

Aan De Goede Woning  
Datum 28 januari 2021  
Onderwerp notitie 'Verkeersonderzoek woningbouw Vosweide – Apeldoorn'  
Kenmerk 008800.20210128.N1.02  
Pagina 1/9

## 1. Inleiding

Op de hoek van Laan van Osseveld – Deventerstraat is het plan om een appartementen-gebouw te realiseren met plaats voor 63/64 appartementen vanaf circa 66 m<sup>2</sup> voor de sociale huur (zie figuur 2.1). Op de begane grond worden de bergingen en entree gesitueerd. Daarboven bevinden zich acht lagen met acht woningen, waarbij op de eerste verdieping afhankelijk van de verdere uitwerking een woning kan vervallen. Parkeren vindt plaats op eigen terrein van het complex.

De nieuwe woningen hebben extra verkeersgeneratie als gevolg, waarbij het plan is om de appartementen te ontsluiten via de Vosweide op de Veenhuizerweg. Het verkeer kan zich vanuit daar verdelen over de Laan van Osseveld (Ring van Apeldoorn). De vragen hierbij zijn:

1. Hoe is de bereikbaarheid voor auto, OV, fiets en lopen?
2. Hoeveel extra verkeersbewegingen worden veroorzaakt door de woningbouw?
3. Hoeveel parkeerplaatsen zijn nodig als gevolg van de woningbouw?
4. Is de huidige weginrichting van de Vosweide toereikend om de extra hoeveelheid verkeer te kunnen verwerken?
5. Is de huidige aansluiting van de Vosweide op de Veenhuizerweg toereikend om de extra hoeveelheid verkeer te verwerken?

In het vervolg van deze notitie worden de onderzoeksvragen uitgewerkt en beantwoord.

## 2. Analyse

Ter beantwoording van de beschreven onderzoeksvragen zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

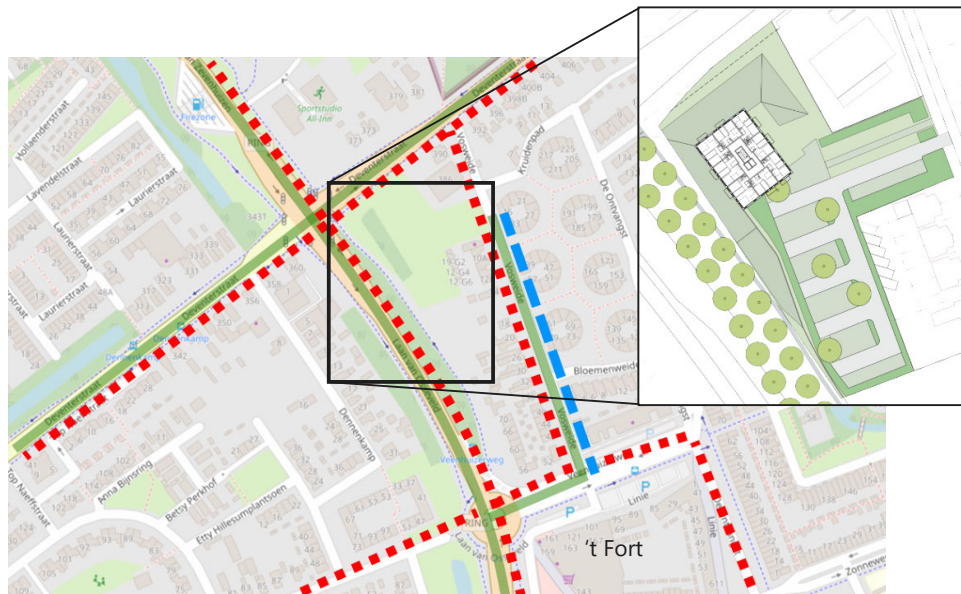
1. Inventarisatie bereikbaarheid met auto, fiets, lopen en openbaar vervoer.
2. Berekening benodigde aantal parkeerplaatsen.
3. Inventarisatie bestaande verkeersintensiteiten omgeving.
4. Berekening verkeersgeneratie nieuwbouw.
5. Beoordeling weginrichting Vosweide.
6. Beoordeling kruispuntafwikkeling Vosweide – Veenhuizerweg.

## 1. Inventarisatie bereikbaarheid

In figuur 2.1 is de ligging en de bereikbaarheid van het appartementengebouw weer-gegeven. Het terrein wordt ontsloten via de Vosweide, waarna vervolgens via de Veenhuizerweg de ring van Apeldoorn bereikt kan worden (Laan van Osseveld). De noordzijde van de Vosweide is voor autoverkeer niet verbonden met de Deventerstraat. Op eigen terrein is in het huidige plan rekening gehouden met 73 parkeerplaatsen.

Voor fietsers is de Deventerstraat wel rechtstreeks bereikbaar. Deze verbinding is aantrekkelijk voor fietsers met als bestemming Deventer of het centrum en het noorden van Apeldoorn. Tegenover de aansluiting van de Vosweide op de Veenhuizerweg ligt het wijkwinkelcentrum 't Fort. Deze bestemming is via de Vosweide voor fietsers te bereiken, maar is ook voor voetgangers goed bereikbaar (loopafstand is ongeveer 400 meter).

Verder liggen in de nabijheid van de appartementen diverse bushaltes die te voet bereikbaar zijn. Ten zuiden van het winkelcentrum ligt het station Apeldoorn Osseveld op een paar minuten fietsen, maar ook het station Apeldoorn in het centrum is met minder dan een kwartier fietsen goed bereikbaar.



Figuur 2.1: Locatie appartementengebouw en indicatie bereikbaarheid appartementengebouw (groen = autoverbinding, rood = fietsverbinding, blauw = loopverbinding)

Concluderend is de bereikbaarheid van het appartementengebouw goed voor alle vervoerswijzen. Met de auto kan bijna direct de ring van Apeldoorn worden bereikt. Ook voor fietsers en voetgangers is de bereikbaarheid goed, mede door de ligging van meerdere bushaltes en een treinstation in de directe nabijheid. Aandachtspunt is wel dat het grootste deel van de Vosweide zowel door autoverkeer, fietsers als voetgangers gebruikt zal worden, de weginrichting zal hiervoor geschikt moeten zijn om de verkeersveiligheid en doorstroming voldoende te kunnen waarborgen. Daarnaast is de ontsluiting van de kavel in detail voor fietsers en voetgangers nog een aandachtspunt. Bijvoorbeeld hoe directe routes worden gemaakt richting de Deventerstraat.

## 2. Berekening benodigde aantal parkeerplaatsen

Voor de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van de verkregen woningoppervlaktes van de opdrachtgever/ De Goede Woning en de in 2019 vastgestelde parkeernormen van de gemeente Apeldoorn.

De locatie van het appartementengebouw is gelegen in sterk stedelijk gebied buiten het centrum (rest Apeldoorn). Voor woningen van een oppervlakte kleiner dan 75 m<sup>2</sup> BVO geldt de norm van 1 parkeerplaats per woning. Voor woningen groter of gelijk aan 75 m<sup>2</sup> BVO (en zonder eigen parkeerplaats) is de parkeernorm 1,5. Voor beide normen geldt dat 0,25 parkeerplaats bestemd is voor bezoekers en de rest voor bewoners.

Wanneer de aantallen woningen worden vermenigvuldigd met de bijbehorende parkeernormen (zie tabel 2.1), komt het aantal parkeerplaatsen uit op 73,5. De gemeente beschrijft in haar beleidsregel Parkeren dat aan het eind van de berekeningen het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal. Het totale aantal benodigde parkeerplaatsen komt daarmee uit op 74.

aantal woningen	m <sup>2</sup> BVO	parkeer-norm	norm bezoek	norm bewoners	PP bezoekers	PP bewoners	PP totaal
21	72,0	1	0,25	0,75	5,25	15,75	21
21	74,6	1	0,25	0,75	5,25	15,75	21
21	88,0	1,5	0,25	1,25	5,25	26,25	31,5
<b>63</b>					<b>15,75</b>	<b>57,75</b>	<b>73,5</b>

Tabel 2.1: Berekening benodigde aantal parkeerplaatsen

### 3. Inventarisatie verkeersintensiteiten omgeving

Om te kunnen bepalen in hoeverre de Vosweide en de aansluiting van de Vosweide met de Veenhuizerweg toereikend zijn om de extra hoeveelheid verkeer als gevolg van de woningbouw te verwerken, is het in eerste instantie noodzakelijk om de huidige verkeersstromen in beeld te brengen.

Er zijn geen tellingen van de Vosweide beschikbaar. Ook is het op dit moment niet mogelijk om tellingen te laten uitvoeren. Vanwege de coronasituatie kan geen representatief wegbeeld worden verkregen. Daarnaast is de Vosweide als erftoegangsweg niet geïmplementeerd in het verkeersmodel 'Stedendriehoek', waaronder Apeldoorn valt.

Om toch een beeld te verkrijgen van het huidige verkeer op de Vosweide zijn daarom twee methodes toegepast. Zowel CROW-kcijfers verkeersgeneratie als de verkeersgeneratie van het betreffende gebied in het verkeersmodel zijn hiervoor gebruikt.

#### *Verkeersintensiteit op basis van CROW-cijfers*

Op basis de soort en het aantal woningen in de nabijheid van de Vosweide is een inschatting gemaakt van de verkeersintensiteit (zie tabel 2.2). Hiervoor zijn alle woningen aan de Vosweide geteld. Ook de woningen aan het Kruidenpad en de Bloemenweide zijn meegenomen, hoewel deze woningen ook goed via De Ontvangst zijn ontsloten. Echter, door het meenemen van deze woningen wordt uitgegaan van een ongunstigs scenario. De kncijfers verkeersgeneratie zijn afkomstig van CROW-publicatie 381. Telkens is het midden van de aangegeven bandbreedte gebruikt.

De totale geschatte intensiteit komt uit op 595 motorvoertuigen per weekdag. Voor de functie wonen kan een weekdaggetmaal worden omgerekend naar werkdagetmaal met de factor 1,11 (conform CROW publicatie 381). Toepassing van deze factor geeft een geschatte werkdagintensiteit van 661 motorvoertuigen.

soort woning	aantal woningen	verkeers-generatie	intensiteit weekdag	intensiteit werkdag
rijtjeshuis	56	7,1 (6,7 – 7,5)	398	441
2-onder-1-kap	18	7,8 (7,4 – 8,2)	140	156
vrijstaand	7	8,2 (7,8 – 8,6)	57	64
			<b>595</b>	<b>661</b>

Tabel 2.2: *Inschatting huidige verkeersintensiteit Vosweide, bandbreedte verkeersgeneratie conform CROW381 tussen haakjes*

### *Verkeersintensiteit op basis van verkeersmodel*

Hoewel de Vosweide niet is opgenomen in het verkeersmodel, kunnen de intensiteiten op de Vosweide wel indirect worden afgeleid door gebruik te maken van de verkeersgeneratie per zone. Het verkeersmodel maakt namelijk gebruik van verschillende zones en berekend per zone de verkeersgeneratie op basis van de aanwezige inwoners en arbeidsplaatsen. De verkeersgeneratie wordt vervolgens vergeleken met telwaarden en daarop aangepast. De ritgeneratie van een bestaande zone in het verkeersmodel is dus voor deze wijk een passend gemiddelde.

Voor de zone waarin de Vosweide is opgenomen geldt een totale verkeersgeneratie van 604 ritten (zowel aankomsten als vertrekken) op een werkdag. Deze gehele generatie zal zich echter verspreiden over zowel de Vosweide als De Ontvangst. Beide wegen zijn namelijk onderdeel van de betreffende zone. Daarom ligt de geschatte intensiteit op de Vosweide op basis van het verkeersmodel lager dan 604.

### *Vergelijking methodes*

Hoewel beide intensiteiten ongeveer in dezelfde orde van grootte liggen, zijn de geschatte intensiteiten op basis van de CROW-cijfers hoger. In het vervolg van het onderzoek is de intensiteit op basis van CROW-cijfers gebruikt (661 motorvoertuigen). Deze inschatting ligt waarschijnlijk aan de hoge kant, maar het gebruik geeft aan in hoeverre een 'worst case'-scenario goed uitpakt en/of aangeeft in hoeverre groei op eventuele andere locaties mogelijk is.

Om schijn nauwkeurigheid te voorkomen wordt afgerond naar vijftigtallen, wat betekent dat wordt aangenomen dat de huidige intensiteit op de Vosweide 650 motorvoertuigen per werkdag is.

## **4. Berekening verkeersgeneratie woningbouw nieuw**

Ook voor de berekening van de extra verkeersgeneratie als gevolg van de woningbouw zijn zowel de CROW-kencijfers als het verkeersmodel gebruikt om een inschatting te kunnen maken.

### *Verkeersgeneratie op basis van CROW-cijfers*

In totaal worden 63 appartementen gebouwd op de aangegeven locatie. Uit CROW publicatie 381 volgt een verkeersgeneratie van 3,6<sup>1</sup> per woning per weekdag. Hierbij is uitgegaan van appartementen in sterk stedelijk gebied en in de rest van de bebouwde kom. De totale verkeersgeneratie komt hiermee uit op 227 ritten. Omgerekend naar werkdag (+11%) betekent dit 252 ritten.

---

<sup>1</sup> Bandbreedte verkeersgeneratie conform CROW publicatie 318 is 3,2 – 4,0 ritten per woning.

## *Verkeersgeneratie op basis van verkeersmodel*

In de nabijheid van de locatie van het appartementengebouw (op de hoek van de Veenhuizerweg – Laan van Ossenveld) zijn recent 17 nieuwe woningen gebouwd. Deze ontwikkeling was niet opgenomen in het basisjaar 2018, maar wel in het prognosejaar 2030 van het verkeersmodel. Uit het model kan worden afgeleid dat deze woningen een verkeersgeneratie van ongeveer 100 ritten per werkdag hebben.

Deze woningen betreffen echter voornamelijk tussenwoningen met over het algemeen een hogere bezetting (personen per huishouden) in vergelijking met appartementen. De gemiddelde bezetting per woning in Apeldoorn is 2,2 persoon per woning (op basis van CBS gegevens). Door de opdrachtgever is aangegeven dat de gemiddelde bezetting in de appartementen 1 á 2 personen is. In de berekening wordt daarom uitgegaan van 1,5 persoon per woning is.

Wanneer de verkeersgeneratie van 100 wordt omgerekend naar het nieuwe aantal woningen (63 i.p.v. 17) en de nieuwe bezetting (1,5 i.p.v. 2,2), is de totale verkeersgeneratie gelijk aan 253 per werkdag.

## *Vergelijking methodes*

De berekende verkeersgeneratie met beide methodes is nagenoeg gelijk.

Om schijn nauwkeurigheid te voorkomen wordt afgerond naar vijftigtallen, wat betekent dat wordt aangenomen dat de woningbouw een extra verkeersintensiteit van 250 motorvoertuigen per werkdag veroorzaakt op de Vosweide.

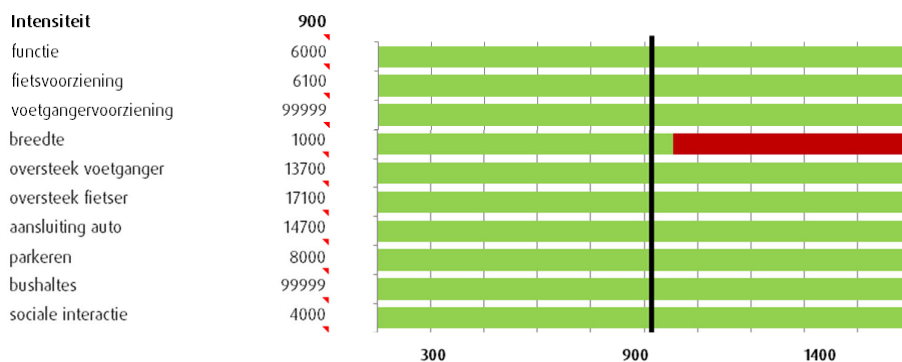
## **5. Beoordeling weginrichting Vosweide**

Voor de beoordeling van de weginrichting is getoetst of in de toekomstige situatie de vormgeving van de weg, het gebruik en de functie overeenkomen. Hiervoor is de Wegenscan ingezet.

De Wegenscan is door Goudappel BV ontwikkeld om de verwachte verkeersintensiteiten te vergelijken met kengetallen op basis van de functie, vormgeving en omgeving van de weg. De kengetallen zijn bepaald op basis van geldende CROW-aanbevelingen en waar deze ontbreken aangevuld met kengetallen, uit verkeersbeleid van gemeenten, onderzoeken en werkelijk gemeten intensiteiten in vergelijkbare situaties. Met de tool kan worden bepaald in hoeverre vorm, functie en gebruik van de weg met elkaar overeenkomen.

In de voorgaande stappen is geschat dat de huidige intensiteit op de Vosweide ongeveer 650 motorvoertuigen per etmaal is. Als gevolg van de woningbouw komen daar 250 motorvoertuigen bij, waarmee in totaal 900 motorvoertuigen per werkdag worden verwacht op de Vosweide. Deze intensiteit is gebruikt als invoer van de Wegenscan. Een volledig overzicht van alle invoergegevens is weergegeven in bijlage 1.

In figuur 2.1 is het resultaat van de Wegenscan weergegeven. Per aspect is aangegeven wat de maximale gewenste intensiteit zou zijn op basis van de ingevoerde weg- en omgevingskenmerken.



Figuur 2.1: Resultaat Wegenscan

De breedte van de weg is de meest beperkende factor. Op basis van de kenmerken van de weg wordt een maximale intensiteit van 1.000 motorvoertuigen per etmaal mogelijk geacht. De overige aspecten komen met hun maximale intensiteitsgrenzen hierbij niet in de buurt.

Het is verklaarbaar dat de breedte van de weg het grootste obstakel is, aangezien de breedte met 4 meter relatief smal is. In combinatie met parkeerplaatsen aan één zijde van de weg en banden naast een groenstrook aan de andere zijde van de weg, is de beschikbare ruimte voor automobilisten en fietsers beperkt. Hierdoor kan het voorkomen dat motorvoertuigen op elkaar moeten wachten tijdens het passeren, met name als hierbij een vrachtauto betrokken is. Voetgangers hebben met een voetpad wel een eigen voorziening.

Concluderend is de huidige wegrichting toereikend om de extra hoeveelheid verkeer als gevolg van de woningbouw te verwerken.

## 6. Beoordeling kruispuntafwikkeling Vosweide – Veenhuizerweg

Om te kunnen beoordelen in hoeverre de huidige kruispuntinrichting van de Vosweide met de Veenhuizerweg geschikt is om de verkeersstromen af te wikkelen, zijn met name de spitsuren op een werkdag van belang, aangezien op deze momenten de grootste verkeersdrukte plaatsvindt.

De eerder berekende verkeersintensiteiten zijn daarom omgerekend naar de spitsuren. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende uitgangspunten:

- Voor woonfuncties wordt het meeste verkeer gegenereerd tijdens een werkdagochtend of -avondspits. Om het drukste ochtendspitsuur uit te rekenen kan worden uitgegaan van 8% van het werkdagemaal en voor het drukste avondspitsuur 9% van het werkdag etmaal (conform CROW publicatie 256).
- De aankomsten en vertrekken voor woningen verschillen per dagdeel. Voor de ochtendspits kan worden uitgegaan van 11% aankomst en 89% vertrek. Voor de avondspits geldt 80% aankomst en 20% vertrek (conform CROW publicatie 256).

Met behulp van de beschreven uitgangspunten zijn de werkdagintensiteiten (paragraaf 3 en 4) omgerekend naar het drukste uur in de ochtendspits (OS) en avondspits (AS), zie tabel 2.3. Tevens is onderscheid in het aantal vertrekken (V) en aankomsten (A) binnen dat uur.

situatie	werkdag	OS	OS-V	OS-A	AS	AS-V	AS-A
huidig	650	52	46	6	59	12	47
toename	250	20	18	2	23	5	18
totaal	900	72	64	8	81	16	65

Tabel 2.3: Intensiteiten per spits

Bovendien is gebruik gemaakt van de intensiteiten op de Veenhuizerweg. Deze zijn circa 400-600 motorvoertuigen per rijrichting in een spitsuur (op basis van het verkeersmodel, prognosejaar 2030). Hierbij is de west-oost richting (komend vanaf de Laan van Osseveld richting het kruispunt) het drukst. Dit vindt plaats in de avondspits als relatief veel mensen naar het winkelcentrum gaan.

Alle bekende intensiteiten zijn ingevoerd in de 'Kruispuntwijzer', waarmee voor een kruispunt op basis van de intensiteiten de afwikkeling wordt bepaald. De maximale I/C-waarde die volgt uit deze analyse is 0,4 in de avondspits op de Veenhuizerweg. Deze waarde geeft de verhouding weer tussen de intensiteit en capaciteit op een wegvak. Wanneer de waarde in de nabijheid van 1 komt (of daarboven), zal het verkeer vastlopen.



Tegenover de Vosweide bevindt zich ook een zijtak richting het winkelcentrum (Linie). Ook als deze zijtak wordt meegenomen in de beoordeling van de verkeersafwikkeling ontstaan er geen afwikkelingsproblemen. Er is zelfs nog voldoende ruimte voor verdere groei.

De Veenhuizerweg sluit op de Laan van Osseveld aan met een rotonde. In de huidige situatie zijn er volgens de gemeente wachtrijen op de Veenhuizerweg voor de rotonde die voorbij de aansluiting met de Vosweide staan. Vooral tijdens de ochtendspits leidt dit ertoe dat verkeer de Veenhuizerweg niet op kan rijden. Dit is een bestaande situatie wat niet als een groot knelpunt bij de gemeente bekend is. Meestal zal dit onderling (één om één) worden opgelost. Als gevolg van de ontwikkeling zal het probleem wel vaker voorkomen, omdat het verkeer vanuit de Vosweide toeneemt. Een kleine maatregel als het plaatsen van een wit kruis op de Veenhuizerweg kan helpen om de verkeerssituatie duidelijker te maken en de voertuigen uit de Vosweide voorrang te geven. Een wit kruis op de weg heeft ook geen juridische status, maar wordt toegepast om een situatie te verduidelijken. Men blijft dus afhankelijk van het gedrag van de weggebruiker. Vindt men de wachttijd vanuit de Vosweide onacceptabel worden, dan heeft men ook de mogelijkheid (om tijdens die drukke momenten) via de Bloemenweide of de Kruidentuin naar de Veenhuizerweg te rijden.

Op dit moment is de gemeente bezig met voorbereidingen om de rotonde te vervangen voor een VRI. De eerste berekeningen die hiervoor zijn uitgevoerd laten zien dat op piekmomenten nog steeds de kans bestaat dat de wachtrijen voorbij de aansluiting met de Vosweide komen te staan. Het voordeel van een VRI is dat de verkeersafwikkeling gereguleerd is en dat binnen een acceptabele wachttijd de wachtrij op de Veenhuizerweg oplost en het verkeer uit de Vosweide ook kan oprijden. Er is dan geen sprake meer van een blokkade omdat verkeer binnen een acceptabele wachttijd kan oprijden.

### **3. Conclusie**

Concluderend is de bereikbaarheid van het appartementengebouw goed, zowel met de auto, fiets, lopend als het openbaar vervoer. Aandachtspunt is nog de directe ontsluiting voor fietsers en voetgangers van het kavel naar de Deventerstraat. Dit kan via de bestaande Vosweide, maar wellicht is een meer directere route over het eigen terrein richting het kruispunt Deventerstraat mogelijk.

Op basis van de parkeernormen van de gemeente Apeldoorn zijn 74 parkeerplaatsen benodigd. Er lijkt voldoende ruimte om deze plaatsen op eigen terrein te realiseren (huidige schets zijn er 73 ingetekend en er is ruimte over).

Op dit moment is de geschatte intensiteit op de Vosweide 650 motorvoertuigen per werkdag, als gevolg van de woningbouw stijgt de intensiteit naar circa 900 motorvoertuigen per werkdag. Ondanks de relatieve smalle weginrichting, is de Vosweide toereikend om dit verkeer te verwerken.

Ook op het kruispunt Vosweide – Veenhuizerweg zullen geen afwikkelingsproblemen ontstaan. Aandachtspunt zijn tijdens de ochtendspits wel de mogelijke blokkades door terugslaand verkeer vanaf de rotonde bij de Laan van Ossenveld. Dit is een bestaande situatie die door de nieuwe ontwikkeling vaker voor zal komen. Een wit kruis op het wegdek kan deze overlast beperken als dit helpt om de verkeerssituatie te verduidelijken en het gedrag van de weggebruiker positief te beïnvloeden. Als op termijn de rotonde wordt vervangen voor een VRI wordt de verkeersafwikkeling beter. Het voordeel van een VRI is dat de verkeersafwikkeling gereguleerd is en dat binnen een acceptabele wachttijd de wachtrij op de Veenhuizerweg en dus ook de Vosweide oplost. Er is dan geen sprake meer van een blokkade omdat verkeer binnen een acceptabele wachttijd kan oprijden.

## Bijlage 1 Invoer Wegenscan

<b>functie</b>		<b>vormgeving</b>	
wegtype	<input type="text" value="erftoegangsw"/>	rijbaanbreedte	<input type="text" value="4"/> meter
ligging	<input type="text" value="stad"/>	fietsvoorzieningen	<input type="text" value="gemengd"/>
gewenste oversteekwaliteit?	<input type="text" value="redelijk"/>	voetgangersvoorziening	<input type="text" value="trottoir"/>
parkeerwisselingen	<input type="text" value="beperkt"/>	parkeervakken zijde 1	<input type="text" value="langs"/>
spelen op straat uitgangspunt?	<input type="checkbox"/>	schrikruimte tot parkere	<input type="text" value="0,3"/> meter
sociale interactie van belang	<input type="text" value="gemiddeld"/>	parkeervakken zijde 2	<input type="text" value="geen"/>
gebruik		schrikruimte tot parkere	<input type="text" value="0"/> meter
intensiteit autoverkeer	<input type="text" value="900"/> mvt/etmaal	oversteek fiets	<input type="text" value="geen voorzier"/>
aandeel vrachtverkeer	<input type="text" value="2,0"/> %	oversteek voet	<input type="text" value="geen voorzieni"/>
aantal bussen	<input type="text" value="&lt;2 per uur"/>	dichtheid zijstraten	<input type="text" value="1 tot 4 per 50"/>
intensiteit fietsverkeer	<input type="text" value="300"/> fiets/etmaal	aantal takken kruispunt	<input type="text" value="3"/>
intensteit voetgangers	<input type="text" value="Middel"/>	vormgeving kruispunt	<input type="text" value="gelijkwaardig"/>
intensiteit oversteek fiets	<input type="text" value="Middel"/>	ondergrond (bermschad	<input type="text" value="zand"/>
intensiteit oversteek voetgang	<input type="text" value="Middel"/>	rijrichtingscheiding	<input type="text" value="geen"/>
intensiteit drukste zijweg	<input type="text" value="50"/> mvt/etmaal	banden en zijmarkering	<input type="text" value="banden"/>
snelheid (v85)	<input type="text" value="36"/> km/h	bushaltes	<input type="text" value="geen"/>
eenrichtingverkeer	<input type="text" value="tweerichtingv"/>	verharding	<input type="text" value="klinkers"/>
parkeren op de rijbaan	<input type="text" value="niet"/>	breedte fietsvoorziening	<input type="text" value="4,5-5"/> meter
		breedte voetpad	<input type="text" value="1,5-2"/> meter
<b>omgeving</b>			
functies	<input type="text" value="Woningen"/>		
karakter omgeving	<input type="text" value="woonwijk"/>		
dichtheid bebouwing	<input type="text" value="Gespreide"/>		
ligging bebouwing	<input type="text" value="Aan weerszijd"/>		
orientatie bebouwing	<input type="text" value="Voorzijde"/>		
erfaansluitingen	<input type="text" value="&gt;4 m per 100"/>		
totale profielbreedte	<input type="text" value="12"/> meter		