefte van de tijdelijke woningen bestaat uit 44 parkeerplaatsen. Op basis van het stedenbouwkundig plan betekent dat een tekort van twee parkeerplaatsen. Wanneer deze aan het stedenbouwkundig plan toegevoegd worden, wordt voldaan aan de volledige parkeerbehoefte van de tijdelijke woningen. Met betrekking tot het fietsparkeren is geconstateerd dat er vraag is naar circa 60 fietsparkeerplekken. Het aantal fietsparkeerplekken is in het stedenbouwkundig plan nog niet volledig uitgewerkt, dus aanbevolen wordt om de 60 fietsparkeerplekken als uitgangspunt mee te nemen bij de nadere uitwerking van het plan.

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie is op basis van CROW-kencijfers in beeld gebracht. De tijdelijke woningen genereren op basis van de gehanteerde uitgangspunten 191 ritten per etmaal op een gemiddelde werkdag. Omdat vijf jaar later ook de toekomstige permanente woningen op de Smitskamp-locatie waarschijnlijk gerealiseerd zijn, is ook de verkeersgeneratie van deze ontwikkeling in beeld gebracht. De verkeersgeneratie neemt in dat geval toe tot 428 ritten op een gemiddelde werkdag.

Effecten op de omgeving

De grootste effecten treden op de Lijnbaan op, aangezien de Lijnbaan de ontsluiting van het plangebied vormt. Op het meest zuidelijke deel van de Lijnbaan komen als gevolg van de tijdelijke woningen circa 191 verkeersbewegingen extra en inclusief de permanente woningen loopt dat op tot 428 verkeersbewegingen. Naarmate de afstand tot het plangebied groter wordt, wordt het effect kleiner doordat het verkeer zich meer verspreidt en bestemmingen worden bereikt. In relatieve zin is een toename van bijna 200 verkeersbewegingen erg veel en mogelijk een verdubbeling van het huidige verkeersaanbod. In absolute aantallen blijven de verkeersintensiteiten echter ruim onder de grenswaarden. De wegen zijn geschikt om deze verkeerstoename op een goede en veilige wijze af te wikkelen.

Ook voor fietsers en voetgangers zijn er over het algemeen veilige routes in het dorp aanwezig. Dat komt vooral doordat de gehele kern van Gorssel als een verblijfsgebied is ingericht. De snelheid ligt laag, waardoor een gemengde verkeersafwikkeling op veilige wijze kan plaatsvinden. Wel kunnen een aantal situaties geoptimaliseerd worden. Deze staan beschreven onder de aanbevelingen.

Aanbevelingen

Er zijn een aantal aanbevelingen met name gericht om de looproutes in het dorp beter te faciliteren. In afbeelding 6.1 zijn deze samengevat.



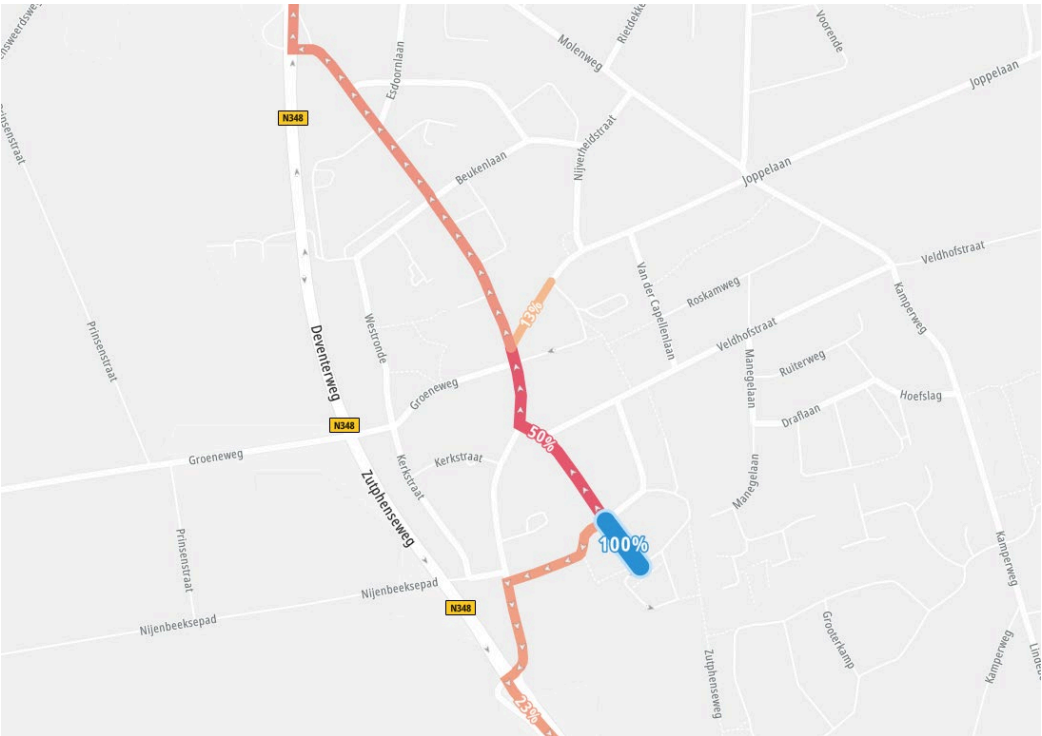
Afbeelding 6.1: Overzicht aanbevolen maatregelen

Bijlagen

Bijlage 1: Verdeling gemotoriseerd verkeer vanuit Kapperallee

Bijlage 2: Verdeling gemotoriseerd verkeer naar Kapperallee

Bijlage 1: Verdeling gemotoriseerd verkeer met herkomst de Lijnbaan



Bron: TomTom Move Portal (data van 1 januari 2024 t/m 23 mei 2024, uitsluitend werkdagen)

Wegvak	Deel van wegvak	Aandeel
Wiltinkhof	Tussen Lijnbaan en Hoofdstraat	30%
Lijnbaan	Tussen Wiltinkhof en Veldhofstraat	65%
Veldhofstraat	Tussen Hoofdstraat en Lijnbaan	55%
Hoofdstraat	Tussen Veldhofstraat en Joppelaan	50%
Hoofdstraat	Tussen Joppelaan en Hoofdstraat	35%
Hoofdstraat	Tussen Hoofdstraat en Beukenlaan	33%
Hoofdstraat	Tussen Beukenlaan en Deventerweg	28%
Hoofdstraat	Tussen Zutphenseweg en Wiltinkhof	25%
Deventerweg	Ten noorden van Hoofdstraat	28%
Zutphenseweg	Ten zuiden van Hoofdstraat	13%
Joppelaan	Tussen Hoofdstraat en Het H.D. Laantje	13%

Wegvak	Deel van wegvak	Aandeel
Wiltinkhof	Tussen Lijnbaan en Hoofdstraat	30%
Wiltinkhof	Tussen Lijnbaan en Wiltinkhof	13%
Wiltinkhof	Tussen Wiltinkhof en Veldhofstraat	11%
Lijnbaan	Tussen Wiltinkhof en Veldhofstraat	54%
Veldhofstraat	Tussen Hoofdstraat en Lijnbaan	46%
Veldhofstraat	Tussen Lijnbaan en Wiltinkhof	8%
Veldhofstraat	Tussen Wiltinkhof en van de Capellenlaan	19%
Veldhofstraat	Tussen van de Capellenlaan en Manegelaan	8%
Hoofdstraat	Tussen Veldhofstraat en Joppelaan	43%
Hoofdstraat	Tussen Joppelaan en Esdoornlaan	38%
Hoofdstraat	Tussen Esdoornlaan en Deventerweg	33%
Hoofdstraat	Tussen Zutphenseweg en Wiltinkhof	30%
Deventerweg	Ten noorden van Hoofdstraat	44%
Deventerweg	Tussen Hoofdstraat en Hoofdstraat	13%
Zutphenseweg	Ten zuiden van Hoofdstraat	14%



Hiemstraat Advies
Griendstraat 19
8043 VH ZWOLLE

KVK: 92534767
BTW-id: NL004960527B65
IBAN: NL 83 KNAB 0623 4852 14

Tel.: 06 31 02 79 32
Mail: arjan@hiemstraat.nl