

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Woudrichem

Verkeerskundige motivatie

“Burgstraat 2” te Giessen

Datum: 19-01-2018
Projectnummer: 172334
Status: definitief



Gemeente Woudrichem

Verkeerskundige motivatie

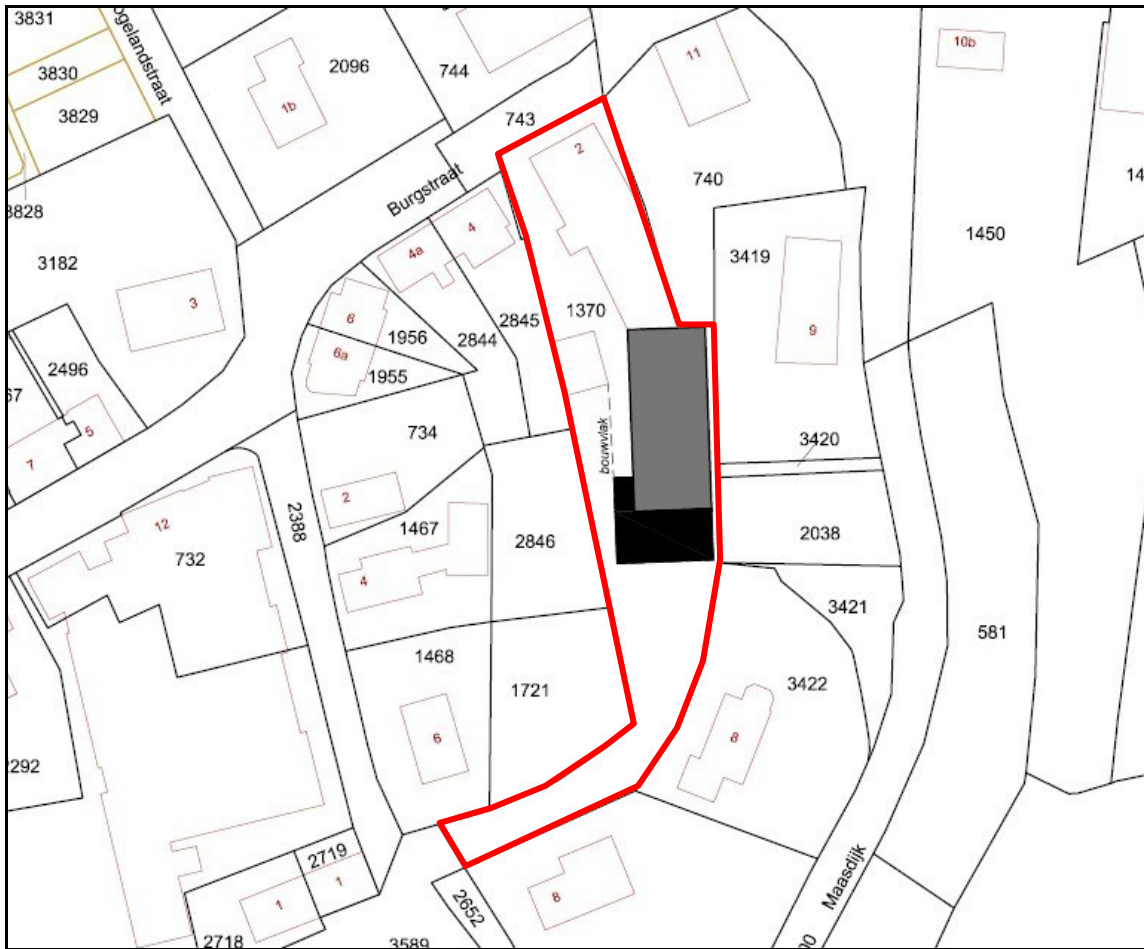
“Burgstraat 2” te Giessen

Projectleider: dhr. drs. T. van Baast
Status: definitief

Verkeerskundige motivatie

INHOUD

1	INLEIDING	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Werkzaamheden.....	9
1.3	Leeswijzer	9
2	VERKEERSGENERATIE	11
2.1	Toetsingskader	11
2.2	Uitgangspunten.....	11
2.3	Berekening verkeersgeneratie CROW	12
2.4	Feitelijke verkeerssituatie	13
2.5	Conclusie	14
3	PARKEREN	15
3.1	Toetsingskader	15
3.2	Uitgangspunten.....	15
3.3	Beoordeling parkeerbehoefte gemeentelijke parkeernota.....	16
3.4	Conclusie	16
4	VERKEERSKUNDIGE INRICHTING	17
4.1	Inleiding.....	17
4.2	Logistieke situatie	17
4.3	Beschrijving Inrichtingsplan	17
4.4	Verkeersveiligheid	17
4.5	Conclusie	18
5	CONCLUSIE EN AFWEGING	19



Utsnede situatieschets, globale aanduiding projectlocatie met rood (bron: google maps, 2017)



Visualisatie projectlocatie (bron: cyclomedia, 2017)

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het gevestigde bedrijf Quasar BV, ondernemend in verlichtingsarmaturen, aan de Burgstraat 2 te Giessen wil gaan uitbreiden binnen het bestaande bouwvlak met een magazijn. Bij de gemeente vindt vooroverleg plaats naar het uitbreiden van magazijnruimte binnen het bouwblok (bouwen) en de uitbreiding van parkeerruimte (planologisch afwijken). Op dit perceel vigeert momenteel de bestemming wonen.

In het kader van deze aanvraag is Compositie 5 stedenbouw gevraagd om een verkeerskundig advies inzake de effecten van de bedrijfsuitbreiding op de verkeersgeneratie, parkeerbehoefte en de logistieke situatie.

1.2 Werkzaamheden

Verkeer en parkeren

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de verkeersgeneratie van de bestaande en nieuwe situatie inzichtelijk gemaakt met behulp van gegevens van het ASVV. Tevens is de vergelijking gemaakt met de feitelijke verkeersgegevens, aangezien het om een zeer specifieke bedrijfssituatie gaat. Tevens wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de gemeentelijke Nota parkeernormen en de specifieke bedrijfsgegevens.

Logistieke situatie

Om de haalbaarheid van de logistieke situatie in beeld te brengen is de routing van het vracht- en personenautoverkeer bepaald inclusief bijbehorende draaicirkels vanaf de openbare weg en binnen de inrichting. Tevens is een verkeerskundig inrichtingsvoorstel opgesteld.

1.3 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt de verkeersaantrekkende werking bepaald. In het derde hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte berekend. Het vierde hoofdstuk behandelt de logistieke situatie en beschrijft een verkeerskundig inrichtingsvoorstel. In het laatste hoofdstuk worden de conclusie en een verkeerskundige afweging gegeven.

2 VERKEERSGENERATIE

2.1 Toetsingskader

In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' dient al bij vaststelling van een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken inzichtelijk te worden gemaakt dat redelijkerwijs de te verwachten verkeersgeneratie kan worden afgewikkeld op het bestaande wegennet. Een belangrijk uitgangspunt is dat overlast voor omwonenden zo veel mogelijk wordt beperkt en de veiligheid van weggebruikers wordt gewaarborgd. Mogelijk zijn daarvoor verkeersonderzoek en additioneel verkeerskundige aanpassingen benodigd.

Een landelijk geaccepteerd toetsingskader voor het aspect verkeersgeneratie is het ASVV 2012 (december 2012). Daarin worden kencijfers voor verkeersgeneratie bij realisatie van velerlei functies genoemd. In paragraaf 6.3.3 van deze uitgave worden de kencijfers weergegeven. Deze cijfers gelden voor één etmaal. Daarbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar ligging in de stedelijke zone. Weergegeven kencijfers zijn inclusief bezoekersparkeren en verkeersgeneratie door bezoekers.

2.2 Uitgangspunten

Het onderhavige project betreft de uitbreiding van het bestaande bedrijf met een magazijnruimte. In onderstaande tabel zijn de oppervlakten per bedrijfsfunctie van bestaande situatie inzichtelijk gemaakt. Eveneens is vermeld de oppervlakte van de uitbreiding met magazijnruimten die met de omgevingsvergunning wordt aangevraagd.

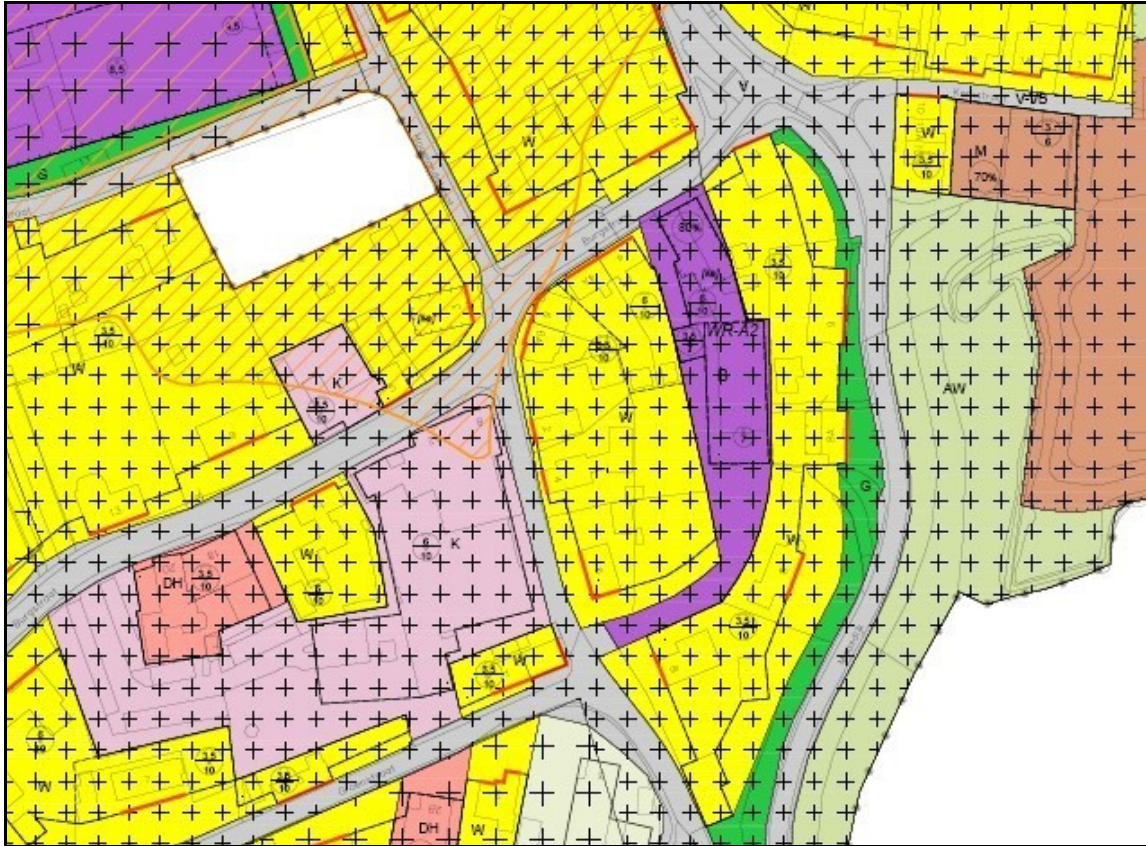
Bestaande situatie	Oppervlakte
Kantoor	274 m ² bvo
Showroom	201 m ² bvo
Atelier	399 m ² bvo
Magazijnruimte	276 m ² bvo
Met uitbreiding	
Magazijnruimte	227 m ² bvo

Uitgangspunten berekening verkeersgeneratie

Het bestaande bedrijf biedt ruimte aan 274 m² kantoorruimte (kantoor zonder baliefunctie), 201 m² showroom (loods, opslag, etc.) en atelier 399 m² (industrie, lab, atelier). De uitbreiding van het bedrijf betreft meerdere magazijnruimten met een oppervlakte van 227 m² magazijnruimte (loods, opslag, etc.). Deze categorisering is bepaald op basis van het ASVV 2012.

In de gemeentelijke parkeernotitie is een kaart met een gebiedstypering opgenomen. Op basis van ruimtelijke kenmerken en bereikbaarheid wordt onderbouwd van welke gebiedstypering kan worden uitgegaan (centrum, overloopgebied/schil centrum of rest bebouwde kom). De Burgstraat kan niet worden aangemerkt als het centrum van Giessen, omdat functies niet duidelijk zijn geclusterd. Er is in Giessen wél sprake van een zekere aanwezigheid van centrumfuncties. In de omgeving van de Burgstraat is veel verspreid liggende bedrijvigheid en bedrijvigheid aan huis en daarmee een zekere menging van functies (zie navolgende afbeelding). In CROW-publicatie 317 worden kenmerken genoemd die een centrum typeren. In

een centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen groot en de kwaliteit ervan hoog. In Giessen zijn vanaf de halte Burgstraat/Parallelweg openbaar vervoersverbindingen naar Gorinchem, Werkendam en Sleenwijk. Er wordt daarom in het rapport uitgegaan van de typering schil/overloopegebied centrum.



Spreiding van centrumfuncties rondom de planlocatie (bron: verbeelding Beheersverordening Giessen-Rijswijk 2013)

Volgens een analyse van CBS statistieken (huishoudens, inwoneraantal en autobezit) ligt het projectgebied in een 'weinig stedelijke zone'. Met deze gegevens is de verkeersgeneratie van het huidige bedrijf bepaald.

2.3 Berekening verkeersgeneratie CROW

De uitgangspunten in paragraaf 2.2 vormen de basis voor onderstaande berekening van de verkeersgeneratie in de huidige en nieuwe situatie.

De volgens de CROW normering berekende verkeerssituatie van het bedrijf in de huidige situatie bedraagt 67 verkeersbewegingen per etmaal (zie bovenstaande tabel). Na de uitbreiding met de omgevingsvergunning voor bouwen van diverse magazijnruimten bedraagt de verkeersgeneratie volgens CROW normering 74 verkeersbewegingen per etmaal (toename van 7 verkeersbewegingen).

Functie	Omvang in m ²	CROW norm verkeersgeneratie	Verkeersbewegingen per etmaal
Bestaande situatie			
Kantoor zonder balie	274 m ² bvo	7,4 / 100 m ² bvo	20,3
Showroom	201 m ² bvo	3,3 / 100 m ² bvo	6,6
Atelier	399 m ² bvo	7,7 / 100 m ² bvo	30,7
Magazijnruimte	276 m ² bvo	3,3 / 100 m ² bvo	9,1
Totale verkeersgeneratie bestaande situatie			66,7
Met uitbreiding			
Magazijnruimte	227 m ² bvo	3,3 / 100 m ² bvo	7,5
Totale verkeersgeneratie met omgevingsvergunning			74,2

Berekening verkeersgeneratie

Om te kunnen beoordelen in hoeverre de bestaande wegen de toegenomen verkeersintensiteiten kunnen verwerken kan gebruik gemaakt worden van verkeerstellingen. Echter heeft de gemeente Woudrichem alleen verkeerstellingen in de nabij gelegen Groenstraat uitgevoerd. In de Groenstraat rijden ongeveer 320 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 5 zwaar verkeer, dit percentage is ongeveer 1,5%. De verkeersintensiteiten in de Burgstraat en de Schoolstraat, zijn naar verwachting van vergelijkbare omvang dat verwacht mag worden dat deze wegen het extra verkeer probleemloos kunnen verwerken.

2.4 Feitelijke verkeerssituatie

Het bedrijf houdt wekelijks het aantal transportbewegingen bij en splitst dit uit naar het type transport (bestelbus/auto, kleine vrachtwagen, grote vrachtwagen) en de locatie waar deze parkeren. Op basis van deze gegevens (zie bijlage) is een gemiddeld scenario berekend voor de verkeersgeneratie met behulp van de gegevens van week 45, 46 en 47 van 2017. Deze weken zijn representatief voor de reguliere bedrijfsvoering. Er is sprake geweest van een bedrijfsvoering die qua aard en intensiteit niet afwijkt van andere weken.

	Bus/auto	Kleine vrachtwagen	Grote vrachtwagen	Totaal vrachtverkeer
Week 45	14	7	1	22
Week 46	12	6	2	20
Week 47	12	9	3	24
Gemiddeld	13	7	2	22

Vrachtverkeer Quasar

Het gemiddeld aantal vrachtbewegingen per week bedraagt (22x2¹=) 44. Per dag zijn dit gemiddeld 8 verkeersbewegingen (worst case scenario). Na de uitbreiding zullen de

¹ Een vrachtbezoek bestaat uit twee transportbewegingen, één beweging voor de aankomst en één beweging na het vertrek.

vrachtbewegingen in de praktijk gelijk blijven dan wel afnemen door efficiënter vervoer, want vrachtwagens worden voller geladen.

Wanneer gekeken wordt naar de feitelijke verkeersgeneratie, wordt gekeken naar het aantal verkeersbewegingen van werknemers. Tijdens de drukste dag worden er 42 verkeersbewegingen van personeel geteld.

2.5 Conclusie

De verkeersgeneratie neemt met de uitbreiding van 227 m² magazijnruimte in theorie toe met 7 verkeersbewegingen. De te verwachten verkeersgeneratie aan de Burgstraat en Schoolstraat neemt volgens de kencijfers van het CROW toe, maar deze kan probleemloos worden afgewikkeld. De verkeersgeneratie neemt in de praktijk niet toe. Vrachten worden efficiënter ingezet en voller geladen.

3 PARKEREN

3.1 Toetsingskader

Met de inwerkingtreding van de “Reparatiewet BZK” op 29 november 2014 is het verplicht om het parkeren te reguleren middels de ruimtelijke besluitvorming. In het kader van ‘een goede ruimtelijke ordening’ dient al bij vaststelling van een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken inzichtelijk te worden gemaakt dat redelijkerwijs in de aldus benodigde parkeerplaatsen feitelijk duurzaam kan worden voorzien (ECLI:NL:RVS:2017:1036, r.o. 5.3). Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door het geldende parkeerbeleid.

Op 17 mei 2011 heeft de gemeenteraad van Woudrichem de ‘Notitie Parkeren Aalburg, Werkendam en Woudrichem’ vastgesteld. In deze Notitie Parkeren wordt ingegaan op de eisen en randvoorwaarden die de gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem met betrekking tot parkeren hanteren. Het gaat hierbij om de toepassing van parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en stedenbouwkundige plannen, met als doel voldoende kwaliteit van de parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen te verkrijgen.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente moeten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. dit om de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen en overlast vanwege parkeren te voorkomen. In de nota is onderscheid gemaakt naar woningen en overige bestemmingen.

Bij het opstellen en hanteren van de parkeernormen voor Aalburg, Werkendam en Woudrichem gelden de volgende uitgangspunten:

- De parkeernormen in dit document zijn gebaseerd op de richtlijnen van de CROW (publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, september 2008²);
- De parkeernormen van het CROW zijn afgestemd op de lokale situatie in Aalburg, Werkendam en Woudrichem;
- Bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd om minimaal de eigen parkeerbehoefte op te vangen. Op deze wijze wordt parkeerverlast in de omgeving voorkomen. Hierbij moeten de parkeervoorzieningen niet alleen na realisatie, maar ook op lange termijn voldoen.

3.2 Uitgangspunten

Het bestaande bedrijf biedt ruimte aan 274 m² bvo (kantoor zonder baliefunctie/commerciële dienstverlening, 201 m² showroom, 399 m² bvo (=343+56) atelier (industrie, lab, atelier) en 276 m² bvo magazijnruimte (loods, opslag, etc.). De uitbreiding van het bedrijf betreft een magazijnruimte met een oppervlakte van 227 m². Deze categorisering is bepaald op basis van de notitie Parkeren.

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Woudrichem “weinig stedelijk”, op basis van de demografische kencijfers van het CBS per gemeente (aantal huishoudens, inwoners en autobezit).

In de gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem wordt voor het toepassen van parkeernormen onderscheid gemaakt tussen centrum, schil/overloopgebied centrum en rest bebouwde kom en buitengebied. Deze gebieden zijn niet exact gedefinieerd met behulp van kaartmateriaal. Op basis van de argumentatie in paragraaf 2.2 wordt geconcludeerd dat Burgstraat 2 te Giessen in het 'schil/overloopgebied' ligt.

3.3 Beoordeling parkeerbehoefte gemeentelijke parkeernota

De uitgangspunten in paragraaf 3.2 vormen de basis voor onderstaande parkeerbalans in de huidige en nieuwe situatie.

Funcctie	Omvang in m ²	Gemeentelijke norm parkeren	Parkeerbehoefte	Aandeel bezoekers
Bestaande situatie				
Kantoor zonder balie	274 m ² bvo	2,1 / 100 m ² bvo	5,8 pp	5%
Showroom	201 m ² bvo	1,4 / 100 m ² bvo	2,8 pp	35%
Atelier	399 m ² bvo	2,2 / 100 m ² bvo	8,8 pp	5%
Magazijnruimte	276 m ² bvo	0,7 / 100 m ² bvo	1,9 pp	5%
Totale parkeerbehoefte bestaande situatie			19,3 pp	1,8 pp
Met omgevingsvergunning voor bouwen				
Magazijnruimte	227 m ² bvo	0,7 / 100 m ² bvo	1,6 pp	5%
Totale parkeerbehoefte met omgevingsvergunning			20,9 pp	1,9 pp

Parkeerbalans

Met de parkeerbalans is inzichtelijk gemaakt dat er 21 parkeerplaatsen zijn benodigd voor het bedrijf (daarin is de uitbreiding meegenomen). Conform de parkeernotitie dient uitsluitend de uitbreiding (nieuwe ruimtelijke ontwikkeling) te worden opgevangen. Voor de uitbreiding zijn 2 extra parkeerplaatsen binnen het eigen terrein berekend. In de huidige situatie is sprake van een tekort aan parkeerplaatsen in de Burgstraat. Er wordt geparkeerd in de openbare ruimte. Met de aankoop van het nieuwe perceel kunnen alle parkeerplaatsen binnen eigen terrein worden opgevangen. Te allen tijde dient te worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen, zoals vastgesteld in de 'Notitie Parkeren Aalburg, Werkendam en Woudrichem'. Op eigen terrein kunnen 21 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zoals blijkt uit het verkeerskundig inrichtingsplan (zie hoofdstuk 4). Daarmee wordt de parkeerbehoefte van 21 parkeerplaatsen voldoende opgevangen.

3.4 Conclusie

Te allen tijde dient ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkeling te worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen van de gemeente Woudrichem. Parkeren wordt op eigen terrein gerealiseerd conform het verkeerskundig inrichtingsplan van Compositie 5 stedenbouw bv, zoals nader toegelicht in hoofdstuk 4. Met de voorgestelde inrichting wordt ook de bestaande parkeerbehoefte opgevangen op eigen terrein.

² Deze uitgave is intussen vervangen door publicatie 317 (2012)

4 VERKEERSKUNDIGE INRICHTING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de verkeerskundige inrichting (zie bijlage) behandeld. Allereerst wordt de logistieke situatie besproken, waarin wordt ingegaan op draaibewegingen van vrachtverkeer op en nabij het perceel. Vervolgens wordt het verkeerskundig inrichtingsplan nader toegelicht.

4.2 Logistieke situatie

Allereerst is bekeken of de grote opstelplaats aan de Schoolstraat/Groenstraat ten behoeve van incidenteel zwaar vrachtverkeer (vrachtwagens groter dan 10 meter) op de weg hinder veroorzaakt voor passerend verkeer. Uit een berekening van de doorrijbreedte blijkt dat een breedte van 3,83m overblijft om te passeren. Deze doorrijbreedte is voldoende voor normaal auto- en vrachtverkeer. Deze opstelplaats aan de Schoolstraat/Groenstraat valt buiten het plangebied, is reeds gerealiseerd en is zodoende niet meegenomen op het inrichtingsplan.

De inrichting wordt niet betreden door vrachtwagens groter dan 10 meter, dit getal is derhalve representatief voor de bedrijfsvoering en de uitgevoerde draaicirkelberekeningen. Uit de draaicirkelberekeningen (zie bijlage) blijkt dat kleine vrachtwagens tot 10 meter voldoende manoeuvreerruimte hebben om achteruit vanaf de Schoolstraat/Groenstraat de inrichting te betreden. Kleinere voertuigen zoals bestelbussen kunnen deze manoeuvres ook maken. Het laden en lossen is van korte duur, uit bedrijfsgegevens blijkt dat onder werktijd gemiddeld 20 a 25 minuten wordt geladen/gelost door grote vrachtwagens.

Het bedrijf is vanaf de Burgstraat alleen te betreden met auto's en/of bestelbussen. De bestelbussen kunnen eventueel gebruik maken van reeds bestaande langspaarkeerstroken aan de Burgstraat.

4.3 Beschrijving Inrichtingsplan

Het inrichtingsplan is besloten in de bijlagen. In totaal worden 21 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd, waarvan 19 haakspaarkeerplaatsen (2,5 x 5,0m) en 2 langspaarkeerplaatsen (2,0 x 6,0m). De parkeerplaatsen naast de laad/losplaats worden niet onevenredig gehinderd, want het laden en lossen van kleinere vrachten geschiedt in gemiddeld 10 tot 15 minuten.

4.4 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid wordt onder andere gemeten aan de hand van:

- Inrichting (herkenbaar verblijfsgebied zorgt voor passend gebruik/gedrag);
- Lage snelheid (zorgt voor voldoende reactietijd).

De omliggende straten zijn niet ingericht voor een doorstroombaan. Dit is vanwege trottoirs, een enkele rijbaan, smalle straten en veel woonbebouwing. Vanwege lage begroeiing aan de Schoolstraat/Groenstraat hebben vrachtwagenchauffeurs bij het in- en uitrijden van het bedrijfsperceel op de T-splitsing van de Schoolstraat/Groenstraat voldoende zicht op het verkeer aan de Schoolstraat. De verkeersveiligheid van overige weggebruikers komt niet in het geding. Binnen de kom van Giessen geldt een snelheidsregime van 30 km/u. Vanwege de lage maximumsnelheid en voldoende zicht op andere weggebruikers is er genoeg reactietijd.

4.5 Conclusie

Met draaicirkelbewegingen van vrachtverkeer is aangetoond dat vrachtwagens tot een lengte van 10 meter probleemloos de inrichting kunnen betreden. De logistieke situatie wordt daarmee aanvaardbaar geacht. Het inrichtingsplan houdt rekening met het (akoestisch) woon- en leefklimaat ter plaatse van nabijgelegen gevoelige objecten (woningen). Tevens wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie en de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling volledig op eigen terrein opgevangen. Daarvoor is een naastgelegen perceel aangekocht. het parkeerbehoefte volledig op eigen terrein opgevangen. De inrichting van de omgeving en het snelheidsregime leiden samen tot een verkeersveilige situatie. Bij de opstelplaats aan de Schoolstraat/Groenstraat er is voldoende ruimte om langs tijdelijk geparkeerde vrachtwagens te manoeuvreren.

5 CONCLUSIE EN AFWEGING

Overwegende dat:

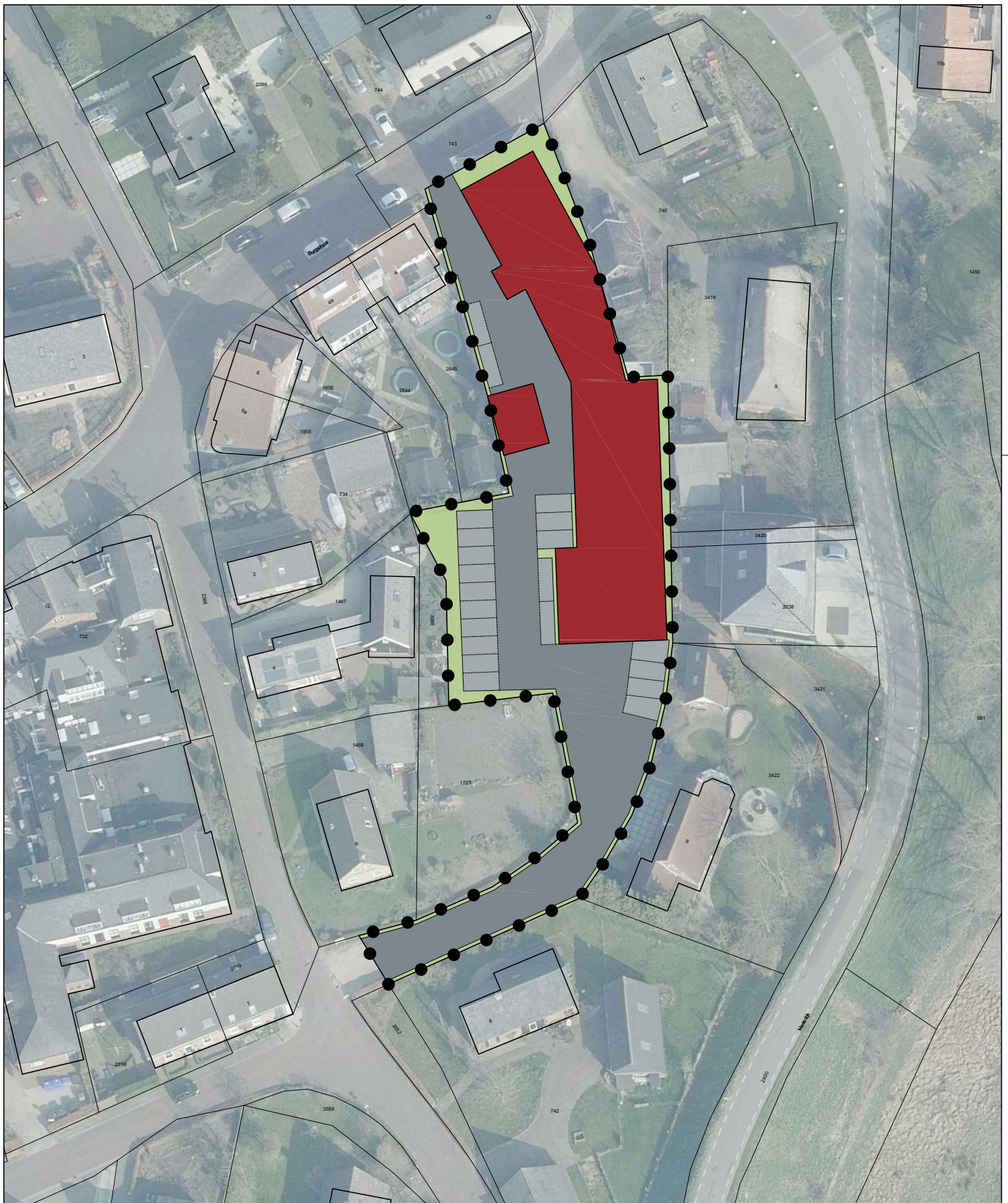
- Het onderhavige initiatief een niet onevenredige toename van de verkeersgeneratie oplevert (de toename met 7 verkeersbewegingen per etmaal minimaal). Welke probleemloos kan worden verwerkt via de bestaande wegen Burgstraat en Schoolstraat, gelet op de verkeercapaciteit van deze wegen;
- De berekende toename aan zwaar verkeer is minimaal en op te vangen binnen de bestaande verkeersbewegingen binnen de beschikbare laadruimte.
- Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voldoet aan de parkeernormen zoals opgenomen de 'Notitie Parkeren Aalburg, Werkendam en Woudrichem'.
- Met een verkeerskundig inrichtingsplan is aangetoond dat op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien en dat voldoende ruimte aanwezig is voor het uitvoeren van laad- en losactiviteiten aan de vóór en achterzijde van het perceel;
- Bestelauto's en bestelbussen beschikken over een voldoende grote draaicirkel om de inrichting te betreden en te verlaten, zowel aan de zijde van de Burgstraat als de Schoolstraat;
- Kleine vrachtwagens beschikken over een voldoende grote draaicirkel aan de Schoolstraat /Groenstraat om de inrichting te betreden en te verlaten.
- Grote vrachtwagens parkeren op de weg aan de Schoolstraat. Doorgaand verkeer slechts incidenteel hinder ondervindt van grote vrachtwagens die geparkeerd staan aan de Schoolstraat.
- De verkeersveiligheid komt niet in het geding vanwege de lage maximumsnelheid en voldoende zicht op andere weggebruikers.

Concludeert Compositie 5 stedenbouw bv dat:

- de uitbreiding van het bedrijf aan de Burgstraat 2 te Giessen met magazijnruimte vanuit verkeerskundig oogpunt goed is in te passen.

Adviseert Compositie 5 stedenbouw bv:

- het perceel in te richten conform het verkeerskundig inrichtingsplan en dat deze vereisten worden opgenomen in de voorwaarden van de omgevingsvergunning 'handelen in strijd met regels planologisch gebruik'.

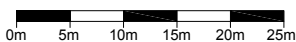


Compositie 5
 stedenbouw bv

Compositie 5 stedenbouw bv
 Boschstraat 35
 4811 GB Breda
 telefoon 076-5225262
 e-mail info@c5s.nl
 website www.c5s.nl



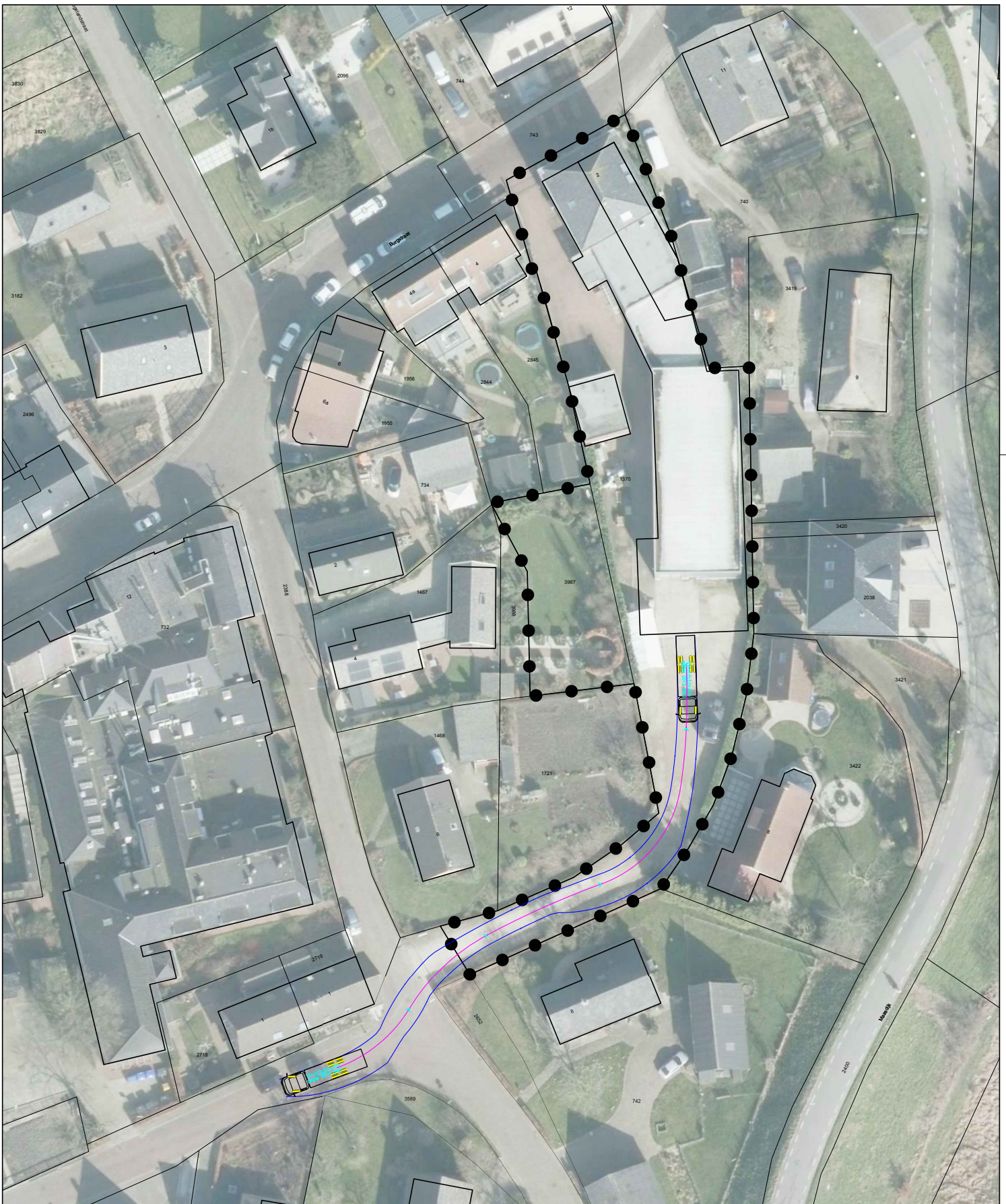
Schaal : 1:500
 Papierformaat: A3




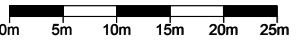
Burgstraat 2 te Giessen

Inrichtingsplan

Opdrachtgever : Quasar BV
 Projectnummer : 172334
 Gemeente : Woudrichem
 Id./nr. : 172334i13
 Getekend : 17-01-2018 J.B. / M.v.B.
 Status : ..



Compositie 5 stedenbouw bv
 Boschstraat 35
 4811 GB Breda
 telefoon 076-5225262
 e-mail info@c5s.nl
 website www.c5s.nl


 Schaal : 1:500
 Papierformaat: A3


Burgstraat 2 te Giessen

Rijcurve simulatie (kleine vrachtauto 10m)

Opdrachtgever : Quasar BV
 Projectnummer : 172334
 Gemeente : Woudrichem
 Id./nr. : 172334i13
 Getekend : 17-01-2018 J.B. / M.v.B.
 Status : ..