

Verkeersonderzoek camping Bij de 3 Linden

NOTITIE

Documentnr.: NO01-D03-51014243-SWS2
Projectnummer: 51014243
Status: definitief/03
Datum: 27 november 2024

Opdrachtgever:
BiedtRuimte

BIJLAGEN

I. Capaciteitsberekening KP Heumenseweg - Geitweg

1. INLEIDING

Recreatiebedrijf Bij de 3 Linden is voornemens om de bestaande minicamping (circa 25 eenheden) uit te breiden tot een camping met 150 eenheden. In het kader van de noodzakelijke omgevingsplanprocedure heeft BiedtRuimte Roelofs Advies en Ontwerp gevraagd een verkeersonderzoek uit te voeren voor deze voorgenomen ontwikkeling. Voorliggende notitie bevat de resultaten van het verkeersonderzoek, waarin achtereenvolgens ingegaan wordt op de volgende aspecten:

- Parkeren;
- Verkeersgeneratie;
- Verkeersontsluiting;
- Verkeersbelasting;
- Verkeersveiligheid.

2. PLANONTWIKKELING

Figuur 2.1 toont het terreinplan van de voorgenomen uitbreiding van de camping. Het terreinplan bevat 150 recreatieve eenheden, waarvan 50 verhuuraccommodaties en 100 recreatieve campingplaatsen. Van deze 150 plaatsen worden 30 plaatsen jaarrond gebruikt. Het plan kent een aparte ingang en uitgang voor het campingterrein.

Naast de campingplaatsen blijft de groepsaccommodatie voor maximaal 30 personen in stand. Indien de groepsaccommodatie niet bezet is zijn 9 kamers (totaal 18 personen) beschikbaar als B&B. In voorliggend verkeersonderzoek is vanuit de worst-case benadering uitgegaan dat de voorziening wordt gebruikt als groepsaccommodatie.

HET TERREINPLAN



Figuur 2.1 Terreinplan camping Bij de 3 Linden

3. PARKEREN

Conform gemeentelijk beleid is op basis van het toekomstige ruimtelijk programma van de camping met behulp van CROW kencijfers¹ het benodigd aantal parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt. Uitgangspunt voor de berekeningen is een locatie in het buitengebied (niet stedelijk). Conform gemeentelijk beleid is hierbij binnen de bandbreedte van de CROW-kengetallen uitgegaan van een kencijfer tussen het minimale en het gemiddelde kengetal.

Tabel 3.1 toont het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de camping. Voor de groepsaccommodatie voor 30 personen en/of de Bed & Breakfast voor 18 personen zijn geen CROW kencijfers beschikbaar. Voor deze accommodatie is er vanuit uitgegaan (worst-case) dat de parkeerbehoefte van de accommodatie overeenkomt met die van 5 bungalows. Het parkeren van personeel vindt plaats bij de dienstgebouwen en is daarom buiten beschouwing gelaten.

Functie	CROW functie	Aantal	Kencijfer	Parkeerbehoefte
kampeerplaatsen (gasten)	camping (kampeerterrein)	100	1,2	120
kampeerplaatsen (bezoek)	10% van kampeerplaatsen	-	-	12
verhuureenheid (gasten/bezoek)	bungalowpark (huisjescomplex)	50	2,1	105
groepsaccommodatie 30 pers.	bungalowpark (huisjescomplex)	5	2,1	11
Totaal				248

Tabel 3.1 Parkeerbehoefte plansituatie

¹ Bron: CROW publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

Zoals uit tabel 3.1 blijkt kent de plansituatie tijdens een maximale bezetting van de camping een parkeerbehoefte van 248 parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod in de plansituatie bedraagt 307 parkeerplaatsen, waarmee er een tijdens de maximale bezetting van de camping een overschot is van 60 parkeerplaatsen. Hiermee voldoet de parkeeropgave van het planinitiatief.

Het parkeeraanbod (307) bestaat uit de volgende parkeervoorzieningen:

- 20 parkeerplaatsen bij de entree/groepsaccommodatie;
- 126 parkeerplaatsen op het campingterrein;
- 150 parkeerplekken bij de verhuureenheden/kampeersplaatsen (één voertuig per eenheid);
- 11 parkeerplaatsen na de uitgang van het campingterrein.

4. VERKEERSGENERATIE

Op basis van het ruimtelijk programma van de huidige en toekomstige camping is met behulp van CROW kencijfers¹ de te verwachten verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt. Uitgangspunt voor de berekeningen is een locatie in het buitengebied (niet stedelijk). Vanuit worst-case benadering is hierbij binnen de bandbreedte van het CROW uitgegaan van het 'maximale kencijfer'. Met de omrekenfactor 1,1 (vuistregel) is de verkeersgeneratie voor de weekdag omgerekend naar de werkdag.

De tabellen 4.1 en 4.2 tonen de verkeersgeneratie voor de huidige en toekomstige situatie. Voor de toeristische kampeersplaatsen is uitgegaan van de CROW functie 'camping (kampeerterrein)', waarbij conform de CROW kencijfers 10% is toegevoegd t.b.v. de verkeersgeneratie van bezoekers van gasten. Voor de verhuureenheden is uitgegaan van de functie 'bungalowpark (huisjescomplex)'. De verkeersgeneratie van bezoekers van gasten van de verhuureenheden is verdisconteert in het betreffende kencijfer. Voor de groepsaccommodatie is (net als bij het onderdeel parkeren) gerekend met 5 verhuureenheden.

Functie	CROW functie	Aantal	Kencijfer	verkeersgeneratie
kampeersplaatsen (gasten)	camping (kampeerterrein)	25	0,4	10
kampeersplaatsen (bezoek)	10% van kampeersplaatsen	-	-	1
groepsaccommodatie 30 pers.	bungalowpark (huisjescomplex)	5	2,8	14
Totaal weekdag				25
Totaal werkdag				28

Tabel 4.1 Verkeersgeneratie huidige situatie (mvt/etmaal)

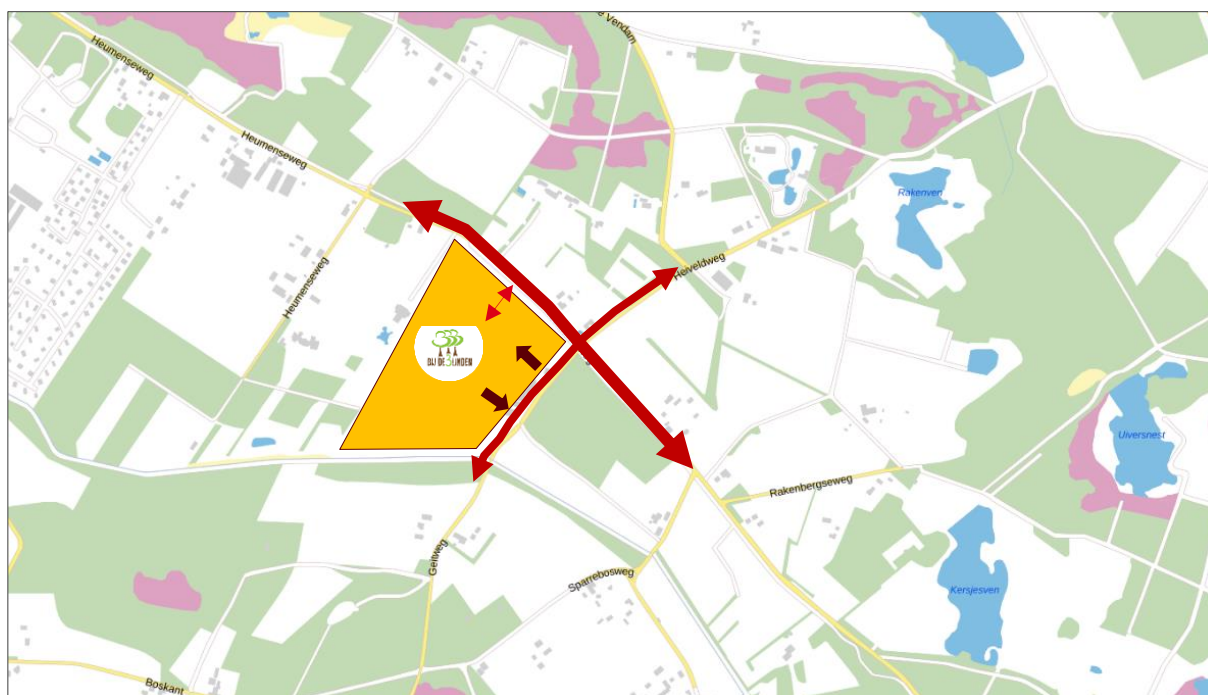
Functie	CROW functie	Aantal	Kencijfer	verkeersgeneratie
kampeersplaatsen (gasten)	camping (kampeerterrein)	100	0,4	40
kampeersplaatsen (bezoek)	10% van kampeersplaatsen	-	-	4
verhuureenheid (gasten/bezoek)	bungalowpark (huisjescomplex)	50	2,8	140
groepsaccommodatie 30 pers.	bungalowpark (huisjescomplex)	5	2,8	14
Totaal weekdag				198
Totaal werkdag				218

Tabel 4.2 Verkeersgeneratie plansituatie (mvt/etmaal)

Resumerend is het planeffect van uitbreiding van de camping bij een maximale bezetting een toename van circa 190 voertuigbewegingen op een werkdag. Uitgangspunt hierbij is dat alle eenheden zijn verhuurd, wat slechts een aantal momenten per jaar voorkomt. De te vervallen verkeersgeneratie van de automaat/winkel is daarbij als worst-case buiten tevens beschouwing gelaten. In praktijk ligt het planeffect van de verkeersgeneratie dus lager. De toename van 190 voertuigbewegingen per werkdag kan hiermee als worst-case situatie worden beschouwd.

5. VERKEERSONTSLUITING

Figuur 5.1 toont de verkeersontsluiting van camping Bij de 3 Linden voor gemotoriseerd verkeer en fietsers/voetgangers. De planlocatie kent met de Heumenseweg, Geitweg en Heiveldweg een goede verkeersontsluiting in alle windrichtingen.



Figuur 5.1 Ontsluiting camping Bij de 3 Linden



Figuur 5.2 Wegprofiel Heumenseweg (links) en Geitweg (rechts)

De Heumenseweg (zie figuur 5.2 links) is een erftoegangsweg en kent een maximum snelheid van 60 km/uur. Het wegprofiel bestaat uit een rijbaan van circa 5,0 m voorzien van kantmarkering, maar zonder bermverharding. Op kruispunten heeft de Heumenseweg voorrang op de aansluitende wegen. Voor fietsverkeer is er naast de rijbaan een tweerichtingsfietspad van 3,5 m aanwezig. In het Kernnet Fietsverkeer is de Heumenseweg aangewezen als primaire route.

De Geitweg (zie figuur 5.2 rechts) en Heiveldweg zijn ook erftoegangswegen met een maximum snelheid van 60 km/uur. Het wegprofiel van beide wegen bestaat uit een rijbaan van circa 3,5 tot 4,0 m zonder markering en incidenteel bermverharding. De kruispunten zijn gelijkwaardig (rechts heeft voorrang). Fietsverkeer is aanwezig op de rijbaan. In het Kernnet Fietsverkeer zijn de Geitweg en Heiveldweg beiden gecategoriseerd als recreatieve route.

Voor fietsers en voetgangers kent het terreinplan halverwege het plangebied een directe aansluiting op het vrijliggende fietspad langs de Heumenseweg, waarmee in noordelijke en zuidelijke richting gefietst en/of gelopen kan worden. De Geitweg en Heiveldweg kennen geen specifieke voorzieningen voor voetgangers, waarmee gebruik gemaakt moet worden van de rijbaan en/of berm. Gezien de beperkte intensiteiten van gemotoriseerd verkeer (zie paragraaf 6.1) en het aantal voetgangers is dit acceptabel.

6. VERKEERSBELASTING

6.1 HUIDIGE VERKEERSBELASTING 2024

Om de huidige verkeersbelasting op het omliggend wegennet inzichtelijk te maken zijn van 4 t/m 19 mei 2024 op vier locaties wegvaktellingen uitgevoerd. Hierbij is zowel de intensiteit als de snelheid van het verkeer inzichtelijk gemaakt. De 1^e week (4 t/m 12 mei) was onderdeel van de meivakantie/lange Hemelvaartweekend, waarmee inzicht is verkregen in de situatie met recreatief verkeer. De 2^e week (13 t/m 19 mei) was een reguliere week, met daar achter het Pinksterweekend. Voor de werkdaggemiddelden zorgt de drukke vrijdag voor het Pinksterweekend voor een wat hoger gemiddelde intensiteit (worst-case). De werkdag is hierbij maatgevend. Bij de snelheden is de V85 weergegeven. Dit is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en als verkeerskundige norm wordt gehanteerd. Tabel 6.1 toont de belangrijkste telresultaten.

Meetlocaties:

1. Heumenseweg west (tussen Heiveldweg en Gasthuisbergweg);
2. Heumenseweg oost (tussen Bullekamp en Heiveldweg);
3. Geitweg (tussen Sparrebosweg en ontsluiting camping);
4. Heiveldweg (tussen Heumenseweg en De Vendam).

meetlocatie		Gemotoriseerd verkeer				(brom)fietzers				
		werkdag		weekdag		Snelheid V85	werkdag		weekdag	
		wk1	wk2	wk1	wk2		wk1	wk2	wk1	wk2
1.	Heumenseweg west	2.708	2.949	2.574	2.770	59 km/u	-	-	-	-
2.	Heumenseweg oost	2.567	2.823	2.446	2.666	69 km/u	-	-	-	-
3.	Geitweg	136	149	142	147	52 km/u	141	181	165	203
4.	Heiveldweg	286	301	283	291	55 km/u	176	218	206	245

Tabel 6.1 Resultaten wegvaktellingen mei 2024 (aantallen/etmaal)

6.2 TOEDELING VERKEER

Om inzicht te krijgen in de routes van het verkeer van/naar de camping is een Selected Link Analyse uitgevoerd met behulp van Floating Car Data. Hierbij is de herkomst/bestemming van het campingverkeer van de bestaande camping in het jaar 2023 geanalyseerd. Op basis van de analyse volgt de volgende prognose voor toedeling van het verkeer van/naar de camping.

- 70% via de Heumenseweg richting noordwesten (richting Alverna);
- 25% via de Heumenseweg richting zuidoosten (richting Heumen/Overasselt);
- 3% via de Geitweg;
- 2% via Heiveldweg.

Hierbij is uitgegaan van een situatie zonder de toegezegde bewegwijzering bij de uitgang van de camping. Plaatsing van deze bewegwijzering heeft vooral een meerwaarde voor het gemak van de campinggasten en niet/nauwelijks op de verkeersbelasting op het zuidelijk deel van de Geitweg.

6.3 VERKEERSBELASTING PLANSITUATIE

Naast de uitbreiding van de camping Bij de 3 Linden spelen nog andere ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving. Ook deze ontwikkelingen hebben deels invloed op de verkeersbelasting op onder andere de Heumenseweg.

Landal Greenparks is voornemens om op de locatie van camping Wighenerhorst en nabijgelegen manage 124 bungalows te realiseren. Hierbij blijven bestaande 120 stacaravanplekken bestaan, maar verdwijnen 35 kampeerplaatsen en de manage. Uit onderzoek² volgt dat deze ontwikkeling een planeffect kent van ongeveer 350 extra voertuigbewegingen per werkdag (* omrekenfactor 1,1 = 385 mvt/werkdag). Op basis van expert-judgement is de verwachting dat ongeveer 25% van dit verkeer (= 100 mvt/werkdag) ontsluit via de Heumenseweg in zuidoostelijke richting, en dus langs de camping rijdt. In het betreffende onderzoek is verder vastgesteld dat de ontwikkeling van hotel Heumens Bos en de ontwikkeling van hotel Berendonck nihil effect heeft op de verkeersbelasting op de Heumenseweg.

² Bron: Rapportage Verkeersanalyse Heumenseweg, Alverna d.d. 15-06-2023, Studio Verbinding

Op het pand van de voormalige buurtsupermarkt in Alverna ligt een passende planologische bestemming. Dit betekent dat het mogelijk is dat op deze locatie (weer) een supermarkt van circa 450 m² BVO wordt gevestigd. Op basis van het CROW-kengetal voor de verkeersgeneratie van een buurtsupermarkt¹ volgt dat een nieuwe buurtsupermarkt op deze locatie 520 voertuigbewegingen per weekdag met zich mee brengt. Met de omrekenfactor 1,1 zijn dit 575 voertuigbewegingen per werkdag. Gezien de lokale functie van de (mogelijke) supermarkt is de verwachting dat 10% van het verkeer van/naar de supermarkt gebruik maakt van de Heumenseweg richting Heumen/Overasselt. In deze 10% zit ook het verkeer van/naar de camping en het bungalowpark verdisconteert. De prognose is dat op de Heumenseweg ter plaatse van de camping nog 45 van de 60 voertuigbewegingen van de supermarkt aanwezig zijn, waarvan 15 voertuigbewegingen via de Geitweg van/naar de camping rijden.

Voorgaande ontwikkelingen leiden tot de autonome intensiteiten, zoals opgenomen in tabel 6.2. Wanneer de verkeersgeneratie van de nieuwe camping (planbijdrage) wordt toegedeeld aan het ontsluitend wegennet volgen voor de plansituatie de werkdagintensiteiten, zoals opgenomen in de tabel.

wegvak	autonoom	planbijdrage (+190)	plansituatie
Heumenseweg west	3.110	+ 133 (70%)	3.243
Heumenseweg oost	2.965	+ 48 (25%)	3.013
Geitweg noord	165	+ 184 (97%)	349
Geitweg zuid	150	+6 (3%)	156
Heiveldweg	300	+4 2%)	304

Tabel 6.2 Verkeersbelasting plansituatie (mvt/werkdag)

Uit bovenstaande tabel volgt in de plansituatie op de Heumenseweg ten westen van de Geitweg een intensiteit van circa 3.250 mvt/werkdag. Op de Heumenseweg ten oosten van de Geitweg gaat het om een intensiteit van ruim 3.000 mvt/werkdag. De intensiteit op de Geitweg ten zuiden van de uitrit van de camping ligt op een ruime 150 mvt/werkdag. Tussen de ontsluiting van de camping en de Heumenseweg gaat het om een kleine 350 mvt/werkdag. De intensiteit op de Heiveldweg neemt toe tot circa 300 mvt/werkdag.

6.4 VERKEERSAFWIKKELING KRUISPUNT HEUMENSEWEG – GEITWEG

Om voor de plansituatie inzicht te krijgen in de verkeersafwikkeling op het kruispunt Heumenseweg – Geitweg zijn capaciteitsberekeningen uitgevoerd volgens de methode Harders. Met deze verkeerskundige rekenmethode wordt voor voorrangskruispunten de wachttijd berekend en beoordeeld. In de bijlage zijn de uitgebreide resultaten opgenomen.

Op basis van de telresultaten en het functioneel gebruik bij de camping is de maatgevende periode voor de verkeersafwikkeling de werkdagochtend, wanneer campingverkeer vertrekt en de Heumenseweg op moet rijden. Dit verkeer moet voorrang geven op het verkeer dat op de Heumenseweg rijdt.

Voor het campingverkeer is hierbij gerekend dat alle geparkeerde voertuigen bij de verhuureenheden (bij 100% bezetting) in de ochtend vertrekken, waarvan 50% tijdens het drukste uur voor campingverkeer tussen 9.00 en 10.00 uur. Voor de 100 kampeerplaatsen is er (vanuit worst-case benadering) vanuit gegaan dat ook sprake is van 100% bezetting en dat elke kampeerplaats is gebruikt door een caravan of vouwwagen (= voertuig met aanhanger).

Uit de berekening volgens de methode Harders volgt voor het maatgevende uur (vertrek campingverkeer) op de Geitweg een wachttijd van <15 sec ontstaat. Ook het linksafslaand verkeer vanaf de oostelijke Heumenseweg heeft een wachttijd van <15 seconden. Deze wachttijden worden volgens de methode als 'acceptabel' beschouwd.

6.5 BEOORDELING VERKEERSBELASTING

De geprognoseerde intensiteiten op de Heumenseweg in de plansituatie liggen (ruim) onder de grenswaarde voor een dergelijke erftoegangsweg 60 km/uur, waar landelijke richtlijnen van het CROW een capaciteit van 4.000 tot 6.000 mvt/etmaal voorschrijven. Ook de Geitweg en de Heiveldweg kunnen de intensiteiten in de plansituatie ruimschoots verwerken. Dergelijke wegen kennen een grenswaarde van circa 1.000 mvt/werkdag. Op het ontsluitend wegennet is hiermee ruimschoots voldoende restcapaciteit beschikbaar.

Ook voor het kruispunt waar de Geitweg ontsluit op de Heumenseweg volgen in de worst-case situatie acceptabele wachttijden (en dus ook wachtrijen). In praktijk zal de worst-case situatie niet/nauwelijks van toepassing zijn, waarmee vanuit de verkeersafwikkeling wordt voorzien in een robuuste kruisituatie.

7. VERKEERSVEILIGHEID

Kijkend naar de verkeersveiligheid vormt het kruispunt waar de Geitweg aansluit op de Heumenseweg de belangrijke risicolocatie voor de planontwikkeling. In de ongevallendatabase van Viastat zijn op het kruispunt in de afgelopen 10 jaar geen ongevallen geregistreerd. Dit betekent echter niet dat er in praktijk geen (bijna) ongevallen hebben plaatsgevonden. Op basis van de weginrichting (met o.a. een voorrangregeling en opstelruimte tussen fietspad en Heumenseweg), het gebruik in de toekomstige situatie, de gemeten snelheden en het zicht voorziet het kruispunt vanuit de verkeersveiligheid in een acceptabele situatie.

De weginrichting van de Heumenseweg in de directe omgeving van de planontwikkeling is passend bij de wegfunctie en het gebruik. De directe ontsluiting vanaf de camping op het fietspad langs de Heumenseweg heeft hierbij ook een meerwaarde voor de verkeersveiligheid. Op de Heumenseweg hebben in de afgelopen 10 jaar een aantal geregistreerde ongevallen plaatsgevonden waarbij een personenauto in conflict is gekomen met een andere personenauto, (brom)fietsers of dier. De oversteek van het fietspad ten noordwesten van de camping vormt hierbij een aandachtlocatie. Het planeffect op de verkeersveiligheid op de Heumenseweg zal echter marginaal zijn en is hiermee acceptabel. Ook de Geitweg en Heiveldweg kennen op basis van het (beperkte) gebruik door gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers een passende weginrichting, waar vanuit de verkeersveiligheid geen onacceptabele veiligheidsrisico's te veronderstellen zijn.

Op het campingterrein is een éénrichtingscircuit voorzien. Voor de slagbomen is tweerichtingsverkeer voorzien. Hierdoor hoeft bezoekend verkeer niet eerst over het éénrichtingscircuit op de camping te rijden voordat ze het terrein weer kunnen verlaten. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid op het campingterrein ten goede. De langspaarkeerhavens bij de in- en uitgang van het campingterrein voorzien in een goede parkeermogelijkheid voor voertuigen met caravan/vouwwagen tijdens het in- en uitchecken.

Voor de nadere uitwerking van het campingterrein volgt het advies om de slagboom bij de entree wat verder het plangebied in te schuiven. Hierdoor ontstaat voor de slagboom meer buffercapaciteit, waarmee terugslag van een mogelijke wachtrij tot op de Geitweg (op circa 60 m) wordt voorkomen.

Resumerend volstaat het ontsluitend wegennet vanuit de verkeersveiligheid in een acceptabele situatie. Op het campingterrein zijn bij de nadere uitwerking wel enkele aandachtspunten die positief bijdragen aan de verkeersveiligheid op het campingterrein en op de Geitweg.

8. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

8.1 CONCLUSIES

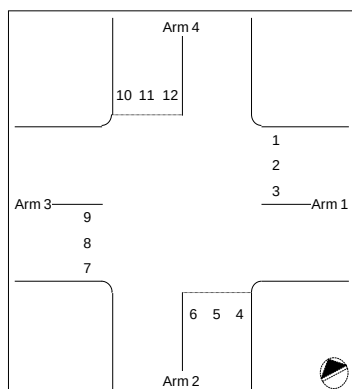
Op basis van voorgaand verkeersonderzoek volgende onderstaande conclusies:

- Parkeren: bij een maximale bezetting van de camping kent het planinitiatief een parkeerbehoefte van 248 parkeerplaatsen. Met het parkeeraanbod van 307 parkeerplekken leidt dit tot een restcapaciteit van 60 parkeerplaatsen, waarmee wordt volstaan in de parkeeropgave;
- Verkeersgeneratie: bij een maximale bezetting van de camping kent het planinitiatief een planeffect van circa 190 extra voertuigbewegingen die verspreid over de dag aanwezig zijn;
- Verkeersontsluiting: De planlocatie kent met de Heumenseweg, Geitweg en Heiveldweg voor alle modaliteiten een goede verkeersontsluiting in alle windrichtingen;
- Verkeersbelasting: Uitgaande van de huidige verkeerbelasting, de autonome ontwikkelingen en de planontwikkeling van de camping kan het ontsluitend wegennet op wegvak- en kruispuntniveau het toekomstig te verwachten verkeersaanbod op een acceptabele wijze verwerken;
- Verkeersveiligheid: In de plansituatie wordt volstaan in een verkeersveilige situatie. Mitigerende maatregelen op het ontsluitend wegennet zijn dan ook niet noodzakelijk. Wel heeft het verplaatsen van de slagboom op het campingterrein een meerwaarde.

8.2 AANBEVELINGEN

Aanbevolen wordt om het planvoornemen vorm te geven conform het terreinplan, met daarbij de aanpassing dat de slagboom voor arriverend verkeer verplaatst wordt.

I. CAPACITEITSBEREKENING KP HEUMENSEWEG – GEITWEG



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

kruispunt Heumenseweg - Geitweg - Heiveldweg

Arm 1: Heumenseweg (zuid)

Arm 2: Geitweg

Arm 3: Heumenseweg (noord)

Arm 4: Heiveldweg

INTENSITEITEN

maatgevend ochtendspitsuur - vertrek camping

Richting 1: 10 pae/uuur

Richting 2: 112 pae/uuur

Richting 3: 15 pae/uuur

Richting 4: 53 pae/uuur

Richting 5: 12 pae/uuur

Richting 6: 148 pae/uuur

Richting 7: 20 pae/uuur

Richting 8: 106 pae/uuur

Richting 9: 7 pae/uuur

Richting 10: 4 pae/uuur

Richting 11: 2 pae/uuur

Richting 12: 4 pae/uuur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 60 km/u

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

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

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

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

Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	15	1020	1005	0 sec.	Ja
4	53	688	475	<15 sec.	Ja
5	12	688	475	<15 sec.	Ja
6	148	688	475	<15 sec.	Ja
9	7	1020	1013	0 sec.	Ja
10	4	713	703	0 sec.	Ja
11	2	713	703	0 sec.	Ja
12	4	713	703	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

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