

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

***STUIVENBERGWEG 2
IJSELSTEIN***

Barneveld, mei 2011

Opdrachtgever:

Familie Van Barneveld
Stuivenbergweg 2
3402 NH IJsselstein

Uitvoerende:

De heer A. Sikking
Van Westreenen, adviseurs voor het Buitengebied

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	2
2. Omschrijving van het project.....	4
3. Huidig beleid	5
3.1 Rijksbeleid	5
3.2 Provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid	6
3.3 Structuurvisie IJsselstein 2003	7
3.4 Vigerend bestemmingsplan	8
4. Milieuaspecten	9
4.1 Geluid	9
4.2 Bodem	9
4.3 Bedrijven en milieuzonering	9
4.4 Luchtkwaliteit	11
4.5 Externe veiligheid	14
5. Overige aspecten	15
5.1 Flora- en fauna	15
5.2 Archeologie	16
5.3 Verkeer	17
5.4 Water	19
6. Belemmeringen	20
6.1 Kabels en leidingen	20
6.2 Privaatrechtelijke aspecten	20
7. Motivatie afwijking bestemmingsplan	21
8. Economische uitvoerbaarheid	22
9. Resultaten overleg met andere overheden en instanties.....	23
10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23

Bijlagen

- Tekening huidige situatie
- Tekening toekomstige situatie
- Verkeerstellingen gemeente
- Verkeerstellingen Kinderdagverblijf

1. Inleiding

Kinderdagverblijf 'Spring in't Veld', van de Stuivenbergweg 2 te IJsselstein is voornemens de huidige bedrijfsactiviteiten uit te breiden, teneinde de capaciteit van de opvang te vergroten van 24 naar 48 kindplaatsen. Deze uitbreiding zal plaatsvinden binnen de bestaande bebouwing op het adres, dat kadastraal bekend is gemeente IJsselstein, sectie A, nr. 1091.



Luchtfoto plangebied (in contour de bedrijfsruimte met kinderopvang)

De gemeente IJsselstein is voornemens medewerking te verlenen aan het verzoek, indien onderbouwd wordt dat omliggende agrarische bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd en dat er geen onevenredige toename van gemotoriseerd verkeer plaatsvindt. Omdat het project in strijd is met het vigerende plan, dient een zogenoemde afwijkingsprocedure gestart te worden.

In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit omgevingsrecht is bepaald wanneer de gemeente ertoe mag besluiten om afwijkingen in strijd met het bestemmingsplan toe te staan. Verder schrijft de wet voor welke procedure er moet worden doorlopen, voordat een afwijking kan worden toegestaan. Onder de Wabo kan een afwijking worden toegestaan door:

- het verlenen van een tijdelijke afwijking 2.12, tweede lid, Wabo
- het verlenen van een binnenplanse afwijking 2.12, eerste lid, onder a, onder 1, Wabo
- het verlenen van een afwijking voor kleinere strijdigheden 2.12, eerste lid, onder a, onder 2, Wabo
- het verlenen van een projectbesluit 2.12, eerste lid, onder a, onder 3, Wabo

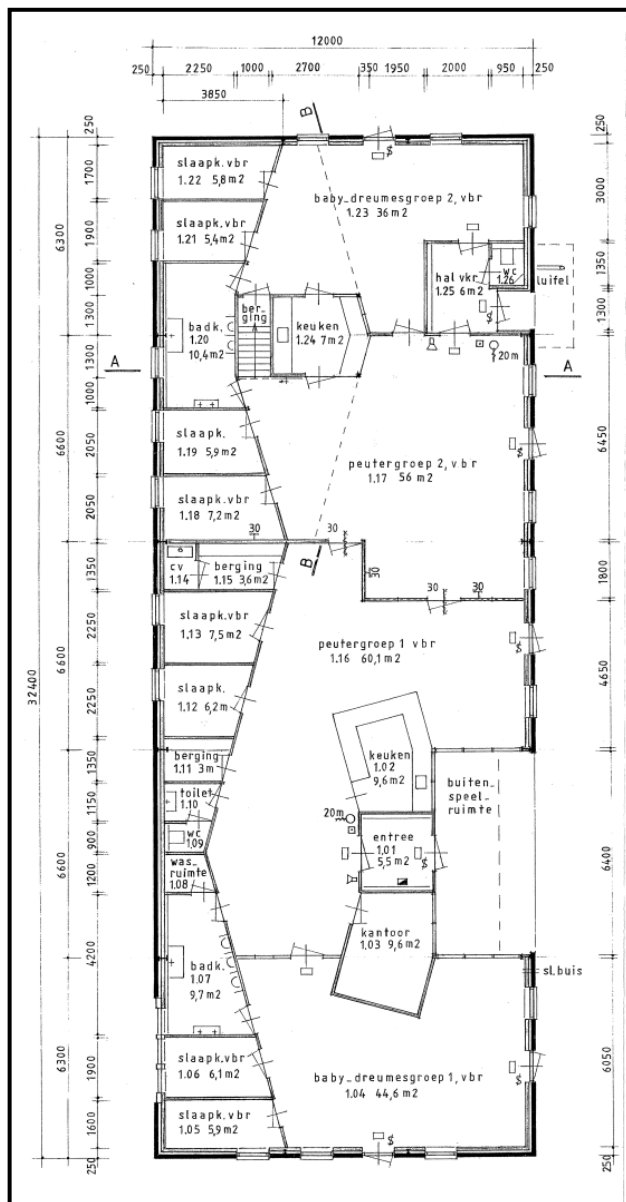
Onderhavig project wordt via een projectbesluit ex. artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wabo mogelijk gemaakt. Dit is de zogenoemde ‘uitgebreide procedure’.

Binnen de uitgebreide procedure onder de Wabo dient een beslissing binnen 32 weken (26 weken met een verlening van maximaal 6 weken) genomen te worden. Binnen deze periode dient het ontwerpbesluit gedurende 6 weken (conform afdeling 3.4 Awb) ter inzage gelegd te worden. Het project valt binnen de lijst categorieën projecten waarvoor een verklaring van geen bedenkingen niet nodig is (art. 6.5 lid 3 Bor) en waarover de gemeenteraad op 7 oktober 2010 heeft besloten.

2. Omschrijving van het project

Het project omvat het aanpassen van de bestaande bebouwing ten behoeve van het uitbreiden van het aantal kindplaatsen van de kinderopvang met 24. De maximumcapaciteit wordt daarmee 48 kinderen.

Momenteel is sprake van een bedrijfsgebouw van 32,4 bij 12 meter. In dit bedrijfsgebouw is ruimte voor een peutergroep, enkele slaapkamers, meerdere toiletruimtes, een binnenspeelruimte (verwarmd), een keuken en een onverwarmde binnenspeelplaats, met ruimte voor kleine dieren. Dit alles is op de bijgevoegde tekening met werknummer 1012 (d.d. 22 september 2010) weergegeven.



Zoals op bijgevoegde tekening van de nieuwe situatie (werknummer 1012, d.d. 22 september 2010) inzichtelijk is gemaakt, zullen de wijzigingen alleen in het bestaande bedrijfsgebouw plaatsvinden. Aan de buitenzijde beperken deze wijzigingen zicht tot de plaatsing van meerdere nieuwe deuren en ramen, om de ruimtes intern wat lichter en meer bruikbaar te maken.

Aan de binnenzijde zal, ten behoeve van het toevoegen van een extra groep (baby-dreumesgroep), een extra 'klas' toegevoegd worden. Daartoe wordt de voormalige binnenspeelplaats ingericht volgens eenzelfde opzet als de reeds bestaande peutergroep; een grote open speelruimte, een keuken, meerdere slaapkamers etc. Daarnaast zal een relatieve grote bad-/toiletruimte worden gerealiseerd.

De eerste verdieping zal ingericht worden als vide/zolder.

3. Huidig beleid

3.1 *Rijksbeleid*

Gezien de omvang en aard van voorliggend plan, het planologisch-juridisch regelen van het intern aanpassen van de bestaande bebouwing ten behoeve van het vergroten van de opvangcapaciteit, wordt het ruimtelijk rijksbeleid niet als het meest relevante toetsingskader beschouwd. Echter, het rijksbeleid biedt enkele aanknooppunten die verbreding van economische dragers op het platteland rechtvaardigen.

3.1.1 *Nota ruimte*

De Nota Ruimte bevat de visie van het rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak in Nederland. Meer specifiek richt de nota zich op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid (tegen water en risicovolle activiteiten).

In de Nota Ruimte laat het Rijk voorts weten dat het ruimtelijke beleid beter moet gaan voldoen aan maatschappelijke wensen en sneller uitgevoerd worden. Het accent zal meer liggen op wat kan en minder op wat moet, waarbij de rijksoverheid een nieuwe rol aanneemt. De overheid richt zich niet langer op ‘zorgen voor’ een initiatief en de uitwerking van een ontwikkeling maar op ‘zorgen dat’ deze ontwikkeling tot stand komt. Gemeenten en provincies krijgen een grotere rol waarin zij aangeven welke kant de ontwikkeling van een gebied uit gaat.

Voor het beheer van het buitengebied is een economische vitale grondgebonden landbouw van belang. Het is ook een belangrijke economische en landschappelijke drager van het buitengebied. De formulering van het ruimtelijke beleid voor het feitelijke grondgebruik is een bevoegdheid voor gemeente en provincies. Er wordt van hen verwacht dat zij sturing geven aan de ontwikkeling van de grondgebonden landbouw. Ook gelet het ‘Gemeenschappelijk Landbouwbeleid’ dient deze landbouw zich duurzaam te kunnen ontwikkelen.

Het project is niet strijdig met de Nota Ruimte.

3.1.2 *Agenda Vitaal Platteland*

De agenda voor een Vitaal Platteland gaat uit van een integraal perspectief en richt zich op de economische, ecologische en sociaal-culturele aspecten van het platteland. Agrarische bedrijven staan voor de opgave om in een periode van wisselende inkomsten en toenemende eisen (milieu, ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit) een duurzame bedrijfsvoering te ontwikkelen. De overheid geeft daarvoor de ruimte aan ondernemerschap op het platteland, door onder andere vermindering van regelgeving, kennis, opzetten van ondernemingsprogramma's en ontwikkelen van ruimtelijk beleid.

Het project is een voorbeeld van ondernemerschap op het platteland en is daarmee niet strijdig met de Agenda Vitaal platteland.

3.1.3 Nieuwe economische dragers: kansen voor het platteland (SER)

Naar aanleiding van de agenda voor Vitaal Platteland is de SER gevraagd om te adviseren over de invulling van de plattelandseconomie en de nieuwe economische dragers voor het platteland. Uit het advies, verschenen in oktober 2005, blijkt dat voor vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit het platteland evenwichtig ruimte moet bieden aan verschillende functies. Niet alle functies zijn in hun eentje economisch rendabel. De SER meent dat het van belang is simultaan aan functiecombinaties de economische bedrijvigheid te stimuleren, de ecologische en landschappelijke kwaliteit te verhogen en de sociale leefbaarheid op het platteland te bevorderen, en door combinaties van functies (zoals recreatie en waterberging, landbouw en natuurbeheer).

Het project is een voorbeeld van een nieuwe economische drager op het platteland en is daarmee in lijn met het rapport van de SER.

3.1.4 Overig

De vraag naar kinderopvang is de afgelopen jaren enorm gestegen. Uit recent onderzoek, uitgevoerd door het Ministerie van OC&W, blijkt dat het aantal kinderen dat gebruik maakt of wil maken van kinderopvang sinds december 2007 met circa 140.000 kinderen is gestegen tot circa 655.000 kinderen.

3.2 Provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid

3.2.1 Streekplan 2005-2015

In het Streekplan 2005-2015 is het beleid van de provincie Utrecht verwoord. Hierin is aangegeven dat het betreffende perceel buiten de rode contour en in landelijk gebied ligt. Het type gebied is aangeduid als 'landelijk gebied 2'. Voor het 'landelijk gebied 2' ligt het accent op de agrarische functie. Als in de streekplanperiode vestiging of uitplaatsing van stedelijke randactiviteiten aan de orde is, moet de agrarische structuur zo min mogelijk worden aangetast en voorzien worden in een goede landschappelijke inpassing. Ook moet de te realiseren voorziening passen bij het verzorgingsniveau van de betreffende kern. In onderhavig geval wordt geen nieuwe bebouwing toegevoegd. In het beleid van de provincie is aangegeven dat bestaande functies en bebouwing gehandhaafd kunnen blijven. Gezien de grote wachtlijsten is aannemelijk dat de voorziening (kinderdagverblijf) past bij de betreffende kern, IJsselstein.

Voorliggend plan is daarmee niet strijdig met het Streekplan.

3.2.2 Overig beleid

Gezien de geringe grootte van de voorgenomen ontwikkeling, is besloten het initiatief verder alleen te toetsen aan het meest relevante gemeentelijke beleid. In onderhavig geval is dat de 'Beleidsnotitie buitengebied IJsselstein – verruimen van niet-agrarische (neven)activiteiten. In deze notitie worden verschillende (nieuwe) niet-agrarische (neven)functie beschreven die het college onder voorwaarden wil toestaan bij agrarische functies.

In principe dienen nevenfuncties ondergeschikt te zijn aan de agrarische hoofdfunctie. Om dit te waarborgen is in het bestemmingsplan een maximale oppervlaktemaat van 400 m² voor nevenfuncties opgenomen. Als algemene voorwaarde wordt gesteld, dat agrarische bedrijven niet beperkt mogen worden door de nevenfunctie.

De kinderopvang dient een ondergeschikte nevenactiviteit te zijn bij een volwaardig agrarisch bedrijf. Aan de volgende voorwaarden dient te worden voldaan:

- gezamenlijke oppervlakte van bebouwde en onbebouwde gronden mag niet meer bedragen dan 400 m²;
- de kinderopvang wordt gerealiseerd in een voormalig agrarisch gebouw. Nieuwbouw of vergroting van het bestaand bebouwd oppervlak is niet toegestaan;
- de ondergeschiktheid van de nevenactiviteit wordt gewaarborgd door de opvang van maximaal 24 kinderen;
- het betreffende perceel ligt in de kernrandzone (binnen 200 – 300 meter) of op een redelijk korte afstand van het stedelijk gebied. Bepalend hierbij is de goede bereikbaarheid en goede ontsluiting van de locatie;
- er dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid, voor zowel de werknemers als voor de ouders die hun kinderen brengen en halen;
- de vestiging van een kinderopvang mag in geen geval de bedrijfsvoering van de omliggende agrarische bedrijven belemmeren. Bepalend hierbij zijn de normen uit de Wet geurhinder.

Het plan voldoet aan alle punten (zie onder meer het volgende hoofdstuk), met uitzondering van:

- het plan voorziet in de uitbreiding van het aantal kinderen van 24 naar 48. In onderhavig geval dient gekozen te worden voor meerwerk, omdat de uitbreiding (zoals in volgend hoofdstuk aangevoerd wordt) geen onevenredige verkeersdruk tot gevolg heeft en omliggende agrariërs niet beperkt in hun bedrijfs- en ontwikkelingsmogelijkheden;
- de gezamenlijke oppervlakte van de functie (bebouwing + terrein en parkeerplekken) overschrijdt de 400 m². Het gebouw blijft echter onder de 400 m². Afwijking van het beleid is te rechtvaardigen.

3.3 *Structuurvisie IJsselstein 2003*

In 2003 heeft de gemeente IJsselstein een Structuurvisie opgesteld. De aanleidingen hiertoe waren het toentertijd recent opgestelde bestemmingsplan voor het landelijk gebied en de inzet voor de ontwikkeling van nieuwe wijken en het aanpakken van de binnenstad. Een belangrijk speerpunt in de Structuurvisie is de uitloop naar het landelijk gebied.

Voor de gebieden ten noorden van de stad, dus waar het projectgebied ligt, zet de structuurvisie in op de volgende ontwikkelingen:

- groene recreatieve inrichting van het gebied ten noordoosten van de Hollandsche IJssel: Groot Groengebied;
- Overwegend duurzaam agrarisch gebruik voor gebied Achtersloot en IJsseldijk-Zuid;
- Afrondende woonbebouwing in de omgeving van de Broeksweg.

Het projectgebied ligt in het gebied bij Achtersloot. Uitgangspunt voor dit gebied blijft de handhaving/versterking van de agrarische functie en ruimte voor natuurontwikkeling, met behoud van het open karakter. Nieuwe bebouwing wordt in principe niet toegestaan. Het project is niet strijdig met deze beleidsdoelen; de functie is aanvullend op de agrarische functie en zorgt voor handhaving ervan. Verder vindt het project plaats in bestaande bebouwing.

Volgens de Structuurvisie kenmerkt de bevolking van IJsselstein zich door zijn jonge leeftijdsopbouw; de groepen 0-14 jarigen en 25-44 jarigen zijn sterk vertegenwoordigd. De leeftijdsgroep 25-44 is de groep waarbinnen veel vraag is naar kinderopvang e.d. Redelijkerwijs kan dus verwacht worden, dat in de komende jaren de vraag naar kinderopvang sterk zal stijgen.

3.4 Vigerend bestemmingsplan

Het projectgebied ligt in het plangebied van bestemmingsplan ‘Landelijk gebied noord en zuid’. Het projectgebied heeft de bestemming ‘Agrarische doeleinden’ met de dubbelbestemming ‘Agrarisch gebied met ontwikkelingsmogelijkheden voor de veehouderij’. Het projectgebied heeft een agrarisch bouwvlak. Het perceel is bestemd voor het gebruik als agrarisch bedrijf. De voorschriften behorend bij de dubbelbestemming geven aan, dat verschillende soorten nevenactiviteiten mogelijk zijn. Echter, een kinderdagverblijf wordt daarbij niet genoemd als toegestane activiteit.

Om voorliggend initiatief mogelijk te maken, is afwijking van het vigerende bestemmingsplan nodig, in de vorm van een projectbesluit. Door middel van het toepassen van maatwerk op basis van de Beleidsnotitie Buitengebied kan het kinderdagverblijf toegestaan worden als nevenactiviteit.

4. Milieuaspecten

4.1 Geluid

Bij het doorlopen van een juridisch-ruimtelijke procedure geldt een onderzoeksplicht voor geluid. Dit onderzoek richt zich op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen die binnen een geluidszone van een weg, een spoorweg of een industrieterrein zijn gelegen.

Wegverkeerslawaaï

De bouwmogelijkheden welke toegestaan worden, staan geen nieuwe geluidsgevoelige functies ingevolge de Wet geluidshinder toe. Er wordt slechts intern een functie uitgebreid. Onderzoek naar wegverkeerslawaaï wordt niet noodzakelijk geacht.

Railverkeerslawaaï

In de directe omgeving van het plangebied is geen railverkeer aanwezig. Dit aspect van geluidshinder is derhalve niet van toepassing in onderhavig plan.

Industrielawaaï

Het projectgebied ligt niet binnen het invloedsgebied van een gezoneerd industrieterrein.

4.2 Bodem

Fysieke ingrepen zullen alleen in pandig plaatsvinden. De bodem wordt niet geroerd. Er vindt geen uitbreiding van bestaande bebouwing plaats. Het uitvoeren van bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

Scheiding van milieubelastende en milieugevoelige functies is noodzakelijk in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Hiermee wordt voorkomen dat bij nieuwe ontwikkelingen sprake kan zijn van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies en wordt voldoende zekerheid geboden aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen. Dit wordt ‘milieuzonering’ genoemd en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals geluid, geur, gevaar en stof.

Voor de beoordeling in onderhavig geval is de Wet geurhinder en veehouderij en de daarbij behorende Regeling geurhinder en veehouderij van toepassing. Aan de hand van de artikelen 3, 4 en 5 van de Wet en Bijlage 1 van de Regeling zal moeten worden vastgesteld in hoeverre de locatie Stuivenbergweg 2 ten opzichte van de andere locaties en andersom in hoeverre de andere locaties de locatie Stuivenbergweg 2 beïnvloeden. Het betreft daarbij de geurbelasting op geurgevoelige objecten.

Artikel 3 betreft een inrichting met dieren, waarvoor een geuremissiefactor is vastgesteld in de Bijlage 1 van de Regeling. Lid 1 van dit artikel regelt de geurbelasting in odour units per kubieke meter lucht op een geurgevoelig object. Lid 2 van dit artikel geeft een uitzondering op lid 1 en bepaalt de afstand tussen een veehouderij en een geurgevoelig object dat onderdeel uitmaakt van een andere veehouderij. Lid

3 en lid 4 regelen een aantal uitzonderingen. Artikel 4 betreft een inrichting met dieren, waarvoor geen geuremissiefactor is vastgesteld. Artikel 5 betreft de minimale afstanden, die moeten worden aangehouden.

Geurgevoelig object

In artikel 1 van de Wet geurhinder en veehouderij staat de volgende definitie: geurgevoelig object: gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt. Een woning is duidelijk een gebouw, dat geschikt is voor menselijk wonen. De ruimte die bestemd is voor de dagopvang voor kinderen zal moeten worden beoordeeld aan de hand van jurisprudentie.

Uit diverse uitspraken van de Raad van State blijkt, dat de ruimte geschikt moet zijn voor permanent verblijf of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik. Bij de beoordeling of een gebouw bestemd en geschikt is voor menselijk verblijf, is het niet noodzakelijk dat gedurende 24 uur per dag personen in de betreffende ruimte aanwezig zijn.

Het zal duidelijk zijn, dat het gebouw voor kinderdagverblijf bestemd en geschikt is voor menselijk verblijf. Aan de hand van deze gegevens kan worden geconcludeerd, dat de ruimte die bestemd is voor kinderdagverblijf moet worden aangemerkt als geurgevoelig object.

Geuruitstotende locaties

De locaties, die betrokken zijn in dit rapport zijn:

- a. Stuivenbergweg 2, rundveehouderij en kinderdagverblijf;
- b. Stuivenbergweg 1, rundveehouderij;
- c. Stuivenbergweg 3, rundveehouderij;
- d. Stuivenbergweg 7, rundveehouderij;
- e. Stuivenbergweg 9, rundveehouderij;
- f. Stuivenbergweg 11, rundveehouderij.

Alle locaties zijn gelegen buiten de bebouwde kom van de gemeente IJsselstein.

Situatie en beoordeling

Zoals reeds onder paragraaf 2 van deze rapportage is aangegeven, zijn alle genoemde locaties veehouderijen. Dit betekent, dat voor deze locaties onderling artikel 3 lid 2 van de Wet geurhinder en veehouderij van toepassing is.

In artikel 3 lid 2 is aangegeven, dat voor veehouderijen onderling een afstand van 50 meter moet worden aangehouden tussen de stallen en het geurgevoelige object, de woning en/of kinderdagopvang. Bij (globale) meting blijkt, dat de kortste afstand tussen een woning en een stal van een andere veehouderij ten minste 85 meter bedraagt. De kortste afstand tussen het kinderdagverblijf en een stal van een andere

veehouderij bedraagt ten minste 125 meter. Hieruit blijkt, dat ruimschoots wordt voldaan aan de afstand genoemd in artikel 3 lid 2.

Vervolgens is nog een toets uitgevoerd aan de hand van de diersoort, die in de veehouderijen aanwezig is. Voor de diersoort melkrundvee is geen geuremissiefactor vastgesteld. Dit betekent, dat voor deze toets artikel 4, lid 1 van de Wet geurhinder en veehouderij van belang is. In artikel 4 lid 1 worden dezelfde afstanden genoemd als in artikel 3 lid 2. Daaruit blijkt dan dat ook aan artikel 4 lid 1 van de Wet geurhinder en veehouderij wordt voldaan.

Voor de volledigheid dient vermeld te worden, dat een nevenactiviteit nooit beschermd is tegen geurhinder van de eigen agrarische inrichting, volgens vaste jurisprudentie. Het 'eigen' agrarische bedrijf kan dan ook nooit belemmerend werken voor de nevenactiviteit en vice versa.

Conclusie

De afwijking van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve van het juridisch mogelijk maken van (vergroting van) het kinderdagverblijf beperkt omliggende agrariërs niet in hun bedrijfs- en uitbreidingsmogelijkheden.

4.4 Luchtkwaliteit

Bij planologische wijzigingen dient vooraf inzicht in de luchtkwaliteit te worden gegeven, om te bepalen of het gewenste plan mogelijk is in relatie tot de gestelde grenswaarden. De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgesteld in de Wet luchtkwaliteit. Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

- a. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. Een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. Een project draag 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- d. Een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Niet in betekende mate (NIBM)

In het Besluit NIBM is vastgelegd wanneer een project niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2).. Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- Aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM;

- Op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn.

Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 3% grens niet wordt overschreden. Als de 3% grens voor PM10 of NO2 niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

Getalsmatige invulling niet in betekende mate – grens

De Regeling NIBM geeft voor een aantal soorten van projecten een (getalsmatige) invulling aan de NIBM-grens. Het gaat daarbij om woningbouwprojecten, kantoorprojecten en enkele inrichtingen (bv landbouwinrichtingen). Als een project binnen de begrenzing van de Regeling NIBM valt, dan is geen verdere toetsing aan de grenswaarden nodig. Het project geldt dan als een NIBM-project en kan doorgaan zonder dat extra maatregelen worden genomen. Tevens is er dan geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig. De 3% is als volgt gekwantificeerd:

- Voor woningbouw geldt dat de 3% grens op 1.500 woningen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg) en op 3.000 woningen is vastgesteld in het geval van 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;
- Voor kantoren geldt dat de 1% grens op 100.000 m² bruto vloeroppervlakte kantoorgebouwen is vastgesteld (bij 1 ontsluitingsweg), en bij 200.000 m² kantoorgebouwen in het geval van 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

NIBM-tool

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Het grote voordeel van deze NIBM rekentool is dat slechts een beperkt aantal invoergegevens nodig is. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van worst-case. Met beperkte invoergegevens kan dus worden vastgesteld of een plan NIBM is. De onderzoekslasten voor een gemeente kunnen daardoor bij kleinere plannen zeer beperkt blijven. Het doel van deze tool is:

- Eenvoudig en snel bepalen of een plan in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht;
- Het beperken van de onderzoekslast bij kleinere projecten;
- Het vaststellen van grenzen voor het aantal extra voertuigbewegingen dat niet zal leiden tot een concentratietoename die groter is dan de grens voor niet in betekende mate.

Voor de berekening van de impact op de luchtkwaliteit van de *extra*¹ kindplaatsen is uitgegaan van de kengetallen zoals vastgesteld in de CROW-publicatie nr. 272, 'Verkeersgeneratie voorzieningen'. De werkelijke situatie zal significant gunstiger uitvallen. Veel kinderen worden bijvoorbeeld met de fiets gebracht of worden gezamenlijk met de auto gebracht.

CROW gaat in geval van haar kengetallen uit van 0,75 ophaler per kind en 4 autobewegingen per kind per dag. Tevens wordt gerekend met een hoog autogebruik van 80% van alle ouders. Volgens CROW is dit kengetal passend bij kinderdagverblijven in het buitengebied.

Volgens CROW geldt voor kinderdagverblijven in het buitengebied een kengetal van 23,6 voertuigbewegingen per 10 kindplaatsen. In onderhavig geval is sprake van 24 *extra* kindplaatsen, wat neerkomt op een *extra* verkeersgeneratie van circa 57 voertuigbewegingen per weekdag. Omdat een kinderdagverblijf alleen doordeweeks gebruikt wordt, moet volgens het CROW omgerekend worden naar werkdagen. Omrekening naar werkdagen levert volgens de rekentool van het CROW 80 verkeersbewegingen op (omrekenfactor x 1,4). In zijn totaliteit zorgt het kinderdagverblijf (48 kindplaatsen) voor circa 160 voertuigbewegingen..

Uitkomst berekening NIBM-tool

Met de 'NIBM'- tool is berekend wat de impact op de luchtkwaliteit is van het gehele kinderdagverblijf in een worst-case scenario. Deze tool is beschikbaar gesteld door het toenmalige ministerie van VROM in samenwerking met Infomil.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		160
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,13
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Uit de berekening blijkt, dat 160 voertuigbewegingen (zonder vrachtverkeer) niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. De opmerking dient nogmaals te worden geplaatst, dat het juridisch correcter zou zijn geweest om slechts uit te gaan van 80 voertuigbewegingen. Niet ter discussie staat, dat 80 voertuigbewegingen (behorend bij 24 extra kindplaatsen) tevens geen grote invloed op de luchtkwaliteit zouden hebben.

¹ De berekening betreft alleen de impact van de extra kindplaatsen, omdat de 24 bestaande kindplaatsen planologisch reeds mogelijk zijn. Voor de volledigheid is tevens een berekening voor de totale opvang getoond.

Gevoelige functie

Een kinderdagverblijf is een gevoelige functie, inzake luchtkwaliteit. Gezien de ligging aan een rustige buitenweg kan nader onderzoek naar de luchtkwaliteit ter plekke achterwege blijven. Daarnaast kan redelijkerwijs verwacht worden dat als gevolg van omliggende bedrijven, gezien de aard (rundvee) en omvang ervan, de luchtkwaliteit ter plekke voldoende is voor de functie kinderdagverblijf.

4.5 Externe veiligheid

In het kader van externe veiligheid is het van belang om onderzoek te verrichten naar de invloed van in de nabijheid gelegen inrichtingen en transportroutes en welke risico's hieraan verbonden zijn. Om dit inzichtelijk te maken heeft de provincie een risicokaart opgesteld. Uit de risicokaart blijkt, dat het perceel van initiatiefnemers buiten de risicocontouren van wegen en transportleidingen, Bevi-inrichtingen en van mogelijke andere bronnen die de veiligheid beïnvloeden, ligt.

5. Overige aspecten

5.1 Flora- en fauna

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

Ten aanzien van gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen die een hoge wettelijke bescherming kennen. Hiervoor zijn Natura 2000 en gebieden onderdeel uitmakend van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangewezen.

Het plan ligt niet binnen of in de direct omgeving van speciale beschermingszones. Daarnaast zijn de aard en omvang van voorliggend plan (interne uitbreiding van kinderdagverblijf) niet dermate groot, dat redelijkerwijs een significante negatieve invloed op dergelijke beschermde gebieden verwacht kan worden. Het uitvoeren van onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Soortenbescherming

De werkingssfeer van de Flora- en Faunawet is niet beperkt tot of gerelateerd aan speciaal aangewezen gebieden, maar geeft soorten overal in Nederland bescherming. Op grond van de Flora- en Faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten.

In artikel 75 van de Flora en faunawet worden de ontheffingsmogelijkheden weergegeven. In principe zijn alle zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en vissen die in Nederland voorkomen, beschermd. De aanvraag van een ontheffing en de toetsing aan de Flora- en Faunawet gebeurt niet in het kader van het bestemmingsplan, maar in de vergunningenfase van een initiatief. Om te beoordelen of dit plan ook uitvoerbaar is, wordt hierop vooruitlopend, een verwachting uitgesproken over de eventuele gevolgen voor de beschermde planten- en diersoorten in het plangebied.

In de wet is een differentiatie aangebracht in niveau van bescherming. Op 23 februari 2005 is de zgn. “AMvB art. 75” van de Flora- en faunawet in werking getreden, waarin dit verschil is verwoord:

- alle soorten, opgenomen in Habitat richtlijn bijlage IV, de Vogelrichtlijn en beschermde soorten van de Rode Lijst zijn beschermd onder het zwaarste regime (soorten van tabel 3);
- soorten met vrijstelling bij een vastgestelde gedragscode (soorten van tabel 2);
- soorten waarvoor een algemene vrijstelling geldt.

In onderhavig geval is sprake van een interne verbouwing met een geringe extra verkeersaantrekkende tot gevolg. Gezien de aard en omvang van het project is het uitvoeren van een flora- en fauna onderzoek

niet noodzakelijk gebleken. Naar redelijkheid kan verwacht worden dat de uitvoering van het plan geen significante invloed heeft op soorten in de omgeving van het plangebied.

5.2 Archeologie

In het Europese Verdrag van Malta, ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, is de veiligstelling van het (Europese) archeologische erfgoed als doelstelling opgenomen. In 1998 is dit verdrag goedgekeurd door het Nederlandse parlement. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Dit is een aanpassingswet waarmee de Monumentenwet 1988 gewijzigd is op het onderdeel archeologie. Door middel van de gewijzigde Monumentenwet moet het archeologisch erfgoed in de bodem bescherming krijgen in het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Als gevolg van Europese en nationale wetgeving stellen rijk en provincies zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologisch erfgoed moet worden omgegaan. De meeste ingrepen in de ruimtelijke ordening vinden plaats op gemeentelijk niveau. De Monumentenwet verplicht gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden.

Op plankaarten geeft de gemeente voor het eigen grondgebied aan waar zich bekende archeologische vindplaatsen bevinden. Voor het overige gebied gelden verwachtingswaarden. De kern van de huidige archeologiewetgeving behelst bescherming van waardevolle oudheidkundige resten in de bodem. Bij ruimtelijke ingrepen op locaties met vindplaatsen moeten de aanwezige resten intact blijven. Wanneer verstoring onvermijdelijk is, dient oudheidkundig bodemonderzoek plaats te vinden. De informatie van de bij bodemonderzoek onderzochte resten wordt behouden door middel van documentatie.

Voor gebieden waar reële verwachtingen bestaan ten aanzien van archeologische waarden, die bedreigd worden door ruimtelijke ingrepen, moet inventariserend onderzoek plaatsvinden om uit te maken of daadwerkelijk waardevolle archeologische resten aanwezig zijn. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Op basis van dit onderzoek kan besloten worden tot behoud van de vindplaats, verder onderzoek of vrijgave van de locatie. De beslissingsbevoegdheid over archeologische monumentenzorg met betrekking tot het grondgebied van de gemeente IJsselstein berust bij de overheid als bevoegd gezag. In de meeste gevallen is dit de gemeente.

Op basis van artikel 41a Monumentenwet 1988 mag pas een archeologisch onderzoek worden geëist bij projecten groter dan 100 m². Ook is een archeologisch onderzoek alleen noodzakelijk bij bodemverstoring (dus niet bij enkel een functiewijziging). Voor naslagmateriaal kan gekeken worden naar de Archeologische verwachtingenkaart (IKAW) en de Archeologische monumentenkaart (AMK).

In onderhavig geval is sprake van een uitbreiding binnen een bestaand gebouw. Omdat in beginsel geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, en derhalve geen sprake zal zijn van bodemverstoring, kan het uitvoeren van een archeologisch onderzoek achterwege blijven.

5.3 Verkeer

In deze paragraaf wordt het plan getoetst op kengetallen inzake parkeren en verkeersaantrekkende werking. Gezien de ligging in landelijk gebied, in de directe aanwezigheid van agrarische bedrijven, is het van belang deze aspecten duidelijk in beeld te brengen. Bij de toetsing worden verkeersgegevens van de gemeente IJsselstein, van het kinderdagverblijf zelf en kengetallen van het CROW gebruikt. In de toetsing is uitgegaan van een worst-case scenario, waarin de CROW-kengetallen als uitgangspunt worden gebruikt. De berekening zal in eerste instantie alleen gericht zijn op de uitbreiding met 24 kindplaatsen; waar mogelijk wordt tevens inzicht in de totale situatie gegeven.

Parkeren

In de nieuwe situatie zal sprake zijn van 48 kinderen. Volgens CROW-kengetallen moet dan met circa negen begeleiders rekening worden gehouden². Initiatiefnemers zijn zelf werkzaam in het kinderdagverblijf en enkele begeleiders komen met de fiets. Redelijkerwijs kan in onderhavig geval met zes begeleiders die met de auto komen, rekening worden gehouden.

Volgens de parkeerkengetallen van de CROW-publicatie 182, 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering' moet in het buitengebied gerekend worden met 0,8 parkeerplek per werknemer. In geval van zes werknemers betekent dit ongeveer **vijf** parkeerplekken.

Daarnaast moeten de zogenoemde kengetallen voor 'Kiss & Ride' meegenomen worden. Voor halen en brengen bij kinderdagverblijven geldt de volgende formule:

$$\text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,25^3 \times 0,75^4$$

Sprake zal zijn van in totaal 48 kinderen. In de huidige situatie worden gemiddeld 19 van de 24 kinderen met de auto gebracht⁵. Dat komt neer op circa 80%. Dit komt overigens exact overeen met het kengetal dat het CROW hanteert in geval van kinderdagverblijven in het buitengebied⁶. De benodigde parkeerruimte als gevolg van halen en brengen is derhalve:

$$48 \times 0,8 \times 0,25 \times 0,75 = 7 \text{ parkeerplekken}$$

Samen met de benodigde parkeerruimte voor werknemers bedraagt het totale aantal benodigde parkeerplekken **12**. Op de bijgevoegde tekening (Bouwkundig bureau H. Schep, d.d. 22 september 2010) is uitgegaan van 12 parkeerplekken, waarmee wordt voldaan aan de kengetallen, maar duidelijk is dat op het perceel voldoende ruimte is meer parkeerplekken aan te leggen.

Concluderend zijn op het perceel voldoende parkeerplekken aanwezig om een uitbreiding naar 48 kindplaatsen mogelijk te maken.

² CROW- publicatie 272, 'Verkeersgeneratie voorzieningen', onder paragraaf 6.1: Drie begeleiders per groep van 16 kinderen. In onderhavige situatie is sprake van 48 kinderen, wat negen begeleiders betekent.

³ Reductiefactor parkeerduur 15 minuten in periode van 60 minuten: dit is totaal 25%

⁴ Reductiefactor aantal kinderen per auto.

⁵ Bron: Telling door Kinderdagverblijf Spring in 't Veld, winterperiode 2010

⁶ CROW- publicatie 272, 'Verkeersgeneratie voorzieningen', onder paragraaf 6.1

Verkeersaantrekkende werking

Voor de berekening van de verkeersaantrekking van de *extra*⁷ kindplaatsen is uitgegaan van de kengetallen zoals beschreven in de CROW-publicatie nr. 272, 'Verkeersgeneratie voorzieningen'. CROW gaat in geval van haar kengetallen uit van 0,75 ophaler per kind en 4 autobewegingen per kind per dag. Tevens wordt gerekend met een hoog autogebruik van 80% van alle ouders. Volgens CROW is dit kengetal passend bij kinderdagverblijven in het buitengebied. De werkelijke situatie zal, vooral in de zomer, significant gunstiger uitvallen, omdat het kinderdagverblijf dicht in de buurt van de bebouwde kom ligt en meer ouders dan met de fiets zullen komen. Volgens een telling door het kinderdagverblijf (zie bijlage) komt in de winter inderdaad 80% van de ouders met de auto.

In deze paragraaf wordt niet gerekend volgens een worst-case scenario, maar volgens een meer realistisch scenario, omdat de uitbreiding van het aantal kindplaatsen getoetst wordt op de huidige verkeersbewegingen in de omgeving. Hiervan zijn tellingen bekend, waardoor een worst-case toetsing een onnauwkeurig resultaat zou geven. Volgens CROW geldt voor kinderdagverblijven in het buitengebied een kengetal van 23,6 voertuigbewegingen per 10 kindplaatsen. In onderhavig geval is sprake van 24 *extra* kindplaatsen, wat neerkomt op een *extra* verkeersgeneratie van circa 57 voertuigbewegingen per weekdag. Volgens het CROW moet een omrekenfactor van 1,4 gehanteerd worden voor het omrekenen van weekdagen naar werkdagen, omdat een kinderdagverblijf alleen doordeweeks in gebruik is. De verkeersaantrekkende werking van 24 extra kindplaatsen in een kinderdagverblijf is daarmee 80 voertuigbewegingen per werkdag.

De locatie zal ontsloten worden vanaf de Stuivenbergweg. Via de Stuivenbergweg en de Achersloot of Broekdijk wordt naar de kern IJsselstein ontsloten. Via de Achtersloot wordt in noordelijke richting via de N228 ontsloten naar Vleuten, De Meern en Montfoort. Eveneens wordt aangesloten op de A12 en de A2. De ontsluitingswegen Broekdijk en Stuivenbergweg zijn ter plaatse zeer lokale wegen die tevens als zodanig ingericht zijn, met een snelheidsregime van 60 km/u. Hiermee dient rekening te worden gehouden met de beoordeling van de gevolgen van een toenemende verkeersaantrekkende werking.

Het kinderdagverblijf biedt de zogenoemde overblijf-service aan, waardoor ouders de kinderen tussen de middag niet meer op komen halen. Er is dus sprake van twee piekmomenten: circa 40 voertuigbewegingen tussen 7:30 en 9:30 en tevens 40 voertuigbewegingen tussen 16.00 uur en 18.00 uur.

Volgens verkeerstellingen op een punt aan de Broekdijk door de gemeente IJsselstein (bijgevoegd) is op een gemiddelde werkdag eind juni sprake van 51 voertuigbewegingen tussen 6.00 en 10.00 uur (aankomend en wegrijdend opgeteld). Tussen 15.00 en 19.00 uur is normaliter sprake van gemiddeld circa 60 voertuigbewegingen (tevens aankomend en wegrijdend opgeteld). Van de telling is alleen het aantal voertuigen weergegeven, maar geen tweewielers.

⁷ De berekening betreft alleen de impact van de extra kindplaatsen, omdat de 24 bestaande kindplaatsen planologisch reeds mogelijk zijn. Voor de volledigheid is tevens een berekening voor de totale opvang getoond.

De uitbreiding met 24 extra kindplaatsen zorgt dus voor een absolute toename in het aantal verkeersbewegingen met circa 40 in de ochtend en circa 40 in de avond. De capaciteit van de weg vormt geen beperkende factor voor de haalbaarheid van voorliggend project.

De verkeersaantrekkende werking diende berekend te worden over de uitbreiding van het aantal kindplaatsen. Volledigheidshalve zal de verkeersaantrekkende werking van het kinderdagverblijf in zijn totaliteit tevens beargumenteerd worden. In totaal zorgt het kinderdagverblijf voor een verkeersaantrekkende werking van circa 160 voertuigbewegingen per werkdag, volgens CROW kengetallen. Daarnaast is sprake van twee piekbelastingen, ieder verdeeld over drie uren. Het aantal van 160 is niet dermate hoog, dat het kinderdagverblijf een onevenredige druk op het omliggende wegennet veroorzaakt. Het totale kinderdagverblijf draagt daarmee bij aan een toenemende drukte op de Stuivenbergerweg als gevolg van autoverkeer, maar de capaciteit van de Stuivenbergerweg kan deze drukte aan. De toename van drukte is dus niet onevenredig.

Zoals het kinderdagverblijf zelf berekend heeft, wordt een deel van de kinderen vooral 's zomers soms met de fiets gebracht. Het betreft hier echter geen aantallen waarvan die de Stuivenbergerweg niet kan verwerken.

5.4 Water

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

In het plangebied wordt het waterbeheer gevoerd door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De rioleringstaak binnen het plangebied valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente IJsselstein.

Beredeneerd kan worden, dat voorliggend project vanwege zijn aard en omvang geen invloed heeft op de waterhuishouding ter plekke. De ontwikkeling vindt binnen bestaande bebouwing plaats. Er zal geen sprake zijn van een toename verhard of verbouwd oppervlak.

Voor de volledigheid zal het project in het kader van vooroverleg met het Waterschap worden besproken.

6. Belemmeringen

6.1 *Kabels en leidingen*

Om schade aan kabels en leidingen te voorkomen, dient voorafgaand aan eventuele graafwerkzaamheden een zogenoemde Klic-melding gedaan te worden bij het Kadaster. In onderhavig geval is sprake van de (goeddeels) interne verbouwing van een bestaand bedrijfsgeboouw, waarvoor in principe geen graafwerkzaamheden verricht zullen worden. Een Klic-melding wordt derhalve vooralsnog niet noodzakelijk geacht. Mochten onverhoopt alsnog graafwerkzaamheden verricht worden, dan zal de uitvoerende partij alsnog een Klic-melding uitvoeren.

6.2 *Privaatrechtelijke aspecten*

Privaatrechtelijk zijn geen beperkingen aantoonbaar die de haalbaarheid van voorliggend plan belemmeren. Er zijn geen zakelijke rechten door derden gevestigd op het perceel die de planontwikkeling kunnen belemmeren.

7. Motivatie afwijking bestemmingsplan

Kinderdagverblijf Spring in't Veld is reeds enkele jaren op de huidige locatie aanwezig. Uit de vele aanvragen blijkt, dat er in IJsselstein veel vraag is naar een kinderdagverblijf. In de toekomst zal deze vraag alleen maar (fors) toenemen. De locatie van het huidige kinderdagverblijf, in het groen en op de boerderij, spreekt veel ouders en kinderen aan. Door de huidige beperking (maximaal 24 kinderen) kan het kinderdagverblijf niet aan de toenemende vraag voldoen. Hoewel het één van de weinige kinderdagverblijven in IJsselstein is, dreigt Spring in't Veld haar huidige goede concurrentiepositie op termijn te verliezen, indien zij haar capaciteit niet kan vergroten.

De aard en omvang van het project leidt niet tot een onevenredige druk op de omgeving, bijvoorbeeld qua verkeersdruk en qua milieuzonering. Samen met het maatschappelijk belang van goede kinderdagverblijven, is afwijking van het bestemmingsplan om een vergroting van het aantal kindplaatsen mogelijk te maken, te verdedigen.

8. Economische uitvoerbaarheid

Het plan betreft een particulier initiatief op eigen gronden. Ten behoeve van het plan hoeven door de gemeente IJsselstein geen voorzieningen te worden getroffen, noch aan- of verkopen te worden gedaan. Voor de uitvoering van het plan zijn financiële middelen beschikbaar; alle door de gemeente te maken kosten zullen via een (anterieure) overeenkomst verhaald worden op de initiatiefnemer.

Het plan behelst het intern aanpassen van een bestaand bedrijfsgebouw ten behoeve van het vergroten van de bestaande capaciteit van de kinderopvang. De economische risico's voor de realisatie van de verbouwing liggen bij de initiatiefnemer. Naar verwachting zullen de verbouwingskosten niet dermate hoog zijn, dat hieromtrent een risico betreffende de haalbaarheid van het plan te verwachten is.

Alle activiteiten zullen in de bestaande bebouwing plaatsvinden. Redelijkerwijs kan verwacht worden, dat omliggende woningen derhalve geen schade zullen ondervinden ten gevolge van de interne verbouwing, tevens vanwege de grote afstanden tussen het betreffende bedrijfsgebouw en omliggende (agrari-sche-, en/of woon-)bebouwing van derden. Aangetoond is, dat de interne verbouwing van het bedrijfs-gebouw ten behoeve van het vergroten van de opvangcapaciteit geen negatieve gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering van omliggende agrariërs. Omliggende agrarische bedrijven ondervinden derhalve geen verhaalbare schade ten gevolge van de uitvoering van voorliggend initiatief.

Toewijsbare claims voor (vergoeding van) planschade zijn niet te verwachten. Eventuele planschade-claims zullen via de anterieure overeenkomst neergelegd worden bij de initiatiefnemer.

9. Resultaten overleg met andere overheden en instanties

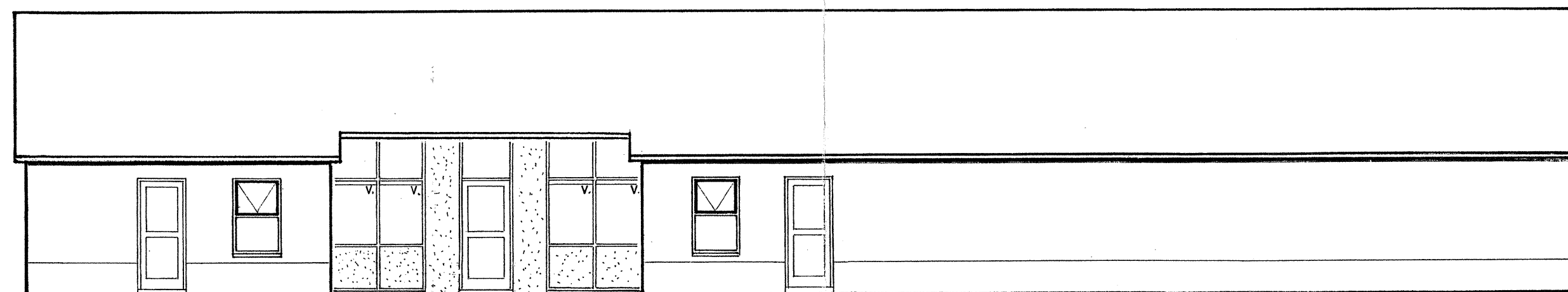
De resultaten uit het vooroverleg worden te zijner tijd in een afzonderlijke paragraaf behandeld.

10. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De resultaten uit zienswijzen en bedenkingen worden te zijner tijd in een afzonderlijke paragraaf behandeld.



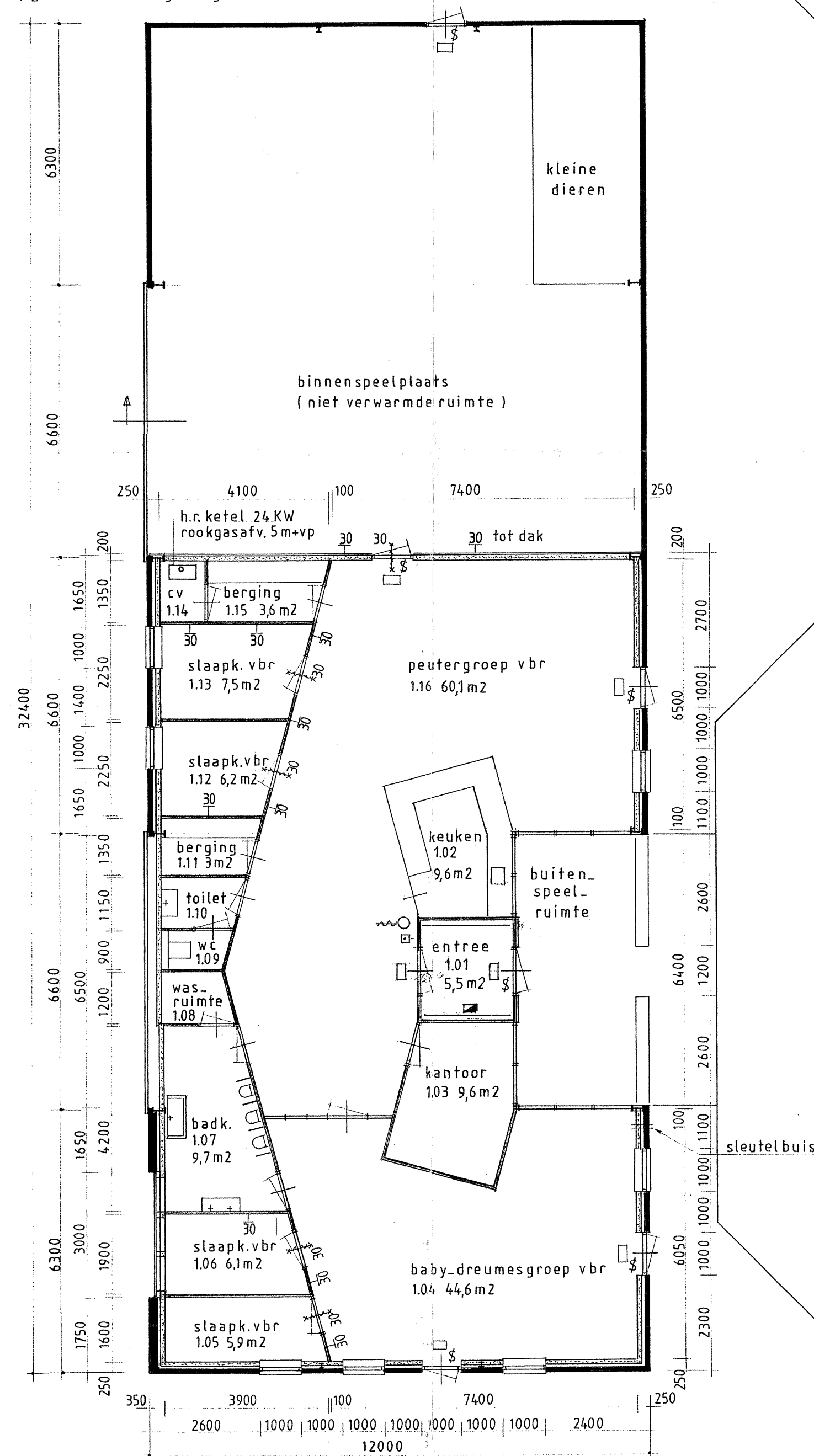
voorgevel west



rechter zijgevel zuid

- wand/plafond 30 min. brandwerend
- deur 30 min. brandwerend en zelfsluitend
- \$ deur aan binnenzijde zonder sleutel te openen
- vlucht route aanduiding NEN 6088 d.m.v. stickers
- brandslanghaspel 20 m
- ▣ plaatsing brandmeld centrale
- " " handbrandmelder
- ▤ " " signaalgevel

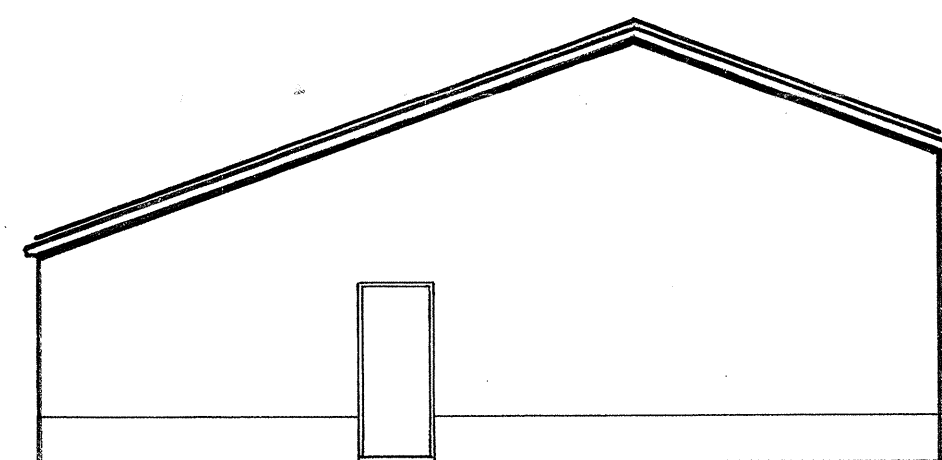
gebouw voorzien van automatische brandmeld installatie NEN 2535 en ontruimingsalarm type B, NEN 2575 met doormelding naar Brandweer rookmelders in alle ruimten (m.u.v. toiletten en badruimte)



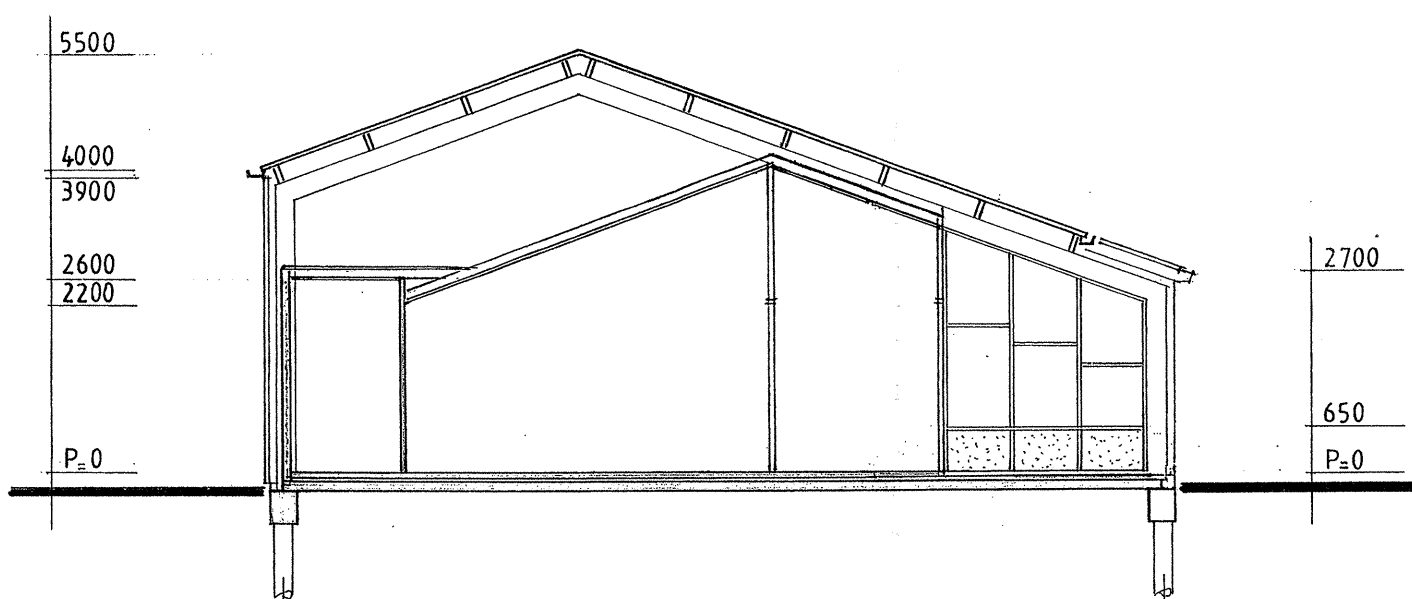
isolatie vloeren, gevels en dak Rc=2,5 in alle ruimten balansventilatie maximale bezetting 9+14 kinderen en 2+2 leidsters gebruiksopp. 198: 27=7,3 m² p.p. = bezettings graadklasse B3 verblijfsopp. 158: 27=5,8 m² p.p. = " " " B3

inrit

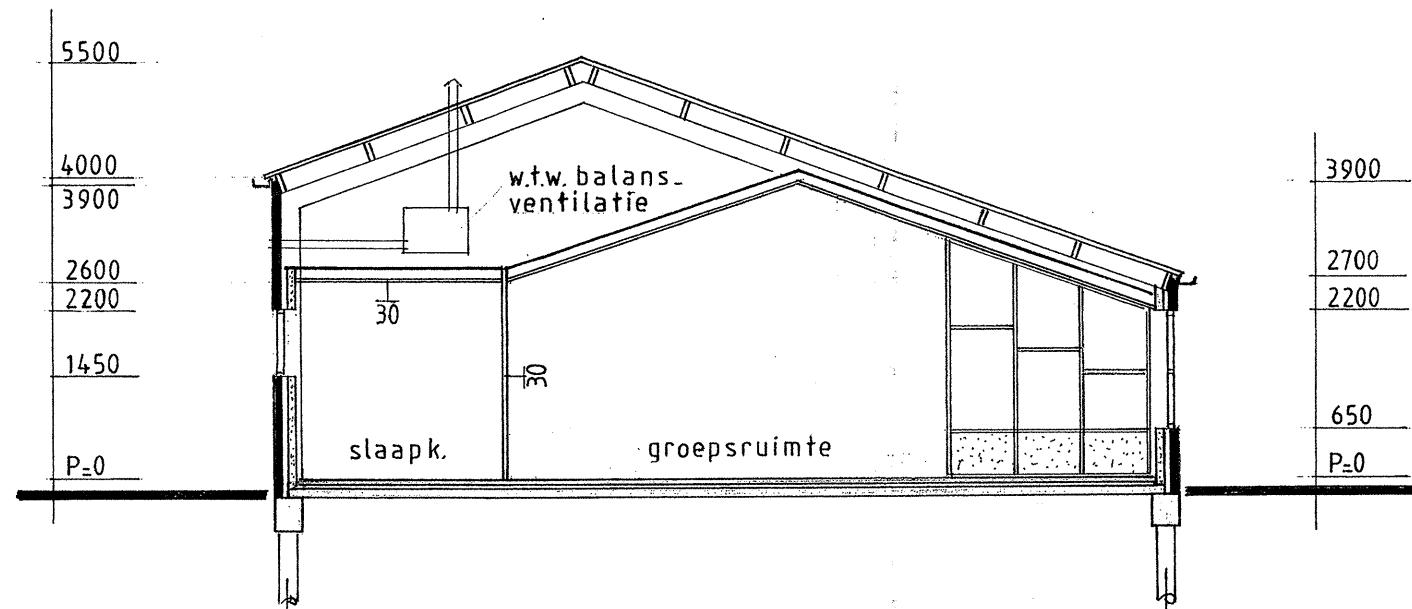
linker zijgevel noord



achtergevel oost



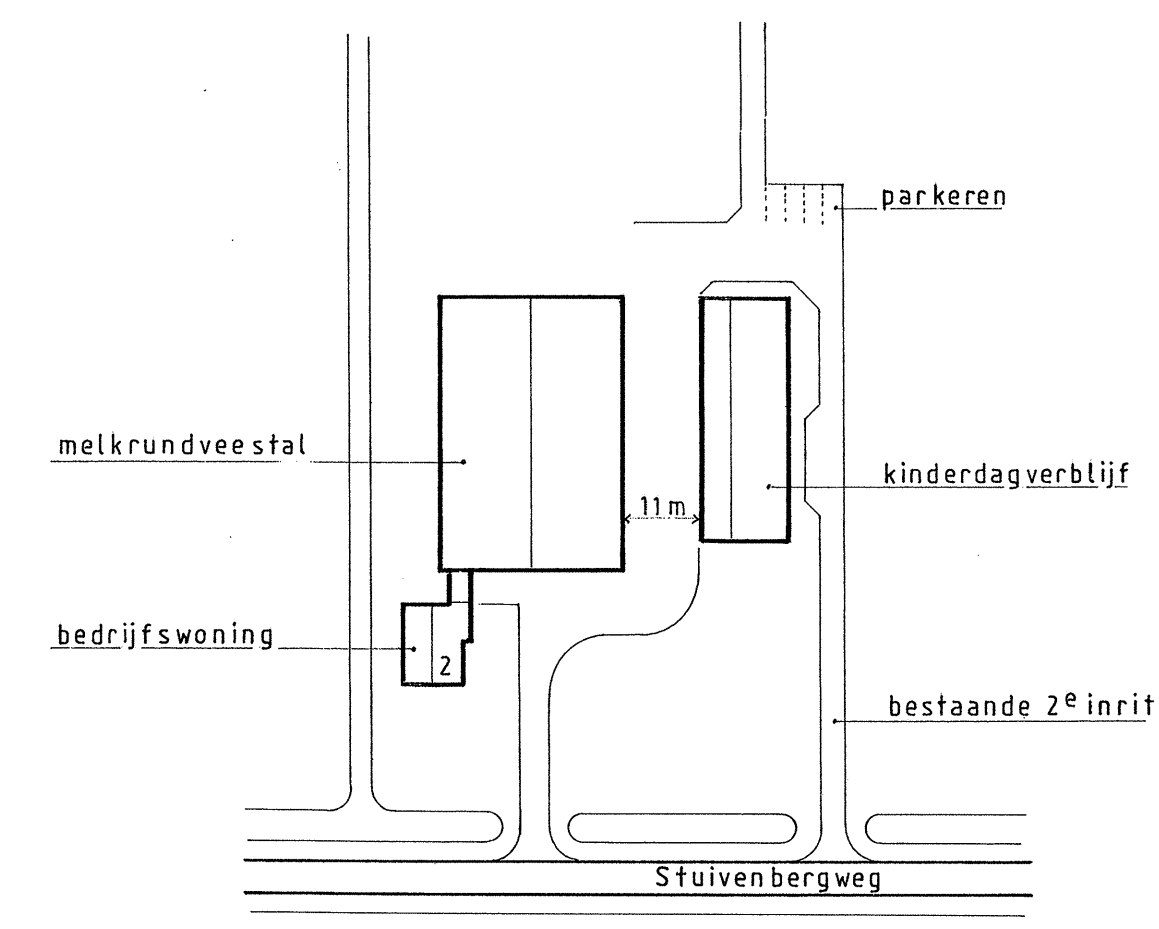
dwarsdoorsnede t.p.v. entree



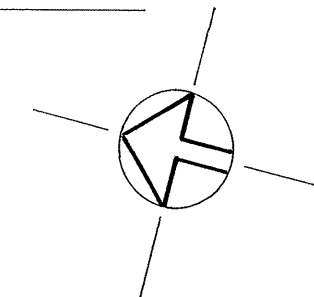
dwarsdoorsnede t.p.v. groepsruimten

materialen en kleuren geheel overeenkomstig bestaand

gevels	baksteen	rood
kozijnen	hout	wit
ramen en deuren	hout	donkergroen
dakbedekking	golfplaten a.c.	donkergrijs



situatie schaal 1:1000
kad. gem. IJsselstein sectie A 1091



bestaande sit. veranderen kinderdagverblijf

bij boerderij aan de Stuijvenbergweg 2 te IJsselstein

voor mevr. M.A.S. van Barneveld, Stuijvenbergweg 13

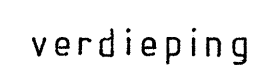
Bouwkundig bureau H. Schep te Schoonhoven tel. 0182_383351

werk 1012
schaal 1:100
datum 22.9.10
gew.

blad 1



isolatie, vloeren, gevels en dak Rc=2,5
in alle ruimten balansventilatie
maximale bezetting 23(1)+23(2) kinderen en 9 leidsters
gebruiksopp. 390:55=7,1 m² p.p.= bezettingsgraad klasse B3
verblijfs opp. 270:55=4,9 m² p.p.= " " " B3



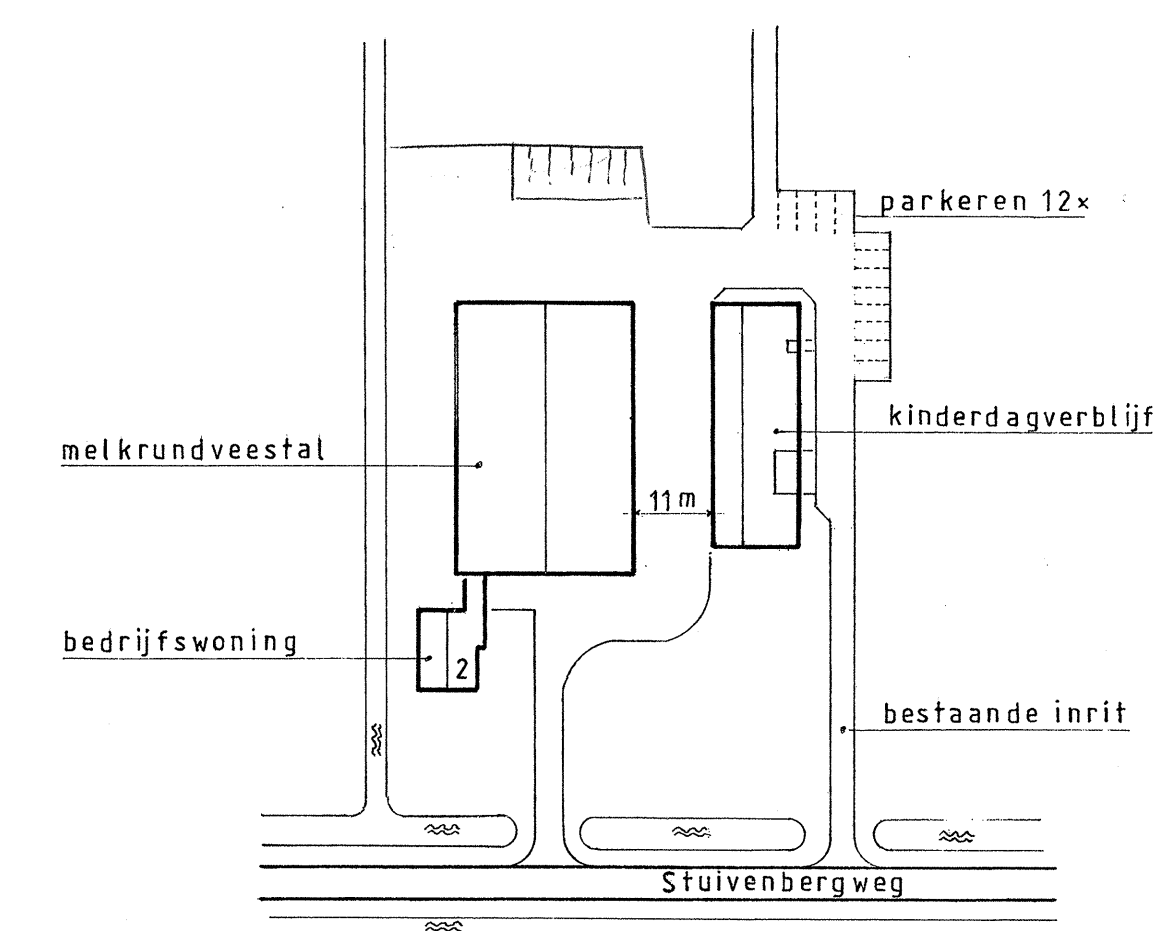
-  wand/plafond 30 min.brandwerend
-  deur 30 min.brandwerend en zelfsluitend
-  \$ deur aan binnenzijde zonder sleutel te openen
-  □ vluchtroute aanduiding NEN 6088 d.m.v.stickers
-  〰 brandslanghaspel 20m
-  ■ plaatsing brandmeldcentrale
-  □ " " handbrandmelder
-  🔊 " " signaalgever

gebouw voorzien van automatische brandmeld installatie NEN 2535 en ontruimingsalarm type B, NEN 2575 met doormelding naar Brandweer en gecertificeerd rookmelders in alle ruimten, m.u.v. toilet en badk.



materialen en kleuren geheel overeenkomstig bestaand

gevels	baksteen	rood
kozijnen	hout	wit
ramen en deuren	hout	donkergroen
dakbedekking	stalen golfplaten	donkergrijs



situatie schaal 1:1000
kad. gem. IJsselstein, sectie A 1091

nieuwe situatie veranderen kinderdagverblijf

bij boerderij aan de Stuivenbergweg 2 te IJsselstein

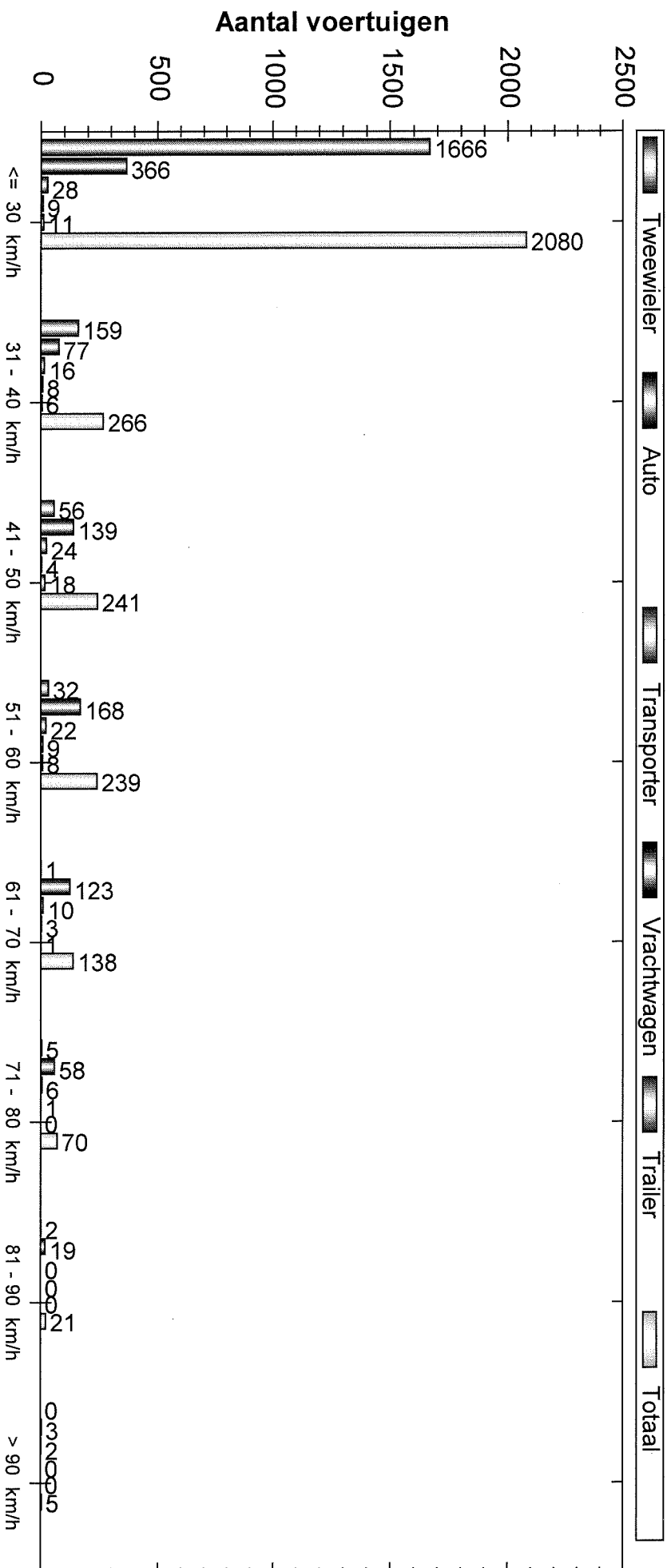
voor mevr. M.A.S. van Barneveld Stuivenbergweg 13

Bouwkundig buro H.Schep te Schoonhoven tel.0182_383351

f | werk 1012
 schaal 1:100
 datum 22-9-10
 gew.

blad 2

Frequentieanalyse



Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	7,65 %	Tweewieler	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	182,71 Sec.	Auto	1921	20,95	86	30
File:	4,28 %	Transporter	953	41,39	125	64
GDV:	301	Vrachtwagen	108	43,80	97	63
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,55 %	Trailer	34	42,38	74	58
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdiijk		Totaal	44	40,95	66	53
Rijrichting - Aankomend			3060	28,65	125	51

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
vr 25-6-2010 11:00	0	0	0	0	0
vr 25-6-2010 12:00	32	77	0	0	0
vr 25-6-2010 13:00	48	73	0	0	0
vr 25-6-2010 14:00	22	56	0	0	0
vr 25-6-2010 15:00	40	45	69	0	0
vr 25-6-2010 16:00	15	64	47	0	0
vr 25-6-2010 17:00	21	60	71	0	0
vr 25-6-2010 18:00	55	74	0	25	28
vr 25-6-2010 19:00	21	52	75	0	0
vr 25-6-2010 20:00	32	75	0	42	0
vr 25-6-2010 21:00	28	60	0	0	0
vr 25-6-2010 22:00	25	67	0	0	0
vr 25-6-2010 23:00	19	86	33	0	0
za 26-6-2010 0:00	24	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	182,71	20,95	86
File:	182,71 Sec.	4,28 %	41,39	125
GDV:	301	43,80	97	63
Aandeel zwaar vrachtwagen	34	42,38	74	58
Trailer	44	40,95	66	53
Totaal	3060	28,65	125	51

Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdijs
Rijrichting - Aankomend

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
za 26-6-2010 1:00	16	33	43	0	0
za 26-6-2010 2:00	0	0	0	0	0
za 26-6-2010 3:00	0	0	0	0	0
za 26-6-2010 4:00	0	0	0	0	0
za 26-6-2010 5:00	21	0	0	0	0
za 26-6-2010 6:00	0	0	0	0	0
za 26-6-2010 7:00	0	60	0	0	0
za 26-6-2010 8:00	28	0	0	0	0
za 26-6-2010 9:00	16	0	43	34	0
za 26-6-2010 10:00	30	44	93	0	0
za 26-6-2010 11:00	56	78	0	0	0
za 26-6-2010 12:00	29	74	0	0	0
za 26-6-2010 13:00	55	72	53	0	0
za 26-6-2010 14:00	47	61	37	0	0
za 26-6-2010 15:00	50	43	0	58	0
za 26-6-2010 16:00	34	48	54	0	48
za 26-6-2010 17:00	54	42	41	0	0
za 26-6-2010 18:00	41	83	15	0	0
za 26-6-2010 19:00	41	14	0	0	0
za 26-6-2010 20:00	35	60	0	0	0
za 26-6-2010 21:00	21	61	0	0	0
za 26-6-2010 22:00	24	59	0	0	0
za 26-6-2010 23:00	50	83	0	0	0
zo 27-6-2010 0:00	18	44	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	182,71 Sec.	20,95	86
File:	4,28 %		41,39	125
GDV:	301		43,80	97
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,55 %		42,38	74
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdijk			40,95	66
Rijrichting - Aankomend			28,65	125
	Totaal			51

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
zo 27-6-2010 1:00	17	0	0	0	0
zo 27-6-2010 2:00	0	69	0	0	0
zo 27-6-2010 3:00	22	0	0	0	0
zo 27-6-2010 4:00	22	0	0	0	0
zo 27-6-2010 5:00	26	14	0	0	0
zo 27-6-2010 6:00	0	0	0	0	0
zo 27-6-2010 7:00	56	0	0	0	0
zo 27-6-2010 8:00	10	0	0	0	0
zo 27-6-2010 9:00	24	0	0	0	0
zo 27-6-2010 10:00	45	29	0	0	0
zo 27-6-2010 11:00	32	39	0	0	0
zo 27-6-2010 12:00	48	35	16	0	0
zo 27-6-2010 13:00	37	76	47	36	0
zo 27-6-2010 14:00	31	59	0	0	0
zo 27-6-2010 15:00	36	61	0	0	0
zo 27-6-2010 16:00	59	51	0	0	0
zo 27-6-2010 17:00	25	125	0	0	0
zo 27-6-2010 18:00	38	77	13	0	0
zo 27-6-2010 19:00	59	72	0	0	0
zo 27-6-2010 20:00	28	82	24	0	0
zo 27-6-2010 21:00	53	56	0	0	0
zo 27-6-2010 22:00	33	69	0	0	0
zo 27-6-2010 23:00	13	0	0	0	0
ma 28-6-2010 0:00	8	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	182,71 Sec.	20,95	86
File:	4,28 %		41,39	125
GDV:	301		43,80	97
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,55 %		42,38	74
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdijk			40,95	66
Rijrichting - Aankomend			28,65	125
	Totaal			51

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
ma 28-6-2010 1:00	23	0	0	0	0
ma 28-6-2010 2:00	22	0	0	0	0
ma 28-6-2010 3:00	12	0	0	0	0
ma 28-6-2010 4:00	16	0	0	0	0
ma 28-6-2010 5:00	26	0	0	0	0
ma 28-6-2010 6:00	0	58	0	0	0
ma 28-6-2010 7:00	26	49	0	0	0
ma 28-6-2010 8:00	32	62	0	0	0
ma 28-6-2010 9:00	41	84	32	0	0
ma 28-6-2010 10:00	44	63	0	0	0
ma 28-6-2010 11:00	56	63	0	0	0
ma 28-6-2010 12:00	39	51	97	0	0
ma 28-6-2010 13:00	54	72	53	74	0
ma 28-6-2010 14:00	79	74	0	0	0
ma 28-6-2010 15:00	24	74	0	0	0
ma 28-6-2010 16:00	39	68	56	52	0
ma 28-6-2010 17:00	48	79	0	0	42
ma 28-6-2010 18:00	49	63	72	36	0
ma 28-6-2010 19:00	58	60	0	0	49
ma 28-6-2010 20:00	22	69	0	31	26
ma 28-6-2010 21:00	23	63	0	0	0
ma 28-6-2010 22:00	56	60	0	0	0
ma 28-6-2010 23:00	53	30	0	0	0
di 29-6-2010 0:00	52	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	20,95	86	30
File:	182,71 Sec.	41,39	125	64
GDV:	4,28 %	43,80	97	63
	301	42,38	74	58
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,55 %	40,95	66	53
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdijk	Trailer	28,65	125	51
Rijrichting - Aankomend	Totaal			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
di 29-6-2010 1:00	20	0	0	0	0
di 29-6-2010 2:00	15	0	0	0	0
di 29-6-2010 3:00	0	0	0	0	29
di 29-6-2010 4:00	0	0	0	0	0
di 29-6-2010 5:00	23	0	0	0	0
di 29-6-2010 6:00	0	65	0	0	0
di 29-6-2010 7:00	26	40	40	0	47
di 29-6-2010 8:00	30	75	0	0	0
di 29-6-2010 9:00	39	85	38	0	0
di 29-6-2010 10:00	36	76	0	0	0
di 29-6-2010 11:00	42	65	0	0	0
di 29-6-2010 12:00	42	82	53	0	0
di 29-6-2010 13:00	32	68	66	0	0
di 29-6-2010 14:00	47	77	0	0	0
di 29-6-2010 15:00	29	74	0	57	0
di 29-6-2010 16:00	31	41	63	64	0
di 29-6-2010 17:00	36	78	0	34	0
di 29-6-2010 18:00	25	75	0	0	58
di 29-6-2010 19:00	47	63	48	0	0
di 29-6-2010 20:00	30	27	57	0	0
di 29-6-2010 21:00	25	76	14	0	42
di 29-6-2010 22:00	31	48	16	52	0
di 29-6-2010 23:00	29	30	0	0	0
wo 30-6-2010 0:00	16	0	51	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	182,71 Sec.	20,95	86
File:	4,28 %		41,39	125
GDV:	301		43,80	97
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,55 %		42,38	74
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdijk			40,95	66
Rijrichting - Aankomend			28,65	125
	Totaal			51

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
wo 30-6-2010 1:00	12	0	0	0	0
wo 30-6-2010 2:00	20	0	0	0	0
wo 30-6-2010 3:00	15	0	0	0	0
wo 30-6-2010 4:00	22	0	0	0	0
wo 30-6-2010 5:00	28	0	0	0	48
wo 30-6-2010 6:00	0	57	0	0	0
wo 30-6-2010 7:00	25	0	0	0	0
wo 30-6-2010 8:00	31	77	0	0	0
wo 30-6-2010 9:00	28	74	0	29	0
wo 30-6-2010 10:00	31	66	50	38	0
wo 30-6-2010 11:00	25	57	63	69	0
wo 30-6-2010 12:00	37	58	0	28	0
wo 30-6-2010 13:00	52	78	20	0	0
wo 30-6-2010 14:00	44	77	63	57	0
wo 30-6-2010 15:00	28	67	44	0	40
wo 30-6-2010 16:00	38	49	0	0	36
wo 30-6-2010 17:00	43	69	0	17	57
wo 30-6-2010 18:00	47	69	53	21	48
wo 30-6-2010 19:00	45	74	53	0	54
wo 30-6-2010 20:00	30	61	0	0	47
wo 30-6-2010 21:00	35	75	0	0	53
wo 30-6-2010 22:00	22	64	0	49	46
wo 30-6-2010 23:00	30	73	0	0	0
do 1-7-2010 0:00	14	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	20,95	86	30
File:	182,71 Sec.	41,39	125	64
GDV:	4,28 %	43,80	97	63
	301	42,38	74	58
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,55 %	40,95	66	53
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdijk	Trailer	28,65	125	51
Rijrichting - Aankomend	Totaal			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
do 1-7-2010 1:00	23	58	0	0	0
do 1-7-2010 2:00	51	54	0	0	0
do 1-7-2010 3:00	27	0	0	0	0
do 1-7-2010 4:00	20	0	0	0	0
do 1-7-2010 5:00	28	0	0	0	0
do 1-7-2010 6:00	0	57	49	0	0
do 1-7-2010 7:00	28	0	0	0	0
do 1-7-2010 8:00	46	85	0	0	0
do 1-7-2010 9:00	38	88	55	0	48
do 1-7-2010 10:00	21	69	27	26	24
do 1-7-2010 11:00	33	71	27	27	42
do 1-7-2010 12:00	28	66	46	0	28
do 1-7-2010 13:00	39	49	0	0	66
do 1-7-2010 14:00	43	68	51	58	0
do 1-7-2010 15:00	55	66	0	35	0
do 1-7-2010 16:00	59	33	47	0	0
do 1-7-2010 17:00	58	34	0	54	0
do 1-7-2010 18:00	71	88	0	0	0
do 1-7-2010 19:00	42	73	0	0	0
do 1-7-2010 20:00	20	82	50	0	33
do 1-7-2010 21:00	39	93	0	0	0
do 1-7-2010 22:00	40	53	0	0	0
do 1-7-2010 23:00	40	16	60	0	0
vr 2-7-2010 0:00	24	45	41	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	20,95	86	30
File:	182,71 Sec.	41,39	125	64
GDV:	4,28 %	43,80	97	63
	301	42,38	74	58
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,55 %	40,95	66	53
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdiijk	Trailer	44		
Rijrichting - Aankomend	Totaal	3060	28,65	125
				51

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
vr 2-7-2010 1:00	26	0	0	0	0
vr 2-7-2010 2:00	29	0	0	0	0
vr 2-7-2010 3:00	32	0	0	0	0
vr 2-7-2010 4:00	24	0	0	0	0
vr 2-7-2010 5:00	28	0	0	0	0
vr 2-7-2010 6:00	11	0	0	0	0
vr 2-7-2010 7:00	32	51	0	0	0
vr 2-7-2010 8:00	32	64	0	0	0
vr 2-7-2010 9:00	36	70	0	0	0
vr 2-7-2010 10:00	29	77	39	0	0
vr 2-7-2010 11:00	33	66	44	0	0
vr 2-7-2010 12:00	57	78	60	0	41
vr 2-7-2010 13:00	41	70	0	0	34
vr 2-7-2010 14:00	58	88	0	67	0
vr 2-7-2010 15:00	42	19	0	0	0
vr 2-7-2010 16:00	23	92	63	0	0
vr 2-7-2010 17:00	46	70	0	0	0
vr 2-7-2010 18:00	25	77	0	0	0
vr 2-7-2010 19:00	51	85	71	0	0
vr 2-7-2010 20:00	66	72	0	0	0
vr 2-7-2010 21:00	50	65	0	0	0
vr 2-7-2010 22:00	35	15	0	0	0
vr 2-7-2010 23:00	48	69	0	0	0
za 3-7-2010 0:00	13	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	20,95	86	30
File:	182,71 Sec.	41,39	125	64
GDV:	4,28 %	43,80	97	63
	301	42,38	74	58
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,55 %	40,95	66	53
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdiijk	Trailer	28,65	125	51
Rijrichting - Aankomend	Totaal			
	3060			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
za 3-7-2010 1:00	18	0	0	0	0
za 3-7-2010 2:00	17	19	63	0	0
za 3-7-2010 3:00	86	76	0	0	0
za 3-7-2010 4:00	24	0	0	0	0
za 3-7-2010 5:00	26	0	0	0	0
za 3-7-2010 6:00	28	0	0	0	54
za 3-7-2010 7:00	24	0	60	0	0
za 3-7-2010 8:00	30	0	0	0	0
za 3-7-2010 9:00	33	49	0	0	0
za 3-7-2010 10:00	32	55	0	0	0
za 3-7-2010 11:00	38	51	30	0	0
za 3-7-2010 12:00	31	79	53	0	51
za 3-7-2010 13:00	60	80	0	0	0
za 3-7-2010 14:00	45	87	59	0	0
za 3-7-2010 15:00	46	63	37	0	0
za 3-7-2010 16:00	34	72	47	0	0
za 3-7-2010 17:00	33	49	0	0	0
za 3-7-2010 18:00	57	85	0	0	0
za 3-7-2010 19:00	17	63	45	0	0
za 3-7-2010 20:00	41	75	0	0	0
za 3-7-2010 21:00	31	68	0	0	0
za 3-7-2010 22:00	30	80	0	0	0
za 3-7-2010 23:00	60	58	0	0	0
zo 4-7-2010 0:00	19	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	20,95	86	30
File:	182,71 Sec.	41,39	125	64
GDV:	4,28 %	43,80	97	63
	301	42,38	74	58
Aandeel zwaar vrachtwakeer	2,55 %	40,95	66	53
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdijk	Trailer	28,65	125	51
Rijrichting - Aankomend	Totaal			
	3060			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
zo 4-7-2010 1:00	19	36	0	0	0
zo 4-7-2010 2:00	22	51	0	0	0
zo 4-7-2010 3:00	20	0	0	0	0
zo 4-7-2010 4:00	0	0	0	0	0
zo 4-7-2010 5:00	20	0	0	0	0
zo 4-7-2010 6:00	0	0	0	0	0
zo 4-7-2010 7:00	0	0	0	0	0
zo 4-7-2010 8:00	22	0	0	0	0
zo 4-7-2010 9:00	29	62	0	0	0
zo 4-7-2010 10:00	33	41	34	0	0
zo 4-7-2010 11:00	30	67	0	0	17
zo 4-7-2010 12:00	30	62	26	0	0
zo 4-7-2010 13:00	78	81	15	0	0
zo 4-7-2010 14:00	33	49	0	0	0
zo 4-7-2010 15:00	40	31	17	0	0
zo 4-7-2010 16:00	78	56	0	0	0
zo 4-7-2010 17:00	33	59	20	0	0
zo 4-7-2010 18:00	52	66	32	0	0
zo 4-7-2010 19:00	48	50	0	0	0
zo 4-7-2010 20:00	45	61	42	0	0
zo 4-7-2010 21:00	43	62	0	0	0
zo 4-7-2010 22:00	23	20	0	0	0
zo 4-7-2010 23:00	33	57	0	0	0
ma 5-7-2010 0:00	18	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	7,65 %	182,71 Sec.	20,95	86
File:	4,28 %	Auto	41,39	125
GDV:	301	Transporter	43,80	97
Aandeel zwaar vrachtwakeer	2,55 %	Vrachtwagen	42,38	74
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdijk		Trailer	40,95	66
Rijrichting - Aankomend		Totaal	28,65	125
	3060			53
				51

Maximale snelheid

Datum	Twee wieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
ma 5-7-2010 1:00	14	0	0	0	0
ma 5-7-2010 2:00	18	0	0	0	0
ma 5-7-2010 3:00	19	0	0	0	0
ma 5-7-2010 4:00	23	0	0	0	0
ma 5-7-2010 5:00	30	0	0	0	0
ma 5-7-2010 6:00	30	0	0	0	0
ma 5-7-2010 7:00	26	45	0	0	0
ma 5-7-2010 8:00	23	76	0	0	0
ma 5-7-2010 9:00	37	65	75	0	0
ma 5-7-2010 10:00	53	55	74	0	0
ma 5-7-2010 11:00	31	73	63	0	0
ma 5-7-2010 12:00	37	89	0	0	0
ma 5-7-2010 13:00	28	69	0	0	0
ma 5-7-2010 14:00	79	59	0	0	0
ma 5-7-2010 15:00	55	43	53	54	0
ma 5-7-2010 16:00	29	58	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

		Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Snelheidsovertreding	7,65 %	1921	20,95	86	30
Gem. afstand:	182,71 Sec.	953	41,39	125	64
File:	4,28 %	108	43,80	97	63
GDV:	301	34	42,38	74	58
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,55 %	44	40,95	66	53
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdiijk		3060	28,65	125	51
Rijrichting - Aankomend					

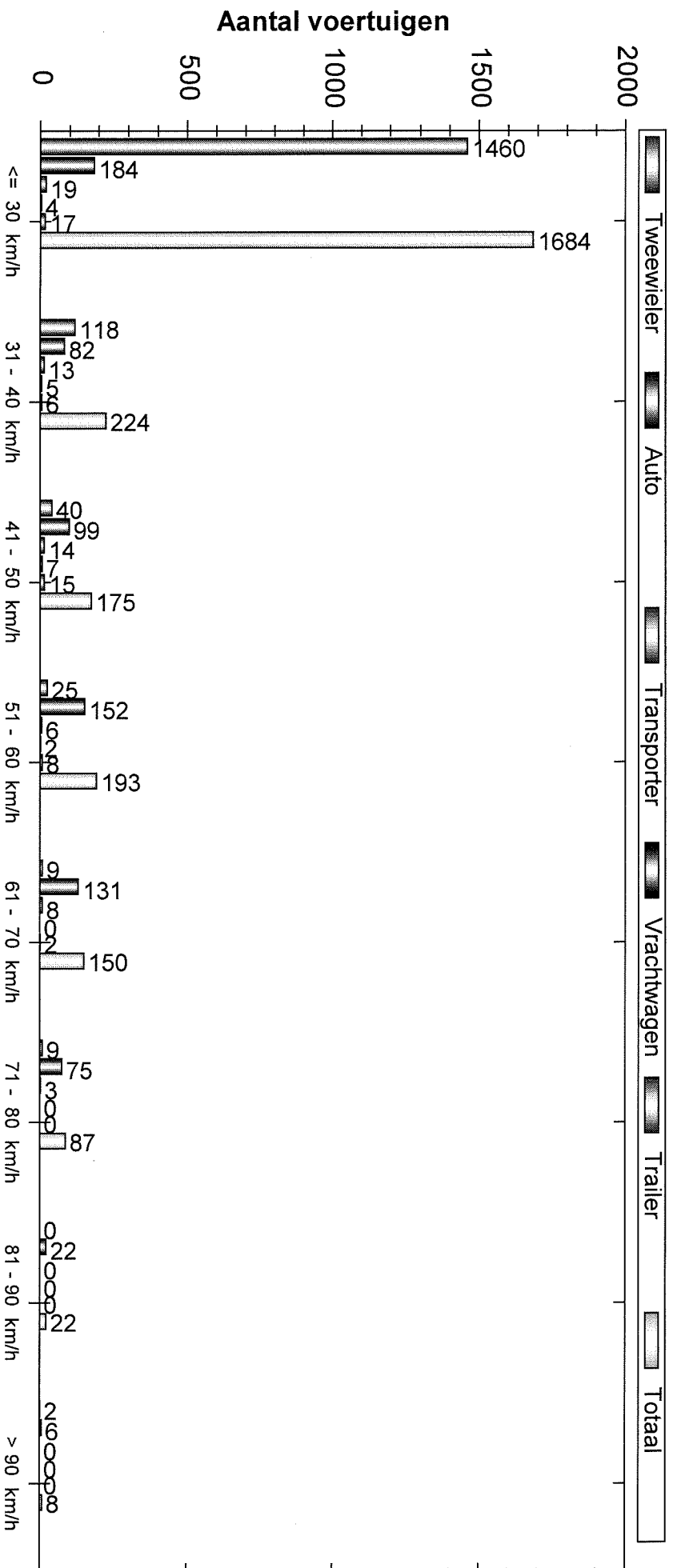
Aankomend

Tijd		Aantal voertuigen				Gemiddelde snelheid				Maximale snelheid				Percentielen							
		Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10
vr 25-6-10		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6-10 Uur		23	25	4	1	1	54	22	42	64	25	28	34	55	74	75	25	28	75	60	13
15-19 Uur		93	65	6	2	1	167	20	42	61	34	28	30	55	77	75	42	28	77	56	13
6-22 Uur		5	1	1	0	0	7	16	86	33	34	0	28	24	86	33	0	0	86	33	5
22-6 Uur		98	66	7	2	1	174	19	43	57	34	28	30	55	86	75	42	28	86	56	13
0-24 Uur																				56	13
za 26-6-10																					
6-10 Uur		14	6	2	1	0	23	16	46	68	34	0	29	30	69	93	34	0	93	60	10
15-19 Uur		40	24	5	0	1	70	23	34	38	0	48	28	54	83	54	0	48	83	42	14
6-22 Uur		133	82	9	2	1	227	20	36	46	46	0	27	56	83	83	58	48	93	47	12
22-6 Uur		13	6	1	0	0	20	19	39	43	0	0	26	50	83	43	0	0	83	44	12
0-24 Uur		146	88	10	2	1	247	20	36	46	46	48	27	56	83	93	58	48	93	47	12
zo 27-6-10																					
6-10 Uur		32	9	0	0	0	41	19	34	0	0	0	22	56	90	0	0	0	90	30	9
15-19 Uur		58	38	1	0	0	97	19	34	13	0	0	25	59	125	13	0	0	125	40	13
6-22 Uur		250	115	6	1	0	372	20	33	26	36	0	24	59	125	47	36	0	125	36	12
22-6 Uur		12	3	0	0	0	15	16	43	0	0	0	22	26	69	0	0	0	69	26	9
0-24 Uur		262	118	6	1	0	387	19	33	26	36	0	24	59	125	47	36	0	125	35	11
ma 28-6-10																					
6-10 Uur		36	16	1	0	0	53	24	49	32	0	0	32	44	84	32	0	0	84	57	14
15-19 Uur		34	21	3	2	3	63	25	49	50	44	46	36	58	79	72	52	49	79	58	16
6-22 Uur		151	75	7	4	4	241	22	46	56	48	41	31	78	84	97	74	49	97	56	12
22-6 Uur		19	2	0	0	0	21	25	44	0	0	0	27	53	84	0	0	0	58	52	13
0-24 Uur		170	77	7	4	4	262	22	46	56	48	41	31	79	84	97	74	49	97	56	12
di 29-6-10																					
6-10 Uur		20	23	2	0	1	46	22	53	39	0	47	39	44	85	40	0	47	85	60	17
15-19 Uur		34	24	4	2	2	65	25	50	54	49	58	37	47	78	63	64	58	78	59	18
6-22 Uur		136	84	11	7	3	241	22	49	45	46	49	33	47	85	66	64	58	85	58	15
22-6 Uur		16	4	1	0	1	22	17	41	51	0	29	23	29	65	51	0	29	65	30	10
0-24 Uur		152	88	12	7	4	263	21	48	46	46	44	32	47	85	66	64	58	85	58	14
wo 30-6-10																					
6-10 Uur		20	30	3	2	0	55	19	46	42	34	0	36	31	77	50	38	0	77	55	12
15-19 Uur		55	32	3	2	2	102	24	49	49	19	49	35	47	74	53	21	57	74	54	16
6-22 Uur		152	117	10	9	17	305	21	41	46	38	46	32	52	78	63	69	57	78	54	13
22-6 Uur		27	5	0	0	0	33	18	44	0	0	48	23	30	73	0	0	48	73	30	12
0-24 Uur		179	122	10	9	18	338	21	42	46	38	46	31	52	78	63	69	57	78	53	13
do 1-7-10																					
6-10 Uur		34	20	3	1	2	60	21	59	35	26	36	35	46	88	55	26	48	88	61	10
15-19 Uur		46	28	1	1	0	76	26	49	47	54	0	35	71	88	47	54	0	88	56	16
6-22 Uur		181	112	12	6	9	320	23	43	34	37	34	31	71	93	55	58	66	93	54	14
22-6 Uur		42	6	3	0	0	51	17	44	50	0	0	22	51	58	60	0	0	60	41	8
0-24 Uur		223	118	15	6	9	371	22	43	37	37	34	30	71	93	60	58	66	93	53	13
vr 2-7-10																					
6-10 Uur		27	21	1	0	0	49	19	53	39	0	0	34	36	77	39	0	0	77	60	11
15-19 Uur		22	18	4	0	0	44	22	58	54	0	0	40	51	92	71	0	0	92	67	15
6-22 Uur		126	71	8	2	3	210	24	50	50	57	38	34	66	92	71	67	41	92	60	13
22-6 Uur		67	1	0	0	0	68	18	69	0	0	0	19	48	69	0	0	0	69	24	11
0-24 Uur		193	72	8	2	3	278	22	51	50	57	38	30	66	92	71	67	41	92	56	13
za 3-7-10																					
6-10 Uur		27	5	1	0	0	33	18	41	60	0	0	23	33	55	60	0	0	60	39	11
15-19 Uur		21	8	3	0	0	32	24	54	41	0	0	33	57	85	47	0	0	85	55	14
6-22 Uur		111	54	11	0	1	177	22	48	43	0	51	31	60	87	60	0	51	87	51	13
22-6 Uur		31	3	1	0	0	36	24	51	63	0	54	28	86	76	63	0	54	86	58	13
0-24 Uur		142	57	12	0	2	213	22	49	45	0	52	31	86	87	63	0	54	87	53	13

Tijd

[illegible]

Frequentieanalyse



Analysesperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	10,50	%	Tweewieler	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	199,94	Sec.	Auto	1663	20,32	122	29
File:	3,26	%	Transporter	751	47,63	108	70
GDV:	250		Vrachtwagen	63	40,33	78	62
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,60	%	Trailer	18	38,89	56	49
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdiijk			Totaal	48	36,21	67	54
Rijrichting - Wegrijdend				2543	29,31	122	55

Frequenties in absolute cijfers

	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal
<= 30 km/h	1460	184	19	4	17	1684
31 - 40 km/h	118	82	13	5	6	224
41 - 50 km/h	40	99	14	7	15	175
51 - 60 km/h	25	152	6	2	8	193
61 - 70 km/h	9	131	8	0	2	150
71 - 80 km/h	9	75	3	0	0	87
81 - 90 km/h	0	22	0	0	0	22
> 90 km/h	2	6	0	0	0	8
Totaal	1663	751	63	18	48	2543

Frequenties in procent

	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal
<= 30 km/h	87,79	24,50	30,16	22,22	35,42	66,22
31 - 40 km/h	7,10	10,92	20,63	27,78	12,50	8,81
41 - 50 km/h	2,41	13,18	22,22	38,89	31,25	6,88
51 - 60 km/h	1,50	20,24	9,52	11,11	16,67	7,59
61 - 70 km/h	0,54	17,44	12,70	0	4,17	5,90
71 - 80 km/h	0,54	9,99	4,76	0	0	3,42
81 - 90 km/h	0	2,93	0	0	0	0,87
> 90 km/h	0,12	0,80	0	0	0	0,31
Totaal	65,40	29,53	2,48	0,71	1,89	100,00

Analyselperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	10,50	%	Tweewieler	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	199,94	Sec.	Auto	751	47,63		108
File:	3,26	%	Transporter	63	40,33		78
GDV:	250		Vrachtwagen	18	38,89		56
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,60	%	Trailer	48	36,21		67
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdiik			Totaal	2543	29,31		122
Rijrichting - Wegrijdend							55

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
vr 25-6-2010 11:00	15	0	0	0	0
vr 25-6-2010 12:00	40	88	0	0	0
vr 25-6-2010 13:00	27	73	0	51	0
vr 25-6-2010 14:00	20	79	0	0	0
vr 25-6-2010 15:00	43	72	40	0	0
vr 25-6-2010 16:00	26	68	0	0	0
vr 25-6-2010 17:00	48	86	55	0	0
vr 25-6-2010 18:00	48	89	0	34	0
vr 25-6-2010 19:00	39	55	50	0	0
vr 25-6-2010 20:00	32	63	0	0	0
vr 25-6-2010 21:00	22	85	31	32	0
vr 25-6-2010 22:00	31	73	0	0	0
vr 25-6-2010 23:00	32	60	0	0	0
za 26-6-2010 0:00	0	34	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vol[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	1663	20,32	122
File:	199,94 Sec.	751	47,63	108
GDV:	3,26 %	63	40,33	78
Aandeel zwaar vrachtverkeer	250	18	38,89	56
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdijk	2,60 %	48	36,21	67
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal	2543	29,31	122
				55

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
za 26-6-2010 1:00	0	0	0	0	0
za 26-6-2010 2:00	0	0	0	0	0
za 26-6-2010 3:00	0	0	0	0	0
za 26-6-2010 4:00	0	0	0	0	0
za 26-6-2010 5:00	0	0	0	0	0
za 26-6-2010 6:00	39	0	0	0	0
za 26-6-2010 7:00	55	93	0	0	0
za 26-6-2010 8:00	38	77	0	0	0
za 26-6-2010 9:00	36	68	0	0	0
za 26-6-2010 10:00	29	75	0	0	0
za 26-6-2010 11:00	38	77	0	0	0
za 26-6-2010 12:00	36	71	49	41	0
za 26-6-2010 13:00	22	54	45	0	0
za 26-6-2010 14:00	34	76	0	0	0
za 26-6-2010 15:00	30	83	0	0	0
za 26-6-2010 16:00	40	65	0	0	0
za 26-6-2010 17:00	38	58	33	0	0
za 26-6-2010 18:00	54	87	47	0	0
za 26-6-2010 19:00	42	0	0	0	0
za 26-6-2010 20:00	45	74	14	0	0
za 26-6-2010 21:00	65	65	0	0	0
za 26-6-2010 22:00	26	36	0	0	0
za 26-6-2010 23:00	52	0	0	0	0
zo 27-6-2010 0:00	17	33	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	20,32	122	29
File:	199,94 Sec.	47,63	108	70
GDV:	3,26 %	40,33	78	62
	250	38,89	56	49
Aandeel zwaar vrachverkeer	2,60 %	36,21	67	54
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdiijk	Trailer	29,31	122	55
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal			
	2543			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
zo 27-6-2010 1:00	0	0	0	0	0
zo 27-6-2010 2:00	0	0	0	0	0
zo 27-6-2010 3:00	0	79	0	0	0
zo 27-6-2010 4:00	25	45	0	0	0
zo 27-6-2010 5:00	9	0	0	0	0
zo 27-6-2010 6:00	24	0	0	0	0
zo 27-6-2010 7:00	35	0	0	0	0
zo 27-6-2010 8:00	27	0	0	0	0
zo 27-6-2010 9:00	36	26	0	0	0
zo 27-6-2010 10:00	38	11	11	0	0
zo 27-6-2010 11:00	49	54	0	0	20
zo 27-6-2010 12:00	31	65	0	0	0
zo 27-6-2010 13:00	35	25	0	0	0
zo 27-6-2010 14:00	26	66	0	45	0
zo 27-6-2010 15:00	48	70	0	0	0
zo 27-6-2010 16:00	29	18	0	0	0
zo 27-6-2010 17:00	55	45	0	0	0
zo 27-6-2010 18:00	28	73	0	0	0
zo 27-6-2010 19:00	27	60	0	0	0
zo 27-6-2010 20:00	30	75	0	0	0
zo 27-6-2010 21:00	58	49	0	0	0
zo 27-6-2010 22:00	26	73	0	0	0
zo 27-6-2010 23:00	0	61	0	0	0
ma 28-6-2010 0:00	17	0	0	0	0

Analysesperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vel[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50	%	Tweewieler	1663
File:	199,94	Sec.	Auto	751
GDV:	3,26	%	Transporter	63
Aandeel zwaar vrachtwagen	250		Vrachtwagen	18
Meeplaats: Telpunt 32 BroeksdiJK	2,60	%	Trailer	48
Rijrichting - Wegrijdend			Totaal	2543
				29,31
				122
				55

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
ma 28-6-2010 1:00	9	0	0	0	0
ma 28-6-2010 2:00	8	0	0	0	0
ma 28-6-2010 3:00	0	0	0	0	0
ma 28-6-2010 4:00	0	0	0	0	43
ma 28-6-2010 5:00	20	0	0	0	0
ma 28-6-2010 6:00	0	47	0	0	0
ma 28-6-2010 7:00	30	0	0	0	55
ma 28-6-2010 8:00	70	63	0	0	0
ma 28-6-2010 9:00	43	86	0	0	0
ma 28-6-2010 10:00	36	72	0	0	0
ma 28-6-2010 11:00	31	80	0	0	0
ma 28-6-2010 12:00	35	108	0	0	0
ma 28-6-2010 13:00	69	53	78	0	0
ma 28-6-2010 14:00	38	93	0	0	0
ma 28-6-2010 15:00	23	79	44	0	0
ma 28-6-2010 16:00	21	78	0	0	47
ma 28-6-2010 17:00	52	78	0	0	0
ma 28-6-2010 18:00	79	78	0	0	57
ma 28-6-2010 19:00	56	36	0	0	63
ma 28-6-2010 20:00	31	57	15	0	0
ma 28-6-2010 21:00	27	70	0	0	0
ma 28-6-2010 22:00	28	42	0	0	0
ma 28-6-2010 23:00	53	60	0	0	0
di 29-6-2010 0:00	57	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	20,32	122	29
File:	199,94 Sec.	47,63	108	70
GDV:	3,26 %	40,33	78	62
	250	38,89	56	49
Aandeel zwaar vracherverkeer	2,60 %	36,21	67	54
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdijk	Trailer	29,31	122	55
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
di 29-6-2010 1:00	16	0	0	0	0
di 29-6-2010 2:00	0	0	0	0	44
di 29-6-2010 3:00	0	0	0	0	0
di 29-6-2010 4:00	0	0	0	0	0
di 29-6-2010 5:00	21	0	0	0	0
di 29-6-2010 6:00	22	53	0	0	0
di 29-6-2010 7:00	21	80	0	0	42
di 29-6-2010 8:00	38	72	47	0	0
di 29-6-2010 9:00	30	72	41	0	0
di 29-6-2010 10:00	30	47	48	0	0
di 29-6-2010 11:00	22	79	0	0	0
di 29-6-2010 12:00	42	66	0	29	54
di 29-6-2010 13:00	23	54	0	0	0
di 29-6-2010 14:00	31	77	62	0	0
di 29-6-2010 15:00	25	69	0	56	43
di 29-6-2010 16:00	25	67	47	0	0
di 29-6-2010 17:00	49	80	0	0	29
di 29-6-2010 18:00	30	79	0	0	0
di 29-6-2010 19:00	25	17	0	0	0
di 29-6-2010 20:00	29	15	39	0	0
di 29-6-2010 21:00	28	54	68	0	0
di 29-6-2010 22:00	25	61	0	0	0
di 29-6-2010 23:00	17	77	0	41	0
wo 30-6-2010 0:00	21	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	20,32	122	29
File:	199,94 Sec.	47,63	108	70
GDV:	3,26 %	40,33	78	62
	250	38,89	56	49
Aandeel zwaar vracherverkeer	2,60 %	36,21	67	54
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdijk	Trailer	29,31	122	55
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal			
	2543			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
wo 30-6-2010 1:00	21	53	0	0	0
wo 30-6-2010 2:00	13	0	0	0	0
wo 30-6-2010 3:00	14	0	0	0	0
wo 30-6-2010 4:00	48	0	0	0	0
wo 30-6-2010 5:00	0	0	0	0	0
wo 30-6-2010 6:00	45	45	0	0	0
wo 30-6-2010 7:00	17	0	47	0	0
wo 30-6-2010 8:00	29	71	0	26	67
wo 30-6-2010 9:00	24	75	0	0	0
wo 30-6-2010 10:00	18	81	21	0	0
wo 30-6-2010 11:00	28	55	66	35	0
wo 30-6-2010 12:00	22	83	0	0	0
wo 30-6-2010 13:00	39	58	58	0	0
wo 30-6-2010 14:00	23	71	61	0	0
wo 30-6-2010 15:00	34	64	0	0	51
wo 30-6-2010 16:00	18	58	0	48	44
wo 30-6-2010 17:00	67	61	0	37	44
wo 30-6-2010 18:00	122	76	22	0	46
wo 30-6-2010 19:00	58	52	0	0	44
wo 30-6-2010 20:00	56	66	63	48	45
wo 30-6-2010 21:00	22	63	22	20	40
wo 30-6-2010 22:00	63	84	15	0	0
wo 30-6-2010 23:00	26	64	0	0	0
do 1-7-2010 0:00	11	78	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	20,32	122	29
File:	199,94 Sec.	47,63	108	70
GDV:	3,26 %	40,33	78	62
	250	38,89	56	49
Aandeel zwaar vracherverkeer	2,60 %	36,21	67	54
Meeplaats: Telpunt 32 Broeksdiijk		29,31	122	55
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal			
	2543			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
do 1-7-2010 1:00	11	0	0	0	0
do 1-7-2010 2:00	18	54	0	0	0
do 1-7-2010 3:00	19	0	0	0	0
do 1-7-2010 4:00	14	0	0	0	0
do 1-7-2010 5:00	18	0	0	0	0
do 1-7-2010 6:00	17	50	0	0	0
do 1-7-2010 7:00	24	0	0	0	48
do 1-7-2010 8:00	34	78	0	0	0
do 1-7-2010 9:00	46	75	46	0	35
do 1-7-2010 10:00	40	69	60	0	0
do 1-7-2010 11:00	26	81	0	0	0
do 1-7-2010 12:00	39	94	0	0	0
do 1-7-2010 13:00	46	67	0	0	54
do 1-7-2010 14:00	34	0	0	0	0
do 1-7-2010 15:00	36	66	0	0	0
do 1-7-2010 16:00	36	64	35	0	0
do 1-7-2010 17:00	59	63	54	0	0
do 1-7-2010 18:00	94	71	27	0	0
do 1-7-2010 19:00	30	66	0	0	0
do 1-7-2010 20:00	35	63	0	0	33
do 1-7-2010 21:00	38	58	0	0	0
do 1-7-2010 22:00	32	67	0	0	0
do 1-7-2010 23:00	48	76	0	0	0
vr 2-7-2010 0:00	22	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	20,32	122	29
File:	199,94 Sec.	47,63	108	70
GDV:	3,26 %	40,33	78	62
	250	38,89	56	49
Aandeel zwaar vracherverkeer	2,60 %	36,21	67	54
Meeplaats: Telpunt 32 BroeksdiJK	Trailer	48	122	54
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal	2543	29,31	55

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
vr 2-7-2010 1:00	21	0	0	0	0
vr 2-7-2010 2:00	20	0	0	0	0
vr 2-7-2010 3:00	21	0	0	0	0
vr 2-7-2010 4:00	22	0	0	0	0
vr 2-7-2010 5:00	20	16	0	0	0
vr 2-7-2010 6:00	34	81	0	0	0
vr 2-7-2010 7:00	27	43	0	0	0
vr 2-7-2010 8:00	47	72	0	0	0
vr 2-7-2010 9:00	28	71	0	0	0
vr 2-7-2010 10:00	72	85	0	0	0
vr 2-7-2010 11:00	31	107	14	48	48
vr 2-7-2010 12:00	46	85	0	0	58
vr 2-7-2010 13:00	37	86	0	0	45
vr 2-7-2010 14:00	55	102	41	0	0
vr 2-7-2010 15:00	59	76	76	0	0
vr 2-7-2010 16:00	30	57	0	0	0
vr 2-7-2010 17:00	55	84	72	0	0
vr 2-7-2010 18:00	17	89	0	0	0
vr 2-7-2010 19:00	28	88	62	0	0
vr 2-7-2010 20:00	47	15	0	0	0
vr 2-7-2010 21:00	80	17	0	0	0
vr 2-7-2010 22:00	29	18	0	0	0
vr 2-7-2010 23:00	22	56	0	0	0
za 3-7-2010 0:00	22	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	20,32	122	29
File:	199,94 Sec.	47,63	108	70
GDV:	3,26 %	40,33	78	62
	250	38,89	56	49
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,60 %	36,21	67	54
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdijk	Trailer	29,31	122	55
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
za 3-7-2010 1:00	20	63	0	0	0
za 3-7-2010 2:00	10	0	0	0	0
za 3-7-2010 3:00	79	16	0	0	0
za 3-7-2010 4:00	17	0	0	0	0
za 3-7-2010 5:00	0	0	0	0	0
za 3-7-2010 6:00	0	0	0	0	59
za 3-7-2010 7:00	35	0	0	0	45
za 3-7-2010 8:00	26	29	0	0	0
za 3-7-2010 9:00	30	67	0	0	0
za 3-7-2010 10:00	19	67	0	0	0
za 3-7-2010 11:00	42	77	32	0	35
za 3-7-2010 12:00	39	17	37	25	0
za 3-7-2010 13:00	22	66	0	0	0
za 3-7-2010 14:00	40	61	36	0	0
za 3-7-2010 15:00	36	64	0	0	0
za 3-7-2010 16:00	63	75	13	0	16
za 3-7-2010 17:00	56	59	0	0	0
za 3-7-2010 18:00	75	65	0	0	0
za 3-7-2010 19:00	22	0	0	0	0
za 3-7-2010 20:00	17	68	31	0	0
za 3-7-2010 21:00	27	84	0	0	0
za 3-7-2010 22:00	20	17	0	0	0
za 3-7-2010 23:00	69	0	0	0	0
zo 4-7-2010 0:00	0	0	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	20,32	122	29
File:	199,94 Sec.	47,63	108	70
GDV:	3,26 %	40,33	78	62
	250	38,89	56	49
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,60 %	36,21	67	54
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdijk	Trailer	29,31	122	55
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal			
	2543			

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
zo 4-7-2010 1:00	19	61	0	0	0
zo 4-7-2010 2:00	10	62	0	0	0
zo 4-7-2010 3:00	0	0	0	0	0
zo 4-7-2010 4:00	0	62	0	0	0
zo 4-7-2010 5:00	0	0	0	0	0
zo 4-7-2010 6:00	0	0	0	0	0
zo 4-7-2010 7:00	0	0	0	0	0
zo 4-7-2010 8:00	29	0	0	0	0
zo 4-7-2010 9:00	34	0	0	0	0
zo 4-7-2010 10:00	33	40	0	0	0
zo 4-7-2010 11:00	36	18	24	0	0
zo 4-7-2010 12:00	46	61	60	0	0
zo 4-7-2010 13:00	30	71	31	0	0
zo 4-7-2010 14:00	56	18	0	0	0
zo 4-7-2010 15:00	40	25	0	0	0
zo 4-7-2010 16:00	54	18	0	0	0
zo 4-7-2010 17:00	21	62	0	0	0
zo 4-7-2010 18:00	35	65	0	0	0
zo 4-7-2010 19:00	27	50	0	0	0
zo 4-7-2010 20:00	17	46	0	0	0
zo 4-7-2010 21:00	42	72	27	0	0
zo 4-7-2010 22:00	19	0	0	0	0
zo 4-7-2010 23:00	15	35	0	0	0
ma 5-7-2010 0:00	23	0	0	0	0

Analysel periode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	20,32	122	29
File:	199,94 Sec.	47,63	108	70
GDV:	3,26 %	40,33	78	62
	250	38,89	56	49
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,60 %	36,21	67	54
Meetplaats: Telpunt 32 Broeksdiijk	Trailer	48		
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal	2543	29,31	122
				55

Maximale snelheid

Datum	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer
ma 5-7-2010 1:00	0	0	0	0	0
ma 5-7-2010 2:00	21	0	0	0	0
ma 5-7-2010 3:00	22	0	0	0	0
ma 5-7-2010 4:00	0	0	0	0	0
ma 5-7-2010 5:00	0	0	0	0	0
ma 5-7-2010 6:00	0	0	0	0	0
ma 5-7-2010 7:00	31	0	0	0	0
ma 5-7-2010 8:00	46	72	0	0	0
ma 5-7-2010 9:00	16	73	65	0	0
ma 5-7-2010 10:00	36	88	34	0	0
ma 5-7-2010 11:00	36	61	0	0	0
ma 5-7-2010 12:00	46	61	0	0	57
ma 5-7-2010 13:00	79	63	62	0	0
ma 5-7-2010 14:00	53	72	0	0	0
ma 5-7-2010 15:00	55	69	0	0	0
ma 5-7-2010 16:00	9	48	0	0	0

Analyseperiode: vrijdag 25 juni 2010, 10:59 tot maandag 5 juli 2010, 15:10

Snelheidsovertreding	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Gem. afstand:	10,50 %	20,32	122	29
File:	199,94 Sec.	47,63	108	70
GDV:	3,26 %	40,33	78	62
	250	38,89	56	49
Aandeel zwaar vrachtverkeer	2,60 %	36,21	67	54
Meetplaats: Telpunt 32 BroeksdiJK	Trailer	29,31	122	55
Rijrichting - Wegrijdend	Totaal			
	2543			

Wegrijdend

Tijd		Aantal voertuigen				Gemiddelde snelheid				Maximale snelheid				Percentielen	
Tijd		Aantal voertuigen				Gemiddelde snelheid				Maximale snelheid				Percentielen	
vr 25-6-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	0	0	0	0	Totaal	0	0	0	Tweewieler	0	0	0	V85	V10
	Auto	0	0	0	0	Auto Transporter	0	0	0	Auto Transporter	0	0	0	0	0
	Vrachtwagen	0	0	0	0	Vrachtwagen	0	0	0	Vrachtwagen	0	0	0	55	13
	Trailer	0	0	0	0	Trailer	0	0	0	Trailer	0	0	0	58	13
	Totaal	0	0	0	0	Totaal	0	0	0	Totaal	0	0	0	58	13
za 26-6-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	40	16	3	1	60	23	57	46	34	0	33	48	0	0
	Auto	16	3	5	5	58	54	42	42	39	0	31	48	89	55
	Vrachtwagen	4	0	0	0	8	25	42	0	0	0	34	32	60	51
	Trailer	0	0	0	0	166	20	53	42	39	0	31	48	89	55
	Totaal	107	51	5	3	166	20	53	42	39	0	31	48	89	55
zo 27-6-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	26	9	0	0	35	22	57	40	0	0	31	55	10	0
	Auto	9	2	0	0	53	23	50	40	0	0	29	54	87	47
	Vrachtwagen	0	0	0	0	218	20	48	34	41	0	28	65	93	45
	Trailer	0	0	0	0	9	30	26	0	0	0	29	52	46	48
	Totaal	163	57	6	1	227	21	47	34	41	0	28	65	93	47
ma 28-6-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	41	2	1	0	44	18	18	11	0	0	18	38	26	11
	Auto	16	0	0	0	61	18	30	0	0	0	21	55	73	0
	Vrachtwagen	0	0	0	0	301	19	32	11	45	0	22	58	75	11
	Trailer	0	0	0	0	9	18	56	0	0	0	35	25	79	0
	Totaal	230	77	1	1	310	19	34	11	45	0	22	58	79	11
di 29-6-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	21	1	0	0	26	26	56	0	0	0	36	70	86	0
	Auto	0	0	0	0	48	23	60	0	0	0	38	79	78	0
	Vrachtwagen	0	0	0	0	219	21	55	44	0	0	34	79	108	0
	Trailer	0	0	0	0	14	26	54	0	0	0	31	57	60	0
	Totaal	150	74	4	0	233	22	55	44	0	0	33	79	108	0
wo 30-6-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	31	20	2	0	55	20	56	45	0	0	35	38	80	48
	Auto	28	3	0	0	57	19	50	35	0	0	35	49	80	47
	Vrachtwagen	1	0	0	0	233	18	50	47	45	0	31	42	68	0
	Trailer	0	0	0	0	17	15	56	0	0	0	28	49	77	0
	Totaal	137	81	8	0	247	18	51	47	44	0	31	49	80	68
do 1-7-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	30	2	1	0	65	17	51	34	26	0	34	29	81	26
	Auto	28	1	0	0	85	22	50	22	42	0	33	76	76	47
	Vrachtwagen	2	0	0	0	256	20	51	41	36	0	33	76	84	66
	Trailer	0	0	0	0	17	23	60	0	0	0	31	48	78	0
	Totaal	150	90	13	0	273	20	51	41	36	0	33	48	84	66
vr 2-7-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	33	18	2	0	55	22	50	32	0	0	33	46	78	60
	Auto	27	6	0	0	79	25	48	32	0	0	33	71	78	60
	Vrachtwagen	0	0	0	0	268	22	47	38	0	0	31	94	94	60
	Trailer	0	0	0	0	19	18	56	0	0	0	26	48	76	60
	Totaal	185	90	8	0	287	22	47	38	0	0	30	94	94	60
za 3-7-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	49	24	0	0	73	21	54	0	0	0	32	72	85	0
	Auto	16	2	0	0	33	21	67	0	0	0	46	89	89	0
	Vrachtwagen	0	0	0	0	200	23	59	53	48	0	35	80	107	76
	Trailer	0	0	0	0	31	16	43	0	0	0	20	34	81	0
	Totaal	159	63	5	1	231	22	58	53	48	0	33	80	107	76
zo 3-7-10 6-10 Uur 15-19 Uur 6-22 Uur 22-6 Uur 0-24 Uur	Tweewieler	20	10	0	0	31	20	56	0	0	0	32	35	67	0
	Auto	9	1	0	0	38	36	45	13	0	0	30	75	75	13
	Vrachtwagen	0	0	0	0	165	22	48	28	25	0	30	84	84	37
	Trailer	0	0	0	0	15	38	45	0	0	0	41	79	63	0
	Totaal	100	58	6	1	181	24	48	28	25	0	31	79	84	37

Wegrijdend

Tijd	Aantal voertuigen					Gemiddelde snelheid					Maximale snelheid					Percentielen				
	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	Tweewieler	Auto	Transporter	Vrachtwagen	Trailer	Totaal	V85	V10
zo 4-7-10	36	4	0	0	0	40	18	24	0	0	0	19	34	40	0	0	0	40	30	9
6 - 10 Uur	47	14	0	0	0	61	18	38	0	0	0	23	54	65	0	0	0	65	40	11
15 - 19 Uur	213	52	4	0	0	269	18	29	36	0	0	20	56	72	60	0	0	72	30	11
6 - 22 Uur	5	6	0	0	0	11	15	53	0	0	0	36	23	0	0	0	0	62	62	10
22 - 6 Uur	218	58	4	0	0	280	18	32	36	0	0	21	56	72	60	0	0	72	31	11
0 - 24 Uur																				
ma 5-7-10																				
6 - 10 Uur	21	22	2	0	0	45	21	55	50	0	0	39	46	88	65	0	0	88	66	12
15 - 19 Uur	2	2	0	0	0	4	8	42	0	0	0	25	9	48	0	0	0	48	48	7
6 - 22 Uur	48	49	3	0	1	101	24	48	54	0	57	37	79	88	65	0	57	88	59	12
22 - 6 Uur	7	0	0	0	0	7	16	0	0	0	0	16	22	0	0	0	0	22	21	10
0 - 24 Uur	55	49	3	0	1	108	23	48	54	0	57	35	79	88	65	0	57	88	58	12

Verkeersbewegingen Spring-in-'t-Veld (bestaande)

Ik had beloofd om een tijdje na te kijken hoeveel auto's er per dag gemiddeld per halfuur naar ons toe komen rijden. In de zomer hebben we dit ook een tijdje gedaan en toen kwamen er veel lager uit om dat dan heel veel ouders op de fiets komen. In deze berekening zijn er alleen mensen op de fiets die ook het hele jaar op de fiets komen niet meegerekend.

	7.30-8.00	8.00-8.30	8.30-9.00	9.00-9.30		16.0-16.3	16.30-17.00	17.00-17.30	17.30-18.00				
Maandag													
Baby's	-	3	3	-		-	3	3	-				
Peuter	5	3	3	2		2	1	4	6				
Totaal:	5	6	6	2		2	4	7	6				
Dinsdag													
B	1	4	2	-		-	3	2	1				
P	3	3	4	3		-	2	5	5				
Totaal:	4	7	6	3			5	7	6				
Woensdag													
B	2	1	2	-		-	-	1	4				
P	2	4	3	4		2	2	4	5				
Totaal:	4	5	5	4		2	2	5	9				
Donderdag													
B	1	3	3	-			1	3	3				
P	3	4	3	3		1	2	4	6				
Totaal:	4	7	6	3		1	3	7	9				
Vrijdag													
B	2	2	1	-		-	1	2	1				
P	3	2	3	4		1	2	3	5				
Totaal:	5	4	4	4		1	3	5	7				

Hiernaast wil ik ook nog even noemen dat ouders kunnen parkeren op eigen erf waardoor zowel omwonenden en andere weggebruikers hier geen hinder van ondervinden. Dit in tegenstelling tot andere kinderopvang organisaties in de stad die wel te kampen hebben met parkeer/verkeer overlast.

24 kinderen → toekomst: word $2 \times 23 = 46$ maximaal!

(er zijn meerdere gemiddelen met 2 of zelf 3 kinderen en er komen er op de fiets)

Verwachting is dat de bestaande aantal verkeersbewegingen zullen verdubbelen.