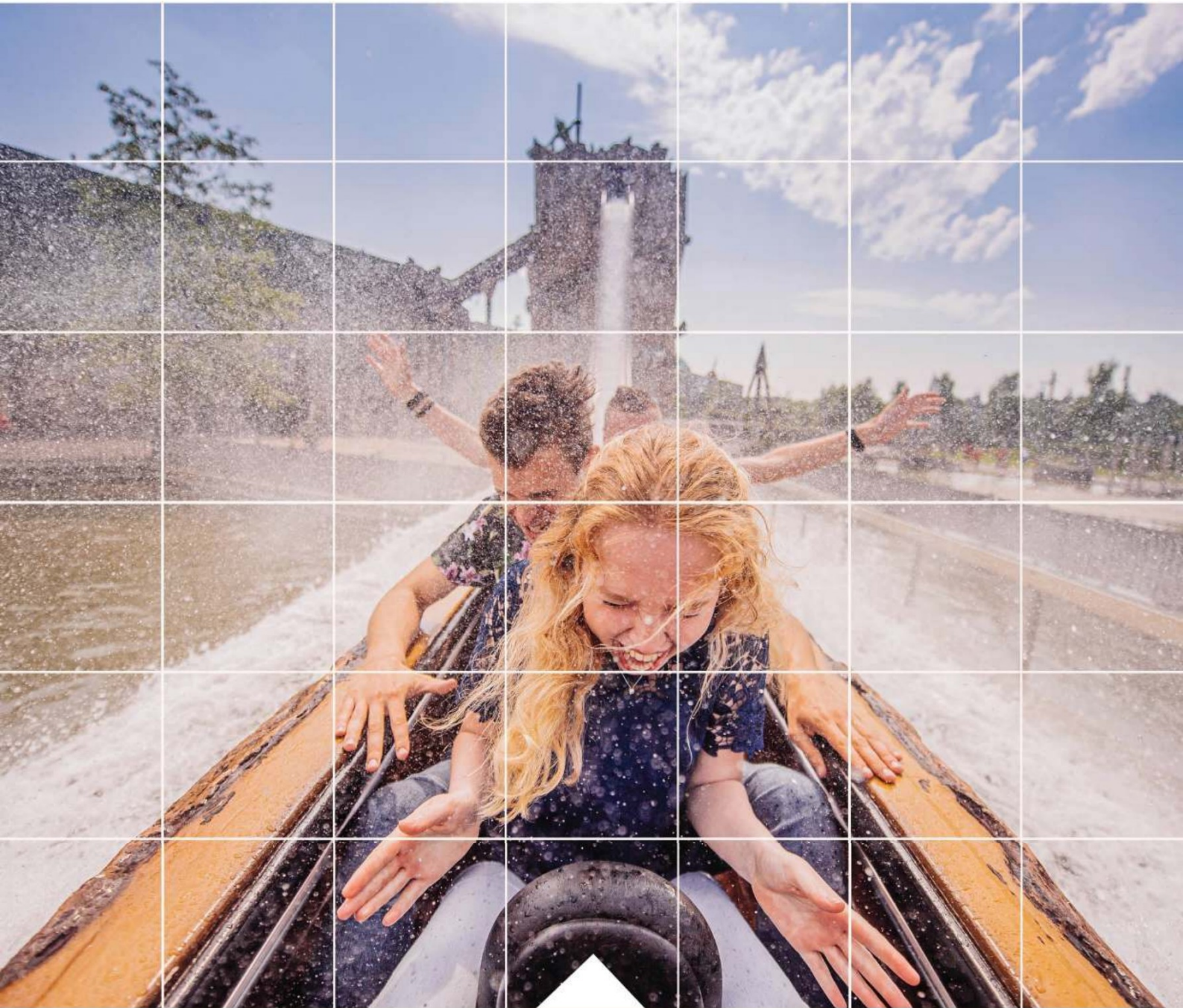


# TOVERLAND

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK T.B.V. MER EN BPVR

— ATTRACTIEPARK —  
**TOVERLAND**



Opdrachtgever: Toverland  
Projectnr: TOV001  
Datum: 7 november 2023

**kragten**

# TOVERLAND

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK T.B.V. MER EN BPVR

Opdrachtgever: Toverland  
Projectnr: TOV001  
Rapportnummer: 20231107-TOV001-RAP-VKR-Rapport verkeer 2.4  
Status: Definitief  
Datum: 7 november 2023

T 088 - 33 66 333  
F 088 - 33 66 099  
E [info@kragten.nl](mailto:info@kragten.nl)



© 2023 Kragten  
Nets uit dit rapport mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:



Verificatie:



Validatie:



**kragten**

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>5</b>
1.1	Aanleiding .....	5
1.2	Doel van deze rapportage .....	5
1.3	Leeswijzer .....	6
<b>2</b>	<b>BELEIDSKADER EN PLANRELEVANTIE</b> .....	<b>7</b>
2.1	Nationaal beleid.....	7
2.2	Provinciaal beleid .....	7
2.3	Regionaal beleid .....	7
2.4	Gemeentelijk beleid .....	8
2.4.1	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan .....	8
2.4.2	Nota Parkeernormen.....	9
<b>3</b>	<b>HUIDIGE SITUATIE EN REFERENTIESITUATIE</b> .....	<b>10</b>
3.1	Huidige situatie.....	10
3.1.1	Ontsluiting.....	10
3.1.1.1	Bereikbaarheid hulpdiensten.....	11
3.1.2	Parkeren .....	11
3.1.3	Aankomst- en vertrekpatronen van bezoekers per auto .....	12
3.1.3.1	Herkomst van bezoekers en aanrijroutes.....	13
3.1.4	Overige modaliteiten.....	14
3.1.5	Verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling huidige situatie .....	16
3.1.6	Objectieve verkeersveiligheid .....	17
3.2	Referentiesituatie .....	18
3.2.1	Infrastructuur en ontsluiting referentiesituatie .....	18
3.2.2	Autonome ontwikkelingen.....	18
3.2.3	Parkeren referentiesituatie .....	19
3.2.4	Verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling referentiesituatie .....	19
<b>4</b>	<b>PLANVOORNEMEN EN PLANEFFECTEN</b> .....	<b>21</b>
4.1	Planvoornemen.....	21
4.1.1	Ontsluitingsstructuur en routing planvoornemen .....	22
4.1.2	Bezoekersaantallen, verkeersbewegingen en parkeervoorzieningen.....	23
4.2	Effectbeoordeling .....	25
4.2.1	Bereikbaarheid autoverkeer, verkeersintensiteiten en -afwikkeling.....	26
4.2.1.1	Capaciteitsverruimende maatregelen planvoornemen.....	28
4.2.2	Bereikbaarheid langzaam verkeer.....	28
4.2.3	Bereikbaarheid hulpdiensten / calamiteiten.....	28
4.2.4	Bereikbaarheid openbaar vervoer .....	29
4.2.5	Collectief vervoer.....	29
4.2.6	Gevolgen verkeersveiligheid .....	29
4.2.7	Gevolgen parkeren .....	30
4.2.8	Totaal effectbeoordeling verkeer.....	31
<b>5</b>	<b>(AANVULLENDE) MITIGERENDE MAATREGELEN</b> .....	<b>32</b>
5.1	Maatregelen autonoom en planvoornemen (mitigerend) .....	32
5.2	Aanvullende maatregelen.....	32

## BIJLAGEN



B1	RAPPORTAGE AANKOMST- EN VERTREKPTRONEN TOVERLAND
B2	ROUTES KENTEKENONDERZOEK 18 EN 19 SEPTEMBER '21

## TABELLEN

Tabel 1	Aanrijroutes Toverland 11-09-'21 t/m 19-09-'21, o.b.v. kentekenonderzoek	14
Tabel 2	Etmaalintensiteiten huidige situatie (2018), afgerond op 100-tallen	16
Tabel 3	Ongevallen naar jaar, omgeving Toverland	17
Tabel 4	Etmaalintensiteiten huidige situatie (2018) en referentiesituatie (2040)	19
Tabel 5	Criteria effectbeoordeling MER, onderdeel verkeer	25
Tabel 6	Etmaalintensiteiten huidige situatie (2018), referentiesituatie en planvoornemen (2040)	26
Tabel 7	Berekening parkeerbalans uitbreiding Toverland	30
Tabel 8	Effectbeoordeling criteria verkeer	31

## AFBEELDINGEN

Afbeelding 1	Beoogd uitbreidingsgebied Toverland (bron: Toverland)	5
Afbeelding 2	Wegcategorisering uit het GVVP (bron: Royal Haskoning)	8
Afbeelding 3	Parkeernorm functie 'ontspanning' (bron: Nota Parkeernormen)	9
Afbeelding 4	Parkeernorm functie verblijfsrecreatie (bron: Nota Parkeernormen)	9
Afbeelding 5	Huidig plangebied en ontsluiting	10
Afbeelding 6	Mogelijkheden toegang hulpdiensten	11
Afbeelding 7	Huidige parkeergelegenheden	12
Afbeelding 8	Aankomstpatroon 2019, tijdens een drukke dag en tijdens een piekdag	12
Afbeelding 9	Vertrekpatroon 2019, tijdens een drukke dag en tijdens een piekdag	13
Afbeelding 10	Meetpunten en H/B gebieden uit kentekenonderzoek september '21	13
Afbeelding 11	Utilitair fietsnetwerk omgeving Toverland	15
Afbeelding 12	OV-routes omgeving Toverland (bron: Arriva)	15
Afbeelding 13	Nummering wegvakken t.b.v. etmaalintensiteiten	16
Afbeelding 14	Locaties ongevallen N277 en Helenaveenseweg, periode 2014 t/m 2022 ( <a href="http://www.via.nl">www.via.nl</a> )	17
Afbeelding 15	Nummering wegvakken t.b.v. etmaalintensiteiten	19
Afbeelding 16	Uitbreiding plangebied (bron: Toverland)	21
Afbeelding 17	Marktpotentieel op basis van reisafstanden van en naar Severum	22
Afbeelding 18	Toekomstig plangebied en ontsluitingsstructuur	23
Afbeelding 19	Aankomstpatroon maatgevende drukke dag, na uitbreiding Toverland	24
Afbeelding 20	Vertrekpatroon maatgevende drukke dag, na uitbreiding Toverland	24
Afbeelding 21	Nummering wegvakken t.b.v. etmaalintensiteiten	26
Afbeelding 22	Meetpunten en H/B gebieden uit kentekenonderzoek september '21	35



# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Attractiepark Toverland in Sevenum, gemeente Horst aan de Maas, is de afgelopen jaren uitgegroeid tot een volwaardig attractiepark dat deel uitmaakt van de top van de Benelux en daarbuiten. Toverland heeft de ambitie om zich de komende jaren verder te blijven door ontwikkelen en voor steeds meer bezoekers 'magische gelukservaringen' te creëren. Een belangrijk onderdeel van deze toekomstvisie is enerzijds het uitbreiden van het themaparkpark zelf en anderzijds het toevoegen van verblijfsaccommodatie zodat bezoekers uit een groter gebied kunnen worden aangetrokken en langer in het park verblijven. Om deze visie verder uit te bouwen, is het in de snel innoverende leisure sector van belang te kunnen beschikken over een flexibel kader.

Daarom wordt in de geest van de Omgevingswet een zogenaamd Bestemmingsplan met Verbrede Reikwijdte opgesteld, waarbinnen het park zich de komende jaren flexibel kan blijven ontwikkelen. In dit Bestemmingsplan Verbrede Reikwijdte worden de kaders vastgelegd waarbinnen Toverland zich de komende jaren kan door ontwikkelen en inspelen op actuele ontwikkelingen in de maatschappij en meer in het bijzonder binnen de leisure- en belevenisindustrie.



Afbeelding 1 Beoogd uitbreidingsgebied Toverland (bron: Toverland)

## 1.2 Doel van deze rapportage

In deze rapportage is invulling gegeven aan het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van de volledige planvorming. Het onderzoek dient ter onderbouwing van zowel het MilieuEffectRapport (MER) als het Bestemmingsplan met Verbrede Reikwijdte (BPVR).

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is beknopt ingegaan op relevante verkeerskundige beleidsaspecten voor de nadere planvorming. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van zowel de huidige situatie als de referentiesituatie, waarna in hoofdstuk 4 het planvoornemen en de planeffecten zijn beschreven. Hoofdstuk 5 geeft vervolgens inzicht in te nemen (aanvullende) maatregelen om negatieve verkeerseffecten te kunnen voorkomen.

## 2 BELEIDSKADER EN PLANRELEVANTIE

Toverland is gelegen in het buitengebied van Sevenum, gelegen in de gemeente Horst aan de Maas. Zowel op landelijk als provinciaal niveau zijn er relevante beleidsdocumenten waarin op hoofdlijnen kaders zijn geschetst voor toekomstige ontwikkelingen.

### 2.1 Nationaal beleid

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI<sup>1</sup>) wordt onder andere ingezet op ontwikkeling van een land met een uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast. Waar het aantrekkelijk wonen en werken is, met een productief en aantrekkelijk platteland.

→ *Met de ontwikkeling van Toverland streven we een aantrekkelijke woon- en werkomgeving na op het platteland in Sevenum. De bereikbaarheid van Toverland moet goed zijn om economisch rendabel te kunnen functioneren, waarbij we de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk willen beperken.*

### 2.2 Provinciaal beleid

In de Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI<sup>2</sup>), de opvolger van het POL, is aangesloten op de nieuwe Omgevingswet. Voor mobiliteit ligt focus op ontwikkeling van een toekomstbestendige, toegankelijke, veilige, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit, zodat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen. Ook in het Mobiliteitsplan Limburg<sup>3</sup> is deze visie onderschreven. Binnen dit streven is een aantal strategische doelen geformuleerd zoals het verbeteren van de doorstroming, verduurzamen van de mobiliteit, veiliger maken van verkeer, verbeteren grensoverschrijdende mobiliteit, vergroten van de leefbaarheid en het effectief en efficiënt uitgeven van het budget. Streven naar bereikbare steden en economische clusters en een vitaal platteland, concurrerende logistieke sector en grenzeloze vrijetijdseconomie.

→ *Met de ontwikkeling van Toverland streven we een goede bereikbaarheid van deze aantrekkelijke recreatievoorziening na, zodat een bezoek aan Toverland op een vlotte en veilige wijze plaatsvindt. Gezien het verzorgingsgebied van Toverland geldt dit zowel voor lokale als regionale mobiliteit, maar ook voor grensoverschrijdend verkeer vanuit Duitsland en België.*

In het Provinciaal beleidsplan fiets heeft de provincie Limburg enkele doelstellingen opgenomen om de positie van de fiets te versterken en fietsen veiliger, aantrekkelijker en comfortabeler te maken met een volwaardig fietsnetwerk.

→ *De ontwikkeling van Toverland moet bijdragen aan een veilige bereikbaarheid. Waar mogelijk stimuleren we het fietsgebruik, zeker onder werknemers en lokale bezoekers (bijvoorbeeld abonneementhouders). Gezien de aard van het planvoornemen en de doelgroepen (veelal gezinnen met jonge kinderen) is een substantiële toename van fietsgebruik echter niet aannemelijk.*

### 2.3 Regionaal beleid

In Noord-Limburg hebben de acht gemeenten het initiatief opgepakt om Trendsportal ([www.trendsportal.nl](http://www.trendsportal.nl)) op te zetten. Samen met diverse belanghebbenden zetten de gemeenten zich in voor een 'slimme mobiliteit voor morgen'. Ook de gemeente Horst aan de Maas neemt hieraan deel. Doelstellingen zijn onder andere het verbeteren van verkeersveiligheid, het aanbieden van een aantrekkelijk mobiliteitssysteem en het verbeteren van de ruimtelijk economische bereikbaarheid. Ook de kwaliteit van de leefomgeving en het bijdragen aan de energietransitie staan daarbij centraal.

<sup>1</sup> Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Nationale Omgevingsvisie, duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. 's-Gravenhage, September 2020.

<sup>2</sup> Provincie Limburg, Ontwerp Omgevingsvisie Limburg. Maastricht, augustus 2020.

<sup>3</sup> Provincie Limburg, Mobiliteitsplan Limburg; Slim op weg naar morgen. Maastricht, 23 februari 2018.



→ Met de ontwikkeling van Toverland willen we bijdragen aan de doelen die zijn gesteld in de mobiliteitsvisie van Trendsportal. Te denken valt aan goede bereikbaarheid per fiets en collectief mobiliteitssysteem voor zowel werknemers als bezoekers. Ook willen we bijdragen aan een verkeersveilige infrastructuur om het aantal verkeersslachtoffers te minimaliseren en faciliteren we de opmars van elektrische voertuigen door het aanbieden van parkeergelegenheid voorzien van laadmogelijkheden.

In de mobiliteitsvisie De Peelbergen<sup>4</sup> is in opdracht van de gemeente Horst aan de Maas een onderzoek verricht naar de ambities van de ondernemingen in het gebied waar ook Toverland is gelegen. Op basis van deze ambities zijn verkeerskundige knelpunten en oplossingsrichtingen op hoofdlijnen beschouwd.

→ Met de ontwikkeling van Toverland wordt concreter invulling gegeven aan de ambities uit de mobiliteitsvisie en worden daarvoor maatregelen voorgesteld, passend bij de schaal en omvang van het actuele planvoornemen en vastgestelde autonome ontwikkelingen.

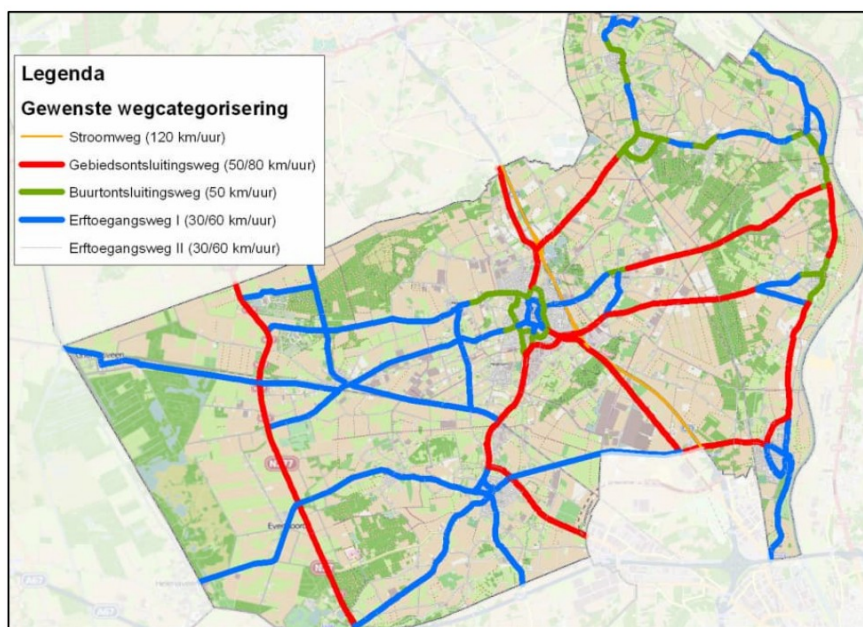
Op het gebied van de fiets is door de regio Noord- en Midden-Limburg in 2020 een utilitair fietsnetwerk vastgesteld, waarin de belangrijkste fietsroutes in de regio, en dus ook in Horst aan de Maas, zijn vastgelegd. Recreatieve fietsroutes maken géén onderdeel uit van dit netwerk.

→ Met de ontwikkeling van Toverland willen we het gebruik van de relevante fietsroutes van en naar Toverland optimaal benutten, zodat ook de bereikbaarheid per fiets aantrekkelijk is voor bezoekers en werknemers uit de directe omgeving.

## 2.4 Gemeentelijk beleid

### 2.4.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan<sup>5</sup> is van 2013 en inmiddels deels gedateerd. Ook nemen de regionale plannen vanuit Trendsportal de plaats van het GWP ten dele in. In het visiedocument is onder andere de wegategorisering opgenomen. De N277 is hierin opgenomen als gebiedsontsluitingsweg, de Helenaveenseweg als erftoegangsweg type II.



Afbeelding 2 Wegategorisering uit het GWP (bron: Royal Haskoning)

Vanuit het GWP zijn er echter weinig relevante aspecten meer actueel die van invloed zijn op de bereikbaarheid van Toverland.

<sup>4</sup> Kragten, mobiliteitsvisie De Peelbergen. Oktober 2019.

<sup>5</sup> Royal Haskoning, Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan; Samen veilig op weg. April 2013.

## 2.4.2 Nota Parkeernormen

In de Nota Parkeernormen (2019) van de gemeente Horst aan de Maas is het parkeerbeleid van de gemeente opgenomen voor onder andere nieuwbouw en/of uitbreiding. Voor de gemeentelijke parkeernormen is aansluiting gezocht bij CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Een (bouw)initiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten, waarbij destijds niet getoetst is aan parkeernormen, niet worden meegenomen in de berekening van het aantal (extra) benodigde parkeerplaatsen.

De voor Toverland relevante parkeernormen zijn opgenomen in Bijlage 1 van de gemeentelijke Nota Parkeernormen, waarvan onderstaande uitsnedes specifiek van toepassing zijn bij de nadere planvorming.

<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
attractie - en pretpark	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0

Afbeelding 3 Parkeernorm functie 'ontspanning' (bron: Nota Parkeernormen)<sup>6</sup>

<b>Horeca en (verblijfs)recreatie</b>				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
hotel	per 10 kamers	5,5	11,0	12,6
bungalowpark	per bungalow	1,7	1,7	2,1
café, bar, cafetaria	100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	7,0	7,0
camping/kampeerterrein	per standplaats	1,2	1,2	1,2

Afbeelding 4 Parkeernorm functie verblijfsrecreatie (bron: Nota Parkeernormen)

<sup>6</sup> Met name van de functie pretpark is bekend dat de normen met een forse marge moeten worden genomen, afhankelijk van het specifieke gebruik. Dit wordt ook landelijk door het CROW aanbevolen. Derhalve is de feitelijke vraag naar parkeerplaatsen groter dan het te hanteren kencijfer uit de Nota Parkeernormen. In de huidige situatie bij Toverland is het feitelijk aantal parkeerplaatsen aanzienlijk meer dan volgens deze norm noodzakelijk zou zijn. Hierover meer in paragraaf 3.1.2.

# 3 HUIDIGE SITUATIE EN REFERENTIESITUATIE

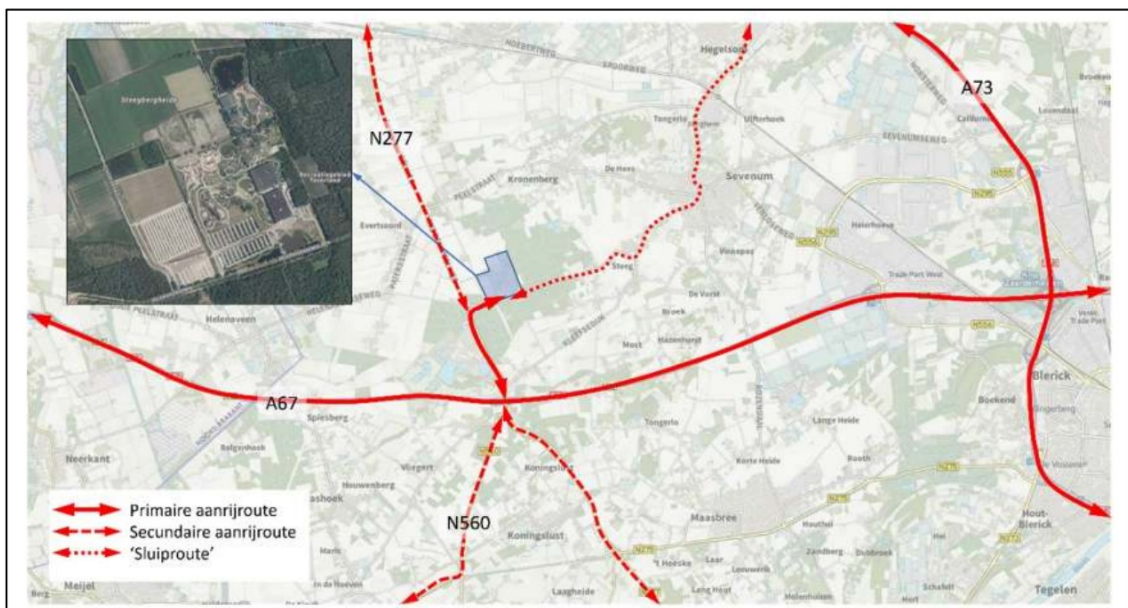
## 3.1 Huidige situatie

### 3.1.1 Ontsluiting

Toverland is gelegen in de gemeente Horst aan de Maas, nabij de kernen Sevenum en Kronenberg, aan de Helenaveenseweg. Het attractiepark heeft meerdere in- en uitgangen aan de Helenaveenseweg, voor zowel bezoekers als personeel. Dit is historisch zo gegroeid als gevolg van de uitbreidingen die in de loop der jaren hebben plaatsgevonden.

De primaire aanrijroute van bezoekers leidt via de Rijkswegen A73 en de A67, en vanaf de A67 afrit 38 (Helden) via de N277 (Middenpeelweg) naar de Helenaveenseweg. Bij afrit 38 van de A67 is Toverland ook bewegwijzerd via de bewegwijzeringborden. Op de A73 is Toverland niet aangeduid op de bewegwijzering. Verreweg de meeste bezoekers bereiken en verlaten Toverland via de route A67/N277, zeker bezoekers die van ver komen en lokaal niet bekend zijn. Secundaire aanrijroutes leiden, vanuit noordelijke richting, via de N277 (Zeeland) en, vanuit zuidelijke richting, via de N560/N275 (Weert) of N277/N273 (Kessel/Ittervoort). Daarnaast maakt een klein deel van de bezoekers vanaf de A73 gebruik van de (ongewenste) route via de kern Sevenum. Dit zijn hoofdzakelijk bezoekers uit noordelijke richting die een vroegtijdige afrit van de A73 nemen in plaats van de beoogde route via de A73/A67/N277. Hierover meer in paragraaf 3.1.3.

In onderstaande afbeelding zijn zowel het plangebied als de aanrijroutes gevisualiseerd.



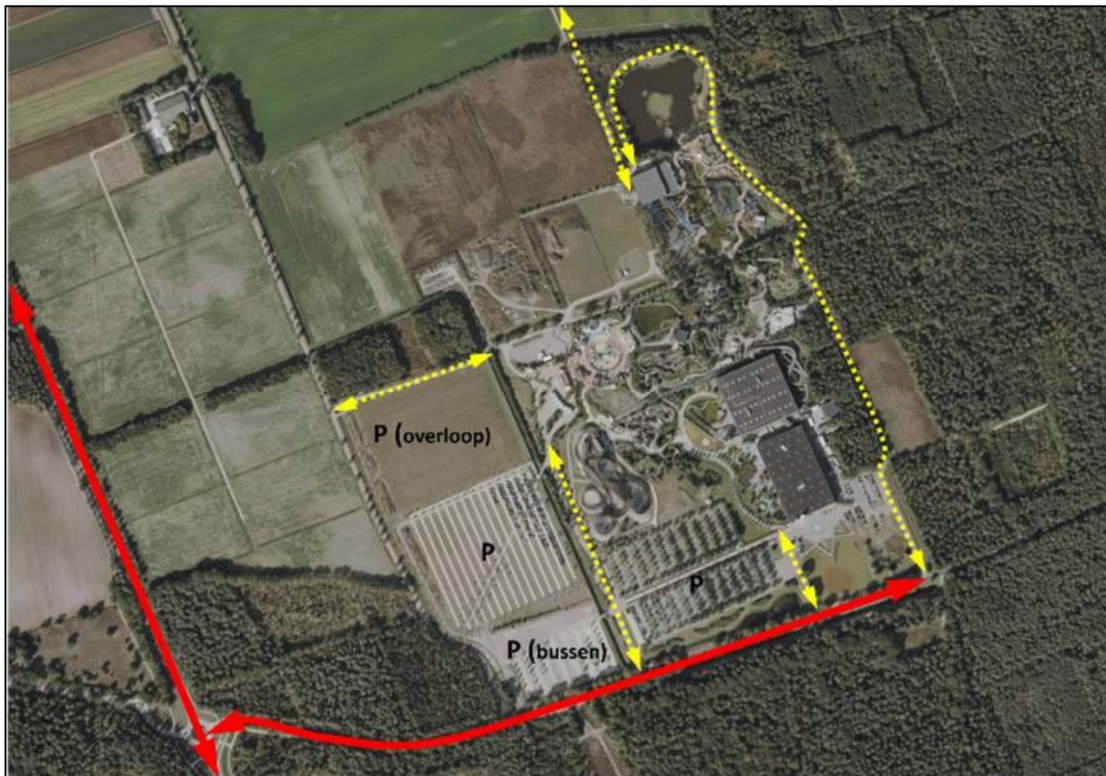
Afbeelding 5 Huidig plangebied en ontsluiting

De hoofdroute vanaf de A67 afrit Helden leidt via de N277 Middenpeelweg. De toe- en afritten van de A67 zijn door middel van verkeerslichtenregelingen vormgegeven. In noordelijke richting passeert het verkeer vervolgens een meerstrooksrotonde (Kleefsedijk) en daarna volgt de enkelstrooksrotonde ter hoogte van de Helenaveenseweg. Om het verkeer naar Toverland vlot te kunnen afwikkelen is hier een bypass gerealiseerd, op de relatie zuid→oost.



### 3.1.1.1 Bereikbaarheid hulpdiensten

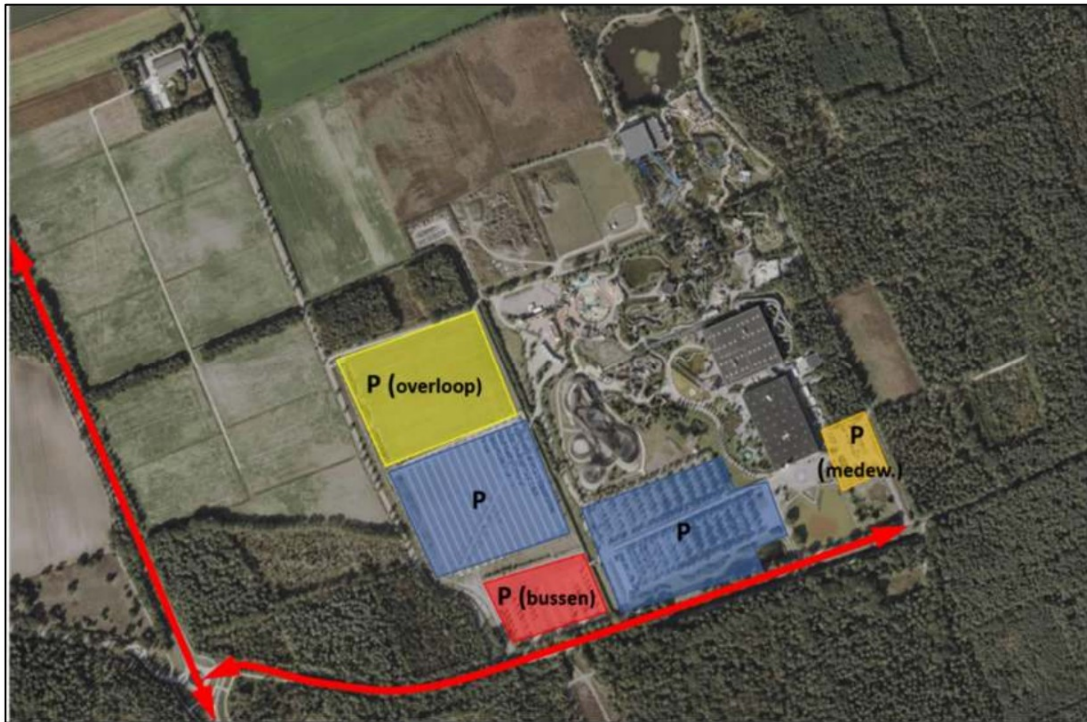
De hoofdaanrijroutes van hulpdiensten vinden eveneens plaats vanaf de N277 Middenpeelweg en vervolgens via de Helenaveenseweg. Voor hulpdiensten zijn er meerdere plekken om het terrein op te rijden, dan wel zijn er calamiteitenroutes om vanuit diverse 'windrichtingen' het gebied te benaderen en/of te verlaten. In onderstaande afbeelding zijn deze geel gearceerd. De calamiteitenroute aan de westzijde van het plangebied biedt daarbij de mogelijkheid om via de Schorfvenweg in zowel zuidelijke richting (Helenaveenseweg) als noordelijke richting aan/af te rijden. Indien de Helenaveenseweg als gevolg van bijvoorbeeld een calamiteit niet beschikbaar is, kunnen bezoekers van Toverland via de Schorfvenweg, in noordelijke richting het plangebied verlaten en via de Peelstraat op de N277 geraken.



Afbeelding 6 Mogelijkheden toegang hulpdiensten

### 3.1.2 Parkeren

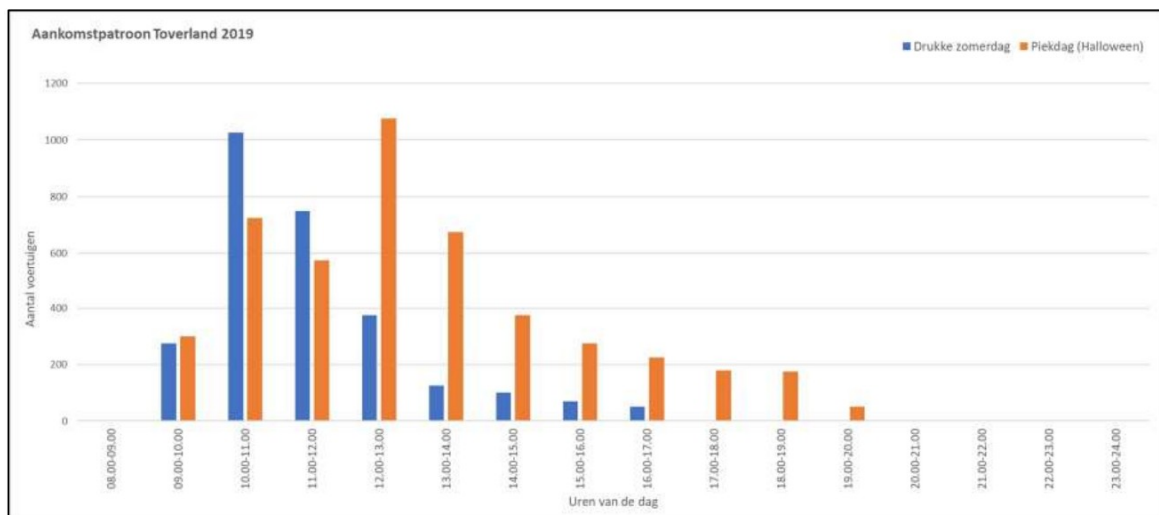
Vanaf de Helenaveenseweg zijn vervolgens alle parkeergelegenheden te bereiken. Via de hoofdingang zijn het grote nieuwe parkeerterrein, het parkeerterrein voor busverkeer en het overloopterrein bereikbaar. In oostelijke richting is vervolgens de toegang tot het tweede parkeerterrein (voormalig hoofdterrein) gelegen. In totaal zijn er circa 2.100 vaste auto parkeerplaatsen voor bezoekers aanwezig en nog circa 1.200 parkeerplaatsen op het overloopterrein. Dit zijn substantieel meer parkeerplaatsen dan volgens de gemeentelijke parkeernorm aanwezig zouden moeten zijn, echter zijn deze in de praktijk wel noodzakelijk. Sinds 2020 wordt tijdens de zomerperiode een deel van het voormalige hoofdterrein gebruikt voor een Pop-Up Summer Camp, waardoor circa 400 parkeerplaatsen minder beschikbaar waren. Vanwege de lagere bezoekersaantallen (ten gevolge van Covid-19) was dit geen probleem. Aan de oostzijde van het plangebied ligt de toegang tot het parkeerterrein voor medewerkers.



Afbeelding 7 Huidige parkeergelegenheden

### 3.1.3 Aankomst- en vertrekpatronen van bezoekers per auto

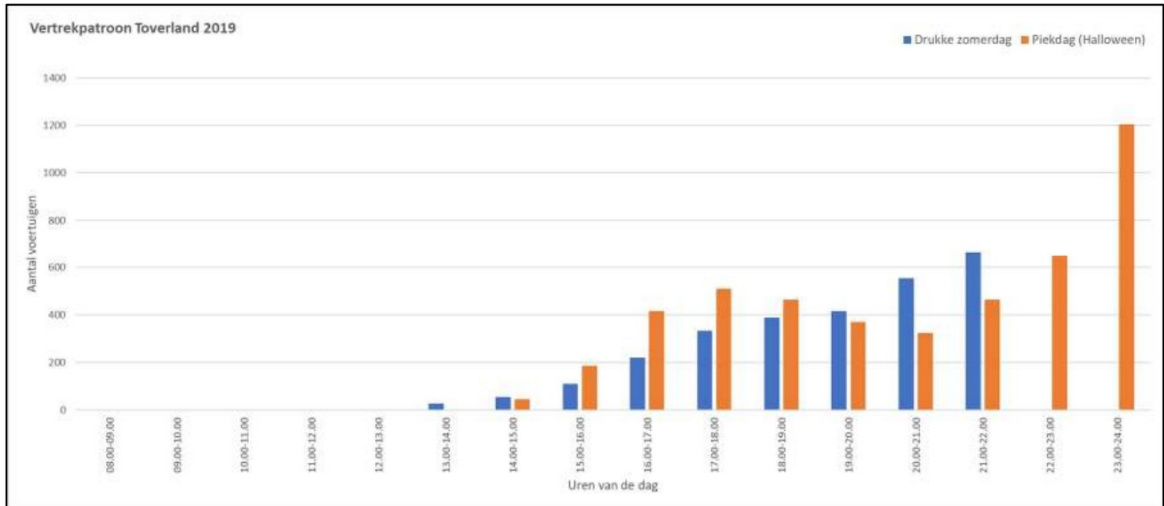
In 2019 werden door Toverland ruim 850.000 bezoekers verwelkomd. De gemiddelde autobezetting bedraagt in 2019 3,24 personen. Een absolute piekdag in 2019 kende maximaal 15.000 bezoekers (Halloween) en een maatgevende drukke dag kende circa 9.000 bezoekers. Onderstaande figuur toont het aankomstpatroon van bezoekers anno 2019, op een maatgevende drukke dag met ca. 9.000 bezoekers en op een absolute piekdag met maximaal 15.000 bezoekers. Hieruit blijkt dat op de drukke maatgevende dag de meeste aankomsten tussen 10.00u en 12.00u liggen. Op de absolute piekdag (Halloween) is deze aankomstpiek wat later en meer gespreid vanwege de langere openingstijden. Dit patroon is ook bij het vertrek zichtbaar waar de verlengde openingstijden zorgen voor een grotere spreiding (zie afbeelding 8).



Afbeelding 8 Aankomstpatroon 2019, tijdens een drukke dag en tijdens een piekdag

<sup>7</sup> Op reguliere drukke dagen in 2019 is 21.00u sluitingstijd, op piekdagen met Halloween was de sluitingstijd 23.00u. Vanwege de coronapandemie (2020 en 2021) is 2019 voor de analyse van de huidige situatie als maatgevend jaar gehanteerd. In 2022 werden overigens ruim 1 miljoen bezoekers verwelkomd, maar de piekdagen wijken niet veel af van de nu gehanteerde piekdag, omdat het park niet groter is geworden (Port Laguna en Avalon zijn in 2018 geopend. Uitbreiding van Avalon met nieuwe attracties heeft in 2023 plaatsgevonden).

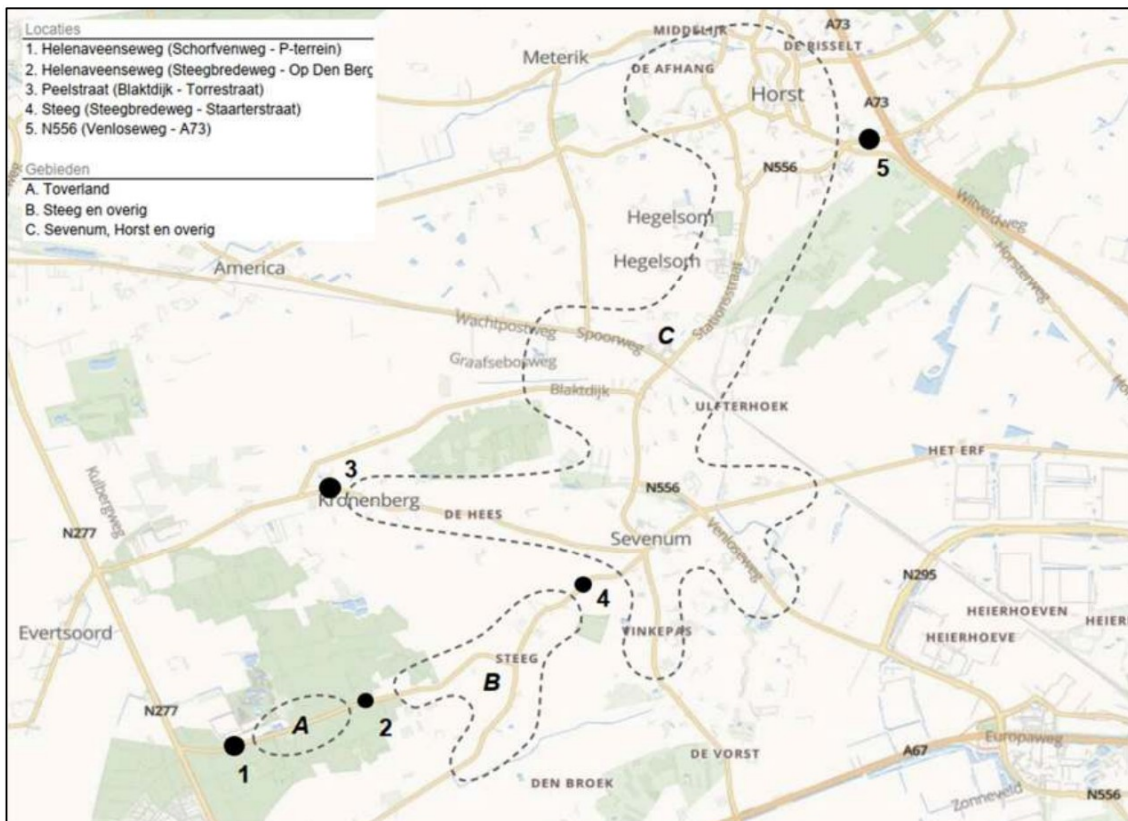




Afbeelding 9 Vertrekpatroon 2019, tijdens een drukke dag en tijdens een piekdag

### 3.1.3.1 Herkomst van bezoekers en aanrijroutes

In september 2021 is een kentekenonderzoek verricht om, naast het reeds eerder beschreven inzicht in aankomst- en vertrekpatronen, een beeld te krijgen van vermeende sluiproutes via Sevenum en/of Kronenberg. Op vijf locaties hebben camera's kentekens geregistreerd om daarmee de routes in beeld te brengen. Hiermee zijn zowel de routes tussen de punten als de herkomsten en bestemmingen in gebieden daartussen en/of daarbuiten inzichtelijk gemaakt. Onderstaande afbeelding geeft hierin inzicht. Verkeer dat herkomst/bestemming heeft in gebied 'A' is bezoeker/werknemer van Toverland.



Afbeelding 10 Meetpunten en H/B gebieden uit kentekenonderzoek september '21



Enkele resultaten uit dit onderzoek zijn opgenomen in onderstaande tabel. Hierbij is ingezoomd op de route vanaf de A73 via Sevenum en/of Kronenberg naar Toverland. De weekdays zijn qua routes gemiddeld vanwege het lage aantal bezoekers, waarvan ook nog een (groot) deel scholieren betreft (met touringcar).

Tabel 1 Aanrijroutes Toverland 11-09-'21 t/m 19-09-'21, o.b.v. kentekenonderzoek

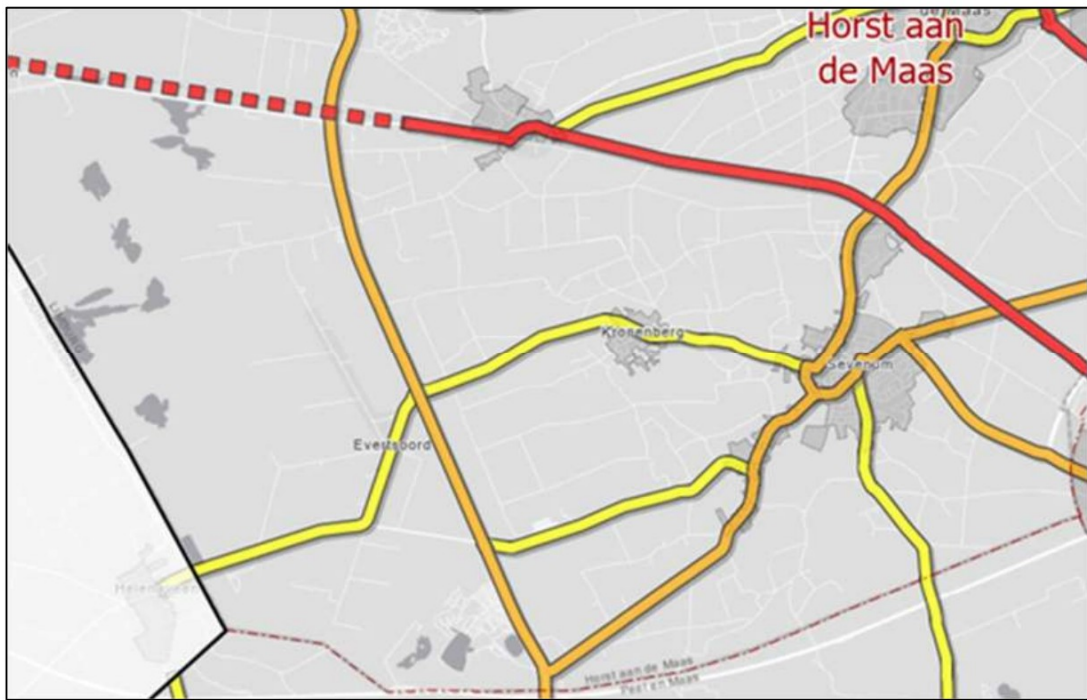
	Aantal bezoekers	Scholieren	Aankomst via Sevenum (5→4→2): # voertuigen	Vertrek via Sevenum (2→4→5): # voertuigen	Aankomst via Kronenberg (5→3→1 of 5→2): # voertuigen	Vertrek via Kronenberg (1→3→5 of 2→5): # voertuigen
Zat. 11-09	3.000	0	32	11	0	0
Zon. 12-09	3.650	0	60	3	0	0
Ma. 13-09	1.200	205	18	4	0	0
Di. 14-09	1.600	1.044				
Wo. 15-09	850	118				
Do. 16-09	1.200	560				
Vr. 17-09	2.000	1.114				
Za. 18-09	4.200	0	47	6	0	0
Zo. 19-09	4.200	0	42	6	0	0

Uit voorgaande tabel blijkt dat er geen bestemmingsverkeer van/naar Toverland via de kern Kronenberg is geregistreerd. Via de kern Sevenum rijdt wel een deel van het verkeer met een bestemming Toverland. Het aantal voertuigen dat vanaf Toverland via Sevenum weer naar huis rijdt is duidelijk lager. Op basis van deze aantallen wordt geconstateerd dat in totaal 4 à 5% van de bezoekers aan Toverland vanaf de A73 via Sevenum rijdt. Waarschijnlijk rijdt dit verkeer via punt 1 en de N277/A67 weer naar huis. Tijdens maatgevende dagen en/of piekdagen zal het absolute aantal voertuigen waarschijnlijk iets hoger zijn, maar relatief zal dit aandeel naar verwachting niet hoger dan 5% zijn.

In bijlage 2 zijn de routetabellen van de twee drukste onderzoeksdagen, 18 en 19 september 2021, opgenomen. Hiermee is een volledig beeld gegeven van de routes van voertuigen tijdens het kentekenonderzoek.

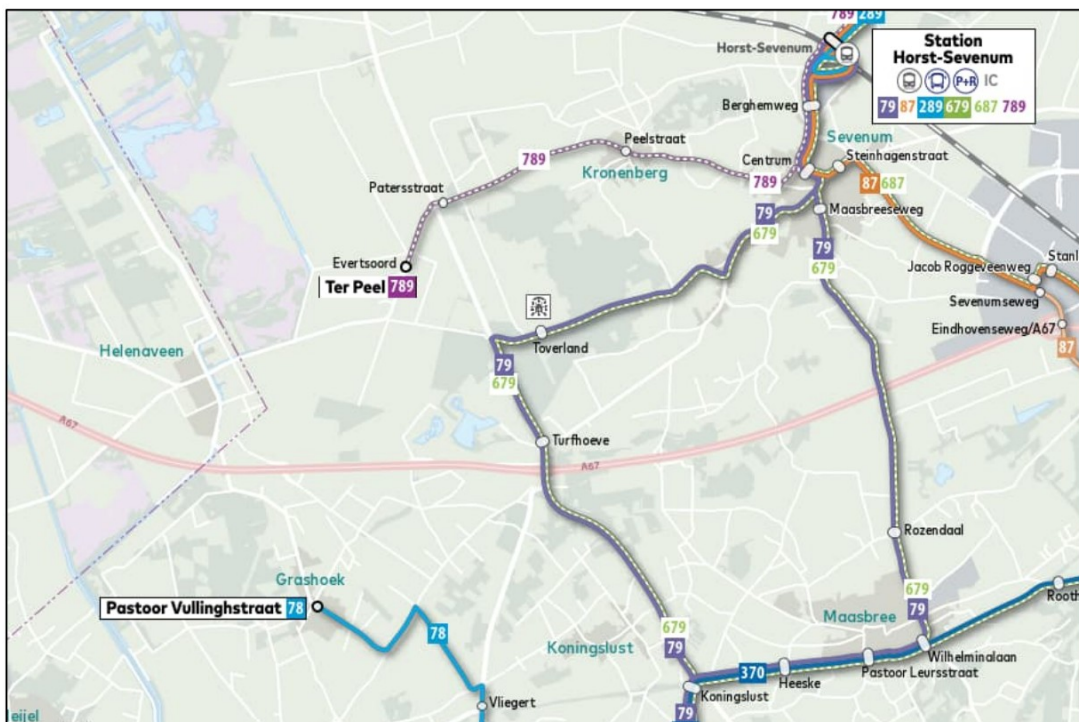
### 3.1.4 Overige modaliteiten

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is in de regio Noord-Limburg een fietsnetwerk vastgesteld met de belangrijkste utilitaire fietsroutes. Navolgende afbeelding geeft een uitsnede van dit netwerk in de omgeving van Toverland. De Helenaveenseweg is onderdeel van een lokale hoofdverbinding (geel). Het fietspad langs de N277 is onderdeel van de regionale fietsverbindingen (oranje). Het is niet bekend hoeveel bezoekers van Toverland met de fiets komen. Gezien de ligging en doelgroep (gezinnen) is de ervaring echter dat het fietsgebruik beperkt is. De gasten komen immers vaak van relatief ver, met het hele gezin, en ook met spullen om de dag door te komen. Voor medewerkers is er overigens een fietsplan om het fietsgebruik voor woon-werkverkeer te stimuleren.



Afbeelding 11 Utilitair fietsnetwerk omgeving Toverland

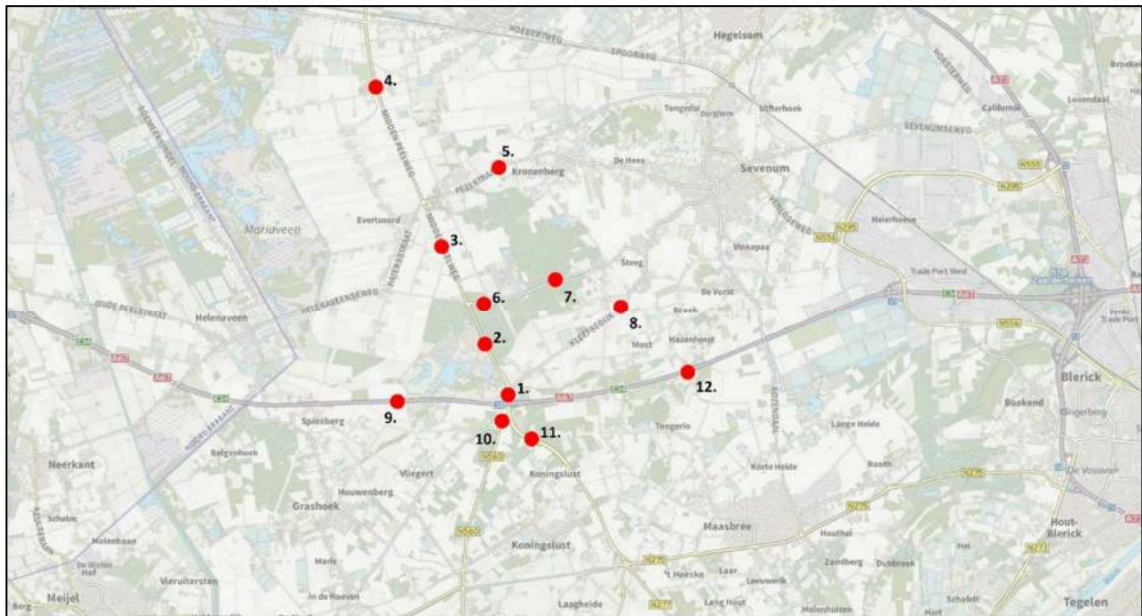
Toverland wordt momenteel ook bediend door het openbaar vervoer. Streeklijn 79 en scholierenlijn 679 gaan een deel van de werkdagen en in de weekenden via Toverland en overige tijdstippen via Maasbree. De huidige tijdstippen zijn afgestemd op de doelgroepen (scholieren of bezoekers Toverland). Navolgende uitsnede is afkomstig uit de lijnennetkaart van Arriva. Toverland draagt bij aan de kosten voor deze buslijn, om daarmee ook de bezoekers van Toverland te faciliteren en te stimuleren om gebruik te maken van het OV.



Afbeelding 12 OV-routes omgeving Toverland (bron: Arriva)

### 3.1.5 Verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling huidige situatie

Met behulp van het verkeersmodel Midden-Limburg zijn de etmaalintensiteiten van de huidige situatie op een gemiddelde werkdag inzichtelijk gemaakt. In het verkeersmodel is 2018 als basisjaar gehanteerd, waarmee eventuele invloeden als gevolg van Covid-19 buiten beschouwing zijn gelaten. De beschouwde wegvakken zijn in onderstaande afbeelding opgenomen en de daarin opgenomen nummers corresponderen met de genummerde wegvakken in tabel 2.



Afbeelding 13 Nummering wegvakken t.b.v. etmaalintensiteiten

Tabel 2 Etmaalintensiteiten huidige situatie (2018), afgerond op 100-tallen

Nr.	Wegvak	Etmaalintensiteit huidige situatie (motorvoertuigen per etmaal)
1.	N277 tussen A67 en Kleefsedijk	12.000
2.	N277 tussen Kleefsedijk en Helenaveenseweg	7.800
3.	N277 tussen Helenaveenseweg en Peelstraat	6.200
4.	N277 tussen Peelstraat en Zwarte Plakweg	6.000
5.	Peelstraat tussen Gruttoweg en ECDP*	3.400
6.	Helenaveenseweg tussen N277 en Toverland	2.400
7.	Helenaveenseweg tussen Toverland en komgrens Sevenum	1.300
8.	Kleefsedijk tussen N277 en komgrens Sevenum	3.500
9.	A67 westzijde afrit 38	56.600
10.	N560 tussen N277 en Lorbaan	15.200
11.	N277 tussen N560 en De Remer	9.400
12.	A67 oostzijde afrit 38	63.000

\* Equestrian Centre De Peelbergen

Op basis van deze verkeersintensiteiten is er in de huidige situatie slechts incidenteel sprake van verkeershinder als gevolg van verkeer van en naar Toverland. Op piekdagen (incidenteel) is weliswaar soms sprake van congestievorming in de ochtendperiode (rond 10.00u), maar dit is dan hoofdzakelijk het gevolg van het onvoldoende efficiënt oprijden van het eigen terrein van Toverland en niet ten gevolge van onvoldoende afwikkelcapaciteit op de toeleidende openbare wegvakken en/of rotondes. Op reguliere drukke dagen bij Toverland is van congestievorming echter geen sprake en is er derhalve geen sprake van structurele knelpunten.



Ter plaatse van de toe- en afritten van de A67 is met name in de reguliere avondspits regelmatig sprake van drukte, veelal als gevolg van woon-werkverkeer. Dit is met name het geval op de afritten vanuit de richting Venlo en vanuit Eindhoven richting de N277 en/of N560. Veelal is dit van korte duur. Ook deze knelpunten zijn echter niet van structurele aard in de huidige situatie en hebben geen relatie met bezoekers van en naar Toverland.

### 3.1.6 Objectieve verkeersveiligheid

Aan de hand van de landelijke ongevallendatabase ([www.via.nl](http://www.via.nl)) is een ongevalanalyse verricht. In de analyse is met name gekeken naar de ongevallen die hebben plaatsgevonden op de N277 vanaf de A67 en op de Helenaveenseweg nabij Toverland. Onderstaand overzicht is een weergave van de geregistreerde ongevallen<sup>8</sup> in de periode 2014 t/m 2022. Overigens wil dit niet zeggen dat al deze ongevallen zijn veroorzaakt door bezoekers van Toverland of dat bezoekers van Toverland hierbij betrokken zijn. Het betreft een overzicht van alle geregistreerde ongevallen met alle weggebruikers op het wegennet.

Tabel 3 Ongevallen naar jaar, omgeving Toverland

Jaar	Ongevallen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
2014	1	2	0	0
2016	1	0	0	0
2017	2	4	0	0
2018	3	4	1	0
2020	3	4	0	0
2021	4	8	0	0
2022	2	3	0	0



Afbeelding 14 Locaties ongevallen N277 en Helenaveenseweg, periode 2014 t/m 2022 ([www.via.nl](http://www.via.nl))

Uit voorgaande tabel en afbeelding blijkt dat het totaal aantal geregistreerde ongevallen in dit gebied relatief beperkt is. Bij slechts één ongeval is een gewonde gevallen. In 2015 en 2019 zijn geen ongevallen geregistreerd. Uit de analyse blijkt verder dat hoofdzakelijk personenauto's betrokken waren bij de ongevallen.

<sup>8</sup> De registratiegraad van ongevallen is niet 100% dekkend. Met name ongevallen met alleen schade worden lang niet altijd geregistreerd, als daar geen politie bij aanwezig is geweest. Desondanks geeft het overzicht goed inzicht in de mate van verkeers(on)veiligheid.

Uit de afbeelding blijkt dat ook ongevallen (vier stuks) op eigen terrein van Toverland zijn geregistreerd. Hierbij waren ook twee voetgangers betrokken. Er zijn geen ongevallen met fietsers geregistreerd.

## 3.2 Referentiesituatie

### 3.2.1 Infrastructuur en ontsluiting referentiesituatie

De referentiesituatie (2040) voorziet voor wat betreft de infrastructuur geen grootschalige aanpassingen. Provincie Limburg is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het provinciale wegennet. Daarvoor programmeert de provincie reguliere onderhoudsvraagstukken, maar ook benodigde reconstructies indien het bestaande wegennet niet meer optimaal functioneert. Dit geldt voor zowel fysieke infrastructuur als bijvoorbeeld vervanging van verkeerslichtenregelingen. Vanuit deze programmering staat onder andere de verkeerslichtenregeling ter plaatse van de toe- en afritten van de A67-N277, waarbij ook Rijkswaterstaat wordt betrokken. De verkeerslichten ter plaatse van de toe- en afritten van de A67 zullen vanuit deze programmering in de periode tot 2040 worden vervangen (circa één maal per 15 jaar), waardoor optimalisatie van de regeling mogelijk is en de verkeersafwikkeling kan worden afgestemd op het feitelijke verkeersaanbod in diverse scenario's. Dit zal de doorstroming reeds ten goede komen, zowel op drukke dagen bij Toverland als tijdens reguliere spitsperiodes. Met uitzondering van de vervanging van de verkeerslichtenregeling zijn er geen infrastructurele maatregelen voorzien op het omliggende wegennet. Voor wat betreft de referentiesituatie bij Toverland zijn de uitbreidingen uitsluitend voorzien op eigen terrein, binnen het huidige planologisch kader (vigerend bestemmingsplan). Dit geldt zowel voor extra attracties als de omvang van het aantal parkeervoorzieningen.

### 3.2.2 Autonome ontwikkelingen

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn verschillende (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied benoemd die deel uitmaken van de referentiesituatie ten behoeve van het MER<sup>9</sup>. Onderstaand zijn deze beknopt opgesomd, met inzicht in de extra verkeersaantallen die hiervoor in deze studie zijn opgenomen, ten opzichte van de huidige situatie:

- **Ontwikkeling 60Seven**. De initiatiefnemer 'Limburgs Uitje' is voornemens hier in aanvulling op de bestaande outdoor activiteiten een indoor leisure hal (inclusief wave surfer) te realiseren.  
→ 950 mvt/etmaal.
- **Ontwikkeling Heerlijkheid Sevenum**. Direct grenzend aan de ontwikkeling van 60Seven verrijst Hotel Heerlijkheid Sevenum, bestaande uit een viersterrenhotel met 100 kamers en een casino inclusief wellnessgedeelte.  
→ 550 mvt/etmaal.
- **Gebiedsontwikkeling Grandorse/ECDP**. Op ongeveer 500 meter ten noorden van het plangebied wordt de komende jaren het Equestrian Centre de Peelbergen (ECdP) ontwikkeld tot hippische zone waar regionale, nationale en internationale wedstrijden kunnen plaatsvinden.  
→ 750 mvt/etmaal.
- **Uitbreiding recreatiepark De Schatberg**. Recreatiepark De Schatberg wil al langere tijd in het bosgebied ten noorden van het bestaande recreatiepark 240 extra recreatiewoningen realiseren. In 2015 is hiervoor een bestemmingsplan vastgesteld, maar de woningen zijn tot op heden nog niet gerealiseerd.  
→ 600 mvt/etmaal.

Ten behoeve van het MER zijn deze ruimtelijke ontwikkelingen beschouwd, ondanks dat deze momenteel planologisch nog niet zijn verankerd. Derhalve is hiermee een worst case situatie onderzocht voor wat betreft de verkeersintensiteiten op het openbare wegennet. In aanvulling op deze ontwikkelingen is rekening gehouden met de autonome groei van het wegverkeer tot 2040, zoals deze in het verkeersmodel is voorzien.

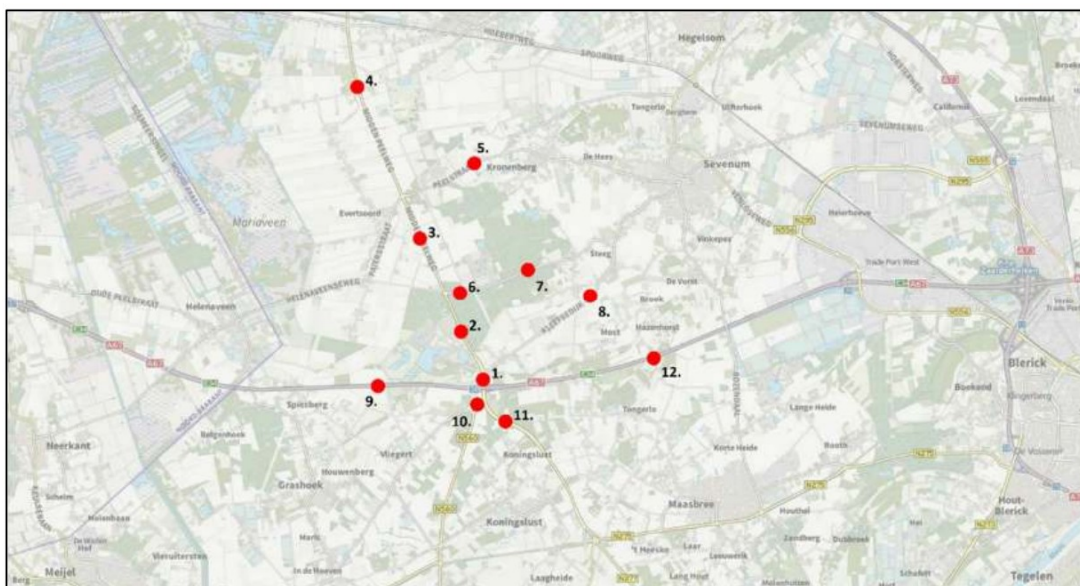
<sup>9</sup> Het nieuwe verkeersmodel is recent in gebruik genomen. In dit model zijn deze ontwikkelingen niet opgenomen, omdat deze nog niet (afdoende) planologisch zijn geborgd. Op basis van expert judgement zijn de verwachte extra verkeersbewegingen derhalve toebedeeld aan het wegennet ten behoeve van de effectbeoordeling.

### 3.2.3 Parkeren referentiesituatie

Toverland is voornemens het Camp Resort te ontwikkelen, om daarmee ook verblijfsrecreatie permanent te kunnen aanbieden. Het Camp Resort is voorzien aan de zuidzijde van het huidige plangebied, ten zuiden van Troy. Als gevolg van het Camp Resort vervallen de hier gelegen parkeerplaatsen (circa 500 stuks) voor daggasten. Het resterende deel van deze parkeerplaatsen wordt gebruikt door de gasten van de verblijfsrecreatie. Om deze parkeerplaatsen te compenseren wordt het overloopterrein permanent ingericht en ook wordt het huidige parkeerterrein voor bussen ingericht voor permanent parkeren.

### 3.2.4 Verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling referentiesituatie

In navolgende tabel zijn de verwachte verkeersintensiteiten opgenomen voor de huidige situatie en de referentiesituatie, inclusief de voornoemde autonome ontwikkelingen in de referentiesituatie. Hiervoor is het uitgangspunt een gemiddelde werkdag, met bij Toverland circa 10.000 bezoekers per dag, maar geen absolute piekdag. Dergelijke piekdagen komen immers slechts incidenteel voor en zijn derhalve niet representatief voor een maatgevende situatie.



Afbeelding 15 Nummering wegvakken t.b.v. etmaalintensiteiten

Tabel 4 Etmaalintensiteiten huidige situatie (2018) en referentiesituatie (2040)

Nr.	Wegvak	Etmaalintensiteit huidige situatie (motorvoertuigen per etmaal)	Etmaalintensiteit referentiesituatie 2040 (motorvoertuigen per etmaal, <i>excl.</i> autonome ontwikkelingen 3.2.2)	Etmaalintensiteit referentiesituatie 2040 (motorvoertuigen per etmaal, <i>incl.</i> autonome ontwikkelingen 3.2.2)
1.	N277 tussen A67 en Kleefsedijk	12.000	16.300	18.600
2.	N277 tussen Kleefsedijk en Helenaveenseweg	7.800	11.000	12.000
3.	N277 tussen Helenaveenseweg en Peelstraat	6.200	8.500	9.500
4.	N277 tussen Peelstraat en Zwarte Plakweg	6.000	8.400	8.700
5.	Peelstraat tussen Gruttoweg en ECDP*	3.400	4.800	4.900
6.	Helenaveenseweg tussen N277 en Toverland	2.400	5.000	5.000



Nr.	Wegvak	Etmaalintensiteit huidige situatie (motorvoertuigen per etmaal)	Etmaalintensiteit referentiesituatie 2040 (motorvoertuigen per etmaal, <i>excl.</i> autonome ontwikkelingen 3.2.2)	Etmaalintensiteit referentiesituatie 2040 (motorvoertuigen per etmaal, <i>incl.</i> autonome ontwikkelingen 3.2.2)
7.	Helenaveenseweg tussen Toverland en komgrens Sevenum	1.300	2.300	2.300
8.	Kleefsedijk tussen N277 en komgrens Sevenum	3.500	4.600	5.000
9.	A67 westzijde afrit 38	56.600	70.000	71.000
10.	N560 tussen N277 en Lorbaan	15.200	19.500	19.800
11.	N277 tussen N560 en De Remer	9.400	12.000	12.100
12.	A67 oostzijde afrit 38	63.000	77.500	78.500

Op basis van de resultaten uit voorgaande tabel kan een aantal zaken worden opgemaakt:

- De autonome ontwikkelingen hebben in verhouding een geringe impact op de totale hoeveelheid verkeer op het omliggende wegennet en zullen zodoende geen structureel negatief effect hebben op de doorstroming en verkeersafwikkeling.
- Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen langs de N277 neemt het verkeer op de N277 verhoudingsgewijs meer toe dan op andere wegen. De N277 heeft echter juist een ontsluitende functie voor dergelijke voorzieningen en is op deze verkeerstoename ingericht.

Op basis van deze etmaalwaarden worden op wegvakniveau en op kruispuntniveau geen structurele knelpunten in de doorstroming verwacht. In de referentiesituatie zijn immers ook geen infrastructurele maatregelen voorzien in het verkeersmodel. Het aantal rijstroken is derhalve toereikend om de verkeersstromen op een goede manier te kunnen afwikkelen.

# 4 PLANVOORNEMEN EN PLANEFFECTEN

## 4.1 Planvoornemen

In paragraaf 2.3 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)<sup>10</sup> is de doelstelling van het initiatief als volgt gedefinieerd: 'Het bieden van een flexibel ruimtelijk kader waarmee invulling kan worden gegeven aan de groeiambities van de initiatiefnemer waarbij, met aandacht voor de omgeving, zowel het attractiepark wordt uitgebreid als diverse vormen verblijfsrecreatie mogelijk worden gemaakt'.

Op grond hiervan is de doelstelling van het planvoornemen gedefinieerd als:

- Stapsgewijze flexibele uitbreiding van het themapark in noordelijke en/of westelijke richting.
- Het toevoegen van (verschillende vormen van) verblijfsrecreatie om hiermee langduriger verblijf binnen het park mogelijk te maken en het verzorgingsgebied te vergroten.
- Het creëren van een zorgvuldige landschappelijke inpassing in de omgeving.

Voorgaande houdt in dat uitbreiding van Toverland zowel de toename van het oppervlakte aan attractiepark inhoudt, alsmede de toevoeging van verblijfsrecreatie om meerdaags bezoek aan het attractiepark te faciliteren.

De uitbreiding is voorzien in de navolgende omvang in de eindsituatie:

- Attractiepark<sup>11</sup>:
  - o Compacte opzet: circa 31 ha.
  - o Ruime opzet: circa 48 ha.
- Hotel: 800 kamers.
- Kampeerplaatsen: 430 plaatsen.
- Recreatieverblijven: 280 verblijven.

Afbeelding 16 toont de toename van de omvang van het plangebied ten opzichte van de huidige situatie.



Afbeelding 16 Uitbreiding plangebied (bron: Toverland)

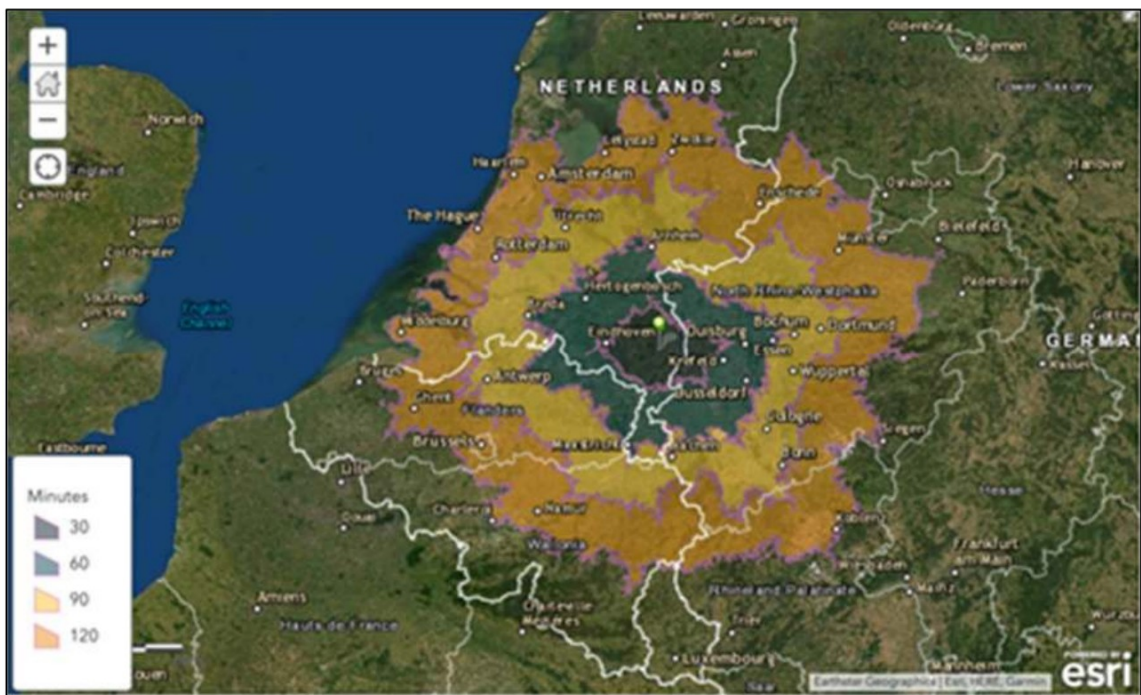
<sup>10</sup> Notitie Reikwijdte en Detailniveau, een magische toekomst voor Toverland. Kragten, 30 juli 2021.

<sup>11</sup> In het kader van de m.e.r. en BPVR worden zowel een compacte als ruime variant van het pretpark onderzocht. De compacte variant gaat uit van een hogere attractie- en bezoekersdichtheid per hectare dan de ruime variant.

## 4.1.1 Ontsluitingsstructuur en routing planvoornemen

Voor wat betreft de directe ontsluitingsstructuur zijn beperkte aanpassingen voorzien. De primaire en secundaire aanrijroutes wijzigen niet, omdat de toegang tot Toverland ook in de toekomstige situatie volledig is beoogd via de N277 en Helenaveenseweg. Dit is ook reeds in het kader van de NRD<sup>12</sup> nader gemotiveerd en als uitgangspunt gehanteerd. Via de Helenaveenseweg zijn de nieuwe parkeergelegenheden bereikbaar, die uiteraard uitbreiden ten opzichte van de huidige situatie, zowel in oppervlakte als in aantallen. De primaire aanrijroute leidt derhalve nog steeds via de N277 richting de A67. Uiteraard is ook de N277 in noordelijke richting een ontsluitingsstructuur, al is deze van secundair belang in de hoofdstructuur. De Schorfenweg maakt in het beoogde planvoornemen onderdeel uit van het plangebied. De huidige doorgaande verbinding tussen de Helenaveenseweg en de Peelstraat via de Schorfenweg zal in de toekomst komen te vervallen.

Met de uitbreiding van het attractiepark en het toevoegen van verblijfsrecreatie wordt de doelgroep van bezoekers groter, omdat het voor gasten die verder weg wonen interessanter wordt om een (meerdaags) bezoek aan Toverland te brengen. In de NRD is daarvoor reeds afbeelding 17 opgenomen. Op basis van deze analyse van het marktpotentieel is het aannemelijk dat een (substantieel) deel van de toekomstige bezoekers afkomstig zal zijn uit België en Duitsland en de hoofdrouting derhalve via de A67/N277 zal zijn. Uit bezoekerscijfers van 2019 blijkt reeds dat circa 62% van de bezoekers uit Nederland komt, uit Duitsland komt reeds circa 24% van de bezoekers en circa 14% van de bezoekers is afkomstig uit België. Met de uitbreiding van Toverland zal het aandeel bezoekers uit België en Duitsland verder toenemen, waardoor de aanrijroute vanuit zuidelijke richting alleen maar toeneemt.



Afbeelding 17 Marktpotentieel op basis van reisafstanden van en naar Sevenum

Met de beoogde uitbreiding van Toverland wordt een optimale verkeersafwikkeling en -verdeling over het toeleidende wegennet beoogd, om eventuele stagnatie op het openbare wegennet te voorkomen. Bovendien wordt er met de inrichting van de nieuwe toegang van Toverland vanaf de Helenaveenseweg naar gestreefd om het verkeer zo veel als mogelijk van/naar de N277/A67 te leiden, zodat sluiproutes via woonkernen zoals Sevenum en/of Kronenberg worden geminimaliseerd. Dit doen we door goede bewegwijzering bij de entree, inrichting van infrastructuur die gericht is op routing van en naar de N277 en ook door routing via navigatiesystemen te sturen via de A67-N277.

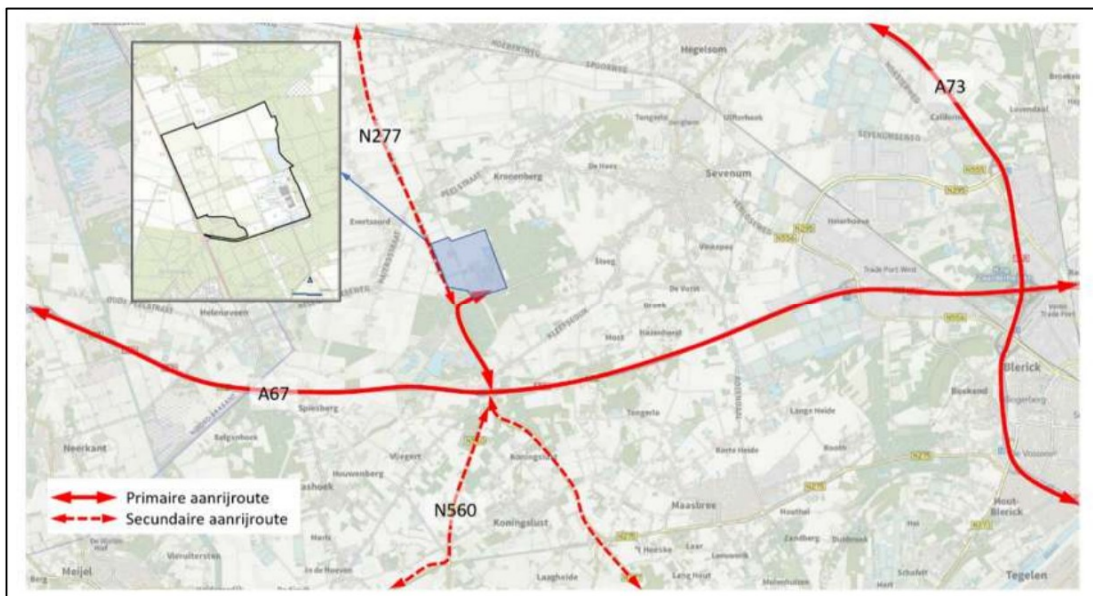
<sup>12</sup> Notitie Reikwijdte en Detailniveau, Een magische toekomst voor Toverland. Kragten, 30 juli 2021.



Vooral voor dit laatste onderdeel zijn we (mede) afhankelijk van (kaart)leveranciers van navigatiesystemen. Landelijk zijn er echter projecten lopende om dit in de toekomst beter te kunnen sturen. Hierbij zijn diverse wegbeheerders betrokken, waaronder gemeente Horst aan de Maas.

Overigens betekent dit niet dat bezoekers niet vanuit noordelijke richting via de N277 zullen aankomen of vertrekken. De N277 is vanuit bijv. de richting Oss en Uden/Veghel een geschikt alternatief voor de snelweg (A50/A73/A67). Dit betreft echter slechts een deel van de doelgroep en het bezoekerspotentieel. Verkeer uit noordoostelijke richting (Nijmegen en verder) dat via de A73 rijdt wordt in principe niet actief omgeleid via (noordelijk van de A67 gelegen) afritten van de A73, om daarmee bijvoorbeeld de A67 te ontzien. Enerzijds om te voorkomen dat dit verkeer door de dorpen gaat rijden. Het is immers niet wenselijk om sluipverkeer door Sevenum/Kronenburg te sturen (bij afrit Horst 10 en/of 11) of door Ysselsteyn (via afrit 9 Venray/N270). Anderzijds is aanvullende bewegwijzering van Toverland via één van deze afritten niet passend bij het beleid van Rijkswaterstaat inzake plaatsingseisen aan toeristisch/recreatieve trekpleisters.

De beoogde ontsluitingsstructuur, op basis van voorgaande motivatie, is derhalve gevisualiseerd in navolgende afbeelding.



Afbeelding 18 Toekomstig plangebied en ontsluitingsstructuur

#### 4.1.2 Bezoekersaantallen, verkeersbewegingen en parkeervoorzieningen

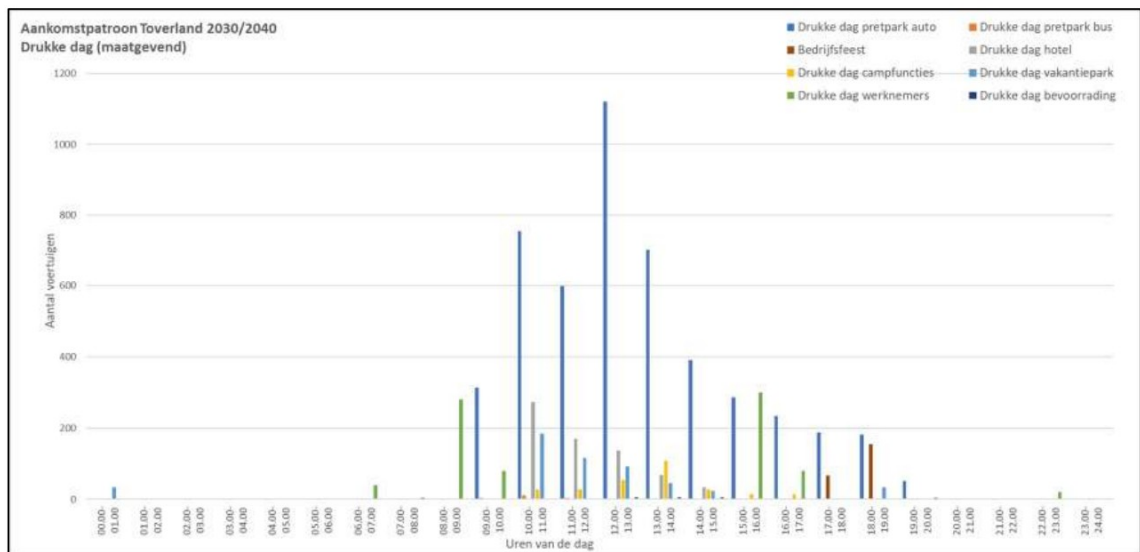
Zoals reeds beschreven in de NRD worden op jaarbasis maximaal 3,74 miljoen bezoekers verwacht, na volledige planrealisatie. Het merendeel van deze bezoekers komt met de auto, net als in de huidige situatie. Om een beeld te vormen van de impact van deze toename qua verkeersbewegingen is een analyse gemaakt van aankomst- en vertrekpatronen van bezoekers, in zowel de huidige als toekomstige situatie. Uitgangspunt daarbij is ook dat openingstijden verruimd worden, met opening tot 23.00u op de maatgevende dagen. De resultaten van deze analyse zijn uitgebreid beschreven in een separate rapportage<sup>13</sup>, die als bijlage 1 aan dit hoofd rapport is toegevoegd. Voor de toekomstige situatie zijn drie scenario's onderzocht:

- Gemiddelde dag: Gebaseerd op rekenkundig gemiddelde van aantal jaarbezoekers over 365 dagen.
- Maatgevende drukke dag: Drukke zomerdag, gebaseerd op huidige bezoekerspatronen met toekomstige (bezoekers)omvang.
- Piekdag: Absolute piekdag, gebaseerd op huidige bezoekerspatronen met toekomstige (bezoekers)omvang → dit komt slechts sporadisch voor.

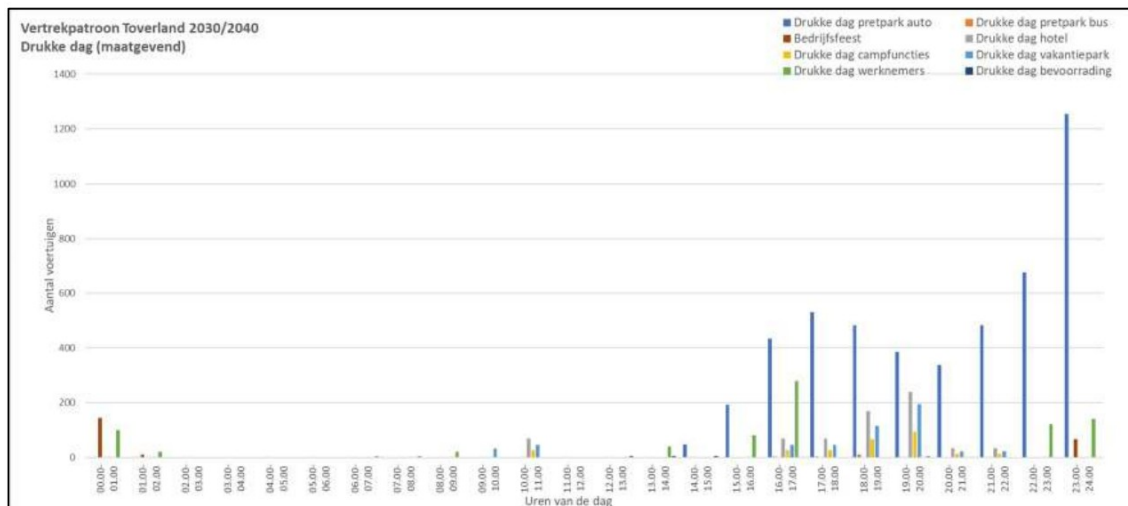
<sup>13</sup> Verkeer: Aankomst- en vertrekpatronen, Toverland. Kragten, 17 mei 2021.

Ten behoeve van de analyse van het aantal verkeersbewegingen en de impact op de verkeersafwikkeling in de plansituatie is, in overleg met Toverland en de betrokken wegbeheerders (gemeente Horst aan de Maas, provincie Limburg en Rijkswaterstaat), besloten om de maatgevende drukke dag te hanteren<sup>14</sup>. De verwachte bezoekersaantallen op dergelijke dagen, ruim 21.500 bezoekers, komen naar verwachting in de toekomst met regelmaat voor en derhalve is het uitgangspunt dat verkeer op dergelijke dagen op een vlotte en veilige wijze moet worden afgewikkeld.

In voornoemde rapportage inzake de aankomst- en vertrekpatronen zijn hiertoe de volgende figuren vervaardigd, waarmee het aantal verkeersbewegingen op uurbasis (van zowel aankomende als vertrekkende bezoekers) inzichtelijk is gemaakt. Voor een uitgebreid inzicht in de onderbouwing van deze aantallen verwijzen wij naar bijlage 1.



Afbeelding 19 Aankomstpatroon maatgevende drukke dag, na uitbreiding Toverland



Afbeelding 20 Vertrekpatroon maatgevende drukke dag, na uitbreiding Toverland

<sup>14</sup> De absolute piekdagen komen incidenteel voor en derhalve achten ook de wegbeheerders het niet realistisch om daarop te dimensioneren. Dat gebeurt op andere locaties immers ook niet. Voor een maatgevende dag is uitgegaan van een vrijdag. Op vrijdagen is immers nog veel woon-werkverkeer aanwezig, ook is dit een aankomstdag voor vakantiegeers (bijvoorbeeld weekend Center Parcs) en is dit vaak een eerste dag voor evenementen bij bijvoorbeeld Grandorse. Derhalve is voor deze maatgevende dag rekening gehouden met verkeer van en naar de diverse recreatieve voorzieningen in het gebied De Peelbergen.

## 4.2 Effectbeoordeling

Ten behoeve van de effectbeoordeling is vanuit verkeerskundig oogpunt slechts één situatie beschouwd, en dat betreft de ontsluiting van Toverland via de Helenaveenseweg. Zoals in de NRD is opgenomen zijn weliswaar meerdere inrichtingsmodellen reeds eerder onderzocht, maar al deze modellen gaan uit van dezelfde ontsluitingswijze. Dit betreft de huidige routing van en naar de Helenaveenseweg, waarbij waar nodig aanpassingen worden gedaan om de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid te kunnen borgen. De effectbeoordeling is uitgevoerd overeenkomstig de criteria die hiervoor zijn opgenomen in de NRD, zoals in onderstaande tabel is opgenomen, met de daarbij horende zevenpuntsschaal beoordeling.

Tabel 5 Criteria effectbeoordeling MER, onderdeel verkeer

Thema	Criterium / Effect	Effectbeschrijving
Verkeer	Bereikbaarheid voor autoverkeer (gevolgen voor doorstroming op de openbare wegen. In ieder geval capaciteit rotonde N277, aansluiting Helenaveenseweg en N277 tot en met op- en afrit A67 en N277 in noordelijke richting).	Kwantitatief
	Bereikbaarheid voor langzaam verkeer	Kwalitatief
	Bereikbaarheid voor hulpdiensten / calamiteitenroutes	Kwalitatief
	Bereikbaarheid voor openbaar vervoer	Kwalitatief
	Gevolgen voor verkeersveiligheid	Kwalitatief
	Gevolgen voor parkeren (parkeercapaciteit en in-uitstroomcapaciteit)	Kwantitatief

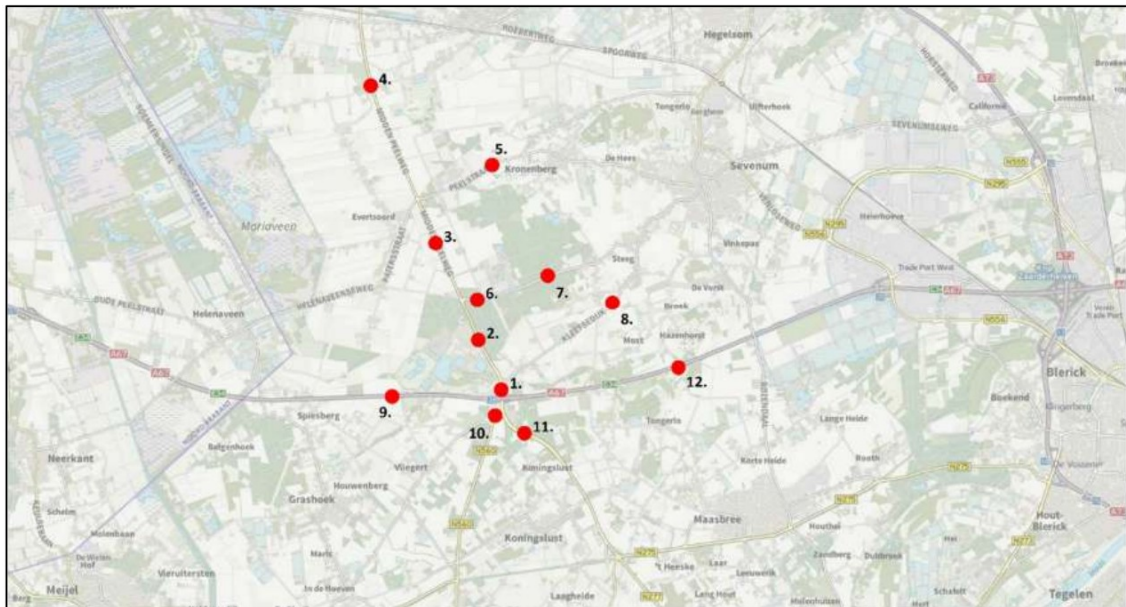
++	sterk positief effect
+	positief effect
0/+	beperkt positief effect
0	geen positief en geen negatief effect
0/-	beperkt negatief effect
-	negatief effect
--	sterk negatief effect

In de NRD zijn tien verschillende inrichtingsmodellen (de alternatieven uit het MER) opgenomen. Deze gaan allemaal uit van eenzelfde bezoekersaantal (3,74 mln. op jaarbasis) en onderscheiden zich door een andere ligging van de verschillende functies binnen het plangebied. Aangezien het plangebied als geheel wordt beschouwd, zijn de effectscores voor wat betreft verkeer voor alle tien de inrichtingsmodellen gelijk.



## 4.2.1 Bereikbaarheid autoverkeer, verkeersintensiteiten en -afwikkeling

Op basis van de beoogde ontwikkeling van Toverland zijn de toekomstige verkeersbewegingen, als gevolg van de toename van het aantal bezoekers, op basis van expert judgement toegevoegd aan de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel<sup>15</sup>. In navolgende tabel zijn de verwachte verkeersintensiteiten opgenomen voor de huidige situatie, de referentiesituatie en de beoogde plansituatie.



Afbeelding 21 Nummering wegvakken t.b.v. etmaalintensiteiten

Tabel 6 Etmaalintensiteiten huidige situatie (2018), referentiesituatie en planvoornemen (2040)

Nr.	Wegvak	Etmaalintensiteit huidige situatie (mvt. per etmaal)	Etmaalintensiteit referentiesituatie 2040 (excl. autonome ontwikkelingen 3.2.2)	Etmaalintensiteit referentiesituatie 2040 (incl. autonome ontwikkelingen 3.2.2)	Etmaalintensiteit planvoornemen 2040 (mvt. per etmaal)
1.	N277 tussen A67 en Kleefsedijk	12.000	16.300	18.600	24.900
2.	N277 tussen Kleefsedijk en Hellenaveenseweg	7.800	11.000	12.000	18.300
3.	N277 tussen Hellenaveenseweg en Peelstraat	6.200	8.500	9.500	10.200
4.	N277 tussen Peelstraat en Zwarte Plakweg	6.000	8.400	8.700	9.400
5.	Peelstraat tussen Gruttoweg en ECDP	3.400	4.800	4.900	4.900

<sup>15</sup> De verkeerstoename op het wegennet is op basis van expert judgement bepaald, omdat het nieuwe verkeersmodel nog niet gebruikt kon worden ten tijde van dit onderzoek. Ten behoeve van het definitieve BPVR zal alsnog een berekening met het verkeersmodel worden uitgevoerd om de geprognosticeerde aantallen waar nodig nog bij te stellen. Naar verwachting zal dit echter niet tot grote verschillen leiden qua aantallen en/of verkeerseffecten op het omliggende wegennet. Indien alsnog extra maatregelen nodig blijken te zijn, dan worden deze in het definitieve plan geborgd.

Nr.	Wegvak	Etmaalintensiteit huidige situatie (mvt. per etmaal)	Etmaalintensiteit referentiesituatie 2040 (excl. autonome ontwikkelingen 3.2.2)	Etmaalintensiteit referentiesituatie 2040 (incl. autonome ontwikkelingen 3.2.2)	Etmaalintensiteit planvoornemen 2040 (mvt. per etmaal)
6.	Helenaveenseweg tussen N277 en Toverland	2.400	5.000	5.000	12.000
7.	Helenaveenseweg tussen Toverland en komgrens Sevenum	1.300	2.300	2.300	2.400
8.	Kleefsedijk tussen N277 en komgrens Sevenum	3.500	4.600	5.000	5.000
9.	A67 westzijde afrit 38	56.600	70.000	71.000	73.500
10.	N560 tussen N277 en Lorbaan	15.200	19.500	19.800	20.000
11.	N277 tussen N560 en De Remer	9.400	12.000	12.100	12.300
12.	A67 oostzijde afrit 38	63.000	77.500	78.500	81.900

Op basis van de verwachte verkeerstoename ten gevolge van het planvoornemen zijn de volgende bevindingen te doen:

- Als gevolg van de planontwikkeling Toverland neemt de verkeersintensiteit op de wegen van en naar Toverland, ten opzichte van de referentiesituatie, duidelijk toe. Dit betreft hoofdzakelijk de aanrijroute via de A67-N277-Helenaveenseweg.
  - o Op de N277, tussen Kleefsedijk en Helenaveenseweg, bedraagt de toename op maatgevende drukke dagen circa 50%.
  - o Op de Helenaveenseweg, tussen N277 en Toverland is sprake van een ruime verdubbeling van verkeer op maatgevende drukke dagen.
- Daarnaast valt op dat de groei van Toverland grotendeels wordt veroorzaakt door bezoekers die verder weg wonen. Dit is herleid uit de analyses van het verkeersmodel. Hieruit blijkt namelijk dat er met name op de N277, tussen A67 en Helenaveenseweg, een sterke verkeerstoename te verwachten is tussen de referentiesituatie en de plansituatie. Dit geldt ook voor de Helenaveenseweg, tussen de N277 en Toverland. Op alle overige wegvakken is de verkeerstoename beperkt. Dit houdt in dat verreweg het meeste extra verkeer via de A67 nadert en vanaf afrit 38 naar Toverland rijdt. In veel mindere mate is er sprake van extra bezoekers uit de regio die via de N277 (noord of zuid) of via de N560 komen. Dit is te verklaren door het feit dat bezoekers uit deze regio in de huidige en/of referentiesituatie reeds bezoeker zijn van Toverland. Met de uitbreiding van het park en het aanbieden van (meerdaagse) verblijfsrecreatie wordt Toverland ook aantrekkelijker voor bezoekers die verder weg wonen. Logischerwijs maken deze zo veel mogelijk gebruik van het hoofdwegennet.
  - o Uit het kentekenonderzoek van de huidige situatie (zie paragraaf 3.1.3.1) is gebleken dat slechts een klein deel van de bezoekers (huidig circa 5%) vanaf de A73 via de kern Sevenum rijdt. De route via Kronenberg wordt door verkeer vanaf de A73 niet gebruikt. Dit is ook een onlogische route voor bezoekers van Toverland. Met de beoogde uitbreiding neemt niet alleen het totaal aantal bezoekers toe, maar ook het aandeel buitenlandse bezoekers (uit België en Duitsland). Het merendeel van deze bezoekers zal via de A67/N277 rijden. Naar verwachting zal het aandeel verkeer via Sevenum in de toekomst dan ook verder afnemen. Met de eerder beschreven maatregelen in 4.1.1 (bewegwijzering, inrichting en routing navigatiesystemen) dragen we hier ook actief aan bij. De verkeersmodellen voor de plansituatie bevestigen dit ook. Derhalve is in de

berekeningen in meer dan voldoende mate rekening gehouden met het aantal (en aandeel) doorgaand verkeer door de kern Sevenum en eventuele hinder die daardoor wordt veroorzaakt.

#### 4.2.1.1 Capaciteitsverruimende maatregelen planvoornemen

Een aanpassing is voorzien in de toegang tot het terrein van Toverland vanaf de Helenaveenseweg. De verbinding vanuit westelijke richting naar het Toverland terrein wordt in overleg met gemeente Horst aan de Maas nog heringericht, zodat de inrijcapaciteit aanzienlijk wordt vergroot. Daarmee wordt terugslag op het openbare wegennet (Helenaveenseweg/N277) voorkomen. In de huidige situatie is dat namelijk een grote bottleneck in de bereikbaarheid van Toverland. De doorstroming kan nog worden geoptimaliseerd door een gedeelte van de Helenaveenseweg, tussen N277 en Toverland, herin te richten. Met een herinrichting van de Helenaveenseweg kan beter worden geanticipeerd op drukte. Op dit moment is echter nog niet in te schatten in welk jaartal deze aanpassing wenselijk is en hoe de aanpassing exact wordt vormgegeven. Dit is mede afhankelijk van de exacte ontwikkeling van verkeersstromen. Op middellange termijn is de huidige inrichting van de Helenaveenseweg in ieder geval nog toereikend.

#### 4.2.2 Bereikbaarheid langzaam verkeer

De bereikbaarheid van Toverland voor langzaam verkeer, hoofdzakelijk voor fietsers, wordt niet ingrijpend gewijzigd. Het planvoornemen heeft hoofdzakelijk betrekking op de uitbreiding van het eigen terrein en de inrichting daarvan. De openbare infrastructuur moet worden afgestemd op het bereikbaar houden van Toverland, en de doorstroming en verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers te borgen. De uitbreiding van Toverland zal met name meer bezoekers en bezoekers uit een groter gebied (langere reisafstand, zie afbeelding 17) gaan aantrekken. Het primaire transportmiddel voor de doelgroep van Toverland is en blijft de personenauto, en met name daarvoor zijn mogelijk aanpassingen aan de openbare infrastructuur noodzakelijk.

De bestaande vrijliggende fietsvoorzieningen langs de N277 en langs de Helenaveenseweg worden behouden, om voor (brom)fietsers een veilige plek in het wegprofiel te borgen. Waar nodig worden aanpassingen gedaan om de verkeersveiligheid te behouden of te verbeteren. Het wordt drukker op de N277 en ter hoogte van de rotonde nabij Toverland. Omdat het drukker zal worden, nemen de wachttijden voor overstekende fietsers mogelijk wel wat toe, waardoor attentieverhogende maatregelen ter behoud/verbetering van verkeersveiligheid gewenst zijn.

Op eigen terrein van Toverland wordt voorzien in de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen, vanwege de groei van zowel bezoekersaantallen als personeel. Ook wordt voorzien in de aanleg voor laadplekken voor e-bikes en speedpedelecs, om deze steeds groter wordende doelgroep ook te faciliteren. Juist de toename van het gebruik van deze fietsen maakt de actieradius groter en daardoor voor een deel van de lokale bezoekers en medewerkers mogelijk interessanter om met de fiets naar Toverland te komen. Met het uitbreiden van het voorzieningenniveau voor elektrische fietsen speelt de ontwikkeling van het planvoornemen hierop in. Exacte verwachte aantallen in de plansituatie zijn op dit moment echter nog niet bekend. Gezien de verwachte bezoekersaantallen op jaarbasis en op maatgevende dagen kan echter worden geconcludeerd dat het aandeel fietsgebruik beperkt zal zijn in verhouding tot het totaal aantal bezoekers.

#### 4.2.3 Bereikbaarheid hulpdiensten / calamiteiten

De bereikbaarheid voor hulpdiensten in geval van calamiteiten wijzigt qua routing en ontsluiting niet wezenlijk ten opzichte van de huidige situatie. De infrastructuur wordt erop ingericht om de doorstroming en verkeersveiligheid te borgen en zo min mogelijk stagnatie op het openbare wegennet te veroorzaken. Vanuit het planvoornemen is de ontwikkeling erop gericht om de huidige knelpunten, die optreden op drukke dagen, bij het oprijden van het eigen terrein op te lossen. Door extra capaciteit te realiseren bij de slagbomen voor het oprijden van het terrein wordt terugslag zo veel mogelijk voorkomen. In die zin moet de ontwikkeling zelfs een verbetering opleveren in geval van calamiteiten ten opzichte van de huidige situatie.



Het terrein van Toverland zelf wordt voorzien van meerdere locaties die in geval van calamiteiten kunnen dienen als nooduitgang, dan wel kunnen dienen als toegang tot het terrein van Toverland voor hulpdiensten. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld een calamiteitsroute via een directe ontsluiting op de N277 (westzijde plangebied) of Peelstraat (noordzijde), in geval de Helenaveenseweg niet als ontsluitingsroute kan dienen in dergelijke situaties. De definitieve uitwerking hiervan kan echter pas worden gedaan als er zicht is op de definitieve terreininrichting en zal altijd in overleg met de Veiligheidsregio worden uitgewerkt. Een formeel akkoord van de Veiligheidsregio is voorwaardelijk voor planrealisatie, waarmee het initiatief ten aanzien van bereikbaarheid hulpdiensten te allen tijde positief scoort.

#### 4.2.4 Bereikbaarheid openbaar vervoer

Omdat de routing van en naar Toverland niet wijzigt, zijn er in basis ook geen negatieve effecten te verwachten voor de bereikbaarheid van Toverland per openbaar vervoer. De infrastructuur wordt erop ingericht om de doorstroming en verkeersveiligheid te borgen en zo min mogelijk stagnatie op het openbare wegennet te veroorzaken. Vanuit het planvoornemen is de ontwikkeling erop gericht om de huidige knelpunten, die optreden op drukke dagen, bij het oprijden van het eigen terrein op te lossen. Door extra capaciteit te realiseren bij de slagbomen voor het oprijden van het terrein wordt terugslag zo veel mogelijk voorkomen. In die zin moet de ontwikkeling zelfs een kleinere verbetering opleveren voor de dienstregeling van het openbaar vervoer.

Naar verwachting heeft de ontwikkeling van Toverland een positief effect voor het gebruik van het openbaar vervoer. De uitbreiding van Toverland moet ervoor zorgen dat er jaarlijks meer bezoekers naar Toverland komen, waarvan een deel gebruik maakt van het openbaar vervoer. Bij een minimaal gelijkblijvend percentage bezoekers (daggasten) dat gebruik maakt van het OV, zal een absolute toename van het aantal bezoekers altijd leiden tot meer OV-gebruik en daarmee positief bijdragen aan de exploitatie van de lijnvoering. Omdat Toverland ook voor tieners steeds aantrekkelijker wordt is het openbaar vervoer naar verwachting een aantrekkelijk alternatief voor deze (groeïende) doelgroep. Toverland kijkt daarbij altijd naar mogelijkheden om het gebruik van openbaar vervoer door bezoekers te stimuleren. Daarnaast heeft de uitbreiding van Toverland tot gevolg dat meer medewerkers bij Toverland gaan werken, waarvan mogelijk ook een deel gebruik maakt van het OV, wat het gebruik per saldo verder zal doen toenemen.

#### 4.2.5 Collectief vervoer

Ook is Toverland goed bereikbaar voor collectief (bus)vervoer. Dat is ook in de huidige situatie reeds het geval, maar de omvang hiervan zal in de toekomst verder toenemen. Met name op reguliere weekdays worden vanuit bijvoorbeeld scholen daguitjes georganiseerd naar Toverland, waarbij veelal gebruik wordt gemaakt van collectief vervoer. Hierop wordt in het planvoornemen geanticipeerd door voldoende busparkeerplaatsen te faciliteren, zodat touringcarbussen niet in de omgeving op zoek hoeven te gaan naar parkeerplaatsen. Ook voor bedrijfsuitjes is dergelijk collectief vervoer een aantrekkelijk alternatief. Bekend is echter dat dergelijke daguitjes veelal buiten de maatgevende piekperiodes vallen en het collectief vervoer derhalve geen wezenlijke bijdrage kan leveren aan verkeersdrukke op maatgevende dagen. Tijdens de drukke dagen (vakanties, feestdagen etc.) zijn het immers veelal gezinnen en tieners die Toverland bezoeken.

#### 4.2.6 Gevolgen verkeersveiligheid

Ten aanzien van de verkeersveiligheid wijzigt de situatie op een aantal aspecten. Het wegennet wijzigt weliswaar niet structureel, maar wel worden er enkele ingrepen gedaan om de doorstroming te kunnen waarborgen. Deze hebben ook invloed op de verkeersveiligheid. De capaciteitsverruimende maatregelen ter plaatse van de toegang tot Toverland en een betere in- en uitstroom van verkeer zorgen ervoor dat het verkeer beter doorstroomt en de kans op kop-staart ongevallen daardoor afneemt (geen filevorming meer). Met name fietsverkeer op de oost-west relatie moet ter plaatse van de rotonde meerdere rijstroken passeren. Het aantal fietsers op deze relatie is echter erg laag, waardoor de kans op ongevallen relatief beperkt is.

Naar verwachting heeft het herinrichten van de toegang tot Toverland op de Helenaveenseweg wel een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheid tot gevolg. Verreweg de grootste verkeersstroom (aankomend en vertrekkend verkeer Toverland) krijgt in deze situatie een betere doorstroming, wat positief is voor de mate van verkeersveiligheid. Ook zorgt een herinrichting voor een overzichtelijkere situatie, waardoor twijfel- en zoekgedrag van bezoekers wordt voorkomen. Ook dit draagt bij aan een hogere mate van verkeersveiligheid.

## 4.2.7 Gevolgen parkeren

De uitbreiding van Toverland heeft uiteraard tot gevolg dat er meer behoefte is aan parkeergelegenheid. Zowel voor de toename van het aantal daggasten, verblijfgasten als personeel moet het huidige aanbod aan parkeerplaatsen worden uitgebreid. De terreininrichting is er in alle modellen op gericht om tijdens piekdrukke aan alle voertuigen een parkeerplek aan te bieden op eigen terrein. Uitgangspunt is dat er niet wordt geparkeerd in de openbare ruimte, ook niet tijdens piekdagen. Alleen kortparkeren is mogelijk langs de Helenaveenseweg ten behoeve van het halen en brengen (door bijvoorbeeld ouders). Ook in de huidige situatie vindt dit hier plaats. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen zijn de volgende aantallen parkeerplaatsen benodigd:

Tabel 7 Berekening parkeerbalans uitbreiding Toverland

Functie	Omvang	Norm	Parkeerbehoefte
Pretpark	Circa 31 ha (compact)	8 / ha	248 (compact)
	Circa 48 ha (ruim)	8 / ha	384 (ruim)
Hotel	800 kamers	12,6 per 10 kamers	1.008
Kampeervaciliteiten	430 plaatsen	1,2 per standplaats	516
Recreatieverblijven	280 verblijven	2,1 per verblijf	588
<b>TOTAAL</b>			<b>2.360 – 2.496</b>

Op basis van het piekdagscenario is door Toverland, mede op basis van ervaringen van de huidige situatie, bepaald hoeveel parkeercapaciteit per doelgroep benodigd is. Derhalve zijn onderstaande aantallen parkeerplaatsen beoogd in het planvoornemen.

- Daggasten (auto): ca. 8.500 parkeerplaatsen
- Daggasten (touringcar): ca. 50 bus parkeerplaatsen
- Verblijfgasten, bij verblijven: ca. 900 parkeerplaatsen
- Medewerkers: ca. 1.000 parkeerplaatsen

Met het beoogd totaal aantal parkeervoorzieningen voldoet het initiatief ruimschoots aan de gemeentelijke parkeernormen. Met name het aantal parkeerplaatsen voor het pretpark is aanzienlijk hoger dan de parkeernorm aanbeveelt. Eerder werd al opgemerkt dat met forse marges rekening moet worden gehouden.

Toverland wil ruimschoots voldoende parkeergelegenheid aanleggen om alle bezoekers op eigen terrein te laten parkeren. Een deel van de verblijfgasten zal de auto uiteindelijk op een van de centralere parkeerterreinen parkeren in plaats van bij het verblijf. In de totale berekening van de parkeerbalans is hiermee rekening gehouden.

Alle parkeergelegenheden zijn bereikbaar via de hoofdroute N277-Helenaveenseweg. Vanaf de Helenaveenseweg zijn de parkeerterreinen voor bezoekers bereikbaar. Op eigen terrein vindt pas de splitsing plaats voor daggasten en verblijfgasten, om daarmee onzeker weggedrag op de openbare weg te voorkomen. Personeel krijgt een eigen toegang tot de parkeerplaats, eveneens via de Helenaveenseweg. Personeel en bezoekers komen en/of gaan echter veelal op afwijkende tijdstippen, waardoor deze nauwelijks hinder van elkaar ondervinden. Om de doorstroming van verkeer, en met name grote verkeersstromen bezoekers te kunnen borgen, wordt niet alleen de parkeercapaciteit uitgebreid, maar wordt juist ook de toegang tot het terrein van Toverland aanzienlijk verbeterd. Vanaf de Helenaveenseweg wordt de toegang tot het terrein verbeterd door een andere inrichting. Daarnaast wordt het aantal rijstroken en opstelstroken met slagbomen uitgebreid, zodat de toegangs- en vertrekcapaciteit op het eigen terrein aanzienlijk wordt verruimd. Met deze twee maatregelen wordt stagnatie voorkomen, die in de huidige situatie wel nog regelmatig optreedt. Waar nodig worden op drukke dagen ook extra verkeersregelaars ingezet om het verkeer te begeleiden.

## 4.2.8 Totaal effectbeoordeling verkeer

Op basis van voorgaande effectbeschrijving is de effectbeoordeling vertaald naar de criteria op basis van de zevenpuntsschaal. In navolgende tabel is de beoordeling per criterium opgenomen. De motivatie voor de score is herleidbaar uit beschrijving van voorgaande hoofdstukken en paragrafen. De effectbeoordeling is gedaan voor de situatie zonder en met mitigerende maatregelen, zoals beschreven in hoofdstuk 5.1. Met de aanvullende maatregelen uit 5.2 wordt een nog betere effectbeoordeling bereikt dan in onderstaande tabel is opgenomen.

Tabel 8 Effectbeoordeling criteria verkeer

Thema	Criterium / Effect	Effectbeoordeling, <i>zonder</i> mitigerende maatregelen	Effectbeoordeling, <i>met</i> mitigerende maatregelen
Verkeer	Bereikbaarheid voor autoverkeer (gevolgen voor doorstroming op de openbare wegen. In ieder geval capaciteit rotonde N277, aansluiting Helenaveenseweg en N277 tot en met op- en afrit A67 en N277 in noordelijke richting).	--	0/-*
	Bereikbaarheid voor langzaam verkeer	0/-	0/-
	Bereikbaarheid voor hulpdiensten / calamiteitenroutes	-	0
	Bereikbaarheid voor openbaar vervoer	0/-	0/-
	Gevolgen voor verkeersveiligheid	--	0/-
	Gevolgen voor parkeren (parkeercapaciteit en in-uitstroomcapaciteit)	--	0/+

\* Met de beoogde aanpassingen aan de infrastructuur op de Helenaveenseweg wordt de bereikbaarheid van Toverland geborgd.



# 5 (AANVULLENDE) MITIGERENDE MAATREGELEN

## 5.1 Maatregelen autonoom en planvoornemen (mitigerend)

Om de doorstroming in de toekomst te kunnen waarborgen is, autonoom en/of ten behoeve van het planvoornemen, reeds een aantal maatregelen benodigd:

- Vervanging verkeerslichten ter plaatse van de toe- en afritten van de A67-N277 → autonome ontwikkeling (provincie Limburg/RWS).
- Herinrichten Helenaveenseweg-toegangsweg Toverland → planontwikkeling (gemeente / Toverland).
- Inzet van extra verkeersregelaars op drukke dagen is een maatregel die nu al wordt ingezet, en kan worden geïntensiveerd op dagen dat dit nodig is. Verkeersregelaars kunnen zowel op eigen terrein als op de openbare weg bijdragen aan een betere doorstroming tijdens piekmomenten.

Met voornoemde maatregelen is reeds rekening gehouden. Derhalve zijn deze maatregelen ook als uitgangspunt gehanteerd bij het bepalen van de effectscores (inclusief mitigerende maatregelen), zoals deze in voorgaande paragraaf zijn beschreven. Zoals in 4.1 is beschreven wordt landelijk ook gewerkt aan de verbetering van route informatie via navigatiesystemen. In de nabije toekomst kunnen daarmee bijvoorbeeld voorkeursroutes worden geprogrammeerd. De route naar Toverland via de A67/N277 kan daarmee in de toekomst ook beter worden gestimuleerd om sluipverkeer te voorkomen.

## 5.2 Aanvullende maatregelen

Het grootste knelpunt in de huidige situatie, de entree tot het parkeerterrein, wordt reeds anders ingericht ten gevolge van het planvoornemen. Met een goede instroom tijdens de drukke piekmomenten wordt verdere terugslag op het openbare wegennet niet structureel verwacht. Aan de hand van het nieuwe verkeersmodel zullen nog berekeningen worden verricht om deze verwachtingen nader te toetsen. Op basis van expert judgement inzake de verkeersprognoses ten gevolge van het planvoornemen is het voornemen niet de verwachting dat overige structurele knelpunten op zullen treden, omdat de drukke instroom- en uitstroombanden buiten de reguliere spitsperiodes van woon-werk verkeer vallen. De huidige kruispunten op de route van en naar Toverland lijken, in theorie, voldoende capaciteit te hebben om deze grotere verkeersstromen te kunnen verwerken:

- Ronde met bypass ter plaatse van Helenaveenseweg: De bypass zorgt voor een directe afwikkeling van verkeer naar Toverland vanaf de N277. Met een betere entree tot het parkeerterrein is een goede verkeersafwikkeling op de rotonde in basis geborgd.
- Turborotonde ter plaatse van de Schatberg: Turborotondes hebben een capaciteit tot circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal en met de prognoses van de verwachte aantallen worden deze aantallen niet (of slechts incidenteel tijdens piekdagen) bereikt.
- Verkeerslichten ter plaatse van aansluiting A67: De verkeerslichten hebben veel capaciteit en zijn ingericht voor spitsperiodes voor woon- en werkverkeer, als verkeer vanuit alle richtingen in grote aantallen het kruispunt gebruikt. Tijdens de piekmomenten van de in- en uitstroom van Toverland zijn alleen de richtingen vanaf de A67 naar Toverland (en vice versa) druk, maar is er veel minder 'overig verkeer' (bijv. woon-werkverkeer). Aan het 'Toverland verkeer' kan daardoor extra groentijd worden toegekend om wachtrijen te voorkomen. Hierdoor zijn geen structurele knelpunten te verwachten ter plaatse van de toe- en afrit.

Aan de hand van monitoring van de intensiteiten op het wegennet en/of eventueel optredende knelpunten wordt in de gaten gehouden of eventueel alsnog structurele problemen dreigen op te treden, die nu niet worden verwacht. Op basis daarvan kunnen eventueel aanvullende maatregelen worden uitgevoerd. De nadere uitwerking van deze maatregelen valt onder hoofdverantwoordelijkheid van de betrokken wegbeheerders en staat ten dele los van het planvoornemen inzake de uitbreiding van Toverland. Mochten eventueel optredende knelpunten hoofdzakelijk ontstaan ten gevolge van verkeer van en naar Toverland, dan moeten hier nadere afspraken over worden gemaakt.

# **BIJLAGEN**

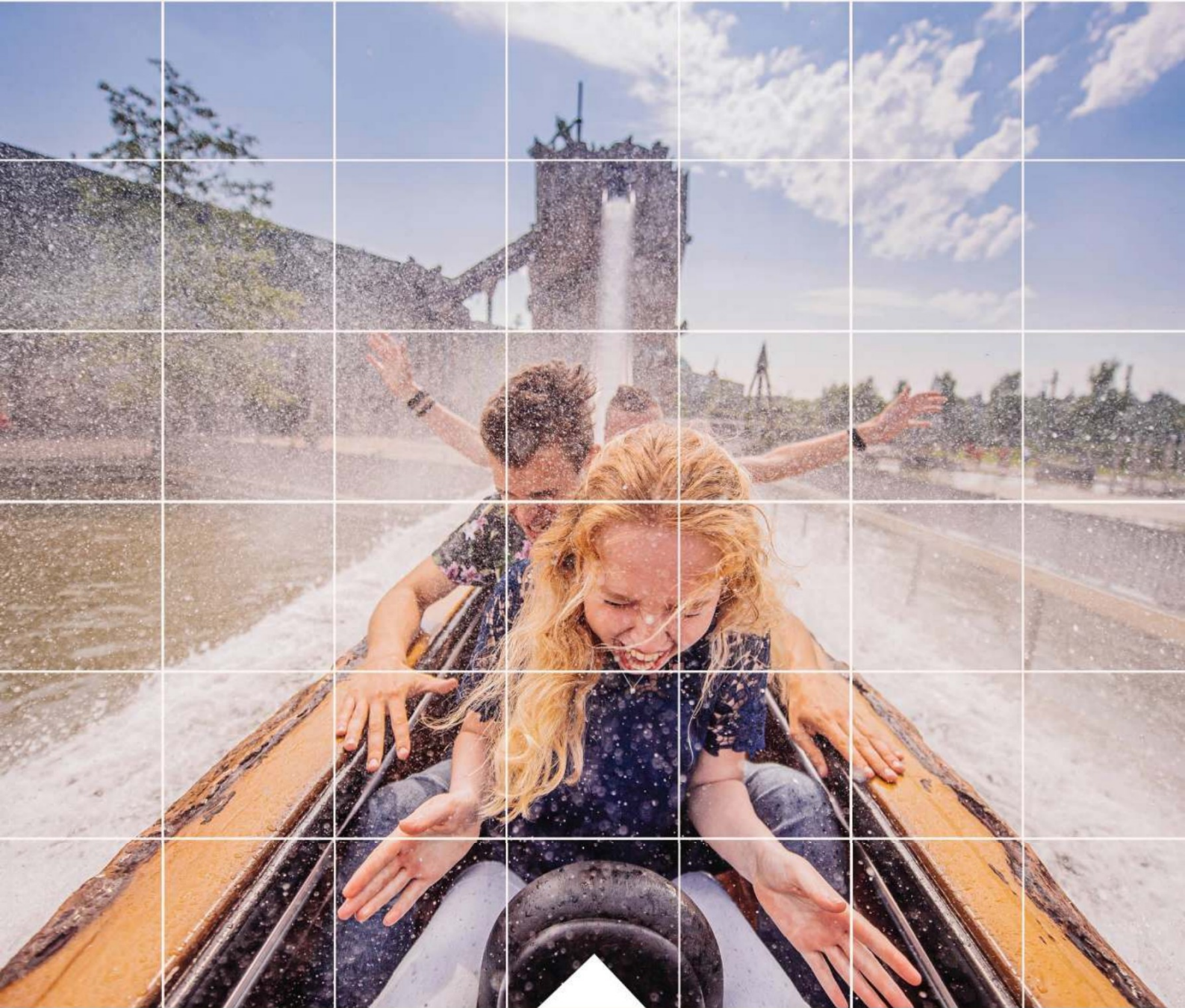
# **B1 RAPPORTAGE AANKOMST- EN VERTREKPTRONEN TOVERLAND**



# TOVERLAND

VERKEER: AANKOMST- EN VERTREKPATRONEN

— ATTRACTIEPARK —  
TOVERLAND

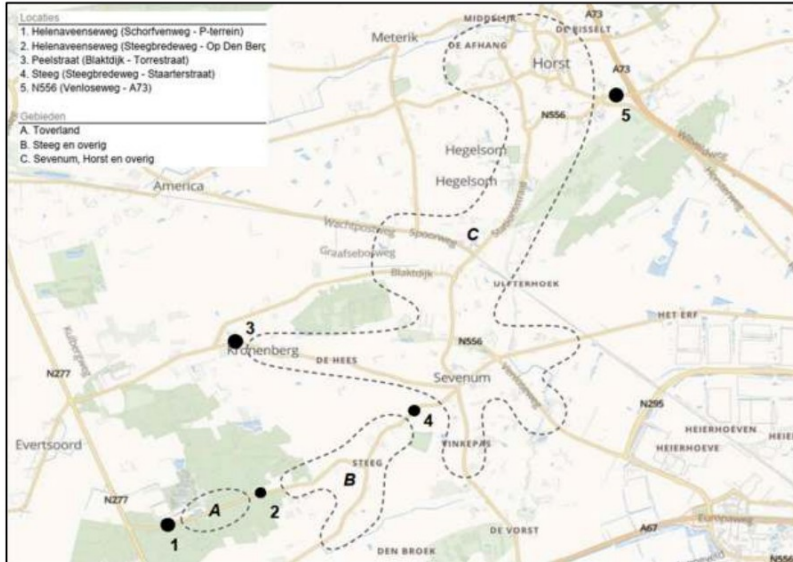


Opdrachtgever: Toverland  
Projectnr: TOV001-0001  
Datum: 17 mei 2021

kragten



# B2 ROUTES KENTEKENONDERZOEK 18 EN 19 SEPTEMBER '21



Afbeelding 22 Meetpunten en H/B gebieden uit kentekenonderzoek september '21

ZATERDAG 18 SEPTEMBER																												
Route	Van	Naar	Type	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	Totaal
1-oost	1	A	B	0	0	1	0	0	0	1	0	1	38	89	111	72	55	40	59	79	134	218	48	2	2	0	1	951
1-oost - 2-oost	1	B	B	0	0	0	0	0	1	1	2	1	0	3	4	10	12	8	3	1	0	5	5	3	2	1	3	65
1-oost - 2-oost - 4-oost	1	C	B	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	2	4	4	6	5	4	3	3	0	0	0	0	39
1-oost - 2-oost - 4-oost - 5-oost	1	D	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
1-west	A	1	H	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	8	22	21	14	14	26	61	122	252	419	46	1	0	0	1009
2-oost	A	B	I	1	0	0	0	0	5	4	7	9	11	14	5	2	10	1	0	1	2	9	3	7	5	6	3	104
2-oost - 4-west	A	C	I	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5	4	7	3	4	0	0	0	2	2	1	2	0	0	1	35
2-oost - 4-oost - 5-oost	A	D	H	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	6	
2-west	B	A	I	0	1	0	0	0	2	9	17	16	17	28	9	12	12	6	0	1	3	14	4	7	5	4	1	168
2-west - 1-west	B	1	H	0	0	0	0	0	1	0	1	5	7	11	6	13	13	14	3	6	8	7	10	1	0	1	108	
3-oost	3	C	B	4	0	1	0	0	0	4	11	12	14	16	35	30	24	24	17	15	17	17	18	15	10	15	5	302
3-oost - 4-west	3	B	B	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	
3-oost - 5-oost	3	D	D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7
3-west	C	3	H	2	3	1	0	1	5	4	10	22	15	30	17	29	26	23	33	19	26	19	11	10	7	11	1	325
4-oost	B	C	I	6	2	0	1	0	5	13	26	52	77	126	162	151	135	132	80	112	62	57	66	16	9	10	5	1299
4-oost - 3-west	B	3	H	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	
4-oost - 5-oost	B	D	H	0	0	0	1	0	0	0	1	3	7	5	4	10	5	5	6	16	6	2	12	2	0	0	1	86
4-west	C	B	I	23	7	4	1	1	13	8	45	57	114	153	143	165	189	188	171	160	89	92	85	74	46	36	19	1883
4-west - 2-west	C	A	I	0	1	0	0	0	1	3	2	4	13	18	7	3	2	2	0	0	1	3	0	1	2	0	1	64
4-west - 2-west - 1-west	C	1	H	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	6	5	4	6	4	9	5	4	4	4	0	0	0	0	56
5-oost	C	5	H	50	31	16	7	10	19	80	146	236	353	437	444	452	409	456	373	350	281	193	222	180	139	93	79	5056
5-west	5	C	B	77	28	20	17	5	31	79	132	201	303	383	362	345	369	414	406	376	339	242	219	166	108	114	86	4846
5-west - 3-west	5	D	D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	6
5-west - 4-west	5	B	B	1	1	0	1	0	1	5	1	6	6	7	5	6	7	5	11	5	7	6	6	5	7	3	2	104
5-west - 4-west - 2-west	5	A	B	0	0	0	0	0	0	1	1	1	14	14	8	4	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	47
5-west - 4-west - 2-west - 1-west	5	1	D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

ZONDAG 19 SEPTEMBER																												
Route	Van	Naar	Type	0u	1u	2u	3u	4u	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	Totaal
1-oost	1	A	B	1	0	0	0	0	0	1	2	3	33	127	193	80	54	50	67	62	149	185	23	1	0	1	1	1033
1-oost - 2-oost	1	B	B	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	2	9	9	10	8	5	4	3	5	3	2	1	0	0	66
1-oost - 2-oost - 4-oost	1	C	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	3	6	4	4	3	2	4	3	0	0	0	0	35
1-oost - 2-oost - 4-oost - 5-oost	1	D	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
1-west	A	1	H	0	1	0	0	0	0	0	0	1	8	21	23	11	7	30	65	122	338	362	28	0	0	0	0	1047
2-oost	A	B	I	1	4	0	0	1	0	5	5	4	4	5	2	2	7	5	1	3	0	1	6	6	4	1	2	89
2-oost - 4-oost	A	C	I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	1	0	4	2	0	0	3	3	8	3	0	0	0	29
2-oost - 4-oost - 5-oost	A	D	H	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0	0	0	6
2-west	B	A	I	2	1	0	0	0	1	5	7	9	15	8	13	1	1	8	8	5	3	3	3	1	1	1	1	117
2-west - 1-west	B	1	H	0	0	0	0	0	0	1	1	6	3	10	5	10	10	12	10	7	4	6	1	0	0	0	0	86
3-oost	3	C	B	3	2	2	0	0	1	5	1	3	15	12	23	31	31	24	20	28	21	26	17	17	6	4	1	293
3-oost - 4-west	3	B	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	5
3-oost - 5-oost	3	D	D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	3	0	0	3	1	0	1	0	0	0	12
3-west	C	3	H	6	1	0	1	0	0	4	4	4	6	16	14	21	28	24	28	22	25	20	23	7	3	2	2	261
4-oost	B	C	I	6	2	1	2	0	1	9	20	29	52	111	133	126	143	134	105	100	102	89	74	13	7	4	5	1268
4-oost - 3-west	B	3	H	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4
4-oost - 5-oost	B	D	H	0	0	0	0	0	0	0	2	3	7	12	9	8	9	15	9	4	7	12	4	0	1	2	0	104
4-west	C	B	I	22	16	12	3	1	7	23	18	45	60	95	96	127	146	158	127	154	121	104	101	43	42	27	9	1557
4-west - 2-west	C	A	I	0	0	0	0	0	0	1	0	2	14	8	10	6	5	2	0	1	5	1	1	1	2	0	0	59
4-west - 2-west - 1-west	C	1	H	0	0	0	0	0	0	0	1	2	7	6	5	1	7	6	11	4	9	1	0	0	0	0	0	60
5-oost	C	5	H	75	46	19	16	7	22	43	61	123	221	287	321	306	362	337	327	259	322	236	233	155	114	72	39	4005
5-west	5	C	B	85	35	18	8	5	8	33	46	42	132	200	254	261	312	383	344	331	308	234	219	161	125	99	39	3682
5-west - 3-west	5	D	D	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	8
5-west - 4-west	5	B	B	2	0	1	0	0	2	6	1	1	5	7	10	7	10	14	12	13	12	6	3	5	5	1	0	123
5-west - 4-west - 2-west	5	A	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13	8	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	42
5-west - 4-west - 2-west - 1-west	5																											