



Masterplan Wereld van de Efteling 2030

# Een Wereld vol Wonderen



Masterplan Wereld van de Efteling 2030

# Een Wereld vol Wonderen

De ruimtelijke ontwikkeling van de Efteling en haar omgeving

Datum: Januari 2017

## Lijst figuren en tabellen

Figuur 1	Proces in drie fasen
Figuur 2	Efteling ontwikkeling in zones
Figuur 3	Streefbeeld tot 2020
Figuur 4	Streefbeeld 2020 tot 2025, incl. Eftelingsestraat tracé
Figuur 5	Streefbeeld 2020 tot 2025, incl. Zuidelijke tracé
Figuur 6	Streefbeeld na 2025, incl. Eftelingsestraat tracé
Figuur 7	Streefbeeld na 2025, incl. Zuidelijke tracé
Tabel 1	Aantal congestiemomenten per jaar (OS = ochtendspits; AS = avondspits)
Tabel 2	Aantal congestiemomenten per jaar bij x bezoeken in 2015, 2020, 2025 en 2030

## Leeswijzer

Voor u ligt het Masterplan Wereld van de Efteling 2030, hierna Masterplan genoemd. Het Masterplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Loon op Zand en zowel de Raad van Bestuur van de Efteling. Het Masterplan is ter kennisname aangeboden aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant.

Met het vaststellen van het Masterplan is een volgende stap gezet in het uitwerken van de structuurvisie Loon op Zand 2030 'De recreatieve kamer in het Hart van Brabant'. Voor het plangebied Leisurelandschap Efteling/Kaatsheuvel staan de ruimtelijke ontwikkelingen in het Masterplan nader toegelicht en gevisualiseerd. Het Masterplan vormt een gemeentelijk beleidsstuk. Het heeft geen juridische status in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en biedt in die zin geen bouwtitels. Op basis van het Masterplan worden één of meer ontwikkelingsgerichte bestemmingplan(en) opgesteld. Bij het opstellen van die plannen worden ook de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op de milieuaspecten in beeld gebracht.

In hoofdstuk 1 staan aan de hand van zeven quotes de belangrijkste gezamenlijke ambities van de Efteling, gemeente en provincie beschreven. Hoofdstuk 2 beschrijft de status van het Masterplan, het proces en de eerder gemaakte keuzes. Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het opstellen van het Masterplan. Dit zijn ruimtelijke uitgangspunten en uitgangspunten op het gebied van natuur en landschap, duurzaam ondernemen, water, bereikbaarheid en mobiliteit en milieu. Hoofdstuk 4 tenslotte schetst de stip op de horizon voor de Wereld van de Efteling in 3 fasen: de periode tot 2020, de middellange termijn (2020-2025) en de periode na 2025. Met kaartbeelden en in tekst worden de ontwikkelingen in die perioden geschetst. In de bijlage staan de uitkomsten van het verkeersonderzoek van RHO/Witteveen+Bos en de posters van de inloopbijeenkomst 21 juni 2016.

# Inhoud

Versiebeheer.....	2
Lijst figuren en tabellen .....	4
Leeswijzer .....	5
Inhoud.....	6
1. Inleiding: Een Wereld vol Wonderen.....	8
Quote 1: <i>‘Hart van Brabant als internationale recreatieve bestemming’</i> .....	9
Quote 2: <i>‘Blijvende aandacht voor congestievrije verbindingen en slimme mobiliteitsconcepten’</i> .....	9
Quote 3: <i>‘De Efteling als onderdeel van regionale gebiedsontwikkeling’</i> .....	10
Quote 4: <i>‘Een verbonden regio met een gezonde balans tussen economische, ecologische en maatschappelijke ambities’</i> .....	10
Quote 5: <i>‘Regionale samenwerking creëert maatschappelijke meerwaarde’</i> .....	11
Quote 6: <i>‘Dynamische kamers in een groenblauw raamwerk’</i> .....	11
Quote 7: <i>‘Om continuïteit van de Efteling te garanderen en zelfstandig te kunnen blijven opereren is groei noodzakelijk’</i> .....	11
2. Ruimtelijke planvorming.....	12
2.1. Groei heeft ruimtelijke consequenties.....	13
2.2. Status Masterplan .....	13
2.3. Proces in drie fasen.....	14
2.4. Wat staat al vast?.....	16
Structuurvisie Loon op Zand 2030 – De recreatieve kamer in het hart van Brabant .....	16
Nota Ambities en Uitgangspunten.....	18
Bestemmingsplan “Wereld van de Efteling” .....	19
3. Uitgangspunten .....	20
3.1. Ruimtelijk .....	21

3.2. Natuur en Landschap .....	22
3.3. Duurzaam ondernemen .....	23
3.4. Water .....	24
3.5. Bereikbaarheid en mobiliteit.....	25
3.6. Milieu .....	26
4. De stip op de horizon.....	28
4.1. De infrastructuur.....	29
Langzaam verkeersroutes .....	30
Routes voor hulpdiensten.....	31
Routes voor leveranciers en ondersteunende diensten .....	31
4.2. Uitbreiding park .....	31
Dag- en verblijfsrecreatie.....	31
Ondersteunende diensten .....	32
4.3. Parkeren.....	32
Parkeren op afstand.....	33
4.4. Een ontwikkeling in stappen .....	34
Periode tot 2020 .....	34
Periode van 2020 tot 2025 .....	35
Periode na 2025.....	38
4.5. In 2030... .....	40
5. Bijlage .....	41
Bijlage 1: Conclusies verkeersstudies Wereld van de Efteling 2030 .....	42
Bijlage 2: Posters inloopbijeenkomst, 21 juni 2016 .....	51



# 1. Inleiding: Een Wereld vol Wonderen





*“De Efteling is de meest sprookjesachtige en kwalitatieve bestemming in Europa, waar de hele familie zich meerdere dagen kan verwonderen. Van regionaal park naar internationale bestemming!”*

De Efteling wil in de toekomst blijven behoren tot de top van attractieparken in Europa. Door te kiezen voor slimme investeringen, gecombineerd met intensieve marktwerking, inspelen op trends, creativiteit en uniciteit, maar bovenal door de gast steeds centraal te stellen, weet de Efteling haar vooraanstaande positie in de markt vast te houden en te versterken. Deze ontwikkeling past goed bij de Efteling en sluit aan bij de provinciale, regionale en gemeentelijke ambities.

Aan de hand van 7 quotes staan hieronder de belangrijkste gezamenlijke ambities beschreven.

#### *Quote 1: ‘Hart van Brabant als internationale recreatieve bestemming’*

De toerismesector wordt steeds belangrijker voor de Nederlandse economie. De afgelopen 10 jaar is het aantal overnachtingen van buitenlandse toeristen in Nederland met 25% gestegen tot 31,5 miljoen. De verwachting is dat de markt van dag- en verblijfsrecreatie nog meer groeipotentie heeft. De provincie Noord-Brabant wil de komende jaren uitgroeien tot de meest innovatieve en gastvrije regio van Europa voor kortdurend verblijf. Hoe? Door potentiële bezoekers te verleiden een bezoek aan de provincie te brengen of hun reeds geplande verblijf te verlengen. De provincie werkt hiervoor samen met ondernemers en organisaties in de Brabantse vrijetijdsector. In het hart van Brabant is het aanbod aan dag- en verblijfsrecreatie breed en afwisselend. Hoofdrospelers zijn de Efteling en Safaripark Beekse Bergen. Maar ook de schitterende natuur van de bossen en vennen rond Oisterwijk en de Loonse en Drunense Duinen zijn goed voor talloze dag- en verblijfgasten. De ambitie van de samenwerkende gemeenten, waaronder de gemeente Loon op Zand, is om de komende jaren te groeien van een binnenlandse naar een internationale bestemming voor toeristen uit heel Noordwest Europa. De focus ligt daarbij enerzijds op de gezins- en familiemarkt, waarbij andere doelgroepen uiteraard niet worden uitgesloten. Anderzijds zet men in op langer meerdaags verblijf zodat niet één maar meerdere attracties, locaties en/of ondernemingen bezocht kunnen worden. De Efteling ondersteunt de provinciale en regionale ambitie. Samen met Gedeputeerde Staten, VisitBrabant, Midpoint Brabant en Safaripark Beekse Bergen ondertekende de Efteling eind 2015 een intentieovereenkomst voor het Leisure Ontwikkelfonds, met de doelstelling om bezoekers langer in Brabant te laten verblijven.



#### *Quote 2: ‘Blijvende aandacht voor congestievrije verbindingen en slimme mobiliteitsconcepten’*

Uitgroeien tot de meest innovatieve en gastvrije regio van Europa voor kortdurend verblijf gaat gepaard met het bereikbaar houden ervan. Binnen de provincie Noord-Brabant ligt een ruit aan rijkswegen die door een stelsel van provinciale wegen doorkruist wordt. In het hart van Brabant ligt de N261. Het is deze provinciale weg die meerdere hoogwaardige recreatieve bestemmingen in de regio aan elkaar rijgt. Ook de Efteling ligt aan deze corridor. Om de regio, de kern Kaatsheuvel en de Wereld van de Efteling bereikbaar te houden, is onderzocht welke maatregelen daarvoor nodig zijn.



In het kader van het voorliggende Masterplan wordt onder andere gekeken naar Smart Mobility: nieuwe mobiliteitstoepassingen die helpen om slimmer te reizen. Brabant wil bij de ontwikkeling van Smart Mobility het verschil maken. De snelfietsroute Hart van Brabant, die onderdeel vormt van dit Masterplan, is daar één voorbeeld van. Meer of ander (hoogwaardig) openbaar vervoer kan er ook één zijn. De provincie Noord-Brabant verkent de komende jaren met kennis- en onderwijsinstellingen de mogelijkheden. De Efteling doet graag mee aan het zogenoemde ‘living lab’ om Smart Mobility een impuls te geven. Daarnaast zal investeren in en beter benutten van asphalt, bijvoorbeeld door verschillende verkeersstromen in tijd te spreiden en gasten langer te laten verblijven, nodig blijven. Tot slot wordt in het Masterplan ingegaan op mogelijkheden voor parkeren op afstand op drukke dagen.

### Quote 3: *‘De Efteling als onderdeel van regionale gebiedsontwikkeling’*

De gemeenten Loon op Zand en Tilburg, de Provincie Noord-Brabant, Waterschap de Dommel, de Efteling, het Brabants Landschap en Natuurmonumenten hebben in juni 2016 het Manifest Landschapspark Pauwels ondertekend. De partners van dit manifest slaan met Landschapspark Pauwels de zo gewenste brug tussen Tilburg en De Loonse en Drunense Duinen, tussen Huis ter Heide en de Leemkuilen. Landschapspark Pauwels is een schakel tussen de iconen en heeft geografisch een grote waarde voor de ontwikkeling van de regio. De partijen zullen intensief samenwerken om het gebied te ontwikkelen tot een beleefbaar, open park waar de natuur floreert en waar het voor jong en oud goed toeven is. We richten ons op het harmonieus combineren van ‘people, planet en profit’. Water, ruimte en cultuurhistorie zijn dé gebiedswaarden van Landschapspark Pauwels. Ontwikkeling van deze waarden leidt tot kansen voor slim waterbeheer, (verblijfs)recreatie, ecologische ontwikkeling, een goede stad-landverbinding en een sterke plattelandseconomie. Dit sluit goed aan bij het advies “Samen slimmer investeren: Economie en Natuur in Brabant” van de Sociaal Economische Raad Brabant. De ontwikkeling van de Wereld van de Efteling en het versterken van haar concurrentiepositie kan bijdragen aan regionale economische ambities. Tevens kunnen natuur en landschap worden ingezet om gasten van de Efteling een gevarieerd aanbod aan ontspanning te bieden. Dit aanbod kan met name buitenlandse gasten trekken, aangezien de inschakeling van de kwaliteiten van de regio het mogelijk maakt een aantrekkelijk meerdaags arrangement aan te bieden. De Loonse en Drunense Duinen lenen zich bijvoorbeeld voor avontuurlijke tochten gecombineerd met verhalen van vroeger.



### Quote 4: *‘Een verbonden regio met een gezonde balans tussen economische, ecologische en maatschappelijke ambities’*

Mensen maken de regio. Met 14.000 banen, meer dan 2.100 ondernemingen en tien miljoen dagrecreanten op jaarbasis is de toeristische en recreatieve sector een magneet voor de regionale economie in het hart van Brabant. De vrijetijdsector is nu al van groot belang voor de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de regio Hart van Brabant, die kan uitgroeien tot de meest innovatieve en gastvrije regio van Europa. Groei betekent dat regionale bedrijven zullen meeprofiteren en meer inwoners werk zullen vinden in de sector. Tegelijkertijd schept het kansen voor het maatschappelijke en sociale klimaat; ze draagt bij aan het woon- en verblijfsklimaat, vormt een fundament onder het voorzieningenniveau, biedt perspectieven op verdere versterking van de verkeersinfrastructuur, schept kansen voor onderwijs en is een uitdaging voor de creatieve industrie.



**Quote 5:** *‘Regionale samenwerking creëert maatschappelijke meerwaarde’*

Sinds 2007 werken gemeenten, onderzoeks- en onderwijsinstellingen en bedrijfsleven samen aan regionaal economische programma's. Aandachtspunt daarbij is het realiseren van maatschappelijke meerwaarde. In het hart van Brabant krijgt dit mede vorm door in te zetten op het versterken van het vestigingsklimaat voor de vrijetijdseconomie. De Efteling werkt samen met opleidingsinstanties zoals de NHTV Academy for Leisure in Breda ('Efteling Academy'), de Universiteit van Tilburg, de Fontys Hogeschool voor Kunsten, de Design Academy Eindhoven, Avans Hogeschool, Het ROC de Rooi Pannen en het Luzac College. Ook werkt de Efteling samen met arbeidsmarktpartners als Prisma en Baanbrekers.



**Quote 6:** *‘Dynamische kamers in een groenblauw raamwerk’*



Een zichtbaar, beleefbaar en afwisselend landschap. Dat is waar het hart van Brabant voor staat! De ruimtelijke visie “Hart van Brabant 2025: Dynamiek in een aangenaam landschap<sup>1</sup>” zet daarbij in op het ontwikkelen van een robuust groenblauw raamwerk met ruimte voor economische dynamiek. Binnen dit groenblauwe netwerk is een ongekeerde landschappelijke verscheidenheid aanwezig omdat op korte afstand van elkaar de ondergrond uit zand, klei of veen bestaat. Juist deze diversiteit zorgt voor een karakteristiek en afwisselend landschap waarin het prettig wonen, werken en recreëren is.

**Quote 7:** *‘Om continuïteit van de Efteling te garanderen en zelfstandig te kunnen blijven opereren is groei noodzakelijk’*

De enige aandeelhouder van de Efteling is Stichting Natuurpark de Efteling. Zij is in 1952 opgericht met als doel “Het zware leven van de gelovigen in de Langstraat te verlichten en kleurrijker te maken.” Kenmerkend hierbij was het uitgangspunt dat dit niet op een kermisachtige manier moest gebeuren, maar dat het geheel een artistiek verantwoorde opzet diende te krijgen. Dit ideaal is nog steeds het fundament en daarmee de basis van de organisatie. De Efteling streeft ernaar de Efteling mooier achter te laten voor volgende generaties. Groei van de organisatie is noodzakelijk om zelfstandig te kunnen blijven opereren in de toekomst. Uit het Global Attractions Attendance Report 2015 blijkt dat de top-25 pretparken/ themaparken van de wereld tussen 2006 en 2015 een groei hebben doorgemaakt van ruim 26%. De Efteling staat op plek 24 in deze lijst en kent een vrij consistente groei van zo'n 4% per jaar. Groei genereert de inkomsten om majeure investeringen te kunnen doen en het niveau van de Wereld van de Efteling te behouden.

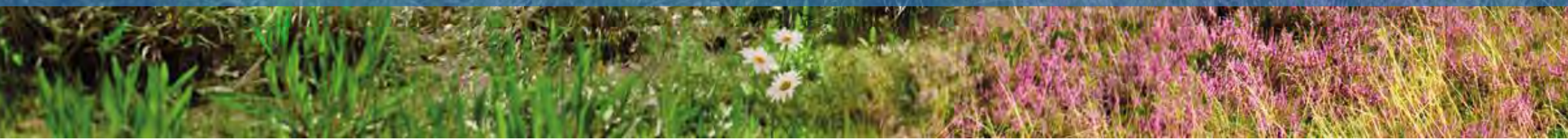


---

<sup>1</sup> De gemeenten die deel uitmaken van Regio Hart van Brabant zijn Dongen, Gilze en Rijen, Goirle, Heusden, Hilvarenbeek, Loon op Zand, Oisterwijk, Tilburg en Waalwijk. Het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling wordt gevormd door de burgemeesters van deze gemeenten.



## 2. Ruimtelijke planvorming



## 2.1. Groei heeft ruimtelijke consequenties

De ambitie van de Efteling om te blijven groeien heeft vanzelfsprekend ruimtelijke consequenties. Het regelmatig ontwikkelen van nieuwe attracties en het uitbreiden van het aanbod aan verblijfsaccommodaties vraagt enerzijds om fysieke ruimte. Anderzijds is het noodzaak om de kern Kaatsheuvel voor haar inwoners bereikbaar te houden en de gasten van de Efteling bij voorkeur zonder oponthoud naar de Wereld van de Efteling te laten reizen. Dit laatste vraagt om een aanpassing van de bestaande infrastructuur en/of nieuwe vormen van mobiliteit. Alles met het doel om de kern Kaatsheuvel, de Efteling, en de regio Hart van Brabant in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden. In dit Masterplan is een ruimtelijk streefbeeld weergegeven dat conceptueel uitgaat van een groot landschapspark waarbinnen attracties, verblijfsaccommodaties, parkeervoorzieningen en andere functies, zoals bijvoorbeeld waterberging, een plek krijgen. Het Masterplan is concreet en abstract tegelijk. Concreet is het ruimtelijke streefbeeld en haar contouren, abstract de wijze waarop de precieze invulling van de deelgebieden plaatsvindt. Stap voor stap gaat de Efteling vormgeven aan haar wonderlijke wereld. De eerste stap is reeds gezet met het ontwikkelen van Vakantiepark Efteling Loonsche Land. Een vervolgstap is de concretisering van dit ruimtelijk streefbeeld in één of meerdere bestemmingsplannen, op basis waarvan realisatie daadwerkelijk mogelijk is. Bij het opstellen van die plannen worden ook de milieueffecten ervan in beeld gebracht.

Om haar positie naar de toekomst te versterken wil de Efteling de komende jaren uitgroeien van attractiepark naar een internationale bestemming, met 5 miljoen bezoeken in 2020. De groeiambitie betreft bezoeken in plaats van bezoekers. Dit omdat één bezoeker bij meerdaags verblijf meer dan 1 keer het park kan bezoeken. Hoe de bezoekersaantallen zich na 2020 zullen ontwikkelen is uiteraard moeilijk te voorspellen. Dit is afhankelijk van veel in- en externe factoren. Wel wil de Efteling samen met de gemeente en provincie vooruit blijven kijken. In dit Masterplan gaan wij uit van een aantal mogelijke groeiscenario's, tot 7 miljoen bezoeken per jaar, zoals ook al benoemd in de Nota Ambities en Uitgangspunten (d.d. 27-10-2015). Deze aantallen zijn geen doelstelling op zich, maar een basis voor het verkeersonderzoek. De verwachting is dat een aanzienlijk deel van de groei bestaat uit gasten die meerdere dagen zullen verblijven en het attractiepark vaker zullen bezoeken.

De groei van de Efteling draagt bij aan het provinciaal en gemeentelijk beleid om te groeien als recreatieve bestemming. De groeipotentie van de Efteling wordt onderkend en ondersteund door de gemeente Loon op Zand en de provincie Noord-Brabant. Door de krachten te bundelen, ontstaat een meerwaarde voor alle afzonderlijke partijen. Ook ondernemers en inwoners profiteren van de groei van de Efteling. Soms direct, omdat zij bij of voor de Efteling werken, soms indirect omdat zij bijvoorbeeld als ondernemer toeleverancier zijn of een verblijfsaccommodatie in de omgeving (gaan) exploiteren. Het aantal B&B 's in de gemeente stijgt en er zijn verschillende initiatieven voor nieuwe hotels. Met deze hotels en B&B 's werkt de Efteling waar mogelijk samen.

## 2.2. Status Masterplan

Dit Masterplan schetst een beeld van hoe de Wereld van de Efteling er in 2030 uit zou kunnen zien. Het Masterplan werkt naar twee kanten. Voor de Efteling stuurt het Masterplan de ruimtelijke ontwikkeling. Voor de overheden vormt het Masterplan een kader om deelplannen aan te toetsen. Het Masterplan is zodanig opgezet dat binnen de verkeerskundige opzet en de ruimtelijke contouren de nodige flexibiliteit mogelijk is. De nadere invulling die nodig is voordat er

aangelegd, gebouwd of ontwikkeld kan worden vindt na vaststelling van het Masterplan plaats in drie fasen. Begin 2017 wordt een natuurcompensatieplan in samenspraak met natuurorganisaties, provincie Noord-Brabant, heemkundekringen en waterschappen Brabantse Delta en de Dommel opgesteld. De milieueffecten worden middels een plan-m.e.r. in beeld gebracht. Als de milieueffecten zijn onderzocht en de natuurcompensatie is vastgesteld kan een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan opgesteld worden. Dit bestemmingsplan legt vast wat binnen de verschillende bestemmingen wel en niet mogelijk is. Tot die tijd blijft het bestemmingsplan Wereld van de Efteling (2013) van kracht.

### 2.3. Proces in drie fasen

De gemeente Loon op Zand, de provincie Noord-Brabant en de Efteling hebben afgesproken om groei van de Wereld van de Efteling mogelijk te maken en samen te onderzoeken hoe deze tot 2030 kan plaatsvinden. Door de krachten te bundelen wordt vanuit de verschillende belangen een integrale ontwikkelingsrichting geformuleerd. Tijdens het proces is op verschillende momenten inbreng gevraagd en zijn tussentijdse resultaten teruggekoppeld naar belanghebbenden, waaronder omwonenden en maatschappelijke organisaties. Dat is gebeurd in de vorm van maatschappelijke raadplegingen, inloopavonden, informatiepagina's in de krant en formele inspraakmomenten. Het proces voor de planvorming voor de Wereld van de Efteling 2030 doorloopt drie fasen: startfase, ontwerpfase en planvormingsfase. Aan elke fase is een formeel beslissingsmoment gekoppeld.



Figuur 1. Proces in drie fasen

In de **startfase** is een Nota Ambities en Uitgangspunten, hierna nota genoemd, opgesteld. Doel hiervan was niet alleen de ambities en uitgangspunten vast te leggen, maar ook om de wensbeelden van de provincie, gemeente en Efteling te verkennen. Omdat de drie partijen vooraf van de omgeving wilden weten wat de wensen en de aandachtspunten zijn om de groei zo goed mogelijk ruimtelijk in te passen, is als onderdeel van het proces in het voorjaar van 2015 een brede maatschappelijke raadpleging gehouden. De raadpleging van de inwoners van de gemeente Loon op Zand en belanghebbende organisaties was vooral gericht op het verkennen van de mogelijkheden om het attractiepark in oostelijke richting uit te breiden. Deze uitbreiding is immers als studiegebied in de gemeentelijke structuurvisie “Loon op Zand 2030 - De recreatieve kamer in het hart van Brabant” opgenomen. De westelijke uitbreiding maakt al wel vast onderdeel uit van de structuurvisie. De opbrengst van de maatschappelijke raadpleging is in de nota opgenomen. De gemeenteraad van Loon op Zand heeft in december 2015 de uitgangspunten uit de nota vastgesteld.

De nota vormde het vertrekpunt voor de **tweede fase**: het opstellen van dit Masterplan “Een Wereld vol Wonderen: de ruimtelijke ontwikkeling van de Efteling en haar omgeving”. Het Masterplan gaat in op de ruimtelijke uitgangspunten en ambities, zoals verwoord in de nota. Om tot het Masterplan te kunnen komen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd en hebben verkenningen plaatsgevonden naar de wijze waarop de verschillende functies in het plangebied vorm zouden kunnen krijgen. Eén van de belangrijkste onderzoeken in deze fase was de verkeersstudie. Met behulp van diverse verkeerssimulaties heeft deze studie aangetoond welke verkeersoplossing in de toekomst noodzakelijk is. In juni 2016 zijn tijdens een inloopbijeenkomst de tussentijdse onderzoeksresultaten aan de inwoners van de gemeente Loon op Zand en de belanghebbende organisaties op een interactieve wijze teruggekoppeld. Tijdens deze inloopbijeenkomst zijn ook de maatschappelijk georiënteerde vragen uit de nota beantwoord. Deze maken inhoudelijk gezien geen onderdeel van dit Masterplan uit, de getoonde posters zijn wel in de bijlage opgenomen. Begin oktober is het Ontwerp Masterplan door de gemeente ter inzage gelegd. Hierop zijn 54 zienswijzen binnen gekomen. De zienswijzen zijn beantwoord in een eindverslag en aan de indieners toegezonden. Waar nodig hebben aanpassingen in dit definitieve Masterplan plaatsgevonden.

Na vaststelling van het Masterplan volgt de **derde fase**: het opstellen van een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan “Wereld van de Efteling”. Onderdeel van deze stap is het toetsen van de milieueffecten van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling door het bevoegd gezag. In het kader van deze ruimtelijke procedure wordt een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op het bestemmingsplan in te dienen.

Het geschetste proces kent de nodige doorlooptijd. Om die reden wordt parallel aan de uitwerking van de planvorming voor de Wereld van de Efteling 2030 via een aparte ruimtelijke procedure een eerste stap gezet in de ontwikkeling van de oostelijke zone langs de N261. Ook in deze procedure zal afstemming met belanghebbenden en omwonenden plaatsvinden. Ook daarin is voor eenieder inbreng via zienswijzen en/of bezwaar en beroep mogelijk

## 2.4. Wat staat al vast?

Met onder meer de Efteling en De Loonse en Drunense Duinen binnen de gemeentegrenzen, speelt Loon op Zand een belangrijke rol in het verwezenlijken van de regionale ambities ten aanzien recreatie en toerisme. In maart 2013 heeft het college van Burgemeester en Wethouders dan ook besloten haar medewerking te verlenen aan de uitbreidingsplannen van de Efteling. In deze paragraaf staan de uitgangspunten benoemd die reeds vastliggen en in het Masterplan zijn overgenomen.

### *Structuurvisie Loon op Zand 2030 – De recreatieve kamer in het hart van Brabant*

De Wereld van de Efteling maakt integraal onderdeel uit van de structuurvisie Loon op Zand 2030. De structuurvisie geeft een wensbeeld en werkt als aanjager voor toekomstige ontwikkelingen. Het schetst een afwegingskader waarbinnen gewerkt kan worden. De structuurvisie is op 5 maart 2015 vastgesteld door de gemeenteraad en bestaat uit twee delen. Deel A bevat de visie op hoofdlijnen. Deel B bestaat uit een uitvoeringsprogramma, een projectenplan dat flexibel van aard is en periodiek kan worden aangepast. De Wereld van de Efteling staat in beide delen beschreven. In deel A staan met betrekking tot de Wereld van de Efteling onder andere de volgende zaken benoemd:

- “Onze gemeente heeft zeer veel te bieden op het gebied van recreatie en toerisme. De Loonse en Drunense Duinen en attractiepark de Efteling genieten landelijke bekendheid. Kaatsheuvel is in heel Nederland bekend door de aanwezigheid van de Efteling. Het pretpark trekt jaarlijks meer dan 4 miljoen gasten. Daarmee hebben we in onze gemeente het grootste en bekendste pretpark van Nederland. Naast het pretpark biedt de Efteling vertier op de golfbaan en in het Eftelingtheater en verblijfsrecreatie op Efteling Bosrijk en in het Efteling Hotel.”





- “De Efteling heeft de ambitie in 2020 vijf miljoen bezoeken per jaar te verwelkomen. Hiervoor wil de Efteling investeren in nieuwe attracties en haar verblijfsrecreatie verder uitbreiden met als doel door te groeien naar een multifunctioneel vrijetijdslandschap voor dag gasten en verblijfgasten. Dit zorgt ervoor dat de Efteling ook in de toekomst een populaire bestemming blijft.”
- “Als gemeente staan we positief tegenover deze ontwikkeling omdat de recreatieve en economische waarde van het park voor de gemeente aanzienlijk zal worden vergroot. Echter wel onder een aantal voorwaarden. Eén van die voorwaarden is dat er (recreatieve) verbindingen versterkt worden door het gebied: in noord-zuidrichting (tussen Kaatsheuvel en het buitengebied ten zuiden van de kern) en in oost-westrichting.”
- “Het totale terrein van de Efteling (de Wereld van de Efteling) kent een noord-zuidzonering van intensief recreatief gebruik (pretpark) nabij de kern van Kaatsheuvel, via een gebied met verblijfsrecreatie verweven in het landschap, naar extensieve recreatie opgenomen in het landschap (golfbaan). De toekomstige ontwikkeling van de Efteling voltrekt zich in zuidelijke en westelijke richting. Over een uitbreiding in oostelijke richting naar de N261 vindt in 2015 een eerste verkenning plaats.”
- “Belangrijk onderdeel bij deze ruimtelijke ontwikkeling is het bereikbaar houden van de Efteling, de kern Kaatsheuvel en de regio Hart van Brabant. Eerste aandachtspunt is de verwerkingscapaciteit van de N261 en de Europalaan. Bij een verdere toename van het aantal gasten heeft de Europalaan niet voldoende verwerkingscapaciteit. Om de toekomstige verkeersstromen te kunnen verwerken is een (ver)nieuwde ontsluitingsstructuur voor de Wereld van de Efteling noodzakelijk. Voor deze aansluiting op de N261 is een zoekgebied aangewezen. De ontwikkeling van de Efteling heeft bovendien impact op de inrichting van de routestructuren door het gebied ten zuiden van de kern Kaatsheuvel. Voorkomen dient te worden dat de Efteling als een barrière tussen de kern en het buitengebied komt te liggen. Binnen de Wereld van de Efteling ligt een openbaar toegankelijk raamwerk van bestaande en/of nieuwe (recreatieve) routes. Derde aandachtspunt is het voorkomen van parkeeroverlast en een goede landschappelijke inpassing van de parkeerterreinen en de randen van de Efteling.”
- “Loon op Zand is dé gemeente voor leisure! Loon op Zand geniet grote bekendheid als toeristische en recreatiegemeente. De natuurgebieden en de vele recreatieve en toeristische voorzieningen, in het bijzonder de Efteling, dragen hier aan bij. Dit maakt dat veel huishoudens in onze gemeente direct en indirect hun boterham kunnen verdienen aan toerisme. De sector recreatie en toerisme biedt een steeds groter aantal arbeidsplaatsen. De Efteling is het grootste en succesvolste attractiepark van Nederland en heeft internationale bekendheid. Daardoor is het een van de grootste werkgevers in Noord-Brabant. De plannen van de Efteling bieden gelegenheid voor de verdere ontwikkeling van de gemeente Loon op Zand als recreatieve en toeristische gemeente en is goed voor de werkgelegenheid.”

In deel B is de Wereld van de Efteling 2030 onder de naam Leisurelandschap Efteling / Kaatsheuvel Zuid opgenomen als project. Doel van dit project is onder andere het opstellen van dit Masterplan.



### *Nota Ambities en Uitgangspunten*

Onderdeel van het proces rondom de ontwikkeling van de Wereld van de Efteling was het opstellen van een Nota Ambities en Uitgangspunten. Met het opstellen van deze nota werd in een vroeg stadium duidelijk wat de verwachtingen, ambities en uitgangspunten van verschillende partijen waren. De nota is daardoor een gezamenlijk document, waarin de visie van de gemeente, de provincie en de Efteling met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van de Wereld van de Efteling tot 2030 is samengevat. De ontwikkelingen in de nota sluiten aan bij ontwikkelingen die reeds zijn meegenomen in het huidige vigerende bestemmingsplan en in de gemeentelijke structuurvisie. In de nota zijn bovendien aandachtspunten opgenomen die naar voren zijn gekomen tijdens informatiebijeenkomsten voor inwoners uit de gemeente en belangenorganisaties. In het vierde hoofdstuk van de nota zijn deze aandachtspunten vertaald in uitgangspunten waarop dit Masterplan hoofdstuk een antwoord geeft. Zo staat ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit het opstellen van een verkeerscirculatie- en parkeerplan benoemd. Om een dergelijk plan op te stellen dient onderzocht en onderbouwd te worden welke alternatieven en varianten er voor de verkeersontsluiting mogelijk zijn. Het verplaatsen van de Horst, de aanleg van de snelfietsroute Hart van Brabant en het positioneren van parkeervoorzieningen maken hier onderdeel van uit. Aandacht is er ook voor de wijze waarop slimme mobiliteitsconcepten in de planvorming kunnen worden ingezet. Naast de verkeersstromen van en naar de Efteling zijn ook de noord-zuid en oost-west routes voor langzaam verkeer door de Wereld van de Efteling en tussen de kern Kaatsheuvel, haar buitengebied en De Loonse en Drunense Duinen in het Masterplan opgenomen. Het netwerk aan infrastructuur creëert het kader waarbinnen de ruimtelijke functies van de Efteling (dag- en verblijfsrecreatie) haar plek krijgen. Ook is er aandacht voor de effecten van de gewenste ontwikkelingen op milieuaspecten zoals bijvoorbeeld geluidsbelasting op de omgeving of de uitstoot van uitlaatgassen. In de omgevingsvergunning, activiteit milieu van de Efteling, zijn alle voorschriften vastgelegd waaraan de Efteling zich dient te houden. De gemeente toetst of de Efteling aan deze voorschriften voldoet. De gemeente stelt als uitgangspunt bij de uitbreiding dat de geluidsdruk op de omgeving blijft passen binnen de geldende geluidsnormen en dat waar mogelijk het geluidsniveau en de belasting van geluid op de omgeving beperkt worden. De uitgangspunten zijn in de gemeenteraadsvergadering van 10 december 2015 vastgesteld.

### *Bestemmingsplan “Wereld van de Efteling”*

Het merendeel van de gronden van de Efteling is bestemd in het bestemmingsplan “Wereld van de Efteling”. Dit bestemmingsplan dateert uit juni 2013 en maakt een gedeelte van de reeds gewenste ontwikkelingen nu al mogelijk. Denk daarbij aan de ontwikkeling van Vakantiepark Efteling Loonsche Land en de bouw van attractie Symbolica. Ook mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op grond van dit bestemmingsplan toegestaan zoals een uitbreiding van het attractiepark in westelijke richting, op het bestaande parkeerterrein. Twee delen binnen het plangebied zijn nu onderdeel van het bestemmingsplan ‘Herziening Buitengebied Loon op Zand’ uit 2015. Het gaat om een deel van het gebied tussen de N261 en de Horst en een gebied rondom het gehucht Bernsehoef/Duiksehoef. Beide gebieden worden opgenomen in het nieuw op te stellen ontwikkelingsgerichte bestemmingsplan “Wereld van de Efteling”.



### 3. Uitgangspunten

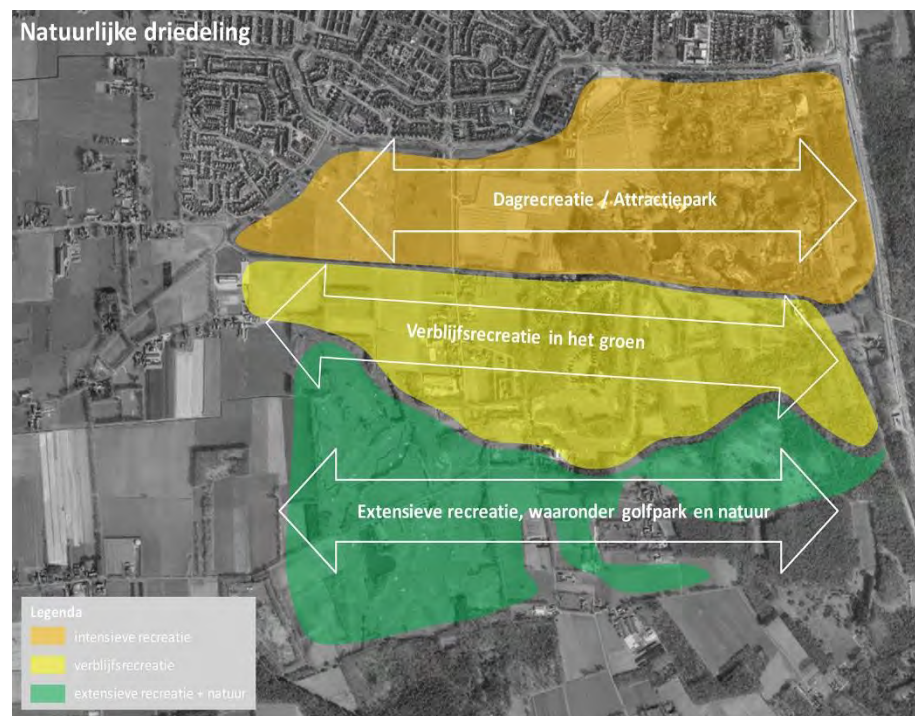
Bij het opstellen van het Masterplan zijn uitgangspunten geformuleerd waaraan het plan moet voldoen. Dit zijn uitgangspunten met betrekking tot Ruimtelijke Ordening, Natuur en landschap, Duurzaam ondernemen, Water, Bereikbaarheid en mobiliteit, en Milieu. Deze staan hieronder benoemd.

### 3.1. Ruimtelijk

Uitgangspunt: ruimtelijk bestaat de Wereld van de Efteling uit een in zones verdeelde ontwikkeling van intensieve en extensieve recreatievormen.

Deze ontwikkelingen beslaan een lange termijn, waarbij de ontwikkelingen dichterbij in de tijd concreter zijn dan de lange termijn ontwikkelingen. In hoofdstuk 4.4 is een uitsplitsing gemaakt in drie periodes: tot 2020, 2020-2025 en na 2025.

- **De Wereld van de Efteling ontwikkelt zich in zones.** De meest noordelijke zone, direct grenzend aan de kern van Kaatsheuvel, biedt ruimte voor de ontwikkeling van het attractiepark en daaraan gekoppelde functies als ontsluitingswegen en parkeren. Ook (intensief) verblijf, zoals het Efteling-hotel, past in deze zone. De middelste zone gelegen rondom de Eftelingsestraat is een bufferzone richting de extensieve zone. Efteling Bosrijk en het Vakantiepark Efteling Loonsche Land liggen in deze zone en er is ruimte voor het realiseren van extra verblijfsaccommodaties. De meest zuidelijke strook is bedoeld voor het ontwikkelen van minder intensieve vormen van recreatie. Deze derde zone biedt bewoners van de regio en haar tijdelijke gasten voldoende keuzemogelijkheden om hun tijd door te brengen. In deze zone liggen reeds het Efteling Golfpark en het natuurgebied Het Loonsche Land.
- **Eerst naar het oosten, dan naar het westen.** Fysieke uitbreiding van het attractiepark en verblijfsrecreatie vindt fasegewijs plaats. De Efteling breidt haar attractiepark eerst naar het oosten uit in de zone tussen de Horst en de provinciale weg N261. Pas in een latere fase vindt verdere uitbreiding in westelijke richting plaats. Waarschijnlijk zal dit vanaf 2025 gaan plaatsvinden. Hoe dat eruit zal zien is nog niet bekend.



Figuur 2. Efteling ontwikkeling in zones

### 3.2. Natuur en Landschap

Uitgangspunt: Natuur en landschap, en het recreatief (mede)gebruik daarvan, zijn een blijvend onderdeel van het ruimtelijk streefbeeld.

- **Natuur en landschap als onderscheidende identiteit.** Natuur en landschap vormen een essentieel onderdeel van de belevingen die de Efteling creëert. Deze denkwijze heeft de Efteling een onvergelijkbare positie in de wereld van attractieparken opgeleverd. Om deze positie naar de toekomst verder uit te bouwen blijft de Efteling zorgdragen voor haar 'landschappelijke decor'. Een decor waarin de dag- of verblijfsrecreatie voorzieningen naadloos in de omliggende natuur overgaan.
- **Natuurnetwerk Brabant versterken.** Alle partijen die dit Masterplan steunen hechten grote waarde aan de Brabantse biodiversiteit. Voor zover de verdere ontwikkeling van de Efteling gevolgen heeft voor de aanwezige natuur, is het uitgangspunt te komen tot een compensatieplan waarin het Brabants natuurnetwerk wordt versterkt. Bij voorkeur vindt compensatie plaats in of rond het plangebied. De afspraken hierover worden samen met het bevoegd gezag in dit compensatieplan vastgelegd. Bij het opstellen van dit plan zijn eveneens relevante belangenvertegenwoordigers betrokken, waaronder natuurorganisaties zoals Natuurmonumenten, Brabantse Milieufederatie en de heemkundekringen.
- **Zorgvuldige omgang met gebiedswaarden.** Uitgangspunt is dat de gebiedswaarden worden geïnventariseerd en zo mogelijk worden behouden. Als dat niet mogelijk is, wordt er gecompenseerd. Het gaat hierbij onder andere om de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische en archeologische waarden. Over de inventarisatie en omgang met de diverse waarden vindt waar mogelijk via coproductie afstemming plaats tussen de Efteling en belangenvertegenwoordigers.





### 3.3. Duurzaam ondernemen

Uitgangspunt: Bij alles wat de Efteling onderneemt, speelt het duurzame perspectief een belangrijke rol in het besluitvormingsproces. De Efteling kiest voor oplossingen die ervoor zorgen dat gasten er ook in de toekomst kunnen blijven genieten, generatie op generatie.

- **Duurzaam verwonderen.** De Efteling heeft de ambitie de gast, de medewerker en de omgeving duurzaam te verwonderen. Hierbij hoort het versterken van de maatschappelijke positie en het verkleinen van haar footprint ten opzichte van een gelijkblijvend aantal attracties.
- **Maatschappelijke betrokkenheid.** Vanuit de ideële doelstelling van Stichting Natuurpark de Efteling krijgen sociale initiatieven ruim aandacht. Dat uit zich in Villa Pardoes, Stichting Lezen en Schrijven, Save the Children en de samenwerking met Unicef. De Efteling sponsort de jeugdopleidingen van de voetbalclub DESK en Hockeyclub M.H.C. DES, evenals het Pleinfestival Kaatsheuvel. Alle woonzorgcentra, kinderdagverblijven en basisscholen in de gemeente mogen 1x per jaar gratis naar de Efteling. Het grootste deel van de leveranciers komt uit een straal van zo'n 40 km rondom de Efteling.
- **Betrokken werkgeverschap.** Ruim 1 op 6 van de 2500 Efteling-medewerkers komt uit de gemeente Loon op Zand. De Efteling werkt al jarenlang samen met Prisma om werkgelegenheid te bieden voor mensen met een verstandelijke beperking, om hen zo te helpen met een eigen plek in de samenleving te verwerven. In het Vakantiepark Efteling Loonsche Land zullen medewerkers met een beperking gaan werken. Goed werkgeverschap is het uitgangspunt, evenals het betrekken van mensen die op afstand van de arbeidsmarkt staan.
- **Verkleinen footprint.** De provincie heeft in haar coalitieakkoord als doelstelling het nastreven van een circulaire economie en het verminderen van de CO2-uitstoot. De Efteling omarmt duurzame innovatie en waar mogelijk wordt geëxperimenteerd met circulaire economie. Het verminderen van afval en de verwerking van afval en grondstoffen staat hoog op de agenda.



### 3.4. Water

Uitgangspunt: Duurzaam gebruik van oppervlaktewater. De kansen worden benut om water langer in de Wereld van de Efteling vast te houden. Daarbij wordt uitgegaan van de drietrapsstrategie: eerst vasthouden, dan bergen en dan aan- en/of afvoeren van water.

- **Dynamisch oppervlaktewatersysteem.** Het klimaat verandert en dat vraagt om ruimtelijke aanpassingen. Om de effecten van deze veranderingen op te vangen dient het watersysteem van de Wereld van de Efteling dynamisch te zijn. Een dergelijk systeem biedt ruimte om in tijden van hevige neerslag water tijdelijk te bergen en/of versneld af te voeren. In geval van langdurige droogte biedt het systeem voldoende reserves om waterattracties te laten functioneren en beplantingen te kunnen beregenen.
- **Effluentwater.** Binnen de Wereld van de Efteling wordt gebruik gemaakt van natuurlijk (biologisch) gezuiverd effluentwater van de RWZI Kaatsheuvel om de waterpartijen van oppervlaktewater te voorzien. Met dit zogenaamde Klaterwatersysteem wordt aansluiting gevonden met de doelstelling uit het Provinciaal Milieu- en Waterplan om water efficiënt te gebruiken. Daarnaast wordt vallend regenwater via een gescheiden rioolsysteem opgevangen.
- **Combineren van wateropgaven aan beleving.** Het dynamische watersysteem maakt integraal onderdeel uit van de belevingen binnen de Wereld van de Efteling. Denk bijvoorbeeld aan het ontwikkelen van verblijfsaccommodaties rondom een bosvijver. Deze bosvijver draagt bij aan het beeld en het verhaal dat verteld wordt, maar biedt eveneens ruimte om water te bergen en/of natte natuur te ontwikkelen.



### 3.5. Bereikbaarheid en mobiliteit

Uitgangspunt: Verbeteren en landschappelijk inpassen van de verkeersstructuur, infrastructurale voorzieningen en het aanbieden van voldoende recreatieve verbindingen voor fietsers, wandelaars en ruiters.

- [Het bereikbaar houden van de Wereld van de Efteling, de kern Kaatsheuvel en de regio hart van Brabant vraagt om veranderingen en toevoegingen aan de hoofdontsluitingswegen.](#) De toename van het aantal bezoeken en de fysieke uitbreiding van de bedrijfsonderdelen van de Efteling kan niet zonder te voorzien in een verkeersontsluiting die de bereikbaarheid van de regio, de kern Kaatsheuvel en de Efteling zelf garandeert. De huidige ontsluiting van de Efteling vindt plaats aan de noordzijde via de Europalaan in Kaatsheuvel. Als gevolg van de beperkte verwerkingscapaciteit van de Europalaan, die de provinciale weg N261 verbindt met het parkeerterrein van de Efteling, staat het verkeer op drukke dagen tot op deze provinciale weg vast. Om de huidige problematiek op te lossen en de toekomstige groei van het aantal bezoeken te faciliteren wordt de verkeersontsluiting en/of de verwerkingscapaciteit ervan gefaseerd aangepast. In het kader van het programma Beter Benutten van de Rijksoverheid werd voor topdrukke bij de Efteling een regelscenario opgesteld, gericht op het ontlasten van de voornaamste aanvoerroute via de A59 en N261.
- [Dynamische calamiteitenontsluiting.](#) Het wegennet in en rondom de Wereld van de Efteling dient flexibel te zijn om ten tijde van calamiteiten dynamisch in te zetten.
- [Parkeervoorzieningen.](#) Groei van het aantal bezoeken betekent een toename van het aanbod aan parkeervoorzieningen. Uitgangspunt daarbij is dat deze voorzieningen landschappelijk zo worden ingepast dat het zicht vanuit de omgeving op de geparkeerde voertuigen geminimaliseerd wordt. Onderzocht wordt de mogelijkheid van parkeren op afstand op drukke dagen.
- [Behoud van verbindingen voor langzaam verkeer.](#) In de Wereld van de Efteling liggen meerdere (recreatieve) verbindingen tussen de kern Kaatsheuvel en De Loonse en Drunense Duinen. Het gaat daarbij om fiets-, wandel- en ruiterspaden. Deze verbindingen en functies blijven in de toekomst aanwezig, maar zullen gefaseerd een nieuwe routing door het gebied krijgen.



- **Benutten van alternatieve vervoerswijzen.** Onderweg naar 2030 zullen provincie, gemeente en Efteling nieuwe, slimme en innovatieve mobiliteitsvormen actief in de gaten blijven houden en de kansen die dit biedt voor het verkeer rondom de Efteling verkennen. Technologische ontwikkelingen binnen de wereld van automotive maken het mogelijk om gasten op weg naar de Efteling via zogenaamde “in-car” oplossingen te sturen, bijvoorbeeld navigatieoplossingen die rekening houden met de verwachte reistijden en actuele incidenten en de gast adviseren over tijdstip van vertrek/aankomst, de route naar de Efteling en de verwijzingen naar de parkeervoorzieningen. Waar mogelijk sluit de Efteling aan bij deze technieken, die de komende jaren zullen doorontwikkelen. Samen met de provincie en partners vanuit wetenschap en bedrijfsleven wordt bekeken hoe deze technieken optimaal ingezet kunnen worden. Dit kan leiden tot andere infrastructurele afwegingen. Parallel langs de provinciale weg N261 komt een snelle fietsverbinding tussen Waalwijk en Tilburg.
- **De Horst en Dodenauweg blijven als verbinding voor gemotoriseerd verkeer.** Het gebied waar uitbreiding van de Wereld van de Efteling is voorzien, biedt momenteel meerdere verbindingen voor autoverkeer en landbouwverkeer tussen het buitengebied en de kernen Kaatsheuvel en Loon op Zand. De Horst en de Dodenauweg blijven in de toekomst aanwezig, maar niet vanzelfsprekend op huidige plek. Zo zal de Horst bij een oostelijke uitbreiding van het Efteling Park parallel langs de N261 gelegd worden.

### 3.6. Milieu

Uitgangspunt: De Efteling voldoet aan de milieueisen zoals gesteld in haar geldende milieuvergunning en wet- en regelgeving. De Efteling zoekt continue naar mogelijkheden om de milieudruk zo laag mogelijk te houden. Voordat de ruimtelijke ontwikkelingen worden vastgelegd in één of meerdere bestemmingsplannen worden de milieueffecten ervan onderzocht en betrokken in de besluitvorming. Daartoe wordt een milieueffectrapportage opgesteld.

- **Stikstof.** Eén van de bedreigingen van de natuur wordt gevormd door stikstofuitstoot. Vooral de Natura 2000-gebieden in Zuidoost- en Midden Brabant (hoogveenlandschappen en ven-gebieden) zijn kwetsbaar en worden sterk belast door de stikstofuitstoot van omliggende bedrijven. De provincie staat daarom rond de betreffende natuurgebieden vrijwel geen nieuwe milieubelastende ontwikkelingen meer toe. Dat betekent dat bedrijven die willen uitbreiden, voor de uitdaging staan om innovatief te werk te gaan en technieken te gebruiken die de omgeving niet belasten met stikstof. Hoewel de stikstofuitstoot van de Efteling relatief laag is ten opzichte van voornamelijk veehouderijen moet de stikstofuitstoot uiteraard meegerekend worden in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). In de Natuurbeschermingswetvergunning zoals verleend in de zomer 2016 in verband met de bouw van Vakantiepark Efteling Loonsche Land is de huidige stikstofuitstoot bekeken, als ook de toename daarvan als gevolg van de groei naar 5 miljoen bezoekers per jaar. Voor de habitats en leefgebieden van beschermde Habitatrichtlijn-soorten in het Natura 2000-gebied ‘Loonse en Drunense Duinen en Leemkuilen’ is volgens de vergunning op basis van de passende beoordeling voldoende onderbouwd dat mogelijk significant negatieve effecten, wat betreft stikstofdepositie, op habitats en leefgebieden van soorten kunnen worden uitgesloten. Ook voor beschermd Natuurmonument het Eendennest acht de provincie dat er geen sprake is van schadelijke handelingen als gevolg van stikstofdepositie. Voor een verdere groei van het bezoekersaantal zal in

het kader van de bestemmingsplanwijziging een nieuwe aanvraag voor een vergunning van de Natuurbeschermingswet moeten worden aangevraagd waarin de stikstofeffecten en eventuele andere effecten op natuur opnieuw bekeken worden.

- **Fijn stof.** Fijn stof is een verzamelbegrip en duidt op zwevende deeltjes in de lucht. Fijn stof kan schadelijke effecten op de gezondheid hebben. De Europese Unie heeft daarom in 1999 grenswaarden voor fijn stof ( $PM_{10}$ ) vastgesteld. In 2008 is de regelgeving uitgebreid met grens- en streefwaarden voor de fijnere fractie van fijn stof ( $PM_{2,5}$ ). Internationaal geaccepteerde inzichten over de gezondheidseffecten van fijn stof zijn in deze regelgeving vervat<sup>2</sup>. De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn vertaald in Nederlandse wetgeving. De laatste 10 jaar dalen de fijnstofconcentraties in Nederland met 25-35%. Vrijwel overal in Nederland wordt inmiddels voldaan aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Voor fijn stof en stikstofdioxide ( $NO_2$ ) is geen grens vast te stellen waarbij gezondheidsrisico's uitgesloten zijn. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2005, op basis van gezondheidskundige overwegingen, advieswaarden geformuleerd voor onder andere fijn stof en stikstofdioxide. Deze zijn lager dan de huidige grenswaarden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) adviseerde in 2005 te streven naar een waarde van  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  fijn stof ( $PM_{2,5}$ ) en overweegt momenteel een lagere waarde voor stikstofdioxide ( $NO_2$ ) dan de huidige grenswaarde van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Met uitvoering van de door de Europese Commissie voorgestelde maatregelen op het gebied van klimaat en lucht kan rond 2030 vrijwel overal voldaan worden aan die WHO-advieswaarden<sup>3</sup>. De kaart van de Monitoringstool van het Nationaal Programma Luchtkwaliteit (NSL) (<https://www.nsl-monitoring.nl/>) wordt jaarlijks in het voorjaar geactualiseerd en gedurende de zomer berekend en gecontroleerd. Hieruit blijkt dat de fijnstof ( $PM_{10}$  en  $PM_{2,5}$ ) en de stikstof allemaal in de laagste categorie vallen op alle toetspunten rondom Kaatsheuvel (respectievelijk  $< 35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $< 20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $< 35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Langs de beschouwde wegen wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden.
- **Geluid.** In de verleende omgevingsvergunning voor de activiteit milieu staat omschreven aan welke grenzen de Efteling met betrekking tot geluid moet voldoen. Regelmatig vinden metingen plaats of het geluid binnen de vergunde waarden blijft. Hoewel de Efteling voldoet aan de geluidsniveaus, kan er overlast ervaren worden. Met name de shows Aquanura en Raveleijn ervaren omwonenden soms als storend. Jaarlijks ontvangt de Efteling een aantal klachten aangaande geluid. De ontvangen klachten worden zorgvuldig door de Efteling behandeld. Soms blijkt dan dat een ervaren probleem snel opgelost kan worden. Sinds 2015 is tijdens de uitzonderingsavonden een telefoonnummer beschikbaar om geluidsoverlast te melden. Niet alleen tijdens haar exploitatie maar ook bij bouwwerkzaamheden dient de Efteling aan geluidsvoorwaarden te voldoen. Eventuele overlast probeert de Efteling tot een minimum te beperken. Bij het vormgeven van haar toekomstplannen houdt de Efteling rekening met het geluid en de eventuele overlast die ervaren kan worden. Mede om die reden kiest de Efteling ervoor om eerst in oostelijke richting, verder van de kern van Kaatsheuvel, uit te breiden. Effecten van de plannen op geluid worden in de plan-m.e.r. meegenomen.

---

<sup>2</sup> RIVM

<sup>3</sup> RIVM (2015) "Luchtkwaliteit en gezondheidswinst"



## 4. De stip op de horizon

De ontwikkeling van de Wereld van de Efteling zal fasegewijs tot stand komen. Per fase zal moeten worden beoordeeld welke ontwikkelingen daadwerkelijk realiseerbaar zijn en of gewijzigde omstandigheden ertoe leiden dat wensen heroverwogen moeten worden. Het Masterplan beoogt een kader te schetsen dat het mogelijk maakt die besluiten te nemen met een heldere stip op de horizon.

#### 4.1. De infrastructuur

Ruimtelijke ontwikkeling van de Wereld van de Efteling is onlosmakelijk gekoppeld aan de bereikbaarheid van de Efteling, de kern Kaatsheuvel en de regio. Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden en beperkingen is een uitgebreide verkeersstudie uitgevoerd. Vertrekpunt van de verkeersstudie vormt het regionale verkeersprognosemodel Hart van Brabant waarin de verkeersprognoses tot 2030 zijn opgenomen. Daaraan zijn de specifieke gegevens voor het Eftelingverkeer toegevoegd, zoals over bezoekersaantallen, herkomst van het verkeer en het aankomst- en vertrekpatroon van het verkeer. De verkeersstudie toont de maatregelen die nodig zijn om tot een robuuste verkeersstructuur te komen die 7 miljoen bezoeken aan de Wereld van de Efteling mogelijk maakt. Dit aantal bezoeken is geen doel op zich, maar vormt één van de scenario's binnen de verkeersstudie om inzicht te krijgen welk robuust verkeerssysteem dan nodig is. Hoeveel gasten de Efteling in 2030 zal ontvangen is nog van veel factoren afhankelijk.

Voor de ontsluiting vanaf de N261 naar de Wereld van de Efteling zijn drie alternatieven en diverse varianten onderzocht:

1. alle verkeer van/naar Efteling via Europalaan;
2. alle verkeer van/naar Efteling via een volledig nieuwe zuidelijke aansluiting ter hoogte van de Eftelingsestraat;
3. alle verkeer van/naar Efteling via beide aansluitingen.

Uit de verkeerssimulaties blijkt dat de verwerkingscapaciteit van de N261 de mogelijkheid beperkt om al het verkeer via één knooppunt te laten verlopen. De verwerkingscapaciteit van de Europalaan kan tot 5.05 miljoen bezoeken per jaar verruimd worden door wisselstroken aan te leggen en de op- en afritten van het bestaande knooppunt aan te passen. Hierbij blijft de Europalaan beschikbaar voor de afwikkeling van het lokale verkeer. Bij een toename van het aantal bezoeken boven de 5.05 miljoen per jaar loopt het verkeer op de Europalaan en de N261 wederom vast. Om de bereikbaarheid van de regio, de kern Kaatsheuvel en de Efteling daarna te blijven garanderen is een tweede aansluiting op de N261 nodig. Vanaf deze aansluiting loopt een tweede toegangsweg door het buitengebied naar de parkeerterreinen. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat een aansluiting ter hoogte van de Eftelingsestraat niet haalbaar is. Om opstoppingen op N261 en op de toekomstige op- en afritten te voorkomen dient de afstand tussen het bestaande en nieuwe knooppunt namelijk groter te zijn dan eerst gedacht. De nieuwe aansluiting ligt verder naar het zuiden ter hoogte van het brandstofknooppunt.

De Dodenauweg en Kinkenspolder als verbinding tussen de kern Kaatsheuvel en het achterliggende buitengebied blijven binnen de plannen bestaan. Op langere termijn (na 2025) is het wel mogelijk dat de ligging van de wegen wordt aangepast en/of verplaatst. De toegankelijkheid naar aanliggende woningen blijft daarbij vanzelfsprekend gewaarborgd.

### *Langzaam verkeersroutes*

Binnen de Wereld van de Efteling ligt een netwerk van recreatieve verbindingen voor wandelaars, fietsers en ruiters waarmee het voor iedereen mogelijk is en blijft om het plangebied te verkennen of te doorkruisen. De snelfietsroute Hart van Brabant, de Eftelingsestraat en de verlegde Dodenauweg en Kinkenspolder vervullen binnen dit netwerk een belangrijke rol. Vanuit de kern Kaatsheuvel loopt in de toekomst langs de verlegde Dodenauweg via de Eftelingsestraat een route naar De Loonse en Drunense Duinen. Deze route sluit aan op de snelfietsroute Hart van Brabant die aan de oostzijde langs het Efteling Hotel loopt.

De tweede recreatieve route loopt vanuit de kern Kaatsheuvel, via de randen van het attractiepark, naar de verblijfsaccommodaties langs de Eftelingsestraat. Deze route vervult de verbindende rol die de Kinkenspolder op dit moment heeft, maar zal op termijn qua tracé niet overal het huidige profiel volgen. Een (gedeeltelijke) verlegging van deze langzaam verkeersverbinding maakt het mogelijk om actuele en toekomstige conflicten tussen verschillende verkeersstromen (on)gelijkvloers op te lossen. Daarnaast biedt het verleggen de mogelijkheid om de route door het hart van de Wereld van de Efteling te leiden.

Vanaf de Eftelingsestraat kunnen wandelaars het natuurgebied het Loonsche Land betreden van waaruit zij kunnen doorlopen naar Huis ter Heide. Aan de zuidkant loopt langs het Loonsche Land een verbinding voor ruiters zodat de paarden en berijders vanuit de maneges aan de westzijde van het gebied de Loonse en Drunense Duinen kunnen bereiken.





### *Routes voor hulpdiensten*

Om op korte termijn het aan- en afrijden tijdens calamiteiten te verbeteren worden twee maatregelen getroffen. Allereerst de aanleg van een calamiteitendoorsteek voor hulpdiensten vanaf de N261 naar de Horst en andersom. De tweede maatregel betreft het verharderen van het zandpad tussen de Eftelingsestraat en Dodenauweg. Hiermee is het mogelijk om in geval van calamiteiten veilig rond het attractiepark te rijden zonder daarbij loopstromen of routes van hulpdiensten te doorkruisen. Geparkeerde auto's op de voorzieningen langs de Dodenauweg (P2 en P3) kunnen dan via de Eftelingsestraat en de Horst naar één van de knooppunten op de N261 rijden. Afhankelijk van de calamiteit, de locatie en het aantal gasten wordt een hierop afgestemd verkeersscenario ingezet. Op langere termijn zal de komst van een tweede toegangsweg meer mogelijkheden creëren en de afstand naar de N261 verkorten.

### *Routes voor leveranciers en ondersteunende diensten*

Voor het afwickelen van het dienstenverkeer en de toeleveranciers wordt geen apart netwerk van wegen aangelegd. Beide verkeersstromen verplaatsen zich over de toegangswegen waarop ook de dag- en verblijfs gasten zich met hun voertuigen verplaatsen, maar veelal op een ander tijdstip gedurende de dag (voor en na de piekmomenten).

## **4.2. Uitbreiding park**

Binnen het netwerk aan routes voor de verschillende verkeersstromen ontstaat de ruimte voor het in stand houden en (door)ontwikkelen van de dag- en verblijfsrecreatieve voorzieningen. Eveneens is hier ruimte voor parkeren van voertuigen en huisvesten van de ondersteunende diensten.

### *Dag- en verblijfsrecreatie*

In de Wereld van de Efteling liggen verschillende deelgebieden waarbinnen attracties en/of verblijfsaccommodaties zich kunnen ontwikkelen. Het Masterplan toont de ligging van deze deelgebieden, maar zegt niks over de exacte invulling ervan of de volgorde waarin deze deelgebieden zich ontwikkelen. Deze speelruimte heeft de Efteling nodig om adequaat op marktontwikkelingen in te kunnen spelen. Binnen de deelgebieden is aandacht en ruimte voor een parkachtig landschap met een sprookjesachtig karakter en tal van verrassingselementen.

Het Efteling attractiepark ontwikkelt zich eerst in oostelijke richting, daarna in westelijk. De oostelijke ontwikkeling sluit direct aan op het bestaande attractiepark. Deze ontwikkeling wordt begrensd door het Efteling Hotel, de N261, het fietspad naar de Loonse en Drunense Duinen ter hoogte van het inkoopstation Brabant Water en de huidige oostelijke

grens van het Efteling attractiepark. Door de ligging parallel aan de N261 ontstaat de mogelijkheid om de Wereld van de Efteling op een verkeersveilige wijze aan de passanten op de N261 te tonen. Om haar onderscheidende karakter te behouden blijft het huidige bebouwingspercentage, vastgelegd in het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2013', voor de oostelijke uitbreiding gehandhaafd. Wel is het mogelijk om hierin één of meer beeldbepalende, hogere bouwwerken te plaatsen. Verkeersveiligheid wordt hierin vanzelfsprekend meegenomen. In de verdere toekomst komt westelijke uitbreiding aan de orde. In dit deelgebied wordt gedacht aan een hoger bebouwingspercentage om meer overdekte attracties te kunnen realiseren. Deze toename aan overdekte voorzieningen maakt het mogelijk om de geluidsbelasting op de kern Kaatsheuvel te beperken en biedt tegelijkertijd meer mogelijkheden bij slechter weer.

#### *Ondersteunende diensten*

Binnen de Wereld van de Efteling staan meerdere gebouwen en liggen voorzieningen om haar ondersteunende diensten te huisvesten. Deze kantoorgebouwen, werkplaatsen en andere voorzieningen bevinden zich veelal in de randen van het attractiepark of in nabijheid van de vakantieparken en hotels. Waar mogelijk wordt bij de toekomstige ontwikkelingen bekeken of die gebieden waar zich nu ondersteunende diensten bevinden ook inzetbaar zijn voor bijvoorbeeld het bouwen van attracties. Echter op voorhand zijn niet alle locaties inzetbaar omdat in sommige gebouwen bedrijfsonderdelen of technische installaties bevinden die niet uit te plaatsen zijn. Daarnaast zijn bepaalde kantoorfuncties direct gerelateerd aan operationele zaken in het attractiepark. Zijn activiteiten wel uit te plaatsen dan wordt bekeken of de nieuwe locatie binnen of buiten de Wereld van de Efteling kan liggen. Momenteel slaat de Efteling nu al een groot gedeelte van haar goederen op in Tilburg. Binnenkort komt het gebouw van de Rabobank aan de Horst beschikbaar voor kantoorfuncties.

### 4.3. Parkeren

Binnen de Wereld van de Efteling is ruimte beschikbaar voor het parkeren van auto's, bussen en fietsen. Alle parkeervoorzieningen zijn functioneel vormgeven, ingepast in hun omgeving en bieden voldoende voorzieningen voor elektrische voertuigen. De Efteling stimuleert het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, anders dan de auto, door in regionaal verband samen te werken met openbaar vervoersmaatschappijen en touroperators. Aanvullend participeert de Efteling in een 'living lab' van de provincie Noord-Brabant. De Efteling wil hiermee de kansen benutten die nieuwe informatie- en communicatietechnologieën bieden om gasten naar en binnen de Efteling te vervoeren. Hierbij wordt gedacht aan slimme mobiliteitsconcepten en intelligente transportsystemen. Voor deze toekomstige vormen van duurzame mobiliteit worden natuurlijk de noodzakelijke voorzieningen geboden.

De Efteling biedt nu voor het parkeren van auto's een drietal parkeervoorzieningen aan: het hoofdparkeerterrein (P1), het parkeerterrein tussen Kinkenpolder en Dodenauweg (P2) en het overloopparkeerterrein ten westen van de Dodenauweg (P3). Respectievelijk hebben deze parkeervoorzieningen een capaciteit van 3.800, 2.500 en 3.000 parkeerplaatsen. Totaal: 9.300 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor gasten die een eendaags bezoek aan het Efteling attractiepark brengen. Voor de verblijfgasten zijn parkeerplaatsen in nabijheid van de accommodaties voorzien. Uit het verkeersonderzoek blijkt het volgende.



In 2015 bij 4.6 miljoen bezoeken aan de Wereld van de Efteling was op de drukste dag behoefte aan 7.228 parkeerplaatsen. Hiervan stonden 6.361 auto's op de parkeerterreinen bij het Efteling attractiepark geparkeerd. De rest van de auto's stond bij de verschillende verblijfsaccommodaties geparkeerd.

Uitgaande van de verwachte groei van het aantal gasten dat meerdaags verblijft, is er in 2020 op de drukste dag behoefte aan 7.151 parkeerplaatsen bij het attractiepark. De huidige drie parkeerterreinen voorzien in deze behoefte.

Vanaf 2025 vindt de ontwikkeling van het attractiepark in westelijke richting plaats op de bestaande parkeervoorzieningen P2 en P3. Vanaf dat moment kan de behoefte ontstaan om gestapeld of ondergronds te gaan parkeren. In een scenario waarbij gerekend wordt in 2030 met 7.0 miljoen bezoeken, ervan uitgaande dat de spreiding gelijk blijft, zouden op de drukste dag bij het attractiepark zo'n 9.500 parkeerplaatsen nodig zijn.

#### *Parkeren op afstand*

De haalbaarheid van parkeren op afstand wordt in samenwerking met de regio Hart van Brabant, Midpoint Brabant en andere (leisure)ondernemers nader onderzocht. Vertrekpunt is een verkennend onderzoek van RBOI uit 2009 naar mogelijke locaties om op afstand te parkeren. Uit dit onderzoek blijkt dat parkeren op afstand voor Efteling gasten alleen haalbaar is wanneer dergelijke parkeervoorzieningen ingezet worden om in een gedeelte van de totale parkeerbehoefte te voorzien. Bijvoorbeeld op drukke dagen. Daarnaast dient een parkeervoorziening op afstand aan de volgende criteria te voldoen:

- De locatie ligt op korte afstand van de Efteling langs de N261;
- De locatie is direct vanaf de N261 bereikbaar;
- Er is een filevrije route naar de entree van de Efteling beschikbaar.



Op basis van deze criteria lijken de vloeivelden, nabij de N261 afslag Loon op Zand, kansrijk. Op deze locatie zouden ongeveer 4.000 auto's kunnen staan. Inzet van deze locatie is alleen mogelijk wanneer de kern Loon op Zand bereikbaar blijft. Een pendeldienst verzorgt vanaf de parkeerplaats via de Horst de verbinding naar de entree van de Efteling. Ideeën om deze verbinding vorm te geven middels een monorail of tramlijn lijken alleen haalbaar wanneer hierin meerdere partijen investeren. De Efteling maakt hiervan alleen op piekmomenten gebruik. Uit onderzoek blijkt namelijk dat op dit moment binnen 1 uur zo'n 45% van de gasten aankomt die een bezoek willen brengen aan het attractiepark.

#### 4.4. Een ontwikkeling in stappen

In de tijd wordt tot 2030 onderscheid gemaakt in drie stappen: de periode tot 2020 (korte termijn), de periode 2020-2025 (middellange termijn) en de periode na 2025 (lange termijn). Hierna staan per termijn de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen beschreven.

##### *Periode tot 2020*

De ambities voor deze eerste stap in de tijd zijn het meest concreet. De Efteling wil doorgroeien om 5 miljoen bezoeken per jaar in 2020 mogelijk te maken. Hiertoe ontwikkelt het Efteling Park zich in oostelijke richting. Deze uitbreiding sluit direct aan op het bestaande attractiepark en grenst aan de N261 waarmee de mogelijkheid ontstaat om de Wereld van de Efteling op een verkeersveilige wijze aan de passanten op de N261 te tonen. Om deze uitbreiding mogelijk te maken wordt de Horst tussen het Efteling Hotel en de Eftelingsestraat verlegd. Samen met de nieuwe snelfietsroute Hart van Brabant komt de verlegde Horst parallel aan de N261 te lopen. Vanzelfsprekend wordt deze conform geldende regelgeving verkeersveilig aangelegd.

Naast de werkzaamheden aan de Horst ligt de verkeerskundige focus in deze periode op het uitvoeren van maatregelen aan de Europalaan en het verkeersknooppunt Europalaan-N261. Door het realiseren van wisselstroken en uitvoeren van aanpassingen aan de op- en afritten bij de N261 wordt de verwerkingscapaciteit van de weg verruimd tot 5.05 miljoen bezoeken per jaar.

Om haar gasten meer mogelijkheden te bieden om binnen de Wereld van de Efteling te overnachten opent medio 2017 het vakantiepark Efteling Loonsche Land waarmee het aantal overnachtingsplaatsen tot 3.000 bedden groeit.



Figuur 3. Streefbeeld tot 2020

Samengevat vinden in deze periode de volgende ontwikkelingen plaats:

- Het Efteling Park breidt uit in oostelijke richting.
- Het aanbod aan verblijfsaccommodaties wordt uitgebreid met de opening van het Vakantiepark Efteling Loonsche Land (1.000 bedden).
- De Europalaan en het knooppunt op de N261 worden aangepast zodat de verwerkingscapaciteit verruimt tot 5.05 miljoen gasten per jaar.
- Parkeren optimaliseren door het renoveren van de parkeervoorziening nabij de entree van het attractiepark en het onderzoeken en indien mogelijk inzetten van een parkeervoorziening op afstand op drukke dagen.
- De snelfietsroute Hart van Brabant wordt aangelegd en de Horst wordt omgelegd.
- Het realiseren van een calamiteitendoorsteek voor hulpdiensten vanaf de westelijke rijbaan van de N261 richting de Horst, ter hoogte van de Eftelingsestraat.
- De Eftelingsestraat tussen Efteling Bosrijk en de Dodenauweg wordt verhard ter verbetering van de ontsluiting bij calamiteiten.
- Natuurcompensatie wordt in gang gezet waar mogelijk aansluitend aan het ontwikkelen van Landschapspark Pauwels.

#### *Periode van 2020 tot 2025*

De ambitie van de Efteling is dat ook na 2020 het aantal bezoeken per jaar blijft doorgroeien. Om de bereikbaarheid dan te blijven garanderen wordt in deze periode een tweede aansluiting op de N261 noodzakelijk. Vanaf dit nieuwe knooppunt, ter hoogte van het brandstofverkoop punt, loopt een tweede toegangsweg door het buitengebied naar de parkeerterreinen van het attractiepark. Voor de route van deze tweede toegangsweg zijn binnen de verkeersstudie diverse tracés bekeken. In het Masterplan zijn twee varianten overgebleven. De eerste variant maakt gebruik van een tracé vanaf de N261 langs de Horst en over de Eftelingsestraat naar de parkeervoorzieningen. De tweede variant loopt ten zuiden van de vakantieparken Bosrijk en Loonsche Land door het Loonsche Land en langs de randen van het Efteling Golfpark. Deze tweede variant ligt op de overgang tussen de zuidelijk gelegen natuurgebieden met de daarbij behorende extensieve vormen van recreatie en de noordelijk gelegen zone met daarin de intensieve dag- en verblijfsrecreatie. Vanwege het behoud van de eenheid binnen de Wereld van de Efteling is er een lichte voorkeur voor de tweede variant.

De ontwikkeling van de toegangsweg ter hoogte van de Eftelingsestraat of directe omgeving wordt onderzocht in de bestemmingsplanprocedure en bijhorende milieueffectrapportage. En wordt voorwaardelijk gesteld, onder condities dat:

- Nut en noodzaak op grond van de bezoekersgroei richting 2030, waar wij in 2020 meer van weten dan nu, worden aangetoond, en;
- De effecten van de maatregelen rondom en op de Europalaan en het parkeren op afstand onvoldoende blijken om de toenemende groei van bezoekersverkeer zonder oponthoud af te wikkelen, en;

- Onderzoek en experimenten met Smart Mobility en het stimuleren van openbaar vervoer ondanks serieuze inzet geen substantiële afname van vervoersstromen hebben gegenereerd.

Welke vorm deze afslag moet krijgen en welke route de toegangsweg uiteindelijk gaat volgen wordt in het bestemmingsplanproces bepaald. In dat kader worden de milieueffecten ervan op de Loonse en Drunense Duinen, het Loonsche Land en het wildviaduct Westloonse Wissel middels een plan-m.e.r. in beeld gebracht.

In beide varianten is het bestemmingsverkeer van en naar de verblijfsaccommodaties en het Efteling Golfpark ontvlochten van de twee toegangswegen naar het attractiepark. Bestemmingsverkeer verplaatst zich over de Horst, de Eftelingsestraat en de Dodenauweg. Deze wegen hebben de functie van een secundaire verkeersroute en hebben een daarbij passend verkeersontwerp en inrichting. Routes voor fietsers en wandelaars blijven daarbij beschikbaar.

Naast het aanleggen van een tweede toegangsweg en bijhorende aansluiting op de N261 vinden in deze periode de volgende ontwikkelingen plaats:

- Het Efteling Park blijft zich ontwikkelen in de oostelijke uitbreidingszone.
- Het Efteling Park breidt uit in het gebied grenzend aan het Sprookjesbos (gedeelte van het hoofdparkeerterrein).
- Het ontwikkelen van extra verblijfsrecreatie.
- Er wordt vaker op afstand geparkeerd (indien een dergelijke parkeervoorziening haalbaar en beschikbaar blijkt).



Figuur 4. Streefbeeld 2020 tot 2025 (incl. Eftelingsestraat tracé)



Figuur 5. Streefbeeld 2020 tot 2025 (incl. zuidelijk tracé)

### *Periode na 2025*

In deze periode ontwikkelt het attractiepark zich in westelijke richting en zullen de voorzieningen voor het parkeren verder naar het westen richting de Dreefseweg opschuiven. De uitbreiding van het attractiepark en de nieuwe parkeervoorzieningen worden landschappelijk ingepast. Er worden maatregelen getroffen om het parkeren in de aangrenzende buurten tegen te gaan. Binnen deze landschappelijke ontwikkeling is ruimte voor het bergen van water en de aanleg van recreatieve verbindingen voor wandelaars en fietsers. Het aantal verblijfsaccommodaties neemt toe.

- Het Efteling Park ontwikkelt zich in westelijke richting.
- Het aantal verblijfsaccommodaties zal toenemen.
- Het verleggen van de Dodenauweg in westelijke richting en het aanleggen van een recreatieve route voor langzaam verkeer.
- Het verplaatsen van het parkeren tussen de Kinkenpolder en Dodenauweg naar een nieuwe parkeervoorziening tussen de Europalaan en Eftelingsestraat (in de nabijheid van de Dreefseweg). Er worden voorzieningen en/of maatregelen getroffen om parkeren in de aangrenzende wijk/buurten tegen te gaan.
- De aanleg van een calamiteiten- en dienstweg tussen de parkeervoorzieningen nabij de hoofdentree en de Dreefseweg.
- Het aanleggen van recreatieve verbindingen voor wandelaars en fietsers door of langs de Efteling als Noord-Zuid verbinding (als alternatief voor de huidige route over de Kinkenpolder). Er blijft dus ter hoogte van de huidige Kinkenpolder een doorsteek voor wandelaars en fietsers die vrij toegankelijk is.
- Het aanleggen van recreatieve verbindingen vanuit de kern Kaatsheuvel naar het achterliggende buitengebied door of langs het Efteling attractiepark. Het betreft hier twee noord-zuid georiënteerde verbindingen die de routes over de Dodenauweg en de Kinkenpolder vervangen. De routes zijn vrij toegankelijk voor wandelaars en fietsers.



Figuur 6. Streefbeeld na 2025 (incl. Eftelingsestraat tracé)



Figuur 7. Streefbeeld na 2025 (incl. zuidelijk tracé)

#### 4.5. In 2030...

In 2030 is de Wereld van de Efteling uitgegroeid van een attractiepark met verblijfsaccommodaties tot een internationale bestemming waar gasten...

- ... de Wereld van de Efteling bereiken met schone en slimme vervoersmiddelen
- ... een bezoek brengen aan een sprookjesachtige omgeving met veel aandacht en ruimte voor natuur en landschap.
- ... binnen en buiten een wonderlijke tijd beleven in een diversiteit aan attracties.
- ... meerdere dagen verblijven in één van de thematische vakantieverblijven of in verblijfsaccommodaties in de omgeving.



In de omgeving van de Wereld van de Efteling is in 2030 het landschapspark Pauwels ontwikkeld, waardoor het gebied tussen Tilburg en de Loonse en Drunense Duinen, tussen Huis ter Heide en de Leemkuilen een gebied is waar het voor bewoners, gasten en flora en fauna goed toeven is. De Efteling heeft een actieve rol gespeeld in de totstandkoming hiervan.





## 5. Bijlage

## Bijlage 1: Conclusies verkeersstudies Wereld van de Efteling 2030

### I. Inleiding

Door Rho adviseurs voor leefruimte en Witteveen+Bos is een verkeersstudie uitgevoerd naar de wijze waarop de verkeersafwikkeling van zowel het reguliere (lokale) verkeer als van het Eftelingverkeer kan worden gewaarborgd, zodat de bereikbaarheid van de regio is gegarandeerd.

### II. Opzet verkeersstudie

In de verkeersstudie is onderzocht welke maatregelen succesvol capaciteit kunnen toevoegen aan de bestaande ontsluitingsroute via de Europalaan. Ook is onderzocht op welke wijze een nieuwe ontsluitingsroute via de zuidzijde kan worden ingezet. In hoofdlijnen zijn drie alternatieven onderzocht:

1. Ontsluiting Efteling én Kaatsheuvel via bestaande route over de Europalaan.
2. Ontsluiting Efteling via nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg en ontsluiting Kaatsheuvel via Europalaan.
3. Ontsluiting Efteling via nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg én Europalaan; ontsluiting Kaatsheuvel via Europalaan.

Voor elk ontsluitingsalternatief is onderzocht hoeveel verkeer kan worden verwerkt zonder dat op enig moment vertraging in de verkeersafwikkeling optreedt (congestievrij). Deze hoeveelheid verkeer is vervolgens vertaald naar het aantal bezoeken per jaar dat door de Efteling congestievrij kan worden ontvangen. Daarnaast is bepaald op hoeveel momenten wel congestie zou optreden als het aantal bezoeken stijgt naar 7 miljoen bezoeken per jaar.

Als maatstaf voor congestie is gehanteerd:

- Enig moment waarbij het verkeersaanbod op met verkeerslichten geregelde kruispunten groter is dan 90% van de verwerkingscapaciteit, uitgaande van een algemeen geaccepteerde maximale cyclustijd van 120 seconden. Boven dit percentage van 90% ontstaat een wachtrij die niet altijd kan worden verwerkt binnen één cyclus (de tijdsduur waarbinnen elke richting minimaal één maal groen heeft gehad).
- Enig moment waarbij op de hoofdrijbaan van de N261 en in de weefvakken op de N261 de snelheid tot onder 50 km/u daalt.
- Enig moment waarbij op een toerit naar de N261 de snelheid tot onder 15 km/u daalt.

Voor de verkeersstudie is gebruik gemaakt van de volgende rekeninstrumenten:

- COCON: verkeersregelsoftware, om prestaties van verkeersregelininstallaties (VRI's) te beoordelen;
- FOSIM: microscopisch verkeerssimulatiemodel, om prestaties van discontinuïteiten in wegen te beoordelen, hier met name gebruikt om de prestatie van de invoegstroken en weefvakken op de N261 te onderzoeken;

- VISSIM: microscopisch multimodaal verkeerssimulatiemodel, om netwerkprestaties te beoordelen, hier met name gebruikt om te bezien waar, wanneer en waarom er congestie ontstaat op het wegennet.

De invoergegevens voor deze rekeninstrumenten zijn gebaseerd op verkeersprognoses voor 2030 uit het regionale verkeersprognosemodel Hart van Brabant. Voor het Eftelingverkeer is daarnaast ook gebruik gemaakt van specifieke informatie over bezoekersaantallen en het aankomst- en vertrekpatroon van dit Eftelingverkeer.

### III. Conclusies onderzoek verkeersafwikkeling

Met betrekking tot het onderzoek naar de verkeersafwikkeling kan op basis van deze verkeerstudie het onderstaande worden geconcludeerd.

#### A. Ontsluiting Efteling én Kaatsheuvel via Europalaan begrensd door toerit N261

##### Met wisselstroken en extra rijstroken op opritten kan 65% aankomend verkeer worden verwerkt

Met de volgende maatregelen kan in de ochtendspits circa 65% van de piekbelasting van 7,0 miljoen bezoeken/jaar worden verwerkt:

- wisselstroken op de Europalaan tussen de Horst en het parkeerterrein van de Efteling (ochtend: 3 rijstroken naar Efteling + 1 rijstrook naar N261; avond: andersom);
- 3 rijstroken op de afrit van de N261 uit de richting Waalwijk;
- 3 rijstroken op de afrit van de N261 uit de richting Tilburg.

De hoeveelheid te verwerken verkeer tijdens de ochtendspits kan nog verder worden vergroot door realisatie van ongelijkvloerse kruisingen van de Europalaan met de Horst en met de toegang tot het parkeerterrein van de Efteling. Het nut hiervan is echter beperkt gezien de informatie in het punt hieronder.

##### Hoeveelheid te verwerken verkeer begrensd door toerit van N261 naar Waalwijk

Maatgevend voor de hoeveelheid Eftelingverkeer dat via de Europalaan kan worden verwerkt is de capaciteit van de toerit die het verkeer naar de N261 in de richting van Waalwijk leidt (74% van het Eftelingverkeer vertrekt in die richting).

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat vanaf de Europalaan met slechts maximaal 1 rijstrook op de N261 richting Waalwijk kan worden aangesloten:

- Een eventuele tweede rijstrook op de toerit van de N261 richting Waalwijk zou zonder invoegstrook op de N261 moeten aansluiten (dat heet een taper). Een taper leidt tot dusdanige turbulentie op de N261 dat filevorming in het weefvak ontstaat.

- Het afkruisen van de rechter rijstrook op de hoofdrijbaan van de N261 vormt evenmin een optie. Hierbij kan het verkeer van Tilburg naar Waalwijk alleen van de meest linker rijstrook gebruik maken. Daardoor kan het verkeer op de hierboven genoemde taper ongehinderd de N261 oprijden. Deze oplossing leidt er echter toe dat de N261 op werkdagen te weinig capaciteit in de avondspits heeft om het verkeer uit Tilburg naar Waalwijk over de enkele rijstrook op de N261 af te wikkelen.

De hoeveelheid verkeer dat via de Europalaan verwerkt kan worden, wordt dus begrensd door de mogelijkheden die er zijn om het verkeer de N261 in noordelijke richting op te leiden.

#### Congestievrij ontsluiten via de Europalaan tot 5,05 miljoen bezoeken per jaar

Indien voorzien wordt in wisselstroken en 3 rijstroken op beide afritten van de N261 kan het verkeer behorend bij 5,05 miljoen bezoeken per jaar congestievrij (zonder enig oponthoud) via de Europalaan worden afgewikkeld.

#### B. Ontsluiting Efteling via nieuwe zuidelijke ontsluiting naar N261 kan beperkt meer verkeer afwikkelen

Een nieuwe zuidelijke ontsluiting voor het Eftelingverkeer biedt nauwelijks een grotere afwikkelingscapaciteit dan een ontsluiting via de Europalaan. Ook hier wordt de capaciteit begrensd door mogelijkheden die er zijn om het verkeer in noordelijke richting de N261 op te leiden. De capaciteit van de oprit naar de N261 richting Waalwijk is maatgevend en hier gelden dezelfde conclusies als hierboven benoemd voor de Europalaan: met twee rijstroken in noordelijke richting de N261 op is niet mogelijk. Het verkeer op de N261 stagneert dan.

Geheel congestievrij ontsluiten via een zuidelijke ontsluiting kan tot 5,17 miljoen bezoeken per jaar. Dat is beperkt meer dan de hoeveelheid die de Europalaan kan verwerken (tot 5,05 miljoen bezoeken/jaar).

#### C. Twee aansluitingen: alleen congestie tijdens vertrek werkdagen buiten vakanties

Bij gebruik van twee aansluitingen (Europalaan én een nieuwe zuidelijke ontsluiting) is bij 7,0 miljoen bezoeken per jaar op circa 90% van de dagen de piekbelasting congestievrij te verwerken. Alleen buiten de lokale schoolvakanties lukt dat niet altijd tijdens de avondspits op werkdagen. De verkeersomvang van het reguliere verkeer op de N261 is gemiddeld te hoog om op de dagen met veel Eftelingverkeer ook dit verkeer congestievrij te kunnen verwerken. Bij veel verkeer ontstaat er file in het weefvak tussen de aansluiting Europalaan en de afrit Bevrijdingsweg.

Tijdens alle overige maatgevende pieken kan het verkeer wel altijd goed afgewikkeld worden. Voorwaarde is wel dat op de Europalaan ook een capaciteitsverruiming plaatsvindt ten opzichte van de huidige situatie door te voorzien in wisselstroken en 3 rijstroken op de afrit van de N261 uit Waalwijk. Zonder deze aanpassing kan bij 7,0 miljoen bezoeken per jaar de aankomstpiek niet worden verwerkt.

#### D. Mobiliteitsmaatregelen om de piek af te vlakken

Mobiliteitsmaatregelen kunnen worden ingezet om de piek af te vlakken, te spreiden over een groter tijdsbestek, waardoor het verkeer wel congestievrij kan worden afgewikkeld. Mobiliteitsmaatregelen zijn verlengde openingstijden, stimuleren OV, meer verkeer in zuidelijke richting over de N261 afwickelen.

##### Meer verkeer in zuidelijke richting over de N261 afwickelen

74% van het Eftelingverkeer heeft een aankomst- en vertrekroute die over het noordelijk deel van de N261 tussen de A59/Waalwijk en Kaatsheuvel voert. Slechts 20% van het verkeer heeft een route via het zuidelijk deel van de N261 tussen Kaatsheuvel en Tilburg. Voor een deel van het verkeer leidt een route via Tilburg niet tot veel extra reistijd, bij file op de N261 is deze route zelfs sneller. Het gaat om verkeer met een bestemming ten zuiden/zuidwesten van Breda en verkeer ten oosten van 's-Hertogenbosch. Met goede voorlichting, reistijdvoorspelling en bewegwijzering kan gestimuleerd worden dat dit verkeer bij vertrek via de N261 in zuidelijke richting wordt afgewikkeld. Wel is het van belang dit verkeer ook een alternatieve route tussen het parkeerterrein en de N261 aan te bieden. Doordat het verkeer in noordelijke richting vanwege de enkele rijstrook op de toerit richting Waalwijk niet kan worden afgewikkeld, slaat de file terug naar de Europalaan. Een alternatieve route via bijvoorbeeld een zuidelijke ontsluiting in zuidelijke richting biedt een oplossing om de file op de Europalaan te vermijden.

#### E. Grens capaciteit N261

##### Aankomst Eftelingbezoek

Het aankomstpatroon van het Eftelingbezoek is bijna niet te beïnvloeden. Gasten zijn nauwelijks te verleiden om op een later tijdstip naar de Efteling te komen. De aankomstpiek kan daardoor niet worden afgevlakt.

Uit de verkeerssimulatie blijkt dat bij piekbelastingen behorend bij 7 miljoen bezoeken per jaar, het verkeer op de N261 vanaf de noordelijk gelegen A59 richting de Efteling regelmatig moet afremmen en soms kortstondig tot stilstand komt. Dit betekent dat de omvang van het verkeer de maximale capaciteit die de 2x2 rijstroken op de N261 bieden tijdens piekbelastingen nog niet overschrijd, maar wel erg dicht benaderd.

Bij de aankomst van het Eftelingbezoek is dus de capaciteit van de verbindingen tussen de N261 en het parkeerterrein maatgevend. Met de inzet van een Europalaan waarvan de capaciteit is geoptimaliseerd (wisselstroken + 3 rijstroken op de afritten N261) én een nieuwe zuidelijke ontsluiting kan het aankomende verkeer ook bij 7,0 miljoen bezoeken per jaar altijd congestievrij worden ontvangen.

### Vertrek Eftelingbezoek

De capaciteitsruimte op de N261 blijkt maatgevend voor de mate waarin de vertrekpiek kan worden afgewikkeld. Daarbij gaat het met name om de capaciteit op de N261 van Tilburg richting Waalwijk. Dat heeft te maken met het feit dat 74% van het Eftelingverkeer een route in noordelijke richting naar de A59 heeft. Een belangrijke conclusie uit de verkeersstudie is dat tijdens het maatgevende piekmoment het verkeer nooit met meer dan één rijstrook richting Waalwijk de N261 opgeleid kan worden. Gebeurt dat wel, dan stagneert het doorgaande verkeer op de N261 van Tilburg naar Waalwijk (zie paragraaf 3.1). Spreiding van het verkeer over twee aansluitingen op de N261 biedt een belangrijke bijdrage aan de oplossing, maar helemaal oplossen blijkt niet mogelijk. Tijdens een aantal werkdagen buiten de lokale vakanties kan het verkeer bij 7,0 miljoen bezoeken niet worden afgewikkeld. Om het verkeer tijdens die piekmomenten goed te kunnen afwikkelen dienen dan mobiliteitsmaatregelen te worden ingezet. Deze mobiliteitsmaatregelen betreffen onder meer het spreiden van de vertrekpiek van het Eftelingverkeer door verlenging van de openstelling of het leiden van vertrekkend Eftelingverkeer in de richting van Tilburg.

### F. Exclusieve evenementen

De Efteling kan worden afgehuurd voor een exclusief evenement. Meestal gaat dit om een evenement tijdens de avonduren. Het park is dan voor de dagbezoekers gesloten. Een scenario met exclusief evenement is in de verkeersstudie niet middels simulatie onderzocht, omdat dit scenario niet tot de maatgevende scenario's behoort. Wel kan een scenario met een evenement kwalitatief beoordeeld worden.

Bij een exclusief evenement zijn er in de avond echter twee grote tegenstelde verkeersstromen van/naar het parkeerterrein:

1. de stroom met bezoekers welke het park overdag heeft bezocht en het park verlaat;
2. de stroom met bezoekers welke in de avond naar het park komt voor de avonduitkoop.

Deze twee tegengestelde verkeersstromen samen leiden mogelijk tot problemen op het onderliggend wegennet omdat beide verkeersstromen aanspraak maken op de capaciteit van de wisselstrook van de Europalaan en de kruispuntencapaciteiten. Bij een exclusief evenement worden geen extra problemen op de N261 verwacht, aangezien de verkeersstroom van uitgaand verkeer een andere richting heeft dan de verkeersstroom van ingaand verkeer.

Geconcludeerd kan worden dat, om een goede verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet te garanderen, een exclusief evenement alleen plaats kan vinden op een dag waarbij de omvang van het uitgaand verkeer dusdanig gering is dat er voldoende restcapaciteit voor de verwerking van het inkomende verkeer op het onderliggende wegennet beschikbaar is. In de situatie met twee aansluitingen op de N261 (Europalaan én een zuidelijke ontsluiting) is deze capaciteit het grootst. In dat geval ligt het voor de hand het vertrekkende verkeer en aankomende verkeer elk via een 'eigen' aansluiting te verwerken. Bij een exclusief evenement kan het uitgaande verkeer dan via zuidelijke ontsluiting aansluiting vertrekken en het ingaande verkeer via de Europalaan binnen komen, of vice versa. Bij een dergelijke oplossing is goede routing op het parkeerterrein een voorwaarde.

Bij een enkele aansluiting (alleen Europalaan of alleen een zuidelijke ontsluiting) is de verhouding tussen de tegengestelde verkeersstromen bepalend voor het aantal gasten dat bij een evenement kan worden ontvangen. De omvang van het dag bezoek dient voldoende capaciteit voor het avondbezoek over te laten.

## IV. Onderzoeksresultaten in perspectief tot de huidige situatie

### A. Zwaarte van de congestie

De definitie van het moment waarop congestie optreedt (zie hoofdstuk II) is vrij technisch en leidt tot een discrete uitkomst (wel/geen congestie). De uitkomst zegt niets over de zwaarte van de congestie (hoe lang de congestie duurt en hoeveel vertraging weggebruikers oplopen), alleen dat het verkeersaanbod het punt overschrijdt waarbij het aanbod groter is dan de beschikbare capaciteit. Niet inzichtelijk kon worden gemaakt hoe lang deze congestie aanhoudt c.q. hoe snel deze oplost. Om hiervan een indruk bij te krijgen kan een vergelijking worden gemaakt met de situatie in 2015. In de verkeersstudie is becijferd dat de Europalaan bij huidige vormgeving (2015) zonder congestie circa 3,2 miljoen bezoeken per jaar kan ontvangen. In 2015 werden echter 4,67 miljoen bezoeken ontvangen. Volgens de systematiek van de verkeersstudie zouden bij 4,67 miljoen bezoeken per jaar 111 congestiemomenten optreden<sup>4)</sup>. In onderstaande tabel is een vergelijking opgenomen, waarbij de huidige vormgevings situatie en 4,67 miljoen bezoeken in 2015 is afgezet tegen de onderzochte oplossingsvarianten bij respectievelijk 5,0 miljoen bezoeken per jaar in 2020 en 7,0 miljoen bezoeken per jaar in 2030.

Op basis van tabel 1 kan het volgende worden geconcludeerd:

- Het aantal congestiemomenten ligt alleen lager (-62%) dan in de huidige situatie bij de variant die uitgaat van ontsluiting via zowel de Europalaan als een zuidelijke ontsluiting. Bij de andere varianten is het mogelijk tot 7,0 miljoen bezoeken per jaar te verwerken met een ongeveer gelijkblijvend aantal congestiemomenten als in 2015 (met de opmerking dat voorwaarde is dat op de Europalaan capaciteitsmaatregelen worden genomen in de vorm van wisselstroken en 3 rijstroken op de afritten van de N261).
- Voor de situatie met 5,0 miljoen bezoekers in 2020 geldt dat bij de genoemde capaciteitsmaatregelen op de Europalaan (wisselstroken en 3 rijstroken op de opritten van de N261) het aantal congestiemomenten succesvol tot een minimum kan worden gereduceerd, zowel in de ochtend- als avondspits.
- Bij 7,0 miljoen bezoekers in 2030 kan het aantal congestiemomenten tijdens de ochtendspits eveneens ten opzichte van de situatie in 2015 succesvol worden teruggebracht met genoemde capaciteitsmaatregelen op de Europalaan (wisselstroken en 3 rijstroken op de afritten van de N261) of met een nieuwe zuidelijke ontsluiting succesvol worden teruggebracht. Bij inzet van beide ontsluitingen kan het aantal congestiemomenten zelfs tot 'nul' worden teruggebracht.
- Bij 7,0 miljoen bezoekers in 2030 geldt dat het aantal congestiemomenten tijdens de avondspits toeneemt als gevolg van de groei van het aantal gasten. Hiervoor kan geen verkeerstechnische oplossing worden geboden: het verkeer kan namelijk met maximaal 1 rijstrook op de toerit de N261 in de richting van

---

<sup>4)</sup> N.B. Er zijn geen gegevens bekend over hoeveel keer er daadwerkelijk in 2015 congestie optrad, hoe lang deze congestie duurde en wat de ondervonden vertraging was.

Waalwijk worden opgeleid. Bij het toepassen van meer rijstroken treedt namelijk stagnatie op de N261 op en is de bereikbaarheid van de regio onvoldoende gewaarborgd. De inzet van beide ontsluitingen (Europalaan én nieuwe zuidelijke ontsluiting) dringt het aantal congestiemomenten per jaar terug, maar niet naar 'nul'.

Tabel 1 Aantal congestiemomenten per jaar (OS = ochtendspits; AS = avondspits)

	Europalaan 2015	Europalaan 2020		Europalaan 2030				Eftelingsestraat 2030	Europalaan + Eftelingsestraat 2030
<b>Aantal bezoeken / jaar</b>	<b>4,67 miljoen</b>	<b>5,0 miljoen</b>		<b>7,0 miljoen</b>					
<b>Wisselstroken</b>		X	X		X	X	X		X
<b>3 rijstroken afrit Noord</b>			X			X	X		X
<b>3 rijstroken afrit Zuid</b>			X				X		X
<b>Huidig ongewijzigde vormgeving Europalaan</b>	X			X				X	
1. Werkdag OS buiten vakanties	16	21	0	57	57	4	2	7	0
2. Werkdag OS binnen vakanties	42	48	1	67	67	19	15	25	0
3. Weekenddag OS buiten vakanties	39	45	1	76	76	20	20	33	0
4. Weekenddag OS binnen vakanties	6	6	0	7	7	3	3	4	0
1. Werkdag AS buiten vakanties	0	0	0	1	1	1	1	0	2
2. Werkdag AS binnen vakanties	2	4	4	26	26	26	26	4	38
3. Weekenddag AS buiten vakanties	6	9	9	42	42	42	42	38	0
4. Weekenddag AS binnen vakanties	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal aantal congestiemomenten per jaar</b>	<b>111</b>	<b>133</b>	<b>15</b>	<b>276</b>	<b>276</b>	<b>115</b>	<b>109</b>	<b>111</b>	<b>40</b>

Op basis van een verdere rekenkundige analyse is ook bepaald hoeveel congestiemomenten optreden bij een groei naar 6,0 miljoen bezoeken per jaar. Een congestiemoment kan optreden tijdens de ochtendpiek en/of de avondpiek. Op één dag kunnen dus twee congestiemomenten optreden. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de situatie met respectievelijk 4,67, 6,0 en 7,0 miljoen bezoeken per jaar.



Tabel 2 Aantal congestiemomenten per jaar bij x bezoeken in 2015, 2020, 2025 en 2030

	Europalaan 2015	Europalaan 2030				Eftelingse-straat 2030	Europalaan + Eftelingse-straat 2030
			X	X	X		
<b>Wisselstroken</b>			X	X	X		X
<b>3 rijstroken afrit Noord</b>				X	X		X
<b>3 rijstroken afrit Zuid</b>					X		X
<b>Huidig ongewijzigde vormgeving Europalaan</b>	X	X				X	
Aantal congestiemomenten per jaar bij <b>4,67 bezoeken in 2015</b>	111						
Aantal congestiemomenten per jaar bij <b>5,0 bezoeken in 2020</b>		133	133	15	15	16	10
Aantal congestiemomenten per jaar bij <b>6,0 bezoeken in 2025</b>		213	213	59	57	55	21
Aantal congestiemomenten per jaar bij <b>7,0 bezoeken in 2030</b>		276	276	115	109	111	40

Uit bovenstaande tabel kan worden het volgende worden geconcludeerd over het aantal congestiemomenten dat optreedt na optimalisatie van de Europalaan of aanleg van een zuidelijke ontsluiting:

- Bij 5,0 miljoen bezoeken per jaar wordt het aantal congestiemomenten succesvol teruggebracht tot een minimum.
- Bij 6,0 miljoen bezoeken per jaar halveert het aantal congestiemoment ten opzichte van 2015. Verondersteld mag worden dat daarmee ook de ondervonden hinder halveert ten opzichte van 2015.
- Bij 7,0 miljoen bezoeken per jaar is het aantal congestiemomenten gelijk aan het aantal in 2015. Verondersteld mag worden dat daarmee de ondervonden hinder (duur van de congestie/snelheid waarmee deze oplost) min of meer vergelijkbaar is met 2015.

De congestiemomenten verschuiven na optimalisatie van de Europalaan of na aanleg van een nieuwe zuidelijke ontsluiting van de ochtendspits naar de avondspits. Daarover zijn twee opmerkingen te maken:

- Relatief meer regulier (lokaal) verkeer zal hierdoor hinder ondervindt (tijdens de aankomstpiek is het aandeel regulier verkeer lager omdat de aankomst piek na de reguliere spits valt, terwijl de avondpiek er niet mee samenvalt).
- Het optreden van de congestiemomenten tijdens de avondspits is in zoverre gunstig dat dit momenten zijn waarop mobiliteitsmaatregelen kunnen worden ingezet om de piek te spreiden. De aankomstpiek is namelijk niet, dan wel zeer beperkt te beïnvloeden (zie paragraaf III.D. Mobiliteitsmaatregelen om de piek af te vlakken).

## B. Invloed toename verblijfsrecreatie op de resultaten

### Verblijfsrecreatie buiten de Efteling

In de toekomst zal meer bezoek afkomstig zijn uit verblijfsrecreatie. De Efteling zal zelf voor een deel in deze verblijfsrecreatie voorzien, maar ook ondernemers in de regio zullen hierop inspelen. Bij deze verblijfsrecreatie gaat het dan niet om dag bezoek, maar meerdaags bezoek. Voor zover deze verblijfsrecreatie niet is gekoppeld aan de Efteling, maar in de regio is gelegen en deze gasten met eigen vervoer voor dag bezoek naar het park komen, zullen deze meerdaagse gasten eerder geneigd zijn op drukke dagen hun aankomst en vertrekmoment af te stemmen op het vermijden van piekmomenten. Als gevolg daarvan kan de omvang van de piek kleiner zijn dan nu is berekend. Dat kan gevolgen hebben voor het aantal congestiemomenten en/of de zwaarte daarvan.

### Verblijfsrecreatie van de Efteling

De gasten die in de verblijfsrecreatie van de Efteling verblijven, bereiken het park te voet of via intern transport. Weliswaar genereren deze gasten verkeer (bezoek regio, aankomst/vertrek), maar vaak vallen deze autoritten buiten de drukke aankomst/vertrektijden. Dat is van invloed op de omvang van de piekbelasting en daarmee op het aantal congestiemomenten en de zwaarte daarvan. In deze studie is geen rekening gehouden met uitbreiding van de Efteling-verblijfsrecreatie (anders dan het Efteling Hotel, Bosrijk en Loonsche Land), omdat nog niet bekend is waar deze verblijfsrecreatie komt.

# De Wereld van de Efteling 2030

## Bereikbaarheid autoverkeer






### 1. Welke vragen zijn gesteld?

Hoe blijft de regio bereikbaar?



Welke verkeersstroom voor autoverkeer waarborgt:

- Bereikbaarheid van de regio, Kaatsheuvel en de Efteling?
- Vrijvrije afwikkeling van het openbaar vervoer?
- Een goede calamiteitenontsluiting van de Efteling?

### 2. Welke stappen zijn gezet?

Drie mogelijkheden onderzocht

1. Vis Europaan
2. Vis Eftelingsestraat
3. Combinatie van Europaan + Eftelingsestraat

Maximum verkeer voor 4 piekmomenten

	Vakantie?	Efteling-openingstijden
1. Zaterdagdagen	Ja	10.00 - 24.00 uur
2. Weekenddagen	Ja en nee	10.00 - 20.00 uur
3. Werkdagen	Ja	10.00 - 20.00 uur
4. Werkdagen	Nee	11.00 - 18.00 uur

Toelichting

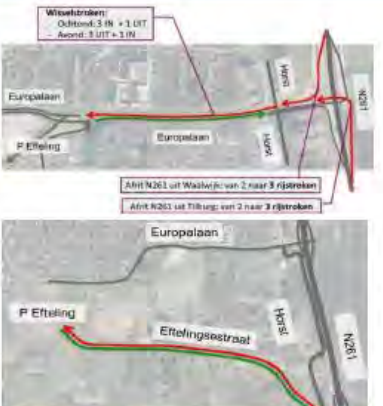
- Omvang regulier verkeer binnen/buiten vakantieperiode verschilt.
- Omvang Efteling-verkeer verschilt op werkdagen, weekenddagen en vakantiedagen.
- Aankomst- en vertrektijden Efteling wisselen door verschil in openingstijden Efteling.

### 3. Wat zijn de uitkomsten?

Europaan	Maatregelen op Europaan	Eftelingsestraat
Verwerkt 4,68 miljoen bezoekers in 2015. Dit zorgt op specifieke dagen en tijden voor oponthoud.	Tot 5,05 miljoen bezoeken/jaar zonder oponthoud is mogelijk door: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wisselstroken.</li> <li>• Extra rijstroken op de afritten N261.</li> </ul>	Nieuwe aansluiting 5,2 miljoen bezoeken/jaar zonder oponthoud.

Conclusie

- Voor een afwikkeling van het verkeer zonder oponthoud is bij meer dan 5,05 à 5,2 miljoen bezoeken/jaar altijd een tweede ontsluiting op de N261 nodig.
- Bij een tweede ontsluiting op de N261 kan het reguliere (Kaatsheuvelse) verkeer, het openbaar vervoer én 7 miljoen bezoekers/jaar zonder oponthoud worden verwerkt.
- Als de Eftelingsestraat hoofdontsluiting wordt, is de inzet van de Europaan voor Efteling-verkeer alleen op drukke dagen nodig.
- Altijd volledig scheiden van lokaal verkeer en Efteling-verkeer is niet mogelijk.



### 4. Wat staat vast?

Voor een afwikkeling van het verkeer zonder oponthoud is zowel de inzet van de Eftelingsestraat als Europaan nodig.

### 5. Wat staat nog niet vast?

De haalbaarheid van de oplossingen vanuit financiën, milieu (o.a. stikstofdepositie en geluid) en ecologie (compensatie aantasting Nationaal Natuurnetwerk).

Overeenstemming  
Provincie - Gemeente - Efteling  
over de voorkeursoplossing.

### 1. Welke vragen zijn gesteld?

#### Welke routes zijn er?

- Welke recreatieve routes zijn er voor de Wereld van de Efteling voor langzaam verkeer?
- Welke recreatieve routes hebben een thematische uitstraling en hoe zien die eruit?

### 2. Welke stappen zijn gezet?

#### Verkenning van ...

- Welke routes voor fietsers, wandelaars en ruiters naar de toekomst toe dienen te blijven bestaan.
- Welke routes een gethematiseerde uitstraling kunnen krijgen. Daar bij is verkennt wat de thematisering zou kunnen zijn.



### 3. Wat zijn de uitkomsten?

#### Recreatieve routes

- Netwerk van wandelpaden door het openbare gebied van de Wereld van de Efteling aansluitend op wandelpaden in het buitengebied, het Loonsche Land, de Loonse en Drunense Duinen en Huis ter Heide.
- Snelfietsroute Hart van Brabant tussen de kernen van Kaatsheuvel en Loon op Zand.
- Fietsverbinding via Dodenaauweg en Eftelingsestraat, sluit aan op het buitengebied ten zuiden van Kaatsheuvel.
- Ruiterverbinding over Hooispoor via Loonsche Land richting Loonse en Drunense Duinen.

### 4. Wat staat vast?

- Recreatieve routes zijn mede onderdeel van het Masterplan de Wereld van de Efteling 2030.
- Recreatieve routes zijn aangelegd voordat bestaande verbindingen vervallen.
- Recreatieve routes worden landschappelijk ingepast.

### 5. Wat staat nog niet vast?

- De ligging van de recreatieve routes, en het tijdstip waarop de recreatieve routes worden aangelegd.
- Het ontwerp, de inpassing en de aankleding van de recreatieve routes.
- De komst van de snelfietsroute Hart van Brabant.



## Welke vragen zijn gesteld?

### Jongeren en 65+ers

Mogelijkheid bekijken om jongeren of 65+ers met meer dan het aanbieden van tijdelijke of 0-uren contracten in te zetten.

### Lokale ondernemers

Onderzoeken op welke wijze de Efteling een stimulerend beleid naar lokale ondernemers kan uitvoeren, waarbij betrokken partijen elkaar versterken.

### Contact

Zorg voor een manier waarop inwoners uit de gemeente ideeën en suggesties kunnen indienen.

## Wist u dat...



- Ruim 1 op 6 Efteling-medewerkers komt uit de gemeente Loon op Zand.
- De Efteling werkt aan een pilot 'jaarennorm', waardoor vaste medewerkers een jaarrond urencontract hebben.
- Junioren een contract krijgen voor minimaal 208 uur per jaar.
- Efteling-medewerkers die de pensioengerechtigde leeftijd bereiken via uitzendbureau 65+ langer kunnen doorwerken.
- Zo'n 200 oud-medewerkers van de Efteling die inmiddels met pensioen zijn gegaan, zijn verenigd in de EftelingGouwen. Deze vrijwilligers verzorgen bijvoorbeeld rondleidingen door het Efteling Museum en vinden het leuk om zo aan de Efteling verbonden te blijven.
- De Efteling al jarenlang samenwerkt met Prisma om werkgelegenheid te bieden voor mensen met een verstandelijke beperking, om zo te helpen met een eigen plek in de samenleving te werven. Voor het Loonsche Land de mogelijkheden worden verkent voor het werken met medewerkers met een beperking.
- De Efteling meewerkt aan het maatjesproject van Baanbrekers, voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.
- WML Facilitair ondersteunt bij het groenonderhoud van het parkeerterrein van de Efteling.

- Zo'n 20 leveranciers uit de gemeente op regelmatige basis zaken doen met de Efteling. Daarnaast heeft de Efteling meer dan 1.500 leveranciers, waarvan het grootste deel uit een straal van zo'n 40 km rondom de Efteling.
- De Efteling en de B&B's in de omgeving onderzoeken de mogelijkheid van een gezamenlijk keurmerk.
- Efteling intensief samenwerkt met vele onderzoeks- en opleidingsinstaties in Noord-Brabant om educatie en kennisontwikkeling te ondersteunen. Onder meer de NHTV Academy for Leisure in Breda, de Universiteit van Tilburg, de Fontys Hogeschool, de Design Academy Eindhoven, het ROC, de Rooi Pannen en het Luzac College.

- Regelmatig Efteling pagina in de Duinkoerier
- Er is een mailadres in het leven geroepen voor al uw vragen!

[efteling2030@efteling.com](mailto:efteling2030@efteling.com)



## Aanbod voor de omgeving

Wat kan de Efteling extra aanbieden aan haar omgeving?

&

Mogelijkheden onderzoeken om lokale producten binnen de Wereld van de Efteling te verkopen



## Wist u dat...

- De Efteling sponsort de jeugdopleidingen van de voetbalclub DESK en Hockeyclub M.H.C. DES evenals het Pleinfestival Kaatsheuvel.
- De Efteling staat open voor initiatieven van de gemeente Loon op Zand. Zoals in het verleden de Nationale Naturalisatiedag en de Nationale Boomfeestdag.
- Alle woonzorgcentra, kinderdagverblijven en basisscholen in de gemeente Loon op Zand 1x per jaar gratis naar de Efteling mogen.
- De leerlingen uit groep 8 van basisschool de Kinderboom uit Kaatsheuvel afgelopen jaar samen met Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Viktória de Bourbon de Parme hebben geholpen met het legen van de Wensbron. De opbrengst gaat jaarlijks naar de kinderrechtenorganisatie Save the Children.
- Kinderen van de buitenschoolse opvang De Buitenhust uit Loon op Zand in mei twee bijenhotels hebben geopend in Vakantiepark Efteling Bosrijk, nabij het Efteling Golfpark.
- Je in het Wapen van Raveleijn kunt dineren zonder parkbezoek? Je wordt dan verwelkomt om 17.00 uur bij hoofdingang. Ook kan iedereen altijd komen lunchen en dineren in het Hotel, Bosrijk en de Golf.
- Restaurant De Proeftuyn: Pluk de dag! In het vakantiepark Loonsche Land, komt een nieuw horecaconcept. Hier worden ambachtelijke streekproducten bereid en halen de koks de kruiden en groenten uit de eigen moestuin.

