

7.1. Inleiding

In dit hoofdstuk staan de verkeersaspecten centraal (bereikbaarheid, verkeerveiligheid, verkeersafwikkeling en parkeren).

7.2. Toetsingskader, toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer is er geen specifieke wetgeving die relevant is. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit volgt uit de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro). Op basis van vaste jurisprudentie dient in dat kader onder meer te worden aangetoond dat een goede verkeersafwikkeling is gewaarborgd. Ook dient aanmerkelijk te worden gemaakt dat de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd.

Toetsingscriteria mer-wetgeving

De voorgenomen ontwikkeling heeft een aantal gevolgen op het gebied van verkeer en bereikbaarheid. Daarbij wordt rekening gehouden met de volgende omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling:

- kenmerken van het project (omvang project, cumulatie andere projecten);
- plaats van het project (bestaand grondgebruik);
- kenmerken van het potentiële effect (bereik, grootte effect).

Voor de aspecten verkeer is dit concreet vertaald naar de volgende beoordelingscriteria:

- is de bereikbaarheid van de ontwikkeling gewaarborgd? leidt de ontwikkeling tot effecten op de bereikbaarheid van de omgeving?
- is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd?
- zijn er knelpunten ten aanzien van parkeren te verwachten?

Tabel 7.1 Toetsingscriteria

aspect	criterium	methodiek
bereikbaarheid plangebied		
bereikbaarheid autoverkeer	directheid routes	kwalitatief
	verkeersafwikkeling	kwantitatief
bereikbaarheid langzaam verkeer	directheid routes	kwalitatief
bereikbaarheid per openbaar vervoer	aanbod openbaar vervoer op loopafstand	kwalitatief
bereikbaarheid over water	directheid routes	kwalitatief
parkeren	omvang, bereikbaarheid en functioneren parkeervoorzieningen	kwantitatief, kwalitatief
verkeersveiligheid	veiligheid vormgeving toeleidende infrastructuur	kwalitatief

Gebruikte bronnen

Er is gebruikgemaakt van verschillende bronnen om de huidige en toekomstige verkeerssituatie in beeld te brengen (huidige situatie: onder andere provinciale verkeersgegevens en het politierapport over de bereikbaarheid van het Scoutinglandgoed, toekomstige situatie: documenten van Scouting Nederland). Voor gedetailleerde invulling van de verkeersaantrekende werking is, naast ervaring van Scouting Nederland, gebruikgemaakt van kencijfers van CROW. Concreet zijn de volgende bronnen gebruikt:

- Verkeerscijfers provincie Flevoland [Provincie Flevoland, 2012];
- Startdocument MER Nationaal Scoutinglandgoed Zeewolde (Scouting Nederland, maart 2012);
- Politierapport Flevoland, Bereikbaarheid van het Nationaal Scoutingterrein te Zeewolde (Politie Flevoland, februari 2012);
- CROW publicatie 256 (CROW, oktober 2007) en publicatie 272, (CROW, december 2008);
- Kennis Scouting Nederland van het organiseren van activiteiten (Contact via Robert Bril, 2012);
- Verkeersplan, plan van aanpak aankomst en vertrek deelnemers JubJam100, Scouting Nederland (Scouting Nederland, juli 2010);
- Verkeersplan Scouting Landgoed Zeewolde, Scouting Nederland, concept 19 april 2013 (Scouting Nederland, april 2013).

7.3. Huidige situatie

Voor een goed en veilig verloop van de activiteiten op het Scoutinglandgoed is een goede ontsluiting nodig van het terrein, zowel extern (het bereiken van het terrein) als intern (het verplaatsen binnen het terrein). In deze paragraaf ligt de focus op de huidige ontsluitingsstructuur, in paragraaf 7.5.1 wordt ingegaan op de bereikbaarheid van het Scoutinglandgoed tijdens specifieke activiteiten.

Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is in de huidige situatie via de Erkermederweg en het Nulderpad te bereiken. De Erkermederweg gaat in westelijke richting over in de Slingerweg (N704) en sluit aan op de Nijkerkerweg (N301). De N301 verbindt in zuidelijke richting naar de A28 (Utrecht-Groningen). In noordelijke richting wordt via de N301 en de N305 ontsloten naar de A27 (Breda-Almere). Het Nulderpad ontsluit naar de provinciale weg Spiekweg (N705). In westelijke richting sluit de Spiekweg aan op de Nijkerkerweg (N301), in noordoostelijke richting ontsluit de Spiekweg naar Zeewolde en de N305.

De Erkermederweg is een gebiedsontsluitingsweg van 80 km/h die bestaat uit 2 rijstroken die met markering van elkaar gescheiden zijn. Ongeveer 500 m voor de aansluiting met het Nulderpad versmalt de Erkermederweg tot 1 rijbaan zonder rijstrookscheiding van circa 3,6 m breed. Over de volledige lengte van het Nulderpad wordt deze rijbaan zonder rijstrookscheiding voortgezet tot aan de aansluiting met de Spiekweg (N705). Het Nulderpad heeft dan ook een verhardingsbreedte van circa 3,6 m. Het Nulderpad is ingericht voor gebruik voor lokaal bestemmings- en landbouwverkeer en heeft ook een maximumsnelheid van 80 km/h. De N301 en N305 zijn autowegen (deels 80 km/h, deels 100 km/h).

De ontsluiting van het plangebied voor het gemotoriseerd verkeer is goed. Alleen de smalle rijbaan van het Nulderpad en Erkermederweg ter hoogte van het Scoutinglandgoed is een aandachtspunt waarop in paragraaf 7.5 nader wordt ingegaan.

Ontsluiting openbaar vervoer

De ontsluiting met openbaar vervoer is in bijlage 4 beschreven. Deze ontsluiting is matig tot slecht gezien de loopafstand tot de bushalte en de lage bedieningsfrequentie.

Ontsluiting langzaam verkeer

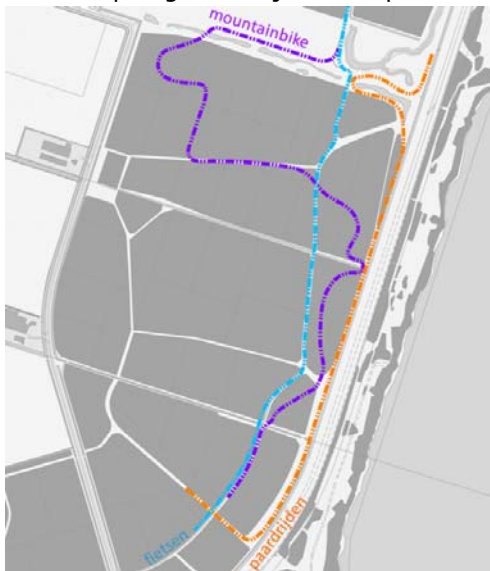
Vanwege het aanwezige bosgebied en de Veluwerandmeren (waar strandjes zijn) is het gebied aantrekkelijk voor recreatie. Dit is onder andere terug te zien aan de drie campings in de directe omgeving van het plangebied en de recreatieve routes voor langzaam verkeer.

Wandelpaden en ruiterpaden

Het gebied kent verschillende wandelpaden met al dan niet uitgezette routes. Zo heeft Staatsbosbeheer wandelroutes uitgezet in Horsterwold die ook over het Scoutinglandgoed gaan (Bron: www.fierseropuit.in/flevoland). Daarnaast is er een ruiterpad over de Nulderdijk.

Fietspaden

Over het plangebied zijn zowel paden om te mountainbiken als om te fietsen aanwezig. Het



tweerichtingsfietspad dat van zuid naar noord loopt vormt een directe verbinding van het Scoutinglandgoed naar Zeewolde en is daarnaast onderdeel van de landelijke fietsroute 9 (LF9). De LF9 loopt van Nieuweschans naar Breda en is in totaal 455 km lang.

De mountainbikepaden zijn onderdeel van een mountainbikeroute dat deels over het plangebied loopt. In figuur 7.1 is de infrastructuur voor langzaam verkeer opgenomen. Daarbij zijn de witte paden binnen het Scoutinglandgoed wandelpaden.

Figuur 7.1 Infrastructuur langzaam verkeer

Ontsluiting vanaf het water

Langs het Scoutinglandgoed ligt het Nuldernauw, onderdeel van de Veluwerandmeren tussen Gelderland en Flevoland. Het grenst in het zuidwesten aan het Nijkerkernauw en het loopt in het noordoosten over in het Wolderwijd. Het is samen met het Nijkerkernauw het smalste randmeer van circa 600 m breed. In het midden ligt een vaargeul van circa 3 m diep. Naar de randen toe wordt het direct ondieper. In 2010 is het Nuldernauw ter hoogte van het Nulderhoek in het kader van het project Integrale Inrichtingsplan Veluwe Randmeren (IIVR) verdiept tot 1,5 m. Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich aanlegplaats 't Wijland.

7.4. Toekomstige verkeersgeneratie

In het plangebied zullen 3 typen activiteiten mogelijk zijn: groepskamperen, kleinschalige en grootschalige evenementen (zie paragraaf 2.2). Per activiteit is de verkeersgeneratie en afwikkeling inzichtelijk gemaakt. Hierbij is gebruikgemaakt van CROW-kengetallen (publicaties 256 & 272) en de kennis van Scouting Nederland met het organiseren van de activiteiten.

In verkeersgeneratie rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen

Scouting Nederland wil de mogelijkheid hebben om in de toekomst enkele centrale landelijke voorzieningen naar het landgoed te verplaatsen. Het gaat dan om het hoofdkantoor, een scoutingmuseum en een scoutingshop. Deze voorzieningen vormen daarmee in de toekomst een permanente activiteit op het terrein. Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is hiermee rekening gehouden.

Verkeersgeneratie per activiteit

Per activiteit is afzonderlijk de verkeersgeneratie berekend met onderscheid in de periodes maandag tot en met donderdag, vrijdag, zaterdag en zondag. Dit onderscheid is gemaakt omdat de verschillende typen activiteiten verschillende momenten hebben waarop de verkeersgeneratie maatgevend is. Voor elke periode is de maximale verkeersgeneratie bepaald. Aangezien verschillende activiteiten niet het gehele jaar door plaatsvinden is ook de verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag berekend. Dit is te zien als de gemiddelde verkeersgeneratie per dag over een heel jaar.

In tabel 7.2 is een overzicht opgenomen per activiteit. Hierbij is de verkeersintensiteit aangegeven voor de maatgevende periode en voor een gemiddelde weekdag. In bijlage 5 zijn de detailgegevens opgenomen.

Tabel 7.2 Overzicht verkeersgeneratie per activiteit Scoutinglandgoed in mvt/et-maal (naar licht (L), middelzwaar (MZ) en zwaar (Z) gemotoriseerd verkeer)

overzicht verkeersgeneratie per activiteit	maatgevende periode	maatgevende periode (= met hoogste verkeersgeneratie)			weekdag (=gemiddeld over elke dag in het jaar)		
		L	MZ	Z	L	MZ	Z
activiteit A: basisvoorzieningen (materiaaldepot, kantoor, scoutshop en scouting museum)	zaterdag	220	0	2	88	0	5
activiteit B: kampeerterrein (gebruik scouting+derden met zelfde gebruikspatroom)	vrijdag	237	0	8	28	0	9
activiteit B: kampeerterrein (schoolkampen)	maandag t/m vrijdag	2	0	24	0	0	1
activiteit C: kleinschalige evenementen	geen specifieke dag	474	0	2	26	0	0
activiteit D: grootschalige evenementen (opbouw en afbouw)	geen specifieke dag	100	0	20	2	0	0
activiteit D: grootschalige evenementen (deelnemers)	geen specifieke dag	4.533	0	24	25	0	0
activiteit D: grootschalige evenementen (bezoekersdag)	geen specifieke dag	8.000	0	328	22	0	1

Combinatie van activiteiten

Het is mogelijk om op het Scoutinglandgoed meerdere activiteiten gelijktijdig uit te voeren (bijvoorbeeld basisvoorzieningen + kampeerterrein). In tabel 7.3 is de combinatie van activiteiten opgenomen voor de maatgevende periode hiervoor. Hieruit blijkt dat de combinatie 'basisvoorziening + kleinschalig evenement' het meeste verkeer trekt. Dit is het worst case scenario buiten het moment dat er een grootschalig evenement plaatsvindt.

Tabel 7.3 Overzicht verkeersgeneratie combinatie van activiteiten Scouting-landgoed in mvt/etmaal (naar licht (L), middelzwaar (MZ) en zwaar (Z) gemotoriseerd verkeer)

overzicht verkeersgeneratie combinatie van activiteiten	maatgevende periode	maatgevende periode			weekdag		
		L	MZ	Z	L	MZ	Z
basisvoorziening+kampeerterrein (gebruik scouting+derden met zelfde gebruikspatroom)	zaterdag	458	0	8	116	0	14
basisvoorziening+kampeerterrein (schoolkampen)	zaterdag	223	0	24	88	0	6
basisvoorziening+kleinschalig evenement	zaterdag	695	0	4	114	0	5

Grootschalig evenement

Voor een grootschalig evenement is het maatgevende moment de bezoekersdag. Op die dag komt met 8.000 mvt/etmaal het meeste verkeer naar het Scoutinglandgoed.

7.5. Verwachte milieueffecten

7.5.1. Bereikbaarheid Scoutinglandgoed

Bereikbaarheid over land

Reguliere activiteiten inclusief kleinschalige evenementen

Het Scoutinglandgoed is tijdens het reguliere gebruik (basisvoorzieningen, groepskamperen en kleinschalige evenementen) bereikbaar via de weg langs de materiaalopslag vanaf het Nulderpad. Op de centrale locatie met de basisvoorzieningen is ruimte voor het laden en lossen van vrachtwagens en parkeren voor het halen en brengen van deelnemers. In totaal worden hier 50 parkeerplaatsen gerealiseerd. Door deze centrale locatie is het aantal motorvoertuigbewegingen op de rest van het Scoutinglandgoed beperkt. Zo kunnen deelnemers aan activiteiten niet met eigen vervoer op het landgoed rijden. Wel zal het sporadisch noodzakelijk zijn om ook transport op het terrein te laten plaatsvinden¹⁾. Scouting Nederland werkt de interne ontsluiting nader uit bij de verdere planvorming. Daarbij is het uitgangspunt dat alle bestaande openbaar toegankelijke paden en routes tijdens het reguliere gebruik toegankelijk blijven. De inrichting van het gebied houdt rekening met het aanwezige gebruik van deze routes. Inmiddels is een concept verkeersplan beschikbaar.

Grootschalige evenementen

Vanwege de omvang van de verkeersaantrekkende werking van grootschalige evenementen wordt actief gestuurd op een gespreide aankomst en vertrek van deelnemers. Deelnemers krijgen per provincie een tijdslot waarbinnen ze toegang hebben tot het Scoutinglandgoed. Deze bloktijden zorgen voor een gespreide aankomst tot het gebied. Daarmee wordt de verkeersafwikkeling en parkeerbehoefte positief beïnvloed, zie ook paragraaf 7.5.2 en 7.5.4. Voor de bereikbaarheid van het Scoutinglandgoed worden de verkeersstromen van de deelnemers en het dienstverkeer gescheiden van elkaar afgewikkeld: *deelnemers* via het fietspad dat in het verlengde ligt van de Erkemedeweg en het *dienstverkeer* via de weg langs de materiaalopslag vanaf het Nulderpad. Door het scheiden van deze verkeersstromen blijft het logistieke hart bij de centrale voorziening bereikbaar.

1) Dit gebeurt op momenten dat er geen deelnemers aanwezig zijn, zodat conflicten worden voorkomen. Het interne wegennet zal voor dit transport wel geschikt moeten zijn voor vrachtwagens (draagconstructie weg en breedte van de weg).

De deelnemers arriveren bij grootschalige evenementen bij het Erkermederstrand (hoek Nulderpad-Erkermederweg). Op dit parkeerterrein zijn 100 parkeerplaatsen waar deelnemers gebracht en opgehaald worden (Kiss & Ride). Ook de deelnemers die per auto komen en deze op de deelnemersparkeerplaatsen op omliggende locaties parkeren, worden met pendelbussen naar het Erkermederstrand gebracht, zie ook paragraaf 7.5.4. Eventueel zal op nabijgelegen weilanden eveneens parkeren plaatsvinden. Doordat het Erkermederstrand direct naast het Scoutinglandgoed ligt, kunnen deelnemers via het fietspad te voet het gebied bereiken.

Voor de scheiding van verkeersstromen worden tijdens grootschalige evenementen de reguliere routes voor gemotoriseerd en langzaam verkeer tijdelijk gewijzigd. Zo krijgt het fietsverkeer over het terrein een omleidingsroute aangeboden. De wijziging in de routes wordt door Scouting Nederland uitgewerkt in het verkeersplan dat voor grootschalige evenementen wordt opgezet, in overleg met de terrein- en wegbeheerders en de hulpdiensten.

Bereikbaarheid over water

Bezoekers van activiteiten kunnen het Scoutinglandgoed ook te water via het Nuldernauw bereiken. Er zal vooral gebruik worden gemaakt van vletten (zeilboten) en wachtschepen. Voor de bereikbaarheid over water zijn de waterdiepte en de masthoogte van belang. De minimale waterdiepte die nodig is voor een goede doorvaart is 0,4 m (vlet) en 1,3 m (wachtschip). De vaargeul in het Nuldernauw heeft voldoende diepte en door de verdieping van het Nuldernauw ter hoogte van het plangebied in 2010 (tot 1,5 m) kunnen de wachtschepen de steigers bereiken. Bij het terrein wordt een permanente aanlegsteiger gerealiseerd met een maximale capaciteit voor 40 vletten.

De masthoogte van een vlet is maximaal 6 m. De bruggen in de directe omgeving zijn hoog genoeg of kunnen worden geopend om de schepen door te laten, zodat onder andere het Markermeer en IJsselmeer kunnen worden bereikt.

Grootschalige evenementen

Tijdens grootschalige evenementen die maximaal eens per jaar plaatsvinden, is er behoefte aan een grotere aanlegcapaciteit. Hiervoor worden tijdelijke steigers gerealiseerd die ruimte bieden voor maximaal 50 wachtschepen en 600 vletten.

7.5.2. Verkeersafwikkeling

Uitgangspunten

Bij de verkeersafwikkeling dient er mee rekening gehouden te worden dat niet al het verkeer dezelfde route naar het Scoutinglandgoed neemt. Daarom zijn in bijlage 4 de hoofdroutes vanuit de 12 provinciehoofdsteden naar het plangebied in beeld gebracht. Er is voor het onderzoek uitgegaan van het worst case scenario (combinatie 'basisvoorziening + kleinschalig evenement). Voor grootschalige evenementen, die hooguit 1 keer per jaar voorkomen, wordt daarbij rekening gehouden met de herkomst van het verkeer en de bloktijden die Scouting Nederland hanteert voor de aankomsten (zie kader). Hierdoor hebben grootschalige evenementen een ander karakter dan de andere activiteiten: ze worden dan ook apart behandeld.

Bloktijden bij grootschalige evenementen

Grootschalige evenementen trekken deelnemers aan uit heel Nederland. Hierbij gebruikt Scouting Nederland bloktijden om het verkeer gelijkmatig te laten aankomen over de dag¹⁾. Hierdoor wordt het verkeer zo gunstig mogelijk in de tijd en over verschillende routes verdeeld. Dit leidt tot zo min mogelijk knelpunten op het wegennet.

1) Bij het grootschalige evenement JubJam100 betrof deze bloktijden: 9.00-11.00 u: Limburg en Gelderland, 11.00-13.00 u: Noord-Brabant en Zeeland, 13.00-15.00 u: Utrecht en Zuid-Holland, 15.00-17.00 u: overige provincies. Verwezen wordt verder naar bijlage 4.

Het onderzoek heeft zich toegespitst op de wegen in de directe omgeving van het Scoutinglandgoed. De verkeersafwikkeling op het autosnelwegennet behoeft geen verder onderzoek, aangezien deze wegen voldoende capaciteit hebben (zie bijlage 4). Naar de uiteinden van de hoofdroutes zal het aandeel steeds verder teruglopen, doordat deelnemers hun thuisbestemming bereiken.

Huidige verkeersintensiteiten omliggende wegen

In bijlage 4 zijn de verkeersintensiteiten van de omliggende wegen voor de huidige situatie vertaald naar de situatie in 2023 zonder Scoutinglandgoed. Maatgevend is de zaterdag, terwijl voor grootschalig evenement dit een vrijdag bleek te zijn. In bijlage 5 is tevens een uitgebreid overzicht opgenomen van de verkeersintensiteiten van omliggende wegen.

Verkeersafwikkeling reguliere activiteiten (inclusief kleinschalige evenementen)

Verkeersgeneratie op omliggende wegen gebruik Scoutinglandgoed

Voor de wegen in de directe nabijheid van het Scoutinglandgoed is het gebruik van de wegen bepaald voor de maatgevende periode (zaterdag). Daarbij is de verkeersgeneratie omgerekend naar intensiteiten in personenauto-equivalent (de zogenoemde 'pae'). Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende karakteristieken van verschillende voertuigen (een vrachtwagen trekt minder snel op dan een personenauto)¹⁾. Dit geeft de verkeersintensiteiten zoals opgenomen in de volgende tabel²⁾.

Tabel 7.4 Verkeersgeneratie vanwege scouting omliggende wegen voor de combinatie basisvoorziening en kleinschalig evenement per provincie

naam wegvak	onderdeel van hoofdroute naar provincie	VK-generatie (zaterdag) [pae/etmaal]	VK-generatie (weekdag) [pae/etmaal]
Erkermederweg	Drenthe; Zuid-Holland; Zeeland; Utrecht; Noord-Brabant; Limburg; Gelderland; Overijssel	708	128
Nulderpad	Noord-Holland; Flevoland; Friesland; Groningen	708	128
N301 Nijkerkerweg (Gooise weg - Spiekweg)	Noord-Holland; Flevoland	708	128
N301 Nijkerkerweg (Spiekweg - Slingerweg)	geen onderdeel routes	0	0
N301 Nijkerkerweg (grens03 - Slingerweg)	Drenthe; Zuid-Holland; Zeeland; Utrecht; Noord-Brabant; Limburg; Gelderland; Overijssel	708	128
N305 Gooise weg (Gooimeerdijk - Nijkerkpad)	Noord-Holland; Flevoland	708	128
N305 Gooise weg (Spiekweg - Nijkerkerweg)	geen onderdeel routes	0	0
N704 Slingerweg (Wielseweg - Nijkerkerweg)	geen onderdeel routes	0	0
N705 Spiekweg (Dasselaarweg - Groenewoudseweg)	Friesland; Groningen	708	128

1) Voor de omrekening is voor langzaam verkeer uitgegaan van 1 pae, voor middelzware voertuigen van 2 pae en voor zware voertuigen van 3 pae.

2) Daarbij is er vanuit gegaan dat al het verkeer de kortste hoofdroute neemt zoals eerder in de bijlage is bepaald (worstcase: op deze manier worden de wegen het zwaarste belast).

naam wegvak	onderdeel van hoofdroute naar provincie	VK-generatie (zaterdag) [pae/etmaal]	VK-generatie (weekdag) [pae/etmaal]
N705 Spiekweg (Nulderpad - Dasselaarweg)	Friesland; Groningen	708	128
N705 Spiekweg (Nijkerkerweg - Nulderpad)	Noord-Holland; Flevoland	708	128

Totale verkeersintensiteiten op omliggende wegen

De totale verkeersgeneratie in 2023 komt op de maatgevende periode (zaterdag) uit zoals weergegeven in de volgende tabel (dit zijn de huidige verkeersintensiteiten met autonome groei en verkeersgeneratie als gevolg van de activiteiten). Ook de vrijdag en de weekdagintensiteiten zijn weergegeven, omdat de vrijdag, zoals uit tabel 7.5 blijkt, de maatgevende werkdag is.

Tabel 7.5 Totale verkeersintensiteiten op omliggende wegen voor de combinatie basisvoorziening en kleinschalig evenement in 2023

naam wegvak	vrijdag	zaterdag	weekdag
	gem. 2023 [mvt/etm]	gem. 2023 [mvt/etm]	gem. 2023 [mvt/etm]
Erkermederweg	1.080	1.208	628
Nulderpad	1.080	1.208	628
N301 Nijkerkerweg (Gooise weg - Spiekweg)	10.408	5.861	8.243
N301 Nijkerkerweg (Spiekweg - Slingerweg)	geen gegevens + geen gebruik		
N301 Nijkerkerweg (grens03 - Slingerweg)	23.230	15.306	19.133
N305 Gooise weg (Gooimeerdijk - Nijkerkpad)	20.693	12.655	17.283
N305 Gooise weg (Spiekweg - Nijkerkerweg)	17.677	11.031	15.250
N704 Slingerweg (Wielseweg - Nijkerkerweg)	4.500	3.278	3.587
N705 Spiekweg (Dasselaarweg - Groenewoudseweg)	9.741	7.847	8.292
N705 Spiekweg (Nijkerkerweg - Nulderpad)	9.741	7.847	8.292
N705 Spiekweg (Nulderpad - Dasselaarweg)	9.741	7.847	8.292

Conclusie reguliere activiteiten (inclusief kleinschalige evenementen)

De maximale verkeersintensiteiten uit de vorige tabel zijn afgezet tegen de capaciteit van de betreffende wegen (zie volgende tabel). Deze capaciteit is bepaald aan de hand van de kenmerken van de wegvakken en kentallen (zie bijlage 4). Op basis hiervan is een beoordeling gemaakt voor de verkeersafwikkeling. Hieruit blijkt dat de omliggende wegen voldoende capaciteit hebben om het verkeer van de reguliere activiteiten (inclusief kleinschalige evenementen) af te wikkelen.

Tabel 7.6 Verkeersintensiteiten versus capaciteit wegen voor de combinatie basisvoorziening en kleinschalig evenement in 2023

naam wegvak	vrijdag gem. 2023 [mvt/etmaal]	capaciteit [mvt/etmaal]	beoordeling
Erkermederweg	1.080	2.000	aanvaardbaar
Nulderpad	1.080	2.000	aanvaardbaar
N301 Nijkerkerweg (Gooise weg - Spiekweg)	10.408	25.000	aanvaardbaar
N301 Nijkerkerweg (Spiekweg - Slingerweg)	geen gegevens + geen gebruik	25.000	aanvaardbaar
N301 Nijkerkerweg (grens03 - Slingerweg)	23.230	30.000	aanvaardbaar
N305 Gooise weg (Gooimeerdijk - Nijkerkpad)	20.693	25.000	aanvaardbaar
N305 Gooise weg (Spiekweg - Nijkerkerweg)	17.677	25.000	aanvaardbaar
N704 Slingerweg (Wielseweg - Nijkerkerweg)	4.500	25.000	aanvaardbaar
N705 Spiekweg (Dasselaarweg - Groenewoudseweg)	9.741	25.000	aanvaardbaar
N705 Spiekweg (Nijkerkerweg - Nulderpad)	9.741	25.000	aanvaardbaar
N705 Spiekweg (Nulderpad - Dasselaarweg)	9.741	25.000	aanvaardbaar

Verkeersafwikkeling bij grootschalige evenementen*Verkeersafwikkeling Erkermederweg en Nulderpad*

Zoals behandeld in paragraaf 7.3 zijn de Erkermederweg en het Nulderpad smalle wegen met een verhardingsbreedte van circa 3,6 m. Deze wegen hebben bij een tweerichtingsverkeer een capaciteit tussen 1.500 en 2.000 mvt/etmaal. Aangezien bij grootschalige evenementen bijna 9.000 mvt/etmaal extra van deze wegen gebruik willen maken, volstaat de capaciteit van de Erkermederweg en het Nulderpad niet. Om de capaciteit te verhogen dienen maatregelen genomen te worden op wegvakniveau en kruispuntniveau om het verkeer te faciliteren.

Op wegvakniveau is de capaciteit beperkt, vanwege de beperkte breedte van de wegverharding waardoor het passeren van voertuigen wordt bemoeilijkt. De wegvakcapaciteit kan vergroot worden door:

- het instellen van eenrichtingsverkeer;
- het plaatselijk verbreden door uitwijkmogelijkheden te creëren;
- het tijdelijk verbreden van de wegen met rijplaten;
- het verbreden van beide wegen (eventueel met grasbetonstenen).

Naast het vergroten van de capaciteit van de wegvakken, dient ook de capaciteit van de kruispunten vergroot te worden zodat het verkeer zonder oponthoud kan afwikkelen op andere wegen. Het gaat dan om de gelijkvloerse ongeregelde kruispunt Nulderpad-N705 Spiekweg en de ongelijkvloerse kruispunt Erkermederweg-N301 Nijkerkerweg. Vooral de capaciteit van het kruispunt Nulderpad-N705 Spiekweg dient verhoogd te worden. Dit kan bijvoorbeeld door het inzetten van tijdelijke verkeersregelaars.

Ondertussen is tussen Scouting Nederland en de gemeente Zeewolde vastgelegd dat wegverbreding naar 4,5 meter door middel van halfverharding plaats zal vinden.

Verkeersafwikkeling overige omliggende wegen

Bij grootschalige evenementen is het mogelijk dat er op het Nulderpad en de Erkermederweg eenrichtingsverkeer wordt ingesteld om het verkeer af te wikkelen. Bij de toetsing van de verkeersafwikkeling is rekening gehouden met het worstcasescenario, waarbij eenrichtingsverkeer op het Nulderpad en de Erkermederweg wordt ingesteld. Dit is worstcase, omdat door de eenzijdige bereikbaarheid een grotere verkeersdruk optreedt op de omliggende wegen (verkeer moet deels omrijden). Hierdoor zal, in tegenstelling tot de reguliere activiteiten,

dus al het verkeer van de wegvakken Erkermederweg, Nulderpad, N301 Nijkerkerweg (Spiekweg-Slingerweg) en N705 Spiekweg (Nijkerkerweg-Nulderpad) gebruikmaken.

Ook bij deze verdeling naar de omliggende wegen is de verkeersgeneratie omgerekend naar intensiteiten in personenauto equivalent (de zogenoemde pae¹⁾). Dit is opgenomen in bijlage 4²⁾ en in de 1^e kolom van de volgende tabel.

Totale verkeersintensiteiten op omliggende wegen

In de volgende tabel zijn de totale verkeersintensiteiten opgenomen (huidige situatie + autonome groei + grootschalige evenementen) in 2023 op de maatgevende periode de vrijdag.

Tabel 7.7 Totale verkeersintensiteiten op omliggende wegen bij grootschalige evenementen in 2023

naam wegvak	verkeerstoename in maatgevende periode (geen specifieke dag) [pae/etm]	totaal in maatgevende periode (vrijdag) [pae/etm]	totaal op weekdag [pae/etm]
		gem. 2023	gem. 2023
Erkermederweg	+8.984	9.484	525
Nulderpad	+8.984	9.484	525
N301 Nijkerkerweg (Gooise weg - Spiekweg)	+1.381	11.209	8.119
N301 Nijkerkerweg (Spiekweg - Slingerweg)	+8.984	31.634	19.030
N301 Nijkerkerweg (grens03 - Slingerweg)	+7.288	29.937	19.026
N305 Gooise weg (Gooimeerdijk - Nijkerkpad)	+1.381	21.494	17.159
N305 Gooise weg (Spiekweg - Nijkerkerweg)	0	17.677	15.250
N704 Slingerweg (Wielseweg - Nijkerkerweg)	0	4.500	3.587
N705 Spiekweg (Dasselaarweg - Groenewoudseweg)	+315	9.476	8.165
N705 Spiekweg (Nijkerkerweg - Nulderpad)	+315	9.476	8.165
N705 Spiekweg (Nulderpad - Dasselaarweg)	+8.984	18.145	8.189

Conclusie verkeersafwikkeling bij grootschalige evenementen

De maximale verkeersintensiteiten bij grootschalige evenementen uit de vorige tabel zijn in de volgende tabel afgezet tegen de capaciteit van de betreffende wegen.

- 1) Hierbij wordt rekening gehouden met de karakteristieken van verschillende voertuigen (bijvoorbeeld dat een vrachtwagen minder snel optrekt dan een personenauto). Voor de omrekening is voor langzaam verkeer uitgegaan van 1 pae, voor middelzware voertuigen van 2 pae en voor zware voertuigen van 3 pae.
- 2) Daarbij is er vanuit gegaan dat al het verkeer de kortste hoofdroute neemt. Dit is een worst case uitgangspunt, omdat op deze manier de wegen het zwaarste belast worden.

Tabel 7.8 Verkeersintensiteiten versus capaciteit wegen voor grootschalige evenementen in 2023

naam wegvak	vrijdag gem. 2023 [mvt/etm]	capaciteit [mvt/etm]	beoordeling
Erkermederweg	9.484	*	Kritisch/ aanvaardbaar
Nulderpad	9.484	*	Kritisch/ aanvaardbaar
N301 Nijkerkerweg *1 (Gooise weg - Spiekweg)	11.209	25.000	aanvaardbaar
N301 Nijkerkerweg (Spiekweg - Slingerweg)	31.634	25.000	kritisch
N301 Nijkerkerweg *2 (grens03 - Slingerweg)	29.938	30.000	kritisch
N305 Gooise weg *1 (Gooimeerdijk - Nijkerkpad)	21.494	25.000	aanvaardbaar
N305 Gooise weg *3 (Spiekweg - Nijkerkerweg)	17.677	25.000	aanvaardbaar
N704 Slingerweg *4 (Wielseweg - Nijkerkerweg)	4.500	25.000	aanvaardbaar
N705 Spiekweg *5 (Dasselaarweg - Groenewoudseweg)	9.476	25.000	aanvaardbaar
N705 Spiekweg (Nijkerkerweg - Nulderpad)	9.476	25.000	aanvaardbaar
N705 Spiekweg (Nulderpad - Dasselaarweg)	18.145	25.000	aanvaardbaar

* De capaciteit voor deze wegen is uitgaande van tweerichtingsverkeer onvoldoende. Na het nemen van de maatregel waarbij verbreding plaatsvindt naar 4,5 meter is een aanvaardbare verkeersafwikkeling wel mogelijk..

Tijdens grootschalige evenementen (maximaal 1x per jaar) is de verkeersdruk het grootst op de bezoekersdag (circa 9.000 mvt/etm). Op de dagen dat de deelnemers aankomen en vertrekken is de verkeersdruk ongeveer de helft. Alleen op de bezoekersdag (1 dag per jaar) benadert de verkeersintensiteit op de Nijkerkerweg (N301) tussen de A28 en de Spiekweg de maximale capaciteit. Hierbij is met name de capaciteit op het kruispunt van de Nijkerkerweg (N301) en de Spiekweg (N705) maatgevend. Met een goede (tijdelijke/dynamische) bewegwijzering kan deze rotonde zodanig worden ontlast, dat de verkeersafwikkeling gewaarborgd blijft. Zo kan het verkeer in/uit de verschillende windrichtingen zoveel mogelijk worden gescheiden. De ongelijkvloerse aansluiting van de Slingerweg op de Nijkerkerweg kan daarin een belangrijke rol spelen.

7.5.3. Verkeersveiligheid

Het verkeer dient het Scoutinglandgoed veilig te kunnen bereiken. Daarnaast mag de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling niet leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. Verder dient in het geval van een calamiteit hulpdiensten het terrein goed te kunnen bereiken. Deze aspecten worden hier behandeld.

Inrichting van de wegen

In de huidige situatie zijn de N301 en de N305 stroomwegen (zie bijlage 4 voor uitleg). Conform Duurzaam Veilig is het langzame verkeer fysiek gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Wel ontbreekt er een fysieke scheiding tussen de rijrichtingen en zijn er geen vluchtstroken aanwezig. Hierdoor zijn er in de huidige situatie geen uitwijkmogelijkheden bij een onverwachte verkeerssituatie. De kruispunten van beide wegen zijn overzichtelijk en worden met bebording aangekondigd. De beoogde ontwikkeling leidt niet tot een toename van de verkeersonveiligheid.

De N704 en N705 zijn gebiedsontsluitende wegen die het verkeer naar de stroomwegen N301 en N305 leiden. Op beide wegen is conform Duurzaam Veilig het langzame verkeer fysiek gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Er is geen fysieke scheiding tussen de rij-

richtingen: ook hier zijn geen uitwijkmogelijkheden bij een onverwachte verkeerssituatie. De kruispunten van beide wegen zijn overzichtelijk en worden met bebording aangekondigd. De beoogde ontwikkeling leidt ook hier niet tot een toename van de verkeersonveiligheid.

De Erkermederweg en het Nulderpad zijn gericht op het bereikbaar maken van functies en percelen langs deze wegen. Het gemotoriseerde en langzame verkeer worden op deze wegen gemengd afgewikkeld. Gezien de grote snelheidsverschillen en de maximumsnelheid van 80 km/h kan dit tot verkeersonveilige situatie leiden. Ook is de smalle rijbaan ter hoogte van het Scoutinglandgoed een aandachtspunt. De smalle delen van de Erkermederweg en het Nulderpad worden met halfverharding verbreed naar 4,5 m. Hierdoor wordt de doorstroming van het verkeer gegarandeerd. De toename van het verkeer op deze wegen leidt ook hier niet tot een toename van de verkeersonveiligheid.

Op het Scoutinglandgoed zelf worden de verkeersstromen langzaam en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk fysiek van elkaar gescheiden. Bovendien is tijdens activiteiten het landgoed autoluw. Hierdoor is de kans op ontmoetingen en ongevallen klein.

Calamiteitenroutes

Bij een evenemententerrein zoals het Scoutinglandgoed dient het tijdens activiteiten voor hulpdiensten mogelijk te zijn om het landgoed snel en gemakkelijk te bereiken via twee of meer calamiteitenroutes. Hierdoor wordt voorkomen dat bij eventuele blokkering van een route het landgoed niet meer bereikt kan worden. Ook kunnen hierdoor bezoekersstromen en hulpdiensten van elkaar gescheiden worden.

Calamiteitenroutes naar het Scoutinglandgoed

In de huidige situatie is het plangebied te bereiken via de route Spiekweg-Nulderpad en de Nijkerkerweg-Erkermederweg. Hierdoor kunnen twee routes als calamiteitenroute dienen. De Erkermederweg en het Nulderpad zijn ter plaatse van het Scoutinglandgoed smal (circa 3,6 m breed). Hierdoor constateert Politie Flevoland dat deze wegen momenteel niet geschikt zijn als calamiteitenroute (Politie Flevoland, 2012). Op basis van de aanbeveling in het politierapport wordt de bestaande verharding van het Nulderpad en het smallere gedeelte van de Erkermederweg met een halfverharding verbreed tot 4,5 m. Hierdoor kunnen een groot hulpverleningsvoertuig en een personenauto elkaar passeren. Wanneer de rijbaan nog verder verbreed zou worden tot bijvoorbeeld 6 m, dan is een hogere passeersnelheid mogelijk. Dit is gezien de ligging van het terrein en de lange aanrijdtijden aan te bevelen (Politie Flevoland, 2012).



Calamiteitenroutes op het Scoutinglandgoed zelf

Vanaf het Nulderpad en de Erkermederweg dienen de hulpdiensten het plangebied op te kunnen rijden. Het Scoutinglandgoed heeft zoals eerder beschreven 2 hoofdonthutsluitingen (vanaf het Nulderpad en het fietspad dat aansluit op de Erkermederweg). Beide routes bieden toegang tot het hart van het plangebied en zullen als calamiteitenroute gebruikt worden. Deze toegangswegen dienen breed genoeg te zijn. Beide wegen worden met een halfverharding verbreed tot 4,5 m. Naast deze 2 onthutsluitingen is het mogelijk om het gebied te bereiken via de onverharde weg aan de noordoostzijde van het terrein. Op de locaties waar hulpverleningsvoertuigen het terrein op kunnen rijden dienen minimaal 2 opstelplaatsen voor de hulpvoertuigen te worden gerealiseerd. Dit wordt bij de verdere planvorming nader uitgewerkt.

Ingeval van calamiteiten is er naast de calamiteitenroutes voor hulpdiensten ook een vluchtroute, zodat bezoekers snel het plangebied kunnen verlaten. Deze vluchtroute loopt over de dijk van waaruit zowel in noordelijke als zuidelijke richting het gebied verlaten kan

worden. In de volgende figuur zijn zowel de calamiteitenroutes als vluchtroutes tot het Scoutinglandgoed opgenomen.



-  Calamiteiten in- en uitgang
-  Vluchtroute over dijk

Figuur 7.2 Calamiteitenroutes

Het Scoutinglandgoed is ook over het water bereikbaar. Door ook hulpverlening over het water mogelijk te maken, kan ingeval van calamiteiten tevens op deze manier het Scoutinglandgoed bereikt worden. Voor ongehinderde toegang via het water is het reserveren van een aanlegplaats voor hulpdiensten wenselijk.

7.5.4. Parkeren

Voor de bereikbaarheid van het Scoutinglandgoed is het van belang dat er voldoende parkeerplekken zijn om de parkeervraag op te vangen en wild parkeren te voorkomen. In bijlage 4 en 6 is de parkeerbehoefte geanalyseerd.

Parkeren vindt tijdens regulier gebruik (basisvoorzieningen, groepskamperen en kleinschalige evenementen) plaats op de 50 parkeerplaatsen bij de centrale locatie aan het Nulderpad. Bij regulier gebruik kan ook gebruik worden gemaakt van het parkeerterrein Erkermerderstrand (capaciteit 100 parkeerplekken). In de huidige situatie is dit parkeerterrein voor alle burgers tegen betaling beschikbaar (te zijner tijd wil Scouting Nederland afspraken maken met de pachter om dit parkeerterrein tijdens reguliere activiteiten te gebruiken als overloop van het eigen parkeerterrein).

Geconcludeerd wordt dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de reguliere activiteiten, alleen voor kleinschalige evenementen is er een tekort. Voor reguliere activiteiten (waaronder kleinschalige evenementen) is het gewenst om parkeren centraal te laten plaatsvinden bij de hoofdentree aan het Nulderpad. Dit komt een duidelijke oriëntatie en logistieke afwikkeling ten goede. Dit betekent dat er ruimte gereserveerd dient te worden nabij de ba-

sisvoorzieningen voor circa 300 motorvoertuigen (voor reguliere activiteiten met kleinschalige evenementen). Doordat kleinschalige evenementen maximaal 5 à 10 keer per jaar plaatsvinden, kan dit gefaciliteerd worden door een opvangterrein, bijvoorbeeld bestaande uit een groene, maar gestabiliseerde ondergrond.

Grootschalige evenementen

Voor grootschalige evenementen zal extra parkeerruimte aanwezig zijn om de parkeerbehoefte op te vangen. Per grootschalig evenement wordt apart bekeken welke locaties er gebruikt worden om de parkeerbehoefte op te vangen. Gedacht kan daarbij worden aan de agrarische percelen in de nabijheid van het Scoutinglandgoed, parkeren Erkemederstrand, strand Nulderstrand, strand Horst (RGV) en Hart van Holland in Nijkerk. Er zijn voldoende (combinaties van) mogelijkheden aanwezig om te voorzien in de parkeerbehoefte bij grootschalige evenementen. In overleg met de eigenaren van de gronden wordt te zijner tijd afgestemd om gebruik te maken van de gronden.

Vanaf de parkeerplekken die verder liggen dan een acceptabele loopafstand zullen pendelbussen en wellicht ook pontjes worden ingezet om deelnemers naar het Scoutinglandgoed te brengen. Daarbij zullen de deelnemers met pendelbussen naar het Erkermederstrand worden gebracht van waaruit het Scoutinglandgoed te voet te bereiken is, zie ook paragraaf 7.5.1 bereikbaarheid. Doordat de deelnemers gespreid in bloktijden aankomen en vertrekken is op voorhand coördinatie en planning mogelijk.

Zoals blijkt uit de parkeerbalans is de parkeerbehoefte voor een grootschalig evenement maatgevend op een bezoekersdag. Wanneer geen gebruik wordt gemaakt van pontjes en alleen pendelbussen worden ingezet tussen de parkeerterreinen en het Scoutinglandgoed, zijn er circa 20 bussen nodig tijdens een bezoekersdag. Deze bussen rijden dan in een kwartiersdienst tussen de locaties en zetten de bezoekers af bij het Erkermederstrand. Scouting Nederland zal in een draaiboek voor grootschalige activiteiten nader uitwerken hoeveel pendelbussen er daadwerkelijk nodig zijn. Dit is namelijk afhankelijk van het aantal gronden die gebruikt worden als parkeerterrein, de capaciteit per parkeerterrein en de locatie van deze gronden (al dan niet inzet van pontjes om bezoekers naar het Scoutinglandgoed te transporteren in plaats van pendelbussen).

7.6. Conclusie voor mer-beoordeling

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan de conclusie worden getrokken dat het aspect verkeer de uitvoering van het plan niet in de weg staat. De bereikbaarheid van het Scoutinglandgoed en de omgeving voor het gemotoriseerd verkeer is voldoende gewaarborgd tijdens zowel reguliere activiteiten als grootschalige evenementen. Alleen op twee wegvakken op de N301 (Nijkerkerweg wegvak grens03-Slingerweg en het wegvak Spiekweg-Slingerweg) worden de grenzen van de capaciteit tijdens grootschalige evenementen bereikt. Dit is een aandachtspunt, maar acceptabel, gezien het feit dat het slechts 1x per jaar optreedt. Het Nulderpad en de Erkermederweg worden verbreed om tijdens grootschalige evenementen te zorgen voor een afdoende verkeersafwikkeling. Om de verkeersafwikkeling tijdens grootschalige evenementen te waarborgen, worden deelnemers overigens middels bloktijden gespreid toegelaten tot het terrein. De bereikbaarheid voor het langzaam verkeer, verkeersveiligheid en parkeren zijn eveneens voldoende gewaarborgd.

7.7. Conclusie voor bestemmingsplan

Voor het bestemmingsplan kan op basis van de uitgevoerde onderzoeken de conclusie worden getrokken dat het aspect verkeer de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. De bereikbaarheid van het Scoutinglandgoed en de omgeving voor het gemotoriseerd verkeer is voldoende gewaarborgd tijdens zowel reguliere activiteiten als grootschalige evenementen. Bij reguliere activiteiten is tevens rekening gehouden dat middels een wijzigingsbevoegdheid het in de toekomst mogelijk is om ook het Scouting kantoor, Scoutshop en Scouting museum op het Scoutinglandgoed te realiseren.

Om de verkeersafwikkeling tijdens grootschalige evenementen te waarborgen, worden deelnemers middels bloktijden gespreid toegelaten tot het terrein. De bereikbaarheid voor het langzaam verkeer, verkeersveiligheid en parkeren zijn eveneens voldoende gewaarborgd.

Huidige situatie

Informatie over bereikbaarheid openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde toegang tot openbaar vervoer is de bushalte Nulderpad. Deze bushalte is gelegen aan de kruising van het Nulderpad met de Spiekweg (N705) op circa 1,4 km van de ingang tot het Scoutinglandgoed. Met de bus is treinstation Nijkerk te bereiken en de kern Zeewolde. In Zeewolde kan overgestapt worden op de bus naar Harderwijk treinstation (halfuurdienst). De bus rijdt met een frequentie van één keer per uur per richting. Met de bus kan dus eenvoudig naar zowel treinstation Nijkerk en station Harderwijk gereisd worden. Beide treinstations zijn een openbaar vervoer knooppunt van regionaal niveau. Vanuit deze stations rijden er treinen naar zowel Amersfoort en Utrecht als naar Zwolle.

Verder rijdt er in de ochtend- en avondspits een spitsbus tussen Amersfoort en Zeewolde. Deze bus rijdt daarbij langs de bushalte Nulderpad.

Achtergrondinformatie over verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

Routes naar het Scoutinglandgoed

Om te onderzoeken of de verkeersafwikkeling tijdens de activiteiten gewaarborgd is wordt de omvang van verkeersaantrekkende werking samen met de omvang van het reguliere verkeer afgezet tegen de beschikbare wegcapaciteit. Hierbij is van belang dat niet al het verkeer dezelfde route naar het Scoutinglandgoed volgt. Daarom zijn de hoofdroutes vanuit de twaalf provinciehoofdsteden naar het Scoutinglandgoed in beeld gebracht zie figuur B4.1 en tabel B4.1.

Figuur B4.1 Hoofdroutes vanuit provinciehoofdsteden naar Scoutinglandgoed Zeewolde**Tabel B4.1** Gebruik hoofdroutes per provinciehoofdstad naar Scoutinglandgoed Zeewolde

provincie	wegen nabij scoutingterrein
Noord-Holland	Erkermederweg; N301; N305
Zuid-Holland	Erkermederweg; N301
Zeeland	Erkermederweg; N301
Utrecht	Erkermederweg; N301
Drenthe	Erkermederweg; N301
Limburg	Erkermederweg; N301
Noord-Brabant	Erkermederweg; N301
Gelderland	Erkermederweg; N301
Flevoland	Erkermederweg; N301; N305
Overijssel	Erkermederweg; N301
Groningen	Nulderpad; N705; N305; N302
Friesland	Nulderpad; N705; N305; N302

Voor de verdeling van het verkeer is voor alle activiteiten nagegaan of de wegen in de nabijheid van het Scoutingterrein die deel uitmaken van de hoofdroutes de verkeersvraag aan kunnen. Daarbij wordt uitgegaan van het worst case scenario, ofwel dat de combinatie van de activiteit basisvoorziening met een kleinschalig evenement goed afgewikkeld kan worden. Voor grootschalige evenementen wordt daarbij rekening gehouden met de herkomst van het verkeer en de bloktijden die Scouting Nederland hanteert voor de aankomsten. Hierdoor hebben grootschalige evenementen een ander karakter dan de andere activiteiten en worden ze apart behandeld.

Bloktijden bij grootschalige evenementen

Grootschalige evenementen komen hooguit één keer per jaar voor en trekken deelnemers aan uit heel Nederland. Om het verkeer in goede banen te leiden gebruikt Scouting NL bloktijden om het verkeer gelijkmatig te laten aankomen over de dag. Hierdoor hebben de routes naar het Scoutinglandgoed zoals opgenomen in figuur B4.1 ieder een ander piekmoment op de dag. De bloktijden die Scouting NL gebruikt zijn opgenomen in tabel B4.2. Deze heeft Scouting NL opgesteld aan de hand van de herkomst per provincie voor het grootschalige evenement JubJam100 (ScoutingNL, 2010). Zoals te zien vallen verschillende provincies in een tijdslot. Hierdoor wordt het verkeer zo gunstig mogelijk in de tijd en over verschillende routes verdeeld. Dit leidt tot zo min mogelijk knelpunten op het autosnelwegennet en de ontsluitende wegen tussen het scoutingterrein en de autosnelwegen.

Tabel B4.2 Bloktijden scouting NL naar provincie zoals gebruikt in 2010 (ScoutingNL, 2010)

blok	tijdslot	provincie	aantal deelnemers in 2010	percentage in 2010
1	9:00 - 11:00 uur	Limburg	1.734	18,9%
		Gelderland	797	8,7%
2	11:00 - 13:00 uur	Noord-Brabant	2.081	22,7%
		Zeeland	175	1,9%
3	13:00 - 15:00 uur	Utrecht	556	6,1%
		Zuid- Holland	1.808	19,8%
4	15:00 - 17:00 uur	Groningen	183	2,0%
		Friesland	138	1,5%
		Drenthe	37	0,4%
		Noord-Holland	1.169	12,8%
		Flevoland	238	2,6%
		Overijssel	235	2,6%
totaal in 2010			9.151	100%

Alleen wegen van het Scoutinglandgoed naar autosnelwegen onderzocht

De concentratie van deelnemers zal op de wegen in de directe omgeving van het Scoutinglandgoed het hoogste zijn. Naar de uiteinde van de hoofdroutes zal het aandeel steeds verder teruglopen, doordat deelnemers hun bestemming bereiken. Alleen de verkeersafwikkeling op de wegvakken tussen het Scoutinglandgoed en het autosnelwegennet is gezien. De verkeersafwikkeling op het autosnelwegennet behoeft geen verder onderzoek. De maatgevende activiteitencombinatie (zie hoofdtekst tabel 7.5) genereert immers slechts 700 mvt/etmaal. De A28 bij Nijkerk is het wegvak dat het zwaarst belast zal worden door verkeer van/naar het Scoutinglandgoed. De verkeersintensiteit op dit wegvak bedroeg in 2011 circa 66.000 mvt/etmaal (RWS, applicatie MTR, 2012). 700 mvt/etmaal is circa 1% van de etmaalintensiteit op dit wegvak: dit zal daardoor geen negatief effect hebben op de verkeersafwikkeling.

De verkeersaantrekkende werking van grootschalige evenementen is aanzienlijk groter: 8.000 mvt/etmaal. Het gaat dan op etmaalbasis om circa 10% van de intensiteit van de A28 bij Nijkerk. Door de spreiding van verkeer via de bloktijden wordt per twee uur circa 25% van het verkeer afgewikkeld. De verdeling over de bloktijden kan bovendien zo worden gekozen dat het verkeer verdeeld over verschillende routes aankomt. Meer informatie daarover is verder in deze paragraaf opgenomen.

Verkeersafwikkeling: huidige verkeersintensiteiten

In de volgende tabel zijn de verkeersintensiteiten van de omliggende wegen voor de huidige situatie vertaald naar de situatie in 2023 zonder Scoutinglandgoed, uitgegaan van een autonome groei van 1,5% per jaar. De maatgevende periode is een zaterdag, terwijl voor een grootschalig evenement dit een vrijdag bleek te zijn. In bijlage 5 is tevens een uitgebreid overzicht opgenomen van de verkeersintensiteiten van omliggende wegen.

Tabel B4.3 Verkeersintensiteiten van de omliggende wegen in situatie zonder scouting (provincie Flevoland, 2012).

naam wegvak	intensiteit vrijdag [mvt/uur en mvt/etm]			intensiteit zaterdag [mvt/uur en mvt/etm]			intensiteit zondag [mvt/uur en mvt/etm]			intensiteit weekdag [mvt/etm]	
	max [uur]	gem. huidig [etm]	gem. 2023 [etm]	max. [uur]	gem. huidig [etm]	gem. 2023 [etm]	max. [uur]	gem. huidig [etm]	gem. 2023 [etm]	gem. huidig [etm]	gem. 2023 [etm]
Erkermederweg* ¹⁾	100	500	500	100	500	500	100	500	500	500	500
Nulderpad* ¹⁾	100	500	500	100	500	500	100	500	500	500	500
N301 Nijkerkerweg * ²⁾ (Gooise weg - Spiekweg)	937	8.220	9.828	369	4.310	5.153	365	3.662	4.378	6.787	8.115
N301 Nijkerkerweg * ³⁾ (Spiekweg - Slinger- weg)	geen gegevens bij wegbeheerder beschikbaar (provincie Flevoland)										
N301 Nijkerkerweg * ⁴⁾ (grens03 - Slinger- weg)	1.998	19.228	22.650	1.052	12.393	14.598	1.101	10.592	12.477	16.134	19.005
N305 Gooise weg * ²⁾ (Gooimeerdijk - Nij- kerkpad)	1.686	16.822	20.113	818	9.992	11.947	828	9.138	10.926	14.348	17.155
N305 Gooise weg * ⁵⁾ (Spiekweg - Nijker- kerweg)	1.314	14.785	17.677	706	9.226	11.031	721	8.322	9.950	12.755	15.250
N704 Slingerweg * ⁶⁾ (Wielseweg - Nijker- kerweg)	364	3.653	4.500	225	2.661	3.278	268	2.670	3.289	2.912	3.587
N705 Spiekweg * ⁷⁾ (Dasselaarweg - Groe- newoudseweg)	714	7.662	9161	518	5.971	7.139	466	4.715	5.637	6.828	8.164
N705 Spiekweg * ⁸⁾ (Nulderpad - Dasse- laarweg)	geen gegevens bij wegbeheerder beschikbaar (provincie Flevoland)										
N705 Spiekweg * ⁸⁾ (Nijkerkerweg- Nul- derpad)	geen gegevens bij wegbeheerder beschikbaar (provincie Flevoland)										

*¹⁾ Schatting.

*²⁾ Verkeerstellingen van 1 januari t/m 31 december 2011.

*³⁾ Gelijk te stellen aan telling wegvak grens03-Slingerweg.

*⁴⁾ Verkeerstellingen van 6 april t/m 4 juli 2012.

*⁵⁾ Verkeerstellingen van 8 februari t/m 16 november 2011.

*⁶⁾ Verkeerstellingen van 20 mei t/m 22 juni 2009.

*⁷⁾ Verkeerstellingen van 4 januari t/m 31 december 2011.

*⁸⁾ Gelijk te stellen aan telling wegvak Dasselaarweg-Groenwoudseweg.

Achtergrondinformatie capaciteit omliggende wegen

In de mer-beoordelingsnotitie wordt nagegaan of de omliggende wegen voldoende capaciteit hebben om het verkeer af te wikkelen. De capaciteit van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken, de maximumsnelheid en de kruispuntvormen. Afgezien van de Erkermederweg en het Nulderpad, zijn de omliggende wegen provinciale wegen die bestaan uit één rijstrook per richting. Deze wegen hebben een maximumsnelheid variërend van 80 tot 100 km/h. De aansluitingen tussen de provinciale wegen bestaat uit een turbotronde (N301-N305), enkelstrooksrotonde (N301-N705), verkeerslichten (N305-N705) en een ongelijkvloers kruispunt (N301-N704).

Op basis van kencijfers kan gesteld worden dat wegvakken, bestaande uit één rijstrook per richting met rotondes en verkeerslichten, een maximale capaciteit hebben van circa 25.000 mvt/etmaal. Bij een ongelijkvloers kruispunt ligt door het ontbreken van kruisende richtingen de capaciteit op circa 30.000 mvt/etmaal. Het Nulderpad en de Erkermederweg hebben op basis van de verhardingsbreedte een capaciteit van tussen de 1.500 en 2.000 mvt/etmaal.

Verdeling van het verkeer tijdens grootschalige evenementen

Zoals in de hoofdtekst reeds is aangegeven, wordt bij de toetsing van de verkeersafwikkeling rekening gehouden met het worstcasescenario waarbij eenrichtingsverkeer op het Nulderpad en de Erkermederweg wordt ingesteld. Ook bij deze verdeling naar de omliggende wegen is de verkeersgeneratie omgerekend naar intensiteiten in personenauto-equivalent (de zogenoemde pae¹⁾). Dit verkeersintensiteiten zijn opgenomen in de volgende tabel²⁾.

Tabel B4.4 Verkeersintensiteiten omliggende wegen voor grootschalige evenementen

naam wegvak	onderdeel van hoofdroute naar provincie	percentage verkeer dat deze route kiest	maatgevende periode (geen specifieke dag) [pae/etm]	weekdag [pae/etm]
Erkermederweg	Alle provincies	100%	8.984	26
Nulderpad	Alle provincies	100%	8.984	26
N301 Nijkerkerweg (Gooise weg - Spiekweg)	Noord-Holland; Flevoland	15,4%	1.381	4
N301 Nijkerkerweg (Spiekweg - Slingerweg)	Alle provincies	100%	8.984	26
N301 Nijkerkerweg (grens03 - Slingerweg)	Drenthe; Zuid-Holland; Zeeland; Utrecht; Noord-Brabant; Limburg; Gelderland; Overijssel	81,1%	7.288	21
N305 Gooise weg (Gooimeerdijk - Nijkerkpad)	Noord-Holland; Flevoland	15,4%	1.381	4
N305 Gooise weg (Spiekweg - Nijkerkerweg)	geen onderdeel routes	0,0%	0	0
N704 Slingerweg (Wielseweg - Nijkerkerweg)	geen onderdeel routes	0,0%	0	0
N705 Spiekweg (Dasselaarweg - Groenewoudseweg)	Friesland; Groningen	3,5%	315	1
N705 Spiekweg (Nulderpad - Dasselaarweg)	Friesland; Groningen	3,5%	315	1
N705 Spiekweg (Nijkerkerweg - Nulderpad)	Alle provincies	100%	8.984	26

Achtergrondinformatie Duurzaam Veilig en wegcategorieën (verkeersveiligheid)

Om de verkeersveiligheid op Nederlandse wegen te verbeteren, is in 1997 het programma Duurzaam Veilig geïntroduceerd in Nederland. Duurzaam Veilig deelt het wegennet in drie wegcategorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Erftoegangswegen zijn wegen die een verblijfsfunctie hebben. Op deze wegen worden percelen ontsloten en wordt het langzaam verkeer gemengd afgewikkeld met het gemotori-

- 1) Hierbij wordt rekening gehouden met de karakteristieken van verschillende voertuigen (bijvoorbeeld dat een vrachtwagen minder snel optrekt dan een personenauto). Voor de omrekening is voor langzaam verkeer uitgegaan van 1 pae, voor middelzware voertuigen van 2 pae en voor zware voertuigen van 3 pae.
- 2) Daarbij is ervan uitgegaan dat al het verkeer de kortste hoofdroute neemt. Dit is een worstcase uitgangspunt, omdat op deze manier de wegen het zwaarste belast worden.

seerde verkeer. Gebiedsontsluitingswegen zijn een categorie wegen die gericht zijn op het verbinden van erftoegangswegen met stroomwegen. Doordat op deze wegen de snelheid van gemotoriseerd verkeer hoger is, wordt het gemotoriseerde verkeer gescheiden naar richting, snelheid en massa afgewikkeld. Het langzame verkeer heeft in principe eigen voorzieningen en daarnaast kennen deze wegen (idealiter) geen perceelaansluitingen. De stroomwegen tot slot zijn wegen die gericht zijn op het afleggen van grotere afstanden en hebben een hogere maximumsnelheid. Op deze wegen wordt gemotoriseerd en langzaam verkeer altijd van elkaar gescheiden en worden tevens bij voorkeur de rijrichtingen van het gemotoriseerde verkeer fysiek middels een middenberm van elkaar gescheiden.

Bepalen parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte is onder andere in beeld gebracht om wild parkeren te voorkomen. Wild parkeren kan namelijk de doorstroming en (verkeers)veiligheid negatief beïnvloeden. Daarnaast kan de wegconstructie beschadigen als door parkeerbewegingen veelvuldig gebruik zou worden gemaakt van de bermen langs de wegen.

Op basis van kencijfers en de berekende verkeersgeneratie is de parkeerbehoefte per activiteit bepaald. Daarbij is, net zoals bij de verkeersgeneratie, voor elke activiteit uitgegaan van de maximale parkeerbehoefte om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Wel is aangenomen dat op het moment dat deelnemers aankomen er geen vrachtwagens aanwezig zijn om te laden en te lossen. Waar mogelijk is rekening gehouden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Zo heeft het kantoor op de basisvoorziening een parkeerbehoefte op werkdagen en heeft het Scoutingmuseum een parkeerbehoefte in het weekend.

Daarnaast is ook rekening gehouden met het halen en brengen van deelnemers op zogenaamde Kiss&Ride (K&R)-plaatsen. Deze K&R-plaatsen worden tijdens een activiteit meerdere keren gebruikt voor het halen en brengen van deelnemers. Tevens is bij grootschalige evenementen er rekening mee gehouden dat Scouting NL gebruikmaakt van bloktijden waarin het verkeer aankomt. Hierdoor is per tijdslot een lagere parkeerbehoefte dan wanneer al het verkeer gelijktijdig aan zou komen. In de berekening is uitgegaan van vier tijdsblokken, zoals weergegeven in tabel B4.2.

In tabel B4.5 is een verkort overzicht opgenomen van de maatgevende parkeerbehoefte voor een bepaalde periode per activiteit. In bijlage 6 zijn de detailberekeningen van de parkeerbehoefte per activiteit opgenomen.

Tabel B4.5 Overzicht parkeerbehoefte per activiteit Scoutingterrein

overzicht parkeerbehoefte per activiteit	maatgevende periode	maatgevende parkeerbehoefte (aantal parkeerplaatsen)
activiteit A: basisvoorzieningen	maandag tot en met vrijdag	48
activiteit B: kampeerterrein (gebruik scouting+derden met zelfde gebruikspatroon)	vrijdag, zaterdag of zondag	109
activiteit B: kampeerterrein (schoolkampen)	geen specifieke dag	26
activiteit C: kleinschalige evenementen	geen specifieke dag	215
activiteit D: grootschalige evenementen (opbouw en afbouw)	geen specifieke dag	53
activiteit D: grootschalige evenementen (deelnemers)	geen specifieke dag	912
activiteit D: grootschalige evenementen (bezoekersdag)	geen specifieke dag	2.015

Combinatie van activiteiten

Zoals eerder behandeld is het mogelijk dat op het scoutingterrein meerdere activiteiten gelijktijdig plaatsvinden. In tabel B4.6 is de combinatie van activiteiten opgenomen op de maatgevende periode. Daarbij is rekening gehouden dat de activiteiten afzonderlijk een andere maatgevende periode kunnen hebben. Te zien is dat de combinatie van de activiteit basisvoorziening met een kleinschalig evenement van de combinaties de grootste parkeerbehoefte heeft. Dit is het worstcasescenario voor het moment dat er geen grootschalig evenement plaatsvindt.

Tabel B4.6 Overzicht parkeerbehoefte combinatie van activiteiten Scoutingterrein

overzicht parkeerbehoefte combinatie van activiteiten	maatgevende dag	parkeerbehoefte
basisvoorziening+kampeerterein (gebruik scouting+derden met zelfde gebruikspatroon)	zaterdag	156
basisvoorziening+kampeerterein (schoolkampen)	maandag tot en met donderdag	74
basisvoorziening+kleinschalig evenement	maandag tot en met donderdag	263

Grootschalig evenement

Voor een grootschalig evenement is het maatgevende moment de bezoekersdag. Op die dag is de parkeerbehoefte per tijdsblok 2.015 parkeerplaatsen. Dit is inclusief parkeerplaatsen die nodig zijn voor bussen die pendelen tussen de parkeerterreinen en het Scoutinglandgoed. In de parkeerbalans in bijlage 6 is opgenomen dat er circa 20 bussen ingezet worden op een bezoekersdag zodat er een kwartiersdienst mogelijk is tussen het Scoutinglandgoed en de parkeerterreinen.

Bijlage 5 Overzicht verkeersgeneratie per functie

Activiteit A. Basisvoorzieningen

Functie	Bruto vloer- opper-vlak [m ²]	Norm/ ken- cijfer	Eenheid	VK-generatie per dag (ma-do)			VK-generatie (vrijdag)			VK-generatie (za- terdag)			VK-generatie (zondag)			VK-generatie (weekdag)		
				L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z
Realisatie 1e fase																		
Centraal materiaal depot	500	1	vrachtwagen per maand	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,07
Beheer materiaal depot		2	auto's per weekend **1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0
Gereserveerde ruimte voor toekomstige ontwikke- lingen																		
Kantoor	2000	2,4	per arbeids- plaats **2	72,0	0,25	0,40	72,0	0,3	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	51,3	0,18	0,28
Scoutshop	1000	**3		33,0	0,0	6,0	0,0	0,0	6,0	214,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,2	0,0	4,3
Scouting Museum	500	**4		0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0
Totaal				105,3	0,3	8,4	72,3	0,3	8,4	220,5	0,0	2,0	6,5	0,0	2,0	87,8	0,2	4,62

Toelichting: L = Lichte motorvoertuigen, MZ = Middelzware motorvoertuigen en Z = Zware motorvoertuigen

**1 Het materiaaldepot heeft nauwelijks een verkeersaantrekkende werking, omdat het materiaal primair gebruikt wordt bij activiteiten op het terrein. Beheer vindt plaats door een vrijwilligersteam, dat aanwezig is in weekenden. Bij de huidige materiaalopslag in Lelystad zijn afgezien van de vakanties elk weekend vrijwilligers aanwezig, dit zijn 39 weken. Per vrijwilligersteam gaat het om 1 à 2 auto's per keer (maximaal dus 4 verplaatsingen).

**2 Scouting NL heeft op dit moment 35 fte, waarvan 5 fte thuiswerkplek heeft. Daarnaast heeft het kantoor meer dan gemiddeld vergaderoppervlakte. Volgens de ken-cijfers van CROW-publicatie 256 worden er gemiddeld per arbeidsplaats 2,4 mvt per werkdag gegenereerd. Voor de berekening is uitgegaan van 30 fte. CROW-256: De hoeveelheid vrachtverkeer is naar en van een kantoorlocatie doorgaans verwaarloosbaar. Als gemiddelden kunnen 0,25 licht en 0,4 zware vrachtautobewegingen per kantoor per werkdagemaal worden aangehouden. En is in de cijfers verwerkt. Bij het omrekenen van werkdag naar weekdag wordt een factor 0,92 gehanteerd voor vrachtverkeer.

- **3 De Scoutshop is een winkel waar zowel scouts als niet-scouts terecht kunnen voor scouting- en buitenartikelen. Daarbij zit in de 1.000 m² ook het depot en de webwinkel gevestigd. De Scoutshop zal tijdens activiteiten open zijn en daarnaast ook door het jaar heen. De meeste shops van Scouting NL zijn open op zaterdagen en woensdagmiddagen, hierbij is aangesloten voor de verkeersgeneratie. Omdat in het gebouw ook een depot en webwinkel gevestigd is en hiervoor geen kencijfers bekend zijn bij CROW is voor de verkeersgeneratie uitgegaan dat 50% van het BVO gebruikt wordt als een gewone winkel. Aangesloten is bij de kencijfers van detailhandel voor sport en vrije tijd van CROW publicatie 256. Voor klanten wordt voor deze winkels uitgegaan van een werkdag van 16 mvt per 100 m² VVO en voor zaterdagen van 53 mvt per 100 m² VVO. Voor het omrekenen van BVO naar VVO wordt gerekend met een factor 0,8. Daarnaast genereren werknemers verkeer (0,5 mvt per 100 m² VVO). Voor de huidige Scoutshop komen 2 vrachtwagens voor per dag voor het postorderbedrijf en 1 vrachtwagen per dag voor de aanvoer van overige materialen.
Hiermee komt het zwaar verkeer uit op 6 mvt/etmaal.
- **4 Aangenomen is dat het scoutingmuseum met name bezocht wordt door bezoekers die toch al op het terrein verblijven. Voor extern bezoek dat speciaal voor het museum afreist is uitgegaan van de huidige bezoekerscijfers van het Scoutingmuseum in Baarn. Deze cijfers laten zien dat er maximaal 500 bezoekers per jaar komen. Daarnaast is aangenomen dat de bezetting per auto net zoals bij andere evenementen 3 persoon is.

Activiteit B. Scouting Labelterrein (kampeerterrein)

Functie	Aantal personen dat kan overnachten	Norm/ken-cijfer	Eenheid	Opmerkingen	VK-generatie per dag (ma-do)			VK-generatie (vrijdag)			VK-generatie (zaterdag)			VK-generatie (zondag)			VK-generatie (weekdag)		
					L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z
Aan - en afvoer kampeermateriaal		3	vrachtwagens per kampeerseizoen	**1	0,0	0,0	6,00	0,0	0,0	6,00	0,0	0,0	6,00	0,0	0,0	6,00	0,0	0,0	0,02
Vuilniswagen		1	vuilniswagen per week	**2	0,0	0,0	2,00	0,0	0,0	2,00	0,0	0,0	0,00	0,0	0,0	0,00	0,0	0,0	0,14
Kampeervlekken (gebruik Scouting en derden met zelfde gebruikspatroun als Scouting)	400	**3	**4	max 500 personen, waarvan 100 in kampgebouw	0,0	0,0	0,0	189,9	0,0	0,1	189,9	0,0	0,1	189,9	0,0	0,1	15,35	0,0	0,02
Kampgebouw 2x (gebruik Scouting en derden met zelfde gebruikspatroun als Scouting)	100		**6		40 **5	0,0	0,0	0,0	47,5	0,0	0,03	47,5	0,0	0,03	47,5	0,0	0,03	13,04	0,0
Kampeervlekken (gebruik derden)	400		**7	max 500 personen, waarvan 100 in kampgebouw	2,0	0,0	12,7	2,0	0,0	12,7	2,0	0,0	12,7	2,0	0,0	12,7	0,1	0,0	0,7
Kampgebouw 2x (gebruik derden)	100		**6		0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	0,2
Activiteiten buiten het terrein tijdens kamp		0	niet per auto	**8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Totaal verkeersgeneratie tbv kampeerterrein (scouting NL+derden met zelfde gebruikspatroun)				40,0	0,0	8,0	237,3	0,0	8,16	237,3	0,0	6,2	237,3	0,0	6,2	28,4	0,0	9,4
	Totaal verkeersgeneratie tbv kampeerterrein (schoolkampen)				2,0	0,0	23,9	2,0	0,0	23,9	2,0	0,0	21,9	2,0	0,0	21,9	0,1	0,0	1,0

Toelichting:

L= Lichte motorvoertuigen, MZ = Middelzware motorvoertuigen en Z = Zwarte motorvoertuigen

**1 Groepskamperen vindt vooral plaats gedurende 6 maanden tussen april tot en met september. Gedurende deze periode worden vrachtwagens beperkt gebruikt voor het aan- en afvoeren van kampeermateriaal.

- **2 Tijdens drukke periode komt er 1 vuilniswagen per week, aangenomen is dat tijdens de kampperiode van 1 april tot 1 oktober elke week 1 vuilniswagen het Scoutinglandgoed aandoet. Dit is een half jaar (26 weken).
- **3 Bij gebruik van het terrein door de scouting worden de deelnemers op de volgende wijze gebracht: 79% K&R, 20% eigen auto en 1% groepsvervoer. De K&R genereert 2 ritten (auto komt, brengt kinderen en gaat weer). 20% auto's blijft bij het evenement. Per auto worden er gemiddeld 3 kinderen opgehaald/gebracht. Per touringcar worden gemiddeld 50 kinderen opgehaald/gebracht.
- **4 In de meivakantie (7 dagen), pinksterweekend (3 dagen) en tijdens de zomervakantie (gedurende 6 weken, 42 dagen, 6 kampen van een week) wordt 80% van de capaciteit gebruikt (dit zijn 52 dagen per jaar). Daarbuiten tussen 1 april en 1 oktober wordt alleen van vr t/m zo de capaciteit benut en wel gemiddeld voor 50% (dit zijn 55 dagen per jaar).
- **5 Doordeweeks vinden er soms meerdaagse trainingsbijeenkomsten het gehele jaarrond plaats, max 50 personen, onder andere in avonden, korte vakanties, weekenden en deels door de week. Al deze personen komen met de eigen auto (1 persoon per auto). Aangenomen is dat 1 keer per week een training plaatsvindt en dat 80% van de capaciteit wordt gebruikt. Dit is buiten de vakantieperiodes (42 bijeenkomsten per jaar).
- **6 Het kampgebouw bestaat uit twee eenvoudige groepsaccommodaties met ieder ruimte voor 30 tot 50 mensen. De totale capaciteit is dus 100 mensen.
- **7 Het kampeerterrein wordt, naast Scouting NL, ook gebruikt door derden voor kampen. Het gaat dan bijvoorbeeld om schoolkampen die vaak gedurende de week plaatsvinden. De kinderen worden naar deze kampen met een touringcar gebracht (50 kinderen) en 2 auto's met 4 begeleiders. Aangenomen wordt dat 80% van de capaciteit wordt gebruikt en dat er 10 schoolkampen per jaar zijn. Daarnaast maken ook andere jeugdorganisaties gebruik van het Scoutinglandgoed. Dit zijn bijvoorbeeld YMCA en Jong Nederland, deze hebben hetzelfde gebruikspatroon als Scouting NL. Vanwege hetzelfde gebruikspatroon en de maximale capaciteit van het terrein zijn deze groepen opgenomen onder kampeerplekken gebruik Scouting.
- **8 Het merendeel van de activiteiten vindt op het eigen terrein plaats. Een deel van de groepen zal tijdens het kamp een tocht organiseren (te voet of per fiets) waarbij de kinderen vanaf het terrein de omliggende bossen verkennen. Over het algemeen zal men tijdens het kamp niet met de volledige groep per auto het terrein verlaten (die zijn er ook niet, omdat veel kinderen gehaald en gebracht worden).

Activiteit C. Kleinschalige evenementen

Functie	Aantal personen dat kan overnachten	Norm / ken-cijfer	Eenheid	Opmer-kingen	VK-generatie per dag (ma-do)			VK-generatie (vrijdag)			VK-generatie (za-terdag)			VK-generatie (zondag)			VK-generatie (weekdag)		
					L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z
Aan - en afvoer materiaal		1	vrachtwagen per evenement (max 10 per jaar)		0,0	0,0	2,00	0,0	0,0	2,00	0,0	0,0	2,00	0,0	0,0	2,00	0,0	0,0	0,05
Deelnemers evenement	300 tot 1.000		**1	**2	474,7	0,0	0,3	474,7	0,0	0,3	474,7	0,0	0,3	474,7	0,0	0,3	26,0	0,0	0,02
Activiteiten buiten terrein tijdens het evenement		0	niet per auto	**3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
				Totaal	474,7	0,0	2,3	474,7	0,0	2,3	474,7	0,0	2,3	474,7	0,0	2,3	26,0	0,0	0,1

Toelichting: L= Lichte motorvoertuigen, MZ = Middelzware motorvoertuigen en Z = Zwarte motorvoertuigen

**1 Bij een kleinschalig evenement worden de deelnemers op de volgende wijze gebracht: 79% K&R, 20% eigen auto en 1% groepsvervoer. De K&R genereert 2 ritten (auto komt, brengt kinderen en gaat weer). 20% auto's blijft bij het evenement. Per auto worden er gemiddeld 3 kinderen opgehaald/gebracht.

**2 Deelnemers zijn het gehele evenement aanwezig op het terrein. Aangenomen dat 80% van capaciteit wordt gebruikt. De evenementen vinden plaats in weekenden en soms ook doordeweeks (maximaal 5-10 keer per jaar) en duren gemiddeld 3 dagen.

**3 Tijdens het kleinschalige evenement vinden de activiteiten op het eigen terrein plaats. Over het algemeen zal men niet per auto het terrein verlaten.

Activiteit D. Grootschalige evenementen

Eén grootschalig evenement per jaar dat maximaal 15 dagen mag duren.

Functie	Aantal personen dat kan overnachten	Norm / ken-cijfer	Eenheid	VK-generatie per dag (ma-do)			VK-generatie (vrijdag)			VK-generatie (zaterdag)			VK-generatie (zondag)			VK-generatie (weekdag)		
				L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z
Aan - en afvoer materiaal tijdens evenement (elke dag)		4	Vrachtwagens per dag	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,3
Opbouw/afbouw (materiaal)		10	Vrachtwagens per dag **1	0,0	0,0	20,0	0,0	0,0	20,0	0,0	0,0	20,0	0,0	0,0	20,0	0,0	0,0	0,4
Opbouw/afbouw (personen)		100	mvt/etm **2	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0
Deelnemers	6.000 tot 10.000		**3 en **4	4533,3	0,0	16,0	4533,3	0,0	16,0	4533,3	0,0	16,0	4533,3	0,0	16,0	24,8	0,0	0,1
Bezoekersdag	**5			8000,0	0,0	320,0	8000,0	0,0	320,0	8000,0	0,0	320,0	8000,0	0,0	320,0	21,9	0,0	0,9
Activiteiten buiten het terrein tijdens kamp		0	niet per auto **6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Totaal (op/afbouw) **7			100,0	0,0	20,0	100,0	0,0	20,0	100,0	0,0	20,0	100,0	0,0	20,0	1,9	0,0	0,4
	Totaal (deelnemers) **8			4533,3	0,0	24,0	4533,3	0,0	24,0	4533,3	0,0	24,0	4533,3	0,0	24,0	24,8	0,0	0,4
	Totaal (bezoekers) **8			8000,0	0,0	328,0	8000,0	0,0	328,0	8000,0	0,0	328,0	8000,0	0,0	328,0	21,9	0,0	1,2

Toelichting: L= Lichte motorvoertuigen, MZ = Middelzware motorvoertuigen en Z = Zwarte motorvoertuigen

**1 Voor het opbouwen en afbouwen is komen in totaal gedurende 1 week 10 vrachtwagens per dag.

**2 Voor het opbouwen en afbouwen komen in totaal gedurende 1 week 500 vrijwilligers, dit produceert circa 100 mvt/etmaal.

**3 Bij een grootschalig evenement komt gemiddeld 75% K&R, 20% eigen auto en 5% groepsvervoer. De auto's van eigen vervoer blijven bij het evenement. Per auto gemiddeld 3 inzittenden, groepsvervoer 50 inzittenden.

- **4 Deelnemers zijn het gehele evenement aanwezig op het terrein. Aangenomen dat 80% van maximale capaciteit wordt gebruikt. Evenement duurt maximaal 15 dagen per jaar.
- **5 Bij grootschalige evenementen wordt over het algemeen ook 1 dag een bezoekersdag georganiseerd waarbij derden (bv ouders en vriendjes) het terrein kunnen bezoeken. (niet bij Scout In, wel bij de jeugdevenementen). Tijdens dit bezoek verdubbelt het aantal mensen op het terrein zich. Deze bezoekersstromen worden ver van het terrein opgevangen en met pendelbussen getransporteerd. Deze bezoekers komen met de auto (gemiddeld 2 personen per auto). Deze bezoekersstromen worden buiten het terrein opgevangen en met pendelbussen naar het Scoutinglandgoed gebracht. Elke persoon zorgt dus voor een autoverplaatsing (herkomst naar parkeerterrein) en een verplaatsing met de bus (parkeerterrein naar Scoutinglandgoed).
- **6 Tijdens het kleinschalige evenement vinden de activiteiten op het eigen terrein plaats. Over het algemeen zal men niet per auto het terrein verlaten.
- **7 De opbouw en afbouw van het terrein zal niet samenvallen met de dagen dat deelnemers aankomen/vertrekken of met de bezoekersdag. Daarom is in de totalen de verkeersgeneratie van de deelnemers, bezoekersdag gescheiden van de verkeersgeneratie van het opbouwen/afbouwen.
- **8 De bezoekersdag zal niet samenvallen op de dag dat een kamp begin of eindigt. Daarom is in de totalen de verkeersgeneratie van de bezoekersdag gescheiden van de verkeersgeneratie van de bezoekersdag.

Verkeersgegevens omliggende wegen [provincie Flevoland, 2012]

Naam wegvak	Intensiteit per dag (ma-do)			Intensiteit vrijdag			Intensiteit zaterdag			Intensiteit zondag			Intensiteit weekdag	
	Max. mvt/h	Gem. mvt/etm	Gem. 2023 mvt/etm	Max. mvt/h	Gem. mvt/etm	Gem. 2023 mvt/etm	Max. mvt/h	Gem. mvt/etm	Gem. 2023 mvt/etm	Max. mvt/h	Gem. mvt/etm	Gem. 2023 mvt/etm	Gem. mvt/etm	Gem. 2023 mvt/etm
N301 Nijkerkerweg *1 (Gooise weg - Spiekweg)	1.045	7.829	9.360	937	8.220	9828	369	4.310	5153	365	3.662	4378	6.787	8.115
N301 Nijkerkerweg (Spiekweg - Slingerweg)	Geen gegevens bij wegbeheerder (provincie Flevoland)													
N301 Nijkerkerweg *2 (grens03 - Slingerweg)	2.285	17.680	20.826	1.998	19.228	22.650	1.052	12.393	14.598	1.101	10.592	12.477	16.134	19.005
N305 Gooise weg *1 (Gooimeerdijk - Nijkerkpad)	1.908	16.121	19.275	1.686	16.822	20.113	818	9.992	11.947	828	9.138	10.926	14.348	17.155
N305 Gooise weg *3 (Spiekweg - Nijkerkerweg)	1.455	14.241	17.027	1.314	14.785	17.677	706	9.226	11.031	721	8.322	9.950	12.755	15.250
N704 Slingerweg *4 (Wielseweg - Nijkerkerweg)	307	2.855	3.517	364	3.653	4.500	225	2.661	3.278	268	2.670	3.289	2.912	3.587
N705 Spiekweg *5 (Dasselaarweg - Groenewoudseweg)	798	7.357	8.796	714	7.662	9.161	518	5.971	7.139	466	4.715	5.637	6.828	8.164
N705 Spiekweg (Nijkerkerweg - Nulderpad)	Geen gegevens bij wegbeheerder (provincie Flevoland)													
N705 Spiekweg (Nulderpad - Dasselaarweg)	Geen gegevens bij wegbeheerder (provincie Flevoland)													

*1) Meting van: 1 jan t/m 31 dec 2011. *2) Meting van: 6 apr t/m 4 jul 2012.,*3) Meting van: 8 feb t/m 16 nov 2011.*4) Meting van: 20 mei t/m 22 jun 2009.

*5) Meting van: 4 jan t/m 31 dec 2011.

Bijlage 6 Overzicht parkeerbehoefte per functie

1

Activiteit A. Basisvoorzieningen

Functie	Bruto vloeropp. [m ²]	Norm/kencijfer	Eenheid	Parkeerbehoefte	Parkeerbehoefte per dag (ma-do)		Parkeerbehoefte (vrijdag)		Parkeerbehoefte (zaterdag)		Parkeerbehoefte (zondag)	
					Aanwezigheidspercentage **6	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage **6	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage **6	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage **6	Parkeerbehoefte
Realisatie 1e fase												
Centraal materiaal depot	500	1	vrachtwagen per maand	**5		3,0		3,0		3,0		3,0
Beheer materiaal depot		2	auto's per weekend	2		0,0		0,0		2,0		0,0
Gereserveerde ruimte voor toekomstige ontwikkelingen												
Kantoor	2.000			**7	100%	36,0	100%	36,0	0%	0,0	0%	0,0
Scoutshop	1.000			**8		5,5		0,0		35,7		0,0
Scouting Museum	500	1,2	per 100 m ² BVO [CROW-182]	6	45%	2,7	45%	2,7	100%	6,0	90%	5,4
						47,2		41,70		46,67		8,40
					TOTAAL **8	48		42		47		9

Toelichting

**5 Voor vrachtverkeer dat laad- en lost dient een locatie gereserveerd te worden op het terrein. Aangenomen is dat 1 vrachtwagen 3 parkeerplekken in beslag neemt om te kunnen laden en lossen. En dat vrachtwagens nooit gelijktijdig aanwezig zijn. Vrachtwagens voor de Scoutshop kunnen zodoende gebruikmaken van dezelfde laad- en losplek.

- **6 De verschillende functies op deze locatie hebben beide een parkeerbehoefte, maar deze behoefte zal vaak niet gelijktijdig zijn. Hierdoor is dubbelgebruik van een parkeerplaats mogelijk. Zo hebben kantoren doordeweeks een behoefte aan parkeerplaatsen en een museum in het weekend. Met aanwezigheidspercentages van CROW publicatie 182 is hiermee rekening gehouden.
- **7 Het kantoor biedt ruimte aan 30 fte (30 werkplekken). Per werkplek worden er 2,4 mvt per werkdag gegenereerd. Uitgaande van 2 bewegingen per parkeerplek (heen en terug) is de parkeerbehoefte de helft van het aantal verkeersbewegingen.
- **8 De openingstijden van de Scoutshop zijn woensdagmiddag en zaterdag. Aangenomen is dat een parkeerplaats een turnover heeft van 3 (aantal maal per etmaal dat een parkeerplaats bezet is) en per parkeerplek worden 2 ritten gegenereerd (heen en terug). Door de verkeersgeneratie door 6 te delen is het de parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt.
- **9 De totale parkeerbehoefte wordt afgerond op gehele getallen. Daarbij wordt alles altijd naar boven afgerond, dus 42,1 wordt 43 parkeerplaatsen.

Activiteit B. Scouting Labelterrein (kampeerterrein)

Functie	Aantal personen dat kan overnachten	Norm / kencijfer	Eenheid	Parkeerbehoefte	Parkeerbehoefte per dag (ma-do)		Parkeerbehoefte (vrijdag)		Parkeerbehoefte (zaterdag)		Parkeerbehoefte (zondag)	
					Aanwezigheidspercentage **6	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage **6	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage **6	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage **6	Parkeerbehoefte
Aan - en afvoer kampeermateriaal		3	vrachtwagens per kampeerseizoen **4	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0
Kampeervlekken en kampgebouw (gebruik Scouting en derden met zelfde gebruikspatroon als Scouting))	500 (400 kampeervlekken + 100 kampgebouw)		K&R plekken **5	79,0		40 **6	100%	79,0	100%	79,0	100%	79,0
			Parkeerplaatsen voor auto's die blijven	26,7	0%	0,0	100%	26,7	100%	26,7	100%	26,7
			Groepsvervoer (touringcars) **4	3,0	0%	0,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0
Kampeervlekken en kampgebouw (gebruik derden)	500 (400 kampeervlekken + 100 kampgebouw)		K&R plekken **5	0,0	100%	0,0	100%	0,0	100%	0,0	100%	0,0
			Parkeerplaatsen voor auto's die blijven	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0	100%	2,0
			Groepsvervoer (touringcars) **4	23,8	100%	23,8	100%	23,8	100%	23,8	100%	23,8
Activiteiten buiten het terrein tijdens kamp				Geen verkeer		0,0		0,0		0,0		0,0
		Totaal (deelnemers Scouting en derden met zelfde patroon) **7 en **8				40,0		109,0		109,0		109,0
		Totaal (deelnemers derden) **7 en **8				26,0		26,0		26,0		25,8
		Totaal (vrachtwagens) **7 en **8				3,0		3,0		3,0		3,0

Toelichting

- **4 Voor vrachtverkeer en touringcar dat laad- en lost/deelnemers brengt en ophaalt dient een locatie gereserveerd te worden op het terrein. Aangenomen is dat 1 vrachtwagen of touringcar 3 parkeerplekken in beslag neemt.
- **5 Om het aantal parkeerplaatsen voor K&R te berekenen is de volgende formule gehanteerd: $\#deelnemers \cdot \text{aandeel auto} / \text{aantal deelnemers per auto} \cdot \text{reductiefactor}$ parkeerduur per auto. Daarbij is de reductiefactor parkeerduur 0,75, ofwel 75% van alle deelnemers komen gelijktijdig aan.
- **6 De verschillende functies op deze locatie hebben beide een parkeerbehoefte, maar deze behoefte zal vaak niet gelijktijdig zijn. Hierdoor is dubbelgebruik van een parkeerplaats mogelijk. Zo hebben kantoren doordeweeks een behoefte aan parkeerplaatsen en een museum in het weekend. Met aanwezigheidspercentages van CROW publicatie 182 is hiermee rekening gehouden.
- **7 De totale parkeerbehoefte wordt afgerond op gehele getallen. Daarbij wordt alles altijd naar boven afgerond, dus 42,1 wordt 43 parkeerplaatsen.
- **8 Aangenomen wordt dat vrachtwagens niet arriveren op het moment dat kinderen worden gebracht/gehaald.

Activiteit C. Kleinschalige evenementen

Functie	Aantal personen dat kan overnachten	Norm / kencijfer	Eenheid	Parkeerbehoefte	Parkeerbehoefte per dag (ma-do)		Parkeerbehoefte (vrijdag)		Parkeerbehoefte (zaterdag)		Parkeerbehoefte (zondag)	
					Aanwezigheids-percentage **6	Parkeerbehoefte	Aanwezigheids-percentage **6	Parkeerbehoefte	Aanwezigheids-percentage **6	Parkeerbehoefte	Aanwezigheids-percentage **6	Parkeerbehoefte
Aan - en afvoer materiaal		1	vrachtwagen per evenement (max 10 per jaar) **4	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0
Deelnemers evenement	1000		K&R plekken **5	158	100%	158,0	100%	158,0	100%	158,0	100%	158,0
			Parkeerplaatsen voor auto's die blijven **5	53,3	100%	53,3	100%	53,3	100%	53,3	100%	53,3
			Groepsvervoer (touringcars) **4	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0
Activiteiten buiten het terrein tijdens het evenement				Geen verkeer								
			Totaal (deelnemers) **7 en **8			215,0		215,0		215,0		215,0
			Totaal (vrachtwagens) **7 en **8			3,0		3,0		3,0		3,0

Toelichting:

**4 Voor vrachtverkeer en touringcar dat laad- en lost/deelnemers brengt en ophaalt dient een locatie gereserveerd te worden op het terrein. Aangenomen is dat 1 vrachtwagen of touringcar 3 parkeerplekken in beslag neemt.

**5 Om het aantal parkeerplaatsen voor K&R te berekenen is de volgende formule gehanteerd: #deelnemers*aandeel auto/aantal deelnemers per auto *reductiefactor parkeerduur per auto. Daarbij is de reductiefactor parkeerduur 0,75, ofwel 75% van alle deelnemers komen gelijktijdig aan.

**6 De verschillende functies op deze locatie hebben beide een parkeerbehoefte, maar deze behoefte zal vaak niet gelijktijdig zijn. Hierdoor is dubbelgebruik van een parkeerplaats mogelijk. Zo hebben kantoren doordeweeks een behoefte aan parkeerplaatsen en een museum in het weekend. Met aanwezigheidspercentages van CROW publicatie 182 is hiermee rekening gehouden.

**7 De totale parkeerbehoefte wordt afgerond op gehele getallen. Daarbij wordt alles altijd naar boven afgerond, dus 42,1 wordt 43 parkeerplaatsen.

**8 Aangenomen wordt dat vrachtwagens niet arriveren op het moment dat deelnemers worden gebracht/gehaald.

Activiteit D. Grootschalige evenementen

Functie	Aantal personen dat kan overnachten	Norm / kencijfer	Eenheid	Opmerking	Parkeerbehoefte	Parkeerbehoefte per dag (ma-do)		Parkeerbehoefte (vrijdag)		Parkeerbehoefte (zaterdag)		Parkeerbehoefte (zondag)	
						Aanwezigheidspercentage **11	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage **11	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage **11	Parkeerbehoefte	Aanwezigheidspercentage **11	Parkeerbehoefte
Aan - en afvoer materiaal tijdens evenement		4	vrachtwagens per dag **8	**9	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0
Opbouw/afbouw (materiaal)		10	vrachtwagens per dag **8	**9	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0
Opbouw/afbouw (personen)		100	mvt/etmaal		50,0	100%	50,0	100%	50,0	100%	50,0	100%	50,0
Deelnemers	10.000		K&R plekken **10		375,0	100%	375,0	100%	375,0	100%	375,0	100%	375,0
			Parkeerplaatsen voor auto's die blijven		533,3	100%	533,3	100%	533,3	100%	533,3	100%	533,3
			Groepsvervoer (touringcars)	**9 en **10	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0	100%	3,0
Bezoekersdag	**12		Parkeerplaatsen voor auto's die blijven	**10	2000,0	100%	2000,0	100%	2000,0	100%	2000,0	100%	2000,0
			Groepsvervoer (touringcars)	**9	15,0	100%	15,0	100%	15,0	100%	15,0	100%	15,0
Activiteiten buiten het terrein tijdens kamp				Geen verkeer			0,0		0,0		0,0		
				Totaal (op/afbouw) **13 en **14			53,0		53,0		53,0		53,0
				Totaal (deelnemers) **13 en **14			912,0		912,0		912,0		912,0
				Totaal (bezoekers) **13 en **14			2015,0		2015,0		2015,0		2015,0

Toelichting

- **8 Aangenomen wordt dat de vrachtwagens per dag niet gelijktijdig arriveren.
- **9 Voor vrachtverkeer en touringcar dat laad- en lost/deelnemers brengt en ophaalt dient een locatie gereserveerd te worden op het terrein. Aangenomen is dat 1 vrachtwagen of touringcar 3 parkeerplekken in beslag neemt.
- **10 Om het aantal parkeerplaatsen voor K&R te berekenen is de volgende formule gehanteerd: $\#deelnemers \times \text{aandeel auto/aantal deelnemers per auto} \times \text{reductiefactor parkeerduur per auto}$. Daarbij is de reductiefactor rekening gehouden met 4 bloktijden, ofwel per blok komt 25% van alle deelnemers gelijktijdig aan. In een blok komt niet iedereen gelijktijdig aan, aangenomen is dat max 75% van de parkeerplaatsen gelijktijdig bezet is. Ook voor touringcars is aangenomen dat deze over de 4 blokken verspreid aankomen. En ook bij de bezoekersdag is aangenomen dat het verkeer gelijkmatig verdeeld in 4 blokken aankomt, daarbij is aangenomen dat een bezoeker maximaal 2 blokken op het Scoutinglandgoed blijft zodat de parkeerplaats daarna door andere gebruikt kan worden.
- **11 De verschillende functies op deze locatie hebben beide een parkeerbehoefte, maar deze behoefte zal vaak niet gelijktijdig zijn. Hierdoor is dubbelgebruik van een parkeerplaats mogelijk. Zo hebben kantoren doordeweeks een behoefte aan parkeerplaatsen en een museum in het weekend. Met aanwezigheidspercentages van CROW publicatie 182 is hiermee rekening gehouden.
- **12 Bij grootschalige evenementen wordt over het algemeen ook 1 dag een bezoekersdag georganiseerd waarbij derden (bv ouders en vriendjes) het terrein kunnen bezoeken. (niet bij Scout-In, wel bij de jeugdevenementen). Tijdens dit bezoek verdubbelt het aantal mensen op het terrein zich. Deze bezoekersstromen worden ver van het terrein opgevangen en met pendelbussen getransporteerd. Deze bezoekers komen met de auto (gemiddeld 2 personen per auto). Deze bezoekersstromen worden buiten het terrein opgevangen en met pendelbussen naar het Scoutinglandgoed gebracht. Elke persoon zorgt dus voor een autoverplaatsing (herkomst naar parkeerterrein) en een verplaatsing met de bus (parkeerterrein naar Scoutinglandgoed). Uitgegaan is dat alle bezoekers gelijktijdig aanwezig zijn (worst case) en dat de 8.000 bezoekers gelijkmatig verdeeld over de 4 blokken aankomen. Ofwel 2.000 bezoekers per blok. Er is aangenomen dat een bus 2 keer per uur tussen het Scoutinglandgoed en parkeerplaats kan rijden. Een bus heeft een capaciteit van 50 personen. Hiermee komt het aantal benodigde bussen uit op $(2.000 / (2 \times 20)) = 20$ bussen. Aangenomen dat een kwart van deze bussen gelijktijdig bij het Scoutinglandgoed zijn (op deze manier is er een kwartiersdienst mogelijk tussen Scoutinglandgoed en de parkeerplaatsen). Per bus zijn er 3 parkeerplaatsen nodig zodat er $20 \times 0,25 \times 3 = 15$ parkeerplaatsen voor de bus nodig zijn.
- **13 De totale parkeerbehoefte wordt afgerond op gehele getallen. Daarbij wordt alles altijd naar boven afgerond, dus 42,1 wordt 43 parkeerplaatsen
- **14 Aangenomen wordt dat opbouw/afbouw, arriveren deelnemers en bezoekersdag niet op dezelfde dag plaatsvinden.