

## RAPPORTAGE

**Woningbouwplan Winssen-Zuid  
te Winssen**

**Status: definitief**

**Datum 15 maart 2025**





## RAPPORTAGE

**Woningbouwplan Winssen-Zuid  
te Winssen**

**Status: definitief**

**Datum 15 maart 2025**

OPDRACHTGEVER

Van de Klok Wonen B.V.

Postbus 40018

6504 AA Nijmegen

DATUM

15 juli 2025

DOCUMENTNUMMER

P22-1149-013

OPGESTELD DOOR

de heer J. Hoekstra

GEAUTORISEERD

Ing B.A. Mol

PROJECTLEIDER

Ing B.A. Mol

GEZIEN

A handwritten signature in blue ink, likely belonging to Ing B.A. Mol, positioned below the name.

BOOT organiserend ingenieursburo bv

Plesmanstraat 5

3905 KZ Veenendaal

WEBSITE [www.buroboot.nl](http://www.buroboot.nl)

E-MAIL [info@buroboot.nl](mailto:info@buroboot.nl)

## Samenvatting

*Vraagstelling 1: wat is de verwachte verkeersgeneratie van woningbouwplan Winssen Zuid*

Antwoord 1:

De verwachte verkeersgeneratie van fase 1 van het woningbouwplan bedraagt worst case circa 2.030 ritten op een gemiddelde werkdag. Doordat het verkeer zich verdeelt over het wegennet zal geen enkel wegvak een netto toename van 2.030 ritten per werkdag kennen.

*Vraagstelling 2: zijn de wegen in de nabijheid van het plangebied geschikt voor deze toename?*

Antwoord 2:

De wegen rondom het plangebied kunnen de toename van verkeer ten gevolge van de planontwikkeling verwerken.

*Vraagstelling 3: is de aansluiting van de Leegstraat op de Van Heemstratweg geschikt voor deze toename?*

Antwoord 3:

De beschouwde kruising kan deze toename van verkeer ten gevolge van de planontwikkeling eenvoudig verwerken zonder dat hierbij onacceptabel wachttijden optreden.

## Inhoudsopgave

|          |                                  |           |
|----------|----------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING.....</b>            | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>VERKEERSGENERATIE .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>AFWIKKELING VERKEER .....</b> | <b>8</b>  |
| 3.1      | ALGEMEEN .....                   | 8         |
| 3.2      | KENNEDYSINGEL.....               | 8         |
| 3.3      | LEEGSTRAAT .....                 | 9         |
| <b>4</b> | <b>KRUISPUNT .....</b>           | <b>10</b> |
| <b>5</b> | <b>LANGZAAM VERKEER.....</b>     | <b>11</b> |
| <b>6</b> | <b>CONCLUSIE .....</b>           | <b>12</b> |

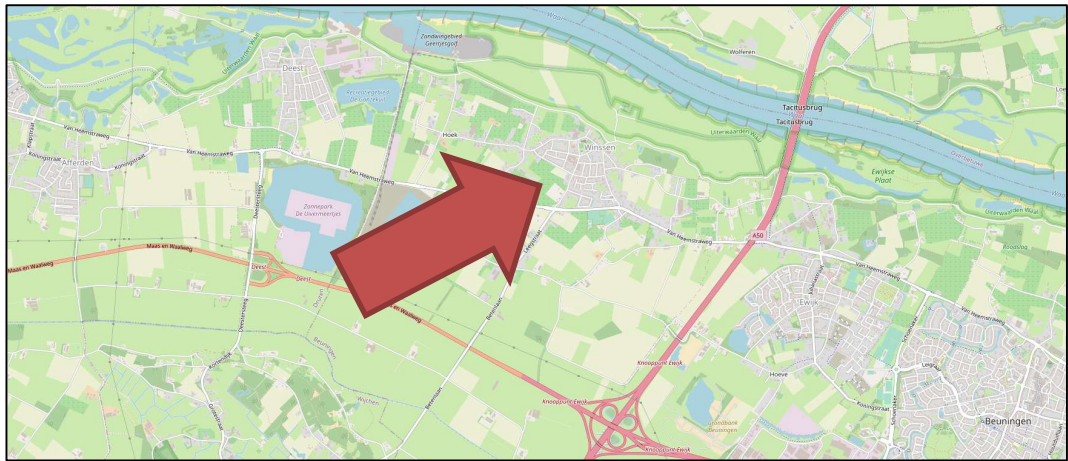
### BIJLAGEN

|   |                           |
|---|---------------------------|
| A | : Verkeersgeneratie       |
| B | : Bepalen intensiteiten   |
| C | : Uitkomsten berekeningen |

## 1 Inleiding

Van de Klok Wonen BV is bezig met de voorbereidingen van woningbouwplan 'Winssen zuid' te Winssen. Dit plan omvat in totaal 400 woningen die in twee fasen ontwikkeld worden. Het plangebied is gelegen tussen de Leegstraat, Kennedysingel, Geerstraat en de Van Heemstraweg. De eerste fase betreft het plangebied aan de oostzijde, in de nabijheid van de Leegstraat. Dit omvat 259 woningen in verschillende verschijningsvormen. Het realiseren van nieuwe woningen leidt tot een toename van verkeer. In dit rapport behandelen wij de volgende onderdelen ten aanzien van dit verkeer:

- De verwachte verkeergeneratie;
- Afwikkeling van verkeer op bestaande wegen;
- Afwikkeling van verkeer op bestaande kruispunten;
- Aanwezige routes langzaam verkeer.



**Afbeelding 1.1; ligging plangebied (bron kaart: Openstreetmap.org)**

De ontsluiting van fase 2 gaat voor het gemotoriseerd verkeer via een andere route en is daarom geen onderdeel van deze rapportage.

## 2 Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de publicatie *Parkeercijfers 2024* van het kennisinstituut CROW. In deze publicatie wordt op basis van stedelijkheidsgraad, ligging, type woning en prijssegment de verkeersgeneratie per woning bepaald. Dit betreft het aantal auto-bewegingen per woning op een gemiddelde weekdag. Andere modaliteiten van transport, zoals OV, fietsen en wandelen, zijn hierin niet opgenomen.

### *Stedelijkheidsgraad*

De norm kent 5 stedelijkheidsgraden van niet stedelijk tot sterk stedelijk. Deze stedelijkheidsgraad is gekoppeld aan de hoeveelheid adressen per km<sup>2</sup>.

| ADRESSENDICHTHEID                            | STEDELIJKHEIDSGRAAD  |
|----------------------------------------------|----------------------|
| > 2.500 adressen per km <sup>2</sup>         | zeer sterk stedelijk |
| 1.500 tot 2.500 adressen per km <sup>2</sup> | sterk stedelijk      |
| 1.000 tot 1.500 adressen per km <sup>2</sup> | matig stedelijk      |
| 500 tot 1.000 adressen per km <sup>2</sup>   | weinig stedelijk     |
| < 500 adressen per km <sup>2</sup>           | niet stedelijk       |

**Tabel 2.1; stedelijkheidsgraad**

Volgens de CBS-cijfers heeft gemeente Beuningen een omgevings-adressendichtheid van 260 woningen per km<sup>2</sup>. Gezien het meer landelijk karakter van de kern Winssen is de verwachting dat de woningdichtheid hier niet hoger is. De te hanteren klasse voor plan 'Winssen-Zuid' is hiermee de laagste klasse, *niet stedelijk*.

### *Ligging*

De ligging is onderverdeeld in centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Gezien het voorzieningenniveau en de ligging van het plangebied hanteren wij de ligging *rest bebouwde kom*.

### *Type woningen en prijssegment*

De planvorming voor geheel Winssen zuid is in een vroeg stadium. De huidige omvang van het totale plan bedraagt 350 tot 400 woningen in verschillende uitvoeringsvormen. De verdeling van de verschillende typologieën ligt nog niet vast. De nu voorliggende fase van het plan ten tijde van het opstellen van deze rapportage bevat de volgende woningen:

#### Goedkoop/sociaal

- ▶ Hoek-/tussenwoning (huur sociaal) 4.2m      15 stuks;
- ▶ Appartementen (huur, goedkoop/sociaal)      38 stuks;

#### Categorie: middensegment

- ▶ Hoek-/tussenwoning (koop/middenhuur)      81 stuks;
- ▶ Rug aan rug 5.4m      8 stuks;
- ▶ Appartementen      25 stuks;
- ▶ Levensloopbestendige woningen      14 stuks;

Categorie: vrije sector

|                                        |                  |
|----------------------------------------|------------------|
| ▸ Koop, 2 onder 1 kap, inc garage 5.7m | 26 stuks;        |
| ▸ Hoekwoning                           | 16 stuks;        |
| ▸ Koop, 2 onder 1 kap, inc garage 6m   | 14 stuks;        |
| ▸ <u>Koop, vrijstaand,</u>             | <u>22 stuks;</u> |
|                                        | 259 stuks        |

Dit programma is vertaald naar de categorieën zoals de CROW deze kent. Het woningtype rug aan rug komt niet voor in de kencijfers van het CROW. Deze 14 woningen zijn gerekend als gewone Hoek/-tussenwoningen. Daarnaast maakt het CROW geen onderscheid tussen de verschillende prijsklassen binnen één woningtypologie. Hiermee wordt het woningbouwprogramma als volgt:

| TYPE                                                 | AANTAL     |
|------------------------------------------------------|------------|
| Koop, vrijstaand                                     | 21         |
| Koop, 2 onder 1 kap <sup>1</sup>                     | 41         |
| Koop, hoek/tussenwoning                              | 119        |
| Koop, appartement, 75-100m <sup>2</sup> BVO          | 25         |
| Huur, sociaal, hoek/tussenwoning                     | 15         |
| Huur, sociaal, appartement, 75-100m <sup>2</sup> BVO | 38         |
| <b>Totaal</b>                                        | <b>259</b> |

**Tabel 2.2; woningbouwprogramma, typologie CROW**

*Verkeersgeneratie*

De CROW-publicatie kent een minimale en maximale ritgeneratie. In deze rapportage gaan wij uit van de maximale ritgeneratie. Dit is daarmee het *worst-case* scenario.

*Uitkomsten berekening*

Uit de berekening volgen de volgende cijfers voor ritgeneratie. In Bijlage A is een uitgebreider overzicht van de berekening opgenomen.

|          | AANTAL | EENHEID    |
|----------|--------|------------|
| Weekdag  | 1.830  | Mvt/etmaal |
| Werkdag  | 2.030  | Mvt/etmaal |
| Spitsuur | 200    | Mvt/uur    |

**Tabel 2.3; verwachte ritgeneratie (afgerond op tientallen)**

<sup>1</sup> Betreft 20 stuks 2 onder 1 kappers en 1 woning die toegevoegd wordt aan een bestaande woning aan de Leegstraat en daarmee als 2 onder 1 kap geldt



**Afbeelding 2.1; huidige planinrichting (Q3 2023), schematisch**

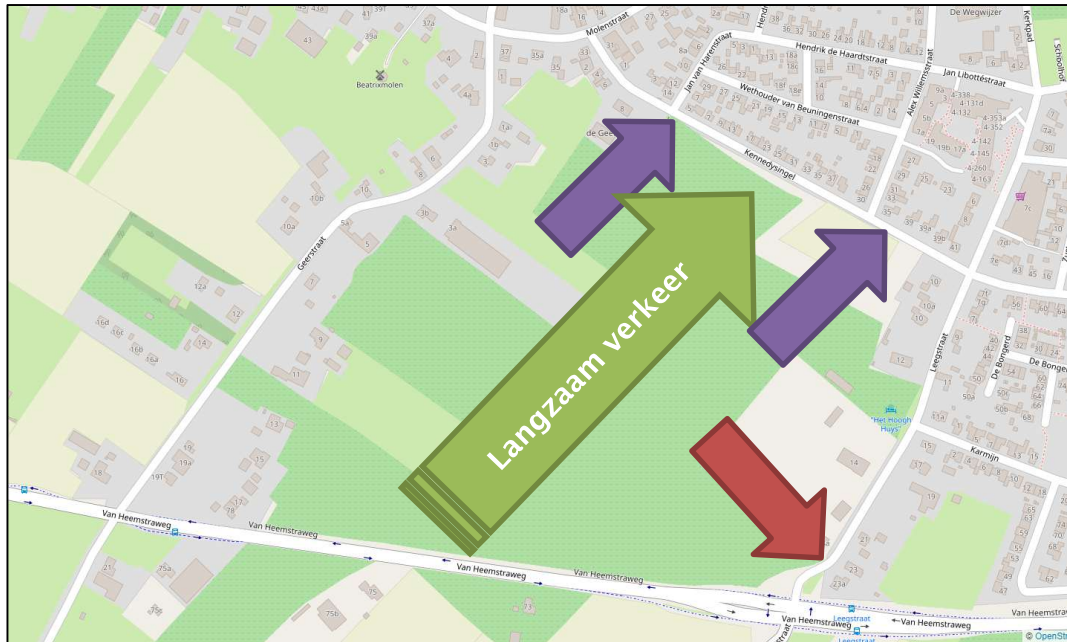
Ten opzichte van deze afbeelding zijn de volgende wijzigingen in het woningbouwprogramma opgenomen:

- De 14 appartementen aan de westzijde van het noordelijk deel zijn vervangen door 14 levensloopbestendige woningen. Dit betreft koopwoningen in de categorie rij/tussenwoning.
- Buiten het plangebied worden nog 6 vrijstaande woningen gerealiseerd op bestaande kavels aan de Leegstraat
- Buiten het plangebied wordt 1 bestaande woning aan de Leegstraat uitgebreid tot een 2 onder 1 kap woning

### 3 Afwikkeling verkeer

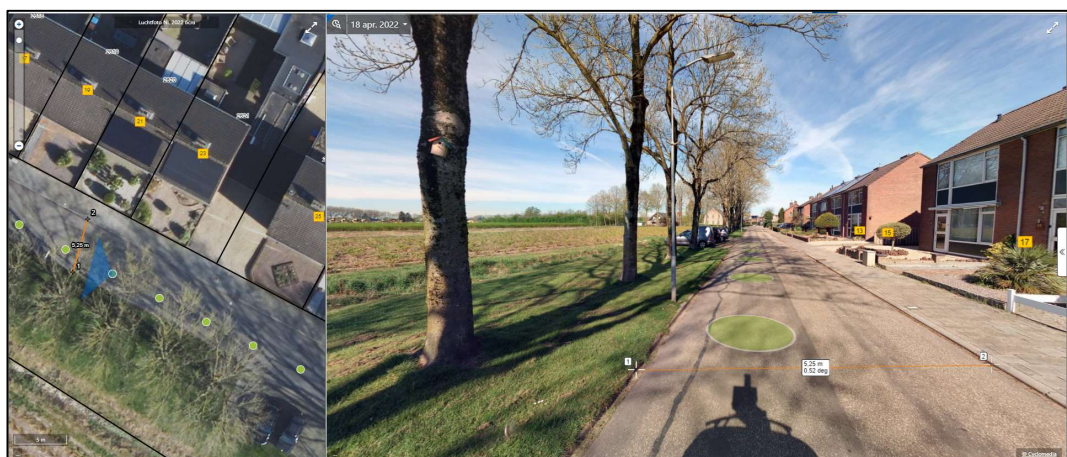
#### 3.1 Algemeen

Voor het overgrote deel van het verkeer dat de herkomst of bestemming buiten Winssen heeft zal de route via de Van Heemstraweg, Deestersteeg en Maas en Waalweg lopen. Voor het oostelijk gelegen plangebied geldt dat er een aansluiting op de bestaande wegen voorzien is. Voor de wegen binnen de bebouwde kom van Winssen geldt dat een significante toename van verkeer te verwachten is op de Leegstraat en Kennedysingel.



Afbeelding 3.1; Aansluitingen plangebied

#### 3.2 Kennedysingel



Afbeelding 3.2; wegbeeld Kennedysingel (bron: streetsmart)

De Kennedysingel is een erftoegangsweg die alleen aan de noordzijde bebouwd is. De weg heeft een breedte van ruim 5.0m en is voorzien van een trottoir. Door de ligging in het totale wegennet is de verwachting dat het merendeel van de noordelijk gelegen woningen gebruik maakt van deze weg. Op basis van de huidige planindeling zal hier sprake zijn van een toename van circa 380 ritten per werkdag. Op basis van wegbeeld is de verwachting dat deze toename eenvoudig verwerkt kan worden.

### 3.3 Leegstraat



**Afbeelding 3.4; wegbeeld Leegstraat (bron: streetsmart)**

De Leegstraat is een erftoegangsweg met aan beide zijden onregelmatige bebouwing. De weg is in het zuidelijk deel voorzien van een vrijliggend voetpad en heeft een asfaltbreedte van circa 5.20 meter. Daarnaast zijn goten aanwezig voor de afwatering maar deze zullen hooguit bij het passeren van grote voertuigen zoals landbouwverkeer en vrachtverkeer gebruikt worden. In de bestaande situatie kent de weg een intensiteit van ongeveer 2.650 motorvoertuigen per dag<sup>2</sup>. Door de vormgeving van fase 1 zal het merendeel van het verkeer vanuit het plangebied slechts beperkt gebruik maken van de Leegstraat. Uitgaand dat het verkeer vanuit het plangebied voor 20% de bestemming in Winssen heeft en voor 80% buiten Winssen zijn de volgende intensiteiten te verwachten:

|                                        | BESTAAND | TOEVOEGING | TOTAAL |
|----------------------------------------|----------|------------|--------|
| Tussen Kennedysingel en huisnummer 14a | 2.650    | 630        | 3.280  |
| Ten zuiden van 14a                     | 2.650    | 1.630      | 4.280  |

**Tabel 3.1 verwacht verkeer**

Het drukste deel ligt op de Leegstraat in de nabijheid van het kruispunt met de Van Heemstraweg. Hier komt de totale intensiteit op de Leegstraat boven de 4.000 voertuigen per etmaal te liggen. Dit is een relatief hoge intensiteit. Echter, het deel waar deze hoge intensiteit optreedt kent een grotere breedte. Tussen de aansluiting van het plan en de Van Heemstraweg bedraagt de minimale wegbreedte 7.0 meter. Daarnaast betreft dit een kort gedeelte van circa 30 meter waar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer relatief laag zal liggen. Voor dit deel kan gekeken worden naar het versterken van de positie van de fietsers. Dit kan door het aanbrengen van fiets (suggestie) stroken.

<sup>2</sup> Uitkomsten verkeerstelling januari 2024

## 4 Kruispunt

Voor de aansluitingen vanuit de projectlocatie op de bestaande wegen zijn op basis van de intensiteiten geen problemen te verwachten in de afwikkeling van het verkeer. Dit omdat de totale kruispuntbelastingen laag blijven en passend zijn voor een kruispunt zonder geregelde voorrang. De aansluiting van het verkeer op de Van Heemstraweg is doorgerekend. Een korte toelichting op de gehanteerde gegevens is opgenomen in Bijlage B. De doorrekening is gedaan voor de ochtendspits en avondspits op basis van de berekende ritgeneratie en aangeleverde gegevens van het bestaande verkeer. Hoewel de geldende snelheid op de Van Heemstraweg 50km/u is wordt in de praktijk iets harder gereden. Dit heeft een negatief effect op de hoeveelheid verkeer die het kruispunt uit de zijstraten kan oprijden. Hierom is in de doorrekening een snelheid van 60km/u gehanteerd. Daarnaast is een extra doorrekening gedaan waarbij **alle** voertuigstromen met 10% verhoogd zijn.

|              | AUTONOOM      | MET PLAN      | MET PLAN +10% |
|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Ochtendspits | < 15 seconden | < 15 seconden | <15 seconden  |
| Avondspits   | < 15 seconden | < 15 seconden | <15 seconden  |

**Tabel 4.1 Gemiddelde wachttijd**

Een wachttijd van minder dan 15 seconden is acceptabel. De planontwikkeling zorgt niet voor onacceptabele wachttijden op de kruispunten. Bij de robuustheidstoets met 10% extra verkeer op alle stromen op het kruispunt neemt de wachttijd niet verder toe. Wel treedt deze wachttijd op meer takken van het kruispunt op. De volledige uitkomsten van de berekeningen zijn opgenomen in Bijlage C.

## 5 Langzaam verkeer

Hoe beter de voorzieningen voor langzaam verkeer hoe makkelijker bewoners de keuze maken voor deze manier van vervoer. Het goed inrichten van een plan kan bijdragen aan het stimuleren van wandelen en fietsen. Hierbij heeft de ontwikkelaar slechts invloed binnen het eigen plangebied tot aan de aansluiting op bestaande wegen. Daarnaast kijken wij naar bestaande routes, eventuele aanpassingen hiervan zijn niet toe te rekenen aan de ontwikkelaar maar worden als aanbeveling meegegeven voor de gemeente.



### *Centrumvoorzieningen*

Winssen heeft een klein centrum met een supermarkt en een slijterij. Deze zijn gelegen aan de Leegstraat. Vanuit het plangebied zullen deze goed bereikbaar zijn via de hoofd-ontsluiting. Het niet combineren met het gemotoriseerd verkeer heeft de voorkeur. In de globale planvorming is voor langzaam verkeer een centrale as in het plangebied aanwezig waarmee men uitkomt op de Kennedysingel.

### *Basisschool*

In Winssen is één basisschool aanwezig, deze is gelegen in het noordelijk deel van Winssen. Voor het bereiken van deze basisschool kan men goed via de centrale as die in het plangebied is opgenomen. Afhankelijk van waar men in het plangebied woont zal de afstand tot de school tussen de 400 meter en 900 meter zijn. Een afstand die lopend en met de fiets goed overbrugbaar is.

### *Sportvoorzieningen*

De belangrijkste sportvoorziening bevindt zich op ongeveer 1.2 kilometer van het plangebied. Dit betreft de sportvelden aan de Plakstraat. Deze route kruist de Van Heemstraweg maar deze kan bij de Leegstraat en bij de Plakstraat gefaseerd worden overgestoken. De verwachting is dat deze afstand niet lopend overbrugd zal worden. Voor fietsers zijn de voorzieningen in beginsel op orde.

## 6 Conclusie

De verwachte maximale ritgeneratie van fase 1 ligt worst case rond de 2.030 motorvoertuigen op een werkdag. Deze toename van verkeer leidt over het algemeen niet tot onacceptabel hoge intensiteiten op de wegen rondom het plangebied. Met ongeveer 4.300 voertuigen per etmaal wordt de zuidelijkste 30 meter van de Leegstraat, tussen het plangebied en de Van Heemstraweg wel duidelijk drukker. Om te zorgen dat ook fietsers hier een goede plek krijgen kan gedacht worden aan het toevoegen van fiets (suggestie) stroken. Hierbij tekenen wij aan dat de benadering van het toekomstig verkeer 'worst case' is. Het is goed denkbaar dat het drukste deel van de Leegstraat de nu berekende intensiteit 4.300 motorvoertuigen per etmaal in de praktijk niet bereikt.

## Bijlage A

### Berekeningen ritgeneratie

## Bepaling verkeersgeneratie Winssen-Zuid, totaal

|               |             |
|---------------|-------------|
| Project       | P24-1149    |
| Opdrachtgever | Klok Groep  |
| Datum         | 15-jul-25   |
| Gemaakt door  | J. Hoekstra |



### Bepaling kenmerken locatie

| Stedelijkheidsgraad              |                            |
|----------------------------------|----------------------------|
| Adressendichtheid obv CBS-cijfer | 260 adressen per km2       |
| Zeer sterk stedelijk             | > 2500 adressen per km2    |
| sterk stedelijk                  | 1500-2500 adressen per km2 |
| matig stedelijk                  | 1000-1500 adressen per km2 |
| weinig stedelijk                 | 500-1000 adressen per km2  |
| niet stedelijk                   | < 500 adressen per km2     |

| Locatie           |
|-------------------|
| Centrum           |
| Schil Centrum     |
| Rest bebouwde kom |
| Buitengebied      |

| woningen                                        | ritgeneratie per woning |     | aantal<br>woningen | ritgeneratie  |               |               |
|-------------------------------------------------|-------------------------|-----|--------------------|---------------|---------------|---------------|
|                                                 | min                     | max |                    | min           | gemiddeld     | max           |
| Koop, huis, vrijstaand                          | 7,8                     | 8,6 | 21                 | 164           | 172           | 181           |
| Koop, huis twee-onder-een-kap                   | 7,4                     | 8,2 | 41                 | 303           | 320           | 336           |
| Koop, huis, tussen/hoek                         | 7,0                     | 7,8 | 119                | 833           | 881           | 928           |
| Koop, appartement, >100m2 bvo                   | 7,0                     | 7,8 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Koop, appartement, 75 - 100m2 bvo               | 5,6                     | 6,4 | 25                 | 140           | 150           | 160           |
| Koop, appartement, < 75m2 bvo                   | 5,2                     | 6,0 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Huur, huis, vrije sector                        | 6,0                     | 6,8 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Huur, huis, sociale huur                        | 4,4                     | 5,2 | 15                 | 66            | 72            | 78            |
| Huur, appartement, vrije sector, > 100m2 bvo    | 5,3                     | 6,1 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100m2 bvo | 3,4                     | 4,2 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo     | 3,0                     | 3,8 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Huur, appartement, sociale huur, > 100m2 bvo    | 3,4                     | 4,2 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100m2 bvo | 3,0                     | 3,8 | 38                 | 114           | 129           | 144           |
| Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo     | 2,9                     | 3,7 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Huur, appartement, <30 m2 bvo                   | 1,7                     | 2,2 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig       | 0,8                     | 1,2 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Aanleunwoningen, serviceflat                    | 2,2                     | 3,0 |                    | 0             | 0             | 0             |
| Kleine eenpersoonswoning (tiny house)           | 1,8                     | 2,4 |                    | 0             | 0             | 0             |
| <b>Subtotaal woningen</b>                       |                         |     | <b>259</b>         | <b>1620,2</b> | <b>1723,8</b> | <b>1827,4</b> |

|                                   | ritgeneratie |           |      |
|-----------------------------------|--------------|-----------|------|
|                                   | min          | gemiddeld | max  |
| Totaal aantal bewegingen, weekdag | 1620         | 1724      | 1827 |
| Totaal aantal bewegingen, werkdag | 1798         | 1913      | 2028 |
| Bewegingen spitsuur (10% werkdag) | 180          | 191       | 203  |

## Bepaling verkeersgeneratie Winssen-Zuid, noord

|               |             |
|---------------|-------------|
| Project       | P24-1149    |
| Opdrachtgever | Klok Groep  |
| Datum         | 15-jul-25   |
| Gemaakt door  | J. Hoekstra |



### Bepaling kenmerken locatie

| Stedelijkheidsgraad              |                            |
|----------------------------------|----------------------------|
| Adressendichtheid obv CBS-cijfer | 260 adressen per km2       |
| Zeer sterk stedelijk             | > 2500 adressen per km2    |
| sterk stedelijk                  | 1500-2500 adressen per km2 |
| matig stedelijk                  | 1000-1500 adressen per km2 |
| weinig stedelijk                 | 500-1000 adressen per km2  |
| niet stedelijk                   | < 500 adressen per km2     |

| Locatie           |
|-------------------|
| Centrum           |
| Schil Centrum     |
| Rest bebouwde kom |
| Buitengebied      |

| woningen                                        | ritgeneratie per woning |     | aantal<br>woningen | ritgeneratie |            |            |
|-------------------------------------------------|-------------------------|-----|--------------------|--------------|------------|------------|
|                                                 | min                     | max |                    | min          | gemiddeld  | max        |
| Koop, huis, vrijstaand                          | 7,8                     | 8,6 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Koop, huis twee-onder-een-kap                   | 7,4                     | 8,2 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Koop, huis, tusschen/hoek                       | 7,0                     | 7,8 | 14                 | 98           | 104        | 109        |
| Koop, appartement, >100m2 bvo                   | 7,0                     | 7,8 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Koop, appartement, 75 - 100m2 bvo               | 5,6                     | 6,4 | 14                 | 78           | 84         | 90         |
| Koop, appartement, < 75m2 bvo                   | 5,2                     | 6,0 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Huur, huis, vrije sector                        | 6,0                     | 6,8 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Huur, huis, sociale huur                        | 4,4                     | 5,2 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Huur, appartement, vrije sector, > 100m2 bvo    | 5,3                     | 6,1 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100m2 bvo | 3,4                     | 4,2 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo     | 3,0                     | 3,8 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Huur, appartement, sociale huur, > 100m2 bvo    | 3,4                     | 4,2 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100m2 bvo | 3,0                     | 3,8 | 38                 | 114          | 129        | 144        |
| Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo     | 2,9                     | 3,7 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Huur, appartement, <30 m2 bvo                   | 1,7                     | 2,2 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig       | 0,8                     | 1,2 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Aanleunwoningen, serviceflat                    | 2,2                     | 3,0 |                    | 0            | 0          | 0          |
| Kleine eenpersoonswoning (tiny house)           | 1,8                     | 2,4 |                    | 0            | 0          | 0          |
| <b>Subtotaal woningen</b>                       |                         |     | <b>66</b>          | <b>290</b>   | <b>317</b> | <b>343</b> |

|                                   | ritgeneratie |           |     |
|-----------------------------------|--------------|-----------|-----|
|                                   | min          | gemiddeld | max |
| Totaal aantal bewegingen, weekdag | 290          | 317       | 343 |
| Totaal aantal bewegingen, werkdag | 322          | 352       | 381 |
| Bewegingen spitsuur (10% werkdag) | 32           | 35        | 38  |

## Bepaling verkeersgeneratie Winssen-Zuid, zuid

**Project** P24-1149  
**Opdrachtgever** Klok Groep  
**Datum** 15-jul-25  
**Gemaakt door** J. Hoekstra



### Bepaling kenmerken locatie

#### Stedelijkheidsgraad

|                                         |                             |
|-----------------------------------------|-----------------------------|
| <i>Adressendichtheid obv CBS-cijfer</i> | <i>260 adressen per km2</i> |
| Zeer sterk stedelijk                    | > 2500 adressen per km2     |
| sterk stedelijk                         | 1500-2500 adressen per km2  |
| matig stedelijk                         | 1000-1500 adressen per km2  |
| weinig stedelijk                        | 500-1000 adressen per km2   |
| niet stedelijk                          | < 500 adressen per km2      |

#### Locatie

Centrum  
 Schil Centrum  
 Rest bebouwde kom  
 Buitengebied

| woningen                                        | ritgeneratie per woning |     | aantal<br>woningen | ritgeneratie |             |             |
|-------------------------------------------------|-------------------------|-----|--------------------|--------------|-------------|-------------|
|                                                 | min                     | max |                    | min          | gemiddeld   | max         |
| Koop, huis, vrijstaand                          | 7,8                     | 8,6 | 21                 | 164          | 172         | 181         |
| Koop, huis twee-onder-een-kap                   | 7,4                     | 8,2 | 41                 | 303          | 320         | 336         |
| Koop, huis, tussen/hoek                         | 7,0                     | 7,8 | 105                | 735          | 777         | 819         |
| Koop, appartement, >100m2 bvo                   | 7,0                     | 7,8 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Koop, appartement, 75 - 100m2 bvo               | 5,6                     | 6,4 | 11                 | 62           | 66          | 70          |
| Koop, appartement, < 75m2 bvo                   | 5,2                     | 6,0 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Huur, huis, vrije sector                        | 6,0                     | 6,8 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Huur, huis, sociale huur                        | 4,4                     | 5,2 | 15                 | 66           | 72          | 78          |
| Huur, appartement, vrije sector, > 100m2 bvo    | 5,3                     | 6,1 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100m2 bvo | 3,4                     | 4,2 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo     | 3,0                     | 3,8 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Huur, appartement, sociale huur, > 100m2 bvo    | 3,4                     | 4,2 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100m2 bvo | 3,0                     | 3,8 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo     | 2,9                     | 3,7 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Huur, appartement, <30 m2 bvo                   | 1,7                     | 2,2 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig       | 0,8                     | 1,2 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Aanleunwoningen, serviceflat                    | 2,2                     | 3,0 |                    | 0            | 0           | 0           |
| Kleine eenpersoonswoning (tiny house)           | 1,8                     | 2,4 |                    | 0            | 0           | 0           |
| <b>Subtotaal woningen</b>                       |                         |     | <b>193</b>         | <b>1330</b>  | <b>1407</b> | <b>1484</b> |

|                                          | ritgeneratie |           |      |
|------------------------------------------|--------------|-----------|------|
|                                          | min          | gemiddeld | max  |
| <i>Totaal aantal bewegingen, weekdag</i> | 1330         | 1407      | 1484 |
| <i>Totaal aantal bewegingen, werkdag</i> | 1476         | 1562      | 1647 |
| <i>Bewegingen spitsuur (10% werkdag)</i> | 148          | 156       | 165  |

## Bijlage B

### Bepalen intensiteiten

## Basisgegevens

Voor de kruispuntberekeningen van het kruispunt is uitgegaan van de volgende gegevens: De gemeente Beuningen heeft spitsuurintensiteiten voor auto's en vrachtverkeer opgeleverd voor de ochtendspits en de avondspits (2u spits) Deze aangeleverde gegevens zijn voor planjaar 2031. Voor de Geerstraat geldt dat de intensiteiten nu al gelijk zijn aan het planjaar 2031. Hier is nog 7 jaar 2% autonome groei aan toegevoegd.

### Stap 1

Overnemen van de aangeleverde gegevens.

### Stap 2

De tweede stap die is uitgevoerd is het omzetten van 2uurs spits 2031 naar 1uurs spits 2034. Hierbij is de 2u spitsintensiteit vermenigvuldigd met factor 0,55. Voor de autonome groei is uitgegaan van 2% groei per jaar.

### Stap 3

Op basis van de bekende wegvakintensiteiten is een inschatting gemaakt van de kruispuntstromen.

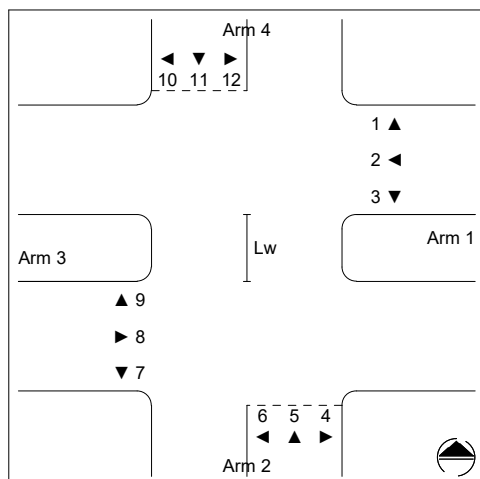
### Stap 4

Het extra verkeer ten gevolge van het plan, 150 voertuigen in het spitsuur zijn verdeeld over de aansluiting op de van Heemstraweg. Hierbij is uitgegaan van 80% uitgaand verkeer in de ochtendspits en 80% inkomend verkeer in de avondspits. De verdeling over de Van Heemstraweg is gelijkgesteld aan de verdeling uit stap 3.

Voor de robuustheidsberekening zijn alle verkeersstromen op het kruispunt met 10% verhoogd. Dus ook het verkeer dat geen relatie heeft met de planontwikkeling.

## Bijlage C

### Uitkomsten kruispuntberekeningen



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Van Heemstraweg - Leegstraat

Arm 1: Van Heemstraweg

Arm 2: Leegstraat

Arm 3: Van Heemstraweg

Arm 4: Leegstraat

### INTENSITEITEN

Ochtendspits Autonoom

Richting 1: 30 pae/uur

Richting 2: 140 pae/uur

Richting 3: 20 pae/uur

Richting 4: 30 pae/uur

Richting 5: 10 pae/uur

Richting 6: 30 pae/uur

Richting 7: 30 pae/uur

Richting 8: 180 pae/uur

Richting 9: 30 pae/uur

Richting 10: 50 pae/uur

Richting 11: 20 pae/uur

Richting 12: 50 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt om elkaar heen (wachtruimte  $L_w = 6$  m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 60 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

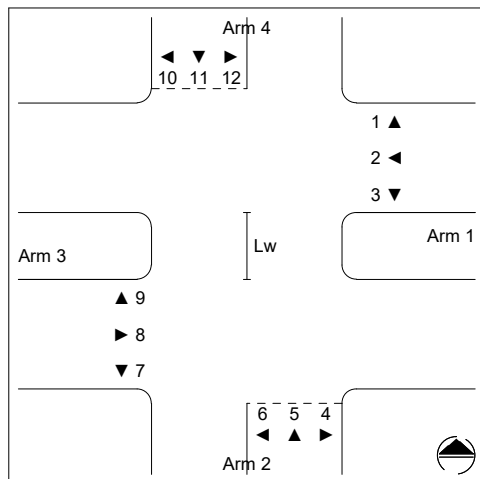
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

| Richting | Intensiteit<br>pae/u | Gecor. cap.<br>pae/u | Restcap.<br>pae/u | Wachttijd | Acceptabel |
|----------|----------------------|----------------------|-------------------|-----------|------------|
| 3        | 20                   | 892                  | 872               | 0 sec.    | Ja         |
| 4        | 30                   | 685                  | 615               | 0 sec.    | Ja         |
| 5        | 10                   | 685                  | 615               | 0 sec.    | Ja         |
| 6        | 30                   | 685                  | 615               | 0 sec.    | Ja         |
| 9        | 30                   | 951                  | 921               | 0 sec.    | Ja         |
| 10       | 50                   | 710                  | 590               | <15 sec.  | Ja         |
| 11       | 20                   | 710                  | 590               | <15 sec.  | Ja         |
| 12       | 50                   | 710                  | 590               | <15 sec.  | Ja         |

### GRENSWAARDEN

| Grootte van de wachttijd | Restcap. kenwaarde | Restcap. grenzen |
|--------------------------|--------------------|------------------|
| Overbelasting            | <0                 | <0               |
| Erg lange wachttijd      | 50                 | 0-75             |
| Lange wachttijd          | >20 sec.           | 100              |
| Matige wachttijd         | 20 sec.            | 150              |
| Kleine wachttijd         | 15 sec.            | 200              |
| Bijna geen wachttijd     | <15 sec.           | 400              |
| Geen wachttijd           | 0 sec.             | >600             |



#### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Van Heemstraweg - Leegstraat

Arm 1: Van Heemstraweg

Arm 2: Leegstraat

Arm 3: Van Heemstraweg

Arm 4: Leegstraat

#### INTENSITEITEN

Avondspits

Richting 1: 60 pae/uur

Richting 2: 250 pae/uur

Richting 3: 50 pae/uur

Richting 4: 40 pae/uur

Richting 5: 30 pae/uur

Richting 6: 40 pae/uur

Richting 7: 50 pae/uur

Richting 8: 150 pae/uur

Richting 9: 100 pae/uur

Richting 10: 60 pae/uur

Richting 11: 30 pae/uur

Richting 12: 50 pae/uur

#### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt om elkaar heen (wachtruimte  $L_w = 6$  m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 60 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

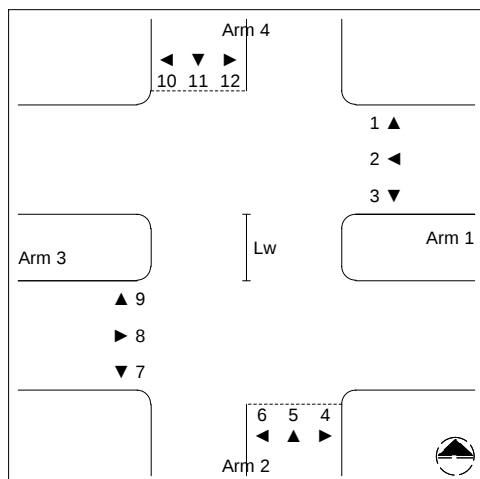
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

#### BEREKENING

| Richting | Intensiteit<br>pae/u | Gecor. cap.<br>pae/u | Restcap.<br>pae/u | Wachttijd | Acceptabel |
|----------|----------------------|----------------------|-------------------|-----------|------------|
| 3        | 50                   | 783                  | 733               | 0 sec.    | Ja         |
| 4        | 40                   | 594                  | 484               | <15 sec.  | Ja         |
| 5        | 30                   | 594                  | 484               | <15 sec.  | Ja         |
| 6        | 40                   | 594                  | 484               | <15 sec.  | Ja         |
| 9        | 100                  | 768                  | 668               | 0 sec.    | Ja         |
| 10       | 60                   | 608                  | 468               | <15 sec.  | Ja         |
| 11       | 30                   | 608                  | 468               | <15 sec.  | Ja         |
| 12       | 50                   | 608                  | 468               | <15 sec.  | Ja         |

#### GRENSWAARDEN

| Grootte van de wachttijd | Restcap. kenwaarde | Restcap. grenzen |
|--------------------------|--------------------|------------------|
| Overbelasting            | <0                 | <0               |
| Erg lange wachttijd      | 50                 | 0-75             |
| Lange wachttijd          | >20 sec.           | 76-125           |
| Matige wachttijd         | 20 sec.            | 126-175          |
| Kleine wachttijd         | 15 sec.            | 176-250          |
| Bijna geen wachttijd     | <15 sec.           | 251-600          |
| Geen wachttijd           | 0 sec.             | >600             |



## Capaciteitsberekening met methode Harders

### Omschrijving kruispunt:

Van Heemstraweg - Leegstraat

Arm 1: Van Heemstraweg

Arm 2: Leegstraat

Arm 3: Van Heemstraweg

Arm 4: Leegstraat

## INTENSITEITEN

Ochtendspits met plan

Richting 1: 50 pae/uur

Richting 2: 140 pae/uur

Richting 3: 20 pae/uur

Richting 4: 30 pae/uur

Richting 5: 10 pae/uur

Richting 6: 30 pae/uur

Richting 7: 30 pae/uur

Richting 8: 180 pae/uur

Richting 9: 50 pae/uur

Richting 10: 130 pae/uur

Richting 11: 20 pae/uur

Richting 12: 110 pae/uur

## DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt om elkaar heen (wachtruimte  $L_w = 6$  m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 60 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

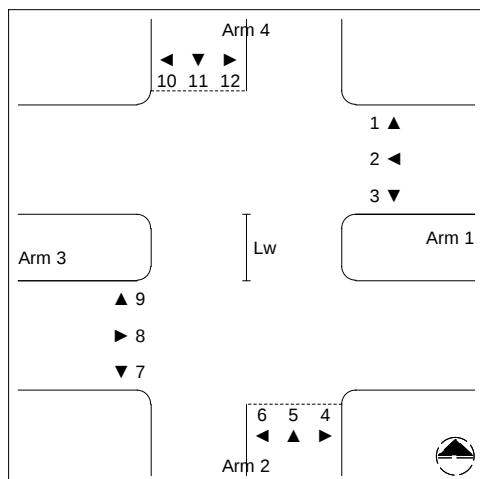
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

## BEREKENING

| Richting | Intensiteit<br>pae/u | Gecor. cap.<br>pae/u | Restcap.<br>pae/u | Wachttijd | Acceptabel |
|----------|----------------------|----------------------|-------------------|-----------|------------|
| 3        | 20                   | 864                  | 844               | 0 sec.    | Ja         |
| 4        | 30                   | 567                  | 497               | <15 sec.  | Ja         |
| 5        | 10                   | 567                  | 497               | <15 sec.  | Ja         |
| 6        | 30                   | 567                  | 497               | <15 sec.  | Ja         |
| 9        | 50                   | 921                  | 871               | 0 sec.    | Ja         |
| 10       | 130                  | 721                  | 461               | <15 sec.  | Ja         |
| 11       | 20                   | 721                  | 461               | <15 sec.  | Ja         |
| 12       | 110                  | 721                  | 461               | <15 sec.  | Ja         |

## GRENSWAARDEN

| Grootte van de wachttijd | Restcap. kenwaarde | Restcap. grenzen |
|--------------------------|--------------------|------------------|
| Overbelasting            | <0                 | <0               |
| Erg lange wachttijd      | 50                 | 0-75             |
| Lange wachttijd          | >20 sec.           | 100              |
| Matige wachttijd         | 20 sec.            | 150              |
| Kleine wachttijd         | 15 sec.            | 200              |
| Bijna geen wachttijd     | <15 sec.           | 400              |
| Geen wachttijd           | 0 sec.             | >600             |



### Capaciteitsberekening met methode Harders

#### Omschrijving kruispunt:

Van Heemstraweg - Leegstraat

Arm 1: Van Heemstraweg

Arm 2: Leegstraat

Arm 3: Van Heemstraweg

Arm 4: Leegstraat

### INTENSITEITEN

#### Avondspits

Richting 1: 110 pae/uur

Richting 2: 250 pae/uur

Richting 3: 50 pae/uur

Richting 4: 40 pae/uur

Richting 5: 30 pae/uur

Richting 6: 40 pae/uur

Richting 7: 50 pae/uur

Richting 8: 150 pae/uur

Richting 9: 180 pae/uur

Richting 10: 80 pae/uur

Richting 11: 30 pae/uur

Richting 12: 70 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt om elkaar heen (wachtruimte  $L_w = 6$  m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 60 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

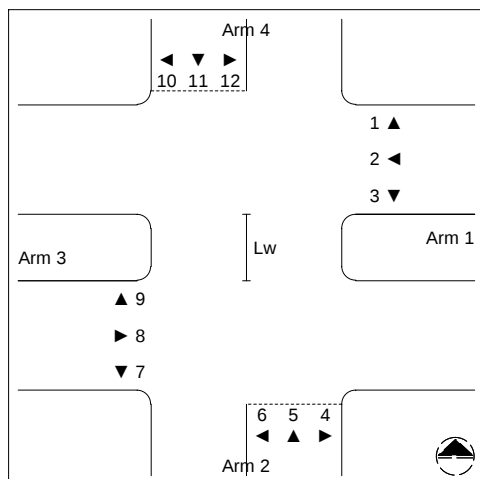
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

| Richting | Intensiteit<br>pae/u | Gecor. cap.<br>pae/u | Restcap.<br>pae/u | Wachttijd | Acceptabel |
|----------|----------------------|----------------------|-------------------|-----------|------------|
| 3        | 50                   | 656                  | 606               | 0 sec.    | Ja         |
| 4        | 40                   | 530                  | 420               | <15 sec.  | Ja         |
| 5        | 30                   | 530                  | 420               | <15 sec.  | Ja         |
| 6        | 40                   | 530                  | 420               | <15 sec.  | Ja         |
| 9        | 180                  | 741                  | 561               | <15 sec.  | Ja         |
| 10       | 80                   | 526                  | 346               | <15 sec.  | Ja         |
| 11       | 30                   | 526                  | 346               | <15 sec.  | Ja         |
| 12       | 70                   | 526                  | 346               | <15 sec.  | Ja         |

### GRENSWAARDEN

| Grootte van de wachttijd | Restcap. kenwaarde | Restcap. grenzen |
|--------------------------|--------------------|------------------|
| Overbelasting            | <0                 | <0               |
| Erg lange wachttijd      | 50                 | 0-75             |
| Lange wachttijd          | >20 sec.           | 100              |
| Matige wachttijd         | 20 sec.            | 150              |
| Kleine wachttijd         | 15 sec.            | 200              |
| Bijna geen wachttijd     | <15 sec.           | 400              |
| Geen wachttijd           | 0 sec.             | >600             |



## Capaciteitsberekening met methode Harders

### Omschrijving kruispunt:

Van Heemstraweg - Leegstraat

Arm 1: Van Heemstraweg

Arm 2: Leegstraat

Arm 3: Van Heemstraweg

Arm 4: Leegstraat

## INTENSITEITEN

Ochtendspits met plan +10%

Richting 1: 50 pae/uur

Richting 2: 140 pae/uur

Richting 3: 20 pae/uur

Richting 4: 30 pae/uur

Richting 5: 10 pae/uur

Richting 6: 30 pae/uur

Richting 7: 30 pae/uur

Richting 8: 180 pae/uur

Richting 9: 50 pae/uur

Richting 10: 130 pae/uur

Richting 11: 20 pae/uur

Richting 12: 110 pae/uur

## DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt om elkaar heen (wachtruimte  $L_w = 6$  m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 60 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

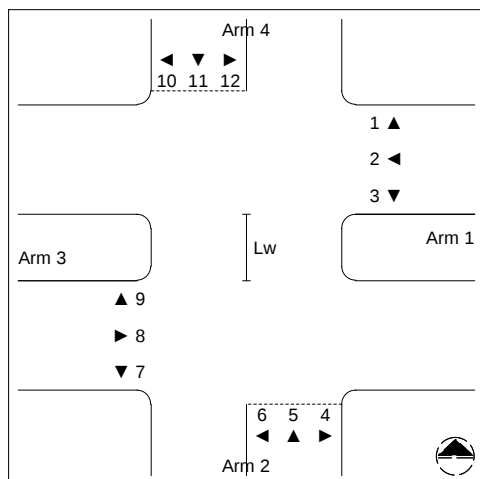
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

## BEREKENING

| Richting | Intensiteit<br>pae/u | Gecor. cap.<br>pae/u | Restcap.<br>pae/u | Wachttijd | Acceptabel |
|----------|----------------------|----------------------|-------------------|-----------|------------|
| 3        | 20                   | 864                  | 844               | 0 sec.    | Ja         |
| 4        | 30                   | 567                  | 497               | <15 sec.  | Ja         |
| 5        | 10                   | 567                  | 497               | <15 sec.  | Ja         |
| 6        | 30                   | 567                  | 497               | <15 sec.  | Ja         |
| 9        | 50                   | 921                  | 871               | 0 sec.    | Ja         |
| 10       | 130                  | 721                  | 461               | <15 sec.  | Ja         |
| 11       | 20                   | 721                  | 461               | <15 sec.  | Ja         |
| 12       | 110                  | 721                  | 461               | <15 sec.  | Ja         |

## GRENSWAARDEN

| Grootte van de wachttijd | Restcap. kenwaarde | Restcap. grenzen |
|--------------------------|--------------------|------------------|
| Overbelasting            | <0                 | <0               |
| Erg lange wachttijd      | 50                 | 0-75             |
| Lange wachttijd          | >20 sec.           | 100              |
| Matige wachttijd         | 20 sec.            | 150              |
| Kleine wachttijd         | 15 sec.            | 200              |
| Bijna geen wachttijd     | <15 sec.           | 400              |
| Geen wachttijd           | 0 sec.             | >600             |



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Van Heemstraweg - Leegstraat

Arm 1: Van Heemstraweg

Arm 2: Leegstraat

Arm 3: Van Heemstraweg

Arm 4: Leegstraat

### INTENSITEITEN

Avondspits +10%

Richting 1: 121 pae/uur

Richting 2: 275 pae/uur

Richting 3: 55 pae/uur

Richting 4: 44 pae/uur

Richting 5: 33 pae/uur

Richting 6: 44 pae/uur

Richting 7: 55 pae/uur

Richting 8: 165 pae/uur

Richting 9: 198 pae/uur

Richting 10: 88 pae/uur

Richting 11: 33 pae/uur

Richting 12: 77 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt om elkaar heen (wachtruimte Lw = 6 m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 60 km/u

Voorrangregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

| Richting | Intensiteit<br>pae/u | Gecor. cap.<br>pae/u | Restcap.<br>pae/u | Wachttijd | Acceptabel |
|----------|----------------------|----------------------|-------------------|-----------|------------|
| 3        | 55                   | 608                  | 553               | <15 sec.  | Ja         |
| 4        | 44                   | 493                  | 372               | <15 sec.  | Ja         |
| 5        | 33                   | 493                  | 372               | <15 sec.  | Ja         |
| 6        | 44                   | 493                  | 372               | <15 sec.  | Ja         |
| 9        | 198                  | 696                  | 498               | <15 sec.  | Ja         |
| 10       | 88                   | 480                  | 282               | <15 sec.  | Ja         |
| 11       | 33                   | 480                  | 282               | <15 sec.  | Ja         |
| 12       | 77                   | 480                  | 282               | <15 sec.  | Ja         |

### GRENSWAARDEN

| Grootte van de wachttijd | Restcap. kenwaarde | Restcap. grenzen |
|--------------------------|--------------------|------------------|
| Overbelasting            | <0                 | <0               |
| Erg lange wachttijd      | 50                 | 0-75             |
| Lange wachttijd          | >20 sec.           | 100              |
| Matige wachttijd         | 20 sec.            | 150              |
| Kleine wachttijd         | 15 sec.            | 200              |
| Bijna geen wachttijd     | <15 sec.           | 400              |
| Geen wachttijd           | 0 sec.             | >600             |

# BOOT: INGENIEURS MET EEN VERHAAL

Een toekomstbestendige leefomgeving. Dat is het verhaal van BOOT. De ingenieurs van BOOT zijn actief binnen alle facetten van onze leefomgeving en leveren integrale advies- en managementdiensten. Jij kunt ons dan ook inzetten om projecten van A tot Z te regelen. Wij onderscheiden ons door onze risicogerichte aanpak, effectieve toepassing van data, circulaire denkkraft. En vooral: door onze mensen. Mensen vormen de kern van elk bedrijf, maar bij BOOT nog meer. Hoe verschillend ook, ze werken pragmatisch, nieuwsgierig en vooral sámen. Elke medewerker werkt met de kracht én ambitie van een compleet team achter zich.

De ingenieurs van BOOT: daar zit een verhaal achter.



Plesmanstraat 5  
Veenendaal  
0318 - 527 600

Postbus 509  
3900 AM  
Veenendaal

[info@buroboot.nl](mailto:info@buroboot.nl)  
[www.buroboot.nl](http://www.buroboot.nl)