

MEMO



Integraal Verkeersadvies

Onderwerp: : Update 2024, mobiliteitstoets bestemmingsplan
"buitengebied Henschotermeer", Woudenberg

Project : Henschotermeer Woudenberg

Projectnummer : 240816.B

Datum : 26 november 2024

Van : G.J. (Geert Jan) Rijpstra

1. Inleiding

Ons is gevraagd om een laatste update te doen van de mobiliteitstoets van Accent Adviseurs van 2019. We hebben hierin zowel de nieuwste ontwikkelingen rond het Henschotermeer, als de huidige verkeersintensiteiten van de Zeisterweg (N224) verwerkt.



Allereerst benoemen we in paragraaf 2, welke functies rond het Henschotermeer uit de planvorming van 2017 verdwenen zijn en welke nu uiteindelijk in 2024 in de planvorming zijn opgenomen. In paragraaf 3 bespreken we de ontwikkeling van de hoeveelheid verkeer op de kruising Zeisterweg en De Heygraaff, tussen 2017 en 2024.

In paragraaf 4, berekenen we van de in de planvorming opgenomen functies de hoeveelheid verkeer die dit genereert en maken we inzichtelijk of er toename van het verkeer is op de Heygraaff.

In paragraaf 5, geven we een overzicht van de bestaande, ten opzichte van de toekomstige situatie. Daarbij besteden we ook specifiek aandacht aan het afvlakkingseffect dat ontstaat door de toevoeging van de nieuwe functies rond het meer.

Tot slot controleren we in paragraaf 6 de kruising Zeisterweg – De Heygraaf op verkeerscapaciteit met behulp van het intensiteitscriterium van Slop en de verkeersveiligheid door middel van de methode Harders en sluiten we af in paragraaf 7, met een conclusie ten aanzien van het toevoegen van nieuwe functies aan het Henschotermeer.

2. Wijzigingen in de planvorming en verkeersintensiteiten tussen 2017 en 2024

De volgende functies komen niet meer voor in het plan:

- In 2019 was nog het plan om de YMCA locatie uit Leusden te verhuizen naar de Henschotermeer. De beheerder van dat terrein, Landgoed den Treek heeft kortgeleden aangegeven niet langer te opteren voor de verhuizing van de YMCA naar het Henschotermeer.
- Kinderboerderij (in de update van Aa van 2019 was er al vanuit gegaan dat deze geen extra verkeer zou genereren).
- Trimbaan (deze bestaande functie valt buiten het plangebied en is niet meer relevant)
- Bijzondere verhuureenheden en camperplaatsen.

De volgende functies aan het Henschotermeer blijven wel of worden wel ontwikkeld.

Een aantal hiervan zijn ondersteunend aan de hoofdfunctie (recreatiemeer) en genereren geen extra verkeer.

- a. Recreatieplas Henschotermeer, met betaald parkeren, waarvoor men zich voor vertrek van huis moet reserveren voor een parkeerplaats. Het aantal parkeerplaatsen is gelimiteerd tot 2.450 stuks.

In onze berekeningen zijn we ervan uitgegaan, dat op topdagen 5% van dit totale aantal parkeerplaatsen, nog een tweede keer benut wordt, door vroegtijdig vertrek en late aankomst. Het aantal verkochte parkeerkaarten is dan maximaal 2.573 per dag.

Voor de bezetting per gemiddelde dag in het hoogseizoen is van dit maximum, steeds een percentage genomen.

Naast parkeren per uur of per dag, is ook een parkeerjaarabonnement mogelijk.

Voor deze abonnementhouders wordt het gehele seizoen een aantal plaatsen vrijgehouden.

Opmerking:

Het planologisch vastleggen van een maximaal aantal bezoekers van horeca en het op basis daarvan afleiden van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte is al toegestaan door de Raad van State, zie ABRvS 19 april 2023, ECLI:NL:RVS:2023:1544 en ABRvS 28 augustus 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2901. Die situatie laat zich goed vergelijken met de voorliggende situatie (en ook de situatie bij andere dagrecreatieterreinen en stranden) waarbij het aantal parkeerplaatsen (als vastgelegd in het bestemmingsplan) bepalend is voor de maximaal planologische invulling.

In de uitspraak van 19 april 2023 is ook al geaccordeerd dat een voorwaardelijke verplichting tot het hebben en in stand houden van een toegangscontrolesysteem voldoende is om een en ander planologisch te borgen.

Om parkeerexcessen te voorkomen kennen alle omringende wegen al een parkeerverbod aan beide zijden van de weg. Daarnaast hebben zowel de Zeisterweg als 'De Heygraaff' zelfs een verbod op stilstaan voor beide zijden van de weg.

- b. Jaarrond horeca 1.650 m2 bvo (bruto vloeroppervlak) met terras van 650m2 én,

- bowlingbanen of
- indoor spelen in de kelder van 500 m2 bvo.

Indoor spelen blijkt een grotere hoeveelheid verkeer te genereren, derhalve is indoor spelen aangehouden voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen.

Voor zowel horeca als indoor spelen, heeft de CROW parkeercijfers beschikbaar, maar geen verkeersgeneratie. Voor het restaurant van 1.650 m² bvo met een terras van 650 m² en een speelkelder van 500 m² bvo, zijn maximaal 233 parkeerplaatsen nodig. We hebben als "worst case" aangehouden dat voor beide functies, de parkeerplaatsen gemiddeld 1,5 gebruikt worden per dag. De verkeersgeneratie is dan maximaal 348 mvt/etm (174 mvt uitgaand).

- c. Beheerderskantoor met geïntegreerde woning.
Dit kantoor met woning genereert 8 mvt/etmaal.
- d. De Schaapskooi, als multifunctionele activiteitenhal, met een bruto vloeroppervlak van 2.000 m².
- e. Voor de invulling van de Schaapskooi werd gedacht aan:
 - Kunstijsbaan,
 - Indoor spelen/laser gamen of
 - Thema eventVoor de functie "thema event, zijn bij de CROW geen parkeer en verkeersgeneratie gegevens beschikbaar. Als worst case hebben we musicaltheater" als functie aangehouden. Dit bleek de meeste verkeersbewegingen van deze drie invullingen te genereren, deze is derhalve meegenomen in de verkeersberekeningen.
Voor deze functie, met een aangehouden bruto vloeroppervlak van 2.000 m², zijn volgens de CROW maximaal 162 parkeerplaatsen nodig met een maximale verkeersgeneratie van 244 mvt/etm (144 uitgaand).
- f. Strandhoreca. Dit is ondersteunend aan de hoofdfunctie en genereert geen extra verkeer.
- g. Brug. Dit is ondersteunend aan de hoofdfunctie en genereert geen extra verkeer.
- h. Spelen in het bos. Dit is ondersteunend aan de hoofdfunctie en genereert geen extra verkeer.
- i. Expositieruimte en uitkijkpunt. Ook dit is ondersteunend aan de hoofdfunctie en genereert geen extra verkeer.

Door het toevoegen van activiteiten en een extra horeca gelegenheid wordt niet beoogd om meer verkeer te genereren, maar juist om de piek in uitstroom van verkeer (tussen 17 en 18.00 uur) te spreiden.

Omdat het aantal parkeerplekken niet toeneemt, zal de verkeersstroom ook niet groter kunnen worden dan dat dit nu al is.

Door deze extra activiteiten en horeca worden bezoekers getriggerd en gefaciliteerd om langer te blijven om bijvoorbeeld hun maaltijd daar te genieten in plaats van tijdig naar huis te gaan om de maaltijd thuis te kunnen bereiden.

Jaarrond is ook duidelijk dat al het parkeren van de toegevoegde functies, samen, 395 pp (horeca met indoor spelen en Schaapskooi), ruim past op P1 t/m 3. Er zal daarvoor geen gebruik gemaakt gaan worden van P4.

3. Kruising Zeisterweg – De Heygraaff

Op de Zeisterweg is het verkeer in algemene zin toegenomen (tijdens corona zijn diverse mensen overgestapt van openbaar vervoer naar eigen vervoer en zijn dat blijven doen).

Door de in het rapport van Accent Adviseurs opgenomen kruispunttellingen van 2017, te vergelijken met de verkeersgegevens van 2022, (8% toename) hebben we door extrapolatie van de gegevens van 2022, de huidige verkeersintensiteiten in 2024 op deze kruising berekend (3% toename).

De verkeersgegevens van 2022 zijn verkregen via:

Provincie Utrecht: "Tabellen verkeerscijfers voor milieu- en verkeersberekeningen".

<https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/verkeer-en-vervoer-feiten-en-cijfers/tabellen-verkeerscijfers-voor-milieu-en-verkeersberekeningen>

Er zijn geen recente verkeergegevens bekend van De Heygraaff, anders dan die van de visuele verkeerstellingen van Telwerk B.V uit 2017. De tellingen van 2017 hebben we opgehoogd met 5% voor mogelijke, binnen het bestemmingsplan passende ontwikkelingen van de aanpalende campings en recreatieparken.

Daarnaast hebben we gekeken of door het toevoegen van functies, de hoeveelheid verkeer op De Heygraaff, extra toeneemt of afneemt.

Zoals verwacht werd, vlak de piek op topdagen af met ca. 9% op wekdagen tot wel 16% in het weekeinden en kan de hoeveelheid verkeer in het laagseizoen toenemen met 200 à 300 mvt/etmaal.

4. Berekening verkeersgeneratie

Wij hebben gebruik gemaakt van de nieuwste parkeerkencijfers, aanwezigheidspercentages en de nieuwste verkeersgeneratiegegevens van de CROW van 19 juni 2024, om de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie voor de verschillende dagdelen in te kunnen schatten.

We hebben voor zowel werkdagen, vrijdagen, zaterdag en zondagen op basis van de “aanwezigheid” percentages van de CROW, de “vertrek” percentages bepaald voor de avondspits en de na-avondspits in het hoogseizoen (zie bijlage 4). In deze tabel is te zien dat we niet bij alle dagen op 100% vertrekkend verkeer uitkomen.

Wij hebben er rekening mee gehouden dat de parkeerterreinen en de toegevoegde functies lang niet altijd voor 100% benut zullen worden én uiteraard dat er verschillende bezoekers zullen zijn die al vóór de avondspits vertrekken.

Voor de zaterdag hebben we voor de horeca een bezetting aangehouden van meer dan 125%, omdat we er van uitgaan dat er dan dubbelgebruik van parkeerplaatsen optreedt, door vroege (ochtend) en late (middag/avond) klanten.

Ter controle hebben we het gemiddelde aantal verkochte parkeerkaarten van de 15 drukste dagen van 2018, aangehouden als maatstaf voor een gemiddelde zaterdag in het hoogseizoen. Terugrekenend kwam dit uit op een vertrekpercentage van 70% van het aantal parkeerplaatsen op P1 t/m P3 en 36% van het aantal parkeerplaatsen van P4. Dit staat in rood aangegeven op de vertrekpercentages van bijlage 3.

Zelf hebben we 70% en 35% als vertrekpercentage aangehouden.

5. Combi effect recreatieplas en jaarrond horeca

De geplande voorzieningen, te weten de jaarrond horeca en de Schaapskooi als multifunctionele activiteitenhal, zorgen voor een verlenging van het bezoek of maken bezoek op mindere mooie dagen aantrekkelijk.

Wij zijn er van uitgegaan dat door de toevoeging van de geplande voorzieningen, er ongeveer twee keer zoveel bezoekers besluiten om pas ná de avondspits te vertrekken, dan zonder deze voorzieningen.

Om aan de veilige kant te zitten, hebben we in onze berekeningen, als “worst-case” aangenomen dat slechts 50% meer bezoekers, dan zonder deze extra faciliteiten, zal besluiten om pas ná de avondspits te vertrekken.

Uit de berekeningen blijkt dat de piek aan bezoekers in het hoogseizoen hierdoor tussen de 9 en 16% afneemt (voor werkdagen respectievelijk zaterdag).

Naast de verkeerseffecten voor het hoogseizoen, hebben we ook gekeken naar de effecten in de rest van het jaar.

Hiervoor hebben de vertrekpercentages ingeschat per maand, onderverdeeld naar jaargetijde. Onderstaand een overzicht van de bestaande situatie, aan de hand van het aantal verkochte parkeerkaarten in 2018. Dit was een extreem warm jaar met veel mooie dagen. Er zijn in 2018 50.000 kaarten verkocht. Dit geeft een verkeersgeneratie van 100.000 mvt op jaarbasis.

Onder deze gegevens hebben we door ons berekende hoeveelheden verkeer gezet, op basis van aanwezigheidspercentages, zoals aangegeven in bijlage 4.

Mobiliteitstoets					winter	voorjaar	zomer	herfst	totaal
Verkeer Henschotermeer 2022 (bestaande situatie)									
per dag					100	100	800	100	
aantal dagen per seizoen					90	91	92	92	
waarvan aandeel middelzwaar vrachtverkeer in percentage					5%	5%	5%	5%	
aandeel middelzwaar vrachtverkeer in mvt					450	455	3.680	460	5.045
aantal motorvoertuigen per seizoen (bestaand)					8.550	8.645	69.920	8.740	95.855
Verkeer Henschotermeer, horeca en Schaapskooi in mvt/etm (beoogde situatie)									
aandeel middelzwaar vrachtverkeer, 5% in mvt					1.149	2.005	3.545	1.679	8.379
Totaal Henschotermeer, horeca en Schaapskooi in mvt/etm (beoogde situatie)					21.834	38.102	67.362	31.910	159.209

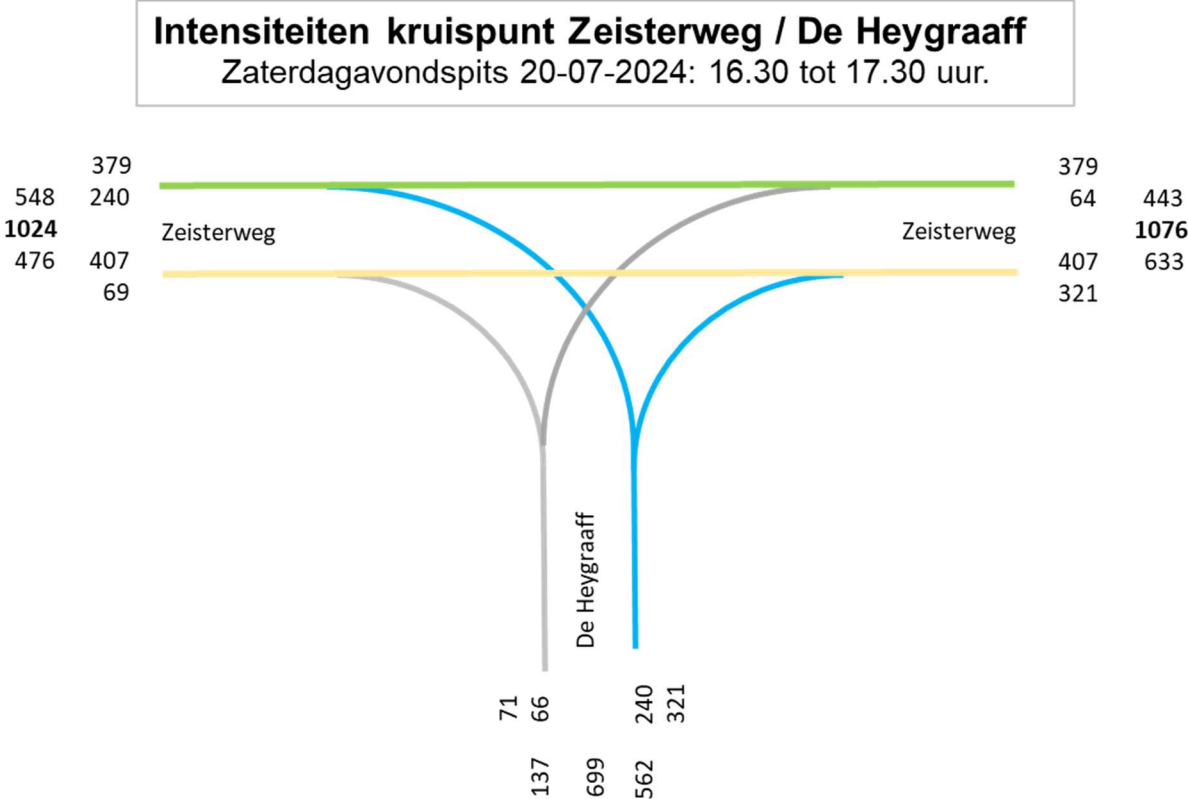
Tabel 1, mobiliteitstoets

6. Capaciteit kruispunt Zeisterweg – De Heygraaff

We hebben de wachttijden van deze kruising getoetst met behulp van de methode Harders. De rekenmethode geeft snel inzicht of de wachttijden op het kruispunt acceptabel zijn. Voor de berekening van de intensiteiten van de Zeisterweg, gebruiken we de resultaten van de toename van het verkeer tussen 2016, respectievelijk 2017 en 2022, geëxtrapoleerd naar 2024.

Voor De Heygraaf, rekenen we met de afname van het verkeer door de toevoeging van jaarrond horeca en de Schaapskooi. Daarnaast voegen we 5% verkeer toe. Dit extra verkeer is er nu (nog) niet, maar is mogelijk door uitbreiding van recreatieterreinen binnen de bestaande bestemmingsplannen).

Als maatgevende avondspits hebben we een zaterdagavond in juli aangehouden. Voor de berekening van de maatgevende spits hebben we de percentages vertrekkend verkeer van het Henschotermeer, laten samenvallen met het gemiddelde van het aantal verkochte parkeerkaarten van de 15 drukste bezoeken in de warme zomer van 2018. Het betrof 1.579 verkochte kaarten, dit komt overeen met de 5 na drukste dag, tegen 1.562 verkochte kaarten in onze berekening met behulp van vertrekpercentages, voor alleen het gebruik van het Henschotermeer. Onderstaand de kruispuntplot van het berekende drukste spitsuur op een “gemiddelde” zaterdagavond in juli 2024.



figuur 1: Drukste uur op het kruispunt Zeisterweg - De Heygraaff

De mechanische tellingen van de Provincie geven een gedetailleerd beeld van de gemiddelde verkeersintensiteiten op een werkdag. In tabel 2 zijn deze weergegeven, samen met onze doorrekeningen van 2022 en 2024.

Extrapolatie van verkeerstellingen				2016	2017	2022	2024
Verkeersstoename tussen 2016/17 en 2022 en tussen 2022 en 2024						8%	3%
wegvak	van	naar	Gemiddelde werkdag				
			in motorvoertuigen per etmaal				
N224	Zeisterweg	Doornseweg (N227)	De Heijgraaff			12.696	13.050
N224	Zeisterweg	De Heijgraaff	Voorstraat	11.981		12.984	13.346
	De Heygraaff				3.932	3.913	3.913

tabel 2: intensiteiten per wegvak

Toets Methode Harders

Methode Harders is een rekenmethode die inzicht geeft in de wachttijden van het voorrang verlenende verkeer. Als de wachttijd per voertuig het criterium van 20 seconden overschrijdt ontstaan er wachtrijen. Lange wachttijden leidt tot risicovoller gedrag bij het oprijden van het kruispunt wat nadelig is voor de verkeersveiligheid. Daarnaast kunnen wachtrijen tot andere verstoringen leiden.

We hebben er voor gekozen om voor de gemiddeld

Op het kruispunt Zeisterweg-De Heygraaff (bijlage 1), moeten de rijrichtingen 3 (links afslaand vanaf de Zeisterweg), 4 (rechts afslaand vanuit De Heygraaff) en 6 (links afslaand vanuit De Heygraaff), voorrang geven aan het kruisende verkeer. Voor rijrichting 3 is er geen wachttijd. Voor 4 is de wachttijd minder dan 15 seconden en voor rijrichting 6 is dat 20 seconden. Dit is nog acceptabel.

De toevoeging van horeca zorgt voor een behoorlijke afvlakking van de avondspits, maar door de autonome groei van het verkeer op de Zeisterweg zelf, zullen er een aantal momenten in het hoogseizoen zijn waarop er wel overschrijding van de wachttijden zal optreden. Dit kan het geval zijn op een zeer mooie dag met veel zon waardoor er niet alleen veel mensen het Henschotermeer bezoeken maar ook de omgeving, vanwege het recreatieve potentieel van deze omgeving. De ervaring heeft geleerd dat dit ongeveer 5 à 6 keer per jaar optreedt.

Toets intensiteitscriterium van Slop

Het intensiteitscriterium van Slop is een waarde waarmee bepaald kan worden of de capaciteit van het kruispunt zelf toereikend is. Dit wordt berekend op basis van de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag.

Wij hebben, als worst case scenario, hiervoor weer de “gemiddelde” zaterdag in het hoogseizoen voor aangehouden, zoals bij de methode Harders.

Het kruispunt Zeisterweg-De Heygraaff in de huidige vorm, blijft nog binnen de capaciteitsnorm ($a=1,19$ van grenswaarde $a=1,67$). Er zijn géén maatregelen nodig (zie bijlage 2).

7. Conclusie nieuwe situatie, met jaarrond horeca

Uit de berekeningen blijkt dat het kruispunt Zeisterweg-De Heygraaff in de maatgevende maand juli, op werkdagen, qua wachttijden nog niet aan zijn capaciteit zit. In de weekenden en op dagen dat het bezoek aan het zwemmeer toe neemt zal het kruispunt zwaarder belast worden, maar nog steeds enige restcapaciteit hebben.

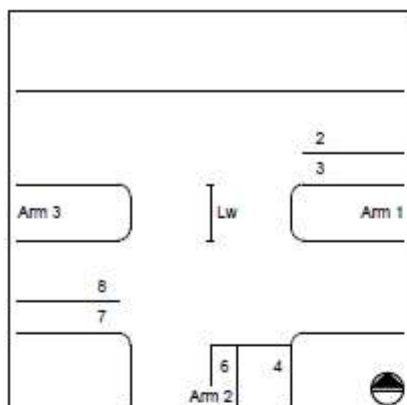
Uit onze berekeningen met behulp van vertrekpercentages per functie (zie bijlage 3), komen we tot de conclusie dat op de zaterdagmiddag in het hoogseizoen, de hoeveelheid verkeer op De Heygraaf, een drukste maatgevende spitsuur (55% van de 2-uurs spits) heeft van 562 mvt/uur. Richting 4 gaan dan 341 mvt/uur en richting 6, 244 mvt/uur.

Zelfs dan blijft er nog een restcapaciteit over voor rijrichting 4, van 375 mvt/uur. Voor rijrichting 6 nadert dan de capaciteitsgrens, er is dan nog een kleine restcapaciteit van 138 mvt/uur.

Op zondagmiddagen in het hoogseizoen zal de wachttijd richting 6, kunnen oplopen tot de grens van 20 seconden.

Wel blijkt dat de hoeveelheid verkeer in het laagseizoen zal toenemen, maar in het hoogseizoen zal afnemen.

In het laagseizoen blijven de bezoekersaantallen echter zodanig dat geen gebruik van P4 nodig is. De capaciteit van P1,2 en 3 zijn hiervoor ruim voldoende.



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Kruispunt Zeisterweg / De Heygraaff, Woudenberg

Arm 1: Straatnaam Zeisterweg

Arm 2: Straatnaam De Heygraaf

Arm 3: Straatnaam Zeisterweg

INTENSITEITEN

zaterdag 20-7-2024 van 16.30 tot 17.30 uur

Richting 2: 397 pae/uur

Richting 3: 64 pae/uur

Richting 4: 321 pae/uur

Richting 6: 240 pae/uur

Richting 7: 69 pae/uur

Richting 8: 403 pae/uur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt om elkaar heen (wachtruimte Lw = 6 m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u

Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 4, 6, 7, 8

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

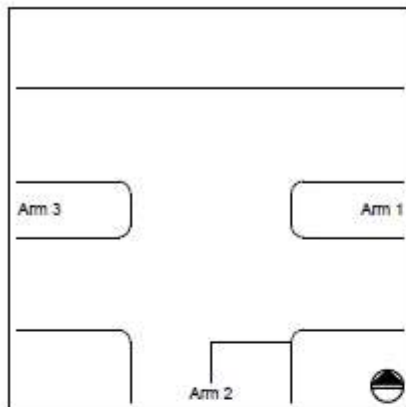
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	64	670	606	0 sec.	Ja
4	321	690	369	<15 sec.	Ja
6	240	368	128	20 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Intensiteitscriterium van Slop

Omschrijving kruispunt:

Kruispunt Zeisterweg / De Heygraaff, Woudenberg

Arm 1: Straatnaam Zeisterweg

Arm 2: Straatnaam De Heygraaf

Arm 3: Straatnaam Zeisterweg

INTENSITEITEN

Zaterdag 20-07-2024

8e drukste uur is 6,30% van etmaalintensiteit

Arm 1: 6673 pae/etmaal

Arm 2: 1956 pae/etmaal

Arm 3: 6225 pae/etmaal

DIMENSIE

Deelkruispunten afzonderlijk beschouwen

Aantal rechtdoorgaande rijstroken op de
hoofdweg over grotere afstand:

- Van arm 1 naar arm 3: 1

- Van arm 3 naar arm 1: 1

Aantal opstelvakken op de zijweg(en):

- Arm 2: 1

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): > 50 km/u

BEREKENING

Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend.

Deze waarde bepaalt of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.

$a = 1,19$: Geen maatregel noodzakelijk

GRENSWAARDEN voor a

$a < 1,33$	Geen maatregel noodzakelijk
$1,33 \leq a \leq 1,67$	Noodzaak maatregel twijfelachtig
$a > 1,67$	Maatregel noodzakelijk

BIJLAGE 3
Vertrekpercentages

nummer	Berekening verkeersgeneratie uitgaand (avondsplits, hoogseizoen)				percentages uitgaand verkeer op basis van aanwezigheidspercentages 2024 CROW									
	Functies	Norm	Norm	Per	omvang	maximaal	gemiddelde werkdag		gemiddelde vrijdag		gemiddelde zaterdag		gemiddelde zondag	
		parkeren	verkeers generatie			parkeren	verkeer	avondsplits	na avondsplits	avondsplits	na avondsplits	avondsplits	na avondsplits	
	Bestaande situatie Henschotermeer, gemiddelde aantal parkeerkaarten (= zelfde als aantal uitgaand verkeer) van de 15 drukste dagen in 2018.					700	735							
	parkeerveld 1,2 en 3					1.750	1.838							
	parkeerveld 4													
	HENSCHOTERMEER ONTWIKKELINGEN 2024													
1	recreatieplas Henschotermeer, parkeerveld 1,2 en 3.	nvt	nvt			700	735	60%	441	110	70%	515	30%	221
	Parkeerveld 4 (overloop)					1.750	1.838	25%	459	92	30%	551	10%	184
	Totaal Henschotermeer					2.450	2.573		900	202		1.066		404
2	jaarrond Horeca, restaurant (1.650 m2) plus terras (650 m2)	9			2300	207	155	10%	16	78	25%	39	60%	93
2a	Kelder: bowlingcentrum	2,8	16,4		6	17	13	10%	1	50%	6	25%	3	8
2b	Kelder: indoor spelen (gemiddeld)	5,1	12,6		500	26	19	10%	2	50%	10	25%	5	60%
	Totaal jaarrond Horeca met indoor spelen in kelder					233	174		17	87		44		105
	Combi effect Henschoterplas en horeca (hoogseizoen)								817	390		990		505
	% combi effect = vermindering splits								0			7%		8%
3	Beheerderskantoor met geïntegreerde woning	2,1	8,2		1	2	8	5%	0	10%	1	5%	0	0%
4	De Schaapskooi, multifunctionele hal													
	Schaapskooi als kunstisbaan <400 m	2	4,5		2.500	50	56	15%	8	20%	11	15%	8	30%
	Schaapskooi als indoor spelen (groot)	6,1	7,5		2.500	153	94	15%	14	5%	5	10%	9	10%
	Schaapskooi als musicaltheater	8,1	12,2		2.000	162	122	0%	-	20%	24	5%	6	25%
5	Strandhoreca	nvt	nvt			nvt	nvt							
6	Brug	nvt	nvt			nvt	nvt							
7	Spelen in het bos	nvt	nvt			nvt	nvt							
8	Expositieruimte met uitkijkpunt	nvt	nvt			nvt	nvt							
	Totaal aanpalende functies Henschotermeer					164	130		0	25		12		37
9	Mogelijke wijzigingen aan camping staanplaatsen	1,2	0,4											
	Mogelijke wijzigingen, extra recreatie woningen	2,1	2,8		270	324	103	5%	5	10%	10	10%	10	5%
	Totaal wijzigingen recreatiedoelen					61	81	5%	4	10%	8	10%	8	5%
							184		9	18		18		9
	Totaal verkeer De Heygraaf (avondsplits, 2uur)													
	Totaal verkeer De Heygraaf (na de avondsplits, 3 uur)													
	Aantal mvt De Heygraaf, uitgaand, in maatgevend uur (= 55% van 2 uren splits)													
	Aantal mvt De Heygraaf, uitgaand, in maatgevend uur (= 40% van 3 uren na avondsplits)													

BIJLAGE 4, mobiliteitstoets

[illegible]