



Onderzoeksrapport verkeer

Bestemmingsplan en planMER project Grandorse

Gemeente Horst aan de Maas

ONDERZOEKSRAPPORT VERKEER

Bestemmingsplan en planMER project Grandorse

Gemeente Horst aan de Maas

Inhoud : Onderzoeksrapport verkeer

Projectnummer : 057-021

Profitmanagernummer : P170621

Opdrachtgever : Gemeente Horst aan de Maas

Opsteller : ██████████

Status : Ontwerp

Datum : februari 2018



Pouderoyen Compagnons vormgeving van stad en land is een handelsnaam van Pouderoyen BV

St. Stevenskerkhof 2
6511 VZ NIJMEGEN
tel: 024-3224579
fax: 024-3241240
e-mail: info@pouderoyen.nl
www.pouderoyen.nl

IBAN NL29 RABO 0154 8198 75
KVK 14 06 66 14
BTW NL 8104.81.996 B01

INHOUD

BLZ

1. INLEIDING	1
1.1. Achtergrond	1
1.2. Opbouw notitie	2
2. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	3
2.1. Beleidskader verkeer	3
2.2. Huidige situatie verkeer 2016	4
2.3. Autonome situatie 2030	7
3. EFFECTBEPALING VERKEER	11
3.1. Uitgangspunten planontwikkeling Grandorse	11
3.2. Effecten verkeer.....	13
3.3. Conclusies en aanbevelingen.....	16

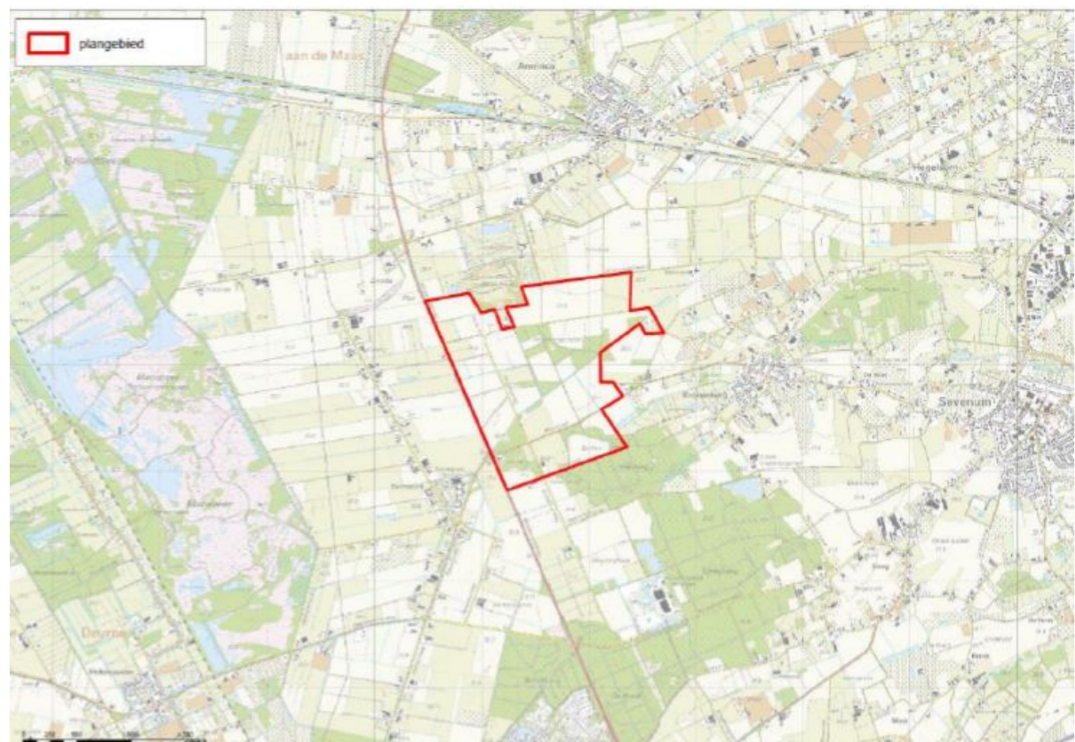
BIJLAGE(N)

Bijlage 1	Mogelijke invulling ontwikkeling Grandose
-----------	---

1. INLEIDING

1.1. Achtergrond

Inleiding. De gemeente Horst aan de Maas maakt deel uit van de hippische sportzone in Limburg. Sportaanbieders, bedrijfsleven, gemeente Horst aan de Maas, Provincie Limburg en Limburg Paardensport werken gezamenlijk aan het versterken van de paarden(sport)infrastructuur in de gemeente Horst aan de Maas. De hippische zone Grandorse in de gemeente Horst aan de Maas is een gebiedsontwikkeling waarin de paardenbranche, ondernemers en overheid samenwerken om de topsport en de breedtesport te faciliteren en door te ontwikkelen. De hippische zone ligt in het buitengebied van de gemeente, ten westen van de kern Kronenberg en ten oosten van de N277 Midden-Peelweg.



Afbeelding 1: Plangebied bestemmingsplan Grandorse en omgeving

Uitbreiding ECdP. De opening van het Equestrian Centre de Peelbergen (ECdP) is een belangrijke start geweest voor de verdere ontwikkeling van een hippische zone in het gebied. Bij het ECdP nabij de kern Kronenberg worden regionale, nationale en internationale wedstrijden voor paarden georganiseerd. Ook vinden er dagelijkse trainingen van paarden en ruiters plaats. De (mogelijke) ontwikkeling van de hippische zone bestaat uit:

- Een uitbreiding van het ECdP, met o.a. een permanente paardenstalling voor circa 400 tot 600 paarden, bedrijfsbebouwing en stapmolens;
- Een hippische evenementenzone ten zuiden van het ECdP. In dit gebied zijn trainings- en wedstrijdfaciliteiten beoogd voor zowel topsport als breedtesport. Doel is om binnen deze zone jaarlijks meerdere internationale en nationale hippische wedstrijden en evenementen te organiseren, naast mogelijkheden voor recreatief hippisch gebruik en professionele trainingen;

- De hippische boulevard: een economische zone voor hippische gerelateerde voorzieningen zoals een winkel, dierenarts, hoefsmid, ed. Gelegen ten oosten van het ECdP.
- Ten noorden van de ECdP zijn er mogelijkheden voor nieuwvestiging van paardenhouderijen. Het gaat om circa 10 tot 15 kavels, in grootte variërend van 2 tot 6 hectares
- In de bossen ten zuiden en oosten van het huidige evenemententerrein zijn en worden ruiterspaden aangelegd, die tijdens grootschalige evenementen onderdeel zijn van het parcours.
- De ontwikkeling van nieuwe natuur, mede om invulling te geven aan de natuurcompensatieopgave die ontstaat bij de realisatie van kavels en ruiterspaden in bestaande natuurgebieden.

1.2. Opbouw notitie

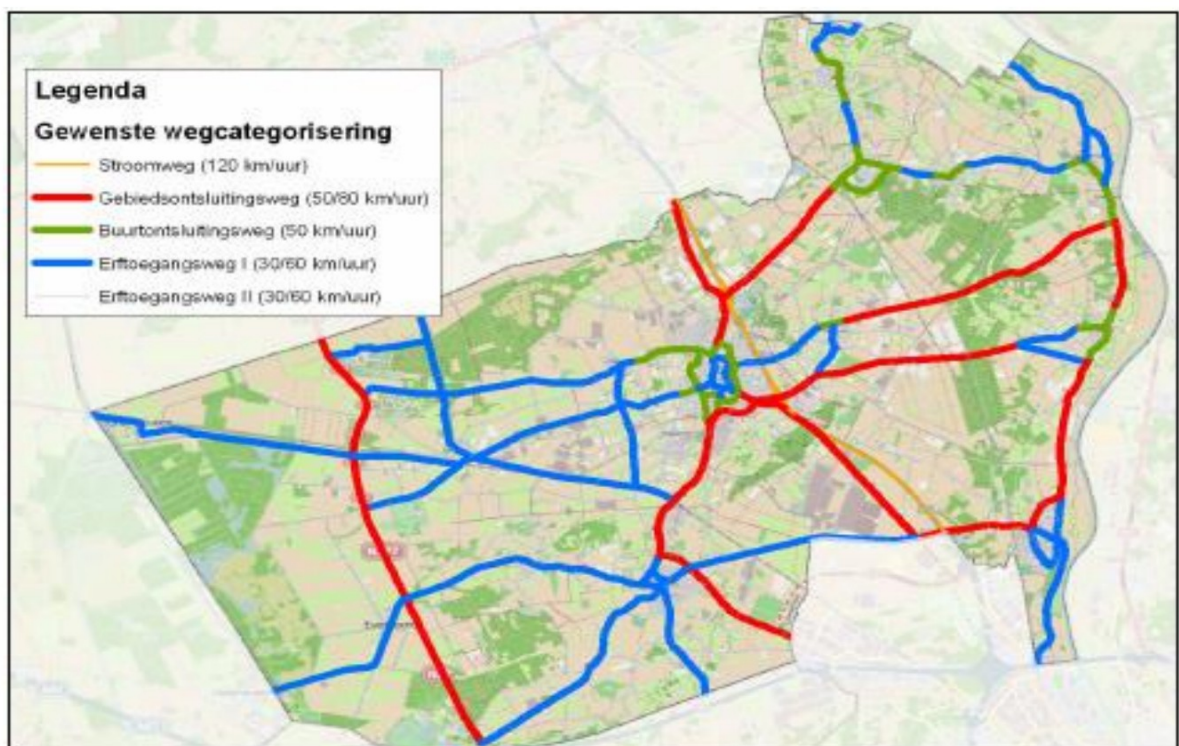
Opbouw. Voorliggende rapportage betreft het onderdeel “**Verkeer**” van het MER dat behoort bij het bestemmingsplan waarmee de verdere ontwikkeling van Grandorse planologisch wordt geregeld. Op basis van beschikbare gegevens is aangegeven wat de mogelijke gevolgen zijn van de voorgestane uitbreiding ECdP op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid tijdens reguliere en bijzonderder omstandigheden (evenementen). Bij het in beeld brengen van de verkeersgevolgen voor de N277 Midden-Peelweg is eveneens rekening gehouden met de uitbreiding van attractiepark Toverland. De rapportage is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: Huidige en autonome ontwikkeling 2030;
- Hoofdstuk 3: Effectbepaling verkeer;
- Hoofdstuk 4: Samenvatting en aanbevelingen.

2. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

2.1. Beleidskader verkeer

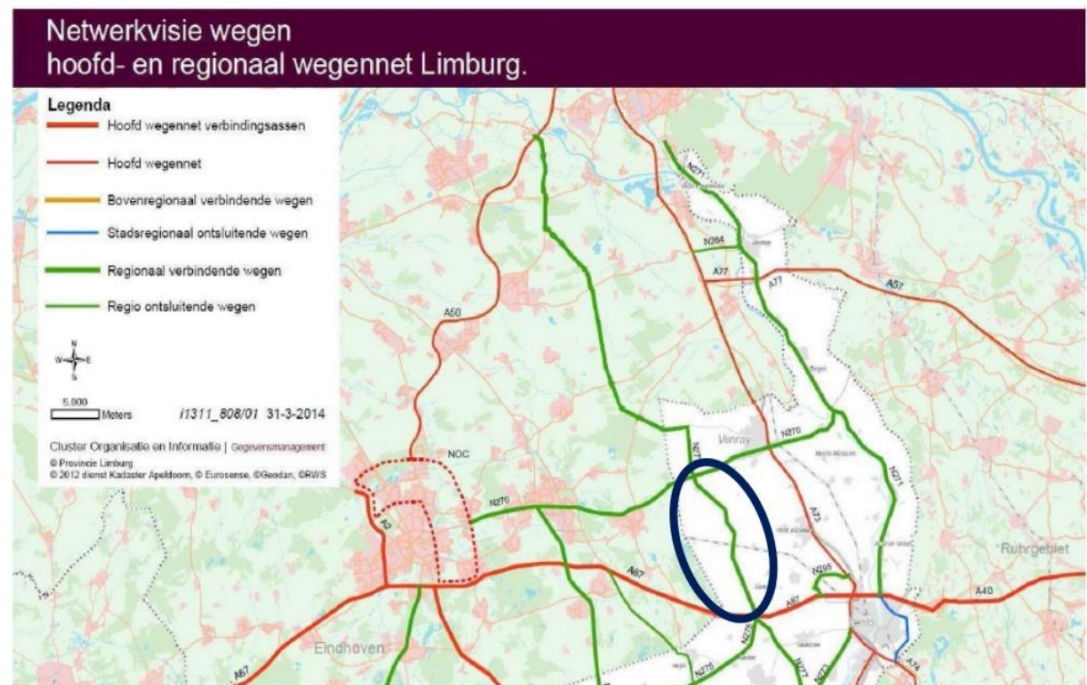
Gemeentelijke beleidsvisie 2013. De gemeente Horst aan de Maas heeft in 2013 een beleidsvisie verkeer vastgelegd in haar gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP) en Uitvoeringsprogramma. Doel van de gemeente is *“het zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid voor het sociaal, economisch en toeristisch-recreatief functioneren van de gemeente Horst aan de Maas, rekening houdend met de aspecten verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en duurzaamheid”*. De Midden-Peelweg N277 heeft binnen het gemeentelijk beleid de functie van gebiedsontsluitingsweg en daarmee een functie voor het veilig afwikkelen van lokaal en regionaal verkeer. De overige wegen in het gebied hebben een erftoegangsfunctie en zijn louter bedoeld voor het verzamelen van lokale verkeer ter ontsluiten van de directe omgeving.



Afbeelding 2: Gemeentelijk wegcatégorisering (bron: gemeente Horst aan de Maas)

Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014. De provincie heeft in 2014 haar beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) vernieuwd en geïntegreerd in haar vigerende beleid ten aanzien van het wegverkeer (PVVp, 2014). De provinciale netwerkvisie geeft een integrale kijk op het hoofd- en regionaal verbindend net tot 2030. De visie gaat in op de bereikbaarheidsfunctie van de verschillende wegen binnen de netwerkhiërarchie (functie, gewenste weginrichting, gebruik en beschikbaarheidseisen). Met de netwerkvisie wil de provincie Limburg een gebiedsgerichte bereikbaarheidsaanpak mogelijk maken. Het RVWN vult het hoofwegennet (HWN) van Rijkswaterstaat aan en zorgt voor de verbinding van de Limburgse kernen naar het HWN. Beide netwerken zorgen gezamenlijk voor de (boven)regionale bereikbaarheid van Limburg via de weg en ondersteunen elkaar waar mogelijk in het kader van verkeermanagement, binnen de kaders van veiligheid en leefomgeving. Binnen de

provinciale visie RVWN vervult de Midden-Peelweg (N277) de functie van “Regionaal verbindende weg”: **1)** afwikkeling van vooral regionaal verkeer tussen de kernen onderling en tussen de kernen en het HWN en **2)** bijdragen aan de robuustheid van het totale wegennet in Limburg.



Afbeelding 3: Netwerkvisie wegen Limburg (bron: Provincie Limburg, 2014)

2.2. Huidige situatie verkeer 2016

N277 Midden-Peelweg. De provinciale weg N277 is voor 1940 aangelegd in het kader van de ontginning van de Peel. De weg is bekend als de N277 Midden Peelweg, en is gelegen op zowel Brabants als Limburgs grondgebied, tussen de A50 via de A67 naar de provinciale weg N273 (bron: www.wegenwiki.nl). De provinciale weg loopt door de kom van Ysselsteyn, voor het overgrote deel is het een wegverbinding buiten de bebouwde kom. De N277 Midden-Peelweg heeft een gebiedsontsluitende functie (zie beleidskader), de toegestane maximumsnelheid bedraagt 80 kilometer per uur (binnen Ysselsteyn 50 km/uur). De kruispunten met de zijwegen zijn voor een deel (on)geregeld met (voorgang)markering. In toenemende is (met name op het zuidelijke deel) zijn rotondes aangelegd zoals met de Helenaveenseweg ter ontsluiting van het attractiepark Toverland en met de Peelstraat ter ontsluiting van het Equestrian Centre de Peelbergen (ECdP). Landbouwverkeer mag gebruikmaken van de N277 Midden-Peelweg en aan weerszijden van de weg zijn fietsvoorzieningen gerealiseerd, gescheiden van de hoofdrijbaan middels een groenstrook. Aanwezige bedrijfspercelen en woonbebouwing worden direct ontsloten op de hoofdrijbaan. De aantakking op de rijksweg A67 is ongelijkvloers en vormgegeven als een Haarlemmermeer aansluiting. De kruisingsvlakken met de N277 zijn voorzien van verkeerslichten en de hoofdrichtingen van de Midden-Peelweg bestaan uit 2 rechtdoor gaande stroken. Verder heeft elke richting een eigen opstelstrook.



Foto 1: Impressie Midden-Peelweg N277 (bron: Streetview, google)

Gemeentelijke wegen. De gemeentelijke wegen in de omgeving betreffen plattelandswegen bedoeld voor lokaal bestemmingsverkeer. Relevant voor deze studie zijn de wegen **1) Kleefsedijk, 2) Peelstraat (ECdP), 3) de Zwarte Plakweg (America) en 4) Griendtsveenseweg.** Deze wegen hebben in het gemeentelijke categoriseringsplan een erftoegangsfunctie. Op genoemde wegen zijn fietsvoorzieningen aanwezig, in enkele gevallen als gescheiden fietspad, veelal als fietssuggestiestroken op de rijbaan. Erftoegangswegen hebben naast een verzamel functie voor het lokale verkeer ook een verblijfsfunctie voor de directe omgeving. De overige kruisende wegen zoals de Helenaveenseweg (Toverland) en Peelheideweg (Center Parcs) zijn van een lagere orde.

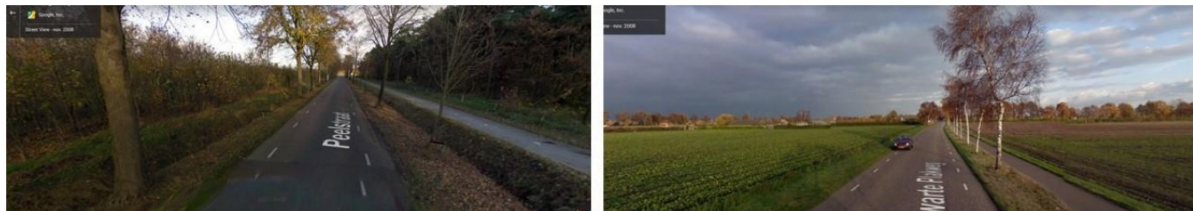


Foto 2: Impressie Peelstraat en Zwarte Plakweg (inclusief aantakking op N277)

Verkeersintensiteiten 2016. Bij het achterhalen van de verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van Gisviewer/verkeersmonitor van de provincie Limburg. Op de N277 Midden-Peelweg, tussen de N270 en de A67 liggen 4 permanente telpunten. De exacte locatie is weergegeven op afbeelding 4.

In onderstaande tabel zijn de gemeten verkeersintensiteiten gepresenteerd. De verkeersintensiteiten variëren tussen de 5100 en 7500 motorvoertuigen per etmaal (afgerond op 100-tallen) afhankelijk van het wegvak, en zijn passend voor een gebiedsontsluitingsweg als de N277. Op het wegvak direct bij de aansluiting tussen de A67 en Kleefsedijk is de verkeersintensiteit hoger. Op dit deel van de N277 bedraagt de verkeersintensiteit in 2016 ruim 12.800 motorvoertuigen per etmaal. Echter het wegvak tot aan de rotonde met de Kleefsedijk is (hoofdzakelijk) vormgegeven met 2 rijstroken per richting.

Werkdaggemiddelden zijn hoger dan de weekenddagen (zaterdag, zondag), ondanks de aanwezige attractieparken, ECdP en Center Parcs.

De groei van het verkeer is relatief klein, over de 4 meetpunten bedroeg de gemiddelde groei in de periode 2011 – 2016 minder dan 1 % per jaar. Op het gedeelte nabij de aansluiting was de groei gemiddeld 1 a 1.5% per jaar.

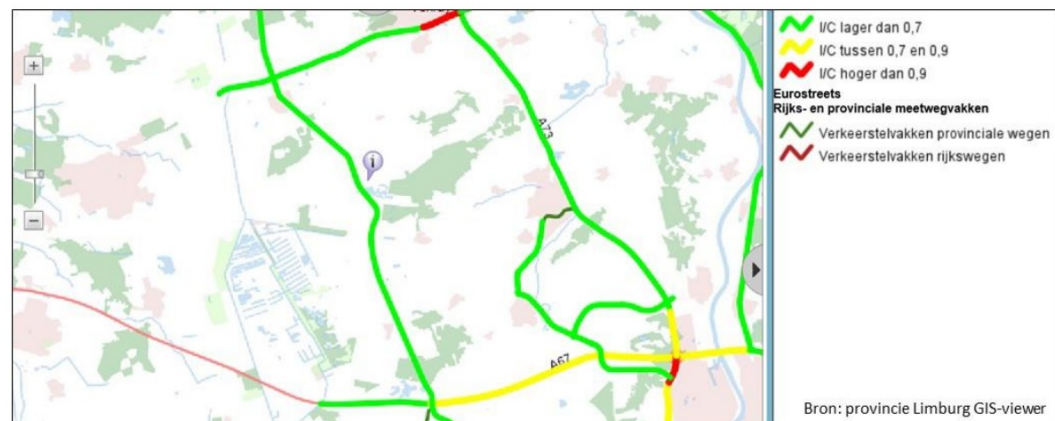


Afbeelding 4: Telpunten N277 Midden-Peelweg

	telpunt 277210 Kom Ysselsteyn	telpunt 277250 Griendtsveenseweg - Zwarte Plakweg	telpunt 277270 Peelstraat - Kleefsedijk	telpunt 277280 Kleefsedijk - A67
N277 Midden-Peelweg				
Jaartal (werkdag)	Intensiteiten	Intensiteiten	Intensiteiten	Intensiteiten
2011	7209	5161	6360	11769
2012	7208	5166	6366	11780
2013	7120	5103	6090	11636
2014	7135	5114	6103	12243
2015	7040	5046	6022	12080
2016	7478	5360	6454	12832
Gemiddelde toename per jaar 2011-2016	0,6%	0,6%	0,2%	1,4%
Gemiddelden 2016				
werkdag	7478	5360	6454	12832
zaterdag	6564	3919	6002	11031
zondag	5310	4003	6116	10140

Tabel 1: Verkeersintensiteiten periode 2011 – 2016 N277 Midden-Peelweg (bron: provincie Limburg)

Verkeersafwikkeling 2016. De verkeersafwikkeling wordt gemeten aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit (verkeer) en de capaciteit van de weg (I/C verhouding). De provincie Limburg hanteert de indeling: I/C lager dan 0,7 **goed**, I/C tussen 0,7 en 0,9 **matig**, en hoger dan 0,9 **slecht**. In de bestaande situatie 2016 is de verkeersafwikkeling op de N277 Midden-Peelweg goed, overal is de I/C verhouding lager dan 0,7, waarbij de wegvakcapaciteiten zijn gebaseerd op de basiscapaciteiten volgens het Handboek Wegontwerp van het CROW. Het CROW stelt dat de capaciteit van een gebiedsontsluitingsweg zoals de N277 Midden-Peelweg (buiten de bebouwde kom) een capaciteit heeft van 25.000 motorvoertuigen per etmaal, bij een percentage vrachtverkeer van circa 10%. Voor het weggedeelte Kleefsedijk – aansluiting A67 bedraagt de capaciteit 35.000 motorvoertuigen per etmaal (bron: BRO verkeersonderzoek uitbreiding Toverland).



Afbeelding 5: verkeersafwikkeling N277 Midden-Peelweg 2016 (bron: Provincie Limburg)

Verkeersveiligheid 2016. De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid is voor een belangrijk deel ook afhankelijk van de vormgeving van de kruispunten. Recentelijk zijn diverse kruispunten gereconstrueerd tot enkelstrooks rotonde. Zo zijn inmiddels alle kruispunten op het zuidelijke deel van de N277 Midden-Peelweg vormgegeven als rotonde: Kleefsedijk, Helenaveenseweg (Toverland) en Peelstraat (EcdP). De aansluiting op de A67 betreft een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de uitwisseling met de N277 Midden-Peelweg is geregeld met verkeerslichten.



Afbeelding 6: rotondes N277 Midden-Peelweg

Op het noordelijk deel (t.o.v. het ECdP) zijn de kruispunten veelal (nog) vormgegeven als kruispunten waarbij de voorrang alleen met markering is geregeld. Zoals de kruispunten met Zwart Plankweg, Griendtsveenseweg en Wouterstraat (ontsluiting America op N277). Alle verkeer op de kruisende wegen (auto's, fietsverkeer, voetgangers) dient voorrang te verlenen aan het verkeer op de N277. Dergelijke "traditionele" kruispunten kunnen getypeerd worden als verkeersonveilig. Op het noordelijke deel zijn al rotondes aangelegd met de Peelheideweg (Center Parcs) en met de N270 (Ysselsteyn). Door het ontbreken van parallelvoorzieningen is landbouwverkeer toegestaan op hoofdrijbaan van de N277. Ervaring leert dat dit leidt tot verkeersonveilige situaties (inhalen). Ook de aanwezigheid van directe perceelontsluitingen heeft invloed op de subjectieve en objectieve (on)veiligheid.

Ontsluitingsstructuur ECdP. De bestaande ECdP wordt ontsloten door de N277 Midden-Peelweg. De aantakking van de Peelstraat op de N277 is vormgegeven als enkelstrooks rotonde. Het kruispunt Peelstraat – Kulbergweg waarop het ECdP direct wordt ontsloten is ongeregeld en vormgegeven als een (visueel) plateau (met belijning).



Foto 3: Equestrian Centre de Peelbergen (ECdP), bron: CampZone

Er zijn geen nadere gegevens beschikbaar van de oriëntatie (herkomst-bestemming) van het verkeer van/naar het ECdP, verondersteld mag worden dat het merendeel van de bezoekers van evenementen en wedstrijden afkomstig is vanuit het zuiden (A67) en een beperkt aandeel vanuit het noorden (via de N270 en Ysselsteyn) of oosten (America / Horst).

2.3. Autonome situatie 2030

Verkeersintensiteiten 2030 autonoom. Over de periode 2011 – 2016 varieerde de groei van het verkeer op de N277 Midden-Peelweg tussen de 0,2 tot 1,4% per jaar. Voor het prognosticeren van het verkeer voor het jaar 2030 is uitgegaan van een gemiddelde autonome groei van 1% per jaar voor de gehele wegverbinding N277 Midden-Peelweg (tussen de N270 en A67). De resultaten zijn gepresenteerd in onderstaande tabel.

	telpunt 277210 Kom Ysselsteyn	telpunt 277250 Griendtsveenseweg - Zwarte Plakweg	telpunt 277270 Peelstraat - Kleefsedijk	telpunt 277280 Kleefsedijk - A67
N277 Midden-Peelweg				
Gemiddelde intensiteit 2016				
werkdag	7478	5360	6454	12832
zaterdag	6564	3919	6002	11031
zondag	5310	4003	6116	10140
Gemiddede intensiteit 2030 (1% groei/jaar)				
werkdag	8596	6161	7419	14750
zaterdag	7545	4505	6899	12680
zondag	6104	4601	7030	11656
Index periode 2016 - 2030 autonoom (werkdag)	1,15	1,15	1,15	1,15

Tabel 2: Verwachte autonome groei verkeersintensiteiten 2030-0 N277 Midden-Peelweg (bron: Pouderoyen)

Bij een gemiddelde groei van 1% per jaar gaan de verkeersintensiteiten op de N277 tot 2030 toenemen tot 15%. De verwachte stijging van het verkeer zal niet direct leiden tot een wezenlijke verslechtering van de verkeersafwikkeling op de N277. Nergens wordt de I/C verhouding hoger dan 0.7.

Uitbreiding Toverland. Op 18 oktober 2016 is het bestemmingsplan waarin de uitbreiding van Toverland is geregeld goedgekeurd door de Gemeenteraad van Horst aan de Maas. Dit betekent dat nieuwe attracties gerealiseerd gaan worden. Het Limburgse attractiepark mag/kan in 10 jaar uitgroeien van 24 naar 75 hectare. In 2020 wil het park één miljoen bezoekers per jaar ontvangen. Door het vaststellen van het bestemmingsplan is de uitbreiding van Toverland een autonome ontwikkeling geworden, met gevolgen voor de verkeersintensiteiten op de N277 Midden-Peelweg (zie tabel 3).

Bron BRO (Verkeersonderzoek uitbreiding Toverland). Het attractiepark verwacht een extra toename aan bezoekers van gemiddeld 3.500 bezoekers / dag. Dit bedrag is gedestilleerd uit de gemiddelde groeicijfers van het zomerseizoen en winterseizoen. Het zomerseizoen gaat uit van de maanden april – oktober. Het winterseizoen gaat uit van de rest van het jaar. Ondanks het feit, dat de echte piek van het zomerseizoen in slechts 2 maanden plaatsvindt, en er dus eigenlijk geen sprake kan zijn van een gemiddelde, is er toch voor gekozen om deze twee groeiuitersten te middelen. Enerzijds om een soort ‘worst case’ scenario op te zetten. Anderzijds is het zo, dat in de zomermaanden vanwege vakantie, de intensiteit lager is op de aanliggende wegen. Vanzelfsprekend is de capaciteit hiermee hoger. De gemiddelde toename van bezoekers die met de auto komen, bedraagt 2.975. Deze extra bezoekers zorgen voor gemiddeld 1.800 motorvoertuigen per dag. Er wordt vanuit gegaan dat 90% van deze extra ritten, via de hoofdroute gaan rijden (A67 – Midden-Peelweg N277 – Helenaveenseweg).

Toename verkeer N277 uitbreiding Toverland	zomer april t/m sept	winter okt t/m mrt	gemiddelde werkdag	zomer Piekmoment
Huidige aantal bezoekers 2015/2016	8000	1000	4500	8000
prognose Hotel 2025	400	50	225	400
prognose bezoekers (na uitbreiding) 2025	13000	3000	8000	20000
toename prognose bezoekers 2025 (park en hotel)	5400	2050	3725	12400
15% komt met OV/toeringcar	-810	-308	-559	-1860
extra aantal autoritten (3.5 persoon/auto)	1311	498	905	3011
toename motorvoertuigen/etmaal (aantal ritten x2)	2623	996	1809	6023
Route keuze:				
via A67 (vanuit het zuiden, 90%)	2361	896	1628	5421
via N270 (vanuit het noorden, 5%)	131	50	90	301
via oosten (Sevenem, 5%)	131	50	90	301

Tabel 3: Verwachte extra groei verkeersintensiteiten 2030-0 N277 Midden-Peelweg door Uitbreiding Toverland (bron: BRO)

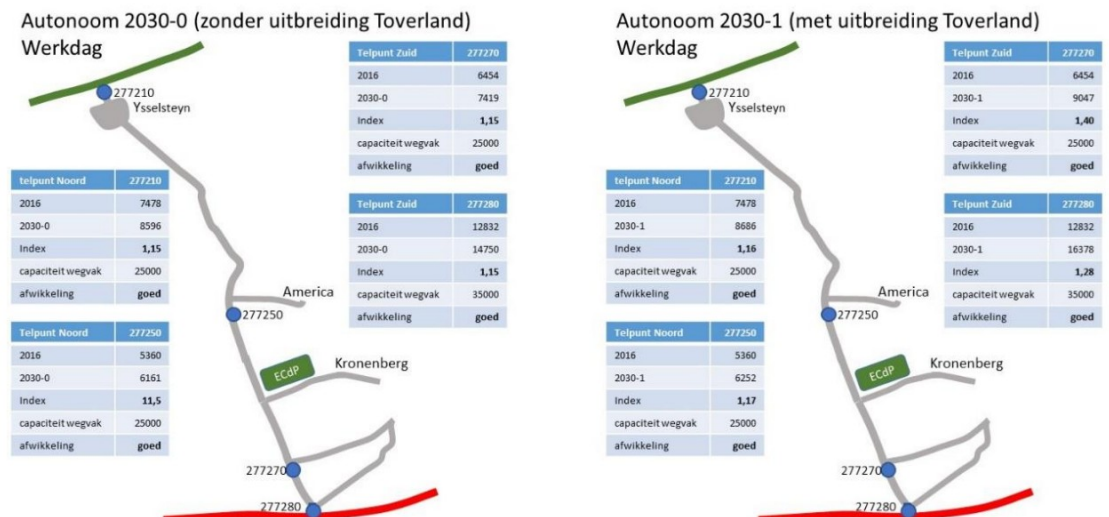
Verkeersintensiteiten 2030 met uitbreiding Toverland. De uitbreiding van Toverland leidt tot meer verkeer op de N277 tussen de Helenaveenseweg en de aansluiting A67, ervan uitgaande dat 90% van de nieuwe bezoekers vanuit het zuiden komt (A67). Op dit wegvak zal het verkeer met nog eens 1600 motorvoertuigen per etmaal gaan stijgen, naast de verwachte extra 1900 motorvoertuigen als gevolg van de autonome groei (zie tabel 4). De verwachte groei van het verkeer op het zuidelijk deel van de N277 Midden-Peelweg is daarmee **30-40%** (ten opzichte van het basisjaar 2016), afhankelijk van het wegvak.

Aangenomen wordt dat 5% van het extra verkeer afkomstig is vanuit het noorden (N270). Daarmee heeft de uitbreiding van Toverland niet of nauwelijks invloed het noordelijk deel van de N277 Midden-Peelweg (tussen Helenaveenseweg en de N270). Op het noordelijke deel wordt de verwachte groei circa 16 a 17%.

	noord	noord	zuid	zuid
	telpunt 277210 Kom Ysselsteyn	telpunt 277250 Griendtsveenseweg - Zwarte Plakweg	telpunt 277270 Peelstraat - Kleefsedijk	telpunt 277280 Kleefsedijk - A67
Gemiddelde intensiteit 2030 (1% groei/jaar)				
werkdag	8596	6161	7419	14750
zaterdag	7545	4505	6899	12680
zondag	6104	4601	7030	11656
toename verkeer Toverland				
werkdag	90	90	1628	1628
zaterdag	131	131	2361	2361
zondag	131	131	2361	2361
Intensiteit 2030 (met Toverland)				
werkdag	8686	6252	9047	16378
zaterdag	7676	4636	9260	15040
zondag	6235	4732	9391	14016
Index periode 2016 - 2030 met Toverland				
	1,16	1,17	1,40	1,28

Tabel 4: Verwachte groei verkeersintensiteiten 2030 N277 Midden-Peelweg, inclusief Toverland (bron: Pouderoyen). Noot: verondersteld is dat de verwachte toename op een gemiddelde weekenddag vergelijkbaar is met de toename in de zomerperiode (toename = 2361).

Een visualisatie van de autonome situatie 2030-0 en 2030-1 is in onderstaande figuur weergegeven, waarbij 2030-1 de autonome situatie is voor de verdere uitbreiding van het ECdP.



Afbeelding 7: Verwachte groei verkeer 2016 – 2030 N277 Midden-Peelweg

3. EFFECTBEPALING VERKEER

3.1. Uitgangspunten planontwikkeling Grandorse

Mogelijke invulling gebiedsontwikkeling. Een mogelijke invulling van de gebiedsontwikkeling, op basis van de Totaalvisie, de concept Nota van Uitgangspunten en inschattingen, is weergegeven in het concept bestemmingsplan /planMER. Onderstaand is de planontwikkeling verbeeld.



Afbeelding 8: planontwikkeling Grandorse.

Vertaling naar “verkeer”. Voor het onderdeel verkeer is het relevant in hoeverre de mogelijke gebiedsontwikkeling leidt tot extra verkeer. In de bijlage is een overzicht gegeven van de mogelijke invulling van de ontwikkeling. Gekeken is naar de toename in activiteiten (trainingen, wedstrijden, evenementen, congressen) en het verwachte aantal bezoekers. Onderstaand is een overzicht gegeven van de extra activiteiten waarvan is uitgegaan in dit onderzoek. Hierbij is uitgegaan van een zogenaamde “worst-case” invulling (veel verkeersgeneratie)

Activiteiten	Frequentie/jaar	Aantal bezoekers
Permanent voorzieningen jaarrond:		
- Extra bezoekers trainingen	Max 50	1.000
Evenementen - wedstrijden – trainingen		
- Wekelijkse evenement	Max 50	1.000
- Meerdere grootschalige evenementen	4 -6	15.000
- Grootschalige evenementen	2	60.000
Evenementenzone: congressen en festivals		
- Extra evenement / congres	Max 6	2.000
- Extra evenement / congres	Max 6	10.000
- Activiteit D’n Umswing	Max 6	500
- Activiteit D’n Umswing	Max 6	2.000

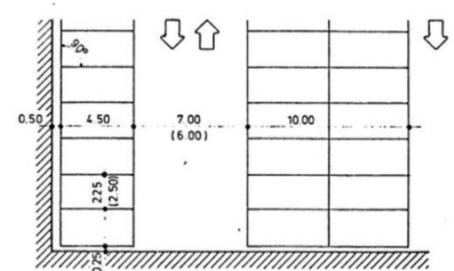
Tabel 5: Extra activiteiten t.g.v. gebiedsontwikkeling Grandorse (bron: Pouderoyen)

Bij het bepalen van het extra autoverkeer is uitgegaan van onderstaande uitgangspunten:

- Voor de bezettingsgraad van een auto (aantal personen per auto) is aangesloten bij de bevindingen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM); http://web.minienm.nl/socrecrmob/2_1.html. Door het KiM is bepaald dat de gemiddelde bezettingsgraad van vrijetijdsritten (sociaal-recreatief) per gereden kilometer uitkomt op 1.82 persoon per auto.
- Ruim 40% van de sociaal-recreatieve ritten gaat per auto (als bestuurder of passagier). De overige 60% van de ritten wordt gemaakt per ov, fiets, of lopend. Gezien de speciale kenmerken van de paardensport is hiervan afgeweken. Gerekend is met onderstaande percentages:
 - Voor evenementen, congressen, festivals komt 90% met de auto, de overige 10% is per openbaar vervoer of fiets;
 - Voor trainingen (paard gebonden) komt 100% met de auto.
- Voor de routekeuze van het autoverkeer is uitgegaan van:
 - 80% van de bezoekers per auto komt vanuit het zuiden (A67);
 - 15% van de bezoekers per auto komt vanuit het noorden (N270 / Ysselsteyn);
 - 5% van de bezoekers per auto komt vanuit het oosten (Sevenum / Horst / America).



- Grootschalige evenementen en congressen (15.000 of 60.000 bezoekers) zijn altijd 2 daagse evenementen. De drukste dag heeft 60% van het totaal aantal bezoekers. De kleinere evenementen (500, 2.000 bezoekers) betreffen 1 daagse evenementen. Verder is aangenomen dat bezoekers na de eerste dag naar huis keren en terugkomen voor de tweede dag, er is dus een *worst case* onderzocht waarbij geen rekening is gehouden met overnachtingsarrangementen op het naastgelegen Center Parcs.
- Evenementen, wedstrijden en festivals vinden in het weekend plaats, extra trainingen door de week.
- Voor het berekenen van de benodigde parkeerruimte is uitgegaan van haaksparkeren. De netto oppervlakte van een parkeerplaats is 2.5m x 4.5m = 11.25. Voor het bepalen van de benodigde ruimtegebruik dient echter gerekend te worden met de bruto oppervlakte waarin de helft van de breedte van de (uit)rijstrook (breedte 7m) is verdisconteerd. Voor de ECdP is uitgegaan van een bruto oppervlakte per parkeervak van 20m² (2.5m x 8m)



Beoordelingskader verkeer In de notitie Reikwijdte en Detail (NRD) is het beoordelingskader voor alle aspecten nader beschreven. De mogelijke gevolgen voor het thema verkeer is onderzocht op de aspecten: **1)** Gevolgen voor de verkeersafwikkeling en **2)** Gevolgen voor de verkeersveiligheid. De effecten voor het thema zijn waar mogelijk gekwantificeerd, op basis van beschikbare informatie, kentallen en literatuur. Indien kwantificeren niet tot de mogelijkheden behoort is een kwalitatieve beoordeling gegeven op basis van expert judgement. Daar waar mogelijk knelpunten worden voorzien, zijn aanbevelingen gedaan.

De eindbeoordeling resulteert in een “plussen en minnen” tabel conform onderstaande systematiek. Extra in de beoordeling is het geven van een inschatting van de benodigde parkeerruimte bij grote evenementen.

Score	Omschrijving
++	Zeer positief ten opzichte van het referentiekader
+	Positief ten opzichte van het referentiekader
0/+	Licht positief ¹ ten opzichte van het referentiekader
0	Neutraal
0/-	Licht negatief ten opzichte van het referentiekader
-	Negatief ten opzichte van het referentiekader
--	Zeer negatief ten opzichte van het referentiekader

Tabel 6: score tabel beoordeling verkeer

3.2. Effecten verkeer

Verkeergeneratie. De ontwikkeling van Grandorse genereert extra verkeer (productie en attractie). De omvang van het extra verkeer is afhankelijk van de grootte van de activiteit. Uitgegaan is dat 10% van de bezoekers met fiets of openbaar vervoer komt, de overige bezoekers (90%) komt met de auto (als bestuurder of passagier). Gerekend is met een gemiddelde bezettingsgraad van 1.82 personen per auto. Verder worden alle nieuw gegenereerde ritten vermenigvuldigd met 2 om zodoende de extra verkeersbelasting op wegvakken (doorsnede) per etmaal te bepalen (heen- en terugrit). Onderstaande tabel geeft een overzicht van de berekeningen.

Activiteiten met meer dan 10.000 bezoekers leiden tot significante stijgingen van de verkeersintensiteiten op de N277 Midden-Peelweg. Activiteiten met 2.000 bezoekers of minder leiden tot een kleine verkeerstoenames. Een 2 daagse evenement met 60.000 bezoekers leidt op de drukte dag (60% van totaal aantal bezoekers) tot ruim 35.000 extra autoritten (heen en terug).

	extra aantal bezoekers	correctie modaliteiten fiets-OV -10%	extra enkele autoritten bezettingsgraad auto buitenrecreatie 1,82	extra autoritten heen/terug wegvakbelasting 1 daags	extra autoritten heen/terug wegvakbelasting drukte dag (2 daags)
Uitbreiding EC&P					
Kleine(re) 1 daagse evenementen -wedstrijden					60%
wekelijk evenement (1000 bezoekers)	1000	0	549	1099	n.v.t.
1-daagse congressen-festivals					
Een extra evenement (2000 bezoekers)	2000	-200	989	1978	n.v.t.
Een extra evenement (10000 bezoekers)	10000	-1000	4945	9890	n.v.t.
Activiteit D'n Umswing (500 bezoekers)	500	-50	247	495	n.v.t.
Activiteit D'n Umswing (2000 bezoekers)	2000	-200	989	1978	n.v.t.
Permanente voorzieningen jaarrond					
Extra trainingen (1000 bezoekers)	1000	0	549	1099	n.v.t.
Evenementen - wedstrijden - trainingen					
Grootschalige evenement (1 daags, 15000 bezoekers)	15000	-1500	7418	14835	n.v.t.
Grootschalige evenement (2 daags, 15000 bezoekers)	15000	-1500	7418	n.v.t.	8901
Grootschalige evenement (2 daags, 60000 bezoekers)	60000	-6000	29670	n.v.t.	35604
Aantal benodigde parkeerplaatsen drukte dag (60.000 bezoekers)					17802

Tabel 6: Verwachte verkeersproductie/attractie gebiedsontwikkeling Grandorse (inschatting maximale effecten)

Oriëntatie van het verkeer (routekeuze) Om de vertaling te kunnen maken naar wegvakbelastingen is het nodig om een aanname te doen ten aanzien van de routekeuze van het nieuwe verkeer. Verondersteld is dat 80% van het nieuwe verkeer afkomstig is van de het zuiden (A67), 15% vanuit het noorden komt (Ysselsteyn/ N270) en 5% lokaal vanuit het oosten / Sevenum. Door uit te gaan van deze verdeling is de verkeerstoename berekend voor de wegvakken waarop de 4 telpunten zijn gelegen (zie

tabel 7). Op de noordelijk gelegen 2 telpunten (gerekend t.o.v. ECdP, Peelstraat) worden, afhankelijk van de grootte van de activiteit, absolute toenames per etmaal verwacht van 150 tot ruim 5.300 motorvoertuigen. Op het zuidelijk deel (ten zuiden van ECdP, Peelstraat) gaan de verkeerintensiteiten sterker omhoog. De verkeersintensiteiten kunnen toenemen met ruim 7.000 motorvoertuigen bij een evenement met 10.000 bezoekers tot ruim 28.000 motorvoertuigen op het drukste dag van een 2 daagse activiteit met 60.000 bezoekers.

	telpunt 277210 Kom Ysselsteyn	telpunt 277250 Griendtsveenseweg -	telpunt 277270 Peelstraat - Kleefsedijk	telpunt 277280 Kleefsedijk - A67	
	verdeling extra verkeer 15%	verdeling extra verkeer 15%	verdeling extra verkeer 80%	verdeling extra verkeer 80%	verdeling extra verkeer 5%
toename wegvakbelasting (intensiteiten)	vanuit noord/N270	vanuit noord/N270	vanuit zuid/A67	vanuit zuid/A67	vanuit oost/Sevenum
Kleine(re) 1 daagse evenementen -wedstrijden					
Activiteit D'n Umswing (500 bezoekers)	74	74	396	396	25
wekelijk evenement (1000 bezoekers)	165	165	879	879	55
Extra trainingen (1000 bezoekers)	165	165	879	879	55
Een extra evenement (2000 bezoekers)	297	297	1582	1582	99
Activiteit D'n Umswing (2000 bezoekers)	297	297	1582	1582	99
Grote(re) 1 daagse evenementen -wedstrijden					
Een extra evenement (10000 bezoekers)	1484	1484	7912	7912	495
Grootschalige evenement (1 daags, 15000 bezoekers)	2225	2225	11868	11868	742
Grote(re) 2 daagse evenementen -wedstrijden					
Grootschalige evenement (2 daags, 15000 bezoekers)	1335	1335	7121	7121	445
Grootschalige evenement (2 daags, 60000 bezoekers)	5341	5341	28484	28484	1780

Tabel 7: Routekeuze nieuw verkeer gebiedsontwikkeling Grandorse (bron: Pouderoyen)

Verkeersintensiteiten N277 Midden-Peelweg. Nieuwe activiteiten met een bezoekersaantal tussen de 500 – 2000 per dag vormen geen probleem voor de verkeersafwikkeling op de N277 Midden-Peelweg. Deze aantallen kunnen zonder problemen afgewikkeld worden. De verkeersafwikkeling wordt matig (tussen de Peelweg en de A67) bij een 1 daagse activiteit met 10.000 bezoekers of op de drukste dag van een 2 daagse evenement met 15.000 bezoekers. Bij een 1 daagse evenement met 15.000 bezoekers of tijdens een 2 daagse activiteit met 60.000 bezoekers is het zuidelijk deel van de N277 zwaar belast waardoor (structurele) filevorming ontstaat.

		telpunt 277210 Kom Ysselsteyn	telpunt 277250 Griendtsveenseweg -	telpunt 277270 Peelstraat - Kleefsedijk	telpunt 277280 Kleefsedijk - A67
N277 Midden-Peelweg					
Intensiteit 2030 (met Toverland)					
werkdag		8686	6252	9047	16378
zaterdag		7676	4636	9260	15040
zondag		6235	4732	9391	14016
Intensiteit 2030 (met Toverland en Grandorse)					
werkdag	Activiteit D'n Umswing (500 bezoekers)	8760	6326	9443	16774
werkdag	wekelijk evenement (1000 bezoekers)	8851	6416	9926	17258
werkdag	Extra trainingen (1000 bezoekers)	8851	6416	9926	17258
zaterdag	Een extra evenement (2000 bezoekers)	7973	4933	10842	16623
zaterdag	Activiteit D'n Umswing (2000 bezoekers)	7973	4933	10842	16623
Grote(re) 1 daagse evenementen -wedstrijden					
zaterdag	Een extra evenement (10000 bezoekers)	9160	6119	17172	22953
zaterdag	Grootschalige evenement (1 daags, 15000 bezoekers)	9902	6861	21128	26909
Grote(re) 2 daagse evenementen -wedstrijden					
zaterdag	Grootschalige evenement (2 daags, 15000 bezoekers)	9011	5971	16381	22161
zaterdag	Grootschalige evenement (2 daags, 60000 bezoekers)	13017	9977	37743	43524

Tabel 8: wegvakbelastingen gebiedsontwikkeling Grandorse (bron: Pouderoyen)

Onderstaand is schematisch weergegeven wat gevolgen zijn van de ontwikkelingen van het ECdP op de verkeersintensiteiten op de N277 en de daarbij behorende verkeersafwikkeling.

Parkeerbehoefte (in hectares). De parkeerbehoefte op eigen terrein is sterk afhankelijk van de bezoekersduur. Blijven alle bezoekers de hele dag dan wordt elke parkeerplaats in principe bezet door 1 en dezelfde auto. Indien 50% van alle parkeerplaatsen 2x gebruikt worden (bezoekers gaan en komen, blijven niet de hele dag), dan lever dit 25% reductie op van de parkeerbehoefte. Gezien het speciale karakter van de paardensport mag verondersteld worden dat het merendeel van de bezoekers het gehele evenement bezoekt. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is daarom uitgegaan van een 70%-30% verdeling, ofwel 30% van de parkeerplaatsen wordt 2x gebruikt. Onderstaande tabel geeft hiervan een overzicht de benodigde parkeercapaciteit.

Parkeerbehoefte	aantal auto's bezoekers	parkeerbehoefte	parkeerbehoefte	parkeerbehoefte	100%	30%	50%
		aantal parkeerplaatsen 100% elke PP wordt door 1 auto gebruikt	aantal parkeerplaatsen 30% PP wordt door 2 auto's gebruikt	aantal parkeerplaatsen 50% PP wordt door 2 auto's gebruikt	extra parkeerbehoefte (aantal hectares)	extra parkeerbehoefte (aantal hectares)	extra parkeerbehoefte (aantal hectares)
Kleine(n) 1 daagse evenementen -wedstrijden							
wekelijks evenement (1000 bezoekers)	549	549	467	412	1,10	0,93	0,82
1-daagse congressen-festivals							
Een extra evenement (2000 bezoekers)	989	989	841	742	1,98	1,68	1,48
Een extra evenement (10000 bezoekers)	4945	4945	4203	3709	9,89	8,41	7,42
Activiteit D'n Umswing (900 bezoekers)	247	247	210	185	0,49	0,42	0,37
Activiteit D'n Umswing (2000 bezoekers)	989	989	841	742	1,98	1,68	1,48
Permanente voorzieningen jaarrond							
Extra trainingen (1000 bezoekers)	549	549	467	412	1,10	0,93	0,82
Evenementen - wedstrijden - trainingen							
Grootschalige evenement (1 daags, 15000 bezoekers)	7418	7418	6305	5563	14,84	12,61	11,13
Grootschalige evenement (2 daags, 15000 bezoekers)	4451	4451	3783	3338	8,90	7,57	6,68
Grootschalige evenement (2 daags, 60000 bezoekers)	17802	17802	15132	13352	35,60	30,26	26,70

2030, ECdP 1daagse evenement (2.000 bezoekers)
Zaterdag



2030, ECdP 1daagse evenement (10.000 bezoekers)
Zaterdag



2030, ECdP 1daagse evenement (15.000 bezoekers)
Zaterdag



2030, ECdP 2daagse evenement (60.000 bezoekers)
Zaterdag



Verkeersveiligheid N277 Midden-Peelweg. Verondersteld mag worden dat extra trainingen en kleinschalige evenementen tot 2.000 bezoekers niet direct leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid op de N277. Grootschalige evenementen dienen gepaard te gaan met aanvullende maatregelen op het gebied van verkeersmanagement zoals duidelijke verwijzingsborden, verkeersregelaars en voldoende parkeermogelijkheden op eigen terrein (om wild parkeren langs de N277 in de bermen te voorkomen). Te allen tijde moet voorkomen worden dat terugslag plaatsvindt op de afritten van de A67 waardoor filevorming en gevaarlijke situaties gaan ontstaan op de hoofdrijbanen van de A67. Met verkeersregelaars zal op de rotondes en ongeregelde kruispunten het verkeer gecoördineerd moeten worden. Concreet: het ECdP zal voor grootschalige evenementen een verkeerplan nodig hebben, deze te bespreken met de betrokken wegbeheerders om gezamenlijk tot een gedragen en uitvoerbaar plan te komen. Alleen dan wordt op de juiste manier aandacht gegeven aan de verkeersveiligheid (en doorstroming).

3.3. Conclusies en aanbevelingen

Beoordeling verkeer (conclusies). Op basis van bovenstaande analyses en gebruikte uitgangspunten is de beoordeling voor het verkeer als volgt

- Kleinere evenementen en extra trainingen leiden niet tot een noemenswaardige verandering in de doorstroming en verkeersveiligheid op de Midden-Peelweg N277;
- Vanaf 10.000 bezoekers kunnen beperkte afwikkelingsproblemen gaan ontstaan op het zuidelijk deel van de N277, met name rondom de aansluiting A67. Het gedeelte tussen de aansluiting A67 en rotonde Kleefsedijk is vormgegeven als 2 rijstroken per richting, echter direct ten noorden van de rotonde wordt de N277 teruggebracht naar 1 rijstrook per richting. Bij zware c.q. overbelasting zal het verkeer vanaf dit punt stagneren, waardoor filevorming (langzaam rijdend) en terugslag kan gaan ontstaan. Bij een 1daagse evenement met 15.000 bezoekers zal dit probleem groter worden. Op piekmomenten kunnen er knelpunten ontstaan op het gebied van verkeersveiligheid en sluipverkeer. Verkeersmanagement is dan nodig. Dit kan gekoppeld worden aan de vergunningverlening en organisatie van de evenementen.
- Tweedaagse evenementen met 60.000 bezoekers waarbij de drukste dag circa 60% van de bezoekers heeft leiden tot een duidelijke verslechtering van de

verkeersafwikkeling. Het verkeer op het gedeelte van de N277 tussen ECdP en de aansluiting A67 zal stagneren, er ontstaan files (stilstand) tot aan de A67 (eventueel terugslag op de afritten van de A67. Een evenement met 60.000 bezoekers op 1 dag (met een gelijkblijvende gebruik van de auto als vervoermiddel) leidt tot knelpunten. Spreiding van een dergelijk bezoekersaantal over het meerdere (weekend)dagen en dagdelen is daarom wenselijk .

Activiteiten	Frequentie /jaar	Aantal bezoekers	Beoordeling verkeersafwikkeling	Beoordeling verkeersveiligheid
Permanent voorzieningen jaarrond:	50 (max)	1.000	0	0
- Extra bezoekers trainingen				
Evenementen - wedstrijden – trainingen	50	1.000	0	0
- Wekelijkse evenement	4 -6	15.000	-	-
- Meerdere grootschalige evenementen	2	60.000	--	-
- Grootschalige evenementen				
Evenementenzone: congressen en festivals (max. aantallen)				
- Extra evenement / congres	6	2.000	0	0
- Extra evenement / congres	6	10.000	-	-
- Activiteit D'n Umswing	6	500	0	0
- Activiteit D'n Umswing	6	2.000	0	0

Aanbevelingen verkeer. Ten aanzien van verkeer en veiligheid worden onderstaande geadviseerd:

- a. Bij evenementen vanaf een omvang met 10.000 bezoekers zijn aanvullende verkeersmaatregelen en parkeergeleiding nodig. Geadviseerd wordt om een verkeersmanagement plan (draaiboek) op te stellen voor dergelijke situaties. Binnen een verkeersmanagementplan dienen aspecten als parkeren op eigen terrein en geleiding van (parkerend)verkeer, statisch of dynamisch bewegwijzering, parkeerverwijzing, pendeldiensten NS-station Venlo, touringcaroperators inzet verkeersregelaar etc. uitgewerkt te worden. Geadviseerd wordt om een dergelijk plan in samenspraak met de betrokken wegbeheerders en het bedrijfsleven op te stellen. Binnen een dergelijk plan is een "overloopregeling" voor parkeren uitgewerkt (zie ook d).
- b. Zorg tijdens evenementen voor actuele verkeersinformatie, zowel voor als tijdens de rit. Dit kan via Social Media als Twitter en Facebook. Op smartphones kunnen bezoekers informatie verkrijgen over vertraging/filevorming, juiste aanrijroutes en actuele beschikbaarheid van parkeerlocaties.
- c. Er zal voldoende parkeergelegenheid aangeboden moeten worden om wild parkeren in de berm van de N277 te voorkomen. Uitgegaan is van een bruto oppervlakte van 20m² per parkeerplaats en dat 70% van de bezoekers de gehele dag blijft. Dit betekent dat voor een evenement met 10.000 bezoekers circa 4.200 parkeerplaatsen nodig zijn. Op de drukste dag van een 60.000 bezoekers evenement zal dit tot een parkeervraag leiden van 15.000 parkeerplaatsen.

- d. Bij grote evenementen (vanaf 10.000 bezoekers) afspraken maken over het gebruik maken de parkeercapaciteit van de overige recreatieve attracties als Toverland, Center Parcs, De Schatberg, Adventure Paradise. Op parkeercapaciteit op andere locaties in de regio (bijvoorbeeld op bedrijventerreinen in de regio). Met een pendeldienst kunnen bezoekers dan gebracht worden naar het ECdP. Een andere optie is het benutten van het naastgelegen gebied van CampZone als mogelijk overloop gebied voor parkeren tijdens grote evenementen. Een ander optie om te verkennen is het afsluiten van de Peelstraat voor bestemmingsverkeer.
- 
- e. Neem verkeersmaatregelen om ongewenst sluipverkeer te voorkomen, zoals het afsluiten van de Peelstraat voor verkeer anders dan voor aanwonenden
- f. Zorg voor een goede afstemming met de topdagen van attractiepark Toverland. Uitgevoerde analyses zijn nu gebaseerd op een gemiddelde bezoekersdag van Toverland van 8.000 bezoekers. Op zomerse piekdagen verwacht het attractiepark circa 13.000 bezoekers. Het is minder wenselijk dat grote evenementen met 10.000 bezoekers of meer samenvallen met topdagen van het attractiepark Toverland.
- g. Voor meerdaagse evenementen wordt aanbevolen te werken met overnachtingsarrangementen met bijvoorbeeld Center Parcs, De Schatberg en Tulip In. Dit zal met name de verkeersdrukke in de avondspits op de eerste dag en de ochtendspits op de 2^e dag van het evenement kunnen verzachten. Tevens zal dit de benodigde parkeercapaciteit verminderen indien “overnachtende” bezoekers met pendeldiensten aan het ECdP gebracht kunnen worden.

BIJLAGE 1 MOGELIJKE INVULLING ONTWIKKELING GRANDOSE

Een mogelijke invulling van de gebiedsontwikkeling, op basis van de Totaalvisie, de concept Nota van Uitgangspunten en inschattingen, zoals opgenomen in de Notitie reikwijdte en detailniveau, is hieronder weergegeven. In dit verkeersonderzoek is deze inschatting gebruikt om in verschillende situaties (m.b.t. aantal bezoekers/gebruikers) te onderzoeken of er knelpunten op het gebied van verkeer kunnen ontstaan. Ook is aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden om knelpunten te voorkomen of om te verminderen.

Nieuwvestiging en ontwikkeling bedrijvigheid:

- 1.1. *10 tot 15 paardenhouderijen op een locatie variërend in omvang, een bestemmingsvlak van 2 tot 10 hectare, bebouwingmogelijkheden minimaal 1 hectare, maximaal 30% bestemmingsvlak), uit:*
 - 1.1.1. Bedrijfsbebouwing, trainingsfaciliteiten, erfverhardingen e.d.:
 - 1.1.2. Bedrijfswoning met bijgebouw, mogelijk een tweede bedrijfswoning
 - 1.1.3. Appartementen voor verzorgers/leerlingen/gasten
 - 1.1.4. omliggende weiden met voorzieningen zoals galoppeerbaan, buitenpisten, paddocks, stapmolens, longeercirkels en schuilgelegenheden voor paarden.
 - 1.1.5. Om ervoor te zorgen dat er binnen deze kavels ook ruimte is voor een eventuele manege, pensionstalling en/of extra wedstrijdaccommodatie worden er maximaal een 3-tal maneges, pensionstalling en/of wedstrijdaccommodatie toegestaan, waarbij de locatie niet op voorhand wordt vastgelegd .
- 1.2. *5- 10 ha uitbreidingsruimte voor het ECdP:*
 - 1.2.1. Permanente paardenstalling voor ca 400 - 600 paarden
 - 1.2.2. Erfverhardingen
 - 1.2.3. Stapmolens en andere voorzieningen (zoals beschreven bij 1.1.4)
 - 1.2.4. toename bedrijfsbebouwing
- 1.3. *economische zone voor (ondersteunende) hippische bedrijvigheid en dienstverlening; omvang circa 6 hectare waarvan 1/3 bebouwd, 1/3 groen en 1/3 openbare voorzieningen). Doelgroepen:*
 - 1.3.1. (sport-)medische voorzieningen
 - 1.3.2. Beroepshalve/recreatief verblijf
 - 1.3.3. Sectorgebonden hippische detailhandel
 - 1.3.4. Advies/Opleiding/educatie/studie/conferentie
- 1.4. *Evenemententerrein D'n Umswing:*
 - 1.4.1. Uitbreiding rijhal
 - 1.4.2. Werktuigenberging
 - 1.4.3. Mogelijkheid tot paardenstallen (paardenpension / manege functie) 30 – 50 paarden

2. Wedstrijden en trainingen

- 2.1. *Het gebied is geschikt voor de organisatie van regionale, nationale, internationale wedstrijden en wereldkampioenschappen.*
 - 2.1.1. 170.000 tot 230.000 bezoekers per jaar:
 - Wekelijks evenement met gemiddeld 1000 bezoekers per keer
 - Meerdere grootschalige evenementen met gemiddeld 15.000 bezoekers

- 2 grootschalige evenementen met 60.000 bezoekers (vergelijk Military Boekelo)
- 2.1.2. 10 tot 15 ha wedstrijdterrein en (deels) flexibel is in te richten:
- Bestaande terreinen ECdP en Evenemententerrein D'n Umswing
 - 3 ha toe te voegen terrein ten zuiden van D'n Umswing
 - Brugelement over Peelstraat
- 2.1.3. 10 tot 15 ha terrein voor voorzieningen:
- 8 ha parkeerterrein deelnemers, waarvan 5 ha bestaand ECdP en 3 ha nieuw
 - Circa 10 ha parkeerplaats bezoekers, nieuw en flexibel in te zetten cq medegebruik agrarisch grondgebonden.
- 2.2. *Permanente voorzieningen om jaarrond als oefen- en trainingsfaciliteiten te kunnen dienen, waaronder vaste hindernissen voor zowel menner als ruiter, watergebonden hindernissen en een galopperbaan. Kern van de evenementenzone vormen de bestaande accommodaties*
- 2.2.1. ECdP:
- 1000 extra bezoekers en 200 extra paarden als gevolg van uitbreidingen
 - Huidige aantallen bezoekers/gebruikers reguliere activiteiten 2.000 bezoekers / 650 paarden en
 - toekomstige aantallen bezoekers/gebruikers reguliere activiteiten 3.000 / 850 paarden
- 2.2.2. Evenemententerrein en rijhal D'n Umswing:
- Faciliteren huidige activiteiten en leden van de vereniging
- 2.2.3. Optioneel ruimte voor 'stand alone' voorzieningen:
- Drafbaan;
 - Poloveld;
3. Evenementenzone / bebouwing ECdP
- 3.1. *Het gehele terrein van ECdP inclusief de opstallen van ECdP, de nieuw te bouwen stallen van ECdP en de hippische boulevard worden aangemerkt als evenemententerrein. De meeste evenementen en wedstrijden die georganiseerd zullen een directe relatie te hebben met de hippische sector. Daarnaast kunnen we ook andere beurzen, congressen en kleine festivals worden georganiseerd. De beurzen en congressen kunnen zowel binnen als buiten georganiseerd worden Ander typen evenementen of evenementen die tot grote geluids- en/cf lichtoverlast kunnen leiden zijn niet toegestaan. Per jaar 12 evenementen met 2.000 tot 10.000 bezoekers per evenement*
- 3.2. *Per jaar enkele niet paard gerelateerde activiteiten op het verenigingsterrein D'n Umswing met 500 tot 2.000 bezoekers per evenement (vergelijk Opel Treffen in aug. 2017)*