

Verkeersonderzoek Gildeland Lienden

Definitief rapport

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Status

Klasiro BV

Verkeersonderzoek Gildeland Lienden

020920.20250528.R1.04

1 april 2026

Definitief

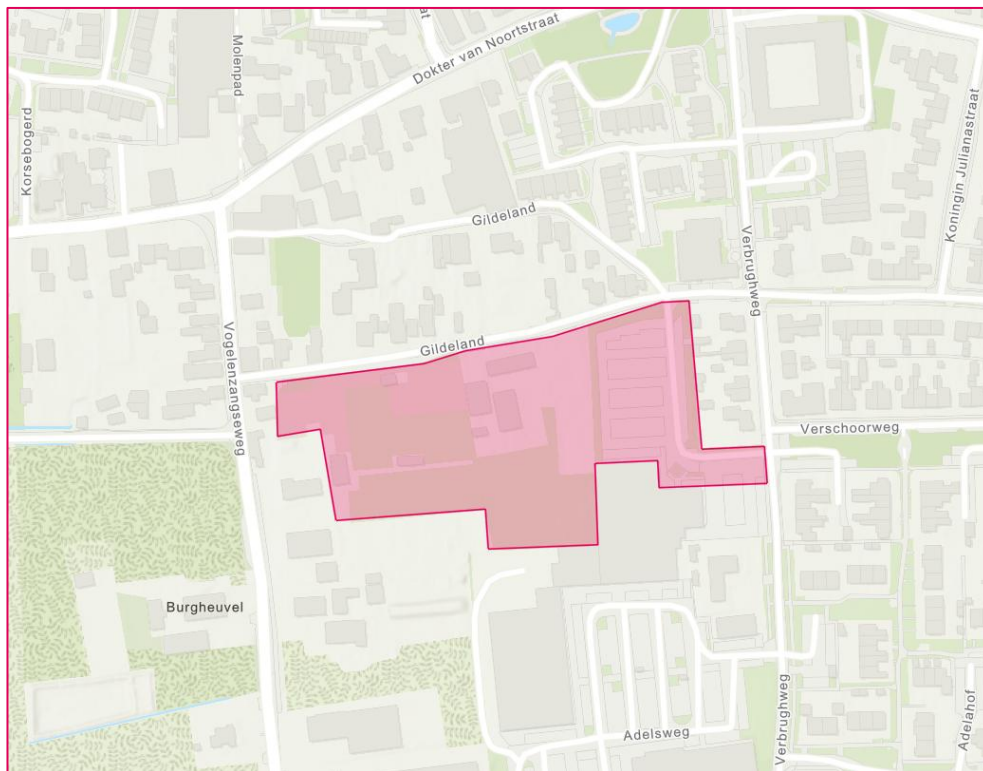
Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
1.1 Context	1
1.2 Functieprogramma	1
2. Verkeersgeneratie	2
2.1 Aanpak en uitgangspunten	2
2.2 Resultaten	3
3. Verkeersafwikkeling	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.1 Aanpak en uitgangspunten	6
3.2 Kruispuntwijzer	10
3.3 Wegenscan	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4. Conclusie	12

1. Aanleiding

1.1 Context

Klasiro BV (hierna: opdrachtgever) is voornemens om in totaal 70 grondgebonden woningen en appartementen te realiseren aan het Gildeland te Lienden (zie figuur 1.1). In het kader van deze ontwikkeling heeft de opdrachtgever aan Goudappel gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de verkeerskundige effecten van de woningbouwontwikkeling. Daarbij is specifiek gekeken naar het aantal extra verkeersbewegingen dat de ontwikkeling naar verwachting zal genereren, en welk effect deze toename heeft op de verkeersveiligheid (wegvakniveau) en verkeersafwikkeling (kruispuntniveau). In voorliggende rapportage zijn de aanpak, uitgangspunten en conclusies nader toegelicht.



Figuur 1.1: Planlocatie

1.2 Functieprogramma

Het functieprogramma van de ontwikkeling aan het Gildeland bestaat uit zowel grondgebonden woningen als appartementen voor jongeren, starters, gezinnen en senioren.

Bovendien bestaat het functieprogramma uit zowel (sociale) huur- als koopwoningen. Het volledige functieprogramma is weergegeven in tabel 1.1.

functie	koop/huur	doelgroep	aantal
appartementen	sociale huur	jongeren	18
benedenwoningen	sociale huur	senioren	7
bovenwoningen	sociale huur	starters	7
rijwoningen	sociale huur	gezinnen	9
rijwoningen	sociale koop	starters	6
rijwoningen	vrije sector koop	gezinnen	2
appartementen	vrije sector huur	senioren/jongeren	9
rijwoningen	vrije sector koop	starters	8
rijwoningen	sociale koop	gezinnen/starters	4
totaal			71

Tabel 1.1: Functieprogramma van de ontwikkeling aan het Gildeland (Bron: opdrachtgever¹)

2. Verkeersgeneratie

2.1 Aanpak en uitgangspunten

De verkeersgeneratie (een optelling van het aankomend en vertrekkend verkeer) is berekend aan de hand van de verkeersgeneratiekencijfers van CROW². De meest actuele verkeersgeneratiekencijfers zijn opgenomen in publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024 – Basis voor parkeernormering' (juli 2024). De verkeersgeneratie is sterk verbonden met de parkeerkencijfers voor dezelfde locatie. CROW hanteert voor beide kencijfers een bandbreedte. Door de gemeentelijke parkeernormen³ te vergelijken met de bandbreedte van CROW is bepaald wat de bijbehorende verkeersgeneratiekencijfers zijn.

De gemeente Buren sluit voor haar parkeernormen aan op de parkeerkencijfers van CROW en hanteert daarbij het gemiddelde in de bandbreedte. Daarom zijn in dit onderzoek de gemiddelde verkeersgeneratiekencijfers gehanteerd. Uitgangspunten voor deze kencijfers zijn 'Niet stedelijk' en 'Rest bebouwde kom' conform de indeling van CROW en de uitgangspunten uit het parkeerbeleid van de gemeente Buren. In tabel 2.1 op de volgende pagina zijn de gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers weergegeven.

¹ 250213_Lienden_Stedenbouwkundige verkenning_A3_incl bijlage lq.pdf' verkregen per mail d.d. 28 april 2024.

² CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

³ 'Parkeerbeleid2024-2032 gemeente Buren' vastgesteld op 19 november 2024.

functie	functie CROW	gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers (mvt/woning)
appartementen sociale huur	huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	3,3
benedenwoningen sociale huur	huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	3,3
bovenwoningen sociale huur	huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	3,3
rijwoningen sociale huur	huur, huis, sociale huur	4,8
rijwoningen sociale koop	koop, huis, tussen/hoek	7,4
rijwoningen vrije sector koop	koop, huis, tussen/hoek	7,4
appartementen vrije sector huur	huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo	3,4
rijwoningen vrije sector koop	koop, huis, tussen/hoek	7,4
rijwoningen sociale koop	koop, huis, tussen/hoek	7,4

Tabel 2.1: Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers

Door de verkeersgeneratiekencijfers te vermenigvuldigen met het aantal woningen is de verkeersgeneratie naar weekdag berekend. Om de verkeersgeneratie per werkdagemaal te berekenen, geldt (voor woningen) een omrekenfactor van 1,11. Voor de specificatie naar ochtend- en avondspits en de uitsplitsing naar vertrekkend en aankomend verkeer is gebruik gemaakt van de percentages uit CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – Vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer' (2007). De gehanteerde percentages zijn weergegeven in tabel 2.2.

ochtendspits	waarvan vertrek	waarvan aankomst	avondspits	waarvan vertrek	waarvan aankomst
8%	89%	11%	9%	20%	80%

Tabel 2.2: Gehanteerde percentages voor de verdeling van het aantal verkeersbewegingen

2.2 Resultaten

Door de gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers te vermenigvuldigen met het functieprogramma ontstaat de verkeersgeneratie in motorvoertuigbewegingen per weekdag- en werkdagemaal zoals weergegeven in tabel 2.3 op de volgende pagina.

functie CROW	aantal woningen	gehanteerde kencijfers	weekdag Etmaal	werkdag etmaal
huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	18	3,3	59,4	65,9
huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	7	3,3	23,1	25,6
huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	7	3,3	23,1	25,6
huur, huis, sociale huur	9	4,8	43,2	48,0
koop, huis, tussen/hoek	6	7,4	44,4	49,3
koop, huis, tussen/hoek	2	7,4	14,8	16,4
huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	9	3,4	30,6	34,0
koop, huis, tussen/hoek	8	7,4	59,2	65,7
koop, huis, tussen/hoek	4	7,4	29,6	32,9
totaal			327,4	363,4

Tabel 2.3: Verkeersgeneratie van de ontwikkeling naar motorvoertuigbewegingen per etmaal

Op een gemiddelde weekdag bedraagt de verkeersgeneratie circa 328 extra motorvoertuigbewegingen. Per werkdagetmaal is dat circa 364 extra motorvoertuigbewegingen. In tabel 2.4 is de verdeling naar ochtend- en avondspits weergegeven.

functie CROW	ochtendspits			avondspits		
	drukste uur	aankomst	vertrek	drukste uur	aankomst	vertrek
huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	5,3	0,6	4,7	5,9	4,7	1,2
huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	2,1	0,2	1,8	2,3	1,8	0,5
huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	2,1	0,2	1,8	2,3	1,8	0,5
huur, huis, sociale huur	3,8	0,4	3,4	4,3	3,5	0,9
koop, huis, tussen/hoek	3,9	0,4	3,5	4,4	3,5	0,9
koop, huis, tussen/hoek	1,3	0,1	1,2	1,5	1,2	0,3
huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	2,7	0,3	2,4	3,1	2,4	0,6
koop, huis, tussen/hoek	5,3	0,6	4,7	5,9	4,7	1,2
koop, huis, tussen/hoek	2,6	0,3	2,3	3,0	2,4	0,6
totaal	29,1	3,1	25,8	32,7	26,0	6,7

Tabel 2.4: Verdeling van de verkeersbewegingen voor ochtend- en avondspitsuren

Uit tabel 2.4 blijkt dat de verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling circa 29 extra motorvoertuigbewegingen betreft tijdens een ochtendspitsuur. Hiervan zijn circa 26 vertrekkende en circa 3 aankomende motorvoertuigen. Tijdens een avondspitsuur gaat het om circa 33 extra motorvoertuigbewegingen, waarvan circa 7 vertrekkende en circa 26 aankomende motorvoertuigen.

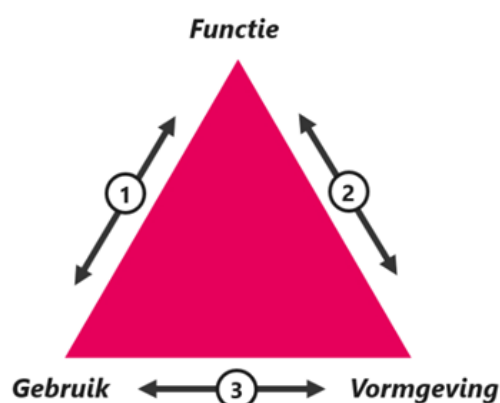
3. Analyse wegvakniveau (Verkeersveiligheid)

3.1 Aanpak

Om te onderzoeken of het wegennet de extra verkeersbewegingen kan verwerken is gebruik gemaakt van de Wegenscan, ontwikkeld door Goudappel. Met behulp van de Wegenscan is de relatie tussen de functie, vormgeving en het gebruik van de Vogelenzangseweg, het Gildeland en de Verbrughweg beoordeeld. De Wegenscan is een door Goudappel zelf ontwikkelde tool op basis van CROW-richtlijnen, uitgevoerde onderzoeken/studies en ervaringsgetallen.

De volgende drie aspecten zijn beoordeeld:

1. Relatie functie-gebruik: is het gebruik van de weg (verkeersintensiteit) passend bij de functie van de weg (wegcategorie)?
2. Relatie functie-vormgeving: is de huidige vormgeving van de weg passend bij de (beoogde) functie van de weg?
3. Relatie vormgeving-gebruik: is het huidige (of verwachte toekomstige) gebruik van de weg passend bij de vormgeving van de weg?



Door verschillende kenmerken van een wegvak in te vullen in de Wegenscan wordt de relatie tussen functie, gebruik en vormgeving inzichtelijk gemaakt middels een viertal scores. De scores en de toelichting zijn beschreven in tabel 3.1.

Score	Toelichting
Goed	Het kenmerk voldoet goed aan de principes van Duurzaam Veilig, met een duidelijke functie, een voorspelbare inrichting en een vergevingsgezinde weginrichting.
Redelijk	Het kenmerk heeft geen directe nadelige effecten maar is niet bestempeld als 'Goed' door CROW.
Matig	Er zijn verbeterpunten. Het kenmerk kan nadelige effecten hebben maar kan, in combinatie met andere wegkenmerken, acceptabel zijn.
Slecht	Het kenmerk voldoet niet aan de principes van Duurzaam Veilig. De mismatch tussen functie, gebruik en vormgeving kan leiden tot verkeerskundige knelpunten.

Tabel 3.1: Scores en toelichting Wegenscan

In de praktijk zijn de resultaten vaak niet zo zwart-wit als misschien blijkt uit de resultaten. In bepaalde categorieën kan in theorie sprake zijn van een 'slechte' beoordeling, waarin dit in de praktijk mogelijk leidt tot enige hinder. Van een knelpunt hoeft dan geen sprake te zijn. Enige nuancering en toelichting is daarom gewenst wanneer de resultaten leiden tot aandachtspunten of knelpunten.

3.2 Uitgangspunten

Routing en ontsluiting

De beoogde hoofdontsluiting van het ontwikkelingsgebied is gesitueerd aan het kruispunt Gildeland met de Verbrughweg ter hoogte van het winkelcentrum en een tweede iets noordelijker op de Verbrughweg (zie figuur 3.1). Deze tweede ontsluiting is een eenrichtingsweg richting Het Gildeland, waar voor motorvoertuigen verboden toegang geldt met uitzondering voor aanwonenden. De Vogelenzangseweg wordt als hoofdweg geïntegreerd waardoor ook verkeer van de ontwikkeling op deze weg verwacht kan worden.



Figuur 3.1: Beoogde ontsluiting plangebied

Verkeersintensiteiten

In dit onderzoek is uitgegaan van een worst-case berekening, waarbij het totale aantal extra verkeersbewegingen is toegevoegd aan de bestaande intensiteiten van de Vogelenzangseweg, het Gildeland en de Verbrughweg om de verkeerseffecten te onderzoeken. De bestaande verkeersintensiteiten zijn afgeleid uit het verkeersmodel Rivierenland, dit verkeersmodel is in beheer van Goudappel.

In tabel 3.2 op de volgende pagina zijn de huidige intensiteiten uit het verkeersmodel Rivierenland weergegeven. Voor het Gildeland zijn geen intensiteiten opgenomen in het verkeersmodel. In de tabel zijn ook de toekomstige intensiteiten weergegeven.

wegvak	huidige verkeersintensiteiten	totale verkeersgeneratie	toekomstige intensiteiten
Vogelenzangseweg	4.850	+335	5.185
Gildeland	-	+335	335
Verbrughweg	2.920	+335	3.255

Tabel 3.2: Gehanteerde toekomstige verkeersintensiteiten

3.3 Resultaten Wegenscan

Vogelenzangseweg

De Vogelenzangseweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Lienden met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De weg bestaat uit asfalt en is circa 6 meter breed zonder belijning of fietsstroken. Trottoirs zijn wel aanwezig. Verder naar het zuiden wordt de Vogelenzangseweg een weg met fietssuggestiestroken en een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. Aangezien de ontwikkeling aan het noordelijke stuk van de Vogelenzangseweg ligt, is dit deel in de Wegenscan beoordeeld.

De resultaten uit de Wegenscan zijn weergegeven in bijlage 1.1. Hieruit blijkt dat de relatie tussen functie, vormgeving en gebruik na toevoeging van de ontwikkeling niet op alle punten goed scoren. Zo zijn er geen lengtemarkering en op een kort deel geen fietsvoorzieningen aanwezig. Dit is echter ook het geval zonder toevoeging van de ontwikkeling, waardoor deze beoordeling niet geheel ten gevolge van de ontwikkeling kan worden gerekend. De realisatie van de woningbouwontwikkeling leidt niet tot nieuwe verkeerskundige knelpunten.

Gildeland

Gildeland is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom van Lienden met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De weg bestaat uit klinkers en is circa 3,5 meter breed zonder aanvullende voorzieningen (zoals belijning, trottoirs en/of fietspaden). Aan de hand van deze input is de Wegenscan ingevuld.

De resultaten uit de Wegenscan zijn weergegeven in bijlage 1.2. Hieruit blijkt dat de relatie tussen functie, vormgeving en gebruik na toevoeging van de ontwikkeling redelijk goed beoordeeld wordt. Verbeterpunten zijn de rijbaanbreedte, de voetgangersvoorziening en het toevoegen van snelheidsremmers. Evenals bij het eerder beoordeelde wegvak zijn de verbeterpunten ook in de huidige situatie van kracht. De realisatie van de woningbouwontwikkeling leidt niet tot nieuwe verkeerskundige knelpunten.

Verbrughweg

Verbrughweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom van Lienden met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De weg is op het drukste deel geasfalteerd en heeft een breedte van circa 6 meter. Aan één zijde is een trottoir van 2 meter gesitueerd. Aanvullend zijn er op kruispuntniveau snelheidsremmers aanwezig. Tot slot is ter hoogte van

het winkelcentrum een zebrapad gerealiseerd. Aan de hand van deze input is de Wegenscan ingevuld.

De resultaten uit de Wegenscan zijn weergegeven in bijlage 1.3. Hieruit blijkt dat de relatie tussen functie, vormgeving en gebruik na toevoeging van de ontwikkeling redelijk goed beoordeeld wordt. De verbeterpunten conform de Wegenscan zijn de verharding: een ETW30 wordt veelal in klinkers uitgevoerd. De Verbrughweg is dit op het overgrote deel, slechts op het meest zuidelijke (drukste) deel is deze geasfalteerd. De verkeersgeneratie is zeer beperkt en zal op basis van de gehanteerde uitgangspunten niet leiden tot nieuwe verkeerskundige knelpunten.

4. Analyse kruispuntniveau (Verkeersafwikkeling)

4.1 Aanpak

Maatgevend in de doorstroming in een verkeersnetwerk zijn de kruispunten. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt, voor kruispunten, beoordeeld met behulp van de Kruispuntwijzer⁴. De Kruispuntwijzer hanteert drie beoordelingscriteria om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te beoordelen: gemiddelde verliestijden, verhouding intensiteit/capaciteit en wachtrijlengten. Deze beoordelingscriteria zijn hieronder afzonderlijk toegelicht.

Gemiddelde verliestijd

Een indicator voor het beoordelen van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de gemiddelde verliestijd. Verliestijd betreft het verschil in seconden tussen een free-flow situatie (zonder te hoeven wachten door ander verkeer) en de benodigde tijd in een avondspitsuur (het drukste spitsuur) met verkeer. Met andere woorden, de tijd die een voertuig 'verliest' ten opzichte van een situatie zonder verkeer. In tabel 3.1 zijn de grenswaarden (in seconden) opgenomen die binnen de beoordeling van de verliestijden worden gehanteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt in de verliestijd voor een hoofdrichting en een zijrichting.

kwaliteit	hoofdrichting (seconden)	zijrichting (seconden)
goed	0-25	0-40
redelijk/matig	25-45	40-60
slecht	>45	>60

Tabel 4.1: Grenswaarden gemiddelde verliestijd voorrangskruispunt

I/C waarde

De verhouding tussen de verkeersintensiteit en de verkeerscapaciteit, ofwel de I/C waarden, geeft inzicht in het gebruik van het kruispunt. Een I/C waarde boven de 0,8 betekent dat vertraging ontstaat. Bij I/C waarden die tussen de 0,7 en 0,8 liggen is er sprake van weinig restcapaciteit. Bij lagere I/C waarden kan het verkeer goed doorstromen. Op de volgende pagina zijn deze grenswaarden weergegeven in tabel 4.2.

⁴ De Kruispuntwijzer is een tool ontwikkeld door Goudappel waarmee voor verschillende kruispuntvormen de kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt geanalyseerd.

kwaliteit	beoordeling	I/C waarde
goed	A	0-0,7
redelijk/matig	B	0,7-0,8
slecht	C	0,8-1,0

Tabel 4.2: Grenswaarden I/C waarden

Gemiddelde wachtrijlengte

Binnen dit criterium wordt getoetst of de wachtrij die ontstaat gefaciliteerd kan worden, zonder dat een andere rijrichting hierdoor wordt geblokkeerd. De grenswaarde voor de gemiddelde wachtrijlengte is gelijk aan de lengte van de opstelruimte en is dus verschillend voor elke tak van het kruispunt. De wachtrijlengte wordt afgerond naar boven.

4.2 Kruispuntwijzer

De Kruispuntwijzer is gebruikt om de verkeersafwikkeling van het kruispunt Gildeland-Vogelenzangseweg en het kruispunt Gildeland-Verbrughweg-Baron van Tilweg te beoordelen. De kruispunten zijn berekend voor het drukste avondspitsuur. Hiervoor zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel Rivierenland opgehoogd met de berekende verkeersgeneratie. Hierbij is opnieuw uitgegaan van een worst-case benadering waarbij 100% van de extra motorvoertuigbewegingen bij beide kruispunten wordt opgeteld. De gehanteerde intensiteiten zijn weergegeven in tabel 4.3.

wegvak	avondspits
Vogelenzangseweg	429
Verbrughweg	61
Baron van Tilweg	11
Gildeland	34

Tabel 4.3: Gehanteerde verkeersintensiteiten per wegvak

Aangezien de verwachting is dat tijdens een avondspits het meeste verkeer vanuit het zuiden (naar de N320 en de A15) van het zuiden zal komen, is gerekend met een worst-case benadering waarbij 100% van de extra motorvoertuigbewegingen vanuit het zuiden komt.

4.3 Resultaten

Kruispunt Gildeland-Vogelenzangseweg

Voor het kruispunt Gildeland met de Vogelenzangseweg zijn in tabel 4.4 de uitkomsten van de analyse met kruispuntwijzer weergegeven.

weg	verliestijd (seconden)	wachtrij (meters)	I/C waarde
Vogelenzangseweg (Noord)	3,43	1	0,11
Gildeland (Oost)	3,94	1	0,01
Vogelenzangseweg (Zuid)	4,46	3	0,22

Tabel 4.4: Resultaten Kruispuntwijzer Gildeland met de Vogelenzangseweg

Uit de tabel blijkt dat het kruispunt Gildeland met de Vogelenzangseweg, zelfs met een worst-case benadering waarin 100% van het gegenereerde verkeer door dit kruispunt wordt afgewikkeld, de extra verkeersbewegingen goed kan afwikkelen.

Op basis van het laatste ontwerp worden er geen auto's afgewikkeld op dit kruispunt. De ontsluiting aan de westzijde van het plangebied is uitsluitend bedoeld voor langzaam verkeer.

Gildeland-Verbrughweg-Baron van Tilweg

In tabel 4.5 zijn de uitkomsten van de analyse voor het kruispunt Gildeland met de Verbrughweg weergegeven.

weg	verliestijd (seconden)	wachtrij (meters)	I/C waarde
Verbrughweg (Noord)	2,88	1	0,01
Baron van Tilweg (Oost)	3,02	1	0,01
Verbrughweg (Zuid)	3,02	1	0,05
Gildeland (West)	3,08	1	0,01

Tabel 4.5: Resultaten Kruispuntenwijzer Gildeland met de Verbrughweg

Uit de tabel blijkt dat het Kruispunt Gildeland met de Verbrughweg, zelfs met een worst-case benadering waarin 100% van het gegenereerde verkeer door dit kruispunt wordt afgewikkeld, de extra verkeersbewegingen goed kan afwikkelen.

5. Conclusie

Klasiro BV is voornemens 70 woningen en appartementen te realiseren aan het Gildeland te Lienden. Goudappel is gevraagd om voor deze ontwikkeling te onderzoeken hoeveel extra verkeersbewegingen deze ontwikkeling genereert en wat voor effect dit heeft op het verkeer in de omgeving. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Als gevolg van de ontwikkeling ontstaan circa 328 extra verkeersbewegingen per weekdagemaal en circa 364 per werkdagetmaal;
- Tijdens de avondspits (het drukste moment) zorgt dit voor circa 33 extra verkeersbewegingen;
- De Wegenscan is toegepast op de Vogelenzangseweg, het Gildeland en de Verbrughweg. Voor alle drie de wegen zijn verbeterpunten geïdentificeerd. Deze gelden ook zonder toevoeging van de ontwikkeling. De woningbouwontwikkeling leidt niet tot nieuwe verkeerskundige knelpunten;
- Door middel van de Kruispuntwijzer is de verkeersafwikkeling van de kruispunten van het Gildeland met de Vogelenzangseweg (west) en de Verbrughweg (oost) beoordeeld. Hieruit blijkt dat de kruispunten het verkeer goed kunnen afwikkelen;
 - Op basis van het laatste ontwerp worden er geen auto's afgewikkeld op het kruispunt Gildeland – Vogelenzangseweg. De ontsluiting aan de westzijde van het plangebied is uitsluitend bedoeld voor langzaam verkeer.

Bijlage 1 Wegenscan

B.1.1 Vogelenzangseweg

INVOER WEGENSCAN		RESULTATEN WEGENSCAN	
	Basis	Straat: Vogelenzangseweg Plaats: Lienden Wegcategorie: GOW 30 km/h Intensiteit [mvt/etm]: 5.185	
	Naam straat		
	Plaats		
	Wegcategorie		
	Vormgeving	FUNCTIE-GEBRUIK Relatie functie en gebruik GOED FUNCTIE-VORMGEVING Lengtemarkering SLECHT Rijrichtingscheiding GOED Rijbaanbreedte (functie) GOED Verharding MATIG Voetgangersvoorziening GOED Fietsvoorziening SLECHT Parkeervoorziening (functie) NVT Haltevoorz. bus (functie) GOED Snelheidsremmers MATIG	
	Profiel		
	Rijbaanbreedte [m]		
	Verharding		
	Rijrichtingscheiding		
	Lengtemarkering		
	Meetgegevens	VORMGEVING-GEBRUIK Bermschade REDELIJK Rijbaanbreedte (intensiteit) GOED Breedte voetgangersvoorziening GOED Breedte fietsvoorziening NVT Parkeervoorziening (intensiteit) GOED Haltevoorz. bus (intensiteit) GOED Oversteekbaarheid voetgangers GOED Oversteekbaarheid fietsers GOED Relatie snelheid-fietsvoorziening GOED Relatie gebruik-fietsvoorziening NVT Relatie parkeren-fiets NVT Sociale interactie NVT	
	Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]		
	Snelheid (V85) [km/h]		
	Voetgangersvoorziening		
	Plek op de weg		
	Breedte voetgangersvoorziening [m]		
	Fietsvoorziening		
	Plek op de weg		
	Breedte fietsvoorziening [m]		
	Busvoorziening		
	Frequentie bussen		
	Haltevoorziening		
	Parkeren		
	Parkeervoorzieningen		
	Sociale interactie		
	Sociale interactie meenemen		

B.1.2 Gildeland

INVOER WEGENSCAN

	Basis	
	Naam straat	Gildeland
	Plaats	Lienden
	Wegcategorie	ETW 30 km/h
	Vormgeving	
	Profiel	gemengd (auto 1, fiets 2 richtingen)
	Rijbaanbreedte [m]	3,5
	Verharding	open (o.a. klinkers)
	Rijrichtingscheiding	niet aanwezig
	Lengtemarkering	niet aanwezig
	Snelheidsremmers	op kruispunten
	Meetgegevens	
	Intensiteit motorvoertuigen [mvt/etm]	335
	Snelheid (V85) [km/h]	30
	Voetgangersvoorziening	
	Plek op de weg	gemengd op rijbaan
	Breedte voetgangersvoorziening [m]	
	Oversteekvoorziening	uit de voorrang / geen voorziening
	Fietsvoorziening	
	Plek op de weg	gemengd op rijbaan
	Breedte fietsvoorziening [m]	
	Oversteekvoorziening	uit de voorrang / geen voorziening
	Busvoorziening	
	Frequentie bussen	niet aanwezig
	Haltevoorziening	niet van toepassing
	Parkeren	
	Parkeervoorzieningen	niet van toepassing
	Breedte parkeervak + margestrook [m]	
	Sociale interactie	
	Sociale interactie meenemen	nee

RESULTATEN WEGENSCAN

Straat: Gildeland
 Plaats: Lienden
 Wegcategorie: ETW 30 km/h
 Intensiteit [mvt/etm]: 335



FUNCTIE-GEBRUIK

Relatie functie en gebruik **GOED**

FUNCTIE-VORMGEVING

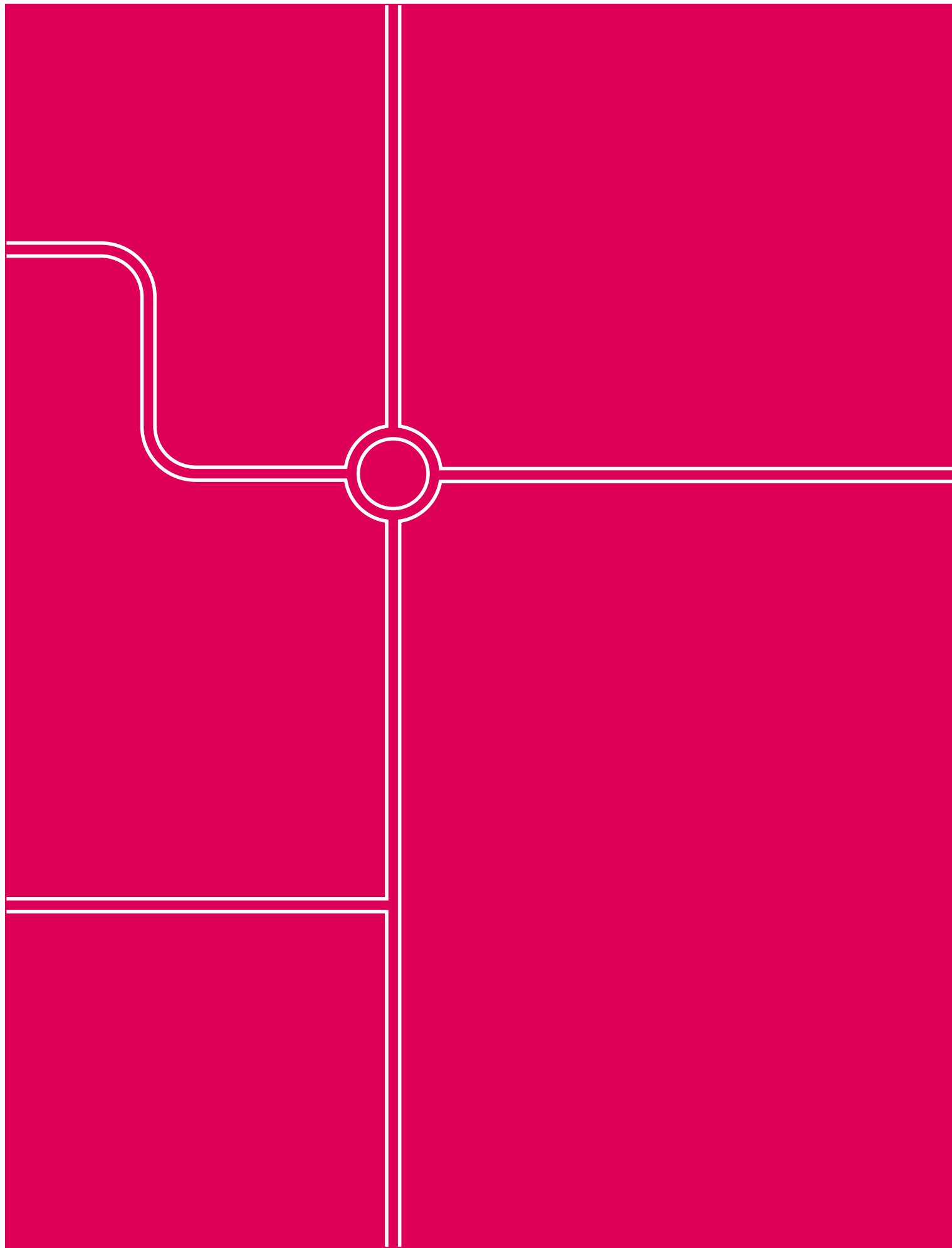
Lengtemarkering **REDELIJK**
 Rijrichtingscheiding **GOED**
 Rijbaanbreedte (functie) **MATIG**
 Verharding **GOED**
 Voetgangersvoorziening **MATIG**
 Fietsvoorziening **GOED**
 Parkeervoorziening (functie) **NVT**
 Haltevoorz. bus (functie) **NVT**
 Snelheidsremmers **MATIG**

VORMGEVING-GEBRUIK

Bermschade **GOED**
 Rijbaanbreedte (intensiteit) **MATIG**
 Breedte voetgangersvoorziening **NVT**
 Breedte fietsvoorziening **NVT**
 Parkeervoorziening (intensiteit) **GOED**
 Haltevoorz. bus (intensiteit) **NVT**
 Oversteekbaarheid voetgangers **GOED**
 Oversteekbaarheid fietsers **GOED**
 Relatie snelheid-fietsvoorziening **GOED**
 Relatie gebruik-fietsvoorziening **GOED**
 Relatie parkeren-fiets **NVT**
 Sociale interactie **NVT**



B.1.3 Verbrughweg



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32