



**Goudappel Coffeng**  
Adviseurs verkeer en vervoer

Laride Bouwmanagement bv

**Waterhoef, gemeente**

**Oisterwijk**

Onderdeel verkeer/Conceptrapportage

Laride Bouwmanagement bv

# Waterhoef, gemeente

# Oisterwijk

Onderdeel verkeer/Conceptrapportage

Datum 15 januari 2009  
Kenmerk LBM012/Sps/0051  
Eerste versie

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Uitgangspunten.....</b>	<b>3</b>
2.1	Studiegebied.....	3
2.2	Verkeersontsluiting .....	3
2.3	Parkeren.....	4
2.4	Halen en brengen .....	5
<b>3</b>	<b>Resultaten en advies.....</b>	<b>7</b>
3.1	Parkeren.....	7
3.2	Halen en brengen.....	7
3.3	Verkeersontsluiting .....	7
	<b>Bijlagen .....</b>	
1	Berekening aantal parkeerplaatsen	
2	Berekening haal- en brengplaatsen	

# 1 Inleiding

De gemeente Oisterwijk heeft het voornemen op de locatie Waterhoef (tussen de Schoolstraat en Terburghtweg) een brede school te realiseren. Daarnaast is het de bedoeling op deze locatie een appartementengebouw te realiseren. Dit zou betekenen dat op deze locatie een cluster met wonen, primair onderwijs, buitenschoolse opvang, peuterspeelzaal en sport wordt gerealiseerd. Dit rapport is onderdeel van een haalbaarheidsstudie voor het realiseren van een brede school in de wijk Waterhoef, die Laride voor de gemeente Oisterwijk maakt.



Afbeelding 1.1: Locatie ontwikkeling

Laride Bouwmanagement b.v. heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven een verkeersonderzoek uit te voeren naar de ontsluiting van de clustervoorziening en het parkeervraagstuk dat hieraan gekoppeld is.

In dit onderzoek doen wij uitspraken over de volgende onderdelen:

- Organisatie en omvang parkeren; wij hebben de benodigde omvang van het aantal parkeerplaatsen berekend. Ook is beoordeeld in hoeverre dubbelgebruik mogelijk en wenselijk is en waar de winst zit bij de toepassing van dubbelgebruik.
- Ontsluiting huidige situatie; wij hebben een korte analyse uitgevoerd van de verkeersontsluiting en het gebruik van de wegen in het plangebied zoals die nu bestaat. Uit het verkeersmodel (bij ons in beheer) zijn de belastingen afgeleid.

- Prognose ontsluiting: wij hebben een raming gemaakt van de toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Het resultaat daarvan is dat een overzicht ontstaat van de verkeersdruk in de toekomst.
- Afgesloten is met conclusies en aanbevelingen over de ontsluitingsstructuur.

# 2

## Uitgangspunten

Voor deze studie geldt een aantal uitgangspunten/randvoorwaarden.

Voor zowel de aard en omvang van de ontwikkelingen als de ontsluiting en het parkeren zijn deze in dit hoofdstuk beschreven.

### 2.1 Studiegebied

Het studiegebied wordt afgebakend door de Schoolstraat, Peperstraat, Kreishof en Terburghtweg. Binnen dit studiegebied vinden de volgende ontwikkelingen plaats:

Type voorziening	Omvang
Wonen	22 woningen
Basisschool	16 lokalen
Peuterspeelzaal	2 arbeidsplaatsen
Buitenschoolse opvang	3 arbeidsplaatsen
Yoga	210 m <sup>2</sup> BVO
Stichting Boom	150 m <sup>2</sup> BVO
Gymruimte VNG	450 m <sup>2</sup> BVO

Tabel 2.1.: Ontwikkelingen studiegebied

Verder geldt als uitgangspunt dat de scouting en het bestaande yoga-gebouw verdwijnen op deze locatie.

### 2.2 Verkeersontsluiting

In ons onderzoek zijn wij er in eerste instantie vanuit gegaan dat de verkeersontsluiting van het studiegebied conform de schets van de architect wordt gerealiseerd. Dit betekent dat de ontsluiting van de school plaatsvindt via de Schoolstraat. De woningen worden separaat van de overige ontwikkelingen ontsloten. De ontsluiting vindt via de Terburghtweg plaats (zie de schets op afbeelding 2.1) Verder hebben we als uitgangspunt gehanteerd dat de Schoolstraat en Terburghtweg als eenrichtingsstraten gehandhaafd blijven.

Om de gevolgen van de nieuwe ontwikkeling op de verkeersontsluiting in beeld te brengen, wordt gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel (basisjaar 2004). Omdat het hier een regionaal verkeersmodel betreft, is de Schoolstraat zelf niet opgenomen in het verkeersmodel. Daarom wordt voor de Schoolstraat alleen de toename in beeld gebracht.

Vervolgens wordt op basis van de gegevens uit tabel 2.1 een prognose gemaakt van het verkeer.



Afbeelding 2.1: Situatieschets Waterhoef

### 2.3 Parkeren

Voor het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen is gewerkt met de parkeernormen van de gemeente Oisterwijk. Daar waar noodzakelijk zijn deze aangevuld met de parkeerkencijfers van het CROW. In publicatie 182 zijn deze vastgelegd. Dit zijn geen normen maar kencijfers. De kencijfers zijn afgestemd op de situatie van de gemeente Oisterwijk en specifiek op de situatie van de Schoolstraat en omgeving.

De kencijfers zijn gebaseerd op stedelijke zone en stedelijkheidsgraad. De gemeente Oisterwijk heeft vanwege haar aard en omvang een *stedelijkheidsgraad 4*, oftewel weinig stedelijk. Deze stedelijkheidsgraad is gebaseerd op het aantal adressen per vierkante kilometer. Het CROW hanteert een minimum en maximum voor de parkeerkencijfers. Aangezien het niveau van openbaar vervoer in de omgeving van Oisterwijk beperkt is, moet in dit geval worden uitgegaan van het maximum.

Daarnaast is het voor de berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen van belang het type gebied/zone waarbinnen de ontwikkelingen plaatsvinden te bepalen. Hierbij bestaat de keuze uit het centrum van de kern, een schil/overloopgebied van het centrum of de rest van de bebouwde kom. Voor Oisterwijk gaat het om de zone: *rest bebouwde kom*.

Dit alles in ogenschouw genomen wordt voor deze ontwikkeling gerekend met de parkeercijfers die zijn weergegeven in tabel 2.2.

Type voorziening	Benodigd aantal parkeerplaatsen
Wonen (appartementen sociale huurwoningen)	1,6 ppl. per woning*
Basisschool	0,75 ppl. per lokaal
Peuterspeelzaal	0,75 ppl. per arbeidsplaats
Buitenschoolse opvang	0,75 ppl. per arbeidsplaats
Yoga	4 per 100m <sup>2</sup> BVO
Stichting Boom	0,75 per 100m <sup>2</sup> BVO
Gymruimte VNG	0,25 per 100m <sup>2</sup> BVO

\* Uitgangspunt is dat het hier sociale huurwoningen betreft

Tabel 2.2.: Parkeernormen ontwikkellocatie (exclusief halen en brengen)

In deze studie hanteren wij het ontwerpprincipe dat zowel dubbelgebruik van de parkeerruimte voor de 'maatschappelijke' voorzieningen mogelijk is, als van regulier medegebruik van de parkeerplaatsen voor de appartementen.

## 2.4 Halen en brengen

Voor de school geldt dat er naast parkeren, ten behoeve van personeel, ook rekening gehouden moet worden met parkeren ten behoeve van het halen en brengen van kinderen. Ze zijn ervoor bedoeld om even met de auto te stoppen, een inzittende uit te laten stappen en na het afscheid direct weg te rijden.

Met behulp van kencijfers is het mogelijk om een berekening te maken van het aantal noodzakelijk haal- en brengplaatsen. Bij een schoollocatie gelden de volgende kencijfers en berekeningen:

Percentage leerlingen met auto gebracht groep 1 en 2

Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone		
	1	2	3
1	20%	23%	25%
2	25%	28%	30%
3	30%	33%	35%
4	35%	38%	40%
5	40%	43%	45%

Percentage leerlingen met auto gebracht groep 3 t/m 8

Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone		
	1	2	3
1	10%	13%	15%
2	15%	18%	20%
3	20%	23%	25%
4	25%	28%	30%
5	30%	33%	35%

Reductiefactor parkeerduur onderbouw (gem. 10 min. en 20 min.)	0,50
Reductiefactor parkeerduur bovenbouw (gem. 2,5 min. en 10 min.)	0,25
Reductiefactor parkeerduur peuterspeelzaal (gem. 10 min. en 20 min.)	0,50
Reductiefactor parkeerduur buitenschoolse opvang (gem. 15 min. en 60 min.)	0,25
Reductiefactor aantal kinderen per auto groep 1 en 2	0,75
Reductiefactor aantal kinderen per auto groep 3 t/m 8	0,85
Reductiefactor peuterspeelzaal gecombineerd met basisschool	0,75
Reductiefactor buitenschoolse opvang gecombineerd met basisschool	0,75

Berekening aantal haal- en brengplaatsen:	
Groep 1 en 2	
Aantal leerlingen * percentage stedelijkheidsgraad/zone * factor parkeerduur *	
factor aantal kinderen per auto	
+	
Groep 3 t/m 8	
Aantal leerlingen * percentage stedelijkheidsgraad/zone * factor parkeerduur *	
factor aantal kinderen per auto	
+	
Peuterspeelzaal	
Aantal leerlingen * percentage stedelijkheidsgraad/zone * factor parkeerduur *	
factor aantal kinderen per auto	
+	
Buitenschoolse opvang	
Aantal leerlingen * percentage stedelijkheidsgraad/zone * factor parkeerduur *	
factor aantal kinderen per auto	
=	
Totaal aantal haal- en brengplaatsen	

In de berekening zijn we uitgegaan van de volgende verdeling van leerlingen over de verschillende groepen:

Groep 1 en 2:	120 leerlingen
Groep 3 t/m 8:	250 leerlingen
Buitenschoolse opvang:	40 kinderen
Peuterspeelzaal:	16 kinderen

Wij zijn er hierbij van uitgegaan dat er 6 lokalen voor de onderbouw en 10 lokalen voor de bovenbouw aanwezig zijn en dat de groepsgrootte per lokaal van groep 1 en 2 maximaal 18 is en die van groep 3 t/m 8 maximaal 30 kinderen. Voor de peuterspeelzaal en buitenschoolse opvang geldt een maximum van 16 kinderen per 2 begeleiders.

Voor de buitenschoolse opvang geldt dat hiervoor geen haal en breng plaatsen extra gerealiseerd hoeven te worden. Uitgangspunt is namelijk dat het gaat om buitenschoolse opvang voor kinderen van de basisschool zelf.

# 3 Resultaten en advies

De parkeerberekeningen hebben plaatsgevonden en de gevolgen voor de verkeersontsluiting zijn onderzocht. In dit hoofdstuk zijn de bevindingen beschreven.

## 3.1 Parkeren

Uit de parkeerberekening volgt dat in totaal 35 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor de woningen. Voor het primair onderwijs en de buitenschoolse opvang zijn 18 parkeerplaatsen benodigd. Verder zijn 10 parkeerplaatsen nodig voor de gymruimte, yoga en stichting Boom. Als dit wordt opgeteld resulteert een totaal van 63 parkeerplaatsen voor het plangebied. Dit aantal is noodzakelijk indien er geen dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvindt. Dubbelgebruik is echter wel mogelijk. Hierdoor kan het aantal parkeerplaatsen worden teruggebracht van 63 tot 46 parkeerplaatsen. In bijlage 1 is de berekening van de parkeerplaatsen opgenomen.

## 3.2 Halen en brengen

Uit de berekening van het aantal haal- en brengplaatsen blijkt dat er in totaal 43 plaatsen noodzakelijk zijn. In bijlage 2 is de berekening opgenomen. Dit is een behoorlijke omvang die met name veroorzaakt wordt door de onderbouw van het primair onderwijs.

De haal- en brengplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de school gerealiseerd te worden. Dit om te voorkomen dat 'halers en brengers' een plek gaan zoeken die wél dicht bij de school ligt en hiervoor niet geschikt is.

Het parkeren, halen en brengen en de mogelijkheid tot 'keren' op het terrein moet overzichtelijk en voor de gebruikers begrijpelijk worden vormgegeven. Ons advies is om geen deelterreinen voor het parkeren te maken, maar juist te kiezen voor maximale flexibiliteit. De route over het terrein tussen Schoolstraat en Terburghtstraat kent dan geen afsluiting (dus geen twee doodlopende straatjes) en vormt de parkeerontsluiting voor alle functies in het plangebied. Belangrijk hierbij is dat de noodzakelijke parkeerruimte per functie zoveel mogelijk bij de ingang van de betreffende functie komt. Vooral voor het halen en brengen geeft dit dan zo min mogelijk overlast.

## 3.3 Verkeersontsluiting

In de huidige situatie genereert de aanwezige basisschool 'Tovervogel' circa 100 ritten per etmaal (bron: regionaal verkeersmodel 2004). Dit in combinatie met het overige verkeer in de straten rondom het studiegebied leidt tot een bepaalde verkeersbelasting. De verkeersintensiteiten van de huidige situatie in de straten rondom het studiegebied zijn in

tabel 3.1 weergegeven. Hierbij is als uitgangspunt gehanteerd dat stichting Boom alleen bezocht wordt in combinatie met een bezoek aan school. Verder is als uitgangspunt gehanteerd dat de buitenschoolse opvang geen extra ritten genereert. Immers, dit zijn kinderen die in plaats van gehaald en gebracht worden tijdens de openingstijden van de school, nu worden gehaald en gebracht buiten deze tijden. Dit betekent dat dit geen extra ritten genereert. In tabel 3.1 is de prognose die hieruit resulteert weergegeven.

	Aantal ritten werkdag
Wonen (appartementen sociale huurwoningen)	140
Basisschool	200
Peuterspeelzaal	100
Yoga	100
Stichting Boom	0
Gymruimte VNG	60
Totaal	600

Tabel 3.1 prognose ritten per werkdag

In de toekomstige situatie waarbij de ontwikkelingen uit deze studie niet zijn gerealiseerd, genereert dit gebied extra ritten als gevolg van onder andere de autonome groei van het autoverkeer en ontwikkelingen elders. De verkeersintensiteiten van de toekomstige (autonome) situatie in de straten rondom het studiegebied zijn eveneens in tabel 3.2 weergegeven (bron: regionaal verkeersmodel 2020).

Door de ontwikkelingen in het studiegebied wordt er bovenop de autonome groei ook een groei van het verkeer gerealiseerd als gevolg van de toename van activiteiten. Deze specifieke groei is toe te schrijven aan de geplande ontwikkelingen. De prognose van deze groei is gemaakt op basis van de gegevens uit tabel 2.1, die gekoppeld zijn aan de vuistregels van het CROW<sup>1</sup>. Het CROW heeft een uitgave waarin de verkeersgeneratie van zowel woon- als werkgebieden<sup>2</sup> en een uitgave waarin de verkeersgeneratie van voorzieningen<sup>3</sup> is opgenomen. Hierin staan vuistregels en kengetallen voor het verplaatsingsgedrag van gemotoriseerd verkeer. De vuistregels en kengetallen komen onder andere voort uit data-analyses, literatuurstudies en interviews met stedenbouwkundigen en verkeerskundigen. De ritten die hieruit resulteren zijn op het wegennet geprojecteerd. In tabel 3.2 zijn de intensiteiten die hieruit resulteren van de straten rondom Waterhoef voor een gemiddelde werkdag weergegeven.

Straat	Intensiteiten werkdag		
	2004	2020 (autonome groei)	2020 (autonome groei en ontwikkelingen Waterhoef)*
Schoolstraat	Niet in vk-model opgenomen	Niet in vk-model opgenomen	+240
Peperstraat	540	680	750
Peperstraat (tussen De Lind en Schoolstraat)	570	760	930
Terburghtweg	890	1130	1430
Terburghtweg (tussen Gemullehoekenweg en Schoolstraat)	890	1130	1430

\* De ritten van de huidige basisschool de 'Tovervogel' zijn in mindering gebracht op deze aantallen.

Tabel 3.2: Intensiteiten gemiddelde werkdag

<sup>1</sup> Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek

<sup>2</sup> CROW publicatie 256 "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer"

<sup>3</sup> CROW publicatie 272 "Verkeersgeneratie voorzieningen"

Bij deze verdeling is als uitgangspunt gehanteerd dat het verkeer gerelateerd aan de ontwikkeling wordt ontsloten via de Terburghtweg en de Schoolstraat. Waarbij uit het oogpunt van directheid van de routes het verkeer met name de Terburghtweg zal gebruiken om het gebied in te rijden en de Schoolstraat om het gebied te verlaten. Van het verkeer dat het gebied via de Schoolstraat verlaat mag worden aangenomen dat circa 30% op het kruispunt Schoolstraat – Peperstraat in oostelijke en 70% in westelijke richting rijdt.

Het verkeer gerelateerd aan de woningen zal nagenoeg geheel gebruik maken van de Terburghtweg om het gebied in te rijden. Circa 20% zal het gebied ook via de Terburghtweg verlaten de overige 80% zal naar verwachting zijn weg vervolgen via de Schoolstraat.

De aankomsten komen allemaal vanuit de Terburghtweg (tussen Gemullehoekenweg en Schoolstraat) vanwege het feit dat zowel de Terburghtweg als Schoolstraat eenrichtingsstraten zijn (en blijven).

#### *Conclusies*

Er is sprake van autonome groei en groei ten gevolge van de ontwikkelingen. Dit laatste leidt slechts tot beperkte extra toename van de verkeersbelasting. De intensiteiten blijven ruim binnen de normen voor een rustige woonstraat. Van de Schoolstraat zijn geen modelintensiteiten beschikbaar. Wel is berekend dat een toename van circa 240 voertuigen per etmaal te verwachten is. Ook dit zal er niet voor zorgen dat de intensiteiten

in de Schoolstraat boven de normen voor een rustige woonstraat uitkomen,



*Afbeelding 3.1: Schoolstraat*

Voor wat betreft de school geldt overigens dat tijdens de ochtendspits een piekmoment ontstaat. Gezien de inrichting/vormgeving van de Schoolstraat is de ligging en inrichting van het parkeerterrein en het halen en brengen van groot belang voor goed functioneren. Als het terrein lastig bereikbaar of onlogisch vormgegeven wordt, zal het gebruik ervan beperkt blijven en zal parkeeroverlast plaatsvinden in de Schoolstraat. Daarom wordt aanbevolen om:

- de toegang(en) tot het plangebied duidelijk te markeren;
- rekening te houden met fietsers en voetgangers naar het gebied en binnen het gebied;
- de route op het terrein doorgaand te maken voor alle weggebruikers;
- de route bij voorkeur voor tweerichtingenverkeer open te stellen omdat dat het meest logische is, een goede bereikbaarheid biedt en veel omrijdend verkeer zal vermijden. Eenrichtingsverkeer voor auto's is minder wenselijk, doch wel mogelijk. De rijrichting dient dan onder meer in relatie tot de omliggende straten en de ligging van de parkeerplaatsen op het terrein te worden bepaald;
- de vormgeving af te stemmen op de erffunctie van het plangebied;
- de flexibiliteit van de parkeerruimten goed te benutten door de juiste keuze van de ligging van de parkeerplaatsen.

In de verdere uitwerking van het plan is het, naast de hiervoor beschreven verkeerscirculatie, mogelijk de parkeer- en haal en brengplaatsen via de Terburghtweg te ontsluiten. En geen autoaansluiting te realiseren via de Schoolstraat. Dit kan worden bereikt door het bouwblok van de school zoveel mogelijk in de noordwestzijde van het plangebied te realiseren. De voetgangers en fietsers kunnen dan bijvoorbeeld wel via een toegang in de Schoolstraat worden ontsloten. Deze scheiding van verkeer bevordert de verkeersveiligheid en de Schoolstraat wordt ontlast. Ook hierbij is het van wezenlijk belang de vormgeving van de parkeer- en haal en brengplaatsen en met name de toegang tot het terrein goed af te stemmen op het beoogde gebruik. Het moet voor de potentiële gebruiker aantrekkelijk zijn hiervan gebruik te maken. Hiermee staat of valt het

functioneren ervan. Nader onderzoek moet uitwijzen of het benodigd aantal parkeerplaatsen in een dergelijk plan realiseerbaar is.

## **Bijlage 1: Berekening aantal parkeerplaatsen**

Project:	Voorzieningencluster Tovervogel
Gemeente:	Oisterwijk
Sectienummer:	

= invullen



Parkeerbalans																							
normering Oisterwijk 2008	Benodigde parkeerpl. per 100 m2 BVO	Benodigde parkeerpl. per leslokaal)	Benodigde parkeerpl. per arb.pl.	Benodigde parkeerpl. per woning	m2 BVO	leslokalen	Aant. arb. plaatsen	Aantal woningen	Tot. aant. ppl.	Aanwezigheidspercentages							Aanwezigheid						
										werkdag			Zaterdag		zonda	werkdag			Zaterdag		zonda		
										overdag	middag	avond	koop	avond	middag	avond	g	overdag	middag	avon	koop	avond	middag
<i>cursief = specifiek aangevulde norm</i>																							
<b>Voorziening</b>																							
<i>Woningen</i>																							
Appartementen	nvt		nvt	1,6				22	35,2	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	18	21	35	21	25	21	25
Woning met eigen ppl. met garage	nvt		nvt					0	0	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	0	0	0	0	0	0	0
Woning met eigen ppl. zonder garage	nvt		nvt					0	0	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	0	0	0	0	0	0	0
<b>Subtotaal</b>																	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>25</b>
<i>Bedrijven/voorzieningen</i>																							
Gymruimte VNG	0,25			nvt	450				1,125	40%	40%	100%	100%	60%	90%	50%	0	0	1	1	1	1	1
Basisonderwijs (lokalen)		0,75		nvt		16			12	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	12	12	0	0	0	0	0
Peuterspeelzaal			0,75	nvt					1,5	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	2	2	0	0	0	0	0
Buitenschoolse opvang			0,75	nvt					3,75	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	4	4	0	0	0	0	0
res.				nvt					0	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0	0
Yoga				nvt	210				8,4	70%	70%	100%	70%	75%	0%	0%	6	6	8	6	6	6	0
Stichting Boom	0,75			nvt	150				1,125	70%	70%	100%	90%	100%	90%	0%	1	1	1	1	1	1	0
<b>Subtotaal</b>																	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Totaal</b>																	<b>42</b>	<b>45</b>	<b>46</b>	<b>29</b>	<b>33</b>	<b>23</b>	<b>25</b>

Peuterspeelzaal 2 arb.pl , opvang 3 arb.pl

Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen woningen	35
Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen PO, voorzieningen (dubbelgebruik)	24

## **Bijlage 2: Berekening haal- en brengplaatsen**

<b>Project:</b>	Brede school Tovervogel
<b>Gemeente:</b>	Oisterwijk
<b>Sectienummer:</b>	Kiss en ride (Schoolstraat - Terburghtstraat)
<b>Stedelijkheidsgraad:</b>	4
<b>Stedelijke zone:</b>	3

= invullen



<b>Kiss en ride</b>					
	Aantal leerlingen	Percentage met auto gebracht	Factor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	Noodzakelijk aantal Kiss & ride plaatsen
Groep 1 en 2	120	40%	0,5	0,75	18,0
Groep 3 t/m 8	250	30%	0,25	0,85	15,9
Peuterspeelzaal	16	40%	0,5	0,75	2,4
<b>Totaal</b>					<b>36,3</b>

Uitgangspunt:	6 lokalen onderbouw	
	10 lokalen bovenbouw	
	Groepsgrootte per lokaal groep 1 en 2 is maximaal	18
	Groepsgrootte per lokaal groep 3 t/m 8 is maximaal	30
	Groepsgrootte per begeleider peuterspeelzaal is maximaal	8

